

# Unterrichtung

## durch die Bundesregierung

### Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– Prag)

#### Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Einleitung</b> .....	3
<b>2 Vorzugsvariante</b> .....	3
2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung .....	3
2.2 Betriebliche Aufgabenstellung.....	3
2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis).....	4
2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen).....	4
2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich .....	4
2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz .....	4
2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit).....	5
<b>3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VerwVerfG</b> .....	5
3.1 Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.....	5
3.1.1 Allgemeines .....	5
3.1.2 Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden .....	6
3.1.3 Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten .....	7

Die an den Deutschen Bundestag übermittelten Ursprungsdateien ermöglichten keine Weiterverarbeitung zu einer barrierefreien Bundestagsdrucksache.

*Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Februar 2026 gemäß Beschluss vom 28. Februar 2016 auf Bundestagsdrucksache 18/7365 in Verbindung mit § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.*

	Seite
<b>4</b> <b>Fazit</b> .....	9
4.1     Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes .....	9
4.2     Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen.....	10
<b>5</b> <b>Anlagen</b> .....	12

## 1 Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss des Deutschen Bundestages auf Bundestagsdrucksache 18/7365 vom 28. Februar 2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VerwVerfG) ist erfolgt.

Die NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Nr. 32 in der Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG enthalten. Der Vorhabenumfang umfasst die Neu-Errichtung einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik zur Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und zur kapazitativen Entlastung der Bestandsstrecke im Elbtal. Die auf deutschem und tschechischem Hoheitsgebiet zu errichtende Strecke zwischen Dresden und Prag ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau. Weiter stellt der Streckenabschnitt essenzielle Infrastruktur der von Deutschland, Tschechien und Österreich geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – Prag – Wien (Via Vindobona) dar. Die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik beabsichtigen hierzu einen Staatsvertrag zu unterzeichnen, der Sachverhalte wie die Zusammenarbeit der Behörden, den Bau, die Instandhaltung, die Betriebsführung, die Kostenteilung, die gemeinsame Planung und Bauausführung sowie die Anwendung der Regelwerke und Richtlinien definiert. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) wurde 2025 abgeschlossen.

Das Bedarfsplanvorhaben umfasst folgende Ausbauschritte:

1. Projektabschnitt 1 (PA 1): Ausbau Bestandsstrecke Heidenau – Dresden
2. Projektabschnitt 2 (PA 2): Neubaustrecke Heidenau – Grenze D/CZ – Karbitz/Chabařovice

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Unterrichtung über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zur NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag).

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der DB InfraGO AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 AEG. Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

## 2 Vorzugsvariante

### 2.1 Verkehrliche Aufgabenstellung

Der Bedarf für das Vorhaben wurde gesetzlich festgestellt. Die Umsetzung des Vorhabens zielt auf folgende Ziele ab:

- Reduktion der Reisezeit und Erhöhung der Kapazitäten zwischen Dresden und Prag
- Verlagerung des Güterverkehrs von der Bestandsstrecke 6240 (Bodenbach/Děčín – Dresden-Neustadt) auf die Neubaustrecke

### 2.2 Betriebliche Aufgabenstellung

Die wesentlichen betrieblichen Anforderungen entsprechen Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Insbesondere die neue Eisenbahnstrecke für Personen- und Güterverkehr zwischen Heidenau und Ausig/Ústínad Labem inklusive mehrerer Tunnel- und Brückenbauwerke liegen diesen Anforderungen folgendermaßen zugrunde:

- maximale Steigung 7 ‰
- Zielgeschwindigkeiten:
  - Personenfernverkehr: 200 km/h (optional für bis zu 230 km/h)
  - Güterverkehr: 120 km/h

- maximale Zuglänge: 740 m
- Sicherungstechnik: ETCS, Level 2, ohne Signale, entsprechend europäischem Standard nach TSI ZZS
- Neubau einer Systemtrennstelle in der Oberleitungsanlage zwischen deutschem und tschechischem Bahnenergieversorgungssystem
- Neubau bzw. Ausbau eines Bahnhofs für Überholungen
- Anbindung an die Bestandsstrecken
- Maßnahmen an der Bestandsinfrastruktur, soweit diese für das Projektziel des Neubauvorhabens zwingend notwendig sind
- Korrespondierende Maßnahmen auf den Zulaufstrecken

## **2.3 Lösung (Vorplanungsergebnis)**

### **2.3.1 Trassenvorschlag (Kurzbeschreibung; verkehrlicher Nutzen)**

Im Zuge der Vorplanung wurde das Vorhaben in zwei Planungsabschnitte unterteilt.

Im **Planungsabschnitt 1** wird der Zulauf zur Neubaustrecke auf deutscher Seite an die mit dem Vorhaben eingehenden betrieblichen Anforderungen angepasst. Hierzu werden etwa 46 km Gleise umgebaut. Dies beinhaltet die Errichtung vier neuer Gleise, die Verschiebung und Verlängerung von Gleisen sowie die Verbreiterung von Gleisabständen. Durch die Errichtung von 740 m langen Überholgleisen wird gewährleistet, dass auch lange Güterzüge verkehren können. Die Streckengeschwindigkeit zwischen Dresden Hauptbahnhof und Heidenau soll von 60 auf 80 km/h erhöht werden. Ebenfalls beinhaltet der Planungsabschnitt eine Ausrüstung mit ETCS Level 2.

Der **Planungsabschnitt 2** beinhaltet den Bau der Neubaustrecke Heidenau – Karbitz/Chabařovice. Die Untersuchungen und Bewertungen der DB InfraGO AG, die dem Variantenentscheid zugrunde liegen, kamen dabei zum Ergebnis, dass eine 30 km lange Volltunnelvariante die beste und wirtschaftlichste Lösung darstellt. 18 km der geplanten Tunnelstrecke sollen dabei auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland verlaufen, 12 km auf tschechischem Hoheitsgebiet. Der Schienenpersonenfernverkehr soll die Strecke mit 200 km/h befahren können. Das Tunnelbauwerk soll aus zwei eingleisigen Tunnelröhren bestehen.

### **2.3.2 Umweltauswirkungen und Konzepte zum Ausgleich**

Nach § 14 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Beeinträchtigungen sind laut § 15 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen. Die naturschutzfachliche Eingriffsregelung wird für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) abgearbeitet. Dies erfolgt im weiteren Verlauf der Genehmigungsplanung auf Grundlage der in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ermittelten erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter. Die Basis für die Abarbeitung der Eingriffsregelung ist eine exakte technische Planung für das Vorhaben.

Für jeden Planfeststellungsabschnitt wird ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Dieser berücksichtigt die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44 ff. BNatSchG, die zusätzlich zur UVP und zur Eingriffsregelung zu beachten sind. Hiernach sind die streng geschützten Arten (gemäß Anhang IV FFH-Richtlinie) und alle europäischen Vogelarten zu betrachten.

Für die FFH-Gebiete im Umfeld werden FFH-Vorprüfungen durchgeführt.

Nach Anlage 1 Nr. 14.7 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist der „Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen“ UVP-pflichtig. Bei Aus- und Neubauvorhaben werden daher für alle Planfeststellungsabschnitte Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt und Aussagen zu den nach § 2 UVPG zu betrachtenden Schutzgütern getroffen.

### **2.3.3 Konzepte zum Lärm- und Erschütterungsschutz**

Untersuchungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz wurden im Rahmen der Vorplanung des Vorhabens durchgeführt.

Bedingt durch die weitgehende Führung im Tunnel sind Lärmschutzmaßnahmen lediglich im Bereich der von Dresden-Niedersedlitz bis zur Ausfädelung bei Heidenau-Großsedlitz auszubauenden Bestandsstrecke erforderlich. Die Kosten für den Lärmschutz in diesem Bereich betragen circa 90 Mio. Euro.

Aus den Ergebnissen der Schalluntersuchung wurde abgeleitet, ob Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden und wie diese sinnvoll umgesetzt werden können. Im Ergebnis zeigt sich, dass im gesamten Ausbaubereich aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden sowie in den verbleibenden Schutzfällen passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

Die Untersuchung des Tunnelabschnitts weist keine Überschreitungen der Grenzwerte auf, an den Tunnelportalen sind zum Vermeiden des sogenannten Tunnelknalls Sonic-Boom-Bauwerke vorgesehen.

Zum Erschütterungsschutz wurde festgestellt, dass zur Einhaltung der Grenzwerte abschnittsweise elastische Schwellenbesohlungen verbaut werden müssen. Im Tunnel soll auf dem Streckenabschnitt unterhalb von Seidewitz eine feste Fahrbahn auf Elastomermatten eingesetzt werden.

### 2.3.4 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben Gesamtkosten (Gesamtwertumfang, GWU) in Höhe von 5.617,2 Mio. Euro auf. Dieser beinhaltet bereits Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 Prozent und eine Nominalisierung. Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit sollen die sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhenden Investitionskosten durch eine Prognose der mutmaßlichen Projektkosten abgebildet werden. Die Gesamtwertprognose (GWP) für das Vorhaben beträgt 8.006,4 Mio. Euro. Die Differenz zu den Gesamtkosten ergibt sich aus zusätzlichen Baukostenrisiken sowie zusätzlichen Nominalisierungseffekten, u.a. aufgrund einer im Worst Case deutlich verzögerten Fertigstellung.

Das BMV hat die NBS Dresden – Grenze D/CZ 2025 unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich eine positive Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) in Höhe von 1,03. Nicht enthalten in dieser Betrachtung sind zusätzliche Forderungen aus der Region, die das NKV im Falle einer Umsetzung negativ beeinflussen würden.

Kosten Vorzugsvariante (GWU nominal): 5.617,20 Mio. Euro

Kosten Forderungen der Region (nominal): 313,65 Mio. Euro

Kosten bei Realisierung aller Forderungen: 5.930,85 Mio. Euro

Eine Umsetzung der zusätzlichen Forderungen der Region würde dazu führen, dass sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechtert und die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme aufgrund des schon jetzt nur knapp auskömmlichen Ergebnisses mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr gegeben wäre. Dem Vorhaben wäre damit die gesetzliche Realisierungsgrundlage entzogen.

## 3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Absatz 3 VerwVerfG

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMV das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht. Seit 2021 wurden durch die DB InfraGO AG zahlreiche Informations- und Dialogveranstaltungen durchgeführt.

Auch ein Informationszentrum wurde eröffnet. Über die Internetpräsenz <https://www.dresden-praha.eu/de> können entsprechende Informationen abgerufen werden.

Bei verschiedenen Öffentlichkeitsveranstaltungen haben die Vertreter und Anwohner der Region ihre Präferenz für die als Vorzugsvariante vorgelegte Volltunnelvariante unterstrichen.

### 3.1 Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

#### 3.1.1 Allgemeines

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Beteiligten Anregungen bzw. Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des Streckenausbaus bzw. zu aus ihrer Sicht erforderlichen Begleitmaßnahmen eingebracht. Im Rahmen eines Dialogforums, u. a. bestehend aus Vertretern von Bürgerinitiativen und Vertretern der betroffenen Städte, Gemeinden und Landkreisen, der DB InfraGO und dem Beratungsunternehmen ifok, konnten für viele der vorgebrachten Forderungen Lösungen erarbeitet werden.

Viele Anregungen beziehen sich auf die spätere Ausgestaltung von Maßnahmen, beispielsweise Lärmschutz. Diese können jedoch erst im rechtsförmlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 VwVfG festgelegt werden, da hier u. a. Eigentumssachverhalte abzuwägen sind. Insofern können

diese Anregungen hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeiten und Finanzierungsfähigkeit zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden.

Verschiedene Anregungen können aufgrund der rechtlichen Vorgaben nicht in die Vorzugsvariante aufgenommen werden. Diese sind ebenfalls dargestellt.

### **3.1.2 Forderungen, die in der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden**

#### **3.1.2.1 Volltunnelvariante**

Durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Wunsch der Region deutlich, der Volltunnelvariante den Vorzug zu gewähren. Im Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens, welche die Bewertungskriterien Umwelt, Technik und Verkehr sowie Wirtschaftlichkeit beinhaltete, stellte sich die von der Region präferierte Variante tatsächlich als vorzugswürdig gegenüber der Teiltunnelvariante heraus.

#### **3.1.2.2 Kernforderung 2 – Flächenkompensation (Mehrkosten nicht beziffert)**

Die Stadt Heidenau hat die Forderung gestellt, dass Flächenverluste im Rahmen der Projektrealisation kompensiert werden sollen. Auch eine Kompensation etwaiger Wertverluste von Flächen soll durch das Vorhaben stattfinden. Die Entschädigung bzw. Suche nach Ausgleichsflächen findet gemäß den gesetzlichen Vorgaben statt.

Ebenfalls hat die Stadt Dresden einen minimalen Flächeneingriff innerhalb ihres Stadtgebietes gefordert. Auch dies ist Gegenstand des regulären Planungsprozesses.

#### **3.1.2.3 Kernforderung 6 – Schall- und Erschütterungsschutz**

##### **Bauphase**

Die Städte Heidenau, Liebstadt und Pirna haben gefordert, dass Schutzmaßnahmen gegen aus der Baumaßnahme resultierenden Schall, Erschütterungen und Staub umgesetzt werden. Eine entsprechende gutachterliche Betrachtung und Umsetzung erfolgen auf gesetzlicher Basis im Zuge der weiteren Planungen.

##### **Betriebsphase**

Im Bereich der Ausbaustrecke entsteht im Falle wesentlicher Änderungen ein Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Dieser wird vollumfänglich berücksichtigt. Bei den erforderlichen Maßnahmen werden auch die von den Städten Dresden und Heidenau gewünschten gestalterischen Maßnahmen an den notwendigen Lärmschutzwänden berücksichtigt, soweit diese nach den geltenden Gestaltungsrichtlinien umsetzbar sind.

#### **3.1.2.4 Kernforderung 8 – Wasser (Mehrkosten nicht beziffert)**

Der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge fordert Messung und Monitoring des Grundwassers und die Anbindung zusätzlicher Messstellen an das Messstellennetz. Das Grundwassermonitoring findet bereits seit der ersten Bohrkampagne statt und wird kontinuierlich mit Fortschreiten des Projektes ausgebaut.

Der Zweckverband Wasserversorgung Pirna Sebnitz fordert für die Talsperre Gottleuba eine Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes, sowie eine Risikoanalyse zur Sicherstellung der Wasserqualität und -quantität. Die Trinkwasserschutzgebiete sind kartiert und in der Planung entsprechend berücksichtigt. Eine Gefährdungsanalyse wird von der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG in der weiterführenden Planungsphase erstellt.

#### **3.1.2.5 Kernforderung 9 – Umwelt (Mehrkosten nicht beziffert)**

Die DB InfraGO AG hat eine Variante erarbeitet, welche unter Beachtung der relevanten Schutzgüter Natur und Umwelt eine Minimierung der Eingriffe und Betroffenheiten im Natur- und Landschaftsschutz gewährleistet. Im Ergebnis der in der nächsten Planungsphase durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung werden die nach Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erforderlichen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen und umgesetzt. Grundsätzlich finden erforderliche Schutzmaßnahmen gemäß § 15 Absatz 2 BNatSchG ihre Beschränkung im vom Vorhaben verursachten Eingriff sowie ihrer generellen Eignung nach Art und Umfang. Eine abschließende Abwägung der Eingriffe und resultierenden Schutzmaßnahmen erfolgt durch die Genehmigungsbehörde im Planfeststellungsverfahren.

### **3.1.3 Forderungen, die nicht berücksichtigt werden konnten**

Verschiedene der von den Landkreisen und Kommunen der betroffenen Region vorgebrachten Anregungen und Forderungen können nicht in der Planung der gesetzlichen Vorzugsvariante berücksichtigt werden. Dies entweder, weil die geforderte Umsetzung über das gesetzliche Maß hinausginge oder die seitens der DB InfraGO AG gewählten Alternativen dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit besser entsprechen. Mitunter ist auch eine Zuständigkeit des Bundes nicht gegeben und die Verantwortung für Realisierung und Finanzierung der Maßnahmen dem Land Sachsen oder der kommunalen Ebene zuzuordnen. Im Folgenden werden die wesentlichen übergesetzlichen Forderungen zusammengefasst und erläutert, warum diese in der Planung keine Berücksichtigung finden konnten. Eine ausführliche Darstellung und Bewertung der regionalen Forderungen kann der Anlage 1.2 zur Einzelvorstellung des Vorhabens NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) der DB InfraGO AG entnommen werden.

#### **3.1.3.1 Kernforderung 1 – Brandschutz: Technische Ausstattung der Feuerwehr, Fortbildungskosten (Mehrkosten 18,1 Mio. Euro)**

Der Tunnelneubau und -betrieb werde nach Ansicht des Sächsischen Staatsministerium des Innern und der Kommunen zusätzliche Anforderungen an den Brandschutz stellen.

Es werden die Beschaffung und Finanzierung von vier Tunnel-Spezialeinsatzfahrzeugen mit Beladung, die jeweils 800.000 Euro kosten, sowie die Finanzierung von Baukosten für zwei zusätzliche Gebäude zur Unterstellung der Fahrzeuge inklusive der technischen Ausstattung à 2 Mio. Euro gefordert.

Für die Tunnelbrandbekämpfung und -hilfeleistung seien nach Argumentation der Kommunen zusätzliches Feuerwehrpersonal und die Weiterbildung des vorhandenen Feuerwehrpersonals notwendig. Zudem sollen großangelegte Rettungsübungen finanziert werden

Die genannten Kosten der Feuerwehren sind nicht im Rahmen des BSWAG förderfähig, da es sich hierbei um keine Eisenbahninfrastruktur handelt. Die Finanzierung gemäß den gesetzlichen Regelungen fällt in den Verantwortungsbereich des Freistaats Sachsen bzw. der jeweiligen Kommunen. Gesetzliche Grundlage hierfür ist das Sächsische Gesetz über den Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz (SächsBRKG).

#### **3.1.3.2 Kernforderung 3 – Gebietsentwicklung**

Die Gemeinde Bahretal hat die Forderung angemeldet, dass durch die Schaffung eines Dorfgemeinschaftshauses eine höhere Akzeptanz der Bevölkerung erzeugt werden könnte. Auch die Ausstattung der Gemeinde mit einer schnellen Internetverbindung wurde in die Liste der Forderungen aufgenommen.

Die genannten Forderungen sind im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens nicht finanzierbar, da sie nicht im Zusammenhang mit der Erreichung der verkehrlichen Ziele des Bedarfsplans stehen.

#### **3.1.3.3 Kernforderung 4 – Mobilität (Mehrkosten mind. 168,3 Mio. Euro)**

Es wurden verschiedene Forderungen zu verkehrlichen Aspekten in der Region gestellt. Diese sind für das Erreichen des Projektziels nicht erforderlich und haben damit nur einen mittelbaren Bezug zum Bedarfsplanvorhaben. Dies betrifft folgende Aspekte:

##### **Gleisquerungsmöglichkeiten aufrechterhalten (Mehrkosten 51,7 Mio. Euro)**

Die Stadt Heidenau fordert während der gesamten Bauzeit mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehende Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke mit mindestens Regelhöhe 4,50 m.

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) regelt die Kostenträgerschaft für den jeweiligen Schienenbaulastträger und Straßenbaulastträger bei Änderung/Neubau einer Kreuzung eines Schienenweges mit einer öffentlichen Straße oder Weg. Für Änderungen vorhandener höhenfreier Kreuzungen gilt das Veranlasserprinzip (Verlangen). Bei Forderung einer neuen Querung hat der neu hinzukommende Verkehrsweg gemäß EKrG alle Kosten zu tragen. Für jede zu ändernde bzw. neu zu schaffende Kreuzung ist eine Kreuzungsvereinbarung zu schließen. Die Kostentragung richtet sich nach dem EKrG.

Danach anteilig auf den Bund entfallende Kosten werden von diesem unabhängig von der Bedarfsplanmaßnahme getragen.

**Ausbau bestehender Gleisquerungen bzw. Schaffung zusätzlicher Gleisquerungsmöglichkeiten (Mehrkosten mind. 88,7 Mio. Euro)**

Die Stadt Heidenau fordert einen Ausbau bestehender Gleisquerungen.

Nach dem EKrG müssten das Land bzw. die Stadt Heidenau selbst als zuständige Ebenen ein entsprechendes Verlangen äußern. Ein bundesseitiges Verlangen liegt nicht vor und ist auch nicht zu begründen. Die Kostentragung richtet sich nach dem EKrG. Danach anteilig auf den Bund entfallende Kosten werden von diesem unabhängig von der Bedarfsplanmaßnahme getragen. Selbiges gilt für die Schaffung gänzlich neuer, zusätzlicher Querungsmöglichkeiten

**Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten (Mehrkosten 27,9 Mio. Euro)**

Die Stadt Heidenau fordert in ihrer Stellungnahme vom 29. Februar 2024 den Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten (z. B. Errichtung von P+R, Fahrradabstellanlagen, B+R, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobi-Shuttle). Hierfür fehlt es jedoch an einer gesetzlichen Grundlage. Die Gestaltung des öffentlichen Raums im Bahnhofsumfeld sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ist mit Mitteln des Bedarfsplans Schiene nicht zuwendungsfähig. Sie liegt in der Verantwortung der jeweiligen Kommune bzw. mitunter auch des Landes.

**3.1.3.4 Kernforderung 5 – Öffentlichkeitsarbeit (Mehrkosten nicht beziffert)**

Das vorhandene Projekt-Informationszentrum entspricht gemäß der Forderung der Stadt Pirna nicht den notwendigen Kapazitäten. Deshalb fordert Pirna die Errichtung eines neuen und größeren Besucherzentrums, welches eine höhere tägliche Besucherkapazität aufweist. Bad Gottleuba-Berggießhübel fordert eine Reihe von Tourismusmaßnahmen, die zur Attraktivitätssteigerung der Region beitragen sollen (z. B. Wandertafeln). Das Thema wird innerhalb der Arbeitsgruppe Erkundungsweg, eine Initiative, befasst mit der Planung und Entwicklung eines grenzüberschreitenden Wander- und Radweges zwischen Dresden und Prag, fortgeführt.

Liebstadt fordert ebenfalls ein Projekt-Informationszentrum im Gebiet Bahretal, regelmäßige Informationsveranstaltungen und eine offene Zusammenarbeit.

Die genannten Forderungen sind nicht mit Mitteln des Bedarfsplans finanzierbar, da sie nicht im Zusammenhang mit der Erreichung der verkehrlichen Ziele stehen. Das vorhandene Projekt-Informationszentrum erscheint in Anbetracht der zu verzeichnenden Besucherzahlen ausreichend.

**3.1.3.5 Kernforderung 6 – Schall und Erschütterung (Mehrkosten 127,2 Mio. Euro)**

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist. Bei der Lärmvorsorge sind die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Gemäß § 41 Absatz 2 BImSchG findet der gesetzliche Anspruch eines Betroffenen auf aktiven Lärmschutz nach § 41 Absatz 1 BImSchG eine Grenze, „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.“ Der Anspruch auf aktiven Lärmschutz nach § 41 Absatz 1 BImSchG beim Bau und bei der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen ist darauf gerichtet, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, deren Einhaltung nach den §§ 41, 43 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 BImSchG in Verbindung mit § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV vorgegeben ist. Wann von einer derartigen Unverhältnismäßigkeit der Kosten auszugehen ist, die dem Anspruch auf aktiven Lärmschutz entgegensteht, ist im BImSchG nicht geregelt. Ausgangspunkt einer Verhältnismäßigkeitsprüfung kann dabei nicht ein Minimalschutzkonzept sein, bei dessen

„Verbesserung“ die Zusatzkosten zu den zusätzlich gelösten Lärmschutzfällen ins Verhältnis gesetzt werden. Vielmehr sind die für einen Vollschutz (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV) erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (z. B. durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Als Kenngröße ist dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Entscheidung sind die Kosten je gelöstem Schutzfall.

Zusätzlich zu den im Projekt berücksichtigten Forderungen gemäß Punkt 3.1.3.3 hat die Stadt Heidenau weitergehende Lärmschutzmaßnahmen gefordert, die den gesetzlichen Anspruch übersteigen.

Im Rahmen der Stellungnahme zu den Kernforderungen bat die Stadt Heidenau um Prüfung einer teilweisen Streckeneinhausung zur Gewährleistung des Schallschutzes. Im Rahmen des 11. Dialogforums am 10. April 2024 wurde sich dazu verständigt, dass die Forderung einer teilweisen Streckeneinhausung zu exponentiell mehr Betroffenen führt und deshalb davon abgesehen wird. Daher wird dem Bundestag in Abstimmung mit der Stadt Heidenau eine Forderung über ergänzenden konventionellen Schallschutz, der über das gesetzliche Maß hinaus geht, vorgelegt. Diese umfasst zusätzliche Lärmschutzwände sowie gestalterische Elemente an den Wänden (z. B. Begrünung). Nach derzeitigem Stand sollen die Lärmschutzwände 2 bis 3 m höher ausgebildet werden, als das gesetzliche Maß es erfordert. Es müssten höhere Lärmschutzwände auf einer Länge von circa 12 bis 16 km errichtet werden. Damit verbunden sind teilweise komplexe Anpassungen an bestehenden Brücken, u. a. aufgrund der wesentlich höheren Belastungen (Windlast). Die Kosten hierfür liegen bei 127,23 Mio. Euro.

Der Forderung nach Lärmschutz der Stadt Pirna wird durch das Lärmschutzprojekt Elbtal nachgekommen.

### **3.1.3.6 Kernforderung 7 – Straßenausbau (Mehrkosten nicht beziffert)**

Der Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge und die Städte Pirna und haben Bad Gottleuba-Berggießhübel gefordert, dass der Bund die Unterhaltung und den Ausbau der Straßen, die durch den Baustellenverkehr genutzt werden, übernimmt. Notwendige Infrastrukturmaßnahmen aufbauend auf dem Logistikkonzept können berücksichtigt werden. Sollten Straßen durch den Bau beschädigt werden, wird der Ursprungszustand wiederhergestellt. Eine generelle Instandsetzung unabhängig von eigentlichen Schäden durch tatsächliche Nutzung oder gar ein Ausbau der angrenzenden Straßen aus Mitteln des Bedarfsplan Schiene ist mangels Projektbezugs ausgeschlossen.

Bahretal fordert die Belastung für das örtliche Straßennetz möglichst gering zu halten und schlägt deshalb die Nutzung der Autobahnanschlussstelle für den Baustellenverkehr vor. Ob dies logistisch sinnvoll und zudem wirtschaftlich ist, wird die DB InfraGO AG im Zuge der detaillierten Ausführungsplanung prüfen.

### **3.1.3.7 Kernforderung 10 – Sonstiges (Mehrkosten nicht beziffert)**

Unter den sonstigen Forderungen hat Bahretal eine pauschale Entschädigung pro Kopf für die Anwohner als Kompensation für negative Auswirkungen in der Bauphase gefordert.

Etwaige Beeinträchtigungen während der Bauzeit werden durch entsprechende Gutachten bewertet und sich daraus ergebende Maßnahmen werden in den Baukostenkalkulationen berücksichtigt, monetär bewertet und umgesetzt. Die pauschale Zahlung einer Entschädigung ohne konkret nachgewiesenen Schaden ist jedoch nicht möglich.

Pirna hat eine Nutzung des bei der Tunnelentwässerung anfallenden Warmwassers zur Wärmeversorgung von an den Tunnelmund Heidenau angrenzenden Siedlungsräumen gefordert.

Die Stadt Heidenau hat die Übernahme von aus der Projektbegleitung resultierenden Verwaltungskosten gefordert.

Bei allen Sachverhalten handelt es sich um projektfremde bzw. originär kommunale Aufgaben, die nicht aus dem BSWAG finanzierbar sind.

## **4 Fazit**

### **4.1 Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Laut Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante der DB InfraGO AG die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt.

Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des Bundes nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der übergesetzlichen Kernforderungen kommen, würde dies zu Mehrkosten in Höhe von bis zu 313,65 Mio. Euro im Vorhaben NBS Dresden – Grenze D/CZ führen. Die Berücksichtigung der übergesetzlichen Mehrforderungen würde dazu führen, dass sich der volkswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens verschlechtert. Bei einer Reduktion des Nutzen-Kosten-Verhältnis kleiner 1 wäre das Gesamtvorhaben auf Basis der

aktuellen Rechtslage nicht mehr aus Bundesmitteln finanzierbar (Wirtschaftlichkeitsgrundsatz der Bundeshaushaltsordnung). Davon unabhängig besteht im Rahmen der aktuell und absehbar verfügbaren Haushaltsmittel kein Spielraum zur Finanzierung der planerischen und baulichen Umsetzung regionaler Forderungen. Diese könnte nur zulasten anderer, parallel in Planung und Realisierung befindlicher Vorhaben des Bedarfsplans Schiene gewährleistet werden. Die Umsetzung des Bedarfsplans insgesamt würde sich damit weiter verzögern.

Unter Berücksichtigung gesetzlicher und wirtschaftlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region nicht zur Umsetzung empfohlen bzw. nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB InfraGO AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

#### 4.2 Tabellarische Darstellung Effekte Vorzugsvariante und Forderungen

	Kosten <sup>1</sup>	NKV <sup>2</sup>	technisch umsetzbar	rechtlich umsetzbar	Finanzierung im Rahmen der voraussichtlich verfügbaren Haushaltsmittel <sup>3</sup>
<b>Vorzugsvariante</b>	5.617,2	1,03	ja	ja	derzeit nicht gesichert

#### Forderungen gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG

#### Berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

<b>Volltunnelvariante</b>	Entscheidung für die Umsetzung einer Volltunnelvariante
<b>Flächenkompensation</b>	Kompensation für Flächen gemäß gesetzlichen Vorschriften; sparsame Flächennutzung im Dresdener Stadtgebiet wird berücksichtigt.
<b>Schall und Erschütterung</b>	Einigung mit der Stadt Heidenau über Lärmschutzmaßnahmen; Abwicklung von übergesetzlichem Lärmschutz im Elbtal durch das Lärmbrennpunktprogramm des Bundes.
<b>Wasser</b>	Grundwassermonitoring und -analyse gemäß der gesetzlichen Vorgehensweise.
<b>Umwelt</b>	Minimierung der Eingriffe und Betroffenheiten im Natur- und Landschaftsschutz.

<sup>1</sup> Gesamtwertumfang, Preisstand 2022 inklusive Planungskosten, Nominalisierung und Risiken in Mio. Euro.

<sup>2</sup> Bewertung gemäß BVWP-Methodik

<sup>3</sup> Im Rahmen der fortgeschriebenen geltenden Finanzlinie.

**Nicht berücksichtigte Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

	<b>Kosten (Mio. Euro)<sup>4</sup></b>	<b>technisch umsetzbar</b>	<b>rechtlich umsetzbar</b>	<b>Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel</b>
Kernforderung Brandschutz	18,09	Ja	Ja <sup>5</sup>	Nur zu Lasten anderer zeitgleicher Vorhaben sicherzustellen.
Kernforderung Gebietsentwicklung	n. a.			
Kernforderung Mobilität	168,33			
Kernforderung Öffentlichkeitsarbeit				
Kernforderung Schall- und Erschütterungsschutz	127,23			
Kernforderung Straßenbau				
Kernforderung Sonstiges				
<b>Gesamt (Vorzugsvariante zuzüglich aller Forderungen)</b>	<b>5.930,85<sup>6</sup></b>			

<sup>4</sup> Nominalisierte Kostenschätzung. Die Bewertung der Forderungen erfolgt auf Basis von Machbarkeitsstudien und Kostenkennwerten. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsstände im Vergleich zur Vorzugsvariante sind die dargestellten Angaben lediglich ein Indikator hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen.

<sup>5</sup> Vorbehaltlich der abschließenden Abwägung im Planfeststellungsverfahren durch das EBA und vorbehaltlich etwaiger Klagen, gegen die übergesetzlichen Maßnahmen, beispielsweise aus Neukonflikten.

<sup>6</sup> GWU zuzüglich nominalisierte Kostenschätzung Forderungen.

**5 Anlagen**

- Anlage 1 DB InfraGO AG: Einzelvorstellung NBS Dresden – Grenze D/CZ (-Prag) vom 20. Oktober 2025 nebst Anhang
- Anlage 1.1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante
- Anlage 1.2 Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 1.3 Begründungen und Betroffenheiten der Region
- Anlage 1.4 Zusammenfassung Kernforderungen
- Anlage 2 Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung vom 3. Dezember 2025 auf Basis der Einzelvorstellung der DB InfraGO AG



## Einzelvorstellung

NBS Dresden – Grenze D/CZ (- Prag)

---

DB InfraGO AG

---

Region Südost

---

V.II-SO-N

---



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Parlamentarische Befassung	1
1.2	Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme	2
1.3	Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes	3
<b>2</b>	<b>Vorzugsvariante</b>	<b>5</b>
2.1	Allgemeines	5
2.2	Verkehrliche Aufgabenstellung	5
2.3	Betriebliche Aufgabenstellung	5
2.4	Vorplanungsergebnis: Vorzugsvariante	6
2.4.1	Ausschlusskriterien	9
2.4.1.1	Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele	9
2.4.1.2	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) $\geq 1$	9
2.4.2	Bewertungskriterien	9
2.4.2.1	Bewertungskriterien Wirtschaftlichkeit	9
2.4.2.2	Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz	10
2.4.2.3	Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege	11
2.4.2.4	Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz	11
2.4.2.5	Auswirkung des Schienenlärmgesetzes auf zukünftige Verkehre – Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030	12
2.4.2.6	Rahmenterminplan für das Projekt	12
<b>3</b>	<b>Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs.3 VwVfG</b>	<b>13</b>
3.1	Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	13
3.2	Überblick gesetzlicher Grundlagen	14
<b>4</b>	<b>Forderungen aus der Region</b>	<b>15</b>

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante

Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheiten und Kernforderungen der Region

Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region



## 1 Einleitung

### 1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen
- aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 der HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Die hier vorliegende Einzelvorstellung des Projekts Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) bildet die Grundlage für den Bericht über das Ergebnis der Vorplanungen – einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung – an den Deutschen Bundestag.

## 1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik wird mit dem Projekt Neubaustrecke (NBS) Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) eine neue zweigleisige und elektrifizierte Eisenbahnstrecke für den

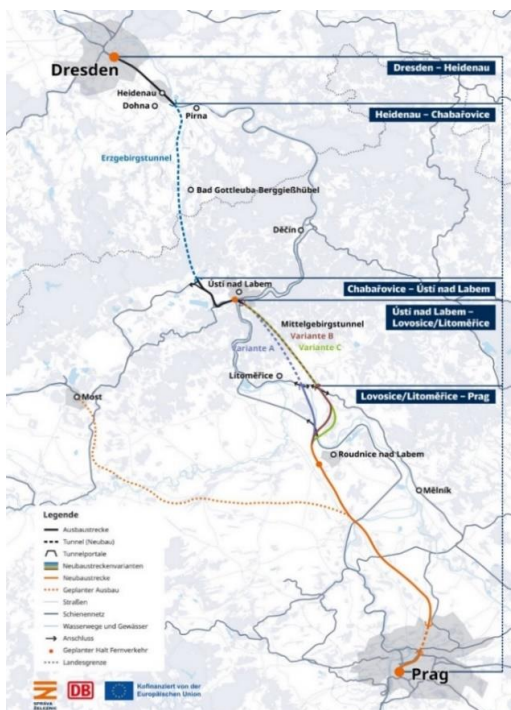


Abbildung 1: Geplanter Streckenverlauf zwischen Dresden und Prag.

Personen- und Güterverkehr von Heidenau bis Chabařovice errichtet. Zudem wird die Zulaufstrecke zwischen Dresden-Niedersedlitz und Heidenau ausgebaut (s. Abb. 1). Der Streckenneubau ist seit 2017 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen und als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Nr. 32 unter der Projektnummer 2-045-V01 (Abschnitt 2 - neue Vorhaben) in der Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG enthalten.

Die neue Strecke stärkt die Wirtschaftsräume beider Länder. Die Tschechische Republik wird in das Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz Mitteleuropas eingebunden. Die neue Strecke zwischen Dresden und Prag ist ein wesentlicher Abschnitt der Transeuropäischen Netze (TEN) und Bestandteil des TEN-Korridors Rhein-Donau. Der Neu- und Ausbau wird von der EU mit CEF-Mitteln gefördert.

Zudem ist die Neubaustrecke wichtiger Teil der geplanten internationalen Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – Prag – Wien (Via Vindobona).

Die Neubaustrecke wird das Erzgebirge mit 200 km/h unterirdisch queren. Durch die Neubaustrecke wird die Reisezeit für den Personenverkehr zwischen Dresden und Prag von zweieinhalb Stunden auf eine Stunde verkürzt. In Zusammenspiel mit anderen Projekten, insbesondere dem Ausbau der Strecke zwischen Berlin und Dresden sowie dem Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Ústí nad Labem und Prag, verkürzt sich die Reisezeit von Berlin nach Prag auf zweieinhalb Stunden, von Berlin nach Wien auf vier Stunden.

Die Neubaustrecke wird ebenfalls für den Güterverkehr für Zuglängen bis 740 m ausgelegt. Gemäß aktueller Verkehrsprognose wird eine Zunahme des Güterverkehrs zwischen Dresden und der tschechischen Grenze um ca. 1/3 erwartet. Durch die Verlagerung der Güterverkehre von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke wird eine Entlastung des Elbtals vom Güterzuglärm erfolgen. Zudem ist die Neubaustrecke eine hochwassersichere Alternative zur Bestandsstrasse.

Deutschland und Tschechien verhandeln seit 2019 einen Staatsvertrag zum Bau und Betrieb der Strecke. Die Unterzeichnung des Vertrags ist für Ende 2025 geplant. Der Staatsvertrag regelt Sachverhalte wie die Zusammenarbeit der Behörden, die Instandhaltung, die Betriebsführung, die Kostenteilung, die gemeinsame Planung und Bauausführung sowie die Anwendung der Regelwerke und Richtlinien. Gegenstand dieser parlamentarischen Befassung ist lediglich der Streckenanteil auf Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (Dresden – Heidenau – Grenze D/CZ).



### 1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes

Das Projekt betrifft die grenzüberschreitende, zweigleisige Hauptstrecke Děčín – Dresden sowie die parallele zweigleisige S-Bahn Pirna–Dresden. Zur Entlastung der wichtigen grenzüberschreitenden Magistrale nach Südosteuropa wird die Neubaustrecke Dresden – Prag geplant.

Die Lage im Netz beschreibt die verkehrliche Aufgabenstellung wie folgt: „Die Neubaustrecke 6238 soll von der bestehenden Strecke 6240 (Děčín) – Grenze – Schöna – Dresden-Neustadt im Bereich Heidenau Süd ungefähr am km 49,5 abzweigen, es entsteht der neue Abzweig Heidenau-Sedlitz. In Höhe km 22 der Neubaustrecke wird die Staatsgrenze zur Tschechischen Republik überquert. Auf tschechischer Seite wird die Strecke durch die Správa železnic betrieben werden, die exakte Lage der Schnittstellen Správa Železnic / DB InfraGO AG wird im weiteren Planungsverlauf bestimmt.“

Das Projekt NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) teilt sich auf deutscher Seite in zwei Abschnitte

1) Projektabschnitt 1 (PA 1): Ausbau Bestandsstrecke Dresden – Heidenau

Ausbau der Bestandsstrecke einschließlich entsprechender Bauwerke und Ausbindung der Neubaustrecke aus dem Bestandsnetz

2) Projektabschnitt 2 (PA 2): Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ)

Neubau einer 2-gleisigen, elektrifizierten Eisenbahnstrecke inklusive Bauwerke und Ausbindung der Neubaustrecke an das Bestandsnetz

Der Projektabschnitt 2 ist ein gemeinsamer Planungsraum, der sowohl durch eine tschechische als auch eine deutsche Projektleitung umgesetzt wird. Dieser beginnt am Tunnelanfang in Deutschland und endet am Tunnelende in Tschechien. Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Tschechien wurde ein Planungsvertrag ausgearbeitet. Für die weitere Planung und Bauausführung wird ein Staatsvertrag geschlossen werden. Teil der Parlamentarischen Befassung ist lediglich der deutsche Abschnitt des PA 2: Heidenau – Grenze D/CZ. Die Kosten beziehen sich ebenfalls nur auf den deutschen Bereich des PA 2.

Im **PA 1 Ausbau Bestandsstrecke Dresden – Heidenau** befinden sich zwei für den unmittelbaren Umbau relevante Trassen im Bestand: Die Trasse 6240 für den Mischverkehr und die Trasse 6239 für die S-Bahn. Beide Trassen verlaufen parallel und sind jeweils zweigleisig. Im Bereich zwischen Dresden-Niedersedlitz und Heidenau ist auf der Südseite der Bahn offeneres Gelände gegeben. Dieser Bereich ist durch eine unmittelbar benachbarte 380 kV-Leitung gekennzeichnet. Auf der Bestandsstrecke sind 160 km/h zulässig. Die Strecke 6605 wird nur im Bf Heidenau tangiert, es werden die betreffenden Bahnhofsgleise umgebaut. Die Strecke 6675 (Elbgebäldebahn) stellt nur noch eine Anschlussbahn dar.

Beim **PA 2 Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ)** handelt es sich um eine Neubaustrecke. Die Bestandsstrecke Dresden – Děčín folgt dem kurvigen Verlauf der Elbe, weshalb der Fernverkehr aktuell ausschließlich nicht-marktkonforme Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h zwischen Pirna und Grenze D/CZ erreichen kann. Eine Erweiterung und Beschleunigung der bestehenden Schienenverbindung zwischen Dresden und Chabařovice durch das Elbtal ist aus umweltrelevanten und topografischen Gesichtspunkten nicht möglich. Deshalb wird der Neubau einer Eisenbahnstrecke für die Nutzung von Personen- und Güterverkehr erforderlich.

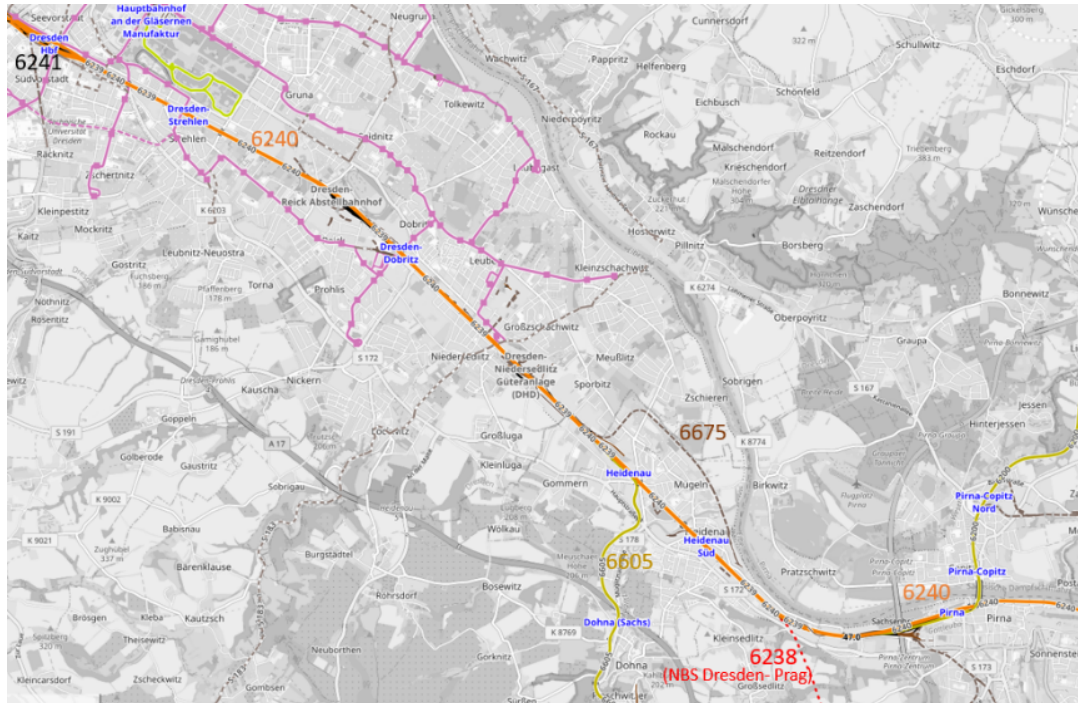


Abbildung 2: Strecken im Bereich PA 1 und 2 (Strecke 6238). Quelle: Openrailwaymap.org



## 2 Vorzugsvariante

### 2.1 Allgemeines

Im **PA 1 Ausbau Bestandsstrecke Dresden – Heidenau** werden die Signalanlagen im Ausbindebereich und angrenzenden betroffenen Betriebsstellen grundlegend angepasst, um den geänderten Gleisanlagen im Zuge der Ausbindung der Neubaustrecke 6238 Rechnung zu tragen. Die zukünftig vorgesehene Ausrüstung der Bestandsstrecken 6240, 6241 und 6239 mit ETCS L2 mit Signalen wird an die geplanten Gleisanlagen angepasst.

Ziel der Baumaßnahme der Einbindung der Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ist die Herstellung des ABS/NBS-Standards auf dem Bauabschnitt der Strecken 6238 und 6240. Die Geschwindigkeit auf der Ausbaustrecke bleibt bei 160 km/h bestehen.

Im **PA 2 Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ)** wird eine Neubaustrecke zwischen Heidenau und Chabařovice geplant. Um die Strecke durch das Erzgebirge führen zu können, ist ein ca. 30 km langer, grenzübergreifender Tunnel erforderlich. Davon sind 18 km auf deutscher Seite, was ihn zu Deutschlands längstem Eisenbahntunnel machen würde. Die zwei eingleisigen Röhren verlaufen in einer Tiefe von bis zu 600 Metern unter dem Gelände. Die Neubaustrecke wird mit 200 km/h befahrbar sein.

### 2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung

Im Reiseverkehr wird durch die Neubaustrecke in Zusammenarbeit mit weiteren Aus- und Neubauvorhaben eine erhebliche Verringerung der Reisezeit zwischen Berlin, Dresden und Prag erzielt. Die Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) werden zwischen Dresden Hbf und Ústí nad Labem centrum eine Reisezeit von 24 Minuten erreichen. Die Reisezeitverkürzung leistet einen Beitrag zur Erreichung der Zielreisezeit zwischen Berlin und Prag.

Damit werden gemäß dem Zielfahrplan zum Deutschlandtakt in Dresden Hbf die Anschlüsse aus Richtung Leipzig in Richtung Prag und umgekehrt hergestellt. In Ústí nad Labem stellt die Linie Berlin – Prag Anschlüsse in Richtung Děčín, Mělník und Most her.

Die Neubaustrecke soll in der Lage sein, einen großen Teil des zwischen Heidenau und Ústí nad Labem verkehrenden Schienengüterverkehrs aufzunehmen. Die Kapazität wird auf dieser Relation somit insgesamt erhöht. Die Neubaustrecke sorgt für eine Entflechtung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und Schienengüterverkehrs (SGV) von der S-Bahn im Abschnitt Dresden – Ústí n. L. bzw. Pirna – Schöna.

Weiterhin ermöglicht die Neubaustrecke eine Reduzierung des insbesondere vom Schienengüterverkehr (SGV) ausgehenden Lärms im oberen Elbtal, indem ein großer Teil des Güterverkehrs die neue Strecke statt der Bestandsstrecke nutzt.

Das zwischen Deutschland (BMV) und Tschechien (MDCR) abgestimmte Betriebsprogramm für die Neubaustrecke plant mit 198 Züge pro Tag - davon 150 Güterverkehrszüge, 32 Fernverkehrszüge und 16 Nahverkehrszüge.

### 2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

Die wesentlichen betrieblichen Anforderungen entsprechen Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Insbesondere die neue Eisenbahnstrecke für Personen- und Güterverkehr zwischen Heidenau und Ústí nad Labem inklusive mehrerer Tunnel- und Brückenbauwerke liegen diesen Anforderungen folgendermaßen zugrunde:



- maximale Steigung 7 ‰
- maßgebende Geschwindigkeiten:
  - Personenfernverkehr: 200 km/h (optional für bis zu 230 km/h)
  - Güterverkehr: 120 km/h
- maximale Zuglänge: 740 m
- Sicherungstechnik: ETCS, Level 2, ohne Signale, entsprechend europäischem Standard nach TSI ZZS
- Neubau einer Systemtrennstelle in der Oberleitungsanlage zwischen deutschem und tschechischem Bahnenergieversorgungssystem
- Neubau bzw. Ausbau eines Bahnhofs für Überholungen
- Anbindung an die Bestandsstrecken
- Maßnahmen an der Bestandsinfrastruktur, soweit diese für das Projektziel des Neubauprojekts zwingend notwendig sind
- Korrespondierende Maßnahmen auf den Zulaufstrecken

## 2.4 Vorplanungsergebnis: Vorzugsvariante

Im **PA 1 Ausbau Bestandsstrecke Dresden – Heidenau** müssen die Bestandsstrecken ausgebaut werden, um das prognostizierte Betriebsprogramm durch die Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice möglich zu machen.

Insgesamt werden im PA 1 92 Weichen und etwa 46 km Gleise umgebaut. Die neuen Überholgleise machen die Bestandsstrecke fit für die Zukunft und bieten Platz für Güterzüge mit einer Länge bis zu 740 m.

Folgende Maßnahmen sind auf diesem Abschnitt erforderlich:

- Für Überholungen: die Anbindung örtlicher Güterkunden sowie zu Instandhaltungszwecke werden in Dresden-Niedersedlitz vier neue Gleise errichtet.
- Der Bahnhof Heidenau wird zum Überholbahnhof und auch der Haltepunkt Dresden-Zschachwitz wird aufgrund verkehrlicher Anforderungen umgebaut. Hier werden Gleise verschoben, verlängert und die Gleisabstände verbreitert. Das gibt den schnellen Personenzügen die Möglichkeit, die langsamen Güterzüge vor dem Tunnel zu überholen. Die Anbindung zur Neubaustrecke erfolgt in Heidenau-Großsedlitz mit einer



Abbildung 3: Visualisierung der Ausbindung aus der Bestandsstrecke und Einbindung in den Tunnel



Rampe. Die Bahnbrücke „Geschwister Scholl Straße“ wird neu gebaut. Ein Kreuzungsbauwerk ermöglicht es, die Neubaustrecke auf Höhe des Informationszentrums über die Bestandsstrecke zu führen. Zusätzlich wird eine Brücke über die S172 errichtet (s. Abbildung 3).

## PA 2 Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ)

Aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsuntersuchungen des Freistaates Sachsen wurde ein Untersuchungsraum für den **PA 2 Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ)** festgelegt. Der Untersuchungsraum bildet die Grundlage für die Sammlung von Streckenvarianten (s. Abb. 4).

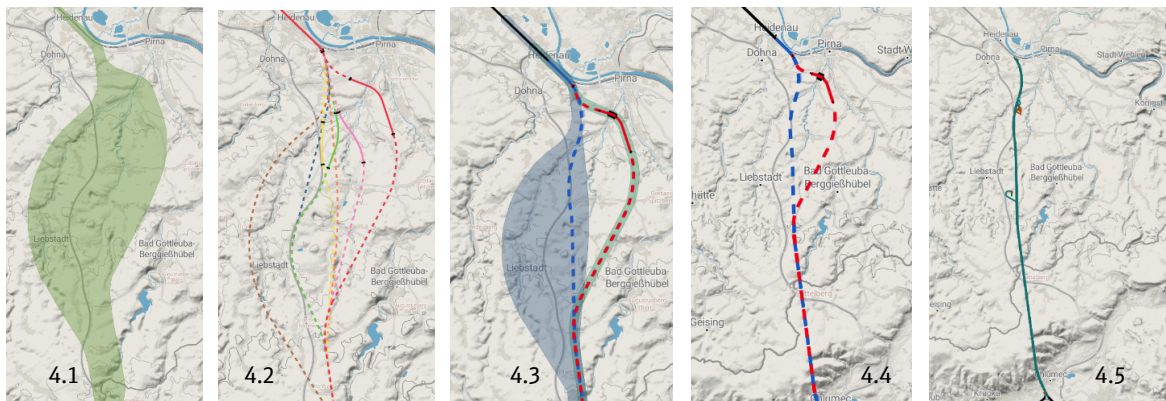
Für das Raumordnungsverfahren 2019 wurden sieben in Betracht kommende Varianten gesammelt. Grundlage des Raumordnungsverfahrens bildeten die Varianten A, B, C (Volltunnel-Varianten) sowie D, E, F, G (Varianten mit teilweise oberirdischer Streckenführung, s. Abb. 4.2).

Die Landesdirektion Sachsen bestätigt die Raumverträglichkeit im Jahre 2020 mit Maßgaben für folgende zwei Varianten:

- den Volltunnel-Korridor (umfasst die Varianten A, B und C) und
- den Teiltunnel-Korridor in der Variante G (s. Abb. 4.3).

Innerhalb der beiden Korridore hat die DB eine Volltunnel- und eine Teiltunnelvariante ermittelt, welche die verkehrlichen und betrieblichen Ziele erfüllen (s. Abb. 4.4). Diese zwei Varianten wurden gleichberechtigt durchgeplant. Fachexpert:innen haben die Varianten gegenübergestellt und sie anhand von Kriterien verglichen, welche im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Mitgliedern des Dialogforums diskutiert wurden (s. Kapitel 3).

Diese Kriterien zum Variantenvergleich aus den drei Themenbereichen Umwelt, Technik und Verkehr und Wirtschaftlichkeit werden im folgenden Kapitel erläutert.



Abbildungen 4.1 bis 4.5: Variantenentwicklung vom Untersuchungsraum, über die Varianten des Raumordnungsverfahrens zu den Korridoren als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und schließlich dem Volltunnel- und Teiltunnelstreckenverlauf.

Die umweltfachlichen Vorteile der Volltunnelvariante sind deutlich:

- Das Landschaftsbild im Seidewitztal bleibt bestehen, da die Strecke direkt in den Tunnel führt. Durch den Tunnel ist die Lärmbelastung reduziert.



- Geschützte Arten bleiben ebenso unberührt wie Natura2000-Gebiete und gesetzlich geschützte Biotope.
- Frischluftgebiete werden weniger beeinflusst und es werden weniger Flächen mit bedeutender Bodenfunktion verbraucht.

Hinsichtlich der Themen Technik und Verkehr schneidet die Volltunnelvariante im Vergleich zur Teiltunnelvariante insgesamt besser ab:

- Der Volltunnelverlauf lässt sich besser in Einklang mit bestehender Infrastruktur und dem Regelwerk bringen.
- Sie kann den Betrieb genauso gut ausführen wie die Teiltunnelvariante.
- Zudem beeinträchtigt sie in der Bauausführung Betroffene weniger und hat geringeren Grunderwerb zur Folge. Die Volltunnelvariante hat zwar eine geringfügig schlechtere Betriebsqualität – trotzdem liegt die Betriebsqualität im optimalen Bereich, sodass das zugrundeliegende Betriebsprogramm perfekt abgewickelt werden kann.

Die Volltunnelvariante ist über 100 Mio. Euro kostengünstiger als die Teiltunnelvariante.

Alle Themengebiete Umwelt, Technik und Verkehr sowie Kosten gehen zu einem Drittel in die Variantenbewertung ein. Da die Volltunnelvariante in den Feldern Umwelt, Technik und Verkehr sowie Kosten vorteilhafter ist (s.o.), hat sich als Ergebnis der Vorplanung der Volltunnelstreckenverlauf gegenüber dem Teiltunnelverlauf eindeutig als Vorzugsvariante ergeben.

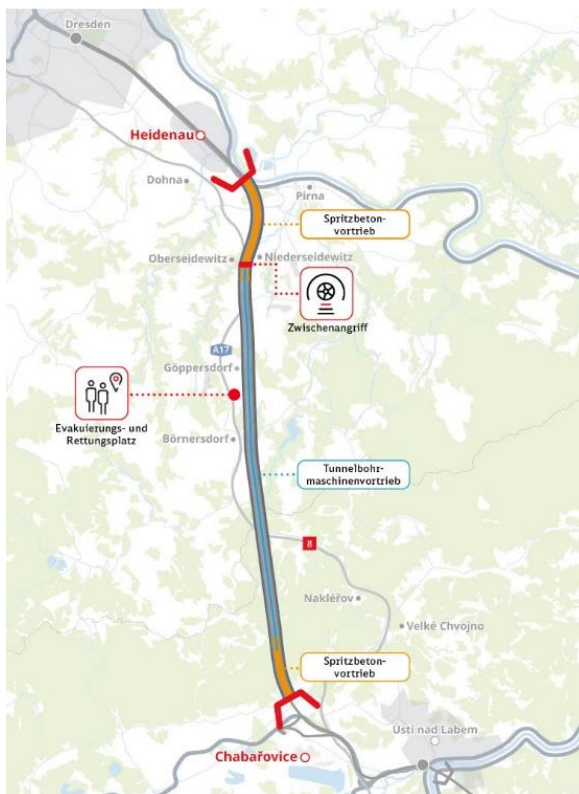


Abbildung 5: Übersicht zum Bau des Tunnels

Der **PA 2 Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ)** ist der gemeinsame Planungsraum. Hier arbeiten Deutsche Bahn und Správa železnic zusammen. Die Planung, Realisierung und Genehmigung des Tunnelbauwerks erfolgen auf Grundlage der in Deutschland angewandten Regularien (Richtlinien, Normen, etc.).

Der gemeinsame, grenzüberschreitende Projektbereich umfasst eine Neubaustrecke mit einem Tunnel durch das Erzgebirge zwischen Heidenau und Chabařovice mit einer Länge von circa 30 km (s. Abb. 5). Mit circa 18 km auf deutscher Seite wird er der längste Eisenbahntunnel in Deutschland sein. Der Tunnel besteht aus zwei eingleisigen Tunnelröhren.



Im Bereich Göppersdorf wird ein unterirdischer Evakuierungs- und Rettungspunkt entstehen. Dieser ist gemäß Richtlinie TSI SRT nach maximal 20 Kilometern erforderlich. Hier können sich im Havariefall Personen in einem gesicherten Bereich sammeln. Rettungsfahrzeuge fahren über einen Rettungsstollen ein, nehmen die Personen auf und bringen sie zum oberirdischen Rettungsplatz. In Heidenau und Chabařovice entstehen das deutsche bzw. das tschechische Tunnelportal.

Alle Maßnahmen können online auf der Website [www.dresdenprag.de](http://www.dresdenprag.de) auf einer interaktiven Karte eingesehen werden.

#### 2.4.1 Ausschlusskriterien

Im Folgenden werden die Ausschlusskriterien zur Entscheidung der Vorzugsvariante dargelegt.

##### 2.4.1.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele

Die Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele ist durch die Vorzugsvariante gewährleistet. Alle dargelegten Ziele sind durch die Vorzugsvariante zu erreichen.

##### 2.4.1.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) $\geq 1$

Die volkswirtschaftliche Bewertung wurde im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans durchgeführt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei einem positiven Wert von 1,03. Eine Veröffentlichung durch das BMV ist am 29.12.2025 erfolgt.

#### 2.4.2 Bewertungskriterien

Folgende Bewertungskriterien wurden herangezogen, um eine Auswahl der Vorzugsvariante zu treffen.

##### 2.4.2.1 Bewertungskriterien Wirtschaftlichkeit

Im Ergebnis der Vorplanung entstehen durch das Vorhaben NBS Dresden-Prag Bau- und Planungskosten in Summe von 3.127,8 Mio. Euro (real). Die Kosten teilen sich auf in

- Baukosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 2.371,7 Mio. Euro und
- Planungskosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 756,1 Mio. Euro.

Der Gesamtwertumfang des Projekts beträgt 5.617,2 Mio. Euro (nominal). Dies beinhaltet Kosten für Risikozuschläge für Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit  $\geq 50\%$ .

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z. B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse, neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung oder neue Richtlinien und Gesetze. Die GWP für das Vorhaben beträgt 8.006,4 Mio. Euro. Die Differenz ergibt sich aus den zusätzlich einberechneten Risikozuschlägen sowie den Nominalisierungskosten.

Die GWP-Angabe bezieht sich auf eine kontinuierliche Umsetzung des Vorhabens. Sollten sich durch eine fehlende Bundesfinanzierung Unterbrechungen beim Vorhaben ergeben, werden sich die Kosten des Vorhabens erhöhen. Bei einer Unterbrechung des Vorhabens von 5 bzw. 10 Jahren können die Kosten allein durch Preissteigerungen um rund 15% bzw. 30% höher als bei einer ununterbrochenen Projektdurchführung liegen.

In der GWP sind die Kosten von Dresden bis zur Staatsgrenze enthalten.



#### 2.4.2.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVP) nach den Vorgaben des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt.

Ziele dieser UVU waren der umweltfachliche, schutzgutbezogene Vergleich zwischen der Voll- und Teiltunnelvariante und die Darstellung und Bewertung der möglichen verbleibenden erheblichen Umweltauswirkungen und -risiken der Vorzugstrasse (Volltunnelvariante).

Schutzgüter im Sinne des UVPG sind

- 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.

Hinsichtlich der dauerhaften und möglichen erheblichen Umweltauswirkungen weist die Volltunnelvariante bei allen Schutzgütern Vorteile aus. Dies ist nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass die Teiltunnelvariante zum Teil oberirdisch bei Zehista und am Kohlberg verläuft und damit wertvolle Biotope, natürliche Böden und Kompensationsmaßnahmen Dritter überbaut und naheliegende Ortschaften wie Goes und Zehista durch bau- und betriebsbedingte Schallbelastungen beeinträchtigt. Die für die Teiltunnelvariante erforderliche Brücke über die Seidewitz führt zudem zu erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Daher wurde aus Umweltsicht die Volltunnelvariante eindeutig als Vorzugstrasse präferiert.

Um die Bewertungsergebnisse der UVU zu qualifizieren und um die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt in ihrem aktuellen Zustand zu bewerten wurden in den Jahren 2021, 2022 und ergänzend im Jahr 2023 faunistische und biotopbezogene Kartierungen durchgeführt.

Grundlagen, Inhalte und Methodik der Kartierungen wurden im Vorfeld nach den einschlägigen Regelwerken im Rahmen einer Faunistischen Planungsraumanalyse bestimmt.

Auch die Vorzugstrasse (Volltunnelvariante) wird Umweltauswirkungen verursachen.

Im Ergebnis der UVU sind diese Risiken für die zukünftigen Zulassungsverfahren jedoch beherrschbar und können insbesondere über die verfahrensrechtlichen Instrumente des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) zur Eingriffsregelung, des Artenschutzes und des Gebietsschutzes Natura2000 vermieden bzw. minimiert werden.

Schon im Rahmen der Vorplanung konnten zahlreiche Möglichkeiten zur Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vorgeschlagen werden.

Da die Vorzugstrasse (genauso wie die Teiltunnelvariante) Flächen des FFH-Gebiets „Barockgarten Großsedlitz“ im Bereich des Tunnelportals Heidenau in Anspruch nimmt, wurden bereits in der Vorplanung in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden Konfliktlösungen entworfen (z. B. Konzipierung von Kohärenzmaßnahmen, spezielle Artenschutzmaßnahmen).

Mit der UVU und den aktuellen Kartierungen in der Vorplanung konnte eine solide Basis für die Umweltfachbeiträge, die im anschließenden Genehmigungsverfahren erforderlich sind, geschaffen werden. So konnte der Aufwand für die Erstellung der zukünftigen Umweltfachbeiträge

- Bericht zur Umweltverträglichkeit
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- FFH-Verträglichkeitsprüfung



- Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie

im Sinne der Abschichtung und Planungsbeschleunigung minimiert werden.

Im Rahmen der Planfeststellung werden jedoch weitere vertiefende Untersuchungen insbesondere zum Grundwasser, zur Fauna und zu Schall- und Erschütterungen notwendig.

#### 2.4.2.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Im Siedlungsbereich von Heidenau bis Dresden-Niedersedlitz werden durch die Baumaßnahme Boden- und Baudenkmale betroffen. Vor- und während der Umsetzung der Neubaustrecke sind die Denkmalbehörden zu beteiligen und Maßnahmen zur Sicherung des kulturellen Erbes festzulegen. Funde während der Bauzeit sind zu melden und unter Beteiligung der Denkmalbehörden zu heben und zu sichern. Das denkmalgeschützte Gebäude in Heidenau km 51,145 Südseite (zwischen Str. 6240 und 6605), Güterbahnhofstr. 1, muss der Planung weichen.

Durch die städtische Lage bedingt, ist in unmittelbarer Nachbarschaft eine enge Bebauung Dritter gegeben. Einzelne Gebäude müssen abgerissen werden (z.B. km 54,150). Ebenso sind Gärten von Privathäusern, Schrebergartenflächen und industriell/gewerbliche Nutzflächen betroffen. Bauzeitlich soll eine Fotovoltaikanlage abgebaut werden, um die Fläche als BE-Fläche zu nutzen. Eine Bewertung dieser Einzelmaßnahmen kann im Rahmen der hier durchgeführten Auswirkungsprognose nicht vorgenommen werden, da die tatsächliche Umsetzung und das Ausmaß der Umsetzung im Rahmen der Vorplanung nicht als gesichert angenommen werden kann. Mögliche Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind in weiteren Planungsphasen zu prüfen.

Das flächenhafte Baudenkmal des Barockgartens Großsedlitz wird durch das Tunnelportal Heidenau Nord nicht direkt betroffen. Inwieweit der Eingriff in den Elbhang Einfluss auf das Flächen- und Baudenkmal hat, ist hinsichtlich der Sichtbarkeit im Endzustand zu prüfen.

#### 2.4.2.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Im Rahmen der Vorplanung wurden bereits Untersuchungen zum Erschütterungs- und Lärmschutz durchgeführt.

Die Ergebnisse der Voruntersuchungen zum Erschütterungsschutz zeigen, dass zwischen Dresden und Heidenau als Maßnahme zur Einhaltung der normativen Grenzwerte für den Erschütterungsschutz abschnittsweise elastische Schwellenbesohlungen vorgesehen sind. Im Tunnel ist in einem kurzen Abschnitt unterhalb des Seidewitztals, aufgrund der Bebauung über der Tunneltrasse und die vorherrschende geringe Überdeckung, eine feste Fahrbahn auf Elastomermatte vorgesehen.

Die schalltechnischen Untersuchungen im Rahmen der Vorplanung wurden nach der aktuell gültigen 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (16. BImSchV des BImSchG) durchgeführt, die für alle neu- und auszubauenden Schienenwege gilt. Nach den Kriterien der 16. BImSchV besteht an vielen Nutzungseinheiten entlang der gesamten aus- und umzubauenden Strecke ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen und damit auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag als auch insbesondere in der Nacht. In Einzelfällen, in denen die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden können, sind passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Insgesamt wird die Schallimmissionssituation entlang der Bestandsstrecke zwischen Dresden und Heidenau durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen deutlich verbessert. Bei der schalltechnisch untersuchten Volltunnelvariante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Tunnelbereich durchgehend eingehalten. Im Bereich der Tunnelportale sind Sonic-Boom-Bauwerke (Portalhauben, über welche die Luft, welche ein Zug vor sich schiebt, entweichen kann) zum Vermeiden des Tunnelknalls vorgesehen.



Das Schallschutzkonzept wird in den nächsten Schritten in Abhängigkeit von der Anzahl der Schutzfälle einer Abwägung und Präzisierung unterzogen. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms.

#### 2.4.2.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre - Ausblick und Tendenz auf Prognosehorizont 2030

Mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1304/2014 ist am 15. Dezember 2024 ein EU-weites Betriebsverbot für laute Güterwagen eingetreten und hat bestehende nationale Regelungen außer Kraft gesetzt. Zuvor hatte das deutsche Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) den Einsatz lauter Güterwagen bereits ab dem 13.12.2020 auf dem deutschen Streckennetz untersagt. Das neue Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG 2024) schreibt die zuvor geltenden ordnungsrechtlichen Bestimmungen fort. Eine entsprechende Reduzierung von Güterwagenlärm wird durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass alle Wagen mit leisen Sohlen ausgestattet sind.

#### 2.4.2.6 Rahmenterminplan für das Projekt

Der Rahmenterminplan des Projekts sieht einen Antrag auf Planrecht im Dezember 2028 vor. Der Baubeginn ist für den Dezember 2032 avisiert. Die Inbetriebnahme des PA 1 Ausbau Bestandsstrecke Dresden - Heidenau erfolgt voraussichtlich im Dezember 2040 und die Inbetriebnahme des Tunnels PA 2 Neubaustrecke Heidenau - Chabařovice (Grenze D/CZ) ist im Dezember 2044 vorgesehen.



### 3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs.3 VwVfG

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMVI das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

---

#### 3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Projektgebiet liegt im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie in der Stadt Dresden.

Seit 2019 führt das Projekt Maßnahmen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Etablierte Veranstaltungsformate sind das Dialogforum, Arbeitsgruppen, Information politischer Mandatsträger sowie die Dialogveranstaltungen mit Bürgern. Hinzu kommen Sonderveranstaltungen zum Tag der Schiene oder Fachveranstaltungen wie beispielsweise Besichtigungen des Bohrkernlagers sowie die Teilnahme an tschechischen Dialogveranstaltungen.

Im Mai 2023 öffnete das Infozentrum des Projekts in Heidenau und bot bereits über 2000 Besuchern eine Anlaufstelle für Fragen.

Insgesamt wurden bisher elf Dialogforen mit einem engen Teilnehmerkreis aus Gemeinden, Umweltschützern, Vertretern der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ etc. durchgeführt. Innerhalb der Dialogforen wurde der aktuelle Planungsstand vorgestellt und diskutiert. Zudem wurden Arbeitsgruppen aus dem Dialogforum heraus gegründet, um Themen tiefer diskutieren zu können: Die AG Heidenau befasst sich mit den Auswirkungen auf die Stadt, die AG Erkundungsweg eruiert mögliche touristische Wanderwege, die im Zusammenhang mit dem Projekt entstehen könnten. Zuletzt tagte die AG Kriterienkatalog, welche die Kriterien für den Variantenentscheid zur Diskussion stellte.

Alle Protokolle und Präsentationen aus Dialogforen und Arbeitsgruppen sind auf der Website [www.dresdenprag.de](http://www.dresdenprag.de) einzusehen.

Es wurden bisher auch 16 Dialogveranstaltungen für Bürger durchgeführt, unter anderem in den Gemeinden Dresden, Heidenau, Dohma, Pirna und Liebstadt. Hier hatten alle Interessierten die Möglichkeit, mit dem Projekt-Team in den Austausch zu treten. Zur Verkündung der Vorzugsvariante wurde eine digitale Dialogplattform entwickelt, über welche es online möglich ist, Fragen am Streckenverlauf zu platzieren. Diese wurden dann vom Projekt-Team beantwortet.

Zur Begleitung des Planungsprozesses haben der Freistaat Sachsen und die Tschechische Republik gemeinsam mit dem Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und der Region Ústí einen Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) etabliert. Daher findet die Öffentlichkeitsarbeit auch in enger Zusammenarbeit mit dem Freistaat Sachsen bzw. dem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) statt. Neben der Teilnahme an allen Veranstaltungen initiiert der EVTZ auch eigene Beratungen und Kolloquien mit den Stakeholdern des Projekts.



---

### 3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen

- **Bundesfinanzierung**
  - Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO
  - Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)
- **Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm**
  - § 41 BImSchG
  - 16. BImSchV
  - EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr
- **Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung**
  - Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
  - DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“
- **Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau**
  - § 8 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
  - § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Abs. 3
- **Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen**
  - Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)



#### 4 Forderungen aus der Region

Alle objektiven Kriterien sprechen für die Volltunnelvariante. Zudem wurde auch durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung der Wunsch der Region deutlich, der Volltunnelvariante den Vorzug zu gewähren. Viele Gemeinden erwähnen ihre Zustimmung in ihren Schreiben (s. Anlage 3) sowie im Dialogforum.

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden sowohl Forderungen an das Projekt gestellt, die den gesetzlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen entsprechen, als auch Forderungen, die über den gesetzlichen Anspruch hinausgehen.

In der folgenden Übersicht sind die monetär bewerteten Forderungen der Gemeinden aufgelistet, welche außerhalb der gesetzlichen Grundlagen liegen (siehe auch Anlage 2, 3 und 4 für ausführliche Erläuterungen). Alle eingereichten Forderungen wurden im Rahmen des Dialogforums im April 2024 diskutiert, Präsentation und Protokolle zur Sitzung sind online auf der Projektwebsite einzusehen.

Die Gesamtsumme aller Kernforderungen beläuft sich auf 313,65 Mio. €. Eine ausführliche Erklärung sowie Kommentare zu den Forderungen sind in der Anlage 4 dargestellt.

Forderungen	Brandschutz Forderung 1.1	Mobilität Forderung 4.1	Schutz vor Schall- und Erschütterung Forderung 6.2	Kosten gesamt
[Angaben in Mio. Euro inkl. Planungskosten, Nominalisierung und Risikozuschlag]				
	Technische Ausstattung der Feuerwehr, Fortbildungskosten	Gleisquerungsmöglichkeiten aufrechterhalten, ausbauen, neubauen Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten	Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus	
Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	18,09			18,09
Stadt Heidenau	-	168,33	127,23	295,56
<b>Summe Kosten</b>	<b>18,09</b>	<b>168,33</b>	<b>127,23</b>	<b>313,65</b>

*Hinweis: Um die Kosten der Kernforderungen in die Planungen integrieren zu können sind in der monetären Bewertung der Kernforderungen neben den Baukosten auch die Planungskosten sowie die Nominalisierung und einen Risikozuschlag (i.d.R. 35%) berücksichtigt.*

#### Anlagen

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante

Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheiten und Kernforderungen der Region

Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region





## Anlage 1

### Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz

DB InfraGO AG  
Region Südost  
V.II-SO-N



**Wertung Varianten Thema Umwelt**  
Überblick

Hinweis: Die nachfolgende Bewertung der Vorzugsvariante bezieht sich ausschließlich auf Projektabschnitt 2 (PA 2): Neubaustrecke Heidenau–Chabařovice (Grenze D/CZ)





## Wertung Varianten Thema Umwelt

### Bewertungskriterien Umwelt

Im Variantenvergleich wird messbar gemacht, inwieweit der Streckenaus- und -neubau die Umwelt beeinflusst. Um die Umweltaspekte vergleichen zu können, wurden Kriterien aus den Kategorien „Raumwiderstände“, „raumordnerische Belange“ sowie „Landschaftsraum“ aufgestellt (s. Anlage 1 Variantenbewertung). Zu den Raumwiderständen zählen die Schutzgüter Menschen, insbesondere hinsichtlich ihrer Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, kulturelles Erbe/sonstige Sachgüter. Raumordnerische Belange nehmen die Belange der Raumordnung auf, die einen umweltfachlichen Bezug haben. Das Raumordnungsverfahren wurde zwar bereits abgeschlossen, aber die Ergebnisse in Bezug auf die Umwelt müssen an dieser Stelle erneut aufgegriffen werden. Dennoch fließen die Kriterien in den jetzigen Prozess der Festlegung der Vorzugsvariante noch einmal als Prüfkriterien ein. Die Aufnahme der relevanten Raumordnungsbelange dient nicht der Wiederholung der Prüfungen des Raumordnungsverfahrens, sondern sie sind reine Wertkategorien im Rahmen der Linienfindung. Die Kategorie „Landschaftsraum“ weist Kriterien auf, die im Variantenvergleich auf Ebene der Umweltprüfung eine ausschlaggebende Rolle spielen können. Hierbei handelt es sich um Sachverhalte, die nicht offensichtlich als Raumwiderstand erkennbar sind (z.B. Baulogistik, Transportwege, Schall etc.).



Übersicht

Schutzgut	Varianten	
	Var1 TT	Var2 VT
Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit	-	+
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	-	+
FFH-Betroffenheit	-	+
Genehmigungsrisiken	-	+
Fläche	-	+
Boden	-	+
Wasser	-	+
Luft und Klima	-	+
Landschaft	-	+
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	-	+
<b>Rangfolge Umwelt</b>	-	+
+ = günstiger - = ungünstiger o = gleichwertig		

Bewertungskriterien	Varianten	
	Var1 TT	Var2 VT
Freiraum	-	+
Wasser	-	+
Energie und Rohstoffe	o	o
Kulturlandschaft und Landschaft	-	+
<b>Rangfolge Raumordnung</b>	-	+
+ = günstiger - = ungünstiger o = gleichwertig		



**Wertung Varianten Thema Umwelt**

**Schutzgüter – Schutzgut Mensch**

Bewertungskriterien	Raumwider-stand/ Wertstufe	Varianten					
		Var1 TT		Var2 VT		temporäre Inanspruchnahme ha	
		dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha	dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha		
Betroffenheiten und notwendiger Schallschutz	außerordentlich hoch	*Schallschutz Dresden/Heidenau + Seidewitztal/Brücke Zehista km ca. 4,63 – 5,38	Bauzeitlicher Schall-schutz erforderlich	Schallschutz Dresden/Heidenau	Bauzeitlicher Schall-schutz nicht erforderlich		
(vgl. Tabelle Anhang 16.3, Tabelle 3 – Ergebnis des Schallgutachtens zur Vorplanung)		-	-	-			+
Wohnbauflächen (inkl. gemischte Bauflächen) und vulnerable Orte	außerordentlich hoch	4,65 ha	2,33 ha	4,64 ha	2,33 ha	2,33 ha	0
250 m-Abstand zu Wohnbauflächen und Gemischten Bauflächen	sehr hoch	54,31 ha	25,32 ha	33,57 ha	35,28 ha	35,28 ha	0
250 m – 500 m-Abstand zu Wohnbauflächen und Gemischten Bauflächen	hoch	14,66 ha	9,04 ha	1,16 ha	21,69 ha	21,69 ha	0
Sport- und Freizeiteinrichtungen, Freiflächen mit besonderer Nutzung (Friedhöfe, Kleingärten, Wander-, Rad-, Reit- und sonstige Erholungswege, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Einrichtungen der Erholungsinfrastruktur)	hoch	0,66 ha	1,36 ha	0,65 ha	1,00 ha	1,00 ha	0
Schutzgutbezogene Waldfunktionen (Wald mit besonderer Erholungsfunktion)	hoch	0	-	0	0	0	+
500 m – 1 000 m-Abstand zu Wohnbauflächen und Gemischten Bauflächen	mittel	0,00 ha	0,39 ha	0,00 ha	0,39 ha	0,39 ha	0
Industrie- und Gewerbeflächen	mittel	0,58 ha	1,19 ha	0,00 ha	1,19 ha	1,19 ha	0
		-	0	+	0	0	+
<b>Bewertung quantitativ</b>		11,77 ha	18,4 ha	12,26 ha	17,62 ha	17,62 ha	+
		+	-	-	-	-	+
		-	+	+	-	-	-



**Wertung Varianten Thema Umwelt**  
Schutzgüter – Schutzgut Tiere und Pflanzen

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten			
		Var1 TT		Var2 VT	
		dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha	dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha
FFH-Gebiete	sehr hoch	0,42 ha	0,56 ha	0,42 ha	0,62 ha
EU-Vogelschutzgebiete	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0,1 ha
Naturschutzgebiete	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Gesetzlich geschützte Biotope	sehr hoch	1,12 ha	0,19 ha	0,01 ha	0,03 ha
FFH-Lebensraumtypen	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Wiesenbrüter (Sachsisches Wiesenbrüterprojekt) (Zielfarten Bekassine, Braunkehlchen, Klebitz, Wachtelkönig und Wiesenpieper, 2016-2021)	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Biotoptypen mit besonderer Wertigkeit (sehr hoch)	sehr hoch	0,31 ha	0,43 ha	0,01 ha	0,05 ha
500 m-Abstand zu FFH- und EU-Vogelschutzgebieten	hoch	15,75 ha	20,68 ha	13,1 ha	45,86 ha
500 m-Abstand zu Naturschutzgebieten	hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha

	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
500 m-Abstand zu Naturschutzgebieten	0	0	0	0	0	0	0
Biotoptypen mit besonderer Wertigkeit (hoch)	2,28 ha	1,07 ha	1,74 ha	1,1 ha	1,1 ha	1,1 ha	1,1 ha
Naturnahe Auenbereiche / geologisch ausgebildete natürliche Auenbereiche (Fachbeitrag LRP)	1,68 ha	4,07 ha	1,07 ha	2,74 ha	2,74 ha	2,74 ha	2,74 ha
Artenschutzrechtlich bedeutsame Potenzialflächen	0,33 ha	3,07 ha	0 ha	3,07 ha	3,07 ha	3,07 ha	3,07 ha
Fledermaushabitat / Fledermausflughahn bzw. -zugbahn (Fachbeitrag LRP)	22,99 ha	17,62 ha	17,05 ha	28,43 ha	28,43 ha	28,43 ha	28,43 ha
Vogelrastgebiete (Wasser, Offenland, Wald) (Fachbeitrag LRP)	0 ha	0,44 ha	0 ha	0,44 ha	0,44 ha	0,44 ha	0,44 ha
Vogelflugachsen entlang von flussbegleitenden Niederungen bzw. Vogelflugachse im Elbbereich (Fachbeitrag LRP)	21,61 ha	17,24 ha	17,05 ha	20,55 ha	20,55 ha	20,55 ha	20,55 ha
Potenzielle Lebensräume für großräumig lebende Wildtiere mit natürlichem Wanderverhalten (Fachbeitrag LRP)	0 ha	0 ha	0 ha	1,31 ha	1,31 ha	1,31 ha	1,31 ha
Verbindende Korridore für großräumig lebende Wildtiere mit natürlichem Wanderverhalten (Fachbeitrag LRP)	0,03 ha	2,82 ha	0,03 ha	2,82 ha	2,82 ha	2,82 ha	2,82 ha
Kompensationsflächen (KISS KoKaNat) / Ökokontoflächen, Kompensationsflächen Dritter	11,6 ha	0,73 ha	0,08 ha	1,35 ha	1,35 ha	1,35 ha	1,35 ha
Sonstige Waldgebiete	3,19 ha	1,21 ha	1,8 ha	1,31 ha	1,31 ha	1,31 ha	1,31 ha
<b>Bewertung quantitativ</b>	-	+	+	-	-	-	-



**Wertung Varianten Thema Umwelt**

Schutzgüter – Schutzgut Fläche

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten					
		Var1 TT		Var2 VT		Var2 VT	
		dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha
Flächenverbrauch im Sinne einer Nutzungsänderung für Verkehrsflächen (Infrastruktur)	hoch	35,20 ha	8,00 ha	2,82 ha	33,69 ha	-	-
<b>Bewertung quantitativ</b>		-	+	+	+	-	-

Schutzgüter – Schutzgut Boden

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten					
		Var1 TT		Var2 VT		Var2 VT	
		dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha
Böden mit sehr hoch bedeutsamen Bodenfunktionen (Fruchtbarkeit, Filter-/Puffer, Biotopentwicklung)	hoch	53,07 ha	22,24 ha	21,76 ha	33,60 ha	-	-
Böden mit sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber Verdichtung	hoch	0,00 ha	0,00 ha	0,00 ha	0,15 ha	-	-
Erosionsgefährdete Böden (Wasser / Wind)	hoch	22,08 ha	7,23 ha	1,16 ha	30,63 ha	-	-
Besonders stark erosionsgefährdete Böden (Wasser)	hoch	0,00 ha	0,00 ha	0,00 ha	0,00 ha	-	-
Schutzgutbezogene Waldfunktionen	hoch	1,09 ha	0,26 ha	1,09 ha	0,26 ha	-	-
• Wald mit besonderer Bodenschutzfunktion		0	0	0	0	-	-
• Bodenschutzwald nach SächswaldG		0	0	0	0	-	-
Böden mit hoch bedeutsamer Bodenfunktion (Bodenfunktionen (Fruchtbarkeit, Filter-/Puffer, Biotopentwicklung))	mittel	36,75 ha	5,29 ha	2,94 ha	17,99 ha	-	-
Böden mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Verdichtung	mittel	0,05 ha	0,11 ha	0,05 ha	0,11 ha	-	-
(Alltlasten Vorbelastungen)	nachrichtlich	0,00 ha	0,00 ha	0,00 ha	0,00 ha	-	-
Bergbauschadensgebiete / Hohlräume	nachrichtlich	0,00 m	0,00 m	678,63 m	44,52 m	-	-
<b>Bewertung quantitativ</b>		-	+	+	+	-	-



**Wertung Varianten Thema Umwelt**

Schutzgüter – Schutzgut Wasser

Bewertungskriterien	Raumwider-stand/ Wertstufe	Varianten			
		Var1 TT		Var2 VT	
		dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha
Trinkwasserschutzgebiete Zone I (Fassungszone)	außerordentlich hoch	352,76 m	0 m	352,55 m	0 m
Trinkwasserschutzgebiete Zone II (engere Schutzzone)	sehr hoch	855,16 m	0 m	847,32 m	0 m
Wassergewinnungsanlagen /	sehr hoch	0	0	0	0
Brunnen		0	0	0	0
Überschwemmungsgebiete und HQ100 -Bereiche	sehr hoch	3,76 ha	10,21 ha	2,92 ha	2,92 ha
Trinkwasserschutzgebiete Zone III (weitere Schutzzone)	hoch	2.648,96 m	0 m	2.645,02 m	0 m
HQ extrem-Bereiche	hoch	4,09 ha	7,94 ha	4,16 ha	4,16 ha
Fließ- und Stillgewässer	hoch	5 Stk.	5 Stk.	4 Stk.	4 Stk.
Quellen + 100 m Schutzbereich	hoch	0	0	0	0
Schutzgutbezogene Waldfunktionen		0	0	0	0
• Wald mit besonderer Wasserschutzfunktion	hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
• Wald mit besonderer Hochwasserschutzfunktion		0	0	0	0
<b>Bewertung quantitativ</b>		-	-	+	+

Schutzgüter – Schutzgut Luft Klima

Bewertungskriterien	Raumwider-stand/ Wertstufe	Varianten			
		Var1 TT		Var2 VT	
		dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha
Moore und andere organische Nassstandorte (Klimaschutzfunktion)	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet e / Abfluss	hoch	25,7 ha	0 ha	0 ha	22,87 ha
Freifächensicherungsbedarf aus klimatologischer Sicht	hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Schutzgutbezogene Waldfunktionen		0	0	0	0
• Wald mit besonderer Klimaschutzfunktion	hoch	8,56 ha	0,62 ha	1,23 ha	0,62 ha
• Wald mit besonderer Immissionsschutzfunktion		-	0	+	0
Moortypische Biotope /Vegetation ohne kartierte Torfauflage (Klimaschutzfunktion)	hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
<b>Bewertung quantitativ</b>		-	+	+	-



**Wertung Varianten Thema Umwelt**

Schutzgüter – Schutzgut Landschaft

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten			
		Var1 TT	Var2 VT	dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha
Geschützte Landschaftsbestandteile / geschützte wertvolle Gehölze	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Naturdenkmale / Flächennaturdenkmale	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Landschaftsschutzgebiete	hoch	2,83 ha	7,67 ha	2,83 ha	33,67 ha
Nationales Naturerbe	hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Schutzwürdige Landschaften in Deutschland	hoch	10,44 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Geotope (in der Karte aus Datenschutzgründen nicht dargestellt)	hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
<b>Bewertung quantitativ</b>		-	+	+	-

Schutzgüter – Schutzgut Kulturelles Erbe

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten			
		Var1 TT	Var2 VT	dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha
Baudenkmale (unter Berücksichtigung möglicher Sichtachsen)	sehr hoch	12	0	12	0
Bodendenkmale	sehr hoch	0,51 ha	0,56 ha	0,51 ha	0,56 ha
Anlagen zur Energiegewinnung (Windenergieanlagen, Solarparks, Biogasanlagen, Umspannwerke)	hoch	2 Stk.	0	2 Stk.	0
Kläranlagen	hoch	0	0	0	0
Abgrabungsflächen / Rohstofflagerflächen	hoch	0	0	0	0
Deponien	hoch	1 Stk.	1 Stk.	0	0
<b>Bewertung quantitativ</b>		-	-	+	+



**Wertung Varianten Thema Umwelt**

Belange der Raumordnung – Belang Freiraum

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten					
		Var1 TT		Var2 VT		temporäre Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha
		dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha	dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha		
Regionale Grünzüge	hoch	22,18 ha	0,29 ha	0,52 ha	0,5 ha	0	0
Grünzäsuren	hoch	0	0	0	0	0	0
Vorranggebiete Arten und Biotopschutz	hoch	6,11 ha	2,51 ha	1,63 ha	0,93 ha	0	0
Vorranggebiete zum Schutz des vorhandenen Waldes	hoch	0,52 ha	0,47 ha	0,52 ha	0,55 ha	0	0
Vorranggebiete Waldmehring	hoch	0	0	0	0	0	0
Ökologisches Verbundsystem - Kernbereiche	hoch	0,52 ha	0,47 ha	0,52 ha	0,5 ha	0	0
Vorbehaltsgebiete für Arten und Biotopschutz	mittel	6,48 ha	7,75 ha	0,99 ha	13,75 ha	0	0
Vorbehaltsgebiete zum Schutz des vorhandenen Waldes	mittel	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0	0
Ökologisches Verbundsystem - Verbindungsbereiche	mittel	6,48 ha	7,75 ha	0,99 ha	13,8 ha	0	0
<b>Bewertung quantitativ</b>		-	+	+	+	-	-



**Wertung Varianten Thema Umwelt**

Belange der Raumordnung – Belang Wasser

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten					
		Var1 TT			Var2 VT		
		dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha	dauerhafte Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha	temporäre Inanspruchnahme ha
Regionaler Schwerpunkt Fließgewässerrenaturierung	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Vorranggebiet Wasserversorgung	sehr hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Vorranggebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz	sehr hoch	1,10 ha	1,26 ha	0,74 ha	0,42 ha	0,42 ha	0,42 ha
Regional bedeutsames Grundwasseranierungsgebiet	hoch	8,66 ha	11,96 ha	8,67 ha	11,96 ha	11,96 ha	11,96 ha
Gebiet mit hoher geologisch bedingter Grundwassergefährdung	hoch	8,66 ha	9,14 ha	2,39 ha	31,95 ha	31,95 ha	31,95 ha
Gebiet mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels	hoch	42,47 ha	5,67 ha	8,12 ha	19,99 ha	19,99 ha	19,99 ha
Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz	mittel	23,11 ha	16,73 ha	23,3 ha	16,18 ha	16,18 ha	16,18 ha
Vorbehaltsstandort für Maßnahmen des technischen Hochwasserschutzes (Hochwasserrückhaltebecken)	mittel	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
		0	0	0	0	0	0



**Wertung Varianten Thema Umwelt**

Belange der Raumordnung – Belang Kultur und Landschaft

Bewertungskriterien	Raumwiderstand/ Wertstufe	Varianten					
		Var1 TT			Var2 VT		
		dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	dauerhafte Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha	temporäre Inanspruchn ahme ha
Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz (historisches Park- und Schlossensemble)	außerordentlich hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz (sichtexponierter Elbtalbereich mit Sichtpunkt Elbtalbereich)	sehr hoch	37,15 ha	27,76 ha	37,78 ha	27,36 ha	0 ha	0 ha
Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz (landschaftsprägenden Erhebungen, Steinrück- Heckenlandschaft)	sehr hoch	0,56 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
Vorbehaltsgebiet Kulturlandschaftsschutz (siedlungstypische Ortsrandlage mit Sichtbereich sowie Sichtpunkt zum Ortsrand)	hoch	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
<b>Bewertung quantitativ</b>		0	0	0	0	0	0



### **Wertung Varianten Thema Technik, Verkehr und Wirtschaftlichkeit**

Der Aus- und Neubau der Strecke beeinflusst bestehende technische Systeme und Verkehre – es wird untersucht, wie verträglich sich die Varianten demgegenüber verhalten. Die Kategorien für das Themengebiet sind Infrastruktur, Betriebsführung und Leistungsfähigkeit, Bauausführung sowie planrechtliche Aspekte (s. Anlage 1 Variantenbewertung). Innerhalb der Kategorie „Infrastruktur“ werden die Anpassung anderer technischer Infrastrukturen, Zerschneidungen oder Überbauungen von Landschaftsgebieten und die Auswirkungen auf das bestehende Regelwerk verglichen. Die Kategorie „Betriebsführung und Leistungsfähigkeit“ stellt die Betriebsqualität, die Reisezeit und den Energiebedarf gegenüber. In der Kategorie „Bauausführung“ wird die Beeinträchtigung Dritter sowie des Bahnbetriebes während des Baus untersucht. Planrechtliche Aspekte betrachten den Grunderwerb, die Inanspruchnahmen und Dienstbarkeiten.

Zudem wird überprüft, welche Variante kostengünstiger ist.









## Anlage 2

### Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

---

DB InfraGO AG

---

Region Südost

---

V.II-SO-N

---

## Inhalt

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	3
1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	3
1.1.1 Kernforderung 1.1: Brandschutz	3
1.1.2 Kernforderung 4.1: Mobilität	3
1.1.3 Kernforderung 6.2: Schall und Erschütterung	5

---

## 1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

### 1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Wunsch der Region deutlich, der Volltunnelvariante den Vorzug zu gewähren. Nach objektiver Beurteilung beider Varianten (s. Kap. 2.3.2) konnte das Projekt dieser Forderung nachkommen. Viele Gemeinden erwähnen ihre Zustimmung zur Vorzugsvariante in ihren Schreiben (s. Anlage 3) sowie im Dialogforum.

Insgesamt wurden zwölf Schreiben im Rahmen der Parlamentarischen Befassung eingereicht, welche Hinweise für die nächste Planungsphase und Forderungen beinhalteten. Forderungen zu den drei Themengebieten Brandschutz, Mobilität und Lärmschutz werden vom Projekt zum Entscheid Richtung Bundestag gegeben. Dies erfolgte in Abstimmung mit den Teilnehmenden des Dialogforums (s. Protokoll 11. Dialogforum unter "Mediathek, Protokolle" auf Website [www.dresdenprag.de](http://www.dresdenprag.de)). Diese Forderungen sollen an der Stelle ausführlich beschrieben werden. Im weiteren Verlauf sind sämtliche monetär bewertete Forderungen aufgeführt. Eine Übersicht aller Kernforderungen (Nr. 1-10), auch der monetär nicht bewerteten, ist in Anlage 4 beigefügt.

#### 1.1.1 Kernforderung 1.1: Brandschutz

Die Forderungen zur Finanzierung der technischen Ausstattung und zur Übernahme der Aus- und Fortbildungskosten wurden eingereicht von der Stadt Pirna, dem Sächsischen Staatsministerium des Innern, der Gemeinde Bahretal und der Stadt Heidenau.

Der Tunnelneubau und -betrieb wird zusätzliche Anforderungen bei entsprechenden eintretenden Ereignissen im Tunnel an die Berufsfeuerwehr der Stadt Pirna stellen. Daher ist zusätzliche Ausrüstung erforderlich, die bisher noch nicht vorhanden ist.

#### Technische Ausstattung der Feuerwehr

Vier Fahrzeuge, die jeweils 800.000 Euro kosten sowie die Baukosten für zwei Gebäude á 2 Mio. € waren die Berechnungsgrundlage.

#### Aus- und Fortbildungskosten

Die Kosten für die Weiterbildungskosten für eine Tunnelbrandbekämpfung und -hilfeleistung und die Inbetriebnahmekosten im Sinne der Rettungsübungen unter Beteiligung von ca. 500 Personen und einem Equipment á 375.000€ pro Tag, á fünf Tage, waren die Berechnungsgrundlage.

Inkl. 26% Planungskosten und 35% Risikozuschlag sowie Nominalisierung ergeben sich Gesamtkosten von 18,09 Mio. € für Ausstattung und Fortbildung der Feuerwehr.

#### 1.1.2 Kernforderung 4.1: Mobilität

##### Gleisquerungsmöglichkeiten aufrechterhalten

Die Stadt Heidenau äußerte in der Stellungnahme vom 29.02.2024 folgende Forderung: „Die Maßnahmen zur Gewährleistung von mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke mit mindestens Regellichtraumhöhe 4,50 m unter den Brücken für Fahrzeuge aller Art während der gesamten Bauzeit sind für die Stadt Heidenau für herausragender Bedeutung.“

Nach aktuellem Stand gibt es in Heidenau lediglich zwei Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke mit einer Mindestregellichtraumhöhe von 4,50 m, die im Bereich der Eisenbahnüberführungen (EÜ) über die Geschwister-Scholl-Str. und August-Bebel-Str. zu verorten sind. Beide Bauwerke werden nach aktuellem Vorplanungsstand ersatzneugebaut (Geschwister-Scholl-Straße) bzw. im Rahmen des Projekts angepasst (EÜ August-Bebel-Straße). Eine Vertiefung des gesamten Bauphasenkonzepts erfolgt jedoch erst in Leistungsphase 3 (ab 2025).

Daher besteht weiterhin die Möglichkeit, dass beide Bauwerke gleichzeitig beeinträchtigt sind und somit die Bahnstrecke nicht gequert werden kann.

Es wird demnach davon ausgegangen, dass zwei weitere Brückenbauwerke mit einem Regellichtraum von 4,50 m Höhe im Vorfeld ersatzneugebaut werden müssen. Gemäß Schreiben wird die EÜ Dohnaer Straße und die baugleiche EÜ Mühlenstraße vorgeschlagen. Als Referenzbauwerk wird die Kalkulation zum Neubau der EÜ Geschwister-Scholl-Str. herangezogen.

Es wird darauf hingewiesen, dass für diese Kernforderungen das EBKrG greift. Das EBKrG regelt die Kostenträgerschaft für den jeweiligen Schienenbaulastträger und Straßenbaulastträger bei Änderung/Neubau einer Kreuzung eines Schienenweges mit einer öffentlichen Straße oder Weg. Da der verantwortliche Straßenbaulastträger eine Forderung über die Erweiterung einer vorhandenen Kreuzung aufmacht, hat sich dieser gemäß EKrG an den Kosten zu beteiligen. Für die Forderung einer neuen Querung unter dem Schienenweg hat der Straßenbaulastträger gem. EKrG alle Kosten zu tragen. Für jede zu ändernde bzw. neu zu schaffende Kreuzung ist eine Kreuzungsvereinbarung zu schließen, die die Kostenteilung regelt. Diese ist nicht projektgebunden, sondern kreuzungsgebunden.

Das EBKrG regelt nicht die Finanzierung der jeweiligen Maßnahme. Sollte der Kernforderung also im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zugestimmt werden, so muss der jeweilige Kostenanteil für den zuständigen Straßenbaulastträger gem. EBKrG direkt an den Straßenbaulastträger fließen und kann nicht über den Schienenbaulastträger (DB InfraGO AG) erfolgen.

Inkl. 26% Planungskosten und 35% Risikozuschlag sowie Nominalisierung ergeben sich Gesamtkosten von 51,72 Mio. € für die Aufrechterhaltung der Gleisquerungsmöglichkeiten.

#### **Ausbau bestehender Gleisquerungen**

Die Stadt Heidenau plädiert in ihrer Stellungnahme vom 29.02.2024 für einen Ausbau bestehender Gleisquerungen: „Aus diesem Grund müssen bestehende Querungen erweitert und für Querende attraktiver gestaltet werden (u.a. Aufweitung Unterführung Ernst-Thälmann-Straße/Thomas Mann-Straße für den Fußgänger und Radwegverkehr mit entsprechender Lichtkonzeption und Aufweitung der auf Dresdner Stadtgebiet liegenden Unterführung Fritz-Schreiter-Straße).“

In der Stellungnahme wird keine konkrete Angabe dazu gemacht, auf welches Maß die Aufweitungen erfolgen sollen. Es wird daher davon ausgegangen, dass auf der Ernst-Thälmann-Straße zwecks einer besseren Lichtkonzeption eine Aufweitung von mindestens 4 m – besser 5 m – notwendig ist. So kann beispielsweise die Führung eines gesonderten Radweges durch die Unterführung von aktuell 3,44 m auf rund 10 m Lichte Weite eine mögliche Umsetzung darstellen. Auch für die angegebene Eisenbahnüberführung Sporbitzer Straße (in Verlängerung der Fritz-Schreiter-Straße) wird keine konkrete Angabe für eine Aufweitung gemacht. Daher wird im Sinne einer Führung des Straßenverkehrs sowie eines beidseitigen Radverkehrs und Fußgängerverkehrs von einer Lichten Weite von 12 m Straße zzgl. 3 m je Seite Fuß- und Radweg ausgegangen (von aktuell 9,50 m auf 18 m). Weiterhin wird auch in die Forderung interpretiert, dass eine Herstellung der Durchfahrtshöhe von 4,50 m zukünftig gewährleistet werden soll.

Inkl. 26% Planungskosten und 35% Risikozuschlag sowie Nominalisierung ergeben sich Gesamtkosten von 21,17 Mio. € für die Ernst-Thälmann-Str. und 49,23 Mio. € für den Ausbau der Sporbitzer Straße.

### **Schaffung zusätzlicher Gleisquerungsmöglichkeiten**

In der Stellungnahme vom 29.02.2024 von Heidenau wird folgende Forderung gestellt: *„Ebenso ist aktiv die Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten zu untersuchen.“*

In der Stellungnahme wird keine Angabe über die Anzahl und die Ausbildung der geforderten Querungsmöglichkeiten gemacht. Es wird daher eine Kalkulation gemäß einer sogenannten „Muster“-Querung veranschlagt, die folgende Randbedingungen einhalten soll:

1. Eine lichte Weite von mindestens 6 m für Fuß- und Radwegverkehr (kein Straßenverkehr).
2. Eine Überführung von sechs Gleisen (Worst Case im Bereich der Ausfädelung).
3. Ein Neubau von mindestens 300 m Fuß-/Radweg einschließlich Grunderwerb.

Inkl. 26% Planungskosten und 35% Risikozuschlag sowie Nominalisierung ergeben sich Gesamtkosten von 18,31 Mio. € für die Neuschaffung einer Querung.

### **Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten**

Die Stadt/Gemeinde Heidenau fordert in ihrer Stellungnahme vom 29.02.2024 den Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten: *„Neben der Schaffung attraktiver Zugangsvoraussetzungen zu den bestehenden drei Verkehrsstationen in Heidenau und zusätzlich auch an der Station Dresden-Zschachwitz durch ein verbessertes Angebot von Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln (P+R, Fahrradabstellanlagen, B+R, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobi-Shuttle) muss die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots im ÖPNV (Verkehrszeiten, Taktzeiten) als Ziel konsequent verfolgt werden.“*

Es wurden keine konkreten Angaben zur Ausgestaltung der Aufwertung gemacht, so dass eine Kalkulation nicht möglich ist. Aus diesem Grund erfolgt die monetäre Bewertung anhand vergleichbarer Projekte. Folgendes Projekt beinhaltet die genannten Forderungen: <https://www.bahnstadt.de/details/augustfehn/> (Stand 17.05.2024).

Inkl. 26% Planungskosten und 35% Risikozuschlag sowie Nominalisierung ergeben sich Gesamtkosten von 27,90 Mio. € für den Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten.

#### **1.1.3 Kernforderung 6.2: Schall und Erschütterung**

Im Rahmen des 11. Dialogforums am 10.04.2024 wurde sich dazu verständigt, dass die Forderung einer teilweisen Streckeneinhausung in Heidenau zu exponentiell mehr Betroffenheiten führt. Es wird daher ein „Schallschutz über das gesetzliche Maß hinaus“ als Forderung dem Bundestag vorgelegt.

Da eine genaue Kalkulation ohne Untersuchungen der Leistungsphase 3 fortfolgende schwer möglich ist, bildet die Kostenschätzung und darin befindliche Lärmschutzbauwerke des Bereiches Heidenau die Grundlage. Der Ansatz sieht vor, die Kosten nochmals als Kostenprognose vorzusehen.

Schallschutz Heidenau über das gesetzliche Maß hinaus: 127,23 Mio. € (inkl. 26% Planungskosten und 35% Risikozuschlag sowie Nominalisierung)

**Alle Kernforderungen** belaufen sich auf eine Gesamtsumme von 313,65 Mio. €.





### Anlage 3

#### Begründungen und Betroffenheiten der Region

---

DB InfraGO AG

---

Region Südost

---

I.II-SO-N

---

**Inhaltsverzeichnis**

1. Bad Gottleuba-Berggießhübel.....	S. 3
2. Dohma.....	S. 73
3. Dohna.....	S. 76
4. Dresden.....	S. 89
5. Gemeinde Bahretal.....	S. 90
6. Heidenau.....	S. 109
7. Liebstadt.....	S. 139
8. LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge.....	S. 141
9. Pirna.....	S. 151
10. Sächsisches Oberbergamt.....	S. 158
11. Sächsisches Ministerium des Inneren.....	S. 167
12. Zweckverband Wasserversorgung Pirna Sebnitz.....	S. 170

## Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel Der Bürgermeister



Staatlich anerkanntes Moorheilbad und  
staatlich anerkannter Kneippkurort

Postanschrift: Königstraße 5, 01816 Bad Gottleuba-Berggießhübel

DB InfraGO AG  
Herr Kay Müller  
Salomonstraße 21  
04103 Leipzig

nur per E-Mail: [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)

Dienstsitz: Bad Gottleuba  
Königstraße 5

Aktenzeichen:  
(bitte bei Antwort stets angeben)

Bearbeiter: Herr Peters  
Telefon: 035023 668-0  
Telefax: 035023 668-10  
E-Mail\*: [buergermeister@stadt-bgb.de](mailto:buergermeister@stadt-bgb.de)

Datum: 29.02.2024

### Neubaustrecke Dresden Prag – Kernforderungen der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel

Sehr geehrter Herr Müller, sehr geehrte Damen und Herren,

die Neubaustrecke von Dresden nach Prag stellt ein bedeutendes Infrastrukturprojekt dar und ist damit grundsätzlich als positiv für Deutschland und für Europa zu betrachten.

Die Auswirkungen auf unsere Region mit der hier lebenden Bevölkerung, auf Umwelt sowie Flora und Fauna sind in jedem Falle enorm und es gilt die negativen Begleiterscheinungen so gering wie möglich zu halten.

Die Entscheidung für eine Volltunnelvariante, welche auf dem 10. Dialogforum am 20.11.2023 verkündet wurde, hat die Zustimmung unter den Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Mandatsträgern gefunden.

Der Doppelkurort Bad Gottleuba–Berggießhübel bildet als erfüllende Gemeinde eine Verwaltungsgemeinschaft mit der Gemeinde Bahretal und der Stadt Liebstadt.

Die Verwaltungsgemeinschaft ist ländlich geprägt und bietet Touristen, Kurgästen und ihren Bürgerinnen und Bürgern eine einzigartige Landschaft mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Der Tourismus entwickelt sich stetig fort und viele Attraktionen erlangen immer mehr überregionale Bekanntheit.

#### Sprechzeiten:

Di: 9-12 und 13-18 Uhr  
Do: 9-12 und 13-16 Uhr  
Fr: 9-12 Uhr

**Bankverbindung:** Ostsächsische Sparkasse Dresden

[www.stadt-bgb.de](http://www.stadt-bgb.de)

IBAN: DE64 8505 0300 3000 1938 20  
BIC: OSDDDE 81XXX  
Steuernummer: 210/149/03000

\* kein Zugang für elektronisch signierte sowie verschlüsselte elektronische Dokumente

\* Die Datenschutzhinweise der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel finden Sie im Internet unter [www.stadt-bgb.de](http://www.stadt-bgb.de) unter Datenschutz und erweiterter Datenschutz.  
Zusätzlich können Sie Informationen auch beim zuständigen Sachbearbeiter anfordern.

Das Besucherbergwerk „Marie-Louise-Stolln“ in Berggießhübel, die medizinhistorischen Sammlungen in Bad Gottleuba, das Schloss Kuckuckstein in Liebstadt oder das Kalkofenareal in Bahretal (Borna) sollen hier exemplarisch genannt werden.

Außerdem bietet unsere herrliche Landschaft vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und lädt zahlreiche Gäste zum Verweilen ein.

Die Verwaltungsgemeinschaft wird nun seit fast 20 Jahren durch die Bundesautobahn A 17 durchschnitten und es gab dadurch auch negative Begleiterscheinungen.

Die Trinkwassertalsperre in Bad Gottleuba dient der Versorgung der im Verbandsgebiet des Zweckverbands Wasserversorgung Pirna-Sebnitz (ZVWV) befindlichen Gemeinden.

In naher Zukunft ist es geplant 7, Windkraftanlagen in Börnersdorf und Breitenau zu errichten und über 200 ha für neue Solarparks in der Gemeinde Bahretal und der Stadt Liebstadt zu bauen.

Der Eingriff in den ländlichen Raum ist damit schon jetzt sehr groß und die damit verbundenen Maßnahmen finden nicht bei allen Bevölkerungsteilen Zustimmung.

Der in Rede stehende neue Bahntunnel unterläuft perspektivisch das Gebiet der Verwaltungsgemeinschaft von Niederseidewitz (Gemeinde Bahretal) bis nach Breitenau (Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel) und wirkt sich insbesondere in der Bauphase auf das gesamte Verwaltungsgebiet aus.

Die bisherige Transparenz durch die vielfältigen Informationsveranstaltungen gilt es beizubehalten und auch mit Maßnahmen im betroffenen Gebiet zu unterstützen.

Es müssen dem Vorhaben somit von Anfang an auch positive Dinge im betroffenen Gebiet zu folgen, um die Akzeptanz in der Bevölkerung herzustellen bzw. zu erhalten.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die Kernanforderungen aller Betroffenen unbedingt in den weiteren Planungen wiederfinden müssen. Außerdem ist zu erwarten, dass sich im Zuge der weiteren Planung und des Baus weitere Forderungen der Betroffenen ergeben werden.

Im Folgenden sollen deshalb Kernanforderungen und Lösungsvorschläge thematisch dargestellt werden, welche sich zum jetzigen Zeitpunkt ergeben:

### **1. Tourismus und Einwohner - Beeinträchtigung durch den Bau**

Nach den bisher zur Verfügung gestellten Informationen soll die Neubaustrecke etwa 2044 freigegeben werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sind folgende negative Begleiterscheinungen durch den Bau zu erwarten:

- vermehrter Fahrzeugverkehr durch Baustellenfahrzeuge/Zuliefer-LKW/Schwerlasttransporter im Bereich des Bauvorhabens einschließlich der Bundesautobahn A 17;
- Lärm- und Staubbelastung durch Arbeiten gerade im Bereich des Zwischenangriffs im Niederseidewitztal und am Evakuierungs- und Rettungspunkt in Wingendorf, kurz vor Börnersdorf;

- in den Ausmaßen enorme Begleitindustrie (Ausführung Abbruchmaterial aus dem Tunnel von geschätzten 4.000.000 m<sup>3</sup> – Aufbereitung vor Ort – Rückführung in den Tunnel, Beleuchtung).

#### Lösungsvorschlag:

Das Straßennetz ist schon jetzt für die Mehrbelastung zu ertüchtigen. Ich verweise an dieser Stelle auf die Ausführungen des Landkreises (Anlage 1). Dies umfasst besonders die von den Autobahnabfahrten Bahretal und Bad Gottleuba abführenden Straßen und deren Brücken.

Gleichfalls muss sichergestellt werden, dass auch der landwirtschaftliche Verkehr die Wiesen- und Ackerflächen weiter uneingeschränkt nutzen kann. In der Verwaltungsgemeinschaft gibt es mehrere Agrargenossenschaften, welche eine große Bedeutung für die Versorgung der Region darstellen. Deshalb dürfen die Anbauflächen nur so gering wie möglich eingeschränkt werden.

Zur Steigerung der Akzeptanz des Projekts bei der Bevölkerung sind aus unserer Sicht Maßnahmen zu ergreifen, welche unsere Region touristisch aufwertet und dadurch die durch den Bau zu erwartenden Belastungen schmälern.

Die Deutsche Bahn AG kann zur Verbesserung der Wanderwegstruktur beitragen. Ein Beispiel ist der geplante grenzüberschreitende Rundwanderweg (Spicak – Sattelberg). In diesem Zusammenhang wäre die Errichtung einer Schutzhütte mit Informationstafeln zum Tunnelbau im Oelsengrund wünschenswert. Eine geeignete Stelle ist dafür vorhanden.

Darüber hinaus könnte ein grenzüberschreitendes Radwegeprojekt von der Talsperre Bad Gottleuba durch den Oelsengrund bis nach Tschechien (Krasny Les) unterstützt werden. Flankiert werden könnte der Rad- und Wanderweg mit Informationstafeln zur Region sowie zum Bauprojekt.

Außerdem wäre die Förderung von Spielplätzen sowie von Gemeinschaftszentren in den betroffenen Ortsteilen sehr positiv für die Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung sowie bei unseren Gästen.

## **2. Rettungsdienst – Feuerwehr**

In Bad Gottleuba-Berggießhübel gibt es 6 Stadtteilwehren, welche in den Ortsteilen Börnersdorf, Oelsen, Bad Gottleuba, Berggießhübel, Langenhennersdorf-Bahra und Markersbach-Hellendorf verortet sind.

Außerdem sind in der Mitgliedsgemeinde Bahretal 2 Feuerwehren in Gersdorf und Nentmannsdorf in Betrieb. In der Mitgliedsgemeinde Liebstadt gibt es drei Feuerwehren, in Liebstadt sowie den Ortsteilen Großröhrsdorf-Biendorf und Döbra.

Es handelt sich dabei in allen Fällen um freiwillige Feuerwehren, welche einen hervorragenden Dienst für unserer Region leisten. Die bisherige Einsatzbelastung ist insbesondere durch die BAB 17 als hoch zu betrachten. Die Rekrutierung von Ehrenamtlern für die Feuerwehr wird perspektivisch eine große Herausforderung, gleichermaßen die gesicherte Finanzierung verantwortlicher Städte und Gemeinden.

Eine Mehrbelastung möglicher Einsätze während Bau und Betrieb des Tunnels können nicht durch unsere freiwillige Feuerwehr übernommen werden. Möglicherweise neu anzuschaffende Technik, die dafür notwendige Ausbildung und die regelmäßigen Prüfungen der Technik sind aus unserer Sicht personell und finanziell nicht darstellbar.

Lösungsvorschlag:

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen des Landkreises (Anlage 1, Absatz Bevölkerungsschutz) und unterstreiche die dort verordnete Forderung nach einer Werksfeuerwehr bzw. hauptamtlichen Kräften und deren Finanzierung.

Außerdem verweise ich an dieser Stelle auf die Risikoanalyse des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Anlage 3, Ziffer 4 ff).

Der dort formulierte Vorschlag für den Einsatz von Lösch- und Rettungszügen sollte ab der Betriebsphase des Tunnels unbedingt umgesetzt werden. Neben den Vorteilen einer schnellen Evakuierung können große Mengen an Löschwasser, Personal und Material verbraucht werden, falls es im Tunnel zu einem Unfall oder einer Havarie kommen sollte.

Außerdem ist in diesem Zusammenhang alternativ bzw. summativ zu prüfen, ob es nicht möglich wäre, eine hauptamtliche Feuerwehr in Peterswald (Petrovice) zu installieren, welche aus deutschen und tschechischen Einsatzkräften besteht. Diese Feuerwehr könnte Aufgaben für die BAB 17, den Bahntunnel und für den umliegenden Einsatzraum übernehmen. Die Finanzierung müsste entsprechend gesichert werden.

Darüber hinaus ist die Vorhaltung von Löschwasser innerhalb und außerhalb des Tunnels sicherzustellen. Gerade im Bereich des Rettungs- und Evakuierungspunktes muss diesbezüglich geplant und investiert werden. Aber auch in den umliegenden Ortsteilen müssen enorme Mengen an Löschwasser vorgehalten werden, was nur durch den Neubau von Zisternen erreicht werden kann.

### **3. Seismologisches Observatorium Berggießhübel**

In unserem Ortsteil Berggießhübel wird ein Seismologisches Observatorium der TU Bergakademie Freiberg betrieben. Die Station gehört zu einem weitreichenden Netz von vergleichbaren Stationen und sammelt mit hochsensibler Messtechnik Daten von Erdbeben, Explosionen und ähnlichen Auffälligkeiten. So konnte beispielsweise in Berggießhübel sogar die Explosion an den Gaspipelines Nordstream I und II in der Ostsee aufgezeichnet werden.

Die Bautätigkeiten am neuen Eisenbahntunnel sowie der spätere Betrieb könnte die Funktion des Observatoriums stören.

Lösungsvorschlag:

Es sind entsprechende Absprachen mit der TU Bergakademie vorzunehmen und es muss geklärt werden, ob sich durch Bau und Betrieb des Tunnels Einschränkungen der Funktionsweise des Observatoriums ergeben bzw. wie diese minimiert werden können.

#### 4. Natur und Umwelt

Der Bau des Eisenbahntunnels hat weitreichende Auswirkungen auf die Natur und Umwelt, insbesondere der Zwischenangriff im Seidewitztal und am Evakuierungs- und Rettungspunkt in Wingendorf. Dadurch werden umfangreiche Kompensationsmaßnahmen notwendig, welche im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft umgesetzt werden könnten.

##### Lösungsvorschlag:

Folgende Kompensationsmaßnahmen könnten im Bereich unserer Verwaltungsgemeinschaft durchgeführt werden:

- Erhalt und Neuanlage von Obstalleen (z. B. Bad Gottleuba, Wingendorf, Herbergen);
- Verbesserungen von Biotopen (z. B. Teiche in Breitenau (Walddörfel), Börnersdorf, Liebstadt und Bahretal);
- Anpflanzung von Sträuchern und Hecken bzw. Anlage von Remisen;
- großzügige Ausstattung von geeigneten Bereichen mit Nistkästen;
- Renaturierung von Gewässern 2. Ordnung (z. B. Breitenau);
- Anlegen von neuen Biotopen;
- Aufforstung von Flächen mit widerstandsfähigen und klimaresistenten Baumarten.

#### 5. Talsperre und Wasserversorgung

Die Trinkwassertalsperre in Bad Gottleuba stellt im Verbandsgebiet des Zweckverbands Wasserversorgung Pirna Sebnitz die wichtigste Versorgungsquelle dar. Die Produktion von Trinkwasser stellt bereits heute durch z.T. langanhaltende Trockenperioden eine große Herausforderung dar. Der Bedarf an Trinkwasser steigt weiterhin stetig. Neben der Versorgung der Bevölkerung braucht auch die Industrie zunehmend mehr Wasser für die Produktion. Eine Ansiedlung von Gewerbe hängt somit ebenfalls von der Verfügbarkeit von Wasser ab. Der Tunnelbau beeinflusst die Wasserversorgung der Talsperre Gottleuba.

##### Lösungsvorschlag:

Eine Beeinträchtigung des Wassers, insbesondere des Grundwassers, durch den Tunnelbau ist auszuschließen.

Es muss in jedem Fall verhindert werden, dass sich der Wasserzufluss der Talsperre durch den Tunnelbau verändert. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme des Zweckverbands Wasserversorgung (Anlage 2). Es sind entsprechende hydrologische Gutachten anzufertigen und mit in weitere Planungen aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Th. Peters  
Bürgermeister

- Anlage 1:   Stellungnahme Kernforderungen Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- Anlage 2:   Stellungnahme Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV) Pirna-Sebnitz
- Anlage 3:   Risikoanalyse des SMWA

**Sächsische Schweiz-Osterzgebirge**Landkreis  
Der Landrat

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge Postfach 100253/54 01782 Pirna

DB InfraGO AG  
Technischer Gesamtprojektleiter  
Neubaustrecke Dresden-Prag  
Herrn  
Kay Müllernur per E-Mail an:  
[dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)Datum: 22.02.2024  
Telefon: 03501 515-1505  
Aktenzeichen: 0004-009-EVTZ/Kernforderungen  
E-Mail: [Matthias.Otto@landratsamt-pirna.de](mailto:Matthias.Otto@landratsamt-pirna.de)

## Neubaustrecke Dresden-Prag - Kernforderungen

Sehr geehrter Herr Müller,

Sie haben im Rahmen des 10. Dialogforums am 20.11.2023 die Volltunnelvariante der Neubaustrecke als Vorzugsvariante verkündet. An dieser Stelle möchte ich Ihnen, als verantwortlichen Gesamtprojektleiter der DB InfraGO AG, meinen Dank dafür aussprechen, dass sich die Region in dieser frühen Planungsphase so intensiv in den Prozess einbringen konnte.

Die Wahl der Volltunnelvariante begrüße ich dabei ausdrücklich. Darüber hinaus haben Sie im letzten Dialogforum die Region zur Abgabe von Kernforderungen bis zum 29.02.2024 aufgerufen. Diese weitere Möglichkeit der Einbeziehung der Region wird gern aufgegriffen.

Im Folgenden werden Kernforderungen des Landkreises sowie Hinweise für die bevorstehende Genehmigungsplanung formuliert. Unsererseits werden Kernforderungen so interpretiert, dass diese über den einzuhaltenden rechtlichen Rahmen hinausgehen und somit weiterreichen können als Hinweise und Forderungen in den Beteiligungen der ausstehenden Genehmigungsplanung.

Der Landkreis hat sich vor diesem Hintergrund mit den betroffenen Anrainerkommunen der künftigen Bahntrasse über das Thema, der für die Region bedeutenden Forderungen, ausgetauscht. In dem Prozess hatten alle Teilnehmer die Möglichkeit, die Forderungen der anderen Betroffenen einzusehen und für sich wichtige Punkte zu übernehmen. Der Landkreis konnte auf diesem Weg weitere regional bedeutsame Themen in seine Forderungen integrieren. Die Kommunen werden darüber hinaus ihre eigenen Forderungen übermitteln.

Im Folgenden werden Kernforderungen des Landkreises vorangestellt. Dem schließen sich Hinweise für die Genehmigungsplanung inklusive weiterer Kernforderungen an.

Hinweis: Kein Zugang für elektronisch signierte sowie verschlüsselte elektronische Dokumente. Die Möglichkeit der verschlüsselten elektronischen Kommunikation besteht über die De-Mail-Adresse: [kontakt@landratsamt-pirna.de-mail.de](mailto:kontakt@landratsamt-pirna.de-mail.de)

Anschrift:

Schloßhof 2/4

01796 Pirna

Termine nur nach Vereinbarung.

Telefon: 03501 515-0 (Vermittlung)  
Internet: [www.landratsamt-pirna.de](http://www.landratsamt-pirna.de)

Bankverbindung:

Ostsächsische Sparkasse Dresden

BIC: OSDDDE81XXX  
IBAN: DE12 8505 0300 3000 0019 20  
UST-IdNr.: DE140640911

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 2

## Kernforderungen

### Verbesserung der Umsteigerelation der Verbindung Dresden/Altenberg am Bahnhof Heidenau

Bei den in Folge der Neubaustrecke notwendig werdenden Eingriffen in die Bestandsstrecke zwischen Dresden und Heidenau sind am Bahnhof Heidenau die Wegebeziehungen für die o. g. Verbindung zu verbessern.

Hierbei erscheint die Notwendigkeit der Ertüchtigung der eingleisigen Strecke nach Altenberg, durch Wiederbelegung einer Kreuzungsmöglichkeit unterhalb von Glashütte, so dass der in Heidenau stehende Zug länger auf die S-Bahn warten kann, wesentlich.

Diese Maßnahme würde darüber die Möglichkeit einer höheren Streckenbelegung generieren, um künftig ein noch attraktiveres Angebot schaffen zu können.

Darüber hinaus wird angeregt, den Ausbau und die Sanierung der Müglitztalbahn für entsprechende Lasten – die auch die Nutzung durch die potentiellen Bergbauunternehmen im Bereich Altenberg für den Zeitraum bis 2080 betrachten – zu prüfen. Auch in diesem Zusammenhang könnte durch entsprechende Ausweichstellen und die Ertüchtigung der Strecke ein weitergehender Mehrwert erreicht werden.

### Lärmschutz der Bestandsstrecke im Elbtal

In dem Zusammenhang wird die Notwendigkeit baulicher Maßnahmen zur Erhöhung des Lärmschutzes auf der Bestandsstrecke im Elbtal von Schöna bis zum Beginn der Neubaustrecke und von zusätzlichen Lärmschutzvorkehrungen über das gesetzliche Maß hinaus entlang der Neubaustrecke im Bereich von Heidenau gesehen.

Des Weiteren sollte die vorrangige Führung des Güterverkehrs während der Tagesrandzeiten und in der Nacht grundsätzlich über die Neubaustrecke erfolgen müssen, um das Elbtal zusätzlich zu entlasten und somit den Nutzen des Projekts weiter zu erhöhen. Entsprechende Lenkungsmaßnahmen sind zu ergreifen.

### Priorisierung des S-Bahn-Verkehrs in der Bauphase

Es wurde bereits im 10. Dialogforum angedeutet, dass während der Bauphase der S-Bahnverkehr priorisiert werden soll. Dieser Ansatz wird einerseits begrüßt und andererseits wird eine Umsetzung des Angezeigten eingefordert, um das attraktive, wichtige und leistungsfähige Angebot des Schienenpersonennahverkehrs aufrechtzuerhalten.

Das betrifft vor allem unter der Woche die Pendler. An Wochenenden in der Wandersaison wird die Verbindung sehr stark von Tagesbesuchern der Sächsischen Schweiz genutzt. Es besteht dahingehend die Gefahr, dass baubedingte Einschränkungen zu Verkehrsverlagerungen auf den motorisierten Individualverkehr führen und somit zur Verschärfung bereits bestehende Probleme mit dem ruhenden Verkehr beitragen. Das würde die jahrelange Arbeit der Region in Bezug auf die Lösung der mit dem Parkdruck verbundenen Probleme konterkarieren. Insofern darf es auch an den Wochenenden keine baubedingten Angebotseinschränkungen geben.

### Hochwasserschutz im Elbtal

Eine weitere Forderung ist, dass es einerseits eine Machbarkeitsuntersuchung der Eignung des Bahndammes im Elbtal für die parallele Nutzung als Hochwasserschutzanlage gibt und andererseits, bei festgestellter Eignung, ausgewählte Abschnitte des Bahndammes für den Hochwasserschutz ertüchtigt werden.

### Regionales Forum zur Gebietsentwicklung

Es ist notwendig, dass die DB InfraGO AG das Projekt – vor allem hinsichtlich der betriebsnotwendigen Infrastruktur für den Bau und den späteren Betrieb sowie die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in dem Zusammenhang mit den absehbaren und wahrscheinlich notwendigen Entwicklungsmaßnahmen in der Region sieht und mit den anderen Beteiligten – insbesondere Bund, Land, Freistaat und kommunaler Ebene – im Interesse der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit möglichst weitgehende Synergien sucht.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 3

Die Bahnstrecke und der Tunnel werden die Region mehr als 100 Jahre prägen. Es ist unmöglich, Bedarfe und technische Entwicklungen über den Zeitraum zu antizipieren. Dennoch zeichnen sich bereits jetzt Notwendigkeiten im Oberen Elbtal und Osterzgebirge ab. Es muss ein Forum geben, in dem Entwicklungsperspektiven ausgetauscht und gezielt nach derartigen Synergien, gesucht wird. Der oberirdische Platzbedarf für diese Vorhaben während der Bauphase – z. B. für Aufbereitungsanlagen, Deponie und die technische Infrastruktur führt angesichts der topografischen Gegebenheiten, Siedlungsstruktur und Schutzgebieten – zumindest zeitweise – zu einer Vielzahl von Raumwiderständen und tatsächlichen Konflikten. Dabei stehen drei Punkte im Vordergrund:

Die Wasserbereitstellung und Abwasserbehandlung für die Vorhaben während der Bauphase bzw. Betriebsphase müssen geklärt werden. Die dafür notwendigen Investitionen sollten mit dem Landkreis – primär aber Pirna, Heidenau, Dohna und Bad Gottleuba-Berggießhübel – abgestimmt werden.

Derzeit erscheinen die Planungen der DB InfraGO AG isoliert und nicht eingebettet in die bereits vorhandenen Überlegungen, beispielsweise zur Notwendigkeit des Baus einer Abwasserbehandlungsanlage im Übergangsbereich zwischen Heidenau und Pirna, um die Entwicklung der Region zu sichern und gleichzeitig die Abhängigkeit von der Stadtentwässerung Dresden langfristig zu verringern. Da sich das Seidewitztal weder örtlich für derartige Anlagen, noch die Seidewitz an sich als Vorflut eignet, sind derartige Maßnahmen unabweisbar. Damit kann – hier nur beispielhaft – sichergestellt werden, dass für baubedingte Eingriffe durch die Weiternutzung ein erheblicher Mehrwert geschaffen wird. Deshalb soll auch im Bereich des Abwassers der Vorhabenträger die vom geplanten Bahnprojekt betroffenen Städte und Gemeinden bzw. Zweckverbände in die technische Planung einbeziehen, um auch hier Synergiewirkungen zu erzielen.

Entsprechende Fragen stellen sich für die Wasserversorgung der Baustelle. In der Region sind noch nicht alle Ortslagen an das Trinkwassernetz angeschlossen. Hier könnten sich Synergien mit dem notwendigen Leitungsbau für das Tunnelprojekt ergeben. Auch die Energieversorgung – zumindest während der Bauphase – wirft die Frage nach der ggf. notwendigen Netzertüchtigung auf und wäre in Hinblick auf den Ausbau zur Einspeisung erneuerbarer Energien aus dem Osterzgebirge zu prüfen.

Sofern Aktivitäten im Bereich Seidewitztal geplant sind, müssen diese – vor Beginn – gegen Hochwasser gesichert werden. Das setzt voraus, dass das Hochwasserschutzkonzept um den entsprechenden Aspekt erweitert wird und die entsprechenden Maßnahmen bis Baubeginn realisiert sind. Bei der Flächeninanspruchnahme während der Bauphase und für die Nebenanlagen sind – sofern kein unmittelbarer Streckenbezug vorhanden ist – bevorzugt Altlastenstandorte und bereits in Anspruch genommene Flächen heranzuziehen.

Entscheidende Bedeutung wird aber – in Anbetracht der Erfahrungen mit anderen Tunnelbauprojekten in Europa – der Umgang mit dem Abraum und der Ansiedlung von Aufbereitungs- und Deponiekapazitäten sowie deren verkehrliche Anbindung haben. Hier wird ein gravierendes Störpotential gesehen.

Für die Deponierung werden (derzeit) keine Flächen gesehen, die zu diesem Zweck rechtlich zu binden wären. Damit ist es notwendig, die verkehrliche Erschließung des Angriffspunktes für den Tunnelbau bereits in dieser Phase der Erörterung zur Diskussion zu stellen. Angesichts des langen Zeitraumes der Tunnelbauarbeiten, des Umfangs der Abfuhr sowie der Zufuhr des notwendigen Materials, handelt es sich um eine grundsätzliche Frage. Aus Sicht des Landkreises wird dahingehend gefordert, dass auch die Bahnverladung des Abraums (über Müglitztal oder Elbtal) geprüft und der Anschluss dieser Punkte durch unterschiedliche Technologien ernsthaft erwogen wird. Dabei ist zu beachten, dass es bei der Nutzung der Straßen derzeit wahrscheinlich ist, dass die Sanierungskosten nach Abschluss der Maßnahmen entsprechend dem in §§ 16, 17 Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG) kodifizierten Grundgedanken mit betrachtet und bereitgestellt werden müssen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 4

#### Zeitnaher Aufbau eines Mess- und Monitoringnetzes für Grund- und Oberflächenwasser

Im Raum des Oberen Elbtals und des Osterzgebirges werden mit dem Lithiumbergbau, im Bereich Altenberg, die Heranführung des Trinkwassers aus dem Erzgebirge für die Industrie im Elbtal und der Wasserüberleitung aus der Elbe zur Sicherung der Lausitz bzw. Berlins gleichzeitig mehrere Projekte mit hoher strategischer überregionaler Bedeutung, aber auch hohem Risikopotential für die Region geplant.

Der Landkreis sieht hier die jeweiligen Projektträger, aber vorrangig Bund und Land, in der Pflicht, bereits in den der eigentlichen Planung vorgeschalteten Erwägungsphasen ein offenes und transparentes Risikomanagement zu betreiben und zu dokumentieren. Denn es muss sichergestellt sein, dass vor allem die Ressource Wasser geschützt wird.

Wir erwarten daher von der DB InfraGO AG, dass sie hinsichtlich des Grund- und Oberflächenwassers ein Mess- und Monitoringnetz aufbaut, das nahtlos an das landeseigene Netz, Systeme der Zweckverbände und dem aufzubauenden Netz der Bergbaubetreiber anschließt und den Bereich bis zum Elbtal abdeckt.

#### Wettbewerbsverfahren zur Gestaltung der Ausbündung Heidenaus

Das Projekt beansprucht das Kreisgebiet besonders im Bereich der Städte Heidenau und Pirna. In diesem Abschnitt muss gewährleistet werden, dass der Bereich der Brücke zur Tunneleinfahrt und notwendigen Kapselung der Strecke zum Zweck der Erhaltung der innerstädtischen Strukturen von Heidenau in einer städtebaulich und architektonisch maßstabsetzenden Form gestaltet wird. Dazu sollte ein anspruchsvolles, offenes Wettbewerbsvorhaben durch die Bahn ausgelobt werden. Ziel muss es sein, diesen Streckenabschnitt nicht nur als eine technische Einrichtung zu konstruieren, sondern als Teil eines dicht besiedelten Gebietes zu sehen, das landschaftsprägend und identitätsstiftend sein wird.

#### Konzept und Finanzierung des ÖPNV-Anschlusses des Elbtals

Mit dem Streckenbau geht die unmittelbare Anbindung der Sächsischen Schweiz durch den Grenzbahnhof Bad Schandau an den Fernverkehr verloren. Die Erhöhung der Wertigkeit des Tourismus und die Erleichterung der Erreichbarkeit der Region durch einen kostengünstigen und umweltverträglichen öffentlichen Verkehr sind notwendige Voraussetzungen, um die Potentiale der Region verantwortungsbewusst zu entwickeln. Daher muss bereits in der jetzigen Planungsphase ein Konzept – gemeinsam mit den Verkehrsträgern in der Region – entwickelt werden und ggf. notwendige Investitionen getätigt sowie der Betrieb langfristig finanziert werden.

#### Konzentration der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf vorhandene regionale Projekte

Für die notwendigen Naturschutzausgleichsmaßnahmen wird gefordert, dass hier bereits vorhandene regionale Projekte genutzt und erweitert werden, um tatsächlich gesicherte Effekte für die Region zu erzeugen.

Dafür steht im Bereich des Osterzgebirges bereits das Naturschutzgroßprojekt zur Verfügung, in dem viele Kompensationen (Wiedervernässung von Feuchtgebieten, Bergwiesen, Steinrückendlanschaften, Wald etc.) abgebildet und mit anderen Aspekten – z. B. präventiven Schutz im Hochwasserentstehungsgebiet – verbunden werden können. Ein notwendiger Flächenerwerb und die Begleitung der Maßnahmen kann in Trägerschaft des Landkreises erfolgen, der dort seit vielen Jahren das Naturschutzgroßprojekt betreut.

Da es sich beim Tunnelbau um ein grenzüberschreitendes Vorhaben handelt, könnte die Gebietsentwicklung auch auf tschechischer Seite betrieben werden und ggf. auch mit Fördermitteln aus europäischen Programmen eine Hebelwirkung erzielt werden. Durch die vorhandene Zusammenarbeit sollte die grenzüberschreitende Zusammenarbeit leicht möglich sein.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 5

## Bevölkerungsschutz

Aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes sowie des Rettungsdienstes sind in der Genehmigungsplanung folgende Aspekte zu beachten, die aus den vorliegenden Unterlagen zur Leistungsphase 1 und 2 bisher nicht ersichtlich sind, aber wesentlichen Einfluss auf die weitere Realisierung haben dürften:

- Qualitative Risikoanalyse für die Festlegung detaillierter Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes sowie des Rettungsdienstes nach dem aktuellen Stand der Technik europäischer Eisenbahn-Tunnelbauwerke

In der weiteren Planung soll – analog der AG Wasser – eine AG Rettung eingerichtet werden.

Mindestanforderungen ergeben sich bereits jetzt für:

### Tunnelportal Heidenau (Stadt Heidenau)

- Verhinderung des Begegnungsverkehrs auf dem Rettungsplatz unter Beachtung des Umstandes, dass Verletzte in Richtung Pirna, aber vor allem in Richtung Dresden abtransportiert werden müssen.
- Zugangsmöglichkeiten / Löschwasserversorgung auf Überführungsbauwerk und freier Strecke für Nothalt direkt außerhalb des Tunnels in Fahrtrichtung Dresden über die gesamte erwartete Zuglänge (Sicherstellung der Selbstrettung nach Tunnelaustritt)
- Bauwerk zur vorläufigen Unterbringung und Dekontamination einer großen Anzahl Betroffener und Verletzter
- Hubschrauberlandeplatz in räumlicher Nähe zum Rettungsplatz; allerdings nicht im Straßenverkehrsraum
- Bereitstellungsräume für Einsatzmittel
- Löschwasserrückhaltung
- Vereinbarkeit von Lärmschutzmaßnahmen und Rettungswegverfügbarkeit

### Zwischenangriff Seidewitztal (Gemeinde Bahretal)

- Unternehmensseitige Absicherung der betrieblichen Gefahrenabwehr durch eine ausreichend für unter- und oberirdische Ereignisse dimensionierte und darauf ausgerichtete Werkfeuerwehr während der gesamten Bauphase, insbesondere auf Basis des Leitfadens für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen des Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen e.V. in der jeweils geltenden Fassung bzw. gleichwertige Standards und unter Beachtung der vorhandenen Strukturen der örtlichen Einsatzeinheiten Unternehmensseitige Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung.

### Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP), Gemeinde Bahretal

- Einhaltung der bestehenden sicherheitstechnischen Standards für unterirdische Bahnhöfe, insbesondere:
  - Rauchmanagement bzw. Sicherstellung der raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen in den sicheren Bereich, ggf. durch Brandfalllüftung/Absaugung unter Beachtung der Lüftungsverhältnisse nach Öffnung der Schleuse und Nutzung der Wendekaverne durch Einsatzkräfte
  - Querschläge in kürzeren Abständen, die eine sichere Entfluchtung der maximalen Zugkapazität in angemessener Zeit ermöglichen
  - Ausstiegs- und Bewegungsflächen im Bereich des Nothaltes
  - Automatische Löschanlage im Haltebereich
- anforderungsgerechte Größe des Schutzraums an die erwartete Anzahl der Zuginsassen, insbesondere Berücksichtigung des Platzes für Sitzgelegenheiten und für Sanitäreinrichtungen sowie die Erstversorgung liegender Betroffener



- Ausschluss Begegnungsverkehr auf der Fahrtstrecke Erdoberfläche – Wendekaverne, idealerweise durch eine separate Ein- und Ausfahrtsstreckenführung und gesicherten Fußweg
- Sicherstellung der vorübergehenden Unterbringung und Dekontamination der Zuginsassen im ERP an Geländeoberfläche durch feste Bauwerke, um so höhere Evakuierungsfrequenz durch Busse zu erreichen.
- dauerhafte Sicherstellung des Transports der insbesondere nicht gehfähigen Zuginsassen an die Erdoberfläche, z. B. durch ein vor Ort vorgehaltenes, vollautomatisiertes (fahrerloses) Bussystem
- Zu- und Abfahrt Rettungsplatz über Behelfsausfahrt Bundesautobahn (BAB) A 17 (beide Richtungsfahrbahnen), anstatt durch Ortslage Börnersdorf
- Bereitstellungsraum Einsatzmittel und Hubschrauberlandeplatz in Nähe des Rettungsplatzes

#### Gesamte Tunnelstrecke

- Löschwasserförderleistung auch auf deutschem Gebiet mindestens 1.200 Liter/Min. über einen Zeitraum von einer Stunde ab Entnahmebeginn und mindestens 800 l/Min. für den Zeitraum einer weiteren Stunde aus unternehmenseigener Löschwasserbevorratung  
Darüber hinaus unternehmenseitige Sicherstellung Löschwasserversorgung aus öffentlichem Netz bis vor Portal/ERP
- Sicherstellung eines Rauchmanagements durch bedarfsgerechte aktive Belüftungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung
- Sicherstellung der Rettung außerhalb des ERP bzw. Evakuierung über Gegenrichtungstunnelröhre durch in Dresden stationierten Rettungszug der Deutschen Bahn
- Betriebliche Sicherstellung der Tunnelröhrenbelegung mit maximal einem Zug pro Richtung, sofern es sich bei diesem Zug um einen Personenzug handeln soll.
- Einsatzleitung muss bei hauptamtlichen Kräften liegen (Werkfeuerwehr o. vergleichbare Einheit)

#### Ausstattung/Betrieb öffentlicher Feuerwehren

- spezielle Maßnahmen zur Ausbildung und zum Qualifikationserhalt der erforderlichen Einsatzkräfte Feuerwehr und Rettungsdienst
- tunnelspezifische Zusatzausstattung sowie ständige Wartung und Pflege dieser
- Werkfeuerwehren oder finanzielle Beteiligung an Unterhaltung von (hauptamtlich betriebenen) öffentlichen Stützpunktfeuerwehren in Portal- und ERP-Nähe) als Ersteinheiten

#### Ausstattung/Betrieb für einen Massenfall von Verletzten

- Zusatzausstattung für die Erstversorgung einer großen Anzahl an Verletzten
- Zusatzausstattung für den Transport einer großen Anzahl von Verletzten in weiterführende Behandlungseinrichtungen

#### **Straßenbaulastträger**

Die Forderungen richten sich nach den in den Regelwerken enthaltenen Normen und Werten und bilden damit eine Grundvoraussetzung für die Aufnahme des notwendigen Straßenverkehrs während der Bau- und Betriebsphase der Schienenneubaustrecke.

Aufgrund der frühen Planungsphase kann die Auflistung nicht abschließend sein. So kann derzeit nur generell die Forderung erhoben werden, Umleitungs-, Transport-, Betriebs- und Rettungswege den technischen Vorschriften entsprechend auszubauen bzw. zu ertüchtigen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 7

### **Forderungen für den vermuteten „Baukorridor“ beidseitig der Volltunnelvariante nahe der BAB 17 aus Sicht des Straßenbaulasträgers**

Folgende geplante, oberirdische Baumaßnahmen zwischen Dresden (DD) - Heidenau und Heidenau - Chabařovice (CZ) sind auf dem Gebiet des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge bisher bekannt:

- Umbau Bahnhof Heidenau zum Überholbahnhof und Ausfädelung Heidenau-Großsedlitz (Abschnitt zw. DD u. Heidenau)
- Zweigleisige Einbindung vor dem Tunnelportal in Heidenau (Abschnitt zw. Heidenau u. CZ)
- Errichtung eines Zwischenangriffs im Bereich Seidewitz (Abschnitt zw. Heidenau und CZ)
- Evakuierungs- und Rettungspunkt auf Höhe Göppersdorf/Wingendorf (Abschnitt zw. Heidenau und CZ)

#### Tunnelportal bei Heidenau (mit Ortslage Pirna/Heidenau)

Beim Bau dieser Anlage ist mit erheblichen Einschränkungen des Verkehres auf der Staatsstraße S 172 zu rechnen. Vermutlich wird sich der Ausweichverkehr von Dresden in Richtung Pirna an NK 5049 077 (S 172/S 178) über die S 178 in Heidenau und die Bundesstraße B 172 mit Südumfahrung Pirna bewegen.

Kritisch ist die Möglichkeit der Verkehrsteilnehmer, die Route nach Pirna ab NK 5049 081 (S 172/K 8773) über die Kreisstraße K 8773 (Geschwister-Scholl-Straße) und K 8772 (Sedlitzer Straße) bis NK 5049 080 (K 8772/B 172) zu wählen. Diese Streckenabschnitte sind für eine Mehrbelastung durch zusätzliche Fahrzeuge nicht geeignet.

Ein Ausbau ist in der jetzigen Trasse nicht möglich, insbesondere unter Beachtung der abschnittsweise großen Neigungen und Engstellen in Großsedlitz (z. B. Neubauernweg). Zur Lenkung des Verkehrs über Großsedlitz müsste ein grundhafter Ausbau der K 8772 mit Verlegung von Straßenabschnitten erfolgen.

#### K 8770 VNK 5049 031 – NNK 5049 032 (S 176 in Richtung Köttewitz)

Am NK 5049 031 (K 8770/S 176) ist der bisher spitzwinklige Abzweig der K 8770 in Richtung Pirna zu verlegen.

#### K 8763 VNK 5049 032 – NNK 5049 033 (Köttewitz in Richtung BAB 17)

Die K 8763 ist grundhaft auszubauen, hier gibt es Tragfähigkeitsschäden

#### K 8760 VNK 5049 026 (S 176 Pirna, OT Zuschendorf) – NNK 5049 020 (S 170 VNK 5149 040 – NNK 5049 020 (BAB 17, AS Bahretal in Richtung Gemeinde Bahretal OT Nentmannsdorf)

Die K 8760 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auszubauen einschließlich der Erneuerung / Ertüchtigung Bankettstreifen.

Der Ausbau des Kreuzungsbereiches (Kreisverkehrsplatz) am NK 5049 020 (S 170/K 8732/K 8760 bei Nentmannsdorf) muss erfolgen.

#### K 8760 VNK 5049 020 (S 170 in Höhe Nentmannsdorf) – NNK 5049 041 (Einmündung K 8755 / Gemeinde Bahretal OT Borna)

Die K 8760 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auszubauen einschließlich der Erneuerung / Ertüchtigung Bankettstreifen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 8

K 8760 VNK 5049 041 (Richtung Herbergen) – NNK 5149 022 (Einmündung K 8758 Gemeinde Bahretal OT Göppersdorf)

Es ist die Errichtung eines Rettungsschachtes bei Wingendorf vorgesehen. Die K 8760 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auszubauen einschließlich der Erneuerung / Ertüchtigung Bankettstreifen.

Es soll ein Zwischenangriff im Seidewitztal bei Göppersdorf erstellt werden. Der Ausbau der K 8757 auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m ist erforderlich. Der Ausbau der Kreuzung S 176/K 8757 in Börnersdorf und der Neubau des Gehweges in der OD Wingendorf sind weitere Voraussetzungen. Der Ausbau der K 8760 auf Fahrbahnbreite von 6,50 m und des Kreuzungsbereiches K 8760/K 8758 (NK 5149 022) ist erforderlich.

K 8758 VNK 5149016 NNK 5149011 Wingendorf – Herbergen – S 176 bei Liebstadt

Der Ausbau der K 8758 muss auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erfolgen. Gleichsam sollte ein Neubau des Gehweges in der OD Göppersdorf einhergehen. Der Ausbau des Kreuzungsbereiches S 176/K 8758 bei Liebstadt ist eine bedeutsame Voraussetzung.

Zudem ist die Errichtung bzw. Ertüchtigung einiger Ingenieurbauwerke erforderlich: Neubau der Brücke über den Börnersdorfer Bach, ASB-Nr. 5149812 (Bw 2) sowie die Instandsetzung der Stützwände 1 bis 5 in Göppersdorf, westlich Göppersdorf und östlich Liebstadt, ASB-Nr. 5149633, 5149634, 5149635, 5149636 und 5149637.

K 9061 VNK 5148 005 - NNK 5248 015; Stat. 0,000 bis ca. Stat. 1,700 (zwischen Müglitztal und Zufahrt Steinbruch Bärenstein)

Sollte der Steinbruch Bärenstein in das Baugeschehen der Neubaustrecke involviert sein, ist der entsprechende Abschnitt der K 9061 zu ertüchtigen. Die Fahrbahn ist teilweise nur ca. 3,50 m breit, d. h. der Ausbau der K 9061 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich.

Die beiden Brückenbauwerke ASB-Nr. 5148 806 (Bw 3) und ASB-Nr. 5148 807 (Bw 4) befinden sich aktuell in einem ungenügenden bzw. nicht ausreichenden Bauwerkszustand und haben ebenfalls nur eine Fahrbahnbreite von 3,50 m. Die Ertüchtigung bzw. Neubau der Brücken mit angepasstem Querschnitt und regelgerechter Fahrbahnbreite von 6,50 m ist erforderlich.

**Forderungen BAB 17 zwischen AS Bad Gottleuba und AS Pirna – Bedarfsumleitung**

Bei Störungen (Unfällen / Vollsperrungen) der BAB 17 im Bereich von der AS Bad Gottleuba bis AS Pirna, dem zusätzlichen Baustellenverkehr durch die Neubaustrecke sowie den Einschränkungen im Straßennetz durch den Bau der Neubaustrecke Dresden – Prag ist mit einem „Massenstau“ im umliegenden Straßennetz zu rechnen.

Es muss daher eine Bedarfsumleitung für die BAB 17 in Betracht gezogen werden. Hierfür ist ein Ausbau des Straßennetzes nahe der BAB 17 erforderlich. Eine mögliche Trasse für eine Bedarfsumleitung wäre ab AS Bad Gottleuba die Strecke S 176, von Börnersdorf (VNK 5149 043 – NNK 5149 011) über die K 8758 (VNK 5249 011 – NNK 5149 022) / K 8760 (VNK 5149 022 – NNK 5049 026, Pirna Zuschendorf) / S 176 (VNK 5049 026 – NNK 5049 031) / K 8770 (VNK 5049 031 – NNK 5049 032, Köttewitz) / K 8763 (VNK 5049 032 – NNK 5049 033) mit Anschluss an die S 178a (Am Kuxberg) mit Anschluss an AS Pirna bzw. S 178 im Müglitztal.

Diese – vor allem das kommunale Streckennetz – ist grundhaft auszubauen. Die entsprechenden Umstufungen sind folgerichtig durchzuführen.

Die S 174 (VNK 5149043 NNK 5149023) ist bei einer Umleitungsführung mit der Errichtung einer Ortsumgehung Hartmannsbach grundhaft auszubauen.

**Weitere Planungs- und Handlungserfordernisse aus Sicht Straßenbau und -unterhalt**

Für die konkrete Beurteilung der zusätzlichen Belastung von Kreisstraßen durch die Schienenneubaustrecke sind im Zuge der weiteren Planung der Neubaustrecke folgende Angaben erforderlich:

- Umleitungsnutzungen sind ergänzend zu ermitteln
- Darstellung der geplanten Transportwege für die Bauphase der Neubaustrecke
- Darstellung der Lagerflächen für die zwischenzeitliche bzw. endgültige Ablagerung des Abraums (Deponien, Steinbrüche o. ä.)
- Darstellung der Schächte für Zu- und Abluft sowie Rettung
- Darstellung von evtl. geplanten Betonwerken
- Darstellung der geplanten Transportwege für den Betrieb der Neubaustrecke
- Darstellung der geplanten Zuwegungen, Evakuierungswege und Alternativrouten bei Unfällen für Bau- und Betriebsphase
- Die geforderte Darstellung beinhaltet die Angaben zur Trassenführung und deren Frequenzierung
- Darstellung der geplanten Schwerlasttransportwege (z. B. für Lieferung Baumaschinen für Tunnelbau)
- Anhand der noch zu benennenden Transportwege sind gemeinsam in den Unfallkommissionen des Landkreises und der Großen Kreisstädte bereits bekannte Unfallhäufungsstellen zu untersuchen und geeignete Maßnahmen festzulegen.
- Sollten Kreisstraßen betroffen sein, sind Ausbaustandards dieser Transportwege im Einvernehmen mit dem Landkreis festzulegen (Zustandsfeststellung, voraussichtlich Planung für Erneuerung bzw. Instandsetzung unter Beachtung der erforderlichen Trassierungselemente für Linienführung und Breiten), einschließlich der Grunderwerbshandlungen durch den Bauherrn Deutsche Bahn. Die Kapazitätsbereitstellung und Kostentragung für den Ausbau und die Planung sind durch den Verursacher zu tragen. Eventuell erforderliche Ausgleichsmaßnahmen, -pflanzungen und -zahlungen für Straßenverbreiterungen sind ebenfalls durch den Bauherrn zu übernehmen.
- Des Weiteren werden im Zuge der Tunnelbaumaßnahmen sehr wahrscheinlich Kreisstraßen für Umleitungsführungen benutzt, sodass diese ebenfalls zu betrachten sind. Die Nutzungszeit und die zu benutzenden Strecken sind darzustellen. Mit dem Straßenbaulastträger sind die entsprechend erforderlichen Ertüchtigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen abzustimmen und durch den Bauherrn zu tragen.

**S 176 VNK 5149009 NNK 5149011 Börnersdorf – Abzweig Herbergen**

Es muss ein grundhafter Ausbau der S 176 auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erfolgen.

**S 176 VNK 5149011 NNK 5149012 Abzweig Herbergen – Liebstadt**

Es muss ein grundhafter Ausbau der S 176 auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, eine Instandsetzung des BW 0010 in Liebstadt, ein Neubau der Stützwand 0030S in Liebstadt, ein Neubau des Gehweges in der OD Liebstadt und ein Ausbau der Kreuzung S 176/K 8761 in Liebstadt erfolgen.

**Forderungen aus Sicht des Straßenunterhaltungspflichtigen**

Es wird im gesamten Bereich ein erhöhter Unterhaltungsaufwand entstehen:

- Fahrbahnreinigung
- Reinigung der Straßenausstattung (Leitpfosten/TWE/VZ)
- Durchführung Winterdienst / Mengenerhöhung Streustoffe
- Streckenkontrolle

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 10

- Bankettunterhaltung (z. B. Abrändern und Entsorgung Erdstoffe)
- Bauwerksunterhaltung / Fellsicherung
- Reinigung und Instandsetzung Entwässerungseinrichtung
- erhöhte Unterhaltungsaufgaben an 3 Stück Regenrückhaltebecken

Hieraus entsteht ein erhöhter Aufwand an Technik, Betriebsstoffen und ggf. Betriebsgebäuden, der vom Bauherrn auszugleichen ist.

**Zusätzliche Ausstattung Technik der Straßenmeisterei Altenberg für die Unterhaltung:**

- Klein-Geräteträger mit Sandfanghebegerät für TWE und WIDI-Technik (Multicar/LKW bis 7,5 t)
- Minibagger 5 t mit Zubehör zur Bankett- und Grabenregulierung
- Absperrhänger mit LED-Tafel
- Straßenkehrmaschine: mittlere Ausführung mit Sprühbalgen
- Finanzierung zusätzlich erforderlicher Arbeitskräfte
- Streusalz

**Zusätzliche Ausstattung Technik der Straßenmeisterei Dohma für die Unterhaltung:**

- Klein-Geräteträger mit Sandfanghebegerät für TWE und WIDI-Technik (Multicar/LKW bis 7,5 t)
- Minibagger 3-5 t zur Bankettregulierung/Abrändern
- Absperrhänger mit LED-Tafel
- Straßenkehrmaschine: mittlere Ausführung mit Sprühbalge

Aufgrund der Größe und Bedeutung des Vorhabens wird abschließend die bereits eingangs formulierte Kernforderung hervorgehoben, dass die Region weiterhin auch außerhalb der förmlichen Beteiligungen in den Prozess mit einbezogen werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

M. Geisler

**Auswirkungen  
des Tunnelbaus der Strecke Dresden – Prag  
auf die öffentliche Trinkwasserversorgung  
beim zuständigen Trinkwasserversorger  
Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV)  
Pirna Sebnitz**

23. Januar 2024

Dr. Ralf Müller

### **Allgemeines**

- Rechtlich verantwortlich für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist die LTV (Freistaat Sachsen)
- Die nachfolgenden Maßnahmen/Forderungen sollen insbesondere **von der DB vollständig und dauerhaft finanziert** werden.
- Die Realisierung der geforderten Maßnahmen sollte möglichst von der LTV/ZVWV selbst erfolgen, wobei die DB zu intensiven Zuarbeiten zum Bau, Betrieb sowie Havarieszenarien verpflichtet muss.

### **Versorgungspflicht des ZVWV**

Der Zweckverband Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz hat 18 Kommunen als Mitglieder. Im Rahmen der Versorgung nimmt er Aufgaben der Fernwasserversorgung (für andere Versorger) und der allg. Wasserversorger wahr. Das Versorgungsgebiet umfasst ca. 20 000 eigene Kunden und 6 Weiterverteiler (Dresden, Pirna, Kreischa, etc.). Von der Versorgung sind ca. 80 000 Einwohner abhängig, im Versorgungsgebiet liegen u.a. 5 größere Klinikstandorte.

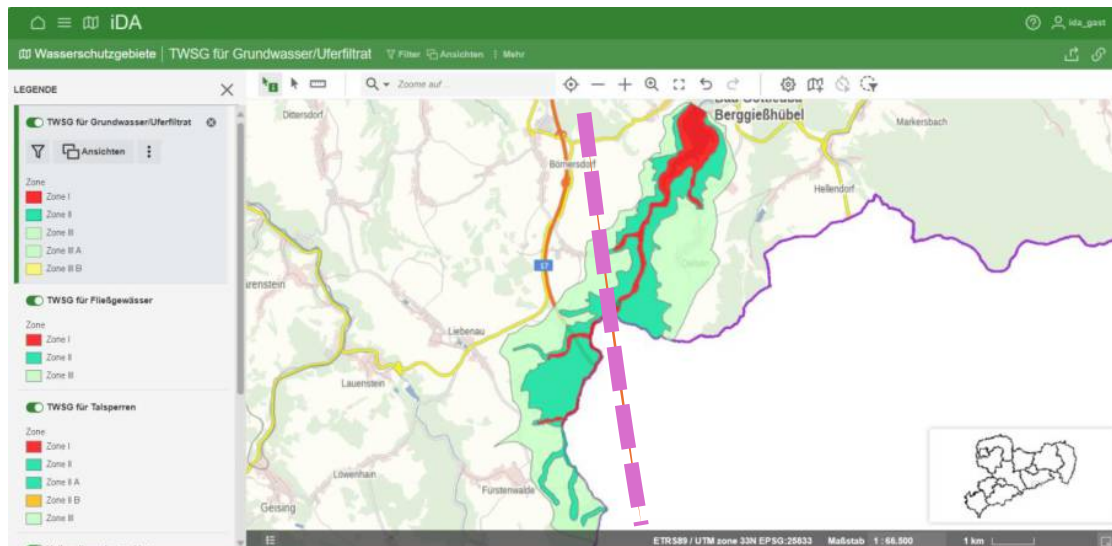
### **Rahmenbedingungen zum Bau in Trinkwasserschutzzonen**

Als von den Rohwasserlieferungen der LTV/Talsperre Gottleuba direkt abhängiger Trinkwasserversorger mit überregionaler Bedeutung teilen wir die bisherige Interpretation des Sachverhalts aus Sicht der LTV:

Für uns ergibt sich aus **keinem Ansatz die Möglichkeit, einen Trassenkorridor durch ein Trinkwasserschutzgebiet der Stufe I, II oder III zu legen.**

Für die TS Gottleuba gilt die Trinkwasserschutzzonenordnung vom 22.2.1973  
Danach liegen 15,6 km<sup>2</sup> (44,8 %) der Gesamtfläche (von 34,8 km<sup>2</sup>) auf tschechischer Seite und sind neie grenzübergreifend dargestellt.

Lage der TWSG für Talsperren (Gottleuba) mit Lage des Tunnels lt. DB (in lila)



<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida/pages/map/command/index.xhtml?mapId=4036a4b4-e0be-43ab-bf3d-7f0a119c7811&useMapSrs=true&mapSrs=EPSG%3A25833&mapExtent=414164.19402085076%2C5622485.45818058%2C434676.42068219377%2C5632530.829456512>



Lage des Tunnels lt. DB (oben skizziert in lila)

Mit hinreichender Relevanz führt dazu das gängige Regelwerk (hier: Technische

Regel – Arbeitsblatt DVGW W 102 (A): Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete; Teil2: Schutzgebiete für Talsperren, März 2021) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgendermaßen aus:

- „In der **Schutzzone I** sind **nur** Einrichtungen und Handlungen zulässig, die dem **Betrieb, der Überwachung und der Instandhaltung der Talsperre** und ihrer technischen Einrichtungen sowie der Pflege der Landflächen, insbesondere des Waldes, **dienen**, um den Schutzstatus der Schutzzone 1 aufrechtzuerhalten.“
- „In der **Zone II** [...] sind insbesondere folgende Handlungen, Nutzungen und Einrichtungen in der Regel **nicht tragbar**: - **Errichten und Erweitern von baulichen Anlagen**, ausgenommen Maßnahmen, die der öffentlichen Wasserversorgung dienen oder den Gewässerschutz verbessern“
- Tabelle 1 im genannten Dokument stellt dazu konkreter die **höchste Gefährdungsstufe für das „Errichten, Erweitern und Betreiben von Tunnel- und Stollenbauten“ in den Schutzzonen II und III auf;**
- Seite 25, Abschnitt 7.5 stellt dar: „In Stellungnahmen kann [ein Wasserversorger oder Talsperrenbetreiber als Träger öffentlicher Belange] Vorhaben auf Grundlage der Wasserschutzgebietsverordnung ablehnen [...]“

Überdies muss festgehalten werden, dass die **komplexe Geologie** und die **im Trassenkorridor ausgeprägten Störungszonen des Zielgesteins** der Trasse ein **enormes Risiko**, mithin eine im Vorfeld nicht ausreichend abschätzbare Unbekannte, für Veränderungen im Wasserhaushalt des Einzugsgebiets darstellen. Die mit einem **Tunnelbau zu erwartende Dränwirkung kann damit im Einzugsgebiet nach aktueller Sachlage zu einem Defizit in der Wasserbilanz** führen.

**Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.**

Daraus, sowie aus den Regelungen der seit 2023 geltenden Trinkwasser- sowie Trinkwassereinzugsgebietsverordnungen, werden folgende Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn erhoben:

1. **Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes der Talsperre Gottleuba (auf deutschem und tschechischem Territorium) auf mögliche Risiken**

**durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich eventueller Havariefälle**

Dies umfasst:

- die Abgrenzung und Kartierung des **Einzugsgebietes**
- die Kartierung der **Trinkwasserschutzgebiete**
- die Beschreibung und **Georeferenzierung aller Entnahmestellen** im Einzugsgebiet
- die **Beschreibung der Flächennutzung durch die DB im Einzugsgebiet** und
- die Beschreibung der **Abflussprozesse im Trinkwassereinzugsgebiet**

## **2. Gefährdungsanalyse und Risikoabschätzung**

Zur Bewertung von Gefährdungen und Risiken, die ggf. durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich Havariefälle, für das Rohwasserdargebot der Talsperre Gottleuba entstehen können, hat die DB für das Einzugsgebiet durchzuführen:

1. eine **Gefährdungsanalyse zur Identifizierung** der durch den Tunnelbau sowie Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden **Gefährdungen** und **Gefährdungsereignisse** sowie

2. eine **Risikoabschätzung** durch

- a) Abschätzung der **Eintrittswahrscheinlichkeit** und des **Schadensausmaßes von Gefährdungen** und **Gefährdungsereignissen (Risikoanalyse)** sowie
- b) **Vergleich** und **Priorisierung** der Risiken (**Risikobewertung**).

## **3. Risikomanagement / Monitoring**

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem umfassenden und repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus der Trinkwassereinzugsgebietsverordnung ist eine **Dokumentation über die Bewertung des Trinkwassereinzugsgebiets** bis zum Ablauf des **12. November 2025** zu erstellen und der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln. Die Dokumentation hat mindestens Folgendes zu umfassen:

- die **Bestimmung** und **Beschreibung** des Trinkwassereinzugsgebiets sowie die **Ergebnisse** der **Gefährdungsanalyse** und der **Risikoabschätzung** des **Trinkwassereinzugsgebiets** sowie
- **Angaben zu bereits durchgeführten Risikomanagementmaßnahmen** und ihren **Auswirkungen**.

Dr. Ralf Müller,  
Verbandsvorsitzender ZVWV

STAATSMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFT  
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat  
SACHSEN

# Konflikt- und Risikoanalyse zur Vorzugsvariante der Vorplanung zur Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag



**Auftraggeber:**

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Referat 51 – Grundsatzfragen, Mobilitätsstrategien, Nachhaltigkeit der Mobilität  
Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden

**Auftragnehmer:**

LUB Consulting GmbH  
Palaisplatz 4  
D-01097 Dresden

**Berater:**

Mag. Gerhard Harer  
Baiernhofweg 9a  
A-8020 Graz

Januar 2024

Inhaltsverzeichnis

---

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Veranlassung und Zielsetzung .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Methodischer Ansatz .....</b>	<b>5</b>
2.1.	Grundlagen .....	5
2.2.	Exkurs: Fachexpertise zur nachhaltigen Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial .....	6
<b>3.</b>	<b>Raumordnerische Betrachtung.....</b>	<b>10</b>
3.1.	Übersicht.....	10
3.2.	Raumstruktur und räumliche Entwicklung.....	11
3.3.	Verkehrsentwicklung.....	12
3.4.	Ökologisches Verbundsystem, Arten- und Biotopschutz.....	13
3.5.	Kulturlandschaft .....	15
3.6.	Boden und Landwirtschaft .....	16
3.7.	Schutz der Allgemeinheit vor Lärm.....	18
3.8.	Gewässerschutz, Wasserversorgung und Hochwasserschutz.....	19
3.9.	Siedlungsklima.....	20
3.10.	Waldschutz.....	21
3.11.	Bergbau und Rohstoffsicherung.....	22
3.12.	Technische Infrastruktur.....	23
3.13.	Baustelleneinrichtungsflächen .....	24
3.14.	Zusammenfassung.....	25
<b>4.</b>	<b>Vertiefende Einzelbetrachtungen.....</b>	<b>25</b>
4.1.	Talsperre Gottleuba.....	25
4.2.	Zwischenangriff.....	27
4.3.	Evakuierungs- und Rettungspunkt.....	32
4.4.	Bauzeitenplan .....	39
<b>5.</b>	<b>Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen .....</b>	<b>43</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>46</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>47</b>

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

## 1. Veranlassung und Zielsetzung

Für das Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke (NBS) Dresden - Prag, Abschnitt Sachsen, wurde im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (ROV) die Raumverträglichkeit für einen Volltunnel-Korridor und eine teiloffene Trassenvariante (Korridor Variante G) mit Maßgaben bestätigt. Weiterhin wurde im ROV festgestellt, dass sich unter raumordnerischen Gesichtspunkten eine Volltunnel-Variante am besten mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang bringen lässt.

Im Zuge der Fortschreibung der Vorplanung wurden beide Varianten durch die DB InfraGO AG<sup>1</sup> (in der Folge DB) gleichberechtigt weitergeplant. Die beiden Möglichkeiten (Volltunnel- oder teiloffene Trassenvariante) wurden gegenübergestellt und anhand der im Dialogforum erarbeiteten Kriterien<sup>2</sup> verglichen. Die sog. „Volltunnelvariante“ weist in allen drei Wertungsbereichen – Umwelt, Technik und Verkehr sowie Wirtschaftlichkeit – bessere Ergebnisse auf und wurde daher seitens der DB in einer Veranstaltung des Dialogforums am 20.11.2023 als Vorzugsvariante vorgestellt.

Nach Abschluss der Vorplanung übergibt die DB die Planungsunterlagen an das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Behörde prüft die Unterlagen und übergibt sie an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Das BMDV erstellt einen Bericht für die Bundestagsausschüsse. Die Parlamentarier entscheiden über Umsetzung und Finanzierung der vorgelegten Vorzugsvariante. Ziel der Parlamentarischen Befassung ist es, Transparenz zum Stand der Planung, zu den Kosten, den Terminen und den Ergebnissen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu gewährleisten. Die Abgeordneten können Entschließungsanträge stellen, um z. B. weitere Forderungen aus der Region finanzieren zu können. Falls es Hinweise gibt, werden diese eingearbeitet (siehe nachstehend). Der Deutsche Bundestag nimmt in der Folge den Bericht zur Kenntnis.

Gemäß Auszug aus der Ausarbeitung des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages zur Parlamentarischen Befassung beim Ausbau des Schienennetzes nach dem Bundesverkehrswegeplan kann der Deutsche Bundestag nach § 5 Abs. 2 und 3 BUV wesentliche Änderungen der empfohlenen Vorzugsvariante fordern, wenn nicht sichergestellt werden kann, "..., dass die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eine Entwurfs- und Genehmigungsvariante zum Gegenstand hat, die politisch zustimmungsfähig ist. Dadurch soll vermieden werden, dass ein eigentlich bereits in der Genehmigungsphase (Leistungsphase 4) befindliches Projekt aufgrund fehlender politischer Zustimmung (die sich z. B. in entsprechenden Klagen niederschlagen kann) in die Grundlagenermittlung oder Vorplanung (Leistungsphase 1/2) zurückfällt und sich daher verzögert und verteuert. [...]"

Vor Übergabe der Planungsunterlagen an das EBA werden die Teilnehmenden der Bürgerdialoge sowie betroffene Bürger, kommunale und behördliche Einrichtungen gebeten, ihre Anmerkungen zur Variantenuntersuchung bzw. zur Vorzugsvariante bis Ende Februar 2024 an die DB zu übermitteln.

Um im Vorfeld der parlamentarischen Befassung und nach Abschluss der Vorplanung mögliche Risiken mit planungs- bzw. genehmigungsverzögerndem Konfliktpotential abschätzen zu können, hat das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) die vorliegende Risikoanalyse beauftragt. Gegenstand ist die Betrachtung möglicher Risiken, die zur Ablehnung der Vorplanungsvariante durch den Deutschen Bundestag im Zuge der parlamentarischen Befassung führen oder wesentliche Änderungen nach sich ziehen könnten. Einbezogen werden dabei auch die Ergebnisse der vom SMWA beauftragten „Fachexpertise für die nachhaltige

---

<sup>1</sup> bis 31.12.2023: DB Netz AG

<sup>2</sup> [https://www.dresden-praha.eu/\\_Resources/Persistent/b/2/3/3/b233944b63cee11cc42a92e6f82bc664ed0fe617/Kriterienkatalog-Infrastruktur-FINAL.pdf](https://www.dresden-praha.eu/_Resources/Persistent/b/2/3/3/b233944b63cee11cc42a92e6f82bc664ed0fe617/Kriterienkatalog-Infrastruktur-FINAL.pdf)

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial am Beispiel des Erzgebirgstunnels<sup>3</sup> sowie die wesentlichen Maßgaben aus dem Raumordnungsverfahren<sup>4</sup>.

Die gegenständliche Risikoanalyse soll auch der Planungsbeschleunigung für die NBS Dresden-Prag entsprechend des sächsischen Koalitionsvertrags sowie des Prüfauftrags des Landtages (DRS 7/3035) dienen, um Konfliktpotential im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und Empfehlungen für Lösungsansätze frühzeitig aufzuzeigen. Dafür werden auch Erfahrungswerte anderer großer, in der Umsetzung oder bereits in Betrieb befindlicher Tunnelbauvorhaben vergleichbarer Größe und Komplexität berücksichtigt<sup>5</sup>.

Nicht zuletzt dient das vorliegende Dokument der Positionierung der sächsischen Mitglieder des Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag EVTZ – das SMWA und der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge mit den betroffenen Kommunen – hinsichtlich der Stellungnahme zur Vorzugsvariante des Vorhabenträgers.

## 2. Methodischer Ansatz

### 2.1. Grundlagen

Der räumliche Umgriff der Risikoanalyse erstreckt sich zwischen den beiden Tunnelportalen des geplanten Erzgebirgsbasistunnels inklusive dem dort ausgewiesenen Zwischenangriff (ZA) im Seidewitztal zum Einbringen der Tunnelbohrmaschinen (TBM) und zum Abtransport des Ausbruchmaterials sowie dem beabsichtigten Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP) im Bereich Wingendorf/Göppersdorf.

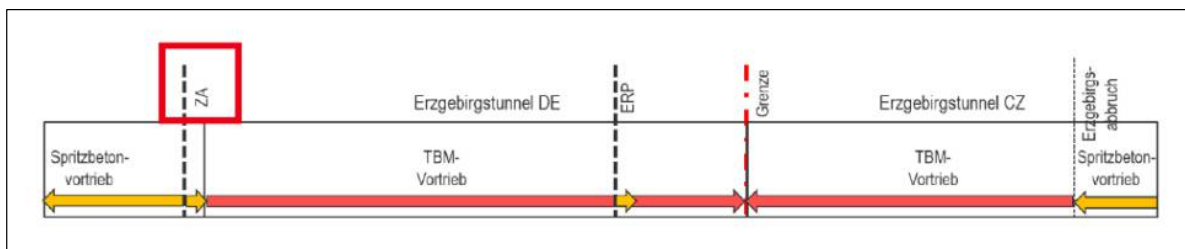


Abbildung 1: Grobschema der Tunnelvortriebe (Quelle: DB InfraGO AG)

Wesentliche Grundlagen bildeten neben den Unterlagen zum ROV die in der interaktiven Karte<sup>6</sup> enthaltene Trassierung sowie die Präsentationsunterlagen zur Vorstellung der Vorzugsvariante im Dialogforum. Darüber hinaus wurden seitens der DB Höhenpläne der Tunnelstrecke sowie Lagepläne des Zwischenangriffs und des Evakuierungs- und Rettungspunktes zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen aus der Vorplanung, wie z. B. nähere textliche Erläuterungen oder Einzelgutachten, waren nicht verfügbar.

<sup>3</sup> <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/42957>

<sup>4</sup> <https://www.dresden-praha.eu/de/mediathek/allgemeine-projektinfos>

<sup>5</sup> Als vergleichbare Tunnelbauvorhaben werden primär folgende internationale Projekte herangezogen:

- Gotthard Basistunnel (CH), Länge 57 km, Bauphase 1993 – 2016, Inbetriebnahme 2016
- Follo Line Tunnel (NOR), Länge 20 km, Bauphase 2015 – 2022, Inbetriebnahme 2022
- Koralmtunnel (AT), Länge 33 km, Bauphase 2003 – lfd., Inbetriebnahme geplant 2025
- Brenner Basistunnel (AT/IT), Länge 57 km, Bauphase 2007 – lfd., Inbetriebnahme geplant 2032

Wenn im folgenden Text z. B. „... wie bei vergleichbaren Projekten ...“ o. ä. angeführt wird, bezieht sich das auf Erkenntnisse/Inhalte von einem oder mehreren der obgenannten Projekte.

<sup>6</sup> [www.dresden-praha.eu/de/vorzugsvariante](http://www.dresden-praha.eu/de/vorzugsvariante)

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Bestimmend für die Bewertung möglicher Risiken waren die Maßgaben, die im Ergebnis des ROV für die als raumverträglich eingestuften Trassenvarianten festgelegt wurden. Dabei wurden lediglich die Festlegungen berücksichtigt, die den sog. Volltunnel-Korridor sowie die hierin enthaltenen Trassenvarianten (A, B, C) betreffen. Insbesondere wurde untersucht, ob sich mit der im Vergleich zu den drei ROV-Varianten abweichenden Trassierung der Vorzugsvariante relevante (negative) Änderungen bzw. Auswirkungen hinsichtlich der Einhaltung der o. g. Maßgaben ergeben.

Darüber hinaus wurden auf Grund der besonderen Bedeutung und Aktualität die Themenfelder der Materialwirtschaft (Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial im Sinne der Kreislaufwirtschaft, Ressourcenschonung und Transportminimierung), der Wasserversorgung sowie verkehrlicher Aspekte während der Bauphase im Bereich des Zwischenangriffs sowie im Zusammenhang mit dem Evakuierungs- und Rettungspunkt näher betrachtet. Hinzu kommt auch noch eine Diskussion des der Vorzugstrasse zugrundeliegenden Bauzeitenplans und Hinweise auf Faktoren und Risiken, die sich verzögernd auf diesen angenommenen Bauablauf auswirken können.

## 2.2. Exkurs: Fachexpertise zur nachhaltigen Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial

Im Auftrag des SMWA wurde im Rahmen der planungsunterstützenden Grundlagenermittlung für die Neubaustrecke Dresden – Prag eine Fachexpertise zur nachhaltigen Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial am Beispiel des Erzgebirgstunnels durch die IGT-Geotechnik und Tunnelbau ZT GmbH erstellt und durch die LUB Consulting GmbH um ein Transportkonzept ergänzt.

Die Ergebnisse der Recherchen sowie die Auswertung der Themenkarten wurden bei den Vorschlägen zur Positionierung von Baulosen und Baustelleneinrichtungsflächen ähnlich wie im Raumordnungsverfahren hinsichtlich schutzwürdiger Flächen beachtet, um Nutzungskonflikte auszuschließen bzw. mögliche Synergien und Kooperationen aufzuzeigen. Inhalt der Grobanalyse war auch die Betrachtung der geologischen Situation auf der Grundlage der vorhandenen Unterlagen für die Variante B des ROV (als Beispiel für eine Volltunnelvariante). Diese wurde dann detailliert im Hinblick auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Materialbewirtschaftung und Kreislaufwirtschaft untersucht, um die übergeordneten Ziele der Kreislaufwirtschaft erfüllen zu können, vorhandene Potenziale zu berücksichtigen und Empfehlungen für mögliche Wiederverwendungs- sowie umweltfreundliche Verwertungs-, Transport- und Deponierungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Auf der Grundlage des Planungsstandes zur NBS vom April 2022 wurde die Projekttrasse für die Volltunnel-Variante B in drei Baulose unterteilt:

- Portalbaulos Nord
  - Portaleinschnitt Heidenau
- Baulos Mitte
  - Zwischenangriff (ZA) Friedrichswalde-Ottendorf
  - Zugänge/Erreichbarkeit (2 Bauschächte, Kaverne, Schutterstollen)
  - 2 kontinuierliche Vortriebe mittels Tunnelbohrmaschine je Richtung (2 x TBM Nord und 2 x TBM Süd)
- Baulos Süd (tschechischer Tunnelabschnitt)
  - 2 zyklische Vortriebe mit abschließender Montagekaverne
  - 2 kontinuierliche Vortriebe mittels Tunnelbohrmaschine in Richtung Nord (2 x TBM Nord)

Für das Baulos Mitte wurde ein Zwischenangriff (ZA) in der Nähe des in Betrieb befindlichen Steinbruchs Friedrichswalde-Ottendorf vorgeschlagen. Dieser käme bei ca. km 7+200 (Variante B des ROV) zu liegen und damit

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

ca. 400 Meter westlich des derzeitigen Tagebaurandes des dort ansässigen Unternehmens ProStein GmbH & Co. KG. Die Baustelleneinrichtungsfläche wäre direkt über den beiden Streckenröhren angeordnet, die dort in ca. 100 Tiefe verlaufen. Die Ver- und Entsorgung des Bauloses würde demnach einerseits über zwei rund 100 Meter tiefe Bauschächte und andererseits über einen Schutterstollen zum Tagebau Friedrichswalde-Ottendorf erfolgen.

Aus dem Kavernenbereich bzw. der jeweiligen Startröhre würden gemäß der Annahme der Studie je zwei Tunnelbohrmaschinen (TBM) in Richtung Norden (rund 6 km) und Richtung Süden (rund 13 km) starten. Als Vorteile dieser Lösung sind zu erwähnen:

- Der direkte Anschluss (BAB 17, Anschlussstelle Bahretal) an das übergeordnete Straßennetz.
- Die Nähe zu einem bestehenden Tagebaubetrieb und die sich daraus ergebenden Synergien; demgemäß wären hier geringe Raumwiderstände zu erwarten.
- Optional könnte die Ver- und Entsorgung auch über einen weiteren Zufahrtsstollen vom Tagebau Nentmannsdorf ergänzt werden, was auch weitere Vorteile in Hinblick auf den Stoffkreislauf bieten würde. Die Betreiberin überlegt, den Tagebau in Richtung Südosten weiter aufzufahren, weshalb diese optionale Anbindung genauer auf die beabsichtigten Abbauerweiterungen abzustimmen wäre.

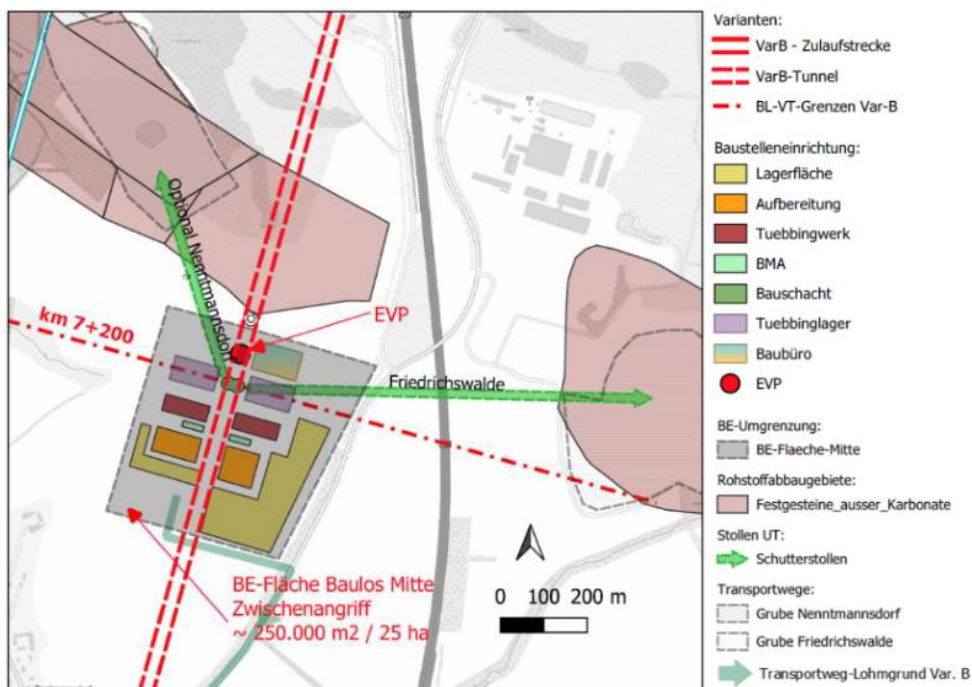


Abbildung 2: Fachexpertise - 2022: Angenommene BE-Fläche Baulos Mitte

Auf Grundlage der voraussichtlichen lithologischen Eigenschaften des anfallenden Materials entlang der untersuchten Variante und der möglichen Verwendung wurde primär unter technischen Gesichtspunkten eine Unterteilung in fünf Materialklassen (MK) festgelegt:

- MK1 ist für eine hochwertige Verwertung unmittelbar für das Bauvorhaben oder in der Rohstoffindustrie (MK1-RS) vorzusehen.
- MK 2 kann für Tragschichtmaterial im Straßen- und Wegebau oder für erdstatische Bauwerke Verwendung finden.
- MK 3 kann für die Verwertung bei Geländeanpassungen und bei Verfüllungen eingesetzt werden.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

- MK 4 ist nur nach entsprechender abfallchemischer spezifischer Beurteilung eingeschränkt verwertbar
- MK 5 ist aufgrund der technischen und/oder abfallchemischen Eigenschaften nicht verwertbar und somit zu beseitigen bzw. zu deponieren.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht der geschätzten Kubaturen für das Gesamtvorhaben in den genannten Materialklassen – unterteilt in den deutschen und den tschechischen Bauabschnitt.

Materialklasse	Verwertbarkeit gesamt [m <sup>3</sup> ]	Prozentualer Anteil	Verwertbarkeit Teil DE [m <sup>3</sup> ]	Prozentualer Anteil	Verwertbarkeit Teil CZ [m <sup>3</sup> ]	Prozentualer Anteil
MK1	3 708 000	54,5%	2 019 000	49,6%	1 689 000	61,9%
MK1-R5	4 000	0,1%	4 000	0,1%	-	0,0%
MK2	1 159 000	17,0%	589 000	14,5%	570 000	20,9%
MK3	1 816 000	26,7%	1 348 000	33,1%	468 000	17,2%
MK4	20 000	0,3%	20 000	0,5%	-	0,0%
MK5	94 000	1,4%	94 000	2,3%	-	0,0%
<b>Summe:</b>	<b>6 801 000</b>	<b>100%</b>	<b>4 074 000</b>	<b>100%</b>	<b>2 727 000</b>	<b>100%</b>

Abbildung 3: Fachexpertise 2022: Materialanfall nach Materialklassen und Bauabschnitten (DE und CZ)

Hinsichtlich des Materialbedarfs war auf sächsischer Seite insbesondere das Baulos Mitte (Zwischenangriff bis Staatsgrenze) maßgebend. Um den Eigenbedarf an Gesteinskörnungen für den erforderlichen Bedarf abdecken zu können, wäre hier eine Menge von rund 2 Mio. Tonnen<sup>7</sup> erforderlich. Mit Hilfe des gewonnenen und zur Aufbereitung geeigneten Tunnelausbruchmaterials und anhand der gewählten, konservativen Bilanzierungsansätze hinsichtlich Vorabsiebung und Aufbereitung wurde ein Eigenversorgungsgrad an Gesteinskörnung von rund 80 % für das Baulos Mitte eingeschätzt. Der Restbedarf von rund 20 % (rd. 400.000 t) wäre entweder durch Fremdmaterial (externe Zufuhr) abzudecken oder es wären projektseitig dahingehend entsprechende Optimierungsmaßnahmen zu prüfen.

Für das überschüssige Ausbruchmaterial (MK 2 bis 5) wurde ein Transportkonzept zum Abtransport des Tunnelausbruchmaterials von der BE-Fläche des Bauloses Mitte erstellt.

Ein lokales Transportkonzept sieht dabei eine Abfuhr und Verbringung des anfallenden Tunnelausbruchmaterials von der BE-Fläche Mitte im näheren Umkreis vor. Der Transport des Ausbruchmaterials würde dabei überwiegend mit Lkw zu den definierten Standorten der Lagerung im nahen Umfeld erfolgen. Bei einem regionalen Transportkonzept würde die Abfuhr und Verbringung des Tunnelausbruchmaterials von der BE-Fläche zu einer nahegelegenen Bahnverladestation erfolgen. Von dort würde der Abtransport mittels Ganzzügen von der Bahnverladestation erfolgen. Mögliche Verladepunkte auf die Bahn im Raum Pirna/Heidenau/Dresden wurden dabei untersucht.

Demnach würde auf deutscher Seite ca. 8,1 Mio. t (Volumen ca. 4,1 Mio. m<sup>3</sup>) Ausbruchmaterial zum Abtransport anfallen. Davon entfielen ca. 160.000 t auf das Baulos Nord und der Rest auf das Baulos Mitte. Gelänge es, wiederverwendbares Material insbesondere der Materialklasse 1 im Baulos Mitte einer wirtschaftlichen Wiederverwendung zuzuführen, würde sich das Volumen des abzutransportierenden Tunnelausbruchmaterials um ca. 47 Prozent auf ca. 4,2 Mio. t (2,1 Mio. m<sup>3</sup>) reduzieren. In Abhängigkeit von den Bauphasen würde das tägliche Transportaufkommen zwischen ca. 350 t und 9.500 t schwanken (vgl. Abbildung 4). Bei einer Lkw-Nutzlast von ca. 25 t und jeweils einer Last- und Leerfahrt entspräche dies einem täglichen Transportaufkommen zwischen 28 und 760 Fahrten.

<sup>7</sup> Angewendeter Umrechnungsfaktor Dichte: 2,65 t/m<sup>3</sup>

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

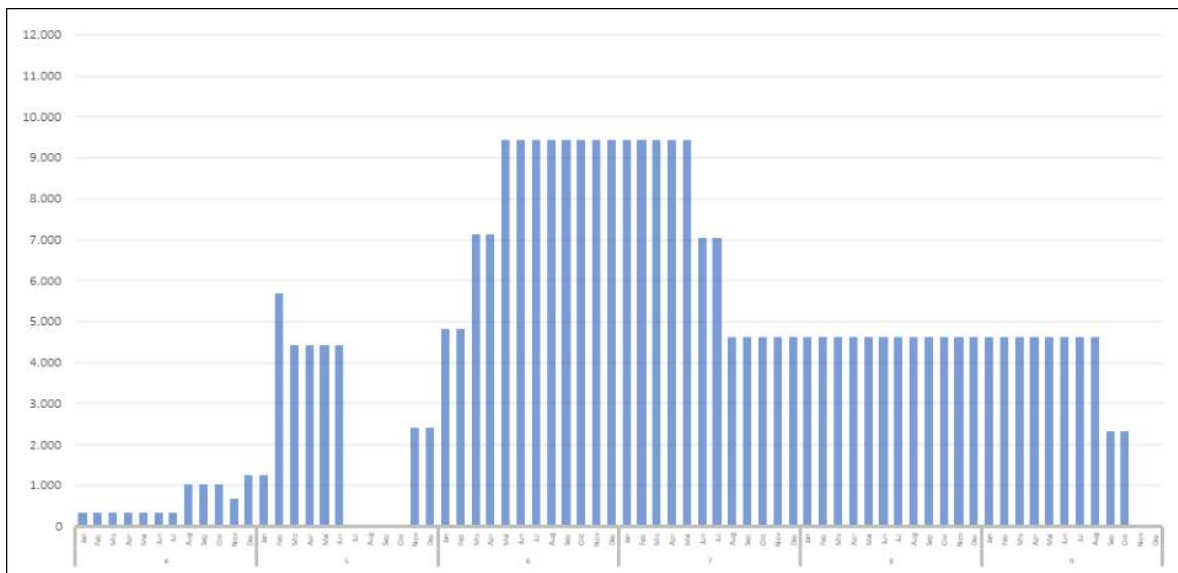


Abbildung 4: Fachexpertise 2022: Tägliche Mengen zum Abtransport Baulos Mitte

Im Ergebnis der Fachexpertise ist festgehalten, dass die frühzeitige Auseinandersetzung mit der Materialbewirtschaftung essenziell für eine optimale und konfliktarme Projektentwicklung, insbesondere den Untertagebau betreffend, ist. Aspekte der Materialwirtschaft können maßgebliche Auswirkungen und auch große Unsicherheiten bzw. Risiken in Hinblick auf die Variantenauswahl, den Bauablauf, die Baumethoden und somit auf die Bauzeit und Baukosten mit sich bringen. Letztendlich wirkt sich das auch gesamtheitlich auf die Akzeptanz und Genehmigungsfähigkeit des gesamten Bauvorhabens aus. Die übergeordneten Ziele zur Erreichung einer nachhaltigen Materialwirtschaft können wie folgt dargelegt werden:

- Maximale Wiederverwertung des Ausbruch- bzw. Aushubmaterials zum Zwecke größtmöglicher Eigenversorgung,
- optimale Wirtschaftlichkeit der gesamten Materialbewirtschaftung,
- minimale Umweltbelastung durch Minimierung von Transportvorgängen und weitgehender Ressourcenschonung.

Darüber hinaus bieten derartige Vorhaben Potenziale für Innovationsmöglichkeiten und es könnten sich dadurch sogar gesamtwirtschaftliche Vorteile ergeben. Es wurde daher empfohlen, die Materialbewirtschaftung, die auch im hohen Interesse der Gebietskörperschaften liegt und einen wichtigen Beitrag zur Genehmigungsfähigkeit des Projektes und dessen Akzeptanz liefert, frühzeitig und kontinuierlich mitzubetrachten. Diesbezügliche Schnittstellen können sich ergeben:

- bei der Festlegung von Erkundungszielen,
- bei der Diskussion der hochdynamischen Bau- und Transportlogistik, deren Möglichkeiten und Leistungsfähigkeit,
- bei der frühzeitigen Vorsorge von Flächen und Flächenverfügbarkeiten (Erstellen von zivilrechtlichen Übereinkommen, Berücksichtigung bei hoheitlichen Raum- und Verkehrswegefestlegungen etc.),
- bei der Rohstoffsicherung (anstelle deren Beseitigung) sowie
- bei wirtschaftlichen Betrachtungen, z. B. Kostenbetrachtung Deponierung vs. Verwendung/ Verwertung.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Die untersuchten Optionen der Studie haben aufzeigt,

- dass bei geeigneter Berücksichtigung im Projekt bzw. Bauablauf ein hohes Maß an Selbstversorgung für die Projekterichtung gegeben sein kann,
- dass im nahen Umfeld der Baustelleneinrichtungsflächen auch potenziell geeignete (Zwischen-) Lagerflächen bestehen und
- dass bei Abfuhr auf entfernte, externe Standorte grundsätzlich auch die Möglichkeit des klimafreundlicheren Bahntransportes machbar ist.

Ebenso wurde aufgezeigt, dass bei entsprechender vorausschauender Vorgangsweise aus den vorhandenen Massen auch wichtige Materialien für Bauvorhaben öffentlicher Institutionen z. B. für Hochwasserschutzbauten, im Straßen- und Wegebau oder für alternative Verwendungszwecke (z. B. zur Bodenverbesserung) zur Verfügung gestellt werden können – entsprechend frühzeitige Konzepte und Kooperationen vorausgesetzt.

### 3. Raumordnerische Betrachtung

#### 3.1. Übersicht

Im Ergebnis der Raumordnerischen Beurteilung wurden die drei Volltunnel-Varianten A, B und C sowie der diese räumlich umgreifende Korridor – inklusive der raumbedeutsamen Flächen für Baustelleneinrichtungen – mit folgenden Maßgaben als raumverträglich eingestuft:

- Maßgabe 1: Beeinträchtigungen der Vorranggebiete Rohstoffabbau sind auszuschließen.
- Maßgabe 2: Beeinträchtigungen der Vorranggebiete Arten- und Biotopschutz sind auszuschließen.
- Maßgabe 3: Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“ sind auszuschließen.
- Maßgabe 4: Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Wasserversorgung im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sind auszuschließen.
- Maßgabe 5: In den Vorranggebieten Hochwasserschutz ist der ungehinderte Abfluss von Hochwasser zu gewährleisten.
- Maßgabe 6: Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.
- Maßgabe 7: Im Zuge der weiteren Planung soll innerhalb des Volltunnel-Korridors zunächst ein optimaler Verlauf für eine Volltunnel-Variante gefunden und dann parallel mit Korridor Variante G (teiloffen) vertieft untersucht werden. Im Ergebnis dieser parallel geführten vertieften Untersuchung und vergleichenden Betrachtung soll die für die Umsetzung des Vorhabens in der Gesamtschau optimale Variante zur Ausführung gebracht werden.

Die Maßgabe 7 ist durch den Variantenvergleich und die Vorlage der Vorzugsvariante als Volltunnelausführung als erfüllt anzusehen und bedarf daher keiner weiteren Erörterung. Für die übrigen Maßgaben erfolgt anschließend eine Gegenüberstellung der Anforderungen aus dem ROV in Bezug auf die der o. a. Fachexpertise zugrunde gelegte Volltunnelvariante einerseits und die Aktualisierung in Bezug auf die nunmehr vorgestellte Vorzugsvariante

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

andererseits, sowie eine Ableitung möglicher Risiken daraus. Die Prüfung der Raumverträglichkeit des Vorhabens und seiner raumbedeutsamen Bestandteile wurde im ROV nach folgenden Fachbereichen gegliedert:

- Raumstruktur und räumliche Entwicklung
- Verkehrsentwicklung
- Ökologisches Verbundsystem, Arten- und Biotopschutz
- Kulturlandschaft
- Boden und Landwirtschaft
- Schutz der Allgemeinheit vor Lärm
- Gewässerschutz, Wasserversorgung und Hochwasserschutz
- Siedlungsklima
- Waldschutz
- Bergbau und Rohstoffsicherung
- Technische Infrastruktur
- Baustelleneinrichtungsflächen

Dementsprechend wird die Erfüllung der o. g. Maßgaben („Raumordnerische Beurteilung 2020“) nachfolgend anhand dieser fachlichen Zuordnung vergleichend für die Vorzugsvariante vorgenommen („Vorzugsvariante 2024“).

### 3.2. Raumstruktur und räumliche Entwicklung

Die Raumordnungsbehörde betont die Bedeutung des Landesverkehrsplans Sachsen 2030, der die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems und der einzelnen Verkehrsträger im Freistaat Sachsen koordiniert. Dieser Plan ist als Fachplan bindend und hebt die Rolle des überregionalen Schienennetzes zur Verbindung der sächsischen Oberzentren untereinander und mit den Wirtschaftszentren Deutschlands und Europas hervor.

Die Landesdirektion Sachsen als zuständige Raumordnungsbehörde sieht keine gravierenden variantenspezifischen Unterschiede in Bezug auf die Verkehrsentwicklung durch das Vorhaben. Alle sieben Varianten des Projekts können gleichermaßen die Ziele der Verbesserung von Erreichbarkeiten, Verkürzung von Reise- und Transportzeiten sowie die Verteilung von Verkehrsströmen erreichen. Es werden keine Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) oder Regionalplan erwartet.

Nach der Auswertung vorliegender Informationen erkennt die Raumordnungsbehörde keine grundsätzlich negativen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
<p>Es wird im ROV darauf hingewiesen, dass ein straßengebundener Abtransport von Aushubmassen erhebliche negative Konsequenzen für die örtliche Bevölkerung hinsichtlich Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Mobilität hätte. Um dies zu vermeiden, wird auf die Anregungen des Sächsischen Staatsministeriums für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft (SMEKUL) für einen schienenengebundenen Abtransport von Abraummassen hingewiesen.</p>	<p>Im Einzugsbereich des ZA und ERP besteht keine Option zur direkten Bahnanbindung.</p> <p>Die nächste Umschlagmöglichkeit Straße/Schiene – insbes. vom ZA – besteht in Pirna bzw. Heidenau. Die Zuwegung dorthin erfolgt über die BAB 17.</p> <p>Aus technologischen Gründen kann nur eine Teilmenge schienenengebunden ab Pirna/Heidenau abgefahren werden.</p> <p>Anzustreben ist ein möglichst hoher Eigenversorgungsgrad.</p>

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

	Zu prüfen ist die Verbringung des Tunnelausbruchs – ggf. auch untertägig – in umliegende Steinbrüche zu deren Verfüllung bzw. zur temporären Lagerung durch Schaffung von Sekundärrohstofflagerstätten
--	--

### 3.3. Verkehrsentwicklung

Die Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag zielt darauf ab, die Erreichbarkeiten innerhalb der Korridore des transeuropäischen Netzes (TEN-V) zwischen Nord- und Ostseehäfen sowie den Wirtschaftsregionen in Südosteuropa zu verbessern. Die bestehende Eisenbahnstrecke durch das Elbtal ist an ihrer Leistungsgrenze angelangt und kann die zukünftig erwarteten Verkehrsmengen nicht bewältigen. Das Projekt hat einen überregionalen Fokus, und die Auswirkungen auf die lokale Verkehrsentwicklung konzentrieren sich vor allem auf die Verlagerung der Verkehrsströme aus dem Elbtal.

Die lokalen Eisenbahn- und Straßennetze sollen prognostisch nicht negativ beeinflusst werden, wobei bauzeitliche Einschränkungen die Verkehrsqualität vorübergehend beeinträchtigen könnten. Die gewählte Vorzugsvariante kreuzt das öffentliche Straßennetz im Endzustand nur einmal im Zuge der S 172 in Heidenau, wobei die konkrete Ausgestaltung dieser Querung erst in weiteren Planungsphasen festgelegt wird. Im Zuge der Bauherstellung wird jedoch das regionale und kommunale Straßennetz an verschiedenen Punkten berührt und verkehrlich belastet.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
LASuV betont die Notwendigkeit, den Umfang an Baustellentransporten minimal zu halten. Für zwingend erforderliche Baustellentransporte über die Bundes- und Staatsstraßen ist die bauliche Eignung der Straßenabschnitte zu prüfen.	Die Prüfung der baulichen Eignung des Straßen- und Wegenetzes für zwingend erforderliche Baustellentransporte hat im Zusammenhang mit dem Vorliegen bzw. der Bekanntgabe des Materialwirtschaftskonzeptes zu erfolgen.
Oberhalb von Variante B zwischen km 5,9 und 6,9 ist laut LASuV die Planung eines Autobahnrastplatzes vorgesehen.	
Zum Thema Straßenkreuzungen äußert das LASuV keine konkreten Bedenken, verweist jedoch auf notwendige Absprachen bei der Planung von Kreuzungsbauwerken.	Notwendige Absprachen bei der Planung von Kreuzungsbauwerken und -sicherungsmaßnahmen erfolgen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.
Zahlreiche Einwender kritisieren den Ausbauzustand des Verkehrsnetzes im Bereich der Nothaltestelle bei Börnersdorf für Katastrophenschutz und Rettungseinsätze.	
Die Stadt Heidenau prognostiziert eine deutliche Zunahme des Lkw-Verkehrs durch den erwarteten	Bisher ist kein Transport- und Materialwirtschaftskonzept für das Tunnelausbruchmaterial seitens der DB bekannt. Die deutliche Zunahme wird nur für einen längeren

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Materialtransport über die vielbefahrene S 172 und die Sachsenbrücke.	Zeitraum relevant, wenn ein Großteil des Tunnelausbruchmaterials per Bahn abtransportiert werden würde, da ein Umschlag Lkw/Bahn vsl. in Pirna oder Heidenau erfolgen müsste. Die Sachsenbrücke ist davon aber nicht betroffen.
Die Stadt Heidenau regt die Entwicklung eines Fußgängerüberwegs in der späteren Detailplanung an.	Hierbei handelt es sich um eine Anregung für das Planfeststellungsverfahren.
Das LRA SOE hinterfragt, ob die Neubaustrecke tatsächlich zu einer Entlastung der Bestandsstrecke im Elbtal führen kann, insbesondere im Hinblick auf den erwarteten Anstieg des Schwerverkehrs in Richtung Tschechische Republik.	Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke wird zu einer signifikanten Abnahme des Schwerverkehrs auf der Elbtalstrecke führen, so dass ein Großteil des Schwerverkehrs aus dem Elbtal verlagert wird. Aufgrund der Tunnelgradienten ist es möglich, auch schwere Züge über die NBS zu fahren. Zudem verkürzt sich die Strecke zwischen Dresden und Prag um ca. 50 km.
Das LRA betont die Wichtigkeit, das Schutzgut Mensch in den Überlegungen einzubeziehen.	Die gewählte Vorzugsvariante eines Volltunnels gewährleistet in verschiedenen Belangen positive Aspekte hinsichtlich des genannten Schutzgutes.

Die Stellungnahmen decken verschiedene Aspekte ab, darunter Baustellentransporte, Autobahnrastplätze, Nothaltestellen, Verkehrsauswirkungen und die Notwendigkeit von Fußgängerquerungen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit nach weiteren Untersuchungen und Erklärungen. Die Untersuchungen sollen sich dabei auf Lage, Anbindung und Ausgestaltung der Nothalte bzw. des Evakuierungs- und Rettungspunktes sowie der Lage und verkehrlichen Anbindung des Zwischenangriffs der gewählten Volltunnelvariante konzentrieren.

Darüber hinaus werden Aussagen bzw. Ableitungen aus einem Materialwirtschaftskonzept benötigt, aus denen Transportmodi, -relationen und verkehrliche Belastungen während der Bauzeit hervorgehen. Benötigt wird also eine belastbare Aussage, wieviel und auf welche Art und Weise bzw. wohin das Tunnelausbruchmaterial transportiert werden soll. Ein Transport per Bahn ist zwar grundsätzlich möglich, bedeutet für die Region um den ZA aber eine hohe Verkehrsbelastung, da eine Bahnverladung vsl. nur nördlich des Zwischenangriffs in Pirna oder Heidenau erfolgen kann. Dahingehend wird als wesentlich vorteilhafter angesehen, ein hohes Maß an Wiederverwertung anzustreben und für die verbleibenden Mengen Lagerstätten im Umkreis des Zwischenangriffs, welche zum Teil auch mit Förderbändern oder Seilbahnen und ggf. auch untertägig erreicht werden können, zu bevorzugen.

Auf die verkehrlich-raumordnerischen Auswirkungen des ERP wird weiter unten eingegangen. Diese Baustelle bedeutet aber ebenfalls verkehrliche Zusatzbelastungen und in der vorliegenden Version vsl. auch nachteilige Auswirkungen im Zusammenhang mit der Materialbewirtschaftung.

### 3.4. Ökologisches Verbundsystem, Arten- und Biotopschutz

**Maßgabe 2:** *Beeinträchtigungen der Vorranggebiete Arten- und Biotopschutz sind auszuschließen.*

Im Gutachten zur Bewertung der Auswirkungen auf den Gebiets- und Artenschutz im Rahmen der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie werden die möglichen Folgen des Vorhabens auf NATURA-2000-Gebiete und den Arten- und Biotopschutz beschrieben. Die Raumordnungsuntersuchung stützt sich bei der Bewertung raumbedeutsamer Auswirkungen auf das Gutachten und präsentiert dieses variantenbezogen. Im Bereich der Bestandsstrecke in Heidenau zeigen die Varianten keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich der Auswirkungen

## Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

auf das ökologische Verbundsystem und den Arten- und Biotopschutz unter raumordnerischen Gesichtspunkten. Der Einschnitt in den Elbhang für den Tunnelportalbau in Heidenau-Großsedlitz führt zu dauerhaften und baubedingten Beeinträchtigungen angrenzender FFH-Lebensraumtypen.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
Alle Varianten führen zu einem teilweisen Verlust des naturnah bewaldeten Elbhanges, doch Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen im FFH-Gebiet "Barockgarten Großsedlitz" werden als gering eingeschätzt. Südlich des Tunnelportals Heidenau-Großsedlitz zeigen sich unterschiedliche Auswirkungen auf das Ökologische Verbundsystem, den Arten- und Biotopschutz. Varianten A, B, C unterfahren das VRG Arten- und Biotopschutz südwestlich von Zuschendorf in 20 m Tiefe, was zu hydrologischen Veränderungen führen kann.	Entsprechende hydrogeologische Untersuchungen sowie ein baubegleitendes Monitoring sind erforderlich.
Der Rettungsplatz an der Nothaltestelle bei Börnersdorf wird im LSG Unteres Osterzgebirge liegen, was als mittlerer Konflikt bewertet wird.	Gilt ebenfalls für den nunmehr in Göppersdorf geplanten Rettungsplatz.
Im Bereich des Tunnels Heidenau-Großsedlitz treten Konflikte aufgrund von baubedingten Beeinträchtigungen an angrenzenden Lebensräumen des FFH-Gebiets 173 auf.	Weiterhin relevant.
Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH (SBG gGmbH): Favorisierung der Volltunnelvarianten A, B und C unter der Bedingung der Unversehrtheit der Wasserhaltung des Barockgartens Großsedlitz und seines Elbhangumfeldes. Bedenken hinsichtlich der Wasserversorgung des Barockgartens Großsedlitz bei offener Tunnelbauweise.	Entsprechende hydrogeologische Untersuchungen sowie ein baubegleitendes Monitoring sind erforderlich.
Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG): Befürchtung erheblicher Beeinträchtigungen von Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz, FFH-Gebieten und Landschaftsschutzgebieten sowie auf bestehende Biotopnetzungen.	Beeinträchtigungen von Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz, FFH-Gebieten und Landschaftsschutzgebieten sowie bestehende Biotopnetzungen sind in weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen. Den Schwerpunkt bilden die Bereiche des nördlichen Tunnelportals, des Zwischenangriffs sowie des Evakuierungs- und Rettungspunktes.
Die Grüne Liga weist auf die hohe Dichte an Schutzgebieten und Vorkommen gefährdeter Arten hin und das LfULG sorgt sich um erhebliche Beeinträchtigungen von Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz, FFH-Gebieten, Landschaftsschutzgebieten und bestehende Biotopnetzungen.	Die genannten Beeinträchtigungen beziehen sich auf den nördlichen Ausbindepunkt, den Zwischenangriff sowie den Evakuierungs- und Rettungspunkt.
Landesamt für Denkmalpflege Sachsen (LfD): Keine spezifischen Aussagen zum ökologischen Verbundsystem, aber allgemeine Präferenz für die Volltunnelvarianten A, B und C.	Die gewählte Vorzugsvariante befindet sich im Korridorbereich der Volltunnelvarianten A, B und C.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Die genannten Stellen äußern unterschiedliche Präferenzen für die Varianten A, B, C im Vergleich zu den Teiltunnel-Varianten D, E, F und G. Dabei spielen Aspekte des ökologischen Verbundsystems, der Wasserversorgung des Barockgartens, die Beeinträchtigungen von Schutzgebieten sowie Fledermausquartiere eine entscheidende Rolle.

Hinsichtlich des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020<sup>8</sup> können bei der weiteren Planung Konflikte mit Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz außerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 entstehen.

Die Belange des Arten- und Biotopschutzes sowie des Wasserschutzes sind im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Das gilt insbesondere für den Elbhang am nördlichen Tunnelportal sowie das östliche Umfeld des Barockgarten Großsedlitz, aber möglicherweise auch für die Hangwaldflächen nahe dem Zwischenzugang im Seidewitztal.

### 3.5. Kulturlandschaft

**Maßgabe 3:** *Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“ sind auszuschließen.*

In der Raumordnungsuntersuchung Teil C der Verfahrensunterlagen zum Raumordnungsverfahren werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erfordernisse der Raumordnung im Bereich des Kulturlandschaftsschutzes beschrieben und bewertet. Die Betrachtungen beziehen siedlungstypische Ortsrandlagen mit Sichtbereichen und Sichtpunkten, landschaftsprägende Erhebungen, den sichtexponierten Elbtalbereich und Sichtpunkte, typische Elemente der historisch gewachsenen Kulturlandschaft, Gebiete mit hohem landschaftsästhetischen Wert und Kulturdenkmale mit ein.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
Das Landesamt für Denkmalpflege (LfD) und die SBG gGmbH bevorzugen die unterirdischen Varianten A, B und C, da sie der Ansicht sind, dass diese den Erhalt der Sichtachsen im Bereich des Kulturlandschaftsraumes Barockgarten Großsedlitz – Schloss Weesenstein besser bewahren.	Die gewählte Vorzugsvariante befindet sich innerhalb des Korridorbereichs der Varianten A, B und C. Die Sichtachsen werden gewahrt.
Das LfD fordert digitale Geländemodelle und ein geologisches Gutachten für den Bereich Barockgarten, insbesondere für dessen natürliche Wasserversorgung und unterirdische Bauwerke.	Entsprechende hydrogeologische Untersuchungen sowie ein baubegleitendes Monitoring sind erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass im Kontext der digitalen Planung entsprechend genaue digitale Geländemodelle vorliegen bzw. verfügbar werden.
Die SBG gGmbH mahnt hydrogeologische Untersuchungen an, da sie auf die dramatische Wasserknappheit im Barockgarten Großsedlitz hinweist.	s. o.

<sup>8</sup> Mit Normenkontrollurteil des OVG Bautzen vom 11.05.2023 (Az. 1 C 72/20) wurden die Vorrang- und Eignungsgebiete Windenergienutzung des Regionalplans 2020 für unwirksam erklärt. Vom Urteil betroffen ist damit das Kapitel 5.1.1 Windenergienutzung in seiner Gesamtheit. Das Urteil ist rechtskräftig. ([https://rpv-elbtalosterz.de/wp-content/uploads/bekanntm/Bekanntmachung\\_Urteil\\_1C72\\_20\\_bf.pdf](https://rpv-elbtalosterz.de/wp-content/uploads/bekanntm/Bekanntmachung_Urteil_1C72_20_bf.pdf))

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

LfD und SBGg GmbH betonen, dass die Varianten A, B und C den Erhalt des Landschaftsraums zwischen dem Barockgarten und Schloss Weesenstein am besten gewährleisten.	Die gewählte Vorzugsvariante befindet sich innerhalb des Korridorbereichs der Varianten A, B und C. Der Landschaftsraum wird erhalten.
Nach dem Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020 gilt das Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz "Barockgarten Großsedlitz" innerhalb des Vorbehaltsgebiets Eisenbahn eb01 nur als Grundsatz der Raumordnung. Konflikte mit den außerhalb des Vorbehaltsgebiets liegenden Teilen des Vorranggebiets Kulturlandschaftsschutz sollen vermieden werden.	Die gewählte Vorzugsvariante befindet sich innerhalb des Korridorbereichs der Varianten A, B und C. Konflikte mit den außerhalb des Vorbehaltsgebiets eb01 liegenden Teilen des Vorranggebiets Kulturlandschaftsschutz sind zu vermeiden.
Die Maßgabe 3 zielt darauf ab, insbesondere Konflikte mit dem Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz "Barockgarten Großsedlitz" zu vermeiden. Dabei spielen Sichtachsen, Lärm und die hydrologische Situation eine entscheidende Rolle. Um Beeinträchtigungen der Wasserversorgung des Barockgartens auszuschließen, wird eine gutachterliche Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf die hydrologische Situation im Vorranggebiet als notwendig erachtet. Es sollen Möglichkeiten geprüft werden, die hydrologische Situation des Barockgartens im Zuge des Bauvorhabens zu verbessern.	Entsprechende hydrogeologische Untersuchungen sowie ein baubegleitendes Monitoring sind erforderlich.
Der Regionale Planungsverband weist auf mögliche Konflikte mit dem VRG Kulturlandschaftsschutz "Barockgarten Großsedlitz" außerhalb des VBG Eisenbahnkorridors eb01 hin. Obwohl keine Variante das Parkensemble direkt berührt, könnte der Tunnelbau die hydrologischen Verhältnisse und somit den Baumbestand beeinflussen, was zu einem Zielkonflikt führen könnte.	Die gewählte Vorzugsvariante befindet sich innerhalb des Korridorbereichs der Varianten A, B und C. Konflikte mit den außerhalb des Vorbehaltsgebiets eb01 liegenden Teilen des Vorranggebiets Kulturlandschaftsschutz sollen vermieden werden.  Entsprechende hydrogeologische Untersuchungen sowie ein baubegleitendes Monitoring sind erforderlich.

Der Barockgarten Großsedlitz stellt ein einzigartiges Kulturgut in der Region dar. Er befindet sich in der unmittelbaren Nähe des nördlichen Tunnelportals. Oberirdische Belange (z. B. Baumaßnahmen) betreffen in diesem Zusammenhang die gewählte Volltunnelvariante nicht bzw. nicht im relevanten Ausmaß. Von besonderer Bedeutung sind aber die zu untersuchenden hydrologischen Auswirkungen des Tunnelbaus auf den Barockgarten und das VRG Kulturland. Diese sollten durch frühzeitige Erkundungen, ein mehrjähriges Beobachtungsprogramm und darauf aufbauend fachliche Darlegungen in hydrogeologischen Gutachten dargelegt werden. Bei Bedarf sind auch zeitgerecht Konzepte für etwaige Kompensationsmaßnahmen zu erstellen.

### 3.6. Boden und Landwirtschaft

Das Gebiet von Heidenau und Pirna weist eine hohe, geologisch bedingte Grundwassergefährdung auf. Der geologische Untergrund bedingt in Verbindung mit den zahlreichen Fließgewässern die Herausbildung unterschiedlicher Böden und differierender Grundwasserverhältnisse. Aus den Unterlagen zur Raumordnerischen

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Beurteilung geht hervor, dass sich Variante B negativ auf Gebiete mit geologisch bedingter Grundwassergefährdung südlich von Pirna bis zur Grenze zu Tschechien auswirken könnte.<sup>9</sup> In Bezug auf die Bodenverhältnisse wird in den Unterlagen darauf verwiesen, dass der Untersuchungsraum eine hohe Diversität an Böden und inhomogenen Grundwasserverhältnissen aufgrund der ausgeprägten Topografie und zahlreicher Fließgewässer aufweist. Charakteristisch sind Böden im Elbtal und im Erzgebirgsvorland, die nur eine geringe Schutzfunktion aufweisen. Im Untersuchungsraum dominieren Gebiete mit geologisch bedingter hoher Grundwassergefährdung. Gebiete mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels verstärken die Gefährdungslage in Richtung Bad Gottleuba-Berggießhübel.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
<p>LfULG befürwortet grundsätzlich eine Volltunnelvariante aus landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Sicht. Beruft sich auf § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, der vorschreibt, dass Böden mit hoher bis sehr hoher Bodenfruchtbarkeit so gering wie möglich in Anspruch genommen werden sollten.</p>	<p>Die gewählte Vorzugsvariante befindet sich innerhalb des Korridorbereichs der Varianten A, B und C. Böden mit hoher bis sehr hoher Bodenfruchtbarkeit werden daher während der Bauphase und nach Inbetriebnahme im Vergleich zu teiloffenen Varianten nur in geringerem Umfang in Anspruch genommen.</p> <p>Jedoch ist unklar, inwieweit noch weitere Flächen für Materialzwischenlagerung, -aufbereitung und -logistik benötigt werden, die auf Böden mit hoher bis sehr hoher Bodenfruchtbarkeit zu liegen kommen. Hier wäre Klarheit durch ein noch vorzulegendes Materialbewirtschaftungskonzept herzustellen.</p>
<p>Obere Abfall- und Bodenschutzbehörde: Verweist auf Gebiete mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels, Wasserrückhaltungsgebiete, Gebiete mit anthropogen bedingter Boden- und/oder Grundwasserkontamination sowie Altdeponien.</p>	<p>Bisher sind geologische Untersuchungen zu den angeführten Punkten nicht bekannt. Diese Aspekte sind im weiteren Planungsablauf zu berücksichtigen.</p> <p>Von besonderer Bedeutung sind die zu untersuchenden hydrogeologischen Aus- und Wechselwirkungen des Tunnelbaus. Diese sollten durch frühzeitige Erkundungen, ein mehrjähriges Beobachtungsprogramm und darauf aufbauend fachliche Darlegungen in hydrogeologischen Gutachten dargelegt werden.</p>

Unter raumordnerischen Gesichtspunkten besteht die Notwendigkeit, sparsam mit Grund und Boden umzugehen, insbesondere mit landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die Vorzugsvariante ist aufgrund des weitgehend unterirdischen Verlaufs dahingehend vorteilhaft.

<sup>9</sup> Raumordnerische Beurteilung für das Vorhaben „Raumordnungsverfahren Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, Abschnitt Freistaat Sachsen, Dresden - Staatsgrenze (Ústí nad Labem)“, vgl. Kap. 5.6.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

### 3.7. Schutz der Allgemeinheit vor Lärm

**Maßgabe 6:** *Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.*

Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 6 Satz 6 des Raumordnungsgesetzes (ROG) wird als entscheidendes Kriterium im Raumordnungsverfahren betrachtet. Diesem Grundsatz wird mit der Maßgabe 6 Rechnung getragen. Die genaue Anwendung und Umsetzung dieser Maßgabe, die im Wesentlichen den Wortlaut des ROG wiedergibt, wirft Fragen auf, da die Kommentierungen zum Raumordnungsgesetz unterschiedliche Auffassungen enthalten.

Es gibt divergierende Ansichten darüber, ob der Grundsatz sich vorrangig an Verdichtungsräume richtet, wo viele Bewohner räumlich konzentriert von Lärm betroffen sind, oder ob bereits die Einhaltung der fachgesetzlich vorgeschriebenen Lärmwerte ausreichend ist. Trotz dieser Unterschiede wird weitgehend ein räumliches Trennungsgebot abgeleitet, das besagt, dass lärmintensive Nutzungen möglichst räumlich von lärmempfindlichen Nutzungen getrennt werden sollen.

Im Raumordnungsverfahren für das vorliegende Vorhaben werden differenzierte Bewertungen für die einzelnen Korridor-Varianten sowie für Abschnitte auf der Bestandsstrecke in Heidenau und südlich der Ausbindung aus der Bestandsstrecke Heidenau-Großsedlitz vorgenommen, um den Grundsatz der räumlichen Trennung zu berücksichtigen. Die Bestandsstrecke von Heidenau bis zum Ausbindepunkt Heidenau-Großsedlitz, die sich innerhalb eines nahezu geschlossenen Siedlungsbandes befindet, erfüllt den räumlichen Trennungsgrundsatz des Vorhabens Neubaustrecke nicht.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
<p>Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass das Neubauvorhaben bis zur räumlichen Trennung von der Bestandsstrecke gemeinsam mit den vorhandenen Gleisanlagen als gemeinsamer Verkehrsweg behandelt werden soll.</p> <p>Daher müssen bei der Planung des gesetzlich notwendigen Lärmschutzes nicht nur die Emissionen des Neubauvorhabens, sondern auch die von den parallel verlaufenden Bestandsgleisen berücksichtigt werden. Eine Verbesserung der Situation in Heidenau ist mit der Realisierung des Vorhabens zu erwarten.</p>	<p>Aus den Visualisierungen sind Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Abschnitt zwischen Dresden und dem Nordportal erkennbar. Dem in diesem Abschnitt zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommen ist entsprechend Rechnung zu tragen.</p> <p>Es ist zusätzlich zu prüfen, inwiefern ein vergleichbarer Lärmschutz im Bereich der Bestandsstrecke möglich ist.</p>

Aufgrund des Neubaus und der wesentlichen Änderung eines Teils der Bestandsstrecke ist gesetzlich vorgeschriebener Lärmschutz im Bereich von Heidenau bis zum Ausbindepunkt erforderlich.

Die Baustellenbereiche (Portale, ZA und ERP) stellen langjährige Emittenten während der Bauphase dar und es wären demgemäß entsprechende lärmtechnische sowie staubtechnische Untersuchungen für diese Bereiche angebracht.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

### 3.8. Gewässerschutz, Wasserversorgung und Hochwasserschutz

**Maßgabe 4:** *Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Wasserversorgung im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sind auszuschließen.*

**Maßgabe 5:** *In den Vorranggebieten Hochwasserschutz ist der ungehinderte Abfluss von Hochwasser zu gewährleisten.*

Die Raumordnungsuntersuchung (Teil C der Verfahrensunterlagen) benennt Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz mit diversen Funktionen, Hochwasserentstehungs- und Überschwemmungsgebiete sowie Standorte für Hochwasserrückhaltebecken (HRB). Die Talsperre Gottleuba und die Harthe sind als bedeutsame Vorranggebiete für Wasserressourcen identifiziert.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
Die Betroffenheiten für Hochwasserentstehungsgebiete im südlichen Untersuchungsraum durch die Nothaltestelle werden gering ausfallen, da alle Varianten hier im Tunnel verlaufen. Die Gebiete entlang der Elbe, Seidewitz, Bahre und Gottleuba sind nach Informationen des LfULG besonders von Hochwasserereignissen betroffen.	Die HRB Niederseidewitz, Liebstadt, Friedrichswalde-Ottendorf und die Talsperre Gottleuba werden als relevant für die Hochwasservorsorge betrachtet, letztere hat überregionale Bedeutung für die Wasserversorgung. Bisher sind keine zusätzlichen Gutachten bekannt und sollten zeitnah seitens des Vorhabenträgers erstellt bzw. vorgelegt werden.  Betreffend die Talsperre Gottleuba wird auch auf die Ausführungen in Punkt 4.1 verwiesen.
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (LRA SOE): Der geplante Bahntunnel durchquert das Trinkwasserschutzgebiet der Talsperre Gottleuba. Das LRA betont die Bedeutung, sicherzustellen, dass Bau und Betrieb des Tunnels keine schädlichen Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung haben. Kritik an der Verbringung von Aushubmassen in den Steinbruch Nentmannsdorf, der sich im Stauraum des geplanten HRB Niederseidewitz befindet.	Bisher sind keine Gutachten bekannt, welche die Querung des Trinkwasserschutzgebietes der Talsperre Gottleuba zum Inhalt haben. Mit Inkrafttreten der Verordnung über Einzugsgebiete von Entnahmestellen für die Trinkwassergewinnung in 2024 (Trinkwassereinzugsgebieteverordnung – TrinkwEGV) besteht eine Rechtsgrundlage hinsichtlich eines umfassenden Risikomanagements für die Trinkwasserversorgung. Für die Bewertung des gesamten grenzübergreifenden Trinkwassereinzugsgebietes der Gottleuba sind laut der neuen Verordnung auch Daten aus Tschechien für eine Risikokalkulation zu berücksichtigen.  Risiken bestehen zudem nicht nur für das Gebiet der Trinkwasserversorgung, sondern auch für das technische Bauwerk der Talsperre Gottleuba (siehe Punkt 4.1). Gleiches gilt für die ganzheitliche Betrachtung des Hochwasserschutzes und der im Einzugsbereich liegenden Hochwasserrückhaltebecken.
Sächsisches Ministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft (SMEKUL): Größerer	s. o.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Abstand des Tunnels zur Staumauer der Talsperre Gottleuba. Keine nachteiligen Folgen für den Vorrang Trinkwasserschutz erwartet, vorbehaltlich vertiefter hydrogeologischer Untersuchungen.	
Stadt Pirna: Bedenken bezüglich der Verfüllung des Steinbruchs Nentmannsdorf, die dem geplanten HRB Niederseidewitz entgegenstehen könnte.	s. o.

Von besonderer Bedeutung sind die zu untersuchenden hydrogeologischen Aus- und Wechselwirkungen des Tunnelbaus. Diese sollten durch frühzeitige Erkundungen, ein dem Baugeschehen vorausseilendes, langlaufendes Beobachtungsprogramm und darauf aufbauend fachliche Darlegungen in hydrogeologischen Gutachten dargelegt werden. Es bedarf im Zuge der Genehmigungsplanung einer hydrogeologischen Modellierung, die die Wechselwirkung zwischen dem Grundwasserkörper, der von oberflächennahem Grundwasser und Kluftgrundwasser gespeist wird, und dem Bauwerk abbildet. Derartige Aussagen liegen den Verfassern derzeit nicht vor.

Hydrogeologische Gutachten haben sich insbesondere mit besonders sensiblen Bereichen zu befassen. Die Talsperre Gottleuba betreffend wird auf Punkt 4.1 verwiesen. Mögliche Aus- und Wechselwirkungen des geplanten Volltunnels auf den Barockgarten Großsedlitz sind ebenso vertiefend zu untersuchen und darzulegen. Dieser Garten von historischer Bedeutung könnte durch den Tunnelbau und die damit verbundene Einflussnahme auf das hydrogeologische Regime beeinträchtigt werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt betrifft die Auswirkungen auf das Hochwasserschutzkonzept und die damit verbundenen Hochwasserrückhaltebecken im Korridor der Vorzugsvariante des Volltunnels. Ein detailliertes Gutachten wird notwendig sein, um die potenziellen Einflüsse auf den Hochwasserabfluss und das Hochwasserschutzsystem zu bewerten und sicherzustellen, dass die geplante Tunnelinfrastruktur (und deren Bau) keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersicherheit der Region hat. Erst damit kann auch beurteilt werden, ob eine Nutzung des Steinbruchs Nentmannsdorf bzw. eine Materialablagerung dort negativen Einfluss auf das Hochwassergeschehen hätte.

Insgesamt unterstreicht die Notwendigkeit dieser Gutachten die Bedeutung einer umfassenden und detaillierten Prüfung aller potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf sensible Umwelt- und Infrastrukturkomponenten. Dies ist entscheidend, um eine raumverträgliche und nachhaltige Umsetzung der Eisenbahn-Neubaustrecke zu gewährleisten und mögliche Risiken für Trinkwasser, historische Gärten, Kunstbauten und Hochwasserschutzinfrastruktur zu minimieren. Dafür sind aber auch spezifische Erkundungs- und Beobachtungsprogramme zu erstellen, die – zum Ausgleich natürlicher Schwankungen – eine Dauer von mehreren Jahren im Vorlauf umfassen sollten. Bei Bedarf sind auch zeitgerecht Konzepte für etwaige Kompensationsmaßnahmen zu erstellen. Unterlagen und Aussagen zu diesen Themenkreisen in Bezug auf die Vorzugsvariante liegen den Verfassern derzeit nicht vor.

### 3.9. Siedlungsklima

Im Untersuchungsraum wurden südlich von Pirna verschiedene Gebiete identifiziert, die für die Entstehung von Frisch- und Kaltluft relevant sind. Diese Gebiete liegen vorwiegend in topographisch exponierten, ländlichen Bereichen, von denen die Luft hangabwärts abfließen kann. Die Untersuchung konzentrierte sich auf oberirdische Varianten D, E, F und G, während Volltunnelvarianten A, B und C keine Auswirkungen auf siedlungsklimatisch relevante Flächen hatten.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
Die Untersuchung bezieht sich nur auf die teilweise oberirdischen Varianten D, E, F und G, da die Volltunnelvarianten A, B und C die Täler im Tunnel unterqueren und keinen Einfluss auf siedlungsklimatisch relevante Flächen haben.	Die gewählte Vorzugsvariante befindet sich innerhalb des Korridorbereichs der Varianten A, B und C.  Belange des Siedlungsschutzes, insbesondere hinsichtlich Staubverfrachtung und kleinklimatische Veränderungen, können jedoch im Bereich des Zwischenangriffs für Niederseidewitz Bedeutung haben.

### 3.10. Waldschutz

Die Gutachter von I&U betrachten beim Waldschutz analog zum Belang Landwirtschaft nur die oberirdischen Streckenabschnitte. Unter der Annahme, dass Konflikte durch im Tunnel geführte Streckenabschnitte auf die Kriterien Waldschutz und Waldmehring nicht zu erwarten sind, fassen sie ihre Bewertungen vorbehaltlich noch ausstehender hydrogeologischer Untersuchungen zusammen.

Im Planungsraum befinden sich größere zusammenhängende Waldflächen vor allem im Südosten bei Bad Gottleuba-Berggießhübel, während kleinere Waldflächen entlang von Flüssen und Bächen, in Tälern sowie an Berghängen zu finden sind. Alle Varianten greifen in die Flächen des VRG Waldschutz am Elbhang neben der S 172 unweit des Bahnhofs Heidenau-Großsedlitz ein. Die Gutachter bewerten diese Eingriffe in Flächen mit den Funktionen "Bodenschutzwald" und "Wald mit besonderer regionaler Klimaschutzfunktion" als geringen Konflikt.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
Staatsbetrieb Sachsenforst (SBS): Alle Varianten betreffen den Eintritt in den Elbhang, wo Bodenschutzwald und Wald mit besonderer regionaler Klimaschutzfunktion vorkommen. Wald im FFH-Gebiet 173 und im LSG Großsedlitzer Elbhänge und Hochflächen kann betroffen sein. Umsetzung der Volltunnelvarianten hat den geringsten Waldflächenbedarf.	Die Vorzugsvariante (wie alle Volltunnelvarianten) löst nur eine geringe Betroffenheit von Waldflächen aus. Entsprechende Maßnahmen sind im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.
Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (LRA SOE): Varianten A, B und C haben sehr geringe Betroffenheit von Waldflächen, empfiehlt, sie genauer zu untersuchen und als optimierte Volltunnelvariante weiterzuentwickeln.	s. o.

Bei den Volltunnel-Varianten gibt es nur Berührungen mit den Erfordernissen des Waldschutzes beim Bau des Nordportals des Basistunnels am Elbhang.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

### 3.11. Bergbau und Rohstoffsicherung

**Maßgabe 1:** *Beeinträchtigungen der Vorranggebiete Rohstoffabbau sind auszuschließen.*

Die Eisenbahn-Neubaustrecke von Dresden nach Prag plant, verschiedene Rohstoffabbau- und Rohstoffsicherungsgebiete (RA und VRG) zu unterqueren. Im Rahmen des ROV wurden dabei folgende Vorranggebiete berücksichtigt:

- RA59 SOE Sandstein nördlich Großcotta/Lohmgrund I (2 Teilflächen) 23 ha
- RA60 SOE Sandstein nördlich Großcotta/Lohmgrund II 3 ha
- RA61 SOE Sandstein südwestlich Pirna-Neundorf 6 ha
- RA62 SOE Sandstein westlich Reinhardtsdorf 10 ha
- RA63 SOE Amphibolit-Hornblendegesteine (Metabasite) nördlich Nentmannsdorf 19 ha
- RA64 SOE Amphibolit-Hornblendegesteine (Metabasite) nördlich Friedrichswalde 36 ha
- RA65 SOE Kalkstein Borna-Gersdorf/nördlich Borna 28 ha

Im Fokus stehen hierbei die Volltunnelvarianten B und C, wobei die Auswirkungen auf die genannten Gebiete je nach Variante und Standort variieren.

Die Detailplanung soll Maßnahmen zur Konfliktminderung erarbeiten, und es wird betont, dass die Auswirkungen des Abbaugebiets auf den Bahntunnel in der Planung berücksichtigt werden müssen. Es wird darauf hingewiesen, dass in einigen Fällen trotz möglicher Minderungsmaßnahmen Konflikte nicht vollständig ausgeschlossen werden können.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
<p>Variante B: Das LfULG äußert Bedenken gegen den Verlauf von Variante B durch das Vorranggebiet für Rohstoffabbau RA63. Es macht rohstoffgeologische Bedenken geltend und betont die gut erkundete Lagerstätte zwischen dem Festgesteinstagebau Nentmannsdorf und der BAB A 17.</p> <p>Variante C: Das LfULG äußert erhebliche Bedenken gegen Variante C im Bereich des Festgesteinstagebaus Friedrichswalde-Ottendorf. Es weist darauf hin, dass Variante C den Geltungsbereich dieses Tagebaus unterfährt oder schneidet, was zu Einschränkungen führen könnte.</p> <p>ProStein GmbH &amp; Co. KG betreibt die Steinbrüche Friedrichswalde-Ottendorf und Nentmannsdorf und u. a. hält die Volltunnel-Varianten B und C für nicht tragbar. Es äußert Bedenken hinsichtlich der Beeinträchtigung des Gesteinsabbaus und der Unmöglichkeit von Sprengarbeiten. Gleiche Bedenken äußert des OBA (Oberbergamt).</p>	<p>Die gewählte Vorzugsvariante berührt das Einzugsgebiet des Tagebaus Nentmannsdorf RA63. Er ist planfestgestellt bis 31.12.2024. Derzeit erfolgt eine Teil-Verfüllung mit bergbaufremden Materialien. Die Landestalsperrenverwaltung plant ein Hochwasserrückhaltebecken im Verfüllbereich.</p> <p>In südöstlicher Richtung, in Richtung BAB 17 sowie der Trasse der Vorzugsvariante, ist ein weiterer Aufschluss mit einer Abbaufäche von ca. 13 ha, über 7 Sohlen von +250 m NHN bis auf +155 m NHN (laut aktuellem Planfeststellungsbeschluss) geplant.</p> <p>Der Tagebau Friedrichswalde-Ottendorf RA64 stellt ein bis zum 31.12.2070 planfestgestelltes Vorhaben mit einer Gesamtfläche von 50,1 ha dar. Die genehmigte Abbauteufe beträgt +181 m NHN über 5 Sohlen (90 m Abbautiefe). Derzeit wird die 4. Sohle bei +199 m NHN aufgefahren.</p> <p>Der Hauptbetriebsplan (HBP) wird zum Aufschluss der 5. Sohle bis +181 m NHN und mit Abbau in Richtung Westen erweitert.</p> <p>Zugleich soll der Rahmenbetriebsplan (RBP) mit einem Planänderungsverfahren zur Verteufung des Tagebaus um 2 Sohlen bis auf +145 m NHN (Gesamttiefe 126 m) erweitert werden.</p>

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Die Stellungnahmen zeigen, dass es in Bezug auf Rohstoffabbau und Rohstoffsicherungsgebiete erhebliche Berührungspunkte und Bedenken gibt, insbesondere bei den Varianten B und C. Diese Bedenken beziehen sich auf potenzielle Einschränkungen oder Gefährdungen von bestehenden Bergbauaktivitäten und Lagerstätten. Es wird betont, dass in der Detailplanung Lösungen zur Minimierung der Konflikte gefunden werden müssen. Bisher nicht berücksichtigt sind Auswirkungen durch Altbergbaugebiete.

Das Vorhaben berührt mehrere Vorranggebiete für den Rohstoffabbau, darunter RA63 (nördlich Nentmannsdorf), RA64 (nördlich Friedrichswalde) und RA65 (nördlich Borna). Bei Inkrafttreten des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020 gelten die Vorranggebiete auch für den im RP2020 festgelegten Vorbehaltskorridor eb01.

Für die Vorranggebiete RA63 (nördlich Nentmannsdorf), RA65 (nördlich Borna) und RA64 (nördlich Friedrichswalde) verweist die Raumordnungsbehörde darauf, im Sinne von § 124 Abs. 1 BBergG eine gegenseitige Rücksichtnahme vorzusehen. Die Behörde geht davon aus, dass Konfliktvermeidung durch Unterfahrung oder Umfahrung möglich ist, und plant Abstimmungen mit Bergbau-Betreibern und zuständigen Behörden. Falls Konflikte nicht vermeidbar sind, greift § 124 Abs. 3 BBergG, der die Priorität der öffentlichen Verkehrsanlage vor der Bodenschätzung regelt, es sei denn, das öffentliche Interesse an der Bodenschätzung überwiegt. Es ist zu beachten, dass Bodenschätze ihrer Natur nach ortsgebunden sind, wohingegen Infrastrukturvorhaben verlegt werden können.

Im Rahmen des ROV sind im Bereich des Bergbaus und der Rohstoffsicherung etliche Konfliktpunkte aufgetreten, die eine vertiefte Analyse erfordern. Um eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu schaffen und potenzielle Auswirkungen auf die betreffenden Gebiete zu klären, ist es unabdingbar, weitere Untersuchungen und Gutachten durchzuführen. Insbesondere die Wechselwirkungen zwischen der Vorzugsvariante des Volltunnels und den bestehenden Bergbauaktivitäten müssen im Detail betrachtet werden. Dabei sollten sowohl technische als auch geologische Aspekte Berücksichtigung finden, um mögliche Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Konfliktvermeidung oder -minderung zu entwickeln. Dabei sollten insbesondere die Vorranggebiete für den Rohstoffabbau sowie die Auswirkungen auf bereits bestehende Bergbauaktivitäten sowie Altbergbaugebiete in den Fokus genommen werden.

Des Weiteren ist ein schlüssiges Materialbewirtschaftungskonzept zu Grunde zu legen, das auch die Aspekte der Materialaufbereitung und der Rohstoffsicherung berücksichtigt.

### 3.12. Technische Infrastruktur

Das Vorrang- und Eignungsgebiet für die Windenergienutzung Wi09 Breitenau südöstlich von Börnersdorf wird von den Varianten A, B und C berührt. Die Gutachter I&U bewerten dies als mittleren Konflikt, insbesondere in Bezug auf die vorgesehene oberirdische Infrastruktur der Nothaltestelle Börnersdorf.

Bad Gottleuba-Berggießhübel beherbergt ein seismologisches Observatorium des Instituts für Geophysik und Geoinformatik der Technischen Universität Bergakademie Freiberg. Es besteht die Möglichkeit, dass vor allem die Varianten B bis C das Observatorium beeinflussen könnten.

Die Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit ergab keine zusätzlichen Hinweise zur technischen Infrastruktur. Die Raumordnungsbehörde stimmt der Einschätzung zu, dass aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme und baulichen Flexibilität in der Anordnung der Anlagen nur ein geringes Konfliktpotenzial für die notwendige oberirdische Infrastruktur der Nothaltestelle besteht.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
Das Vorrang-/Eignungsgebiet für die Windenergienutzung Wi09 Breitenau südöstlich von Börnersdorf ist betroffen.	Zurzeit wird ein Bebauungsplan „Windfeld Börnersdorf“ erstellt. Aus der geografischen Darstellung des Vorrang-/Eignungsgebiets geht hervor, dass es keine bzw. geringe oberirdischen Konflikte mit der Vorzugsvariante des Volltunnels geben wird.

### 3.13. Baustelleneinrichtungsflächen

Die Raumordnungsuntersuchung widmet sich im Kapitel 9 des Teils C den Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und deren raumordnerischen Konflikten. Diese BE-Flächen dienen als Standorte für Baustelleneinrichtungen, Maschinen, Unterkünfte für Bauarbeiter, Aufbereitungsanlagen und Zwischenlagerstätten für Materialien. Es wird zwischen temporären und permanenten BE-Flächen unterschieden. Die temporären BE-Flächen werden weiter unterteilt in solche, die keinen direkten Raumbezug zur Baustelle erfordern, wie Unterkünfte für Bauarbeiter, und solche, die für die Tübbing-Fertigung direkt vor Ort benötigt werden. Während temporäre BE-Flächen durch räumliche Verschiebung konfliktfrei angeordnet werden können, erfordern permanente BE-Flächen geeignete Maßnahmen zur Konfliktlösung in der nachfolgenden Detailplanung. Die Analyse berücksichtigt die im aktuellen Planungsstand vorgesehenen temporären und permanenten BE-Flächen, die für den Tunnel in offener Bauweise genutzt und später überdeckt, verfüllt und rekultiviert werden sollen.

Raumordnerische Beurteilung 2020	Vorzugsvariante 2024
LASuV und SMEKUL fordern die Minimierung des Befahrens von Bundes- und Staatsstraßen mit Baustellenfahrzeugen. Stadt Heidenau befürchtet eine Zunahme von Baustellenverkehr und Immissionen aufgrund der Zwischenlagerung des Erdaushubs und der Baustelleneinrichtung für den Tunnelbau.	Die Thematik berührt das Materialwirtschaftskonzept und ist dort bereits näher ausgeführt.
LRA SOE fordert die Untersuchung der Auswirkungen auf erosionsgefährdete Abflussbahnen.	Einer Erosionsgefahr wäre durch geeignete bauliche Maßnahmen im Zuge der weiteren Planungen entgegenzuwirken.
Stadt Pirna teilt mit, dass BE-Fläche 2 an der S 172 nicht zur Verfügung steht, und BE-Fläche für die Talbrücke beeinflusst das interkommunale Planungsvorhaben IPO.	Hier wird weiterhin Klärungsbedarf gesehen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es aktuell im Bereich Raumansprüche konkurrierende Maßnahmen gibt, zum Beispiel das Projekt Industriepark Oberelbe (IPO). Abstimmungsgespräche zwischen der Landesdirektion Sachsen, der DB und dem Zweckverband Industriepark Oberelbe wurden eingeleitet, um eine gegenseitige planerische Rücksichtnahme zu fördern. Diese Gespräche haben ergeben, dass die Volltunnel-Varianten die geringsten Konflikte mit dem IPO aufweisen, da sie am tiefsten unterhalb des IPO geführt werden.

### 3.14. Zusammenfassung

Die Raumordnungsbehörde hat im Rahmen der Prüfung des Vorhabens "Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag, Abschnitt Sachsen; Dresden – Staatsgrenze (Ústí nad Labem)" die Korridor-Varianten A, B und C im Vergleich zu den teilweise offenen Varianten D, E, F und G bevorzugt. Die Volltunnel-Varianten A, B und C zeigen im Gesamtbild ein geringeres Konfliktpotenzial als die teilweise offenen Varianten. Für die Volltunnel-Varianten A, B und C sprechen mehrere positive Aspekte:

- Geringeres Konfliktpotenzial: Im Vergleich zu den teilweise offenen Varianten weisen die Volltunnel-Varianten weniger Konflikte in Bezug auf Umweltschutz, Lärm und Raumnutzung auf.
- Schutz sensibler Ökosysteme: Die Volltunnel-Varianten minimieren Eingriffe in ökologisch sensible Gebiete, insbesondere im Bereich der Überquerung von Gewässern und schutzwürdigen Landschaften.
- Langfristige Raumordnungsziele: Die Volltunnel-Varianten werden als besser geeignet betrachtet, um langfristige Raumordnungsziele wie den Schutz von Naturräumen und die Eingliederung in bestehende Planungen zu unterstützen.
- Günstigere Lärmsituation: Trotz gewisser Lärmbelastungen durch den Bau von Überholbahnhöfen im Zulauf zum Tunnel wird erwartet, dass die Volltunnel-Varianten insgesamt eine günstigere Lärmsituation bieten als die teilweise offenen Varianten.

Trotz dieser Vorteile – die auch bei der vorgelegten Vorzugsvariante gegeben sind – sind weitere detaillierte Untersuchungen und Planungen in verschiedenen Fachbereichen notwendig, um einen optimalen Trassenverlauf und eine raumverträgliche Umsetzung der Volltunnel-Varianten sicherzustellen. Dabei müssen insbesondere geologische, hydrogeologische und bauwirtschaftliche bzw. bauplanerische Aspekte berücksichtigt werden. Die Raumordnungsbehörde bestätigt die Raumverträglichkeit für die Volltunnel-Varianten A, B und C unter bestimmten Maßgaben, die in den weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen sind. Neuralgische Punkte mit Konfliktpotenzial sind:

- Gebiet zwischen dem Barockgarten Großsedlitz und der Trasse der Vorzugsvariante
- Gebiet der Unterquerung des Trinkwassereinzugsgebietes der Talsperre Gottleuba sowie der Gottleuba
- Gebiet um den Zwischenangriff und die Tagebaue Nentmannsdorf und Friedrichswalde
- Gebiet zwischen dem geplanten Evakuierungs- und Rettungspunkt und der geplanten Autobahnrastanlage Göppersdorf

Die vorgestellte Vorzugsvariante entspricht grundsätzlich positiv diesen Aspekten, die Notwendigkeit vertiefender Untersuchungen und Planungen für die vorgestellte Vorzugsvariante in verschiedenen Aspekten bleibt jedoch weiterhin aufrechterhalten.

## 4. Vertiefende Einzelbetrachtungen

### 4.1. Talsperre Gottleuba

#### 4.1.1. Sperrbauwerk

Die Talsperre Gottleuba bildet den Kern des seit den 1950er Jahren errichteten Systems von Hochwasserschutzanlagen im Flusssystem der Gottleuba. Sie selbst wurde in den 1960/70er Jahren errichtet. Neben dem Hochwasserschutz dient sie der Trinkwasserversorgung für den Raum Pirna und in geringem Maße der Stromerzeugung. Die Staumauer der Talsperre Gottleuba hat eine Höhe von bis zu 65 m und ist eine gerade Gewichtsstaumauer aus Beton. Am Zulauf besitzt die Talsperre eine Vorsperre im Oelsengrund, welche ebenfalls eine

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Beton-Gewichtsstaumauer ist und einen 50 m breiten Überlauf in der Mauermitte hat. Der Speicherraum der Talsperre Gottleuba hat ein Fassungsvermögen von etwa 13 Mio. m<sup>3</sup>.



Abbildung 5: Luftaufnahme der Talsperre Gottleuba (Quelle: Landestalsperrenverwaltung Sachsen)

#### 4.1.2. Konfliktpotenziale

Ein entscheidender Risikopunkt im Rahmen des Vorhabens "Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag" wird in der Unterquerung des Trinkwasserschutzgebietes der Talsperre Gottleuba gesehen. Aufgrund der Daseinsfürsorgepflicht des Freistaates Sachsen für die Wasserversorgung und die seit 2024 in Kraft getretene TrinkwEGV, die eine Einschätzung der Risiken im Wassereinzugsgebiet der Entnahmestellen und die Festlegung eines auf die identifizierten Risiken zugeschnittenen Untersuchungsprogrammes für Grundwasser, Oberflächenwassers und/oder Rohwasser fordert, liegt ein besonderes Augenmerk auf dem Schutzgut Wasser.

Im Querungsbereich des Trinkwasserschutzgebietes verläuft die Tunneltrasse nach derzeitigen Erkenntnissen<sup>10</sup> durch einen tektonisch stark beeinflussten Bereich (Störungskreuz). Die regionale Störungszone Petrovice-Döbra kreuzt hier die Gottleubatalzone, die mit ihrem Störungsbereich vermutlich dem Tal der Gottleuba folgt. Es bedarf also nicht nur hinsichtlich des Tunnelbaus, sondern vor allem auch hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Risiken des Tunnels auf den Grundwasserhaushalt vertiefter Untersuchungen und Beobachtungen. Positive Vorgehensweisen bei verschiedenen Vergleichsprojekten zeigen, dass zeitgerecht und tiefgreifend eine hydrologische Erfassung, Inventarisierung und Beobachtung zu erfolgen hat. Die hydrologischen Untersuchungen sind mit Erkundungsbohrungen und Messstellen zu kombinieren, deren Erkundungsziele spezifisch auf hydrogeologische Fragen auszurichten sind. Wichtig ist die Feststellung des Istzustandes im oberflächennahen Grundwasserleiter, der die Gottleuba speist, sowie im Kluftgrundwasserleiter. Ein Ausbau als Dauermessstellen zur kontinuierlichen Abbildung der hydrologischen und hydrogeologischen Situation im Vorfeld, während sowie nach der Baumaßnahme ist wichtig, um langjährige Schwankungen und Veränderungen erfassen und normieren zu können. Damit bestehen auch Möglichkeiten, Veränderungen im Wasserdargebot (durch Klimaänderungen oder Veränderungen der

<sup>10</sup> Indizien dafür liefert das Baugrundgutachten zum Bau der Talsperre.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Landnutzung) bei entsprechend vorliegender Kalibrierbarkeit zu modellieren<sup>11</sup> und so allfällige Auswirkungen des Tunnels bzw. dessen Baus gut prognostizieren und klar abgrenzen zu können. Nur bei zeitnaher Installation eines Monitoringsystems, das ein realitätsnahes Abbild der hydrologischen und hydrogeologischen Situation ermöglicht, kann der Maßgabe 4 der raumordnerischen Beurteilung entsprochen und ein hydrogeologisches Modell erstellt werden, das beide Grundwasserleiter sowie die besondere tektonische Situation mit berücksichtigt. Bisher liegen den Verfassern keine ausreichenden Aussagen diesbezüglich vor, so dass dringender Handlungsbedarf angezeigt erscheint.

Neben der Sicherstellung der Wasserversorgung spielt auch die Sicherheit der Bauwerke an sich, insbesondere in Bezug auf die Stabilität und Dichtigkeit der Sperrwerke, eine entscheidende Rolle. Vor allem Bearbeitungen im Zusammenhang mit dem Bau des Gotthard Basistunnels haben sich intensiv mit dieser Thematik auseinandergesetzt<sup>12</sup>. Ein diesbezüglich durchzuführendes Beobachtungsprogramm und darauf aufbauende Gutachten müssen detaillierte Informationen zu den möglichen Auswirkungen des Tunnelbaus auf die Stabilität der Bauwerke, insbesondere der Sperrbauwerke, liefern. Für ein solches Gutachten bedarf es einer monitoringbasierten Datenbasis und bereits o. g. begleitender Untersuchungen. Um natürliche Schwankungen und Veränderungen mit hinlänglicher Genauigkeit zu berücksichtigen und normieren zu können, ist ein mehrjähriger Vorlauf (zweckmäßigerweise > 5 Jahre vor Baugenehmigung) erforderlich.

Für die Gewährleistung einer raumverträglichen, nachhaltigen und akzeptablen Umsetzung der Eisenbahn-Neubaustrecke sowie die Identifizierung und Minimierung möglicher Risiken besteht die Notwendigkeit derartiger Beobachtungsprogramme und detaillierter Fachgutachten. Aufgrund der hohen Bedeutung der Funktionalität der Talsperre als Element der Daseinsfürsorge bedarf es einer umfassenden und detaillierten Prüfung möglicher Auswirkungen des Vorhabens auf die Grund- und Oberflächenwasservorkommen und deren Nutzungen sowie auf die damit im Zusammenhang stehenden Infrastrukturkomponenten.

Den Verfassern liegen derzeit keine Hinweise auf entsprechende Unterlagen und/oder Konzepte vor.

## 4.2. Zwischenangriff

### 4.2.1. Lage

Die Vorzugsvariante sieht einen Zwischenangriff (ZA) vom Seidewitztal oberhalb der sogenannten Eulmühle vor. Dafür ist eine höhenmäßig darüberliegende, terrasierte Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) in Hanglage, unmittelbar östlich der Hohen Straße, zwischen der Ortslage Niederseidewitz und der südlich davon gelegenen Agrargenossenschaft vorgesehen.

---

<sup>11</sup> Grundwasserneubildung in alpinen Gebieten: Modellbasierte Ermittlung und Einschätzung der Vulnerabilität auf klimabedingte Veränderungen. Ch. Reszler, T. Harum, P. Reichl.

Modellierung der hydraulischen und geothermischen Gebirgsverhältnisse für den Koralmtunnel. H. Müller, B. Fried, R. Leitner, Th. Kohl, A. Steidl. Arbeitsgruppe Computerorientierte Geologie, Tagung COG 2007.

Großflächige hydrogeologische Modellierungen für den Brenner Basistunnel – Erfahrungen aus Injektionsmaßnahmen. T. Weifner. Berg- und Hüttenmännische Monatshefte. 2014.

<sup>12</sup> Abschätzung von Bergwasserzuflüssen und Oberflächenauswirkungen am Beispiel des Gotthard Basistunnels. S. Löw, B. Ehnninger, W. Klemenz, D. Gilby. 1996.

Analysis of transient surface deformations above the Gotthard Base Tunnel (Switzerland). Dissertation J. Hansmann. 2012.

Gotthard-Basistunnel: Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie – Zusammenfassender Schlussbericht als Bericht der Landesgeologie, Nr. 7. P. Guntli, F. Keller, R. Lucchini, S. Rust. 2016.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Die Zufahrt von der BE-Fläche zum Tunnel erfolgt, die „Hohe Straße“ querend, hangabwärts über eine Baustraße auf ein Zwischenplateau nördlich der Eulmühle auf ein Niveau einige Meter über dem Talboden des Seidewitzals. Von diesem Zwischenplateau aus wird das Tunnelniveau in einem etwa 150° gekrümmten Zufahrtstunnel erreicht.

Die nachfolgenden drei Abbildungen zeigen die räumliche Lage (inkl. Verortung der vorgeschlagenen Lage des ZA gemäß Fachexpertise), einen Lageplan sowie eine Visualisierung der geplanten Anlagen.

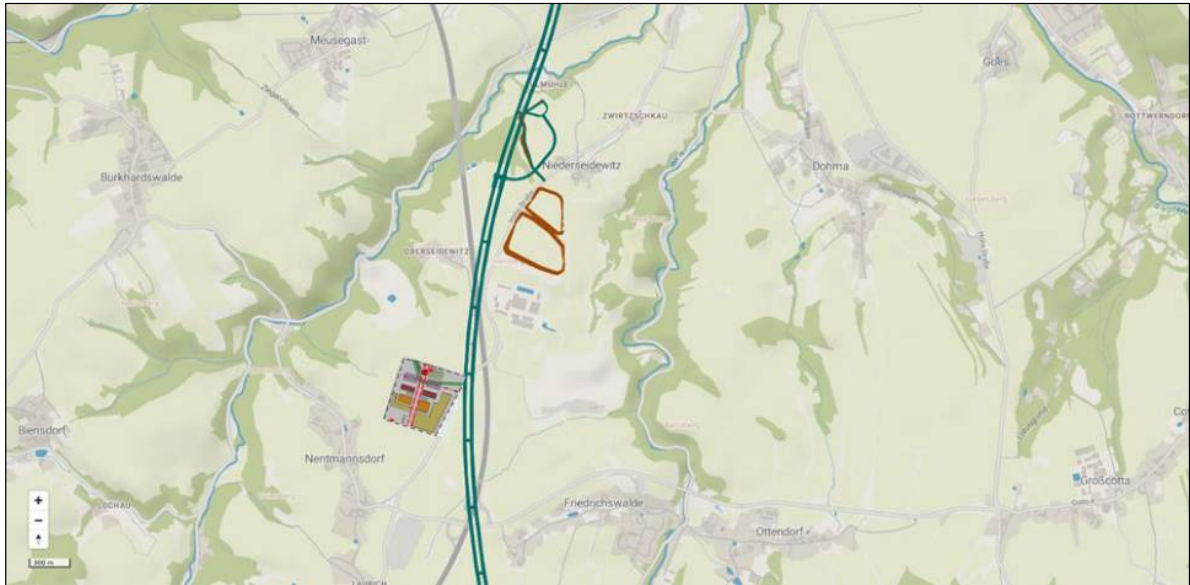


Abbildung 6: Lage des geplanten ZA der Vorzugsvariante und die vorgeschlagene Lage des ZA gemäß Fachexpertise (Quelle: DB InfraGO AG, bearbeitet)



Abbildung 7: Lageplan des geplanten Zwischenangriffs (Quelle: DB InfraGO AG)

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag



Abbildung 8: Visualisierung des geplanten Zwischenangriffs (Quelle: DB InfraGO AG)

#### 4.2.2. Konfliktpotenziale

Im Zuge der Fachexpertise wurde ein ähnlicher ZA südwestlich des in Betrieb befindlichen Steinbruchs Friedrichswalde vorgeschlagen (vgl. Abbildung 8). Gemäß den damaligen Annahmen lag die Baustelleneinrichtungsfläche auf einer Geländehöhe von ca. 280 m, ca. 100 m über Tunnelniveau direkt über den beiden damals so angenommenen Streckenröhren. Die Ver- und Entsorgung des Bauloses (untertage) wäre demnach einerseits über zwei rund 100 Meter tiefe Bauschächte und andererseits über einen Schutterstollen zum Tagebau Friedrichswalde-Ottendorf erfolgt. Optional wäre auch ein Zugang über einen Logistik-/Schutterstollen zum Steinbruch Nentmannsdorf möglich gewesen (vgl. Abbildung 8).

Als Vorteile der in der Fachexpertise angenommenen Lösung waren u. a. anzusehen:

- der nahegelegene Anschluss (BAB 17, Anschlussstelle Bahretal) an das übergeordnete Straßennetz;
- die Nähe zu einem bestehenden Tagebaubetrieb (Friedrichswalde-Ottendorf) und die sich daraus ergebenden Synergien; demgemäß wären hier auch geringe Raumwiderstände zu erwarten;
- die optionale Ver- und Entsorgungsmöglichkeit über einen Zufahrtsstollen vom Tagebau Nentmannsdorf, was auch weitere Vorteile in Hinblick auf den Stoffkreislauf bieten würde.

Die Vorzugsvariante (untertage) verläuft nunmehr etwas weiter östlich, weshalb der Vorteil der direkten Anbindung der BE-Fläche an den Tunnel über Schächte – da nicht direkt über der Trasse liegend – und einen vergleichsweise kurzen Schutterstollen zum Tagebau Nentmannsdorf – wie im Konzept der Fachexpertise angenommen – nicht mehr gegeben ist.

Wenngleich die bautechnischen Überlegungen für die Lösung der Vorzugstrasse nachvollziehbar sind, ergeben sich dadurch durchaus Nachteile bzw. mögliche Konflikte im Vergleich zur Lösung der Fachexpertise sowie auch bzgl. raumordnerischer, verkehrlicher, naturräumlicher und kreislaufwirtschaftlicher Aspekte, die im Zuge einer zukünftigen Variantenoptimierung verringert werden sollten. Dahingehend ist anzuführen:

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

#### Verkehr:

Gegenüber der Lage der Baustelleneinrichtungsfläche der Fachexpertise bewirkt die Lage der Baustelleneinrichtung der Vorzugsvariante eine um ca. 2 km längere Zu- und Abfahrt am öffentlichen Straßennetz bis zur Anschlussstelle Bahretal der A 17 und damit eine verstärkte Nutzung dieses untergeordneten Straßennetzes. In diesem Straßenabschnitt ergeben sich auch Überlagerungen mit dem Schwerverkehr des Steinbruchs Friedrichswalde-Ottendorf, was Konflikte im Straßenverkehr und zusätzliche Straßenschäden erwarten lässt. Der Steinbruch hat gegenwärtig ein Produktionsausstoß von ca. 500.000 t pro Jahr. Bei einer Lkw-Nutzlast von 25 t ergeben sich jährlich ca. 20.000 Lkw-Last-Fahrten, zu denen jeweils eine Leerfahrt hinzukommt. Verteilt auf ca. 200 Produktionstage entspricht dies ca. 200 Lkw-Fahrten täglich (Last und Leer). Die Abfuhr dürfte überwiegend über die BAB-Anschlussstelle Bahretal erfolgen. Während der mehrjährigen Bauphase des Tunnels erhöht sich das Schwerverkehrsaufkommen somit im Bereich zwischen Steinbruch und Anschlussstelle vsl. um bis zu 760 Fahrten<sup>13</sup>, im Mittel jedoch mindestens um 370 Fahrten<sup>14</sup> (vgl. 2.2), was einem Gesamtaufkommen 570 bis 960 Lkw-Fahrten/24h entspricht. Hierzu kommen noch Lkw-Fahrten für die Versorgung der Baustelle, die – je nach Bauphase und Leistung – auch in eine Größenordnung von rd. 100 Lkw-Fahrten/24h annehmen kann. Die Landesverkehrsprognose 2030<sup>15</sup> geht im umliegenden Straßennetz bislang von einem Schwerverkehrsaufkommen von 100 bis 250 Lkw-Fahrten/24h, also deutlich weniger, aus.

- ➔ Dahingehend wären vertiefte Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und zu straßenverkehrlichen Maßnahmen (z. B. Fahrbahnaufweitungen, Abbiegespuren, Lichtzeichenanlagen, Aufbauverstärkungen) angeraten, um mögliche Konflikte frühzeitig abzuwenden.

#### Lärm- und Staubentwicklung:

Die Lage der Baustelleneinrichtungsfläche der Vorzugsvariante ist durch ihre Hanglage sehr exponiert und einsehbar. Sie liegt in nur geringer Entfernung zur etwas tiefer gelegenen Ortslage Niederseidewitz. Durch die Hanglage sind Abschirmmaßnahmen gegen Staub- und Lärmausbreitung, vor allem gegen das Siedlungsgebiet hin, nur aufwendig und wenig wirksam zu errichten.

- ➔ Für die weiteren Phasen sollte jedenfalls frühzeitig ein vertiefendes Abschirmkonzept gegen Staub- und Lärmausbreitung erstellt und auf die Wirksamkeit hin nachgewiesen werden, da ansonsten Konfliktsituationen mit Anrainern zu erwarten sind.

Die Abfahrt in das Seidewitztal und das Zwischenplateau sind ebenso lärmäßig schwer abschirmbar, was jedoch auf Grund des Fehlens nahegelegener Wohnbebauung nicht besonders kritisch sein dürfte.

- ➔ Für die Eulmühle wären objektseitige Lärmschutzmaßnahmen angebracht. Baustellenlärm am Zwischenplateau, z. B. durch Lüfter, müsste an der Entstehungsquelle effizient abgeschirmt werden (z. B. Einhausung der Tunnellüfter).

Kritisch wird jedoch eine mögliche Staubentwicklung und Staubverfrachtung entlang der baustelleninternen Zufahrtsstraße gesehen.

- ➔ Dem kann nur durch eine entsprechende Befestigung des Plateaus sowie der Straße und durch die Installation leistungsstarker Reifenwaschanlagen wirksam entgegengetreten werden.

---

<sup>13</sup> bei 9.500 t Ausbruchmaterial pro Tag

<sup>14</sup> bei 4.700 t Ausbruchmaterial pro Tag

<sup>15</sup> <https://www.list.smwa.sachsen.de/dateiaustausch/index.php/s/27EZDgDS3yX23kc>

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

#### Arten- und Biotopschutz, ökologisches Verbundsystem:

Die Abfahrt in das Seidewitztal und das Zwischenplateau der Vorzugsvariante liegen im direkten Anschluss an ökologisch wertvolle Hangmischwälder und ggf. Vorranggebiete für Arten- und Biotopschutz. Inwieweit es hier zu unzulässigen Beeinträchtigungen kommt, ist im Rahmen dieser Ausführungen nicht abschätzbar. Es zeigen aber verschiedene Beispiele der Vergangenheit, dass gerade derartige Nahelagen neuer Projekte/Projektteile zum Katalysator für Konflikte werden können.

- ➔ Sofern diese Nahelage also nicht vermieden werden kann, sollte frühzeitig die Verträglichkeit der Baumaßnahme mit den naturräumlichen Gegebenheiten profund belegt werden.

#### Hochwasserschutz und ungehinderter Wasserabfluss:

Die Abfahrt in das Seidewitztal und das Zwischenplateau der Vorzugsvariante liegen gemäß verfügbarer Kartendaten des Geoportales Sachsen augenscheinlich über den Hochwasseranschlaglinien des Seidewitztals, weshalb es dadurch hier zu keinen projektverursachten Konfliktsituationen kommen dürfte.

Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass die befestigten Flächen der Baustelleneinrichtungsfläche, der Abfahrt in das Seidewitztal und das Zwischenplateau der Vorzugsvariante zu einer relevanten Veränderung der Oberflächenabflusssituation führen werden und aller Voraussicht nach die gefassten Oberflächenwässer der befestigten Bereiche konzentriert in die Seidewitz eingeleitet werden. Dies kann im Unterlauf durchaus zu einer merklichen Veränderung des Wasserdargebotes und -zustandes der Seidewitz führen.

- ➔ Die Unbedenklichkeit der potenziellen qualitativen und quantitativen Veränderungen, insbesondere durch konzentrierte Einleitungen, ist in den kommenden Projektphasen nachzuweisen. Bedingt durch die Hanglage ist Vorsorge gegen Abspülungen (flächige Bodenerosion) in Richtung Niederseidewitz und Seidewitztal zu treffen. Entsprechende Vorsorgemaßnahmen sind auf der Grundlage von hydraulischen Simulationen planerisch zu berücksichtigen; diese können auch vorausschauende Gelände-modellierungen – auch im Zusammenhang mit der Materialbewirtschaftung – sein.

#### Materialbewirtschaftung, Kreislaufwirtschaft:

Die Lage und Größe der Baustelleneinrichtungsfläche der Vorzugsvariante wird aus Analogien zu anderen, vergleichbaren Projekten zwar für die Aufnahme der für die Bauabwicklung notwendigen Anlagen als ausreichend groß erachtet, jedoch können bei einem derartigen Flächenausmaß Zwischenlagerungen und Aufbereitungsanlagen für Ausbruchmaterial in größerem Umfang nicht vorgenommen werden. Somit ist davon auszugehen, dass nahezu das gesamte Ausbruchmaterial von der Baustelleneinrichtung zeitnah weggeschafft werden und Baustoffe wie z. B. Gesteinskörnungen im erforderlichen Ausmaß zugeführt werden müssen. Das bedingt vor allem ein sehr hohes Straßenschwerlastverkehrsaufkommen (mit den dadurch verursachten direkten und indirekten Auswirkungen wie verstärkte Lärm- und Schadstoffemissionen, erhöhte Straßenschäden, eine Erhöhung der Unfallhäufigkeit etc.), da keine Angaben/Anzeichen anderer Transportmodi (z. B. Förderbänder) in den vorliegenden Unterlagen der Vorzugsvariante erkennbar sind.

Beispiele wie die zuvor genannten Großtunnelprojekte belegen, dass die Materialaufbereitung von Tunnelausbruch und die Wiederverwendung vor Ort technisch gut umsetzbar, umweltfreundlich und gesamtwirtschaftlich positiv ist. Dies wurde auch in der bereits zitierten Fachexpertise untermauert. Daneben widerspricht ein derartiges Konzept (sofern nicht eine Aufbereitung an anderer geeigneter Stelle vorgesehen ist) den inhaltlichen und rechtlichen Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft.

- ➔ Für die Vorzugsvariante sollte daher ein ausreichend vertieftes Materialkonzept vorgelegt werden, das den erwarteten Massenanstieg in Bezug auf Zeit und Materialklassen, die notwendigen Angaben zu

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Zwischenlagerung, Aufbereitungseinrichtungen, Abfuhrbedarf, Transportmodi und mögliche Ablagerungsstandorte schlüssig beschreibt. Ebenso wäre der Materialbedarf in Bezug auf Zeit, Art und Art der Zufuhr darzulegen.

Ein zeitgemäßes Projekt dieser Größenordnung sollte den Grundsätzen der

- maximalen Wiederverwertung des Ausbruch- bzw. Aushubmaterials zum Zwecke größtmöglicher Eigenversorgung,
- der optimalen Wirtschaftlichkeit der gesamten Materialbewirtschaftung und
- der minimalen Umweltbelastung durch Minimierung von Transportvorgängen sowie der weitgehenden Ressourcenschonung

entsprechen. Dies ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht erkennbar und wäre jedenfalls – auch um den rechtlichen Randbedingungen zu genügen – vertiefend vorzulegen.

Ebenso wäre der zusätzliche Flächenbedarf für Zwischen- und Ablagerungsstandorte, Aufbereitungseinrichtungen etc., deren Lage und deren Auswirkungen auf Schutzgüter sowie deren grundsätzliche rechtliche Zulässigkeit schlüssig darzustellen.

### **4.3. Evakuierungs- und Rettungspunkt**

#### **4.3.1. Lage**

Der geplante Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP) – vormals als Nothaltepunkt bezeichnet – ist in der Ortslage Göppersdorf/Wingendorf vorgesehen (vgl. Abbildung 10). Er liegt damit ca. 13,5 km vom Nordportal und ca. 16,7 km vom Südportal entfernt. An beiden Tunnelportalen sind ebenfalls Rettungsplätze vorgesehen. Weiterhin ist vom Südportal ausgehend derzeit ein ca. 2,2 km langer Erkundungsstollen geplant, der im Betriebszustand als Rettungsstollen nutzbar ist. Inwieweit dort auch ein ERP installiert ist, ist den Verfassern bekannt.

Die Straßenanbindung des geplanten ERP erfolgt über die Wingendorfer Straße/K8757 (vgl. Abbildung 10). Von dort besteht Anschluss an die ca. 2,7 km entfernte BAB-Anschlussstelle Bad Gottleuba. Optional ist eine Anbindung an ein Überführungsbauwerk über die BAB vorgesehen, über das eine geplante Rastanlage in beiden Richtungen erreichbar wäre (vgl. Abbildung 11 und Abbildung 12).

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

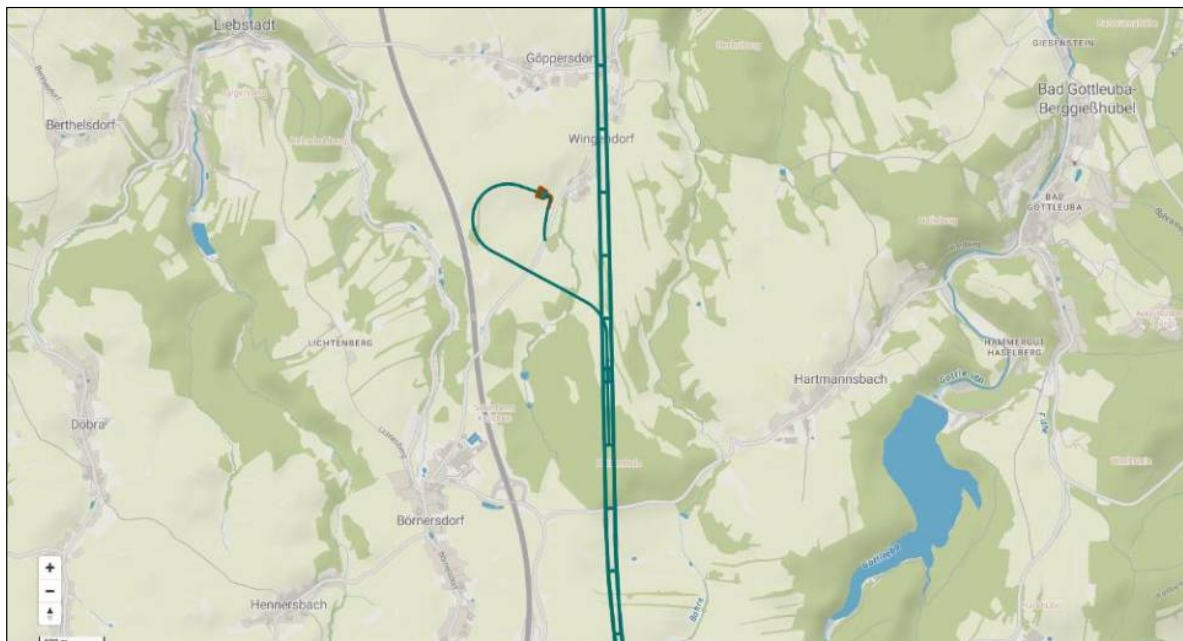


Abbildung 9: Lage des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes (Quelle: DB InfraGO AG)



Abbildung 10: Visualisierung des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes (Quelle: DB InfraGO AG)

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

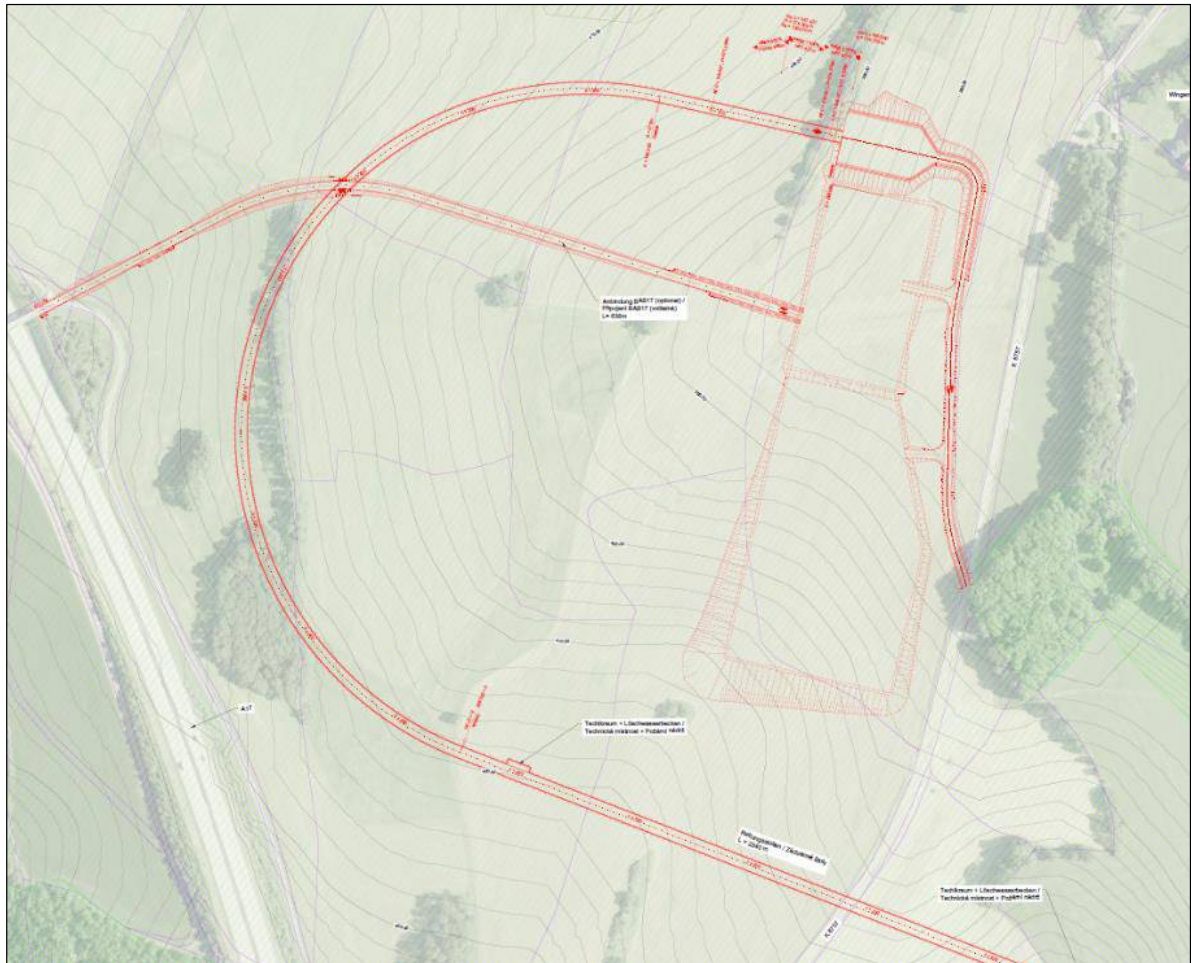


Abbildung 11: Lageplan des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes mit optionaler Anbindung an die BAB 17 (Quelle: DB InfraGO AG)



Abbildung 12: Geplante Autobahn-Rastanlage im Bereich des ERP (Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr)

### 4.3.2. Konfliktpotenziale

Die Lage des ERP entspricht der Forderung gem. TSI, in langen Tunneln nach maximal 20 km einen Rettungspunkt einzurichten. Nach den vorliegenden Präsentationsunterlagen der DB erfolgte die Herleitung des ERP unter Prüfung verschiedener Standorte auf Genehmigungsfähigkeit, Verhältnismäßigkeit und Aufwand für die technische Umsetzung. Hinzu kamen Aspekte hinsichtlich Tunnelsicherheit, Herstellungsaufwand, Umweltbelange, Zugänglichkeit, Geologie. In einer weiteren Phase erfolgte eine Optimierung hinsichtlich Bautechnologie und Baulogistik. Aus diesen drei Phasen ergab sich als Vorzugsvariante der Standort Göppersdorf in Verbindung mit der Erstellung des Zwischenangriffs Seidewitztal.

Im Rahmen des ROV war der ERP in Börnersdorf in unmittelbarer Nähe zur BAB-Anschlussstelle vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, dass die im Teil C (Raumordnungsuntersuchung) der ROV-Unterlagen benannten Konfliktpotenziale<sup>16</sup> des ERP-Standorts Börnersdorf in der voranstehend beschriebenen Auswahlmethodik berücksichtigt wurden.

#### Exkurs: Alternative ERP

Generell muss die Frage aufgeworfen werden, ob der Zwischenangriff im Seidewitztal in der Betriebsphase nicht auch als ERP nachgenutzt werden könnte und ob somit zusätzliche Eingriffe für einen ERP in Göppersdorf vermieden werden könnten. In diesem Fall würde die Entfernung ca. 26 km zum Südportal bzw. ca. 24 km zum Ende des südlichen Rettungstunnels betragen. Ein Evakuierungspunkt in der Lage des Zwischenangriffs wäre gemäß vorliegendem Projekt lediglich ca. 4 km vom Nordportal und somit vom nächstgelegenen Rettungsplatz am Portal entfernt. Durch ein Verlegen des ZA bzw. des ERP etwas gegen Süden (z. B. in Synergie mit den TBM-Montagekavernen), etwa in die Lage, wie sie der Fachexpertise zugrunde gelegt wurde, könnte sich eine Distanz vom Nordportal von  $\geq 5$  km ergeben. Durch eine Verlängerung des südlichen Rettungstunnels andererseits – der ggf. vorab als Erkundungstunnel des Erzgebirgsabbruches ohnedies erforderlich ist – und ebenso die Errichtung eines ERP in diesem Bereich ließe sich ein TSI-konformer Abstand von maximal 20 km erzielen. Insgesamt zeigen einige der Vergleichsprojekte ähnliche Ansätze, d. h. Mitnutzung bzw. synergetische Nutzung baubetrieblich erforderlicher untertägiger Anlagen für spätere Nothaltestellen bzw. Rettungsplätze. Durch den Entfall des ERP Göppersdorf ergäben sich einige Vorteile:

- kein zusätzlich isolierter Baubereich und daher keine zusätzlichen, daraus resultierenden, negativen Emissionen in der Bauphase an einem weiteren Standort;
- geringerer Verbrauch landwirtschaftlich nutzbarer Flächen;
- geringerer Materialanfall;
- keine zusätzliche Belastung des regionalen/kommunalen Straßennetzes an anderer Stelle;
- synergetische Mit-/Nachnutzung baubetrieblich erforderlicher Hohlräume und Zugänge;
- höheres Sicherheitsniveau im Tunnel durch Vorliegen von zwei ERP sowie
- schnellere Erreichbarkeit der ERP.

Nichtsdestotrotz wird davon ausgegangen, dass die Lokalisierung des ERP in Göppersdorf durchgeführt werden wird. Daher wird auch auf diesen Standort Bezug genommen.

Abbildung 13 zeigt einen Horizontalschnitt des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes. Auch wenn die dargestellte Geometrie eine TSI-Konformität (Querschlagabstand  $\leq 500$  m) erwarten lässt, zeigen Evakuierungssimulationen bei einigen der Vergleichsprojekte, dass engere Querschlagabstände für die Zugänge in

---

<sup>16</sup> u. a. Kulturlandschaft, Hochwasservorsorge, Landwirtschaft, Siedlungsstruktur, Ökologische Verbundsysteme/Arten- und Biotopschutz/Fließgewässer

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

die Rettungs-/Warteräume die Entfluchtung deutlich beschleunigen; daher wurden bei diesen Vergleichsprojekten in den ERP die Querschläge im Abstand von teilweise nur 50 m erreicht.

Ebenso wird angemerkt, dass eine Entfluchtung aus einer verrauchten, heißen Röhre direkt in einen Warteraum sich bei diesen Projekten ebenso als ungünstig gezeigt hat.

Die Zufahrt mit Bussen, ein allfälliges Reversieren und Aufnehmen der Fahrgäste wird als störungsanfällig und vergleichsweise langsam beurteilt; dahingehend gibt es sicherlich vertiefte Evakuierungssimulationen, die vorzulegen wären.

- ➔ Es wird daher angeregt, Überlegungen und Erkenntnisse von anderen, internationalen Projekten mit einfließen zu lassen und die geometrische Auslegung auch mit Einsatzkräften, die psychologische Dynamiken und einsatztaktische Maßnahmen in Notsituationen noch besser beurteilen können, nochmals zu diskutieren.

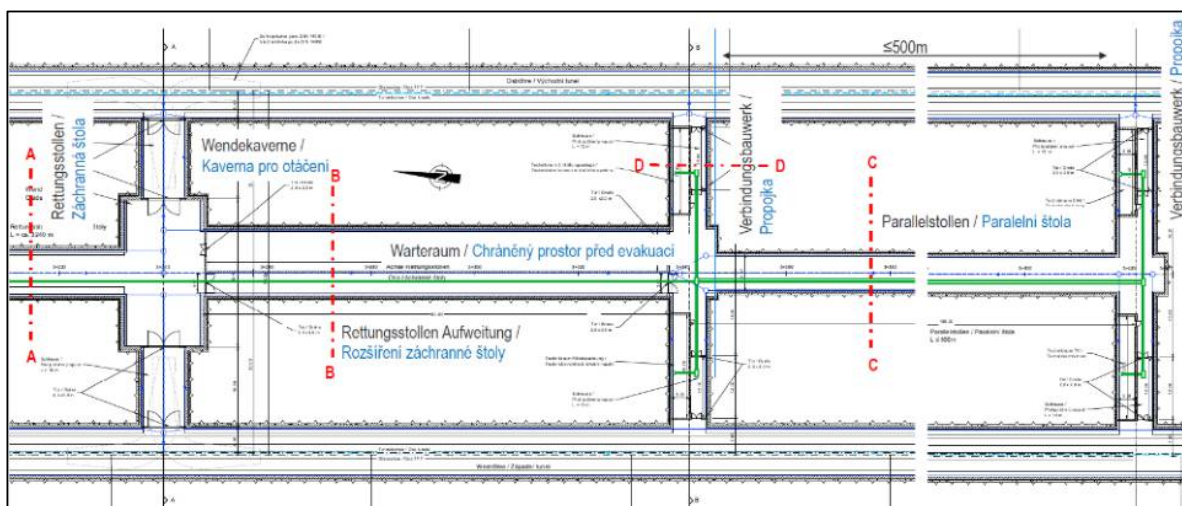


Abbildung 13: Horizontalschnitt des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes (Quelle: DB InfraGO)

#### Verkehr:

Im Vergleich zur Lage des ursprünglich in Börnersdorf vorgesehenen ERP bewirkt die veränderte Lage in Göppersdorf eine um ca. 2 km längere Zu- und Abfahrt im öffentlichen Straßennetz bis zur Anschlussstelle Bahretal und damit eine verstärkte Nutzung dieses untergeordneten Straßennetzes während der Bauphase. Eine Überlagerung mit signifikanten Schwerverkehren im Bestand wird nicht gesehen. Die Landesverkehrsprognose 2030<sup>17</sup> geht im umliegenden Straßennetz von einem Schwerverkehrsaufkommen von 100 Lkw-Fahrten/24h aus.

Im Ereignisfall erfolgt die Zufahrt der Rettungs- und Evakuierungskräfte über die Wingendorfer Straße (K8757), deren Querschnitt nur bedingt für die Begegnung von Lkw-Einsatzfahrzeugen und Bussen geeignet ist. Daher sollten die für die Bauphase vorzusehenden straßenbaulichen Anpassungen so geplant und ausgeführt werden, dass sie auch dauerhaft für Havariefälle am ERP nutzbar sind.

- ➔ Es sind vertiefte Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und zu straßenverkehrlichen Maßnahmen (z. B. Fahrbahnaufweitungen, Abbiegespuren) angeraten, um mögliche Konflikte zu vermeiden.

<sup>17</sup> <https://www.list.smwa.sachsen.de/dateiaustausch/index.php/s/27EZDgDS3yX23kc>

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

Im Evakuierungsfall ist von einem vollbesetzten Reisezug auszugehen, der über ca. 450 Sitzplätze (z. B. ICE 3) verfügt. Entsprechend der vorliegenden Informationen sind die Straßenzufahrt und die Wendekaverne für Solobusse mit einer Länge von 12 m ausgelegt. Dieser Bustyp verfügt i. d. R. über insgesamt ca. 70 Sitz- und Stehplätze. Um einen vollbesetzten Zug zu evakuieren, wären demnach ca. 7 Busse mit insgesamt 14 Fahrbewegungen (hin und zurück) innerhalb des ERP erforderlich. Es ist jedoch auch denkbar, dass Züge in Doppeltraktion oder zwei Züge auf der Tunnelstrecke havarieren, sodass sich das Fahrtaufkommen zur Evakuierung deutlich erhöht bzw. verdoppelt, also in angemessener kurzer Zeit (mit Reserven) 15 – 20 Busse inkl. Lenkpersonal jederzeit verfügbar sein müssen. Hinzu kommen Fahrbewegungen von Einsatzfahrzeugen am selben Zufahrtsweg; innerhalb der ersten ein- bis eineinhalb Stunden ergäben sich daher in der Zu- und Abfahrt möglicherweise 50 bis an die hundert Fahrten (die Einsatzkräfte mit berücksichtigt), damit eine hohe räumliche Belastung und in Hinblick auf die geordnete Verkehrsführung, vor allem untertage, hohe Anforderungen.

Ergänzend oder alternativ könnte die Evakuierungsfunktion ggf. auch durch ein Rettungszugkonzept sichergestellt werden. Nähere Ausführungen hierzu sind in Abschnitt 4.3.3 enthalten.

- ➔ Bei den Planungen zum Rettungskonzept sollte die Möglichkeit zur schienenseitigen Evakuierung geprüft werden (s. u.); bei straßenseitiger Evakuierung lassen sich jedenfalls bei erster, grober Betrachtung kritische Szenarien befürchten.

Sowohl für die Bauphase als auch für die Sicherstellung kurzer und schneller Wege im Ereignisfall stellt die optional vorgesehene Anbindung des ERP an die geplante Autobahn-Rastanlage eine deutlich leistungsfähigere Lösung dar. Für den Fall, dass die Rastanlage wie geplant realisiert wird und auch bereits in der Bauphase in Betrieb ist, sollte diese Möglichkeit der Anbindung (ggf. auch als zweite Zufahrt) favorisiert werden.

- ➔ Es sind frühzeitig Abstimmungen mit der Autobahnverwaltung bzgl. der straßenseitigen Anbindung des ERP vorzunehmen.

Lärm- und Staubentwicklung:

Der ERP liegt in nur geringer Entfernung zur Ortslage Wingendorf. Daher kann es während der Bauphase – trotz der im Vergleich zum ZA deutlich kleineren Baustelle – zu Lärm- und Staubbelaustigungen der Anrainer kommen.

- ➔ Für die weiteren Phasen sollte frühzeitig ein vertiefendes Abschirmkonzept gegen Staub- und Lärmausbreitung erstellt und auf die Wirksamkeit hin nachgewiesen werden, da ansonsten Konfliktsituationen mit Anrainern und Landwirtschaft zu erwarten sind.

Arten- und Biotopschutz, ökologisches Verbundsystem:

Der Standort befindet sich im LSG Unteres Osterzgebirge. Analog zur Einschätzung der Raumordnungsuntersuchung zum ursprünglich geplanten ERP in Börnersdorf kann die Beeinträchtigung aufgrund vergleichsweise geringer Flächeninanspruchnahme als mittlerer Konflikt bewertet werden, der jedoch, sollte der ERP hier errichtet werden, nicht vermeidbar ist.

Hochwasserschutz und ungehinderter Wasserabfluss:

In der erwähnten Raumordnungsuntersuchung zum ROV<sup>18</sup> wird im Zusammenhang mit dem seinerzeit in Börnersdorf vorgesehenen Rettungsplatz auf eine mögliche Beeinträchtigung des Hochwasserentstehungsgebietes westlich von Börnersdorf verwiesen: „Zielkonflikte können hier vermieden werden, indem die oberirdische bauliche

---

<sup>18</sup> Teil C – 6 Freiraumschutz, S. 178

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Ausgestaltung der Nothaltestelle die Abflusssituation nicht nachteilig im Sinne des vorbeugenden Hochwasserschutzes verändert. Insbesondere sollte durch die Nothaltestelle kein zusätzlicher Oberflächenabfluss von Niederschlagswasser erzeugt werden. Dies könnte verhindert werden, indem adäquate Maßnahmen zur Versickerung des Niederschlagswassers ergriffen werden. Aufgrund der kleinen Fläche kann jedoch nicht von einem hohen raumordnerischen Konflikt gesprochen werden.“ Diese Sichtweise besitzt auch für diesen Standort in Göppersdorf noch ihre Gültigkeit.

#### Materialbewirtschaftung, Kreislaufwirtschaft:

Trotz der im Vergleich zum ZA deutlich kleineren Baumaßnahme sind grundsätzlich dieselben Punkte hinsichtlich Materialbewirtschaftung und Kreislaufwirtschaft wie beim ZA anzumerken. Bei Vergleichsprojekten, wie z. B. dem Zufahrtstunnel Wolf des BBT, wurden auch für untergeordnete Bauteile/-abschnitte Konzepte mit hohem Maß an Eigenversorgung mit Gesteinskörnungen positiv umgesetzt<sup>19</sup>. Dies bedeutet insbesondere:

- ein Materialbewirtschaftungskonzept ist erforderlich, das auch die Aspekte hinsichtlich Materialaufbereitung und Kreislaufwirtschaft angemessen berücksichtigt;
- der An- und Abtransport von Material ist aufgrund der räumlichen Lage ausschließlich auf der Straße anzunehmen. Daher ist – sofern nicht eine naheliegende Ablagerungsstätte für Ausbruchsmaterial gefunden werden kann – ein kürzest möglicher Anschluss an die Autobahn anzustreben.

#### **4.3.3. Schienenseitige Evakuierung**

Zur Gefahrenabwehr und -bekämpfung sowie zur Rettung und Versorgung von Personen kommen in diesem Fall i. d. R. Rettungszüge zum Einsatz. Diese bestehen üblicherweise aus gekoppelten Spezialwaggons, die lokbespannt werden. Ein alternatives Zugkonzept in Form eines multifunktionalen Triebzuges – genannt Servicejet – hat die ÖBB kürzlich u. a. für den Einsatz im Koralmtunnel und zukünftig auch flächendeckend eingeführt<sup>20</sup>. Die dreiteilig gekuppelten Einheiten der ÖBB sind durchgängig begehrbar und können ebenfalls zur Evakuierung von bis zu 324 Personen sowie auch für Instandhaltungsarbeiten am Tunnel eingesetzt werden. Sie können mit Traktionsstrom, mittels Dieselmotor oder Batterie angetrieben werden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 160 km/h. Der Mittelwagen hat einen Wassertank mit 40 m<sup>3</sup>, jeder Endwagen hat zwei Hochdruckwasserwerfer mit 100 bar und einen Niederdruckwasserwerfer mit 10 bar sowie Löschwasseranschlüsse an beiden Fahrzeugseiten. Zur Absicherung der Einsatzkräfte und des Servicejets gegen Rauchumkehr und hohe Temperaturen sind am Dach 4-Strahlventilatoren angeordnet. Ein Filtersystem reinigt die Luft und Überdruck verhindert, dass Rauch einströmt. Diese sogenannte Schutzbelüftung sorgt für einen geschützten Innenraum für das Bedienpersonal, die Einsatzkräfte und die zu evakuierenden Personen. Des Weiteren ist das Fahrzeug mit Wärmebildkameras ausgestattet, um in einer verrauchten Umgebung Personen besser erkennen zu können. Alle Löscheinrichtungen können auch in Verbindung mit Schaummittel eingesetzt werden. Das Bedienpersonal besteht aus zwei Mitarbeitenden der ÖBB (primär in der Funktion als Triebfahrzeugführer und Lotse) und wird durch Einsatzkräfte der örtlichen Feuerwehren verstärkt. Das Fahrzeug ist mit Feuerwehrequipment für Rettungs- und Löscheinsätze und Böschungsbenezungsfahrten ausgerüstet. An Bord sind mobile Rollcontainer, die unter anderem mit Druckschläuchen, Atemschutzgeräten für 18 Einsatzkräfte, Wärmebildkameras und hydraulischen Rettungsscheren ausgestattet sind.

---

<sup>19</sup> Spritzbeton mit aufbereitetem Bündner Schiefer im Bauprojekt Brenner Basistunnel. R. Murr, M. Hofmann, T. Cordes, K. Bergmeister. Spritzbeton-Tagung Alpbach 2018.

<sup>20</sup> <https://presse-oebb.at/news-vom-rettungszug-zum-servicejet?id=184279&menueid=27020&tl=deutsch>

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag



Abbildung 14: Visualisierung des Lösch- und Rettungszugs der ÖBB (<https://www.bahnonline.ch><sup>21</sup>)



Abbildung 15: Lösch- und Rettungszug der ÖBB (Quelle: [www.railway.supply](http://www.railway.supply)<sup>22</sup>)

Der Servicejet ist auch in der Lage, bis zu 2000 t schwere Züge abzuschleppen. Weiterhin können Züge mit elektrischer Energie versorgt werden. Es kann auch sog. „ETCS-Deckung“ gegeben werden, d. h. dass bei einem ETCS-Ausfall in einem Zug im Tunnel der Servicejet diese Funktion übernehmen und so der Tunnel deutlich schneller freigefahren werden kann.<sup>23</sup>

- ➔ Diese neuen Möglichkeiten berücksichtigend, stellt sich die Frage, ob nicht das gummiraddominierte Evakuierungskonzept nochmals zu evaluieren und mit einem schienenengebundenen zu vergleichen und das Konzept ggf. anzupassen wäre.

#### 4.4. Bauzeitenplan

Für die Vorzugsvariante und das dem Projekt zu Grunde gelegte Bauprogramm wurde ein vorläufiger Bauzeitplan vorgelegt (vgl. Abbildung 15). Darin ist der grobe Bauablauf mit seinen sequenziellen Abläufen und inneren Abhängigkeiten dargelegt. Den einzelnen Abläufen sind Annahmen, insbesondere hinsichtlich der Abfolgen und der zu erwartenden Leistungen (z. B. Vortriebsleistungen), zugrunde gelegt worden.

<sup>21</sup> <https://www.bahnonline.ch/31363/stadler-oebb-vom-rettungszug-zum-servicejet/>

<sup>22</sup> <https://www.railway.supply/en/the-hybrid-firefighting-and-rescue-train-servicejet-from-stadler-has-started-its-trials/>

<sup>23</sup> RailBusiness 1+2/24, 8.1.2024

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

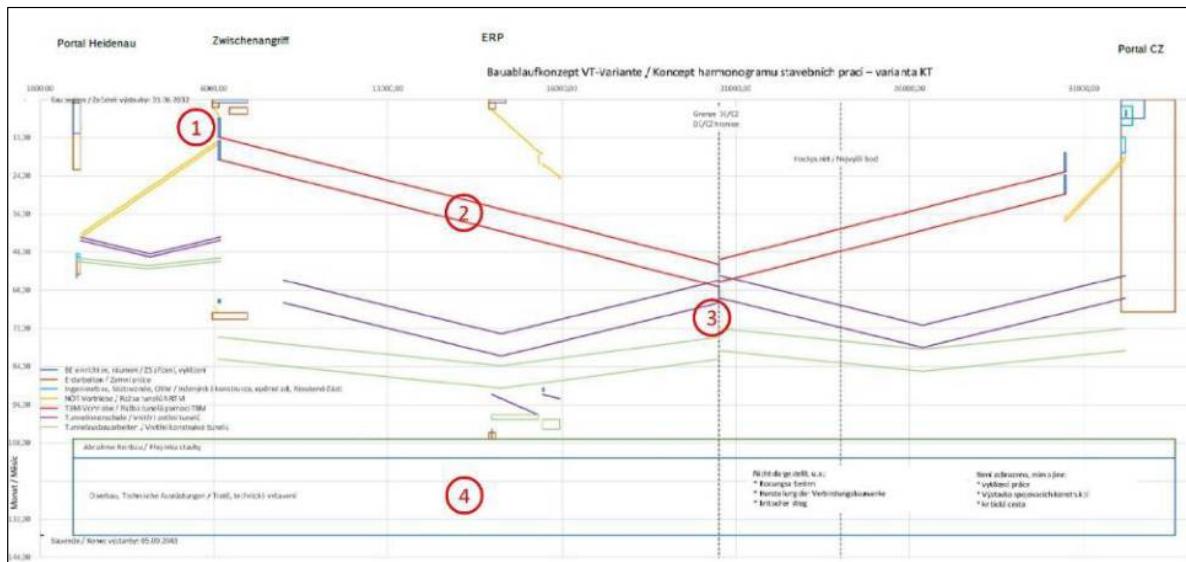


Abbildung 16: Vorläufiger Bauzeitenplan (Quelle: InfraGo AG)

Eine Befassung mit dem Konzept des Bauablaufes ist in der gegenständlichen Bearbeitung aus mehreren Gründen von Bedeutung. Zum einen sind die bauzeitbeeinflussten Kosten i. d. R. bei Tunnelbauvorhaben die größten Treiber für Kostensteigerungen. Abweichungen vom Bauprogramm (Verlängerungen der Bauzeit) führen also meist zu relevanten Projektmehrkosten. Dies wird in der gegenständlichen Arbeit zwar nicht beurteilt, wohl aber Annahmen und Ansätze, die möglicherweise im Vergleich mit ähnlichen Projekten als nicht nachvollziehbar oder unrealistisch angesehen werden müssen bzw. wo zu erwarten ist, dass projektspezifische Risiken (z. B. baugrundbedingte) zu berücksichtigen wären, weil diese, wenn sie eintreffen, zu relevanten Verlängerungen der Bauzeit bzw. Verzögerungen im Bauablauf führen können. Eine Verlängerung in der Bauzeit bewirkt eine Verlängerung der (negativen) Einflüsse des Vorhabens auf verschiedene Schutzgüter oder eine längere, negative Wirkung von Emissionen (z. B. Staub oder Lärm). Eine Verlängerung in der Bauzeit bewirkt in der Regel auch eine stetige Abnahme der Akzeptanz zum Projekt und zieht möglicherweise auch dadurch nicht gewollte Eskalationen und Störungen nach sich. Somit ist ein schlüssiger, mit ähnlichen Projekten vergleichbarer Bauablauf und zugrundeliegenden Annahmen – unabhängig von möglichen ökonomischen Auswirkungen – von großer Relevanz.

Der vorliegende Bauablauf weist einen der frühen Projektphase durchaus entsprechenden Generalisierungsgrad auf. Die Annahmen zu den Haupttätigkeiten und deren innere Abhängigkeiten sind erkenn- und nachvollziehbar. Es sind die Vortriebe von den beiden Portalen und vom Zwischenangriff (ZA) im Seidewitztal dargestellt sowie die Errichtung des Evakuierungs- und Rettungspunktes (ERP) in Göppersdorf. Der Großteil der Vortriebe soll mit TBMs erfolgen, die offenbar in untertägigen Montagekavernen zusammengebaut werden und von dort aus ihre Vortriebe aufnehmen. Die Tunnelauskleidung und die Ausbauarbeiten erfolgen nach Abschluss der Vortriebsarbeiten. Als Zeitblock sind außerdem die Oberbauarbeiten und die bahntechnische Einrichtung dargestellt. Insgesamt werden für den Tunnelrohbau etwa neun Jahre angenommen, für Oberbau und bahntechnische Ausrüstung knapp weitere drei Jahre.

In der Folge wird auf einzelne Hauptaktivitäten näher eingegangen.

#### Errichtung Zwischenangriff bis Beginn der Vortriebsarbeiten

Es ist dargestellt, dass die erste Tunnelbohrmaschine (TBM) den Vortrieb gegen Süden vom Zwischenangriff aus etwa ein Jahr nach Baubeginn aufnimmt. Wenn überhaupt angenommen werden kann, dass herstellenseits die TBM nach 12 Monaten bereits geliefert werden kann, so ist es unrealistisch anzunehmen, dass in einem Jahr die

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Baustelleneinrichtung obertägig, der Zugangstunnel, zumindest die erste Startkaverne und der Zusammenbau der TBM untertags hergestellt werden können.

- ➔ Marktübliche Lieferfristen von TBM (i. d. R. 12 bis 18 Monate) und Abläufe für die Herstellung des Zugangstunnels und der Startkaverne lassen hier einen Zeitmehrbedarf von zumindest sechs bis zwölf Monaten in dieser Vorbereitungsphase erwarten.
- ➔ Die TBM vom Süden starten zwar später, jedoch bildet der Bauablaufplan nicht ab, wie und wann der Zugang zu den Montagekavernen, deren Errichtung und die Montage der TBM vorgesehen ist.

#### Maschinelle Vortriebe:

Auf Grund der vorliegenden, wechselhaften geologischen Verhältnisse ist anzunehmen, dass der Vortrieb mit Schildmaschinen ausgeführt werden soll. Derartige Maschinen mit vergleichbarem Durchmesser sind zuletzt bei vielen Tunnelgroßprojekten (z. B. Koralmtunnel, Follo Line, Brenner-Basistunnel) im Einsatz (gewesen) und es können so sehr gute Vergleiche der in der Vorzugsvariante angesetzten Vortriebsleistungen mit jenen bei den genannten Vergleichsprojekten erreichten Vortriebsleistungen gezogen werden. Wenngleich bei all diesen Projekten kurzzeitig hohe Vortriebsleistungen erzielt werden konnten (z. B. Koralmtunnel bis zu 42 m Tagesvortriebsleistung), ist über verschiedene geologische, bauleistungs- oder maschinenbedingte Einflüsse, aber auch über die Anzahl der jährlich tatsächlich zur Verfügung stehenden produktiven Arbeitstage über alles eine deutliche Reduktion der mittleren Tagesleistung gegeben. Aus der Erfahrung der Verfasser kann eine tatsächliche, mittlere Tagesleistung – wenn keine außergewöhnlichen Einflüsse vorliegen – von etwa 8 bis 12 m je Kalendertag angenommen werden.

Aus dem grafischen Abgreifen der Vortriebe ergibt sich hier angesetzt eine Tagesleistung von etwa 12 m je Kalendertag, was somit bereits an der oberen Grenze der Vergleichsprojekte liegen würde.

- ➔ In Annahme der wechselhaften, teils stark tektonisierten geologischen Verhältnisse der Erzgebirgsquerung wird dies als eher optimistisch angesehen und es wäre angebracht, zumindest eine Reduktion der mittleren täglichen Vortriebsleistungen von 10 bis 20 % anzusetzen, was zumindest ein halbes Jahr länger dauernde Vortriebsarbeiten der TBM-Vortriebe erwarten ließe.
- ➔ Da im vorliegenden Bauablaufplan auch keine beschleunigenden Maßnahmen vom Evakuierungspunkt aus angesetzt sind und andere Zwischenzugänge im Projekt nicht vorgesehen sind, käme diese erwartbare Vortriebsverlängerung zur Gänze am zeitkritischen Weg zu liegen und würde daher eine verspätete Fertigstellung nach sich ziehen.

#### Innenschalenherstellung

Es ist offenbar geplant, die Vortriebe bzw. Baulose jeweils an der Staatsgrenze enden zu lassen. Die Innenauskleidung soll dann in den zentralen Bereichen von zwei Seiten (von außen nach innen, von innen – vom Durchschlagpunkt – nach außen) ausgeführt werden. Damit können diese Arbeiten vom Durchschlagpunkt nach außen aber erst in Angriff genommen werden, wenn alle Vortriebe abgeschlossen sind und die TBM demontiert sind. Sofern jedoch einer oder mehrere Vortriebe in der Leistung vom Sollprogramm abweichen, bewirkt dies unwillkürlich einen dort anzusetzenden, verspäteten Beginn der nachfolgenden Arbeiten (insbesondere der Innenauskleidung).

- ➔ Eintretende Risiken und Verspätungen im Vortriebsverlauf können bei so einem Konzept durch etwaige flexible Anpassungen und eine Verschiebung der Baulosgrenzen nicht mehr kompensiert werden. Wiewohl umfangreiche rechtliche und vertragliche Vorkehrungen zu treffen wären, wird angeregt, Vorkehrungen für eine Flexibilisierung der Baulosgrenzen, auch die Staatsgrenzen übergreifend, zu treffen. Damit können eingetretene Verzögerungen in den Vortriebsarbeiten zumindest zum Teil kompensiert und eine Flexibilisierung der folgenden Arbeiten erzielt werden.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Der Bauzeitplan lässt darüber hinaus annehmen, dass vom ZA ca. 1,5 km in Richtung Süden kein Einbau einer Innenschale vorgesehen ist, d. h. dass vermutlich ein einschalig dichter Tübbingausbau erfolgen soll. Wenngleich derartige Systeme durchaus erprobt sind, wird in diesem konkreten Fall darauf hingewiesen, dass hier Überlagerungen (und damit Wasserdrücke) von > 100 m vorliegen, was vielfach bereits an die Grenzen der erprobten Systeme stößt. Derartige Probleme mit Wasserzutritten bei solch oder ähnlich großen Überlagerungen wurden z. B. bei DB Katzenbergtunnel oder beim Follo Tunnel berichtet. Diese führten beim Katzenbergtunnel<sup>24</sup> zu relevanten Bauzeitverzögerungen und Mehraufwendungen, z. B. in der Materialabförderung, bei der Materialaufbereitung oder in der angeschlossenen Endlagerstätte. Beim Follo Tunnel waren zwar projektbedingt intensive, vorauseilende Injektionsarbeiten vorgesehen, trotzdem stieß der angewandte einschalige Ausbau auf Grund der anstehenden hydraulischen Drücke oftmals an kritische Grenzen<sup>25</sup> und baubetrieblich schwer abwickelbare Situationen.

- ➔ Das hier offenbar zugrunde gelegte System der Tunnelauskleidung wird derzeit als grenzwertig angesehen. Jedenfalls wären hierfür die schon mehrfach angeführten, vertiefenden hydrogeologischen Untersuchungen und Beobachtungsprogramme als Grundlage für die Systemauswahl und Dimensionierung dringend angebracht. Bei einem Erfordernis des Einbaus einer Tunnelinnenschale würde sich dadurch eine weitere zu berücksichtigende Bauzeitverlängerung ergeben.

#### Oberbau, Bahntechnische Ausrüstung:

Gemäß dem vorliegenden Konzept ist für die Herstellung der bahntechnischen Gewerke (Oberbau, bahntechnische Ausrüstung) eine klare Trennung von den Abläufen des Tunnelrohbaus vorgesehen. Viele der Ausrüstungstätigkeiten sind gleisgebunden in Form einer Linienbaustelle einzubringen. Die Überlappung von Tätigkeiten verschiedener Gewerkegruppen erweist sich dadurch oftmals als problematisch und ist auch von den baugewerblichen Anforderungen nur schwer machbar.

Die mehrfach erwähnten Vergleichsprojekte zeigen auch, dass bei der Wahl von Leistungsansätzen für die Umsetzung auch die Verfügbarkeit von Fachfirmen und Komponenten zunehmend relevanter wird und so insgesamt auch längere Realisierungszeiträume vorzusehen sind.

Weiterhin ist bekannt, dass die Inbetriebnahme, Inbetriebsetzung und Personalschulung bei derartigen Projekten durchaus relevante Zeiträume erfordert, die im gegenständlichen Ablaufkonzept nicht abgebildet sind.

- ➔ Diese Aspekte berücksichtigend erscheinen zusätzliche Zeitdauern von zumindest einem Jahr für diese Phase als angebracht und wären zu berücksichtigen.

Zusammenfassend kann zum vorliegenden Ablaufplan somit festgehalten werden, dass eine verlängerte Bauphase um zumindest zwei Jahre, in Summe also mindestens 14 Jahre, zu erwarten ist.

- ➔ Diese anzunehmende, verlängerte Bauzeit ist bei der Beurteilung der Auswirkungen, insbesondere im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Zwischenangriff Niederseidewitz / Seidewitztal zusätzlich zu beachten.

---

<sup>24</sup> <https://www.daub-ita.de/projekt Datenbank/deutschland/aus-und-neubaustrecke-karlsruhe-basel-katzenbergtunnel-im-pfa-81/>

<sup>25</sup> Experience from pre-excavation and leakage closing injections obtained in the Follo Line Project. J. Gollegger. Geomechanik und Tunnelbau. 2022.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Darüber hinaus ist nicht erkennbar, wie Bauzeit-risikominimierende Flexibilisierungen, z. B. in Form von variablen Baulosgrenzen oder einer Mitnutzung des Zugangs über den Evakuierungspunkt in positiver Form genutzt werden sollen.

- ➔ Dahingehend ist der ERP offenbar lediglich in seiner originären Ausprägung im Projekt vorgesehen und es wird auf die Ausführungen in Punkt 6 verwiesen.
- ➔ Die anzunehmende, verlängerte Bauzeit ist bei der Beurteilung der Auswirkungen auch beim ERP Göppersdorf zusätzlich zu beachten.

## 5. Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Die Maßgaben aus dem ROV werden mit der Vorzugsvariante als grundsätzlich erfüllbar angesehen. Aufgrund der derzeit vorliegenden Unterlagen und Informationen kann jedoch keine abschließende umfassende Beurteilung vorgenommen werden. Vorbehaltlich möglicherweise bereits seitens des Vorhabenträgers durchgeführter Untersuchungen wird insbesondere auf folgende potenzielle Konflikte bzw. Risiken im Zusammenhang mit der vorliegenden Vorzugsvariante hingewiesen:

### Bauzeitenplan:

Hinsichtlich des Ablaufs und der damit in Zusammenhang stehenden Umweltauswirkungen ist eine schlüssige Bauablaufplanung von sehr hoher Wichtigkeit. Es bestehen nach derzeit vorliegendem Kenntnisstand berechnete Zweifel, dass die Baustelleneinrichtung und Tunnelbohrmaschinen am Zwischenangriff innerhalb eines Jahres vortriebsbereit zur Verfügung stehen können. Weiterhin besteht Skepsis gegenüber optimistischen Annahmen der Vortriebsleistung mit den TBM, verbunden mit der Empfehlung, die mittlere tägliche Vortriebsleistung angemessen zu reduzieren. Weitere Bedenken sehen die Verfasser hinsichtlich des Konzepts und möglichen Verzögerungen bei der Innenauskleidung. Diese soll offenbar erst nach Abschluss aller Vortriebsarbeiten beginnen und größere Bereiche einschaliger Auskleidung werden. Ohne weitere Belege wird dies als kritisch angesehen. Für den Oberbau und die bahntechnische Ausrüstung wird vorgeschlagen, zusätzliche Zeit für die komplexe Logistik, für Inbetriebnahme/Inbetriebsetzung und Schulung einzuplanen.

Es bleibt unklar, wie flexibilisierende Maßnahmen genutzt werden sollen. Der Bauablaufplan sollte daher auf mögliche Risiken und Verzögerungen besser vorbereitet sein. Flexiblere Baulosgrenzen werden empfohlen. Sollte der ERP in Göppersdorf kommen, sollte dieser zumindest auch für die Flexibilisierung und Stabilisierung des Bauablaufes mit in Betracht gezogen werden.

Zusammenfassend wird eine verlängerte Bauphase von mindestens zwei Jahren erwartet. Es wird darauf hingewiesen, dass eine derart längere Bauzeit bei der Auswirkungsbewertung berücksichtigt werden sollte.

### Verkehrsbelastung:

Die veränderte Lage der Baustelleneinrichtung führt zu einer ca. 2 km längeren An- und Abfahrt am öffentlichen Straßennetz bis zur Anschlussstelle Bahretal. Dies könnte Konflikte im Straßenverkehr sowie zusätzliche Straßen- und Folgeschäden verursachen. Vertiefte Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sollten durchgeführt werden. Straßenverkehrliche Maßnahmen wie Fahrbahnaufweitungen, Abbiegespuren, Lichtzeichenanlagen und Aufbauverstärkungen sollten ebenfalls frühzeitig mit bedacht werden. Weniger belastende Transportmodi wie z. B. Förderbänder in nahegelegene Ablagerungsstandorte sollten mit untersucht werden.

Die Verlegung des ERP-Standorts nach Wingendorf/Göppersdorf führt ebenfalls zu einer längeren Zu- und Abfahrt im öffentlichen Straßennetz. Weitere Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sind vorzunehmen,

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

straßenbauliche Anpassungen zu planen und umzusetzen, um Konflikte zu vermeiden. Im Ereignisfall, wie einer Evakuierung, könnten Schwierigkeiten aufgrund der Straßeninfrastruktur auftreten. Es wird vorgeschlagen, hier ebenfalls straßenbauliche Anpassungen vorzunehmen, um die Zufahrt für Rettungs- und Evakuierungskräfte zu verbessern. Darüber hinaus werden möglicherweise zahlreiche Busse benötigt, um Passagiere im Evakuierungsfall zu transportieren. Es wird darauf hingewiesen, dass alternative Konzepte wie Rettungszüge in Betracht gezogen werden sollten, und kritische Szenarien bei straßenseitiger Evakuierung müssen genauer betrachtet werden. Die optionale Anbindung des ERP an die geplante Autobahn-Rastanlage wird als leistungsfähigere Lösung für die Bauphase und den Ereignisfall betrachtet. Es wird empfohlen, frühzeitig Abstimmungen mit der Autobahnverwaltung vorzunehmen.

Insgesamt werden diese Maßnahmen empfohlen, um mögliche Konflikte im Straßenverkehr während der Bau- und Bauphase des Tunnelprojekts zu minimieren und die Verkehrsbelastung zu bewältigen. Es ist wichtig, dass diese Maßnahmen frühzeitig in die Planung integriert und mit den relevanten Behörden abgestimmt werden.

Im Sinne einer synergetischen Nutzung und einer Vermeidung eines zusätzlichen Baustellbereiches wird angeregt zu prüfen, ob nicht der ERP Göppersdorf durch zwei ERB an den Startpunkten der TBM (Nord und Süd) ersetzt werden könnte.

#### Kreislaufwirtschaft:

Die Vorzugsvariante sieht eine ausreichend große Baustelleneinrichtungsfläche für den Tunnelbau vor, aber es besteht die Herausforderung, dass das Ausbruchmaterial zeitnah entfernt werden muss, da nicht ausreichend Aufbereitungs- und Lagerfläche vorhanden sein dürfte. Die vorliegenden Unterlagen erfüllen nicht die Prinzipien einer klassischen Kreislaufwirtschaft, insbesondere die Wiederverwertung von Ausbruchmaterial vor Ort.

Es gilt ein detailliertes Materialkonzept vorzulegen, das den erwarteten Massenanstieg, Zwischenlagerung, Aufbereitungseinrichtungen, Abfuhrbedarf und Ablagerungsstandorte beschreibt. Weiter ist der Materialbedarf in Bezug auf Zeit, Art und Zufuhrklasse zu klären. Die Grundsätze der maximalen Wiederverwertung, der optimalen Wirtschaftlichkeit und der minimalen Umweltbelastung müssen deutlicher im Projekt verankert werden. Der zusätzliche Flächenbedarf für Zwischen- und Ablagerungsstandorte, Aufbereitungseinrichtungen usw. ist darzustellen und deren Auswirkungen auf Schutzgüter zu klären. Für den ZA gelten im Besonderen diese Anforderungen an das Materialbewirtschaftungskonzept, einschließlich der Berücksichtigung von Materialaufbereitung und Kreislaufwirtschaft. Ein optimaler Anschluss an die Autobahn oder die Verbringung in nahe Standorte sollte angestrebt werden, um den An- und Abtransport von Material zu minimieren.

#### Grundwasser/Talsperre Gottleuba:

Die hydrogeologischen Auswirkungen des Tunnelbaus müssen weiter intensiv untersucht werden, mit frühzeitigen Erkundungen, langlaufenden Beobachtungsprogrammen und detaillierten hydrogeologischen Modellierungen und Gutachten. Besondere Aufmerksamkeit sollte den sensitiven Bereichen, wie der Talsperre Gottleuba und dem Barockgarten Großsedlitz, gewidmet werden. Eine detaillierte Analyse der Auswirkungen auf das Hochwasserschutzkonzept und die Rückhaltebecken ist notwendig. Es wird empfohlen, eine hydrogeologische Modellierung für die Genehmigungsplanung durchzuführen, insbesondere im Bereich des Trinkwasserschutzgebiets. Ergänzend dazu sind vertiefende Untersuchungen zu den Auswirkungen auf den Barockgarten Großsedlitz und die Hochwasserschutzinfrastruktur vorzunehmen. Es ist ein detailliertes Gutachten zu erstellen, um potenzielle Einflüsse auf den Hochwasserabfluss zu bewerten und negative Auswirkungen zu verhindern. Begleitend sind hydrologische Erhebungen und Beobachtungsprogramme mit mehrjährigem Vorlauf zu erstellen, um langfristige Schwankungen zu berücksichtigen. Intensive Untersuchungen und Begleitprogramme zur Sicherheit der Bauwerke, insbesondere der Sperrbauwerke, sowie ggf. die Definition von Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls durchzuführen.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

Evakuierungs- und Rettungskonzept:

Es wird vorgeschlagen, das bestehende Evakuierungskonzept für den Tunnel zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Die schienengebundene Evakuierung (Rettungszug) sollte als Alternative oder zumindest als ergänzende Lösung evaluiert werden.

Ebenso wird angeregt zu prüfen, ob nicht der ERP Göppersdorf durch zwei ERB an den Startpunkten der TBM (Nord und Süd) ersetzt werden könnte.

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

## Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
BbergG	Bundesberggesetz
BBT	Brenner Basistunnel
BE	Baustelleneinrichtung
DB	Deutsche Bahn
ERP	Evakuierungs- und Rettungspunkt
ETCS	European Train Control System (Zugsicherungssystem)
EVTZ	Europäischer Verbund zur Territorialen Zusammenarbeit
FFH-Gebiet	Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
HBP	Hauptbetriebsplan
IPO	Industriepark Oberelbe
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LfD	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
LRA	Landratsamt
LSG	Landschaftsschutzgebiet
OBA	Oberbergamt
RA	Rohstoffabbaugebiet
RBP	Rahmenbetriebsplan
ROV	Raumordnungsverfahren
SMEKUL	Sächsisches Staatsministeriums für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
SOE	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
TBM	Tunnelbohrmaschine
TEN-V	Transeuropäisches Netz – Verkehr
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität – Sicherheit in Eisenbahntunneln
VBG	Vorbehaltsgebiet
VEG	Vorrang- und Eignungsgebiet
VRG	Vorranggebiet
ZA	Zwischenangriff

Konflikt- und Risikoanalyse Vorzugsvariante NBS Dresden-Prag

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Grobschema der Tunnelvortriebe (Quelle: DB InfraGO AG)	5
Abbildung 2: Fachexpertise - 2022: Angenommene BE-Fläche Baulos Mitte	7
Abbildung 3: Fachexpertise 2022: Materialanfall nach Materialklassen und Bauabschnitten (DE und CZ)	8
Abbildung 4: Fachexpertise 2022: Tägliche Mengen zum Abtransport Baulos Mitte	9
Abbildung 5: Luftaufnahme der Talsperre Gottleuba (Quelle: Landestalsperrenverwaltung Sachsen)	26
Abbildung 6: Lage des geplanten ZA der Vorzugsvariante und die vorgeschlagene Lage des ZA gemäß Fachexpertise (Quelle: DB InfraGO AG, bearbeitet)	28
Abbildung 7: Lageplan des geplanten Zwischenangriffs (Quelle: DB InfraGO AG)	28
Abbildung 8: Visualisierung des geplanten Zwischenangriffs (Quelle: DB InfraGO AG)	29
Abbildung 9: Lage des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes (Quelle: DB InfraGO AG)	33
Abbildung 10: Visualisierung des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes (Quelle: DB InfraGO AG)	33
Abbildung 11: Lageplan des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes mit optionaler Anbindung an die BAB 17 (Quelle: DB InfraGO AG)	34
Abbildung 12: Geplante Autobahn-Rastanlage im Bereich des ERP (Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr)	34
Abbildung 13: Horizontalschnitt des geplanten Evakuierungs- und Rettungspunktes (Quelle: DB InfraGO)	36
Abbildung 14: Visualisierung des Lösch- und Rettungszugs der ÖBB ( <a href="https://www.bahnonline.ch">https://www.bahnonline.ch</a> )	39
Abbildung 15: Lösch- und Rettungszug der ÖBB (Quelle: <a href="http://www.railway.supply">www.railway.supply</a> )	39
Abbildung 16: Vorläufiger Bauzeitenplan (Quelle: InfraGo AG)	40



Herausgeber:

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2, 01097 Dresden  
[www.smwa.sachsen.de](http://www.smwa.sachsen.de)  
[www.facebook.com/smwa.sachsen](https://www.facebook.com/smwa.sachsen)

Redaktion:

Referat 51 – Grundsatzfragen, Mobilitätsstrategien, Nachhaltigkeit der Mobilität  
LUB Consulting GmbH  
Mag. Gerhard Harer

Redaktionsschluss:

Januar 2024

Gestaltung und Satz:

LUB Consulting GmbH

Hinweis:

Diese Maßnahme wird mitfinanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des von den Abgeordneten des Sächsischen Landtags beschlossenen Haushaltes.

Verteilerhinweis:

Diese Informationsschrift wird von der Sächsischen Staatsregierung im Rahmen ihrer verfassungsgemäßen Verpflichtung zur Information der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

Copyright

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

- **GEMEINDEVERWALTUNG DOHMA**
- Mitglied des Sächsischen Städte- und Gemeindetages
- Verwaltungsgemeinschaft mit der Großen Kreisstadt Pirna



Gemeindeverwaltung Dohma, Zum Heideberg 18, 01796 Dohma

**DB InfragO AG**  
**Herrn Kay Müller**  
**Salomonstraße 21**  
**04103 Leipzig**

*Ausschließlich per E-Mail: [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)*

**Stellungnahme der Gemeinde Dohma zur Neubaustrecke Dresden – Prag  
 hier Kernforderungen zum Bauvorhaben**

Dohma 04.03.2024

**Aktenzeichen**  
 (bitte bei Antwort angeben)

Sehr geehrter Herr Müller,  
 sehr geehrte Damen und Herren,

**Ihr/-e Ansprechpartner/-in**  
 Herr Heinemann

dass die Neubaustrecke Dresden – Prag ein bedeutendes Bauvorhaben darstellt und dringend benötigt wird, ist seit unserem ersten Schriftverkehr unstrittig und hatte unsere Zustimmung immer vorausgesetzt, jedoch nur in einer Volltunnelvariante, die es nun ja geworden ist.

**Durchwahl**  
 Telefon +49 3501 52 77 76  
 Telefax +49 3501 46 46 83  
 \*

Trotz allem möchten wir, auch wenn aus Krankheitsgründen erst jetzt, eine Stellungnahme zu den Kernforderungen abgeben. Wir sind sicher, dass in den nunmehr mehr betroffenen Gemeinden eine ähnliche Betrachtungsweise vorliegt.

**Ihre Nachricht vom**

Unsere Region ist auf Grund ihrer ländlichen Struktur sehr touristisch geprägt. Nicht außer zu Acht zu lassen sind die Kurkliniken in Bad Gottleuba – Berggießhübel. Dadurch ist ein stetig steigender Zulauf an Touristen zu verzeichnen, welcher Beeinträchtigungen in der Bauzeit, sich rückläufig entwickeln könnte. Hier ist seitens der Deutschen Bahn eine Hilfestellung bei den betroffenen Gemeinden angezeigt, um diese Entwicklung nicht erst eintreten zu lassen. Über geeignete Projekte ist sich im Einzelfall gesondert abzustimmen. Derzeitig ist eine stetig steigende Zahl von Touristen zu verzeichnen, die es zu erhalten gilt.

■  
**Hausanschrift**  
 Gemeindeverwaltung Dohma  
 Zum Heideberg 18  
 01796 Dohma

[www.dohma.de](http://www.dohma.de)

Auswirkungen während der Baumaßnahme sind nicht zu vermeiden, jedoch wird hier nochmals auf die so gering wie möglich zu haltenden Beeinträchtigungen auf die hier lebende Bevölkerung, Flora und Fauna sowie die Umwelt sind so gering wie möglich zu halten. Bereits jetzt sind die vorliegenden Beeinträchtigungen, durch Autobahn und Steinbruch in Nentmannsdorf so groß, dass das Bauvorhaben des Bahntunnels nicht in allen Bevölkerungsteilen Zustimmung findet. Ich verweise hier auch auf die in den Nachbargemeinden entstehenden Solar – und Windparks

■  
**Bankverbindung**  
 Ostsächsische Sparkasse Dresden  
 Konto-Nr. 3 00 000 2048  
 BLZ 850 503 00  
 IBAN DE48 8505 0300 3000 0020 48  
 BIC OSDDDE81XXX  
 Gläubiger-ID DE05 ZZZ.000.000.71679

\* Kein Zugang für elektronisch signierte sowie für verschlüsselte elektronische Dokumente.

Als Verbandsmitglied des Zweckwasserverbandes Pirna / Sebnitz liegt uns natürlich daran, dass keine Beeinträchtigungen der Talsperre in Bad Gottleuba eintreten. Diese Talsperre versorgt unter anderem die Gemeinde Dohma mit Ortsteilen genauso, wie die umliegenden Gemeinden. Eine Beeinträchtigung muss hier im Vorfeld durch weitere Untersuchungen ausgeschlossen werden. Ich verweise hier auf die Stellungnahme des Zweckwasserverbandes, welche Ihnen bereits vorliegt.

An dieser Stelle wünsche ich mir, dass die bisherige Transparenz und Gesprächsbereitschaft erhalten wird. In Gesprächen können auch positive Vorschläge entstehen, welche dem Projekt zu Gute kommen.

Es bleibt festzuhalten, dass sich die Kernforderungen aller Beteiligten in den Planungen wiederzufinden haben und dringend umgesetzt werden müssen. Es bleibt abzuwarten, ob sich im Zuge der weiteren Planungen und später in der Bauphase, weitere Forderungen auf Grund unbeachteter oder neuer Erkenntnisse entwickeln.

### ***1. Beeinträchtigung während der Bauphase***

Auch wenn die Gemeinde Dohma nicht mehr direkt mit dem Baugeschehen in Verbindung gebracht werden kann, werden durch Lärm und Fahrverkehr Mehrbelastungen eintreten. Hier ist bereits im Vorfeld zu klären, wie die Infrastruktur den nun anstehenden Belastungen durch ggf. Schwerlastverkehr angepasst bzw. ertüchtigt werden. Grundsätzlich sollte der Schwerverkehr nicht durch Ortsdurchfahrten erfolgen, hier sollten andere Wege gefunden werden.

Nicht außer Acht gelassen werden sollte die Lärmbelastung während der Bauzeit. Der Bau ist ein ambitioniertes Bauvorhaben welches 2044 freigegeben werden soll. Dies darf jedoch nicht zu Lasten der Bevölkerung gehen.

Hier könnte bei der Unterstützung beim Radwegebau in der Region mit Informationstafeln zur Umgebung notwendiges Verständnis bei der Bevölkerung und mehr Akzeptanz für das Projekt geworben werden.

### ***2. Feuerwehr & Rettungsdienst***

Wie bereits mehrfach von mir angesprochen, sind in den umliegenden Verwaltungsgemeinschaften hauptsächlich Freiwillige Feuerwehren tätig, welche nicht durchgehend besetzt werden können. Lediglich die Hauptfeuerwache in Pirna besitzt Einsatzkräfte, auf die zurückgegriffen werden könnte.

Die Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehren leisten hervorragendes zum Schutz der Bevölkerung. Schon jetzt bestehen Probleme, für dieses Ehrenamt Nachwuchs rekrutieren, heranzuziehen und auszubilden um diese dann in die Freiwilligen Feuerwehren zu integrieren.

Weitere Probleme stellen die Finanzierungen von Ausbildung der Kammeraden sowie die ständig steigenden Anforderungen an Ausrüstung und Technik da.

***Eine Mehrbelastung bei eventuell auftretenden Einsätzen während der Bauphase und später dann beim Betrieb des Tunnels können nicht sichergestellt werden. Schon jetzt sind die finanziellen Belastungen bei Beschaffung und Ausbildung durch stetig stark steigende Kosten nicht darstellbar!***

Hier bleibt für die Deutsche Bahn nur die Lösung, eine Betriebsfeuerwehr nach Vorbild der „Königshainer Berge“ zu gründen. Es wird hier auch auf die Stellungnahme des Landkreises Sächsische Schweiz Osterzgebirge verwiesen. Die Vorschläge sollten grundlegend weiterentwickelt, eingearbeitet sowie im Anschluss umgesetzt werden.

Zu Prüfen wäre auch, ob eine Feuerwehr mit deutsch / tschechischer Besatzung für Tunnel und Autobahn möglich wäre. Diese als Berufsfeuerwehr ausgebildet, könnte beide Bundesprojekte betreuen und die Freiwilligen Feuerwehren entlasten, welche als nach zu alarmierenden Kräfte dann zur Unterstützung eingesetzt werden könnten.

Ein weiterer Aspekt bleibt die Vorhaltung von Löschwasser, welche sehr kritisch bewertet wird. Die zum Rettungspunkt im Notfall zu gelangender Wassermenge kann durch das bereitstehende Netz so nicht gewährleistet werden. Hier ist ein hoher Investitionsbedarf notwendig. Wie dies umgesetzt werden kann, sollte einer gründlichen Prüfung unterliegen. Hier sollte auf Zisternen zurückgegriffen werden, da die Talsperre für den Trinkwasserbedarf im Umland zuständig ist.

Auf die Risikoanalyse des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wird verwiesen. Da diese bei Ihnen ebenfalls vorliegt, gehe ich hier nicht weiter darauf ein.

### **3. Natur und Umwelt**

Unbestritten von allen Beteiligten ist, dass das Bauvorhaben enorme Belastungen für Natur und Umwelt beinhalten. Hier könnten in der Umgebung der betroffenen Gemeinden Ausgleichsmaßnahmen unterstützt werden. Es wird davon ausgegangen, dass massive Schäden durch Grundwasserentzug durch die Baumaßnahme im Untergrund entstehen könnte. Dem ist mit geeigneten Maßnahmen vorzubeugen.

- Anlegen von neuen Biotopen, sowie Verbesserung bestehender Biotop ( Cotta, Dohma, Goes )
- Anlegen von Remisen, Anpflanzungen von Sträuchern und Hecken
- Renaturierung von Gewässern 2. Ordnung
- Vorsorge vor Schäden bei Abfließen von Starkniederschlägen
- Unterstützung bei Erschaffung von Ausgleichsflächen mit Anpflanzungen von Obst – und widerstandsfähigen und klimaresistenten Baum – und Heckenanpflanzungen
- Schaffung von Rückzugsbereichen für Vögel und andere Tierarten in diesen Bereichen, sowie Pflege dieser Bereiche

Auch hier kann es zu weiteren Forderungen während der Bauphase kommen, um die hier lebenden Tierarten zu schützen, wovon darunter auch stark gefährdete und vom Aussterben bedrohte Tierarten gibt.

Nicht zu vergessen seien hier die jährlich stattfindende Krötenwanderung benannt, welche bei stark zunehmendem Schwerlastverkehr noch mehr gefährdet ist.

Mit freundlichen Grüßen

  
Heinemann  
Bürgermeister

**Betreff:** Neubaustrecke Dresden – Prag, Volltunnelvariante

### **Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Stadt Dohna**

Kernforderungen/Grundsätze

- Zusammenarbeit zwischen Vorhabenträger (DB Infra GO AG) und Stadt auf Augenhöhe,
- Bereitstellung projektspezifischer Ressourcen durch den Vorhabenträger (z.B. Personal, Finanzmittel für externe fachliche und anwaltliche Beratung) zur Berücksichtigung der Belange der betroffenen Kommunen (z.B. Dohna, Dohna, Pirna, usw.),
- Bereitstellung projektspezifischer Informationen, Erkenntnisse und Unterlagen zum Projekt (z.B. Gutachten, etc.) durch den Vorhabenträger,
- Beachtung der Aufgaben der Daseinsvorsorge (z.B. ungestörte Bereitstellung Trinkwasserversorgung für Dohna aus der Talsperre Gottleuba),

### **Erläuterung:**

Der Vorhabenträger hat die Informationen zur Vorzugsvariante beim 10. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag am 20. November 2023 vorgestellt und veröffentlicht. Es erfolgte eine Information in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 21.11.2023 im Rathaus Dohna.

Einhergehend mit der Planung und Umsetzung des Projektes Neubaustrecke Dresden – Prag als Teilprojekt im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) zur Umsetzung und Entwicklung des europäischen Binnenmarktes (konkret: TEN-V-Kernnetzkorridor Orient/Östliches Mittelmeer) ergeben sich völlig unabhängig von der Vorzugsvariante für den Erzgebirgsbasistunnel zur Streckenführung für die in Dohna und seinen Ortsteilen lebenden und arbeitenden Menschen in besonderer Art und Weise erhebliche Veränderungen, Einschränkungen und Beeinträchtigungen, deren Auswirkungen zum heutigen Tage weder teilweise noch vollständig qualitativ und quantitativ abschätzbar geschweige denn prognostizierbar sind.

Die öffentlich verfügbaren Informationen zum Projekt wurden auf der Internetpräsenz zum Stand: 08. Januar 2024 abgerufen, interpretiert und nachfolgend als Anmerkungen und Hinweise formuliert. Wesentliche Quelle für die weiteren Darlegungen stellt die Präsentation zum 10. Dialogforum Neubaustrecke (Anlage 009/2024/1-2; abrufbar unter: <https://www.dresden-praha.eu/de>) dar.

Eine frühzeitige Einbindung der Stadt Dohna, der Region mit dem Oberzentrum Dresden und dem Mittelzentrum Pirna, sowie des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge über das bisherige Maß hinaus und in sämtlichen weiteren Projektschritten wird als zwingend erforderlich erachtet und erwartet.

### **Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Stadt Dohna zur Vorzugsvariante Volltunnel Neubaustrecke Dresden-Prag**

Zusammenfassend werden folgende Sachverhalte identifiziert, wobei die Nummerierung der Maßnahmen keine Aussage über die Prioritäten generell und untereinander enthält:

1. Bereitstellung finanzieller Mittel für Fachpersonal, Gutachter und juristische Beratung
2. Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken,
3. Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren,
4. Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
5. Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln,
6. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehr- und örtlichen Brandschutzbehörde
7. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen und des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz

Die vorbenannten Sachverhalte werden nachfolgend näher erläutert.

**Zu 1) Bereitstellung finanzieller Mittel für Fachpersonal, Gutachter und juristische Beratung**

In diesem Zusammenhang sind auch wirksame Maßnahmen gegen Erschütterungen durch den Vorhabenträger zu treffen. Selbige sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren und Gegenmaßnahmen sowohl bauzeitlich als auch für den Zeitraum des Betriebes der Eisenbahnstrecke dauerhaft und über das gesetzlich notwendige Mindestmaß hinaus umzusetzen.

**Zu 2) Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken**

Auch die Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken werden wesentlich zur Akzeptanz des Projekts beitragen können. Dabei gilt es unkomplizierte Lösungen für die Betroffenen zu finden

**Zu 3) Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren**

Durch das Projekt Neubaustrecke sind umfangreiche umweltrelevante und klimabeeinflussende Eingriffe zu erwarten. Beispielhaft dafür sei der Bereich des zukünftigen Tunnelportales Heidenau genannt. Hier werden große Eingriffe in Landschaftsschutzgebiete (LSG) und Flora-Fauna-Habitate (FFH) erwartet, mit erheblichem Einfluss auf festgestellte Frischluftentstehungsgebiete, Frisch- und Kaltluftabflussbahnen, als wertvoll eingestufte Biotopbereiche, Vogelrastgebiete und Vogelzugkorridore. An dieser und an allen anderen Konfliktstellen sind Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren zu planen, mit der Stadt und den zuständigen Behörden abzustimmen und durch den Vorhabenträger umzusetzen. Im vorgenannten Bereich können durch die Abholzung des Waldes und Neugestaltung des Hanges weitere Probleme infolge von Regenwasser und wild abfließenden Wassers von Feldern und Wiesen. Dieser Sachverhalt ist bereits frühzeitig in die Planungen zu integrieren.

**Zu 4) Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Mit dem Bau der Neubaustrecke müssen zur Erhöhung der Akzeptanz des Projektes Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Dohna einhergehen. Neben der Schaffung attraktiver Zugangsvoraussetzungen zu den bestehenden drei Verkehrsstationen in Heidenau und zusätzlich auch an der Station Dresden-Zschachwitz durch ein verbessertes Angebot von Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln (P+R, Fahrradabstellanlagen, B+R, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobi-Shuttle) muss die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots im ÖPNV (Verkehrszeiten, Taktzeiten) als Ziel konsequent verfolgt werden.

**Zu 5) Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren**

Derzeitige und zukünftige Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren in Dohna sind durch den Vorhabenträger zu unterstützen. Das derzeit in Planung befindliche Projekt Radschnellweg Dresden-Pirna tangiert und quert die Planungsabschnitte der Neubaustrecke mehrfach. Hier sind im Einvernehmen mit dem Projektträger Landesamt für Straßen und Verkehr (LASuV) und der Stadt Heidenau Lösungen zu erarbeiten, die eine Umsetzung des Radschnellweges fördern.

**Zu 6) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehr- und örtlichen Brandschutzbehörde**

Die Stadt Dohna macht sich die Stellungnahme der örtlichen Gefahrenabwehr- und Brandschutzbehörde zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 1) an.

**Zu 7) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen und des Zweckverbandes Wasserversorgung Pirna/Sebnitz**

Die Stadt Dohna macht sich die Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung Sachsen und des Zweckverbandes Wasserversorgung Pirna/Sebnitz zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 2) an.

.....  
Dr. Ralf Müller  
Bürgermeister  
Stadt Dohna

Anlage 1: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde

Anlage 2: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise aus Sicht der Landestalsperrenverwaltung Sachsen

Anlage 3: Auswirkungen des Tunnelbaus der Strecke Dresden – Prag auf die öffentliche Trinkwasserversorgung beim zuständigen Trinkwasserversorger Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV) Pirna Sebnitz

## Anlage 1

Stadt Dohna: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde

### **Stellungnahme vom 07.02.2024 (Eingang bei der Stadt Dohna)**

Stadt Dohna, Rechts- und Ordnungsamt

### **Eisenbahn - Brandschutz und Rettung - Neubaustrecke DD-Prag -**

#### **Öffentlichkeitsbeteiligung für parlamentarische Beratung zur Neubaustrecke**

Für die Stadt Dohna als örtliche Gefahrenabwehrbehörde und örtliche Brandschutzbehörde, die auf einem Teilabschnitt nahe des nördlichen Tunnelportals der nunmehr favorisierten Volltunnelvariante gelegen ist, ergeben sich zu den vorliegenden Planungsunterlagen folgende Anmerkungen und Forderungen:

Aus Sicht des Brandschutzes sind folgende Aspekte zu beachten, die aus den vorliegenden Unterlagen zur Leistungsphase 1 und 2 bisher nicht ersichtlich sind, aber wesentlichen Einfluss auf die weitere Realisierung haben dürften:

**Notwendigkeit einer Qualitativen Risikoanalyse für die Festlegung detaillierter Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes nach dem aktuellen Stand der Technik europäischer Eisenbahn-Tunnelbauwerke**

Ungeachtet der Ergebnisse einer solchen qualitativen Risikoanalyse ergeben sich bereits jetzt folgende (Mindest-)Forderungen, die bei den weiteren Planungen beachtet werden müssen:

#### **1. Tunnelportal Heidenau (Stadt Heidenau)**

- Verhinderung des Begegnungsverkehrs auf dem Rettungsplatz unter Beachtung des Umstandes, dass Verletzte in Richtung Pirna, aber vor allem in Richtung Dresden abtransportiert werden müssen
- Zugangsmöglichkeiten / Löschwasserversorgung auf Überführungsbauwerk und freier Strecke für Nothalt direkt außerhalb des Tunnels in Fahrtrichtung Dresden über die gesamte erwartete Zuglänge (Sicherstellung der Selbstrettung nach Tunnelaustritt)
- Bauwerk zur vorläufigen Unterbringung und Dekontamination Betroffener und Verletzter Hubschrauberlandeplatz in räumlicher Nähe zum Rettungsplatz, allerdings nicht im Straßenverkehrsraum
- Bereitstellungsräume Einsatzmittel
- Löschwasserrückhaltung
- Vereinbarkeit von Lärmschutzmaßnahmen und Rettungswegverfügbarkeit

#### **2. Zwischenangriff Seidewitztal (Gemeinde Bahretal)**

- Unternehmensseitige Absicherung der betrieblichen Gefahrenabwehr durch eine ausreichend für unter- und oberirdische Ereignisse dimensionierte und darauf ausgerichtete Werkfeuerwehr während der gesamten Bauphase, insbesondere auf Basis des Leitfadens für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen des Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen e.V. in der jeweils geltenden Fassung bzw. gleichwertige Standards und unter Beachtung der vorhandenen Strukturen der örtlichen Einsatzeinheiten
- Unternehmensseitige Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung

#### **3. Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP, Gemeinde Bahretal)**

- Einhaltung der bestehenden sicherheitstechnischen Standards für unterirdische Bahnhöfe, insbesondere:
  - Rauchmanagement bzw. Sicherstellung der raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen in den sicheren Bereich,

- ggf. durch Brandfalllüftung/Absaugung unter Beachtung der Lüftungsverhältnisse nach Öffnung der Schleuse und Nutzung der Wendekaverne durch Einsatzkräfte
- Querschläge in kürzeren Abständen, die eine sichere Entfluchtung der maximalen Zugkapazität in angemessener Zeit ermöglichen Ausstiegs- und Bewegungsflächen im Bereich des Nothaltes Automatische Löschanlage im Haltebereich
  - Anforderungsgerechte Größe des Schutzraums an die erwartete Anzahl der Zuginsassen, insbesondere Berücksichtigung des Platzes für Sitzgelegenheiten und für Sanitäreinrichtungen sowie die Erstversorgung liegender Betroffener
  - Ausschluss Begegnungsverkehr auf der Fahrtstrecke Erdoberfläche – Wendekaverne, idealerweise durch eine separate Ein- und Ausfahrtssteckenführung und gesicherten Fußweg
  - Sicherstellung der vorübergehenden Unterbringung und Dekontamination der Zuginsassen am ERP an Geländeoberfläche durch feste Bauwerke, um so höhere Evakuierungsfrequenz durch Busse zu erreichen
  - dauerhafte Sicherstellung des Transports der insbesondere nicht gehfähigen Zuginsassen an die Erdoberfläche, z. B. durch ein vor Ort vorgehaltenes, vollautomatisiertes (fahrerloses) Bussystem
  - Zu- und Abfahrt Rettungsplatz über Behelfsausfahrt A 17 (beide Richtungsfahrbahnen), anstatt durch Ortslage Börnersdorf
  - Bereitstellungsraum Einsatzmittel und Hubschrauberlandeplatz in Nähe des Rettungsplatzes

#### 4. Gesamte Tunnelstrecke

- Löschwasser-Förderleistung auch auf deutschem Gebiet mindestens 1 200 Liter/min über einen Zeitraum von einer Stunde ab Entnahmebeginn und mindestens 800 l/min für einen darüberhinausgehenden Zeitraum einer weiteren Stunde aus unternehmens-eigener Löschwasserbevorratung, darüber hinaus unternehmensseitige Sicherstellung Löschwasserversorgung aus öffentlichem Netz bis vor Portal/ERP
- Sicherstellung eines Rauchmanagements durch bedarfsgerechte aktive Belüftungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen
- Sicherstellung der Rettung außerhalb des ERP bzw. Evakuierung über Gegenrichtungstunnelröhre durch **in Dresden stationierten Rettungszug der Deutschen Bahn**
- Betriebliche Sicherstellung der Tunnelröhrenbelegung mit **maximal einem Zug pro Richtung**, sofern es sich bei diesem Zug um einen Personenzug handeln sollte
- Einsatzleitung muss bei hauptamtlichen Kräften liegen (Werkfeuerwehr oder vergleichbare Einheit)

#### 5. Ausstattung/Betrieb öffentlicher Feuerwehren

- Spezielle Maßnahmen zur Ausbildung und zum Qualifikationserhalt der erforderlichen Einsatzkräfte Feuerwehr und Rettungsdienst
- Tunnelspezifische Zusatzausstattung und ständige Wartung und Pflege dieser Werkfeuerwehren oder finanzielle Beteiligung an Unterhaltung von (hauptamtlich betriebenen) öffentlichen Stützpunktfeuerwehren in Portal- und ERP-Nähe als Ersteinheiten

## Anlage 2

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise aus Sicht der Landestalsperrenverwaltung Sachsen

### **Stellungnahme vom 06.02.2024 (Eingang bei der Stadt Dohna)**

#### **Eisenbahn - Neubaustrecke Dresden – Prag**

#### **Anliegen/ Forderungen zum Unterfahren des Trinkwasserschutzgebietes der Talsperre Gottleuba**

##### **1. Einleitung**

Aus der Talsperre Gottleuba wird ein Großteil des durch den Zweckverband Wasserversorgung Pirna/ Sebnitz aufbereiteten und abgegebenen Trinkwassers bereitgestellt. Die Auslastung der Talsperre ist bereits jetzt so hoch, dass auch gegenwärtig kaum Leistungsreserven zum Ausgleich von Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Baumaßnahmen, Wetterextremen, Gütebeeinträchtigungen oder anderen nicht planbaren Ereignissen mehr zur Verfügung stehen.

Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.

Entsprechend Maßgabe 4 der Raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen vom 21.08.2020 sind Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Wasserversorgung im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba auszuschließen.

Mit der am 12.12.2023 in Kraft getretenen Trinkwassereinzugsgebieteverordnung (TrinkwEGV) sind der Landestalsperrenverwaltung (LTV) als Betreiber der Talsperre Gottleuba umfangreiche neue Verpflichtungen zum Risikomanagement der Talsperre und ihrem Einzugsgebiet übertragen worden. Dies umfasst eine Gefährdungsanalyse, eine Risikoabschätzung und letztlich die Festlegung von Risikomanagementmaßnahmen für das gesamte Einzugsgebiet. Das Risikomanagement hat unabhängig davon zu erfolgen, ob für das Einzugsgebiet (= Wasserschutzgebiet) der Talsperre bis dahin eine aktualisierte Schutzgebietsverordnung der unteren Wasserbehörde besteht. Eine erste Dokumentation der Bewertung des Einzugsgebietes hat die LTV der zuständigen Behörde (nach jetzigem Kenntnisstand - vorbehaltlich der Umsetzung der Regelungen in der SächsWasserZuVO – wird das die UWB sein) bis zum 12.11.2025 vorzulegen.

##### **2. Anliegen/ Forderungen**

Die LTV und die nach der TrinkwEGV zuständige Behörde müssen im Zusammenhang mit dem Neubauprojekt der DB in die Lage versetzt werden, eine entsprechende Bewertung des Einzugsgebietes (hier immer auf deutschem und tschechischem Staatsgebiet) im Sinne der §§ 6 ff. der TrinkwEGV vornehmen zu können und entsprechende Risikomanagementmaßnahmen ableiten und umsetzen zu können. Dafür ist eine fortlaufende Information über den Planungs- und Baufortschritt erforderlich (Fortführung der AG Wasser oder eines ähnlichen Formats) sowie die Übergabe der das Einzugsgebiet betreffenden Studien und Gutachten.

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba hat die DB zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben. Die LTV und die zuständige Behörde müssen bei Erstellung und Umsetzung des

Monitoringkonzepts eingebunden werden und sind regelmäßig über die Ergebnisse und deren Bewertung hinsichtlich möglicher Risiken und ggf. Auswirkungen auf das Einzugsgebiet bzw. die Talsperre Gottleuba zu informieren.

Den zusätzlichen Aufwand, der der LTV beim Risikomanagement durch die Umsetzung der Maßnahme der DB entsteht, hat die DB zu tragen (Personalmehraufwand, zusätzliche Gutachterkosten).

Die DB hat gemäß der o. g. Maßgabe aus der Raumordnerischen Beurteilung und nach § 89 WHG sicherzustellen, dass es durch ihre Maßnahme zu keinen negativen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit in der Talsperre in Bezug auf Menge und Güte kommt. Insofern hat sie auch Möglichkeiten einer Ersatzwasserversorgung zu untersuchen/ die Kosten für diese Untersuchung zu übernehmen, ebenso wie die Kosten für die mögliche Errichtung und den Betrieb einer Ersatzwasserversorgung.

Anlage 3

**Auswirkungen  
des Tunnelbaus der Strecke Dresden – Prag  
auf die öffentliche Trinkwasserversorgung  
beim zuständigen Trinkwasserversorger  
Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV)  
Pirna Sebnitz**

23. Januar 2024

Dr. Ralf Müller

### **Allgemeines**

- Rechtlich verantwortlich für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist die LTV (Freistaat Sachsen)
- Die nachfolgenden Maßnahmen/Forderungen sollen insbesondere **von der DB vollständig und dauerhaft finanziert** werden.
- Die Realisierung der geforderten Maßnahmen sollte möglichst von der LTV/ZVWV selbst erfolgen, wobei die DB zu intensiven Zuarbeiten zum Bau, Betrieb sowie Havarieszenarien verpflichtet muss.

### **Versorgungspflicht des ZVWV**

Der Zweckverband Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz hat 18 Kommunen als Mitglieder. Im Rahmen der Versorgung nimmt er Aufgaben der Fernwasserversorgung (für andere Versorger) und der allg. Wasserversorger wahr. Das Versorgungsgebiet umfasst ca. 20 000 eigene Kunden und 6 Weiterverteiler (Dresden, Pirna, Kreischa, etc.). Von der Versorgung sind ca. 80 000 Einwohner abhängig, im Versorgungsgebiet liegen u.a. 5 größere Klinikstandorte.

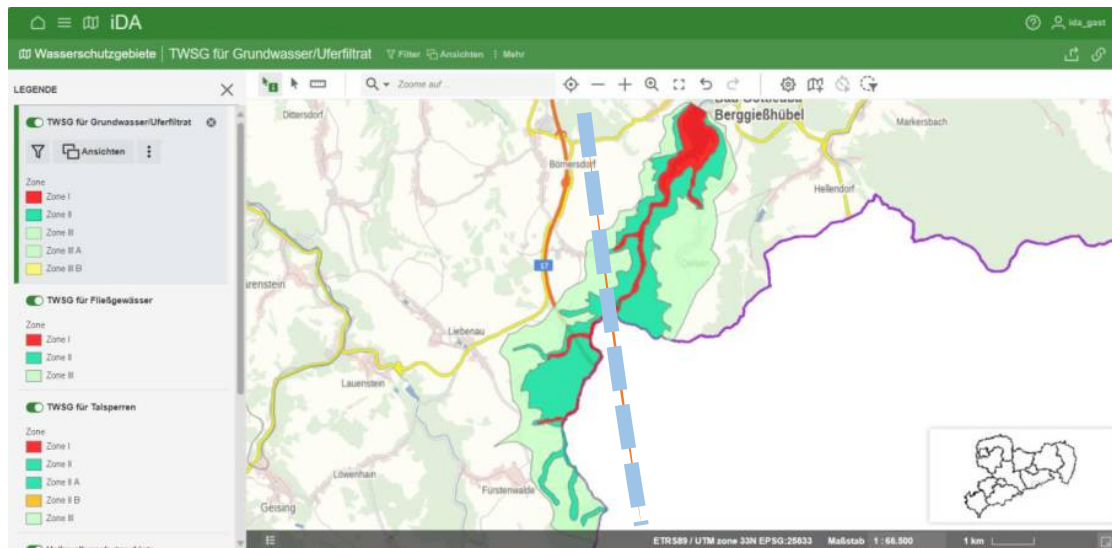
### **Rahmenbedingungen zum Bau in Trinkwasserschutzzonen**

Als von den Rohwasserlieferungen der LTV/Talsperre Gottleuba direkt abhängiger Trinkwasserversorger mit überregionaler Bedeutung teilen wir die bisherige Interpretation des Sachverhalts aus Sicht der LTV:

Für uns ergibt sich aus **keinem Ansatz die Möglichkeit, einen Trassenkorridor durch ein Trinkwasserschutzgebiet der Stufe I, II oder III zu legen.**

Für die TS Gottleuba gilt die Trinkwasserschutzzonenordnung vom 22.2.1973. Danach liegen 15,6 km<sup>2</sup> (44,8 %) der Gesamtfläche (von 34,8 km<sup>2</sup>) auf tschechischer Seite und sind nie grenzübergreifend dargestellt.

Lage der TWSG für Talsperren (Gottleuba) mit Lage des Tunnels lt. DB (in lila)



<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida/pages/map/command/index.xhtml?mapId=4036a4b4-e0be-43ab-bf3d-7f0a119c7811&use-MapSrs=true&mapSrs=EPSG%3A25833&mapExtent=414164.19402085076%2C5622485.45818058%2C434676.42068219377%2C563253.0.829456512>



Lage des Tunnels lt. DB (oben skizziert in lila)

Mit hinreichender Relevanz führt dazu das gängige Regelwerk (hier: Technische Regel – Arbeitsblatt DVGW W 102 (A): Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete; Teil2: Schutzgebiete für Talsperren, März 2021) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgendermaßen aus:

- „In der **Schutzzone I** sind **nur** Einrichtungen und Handlungen zulässig, die dem **Betrieb, der Überwachung und der Instandhaltung der Talsperre** und ihrer technischen Einrichtungen sowie der Pflege der Landflächen, insbesondere des Waldes, **dienen**, um den Schutzstatus der Schutzzone 1 aufrechtzuerhalten.“
- „In der **Zone II** [...] sind insbesondere folgende Handlungen, Nutzungen und Einrichtungen in der Regel **nicht tragbar**: - **Errichten und Erweitern von baulichen Anlagen**, ausgenommen Maßnahmen, die der öffentlichen Wasserversorgung dienen oder den Gewässerschutz verbessern“
- Tabelle 1 im genannten Dokument stellt dazu konkreter die **höchste Gefährdungsstufe für das „Errichten, Erweitern und Betreiben von Tunnel- und Stollenbauten“ in den Schutzzonen II und III auf**;
- Seite 25, Abschnitt 7.5 stellt dar: „In Stellungnahmen kann [ein Wasserversorger oder Talsperrenbetreiber als Träger öffentlicher Belange] Vorhaben auf Grundlage der Wasserschutzgebietsverordnung ablehnen [...]“

Überdies muss festgehalten werden, dass die **komplexe Geologie** und die **im Trassenkorridor ausgeprägten Störungszonen des Zielgesteins** der Trasse ein **enormes Risiko**, mithin eine im Vorfeld nicht ausreichend abschätzbare Unbekannte, für Veränderungen im Wasserhaushalt des Einzugsgebiets darstellen. Die mit einem **Tunnelbau zu erwartende Dränwirkung kann damit im Einzugsgebiet nach aktueller Sachlage zu einem Defizit in der Wasserbilanz** führen.

**Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.**

Daraus, sowie aus den Regelungen der seit 2023 geltenden Trinkwasser- sowie Trinkwasser-einzugsgebietsverordnungen, werden folgende Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn erhoben:

#### 1. **Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes der Talsperre**

## **Gottleuba (auf deutschem und tschechischem Territorium) auf mögliche Risiken durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich eventueller Havariefälle**

Dies umfasst:

- die Abgrenzung und Kartierung des **Einzugsgebietes**
- die Kartierung der **Trinkwasserschutzgebiete**
- die Beschreibung und **Georeferenzierung aller Entnahmestellen** im Einzugsgebiet
- die **Beschreibung der Flächennutzung durch die DB im Einzugsgebiet** und
- die Beschreibung der **Abflussprozesse im Trinkwassereinzugsgebiet**

### **2. Gefährdungsanalyse und Risikoabschätzung**

Zur Bewertung von Gefährdungen und Risiken, die ggf. durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich Havariefälle, für das Rohwasserdargebot der Talsperre Gottleuba entstehen können, hat die DB für das Einzugsgebiet durchzuführen:

1. eine **Gefährdungsanalyse** zur **Identifizierung** der durch den Tunnelbau sowie Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden **Gefährdungen** und **Gefährdungsereignisse** sowie
2. eine **Risikoabschätzung** durch
  - a) Abschätzung der **Eintrittswahrscheinlichkeit** und des **Schadensausmaßes von Gefährdungen** und **Gefährdungsereignissen (Risikoanalyse)** sowie
  - b) **Vergleich** und **Priorisierung** der Risiken (**Risikobewertung**).

### **3. Risikomanagement / Monitoring**

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem umfassenden und repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus der Trinkwassereinzugsgebietsverordnung ist eine **Dokumentation über die Bewertung des Trinkwassereinzugsgebiets** bis zum Ablauf des **12. November 2025** zu erstellen und der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln. Die Dokumentation hat mindestens Folgendes zu umfassen:

- die **Bestimmung** und **Beschreibung** des Trinkwassereinzugsgebiets sowie die **Ergebnisse** der **Gefährdungsanalyse** und der **Risikoabschätzung** des **Trinkwassereinzugsgebiets** sowie
- **Angaben** zu **bereits durchgeführten Risikomanagementmaßnahmen** und ihren **Auswirkungen**.

Dr. Ralf Müller,  
Verbandsvorsitzender ZVWV

**Tom-Niklas Schöne**

---

**Von:** MZedel1@Dresden.DE  
**Gesendet:** Freitag, 1. März 2024 13:35  
**An:** Dresden-Prag  
**Cc:** ffiedler@dresden.de; verkehrsentwicklungsplanung@dresden.de  
**Betreff:** Anmerkungen der Landeshauptstadt Dresden zur Variantenuntersuchung

Sie erhalten nicht oft eine E-Mail von mzedel1@dresden.de. [Erfahren Sie, warum dies wichtig ist](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Präsentation der Vorzugsvariante der NBS DD - Prag wird den Teilnehmern des Dialogforums die Möglichkeit gegeben, Anmerkungen zur Vorzugsvariante zu übermitteln.

Die Landeshauptstadt Dresden begrüßt die Wahl der Volltunnelvariante, die Entscheidungsfindung anhand der gewählten Kriterien und deren Bewertung ist nachvollziehbar und transparent.

Für den Ausbau der Strecke werden erhebliche Eingriffe und Maßnahmen im Raum Dresden für die Neubaustrecke notwendig. Da diese Eingriffe jedoch nicht im direkten Zusammenhang zu den zuvor untersuchten Varianten stehen, werden keine weiteren Anmerkungen zur Variantenuntersuchung eingereicht.

Für den Planungsabschnitt zwischen Dresden-Stadtgrenze und Hauptbahnhof steht die Verwaltung der Stadt Dresden im engen Kontakt mit dem Projektteam der Deutschen Bahn. Unsere Forderungen (insbesondere zu den Themen Lärmschutz in Einklang mit stadtplanerischen Gesichtspunkten, neuer Haltepunkt am Richard-Strauß-Platz, minimaler Flächeneingriff im Stadtgebiet, neue Eisenbahnüberführung Liebstädter Straße) haben wir dort bereits platziert und werden diese im Rahmen der weiteren Projektarbeit aufrecht erhalten. Wir bitten Sie, uns (weiterhin) regelmäßig über den Projektstand der Dresdner Planung zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Zedel  
Kommissarischer SGL Öffentlicher Personennahverkehr

**Landeshauptstadt Dresden**

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften | Amt für Stadtplanung und Mobilität | Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Telefon 0351-4883237 | [mzedel1@dresden.de](mailto:mzedel1@dresden.de)  
Freiberger Straße 39, 01067 Dresden | Postfach 120020, 01001 Dresden  
[Verkehrsentwicklungsplanung@Dresden.de](mailto:Verkehrsentwicklungsplanung@Dresden.de) | [www.dresden.de](http://www.dresden.de) | [www.facebook.de/stadt.dresden](https://www.facebook.de/stadt.dresden)

---

Zentraler Behördenruf 115 - Wir lieben Fragen

Bitte beachten Sie:

Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur können Sie über ein Formular einreichen. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, E-Mails an die Landeshauptstadt Dresden mit einem S/MIME-Zertifikat zu verschlüsseln oder mit DE-Mail sichere E-Mails zu senden. Weitere Informationen hierzu finden Sie unter [www.dresden.de/kontakt](http://www.dresden.de/kontakt).

**Stellenangebote/Karriere** [www.dresden.de/karriere](http://www.dresden.de/karriere)

**Datenschutzrechtlicher Hinweis**

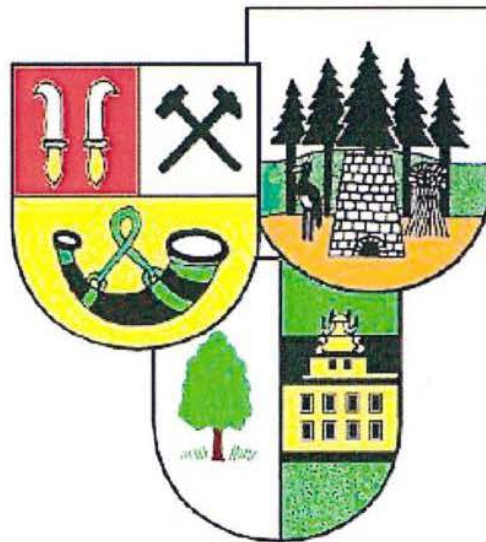
Informationen zur Verwendung Ihrer personenbezogenen Daten gemäß Artikel 13 und 14 EU-Datenschutzgrundverordnung erhalten Sie in der Plankammer des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (Telefon: 0351-4883415/-16 bzw. [plankammer@dresden.de](mailto:plankammer@dresden.de)).

**„Dresden findet Innen-Stadt. Mit dir!“**

Die Landeshauptstadt Dresden stärkt die Innenstadt. Mehr Informationen: [www.dresden.de/zukunft-innenstadt](http://www.dresden.de/zukunft-innenstadt).

**"Was uns verbindet"**

33. Interkulturelle Tage: 17. September bis 8. Oktober 2023  
[www.dresden.de/interkulturelletage](http://www.dresden.de/interkulturelletage)



# ***Gemeinde Bahretal***

**Forderungen, Anmerkungen und Hinweise  
Neubaustrecke Dresden-Prag**

Stand: 26.02.2024

## **Inhaltsverzeichnis**

### **1. Brandschutz**

- 1.1. Zwischenangriff Seidewitztal (Gemeinde Bahretal)**
- 1.2. Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP, Gemeinde Bahretal)**
- 1.3. Gesamte Tunnelstrecke**
- 1.4. Ausstattung/Betrieb öffentlicher Feuerwehren**

### **2. Ortslagen**

- 2.1. Niederseidewitz**
- 2.2. Wingendorf/ Göppersdorf**
- 2.3. Bahretal (alle Ortsteile)**

## 1. Brandschutz

Aus Sicht des Brandschutzes sind folgende Aspekte zu beachten, die aus den vorliegenden Unterlagen zur Leistungsphase 1 und 2 bisher nicht ersichtlich sind, aber wesentlichen Einfluss auf die weitere Realisierung haben dürften:

Qualitative Risikoanalyse für die Festlegung detaillierter Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes nach dem aktuellen Stand der Technik europäischer Eisenbahn-Tunnelbauwerke

### 1.1. Zwischenangriff Seidewitztal (Gemeinde Bahretal)

- Unternehmensseitige Absicherung der betrieblichen Gefahrenabwehr durch eine ausreichend für unter- und oberirdische Ereignisse dimensionierte und darauf ausgerichtete Werkfeuerwehr während der gesamten Bauphase, insbesondere auf Basis des Leitfadens für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen des Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen e.V. in der jeweils geltenden Fassung bzw. gleichwertige Standards und unter Beachtung der vorhandenen Strukturen der örtlichen Einsatzeinheiten
- Unternehmensseitige Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung

### 1.2. Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP, Gemeinde Bahretal)

Einhaltung der bestehenden sicherheitstechnischen Standards für unterirdische Bahnhöfe, insbesondere:

- Rauchmanagement bzw. Sicherstellung der raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen in den sicheren Bereich, ggf. durch Brandfalllüftung/Absaugung unter Beachtung der Lüftungsverhältnisse nach Öffnung der Schleuse und Nutzung der Wendekaverne durch Einsatzkräfte
- Querschläge in kürzeren Abständen, die eine sichere Entfluchtung der maximalen Zugkapazität in angemessener Zeit ermöglichen
- Ausstiegs- und Bewegungsflächen im Bereich des Nothaltes
- Automatische Löschanlage im Haltebereich
- Anforderungsgerechte Größe des Schutzraums an die erwartete Anzahl der Zuginsassen, insbesondere Berücksichtigung des Platzes für Sitzgelegenheiten und für Sanitäreinrichtungen sowie die Erstversorgung liegender Betroffener
- Ausschluss Begegnungsverkehr auf der Fahrtstrecke Erdoberfläche – Wendekaverne, idealerweise durch eine separate Ein- und Ausfahrtsstreckenführung und gesicherten Fußweg

- Sicherstellung der vorübergehenden Unterbringung und Dekontamination der Zuginsassen am ERP an Geländeoberfläche durch feste Bauwerke, um so höhere Evakuierungsfrequenz durch Busse zu erreichen
- Dauerhafte Sicherstellung des Transports der insbesondere nicht gefährlichen Zuginsassen an die Erdoberfläche, z.B. durch ein vor Ort vorgehaltenes, vollautomatisiertes (fahrerloses) Bussystem
- Bereitstellungsraum Einsatzmittel und Hubschrauberlandeplatz in Nähe des Rettungsplatzes

### 1.3. Gesamte Tunnelstrecke

- Löschwasser-Förderleistung auch auf deutschem Gebiet mindestens 1 200 Liter/min über einen Zeitraum von einer Stunde ab Entnahmebeginn und mindestens 800 l/min für einen darüberhinausgehenden Zeitraum einer weiteren Stunde aus unternehmenseigener Löschwasserbevorratung, darüber hinaus unternehmensseitige Sicherstellung Löschwasserversorgung aus öffentlichem Netz bis vor Portal/ERP
- Sicherstellung eines Rauchmanagements durch bedarfsgerechte aktive Belüftungsmaßnahmen zu Gewährleistung einer raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen
- Sicherstellung der Rettung außerhalb des ERP bzw. Evakuierung über Gegenrichtungstunnelröhre durch in Dresden stationierten Rettungszug der Deutschen Bahn
- Betriebliche Sicherstellung der Tunnelröhrenbelegung mit maximal einem Zug pro Richtung, sofern es sich bei diesem Zug um einen Personenzug handeln sollte
- Einsatzleitung muss bei hauptamtlichen Kräften liegen (Werkfeuerwehr oder vergleichbare Einheit)

### 1.4. Ausstattung/Betrieb öffentlicher Feuerwehren

- Spezielle Maßnahmen zur Ausbildung und zum Qualifikationserhalt der erforderlichen Einsatzkräfte Feuerwehr und Rettungsdienst
- Tunnelspezifische Zusatzausstattung sowie ständige Wartung und Pflege dieser
- Werkfeuerwehren oder finanzielle Beteiligung an Unterhaltung von (hauptamtlich betriebenen) öffentlichen Stützpunktfeuerwehren in Portal- und ERP-Nähe) als Ersteinheiten

## 2. Ortslagen

### 2.1. Niederseidewitz

Niederseidewitz und somit auch der geplante Bauplatz ist Brunneneinzugsgebiet. Mehrere Höfe beziehen ihr Trinkwasser ausschließlich aus Brunnen und sind nicht ans Trinkwassernetz angeschlossen. Eine Verschmutzung des Trinkwassers ist durch Bauabwässer zu erwarten. Hier muss weit vor Baubeginn eine Lösung gefunden werden, damit die Bewohner nicht ohne Trinkwasser sind.

Forderungen - Anmerkungen:

- pro Kopf Entlastungspauschale während der Bauzeit für Belastung der betroffenen Einwohner im Ortsteil
- vollumfänglicher Lärm- und Staubschutz muss während der Bauphase gewährleistet sein
- dauerhafte Löschwasservorhaltung für gesamten Ort
- Ausbau Stromnetz und Internet an die Gegebenheiten der Bauphase
- Renaturierung des Bauplatzes und der Tunneleinfahrt
- Ausbau der kommunalen Straßen, Fuß- und Radwege
- Informationszentrum für z.B. Geologie, als Anlaufstelle für Interessengruppen und Besucher
- Abdeckung der Baustelle mit Werks- bzw. Berufsfeuerwehr
- Versorgungseinrichtung für Baustelle
- Zugriff auf Abbaumaterial für eine regionale Nutzung
- Erhalt des Wander- und Wegenetzes
- Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken
- Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren
- Maßnahmen zum Ausgleich von Verlusten an Erholungsinfrastruktur

Vorschlag Anschlussnutzung des Bauplatzes: Schulungszentrum für Tunnelrettung Katastrophenschutz

### 2.2. Wingendorf/ Göppersdorf

Forderungen - Anmerkungen:

- pro Kopf Entlastungspauschale während der Bauzeit für Belastung der betroffenen Einwohner im Ortsteil
- vollumfänglicher Lärm- und Staubschutz muss während der Bauphase gewährleistet sein
- dauerhafte Löschwasservorhaltung für gesamten Ort
- Ausbau Stromnetz und Internet an die Gegebenheiten der Bauphase
- Renaturierung des Bauplatzes und der Tunneleinfahrt
- Abdeckung der Baustelle mit Werks- bzw. Berufsfeuerwehr

- Versorgungseinrichtung für Baustelle
- Zugriff auf Abbaumaterial für eine regionale Nutzung
- Fuß- und Radweg - Ausbau
- Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken
- Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren
- Maßnahmen zum Ausgleich von Verlusten an Erholungsinfrastruktur z. B. Wanderinformationszentrum, Wanderhütten, Ausbau Flächendenkmal Alte Teplitzer Poststraße

### **2.3. Bahretal (alle Ortsteile)**

Die Gemeinde Bahretal ist von dem geplanten Bauplatz und ERP vollumfänglich betroffen. Soziale Projekte für die Bevölkerung würden dazu beitragen die Akzeptanz zu erhöhen z.B. die Schaffung eines Dorfgemeinschaftshauses.

Mit dem Bau der Neubaustrecke müssen zur Erhöhung der Akzeptanz des Projektes Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Bahretal einhergehen. Ein Infrastrukturprojekt, was den betroffenen Kommunen selbst keine Infrastrukturverbesserung bringt, wird keine Befürwortung erfahren.

Forderungen - Anmerkungen:

- Zusammenarbeit zwischen Vorhabenträger (DB Infra GO AG) und Stadt auf Augenhöhe
- Bereitstellung projektspezifischer Ressourcen durch den Vorhabenträger (z.B. Personalmittel, Finanzmittel für externe fachliche und anwaltliche Beratung) zur Berücksichtigung der Belange der betroffenen Kommunen
- Bereitstellung projektspezifischer Informationen, Erkenntnisse und Unterlagen zum Projekt (z.B. Gutachten, etc.) durch den Vorhabenträger

Feuerwehr:

- Dauerhafte materielle und finanzielle Unterstützung bei der Aufrüstung und Betrieb der umliegenden Ortsfeuerwehren

Straße:

Es wird im gesamten Bereich ein erhöhter Unterhaltungsaufwand der kommunalen Straße entstehen. Hieraus entsteht ein erhöhter Aufwand an Technik, Betriebsstoffen und ggf. Betriebsgebäuden, der vom Bauherrn auszugleichen ist.

Verweis auf die Konflikt- und Risikoanalyse zur Vorzugsvariante der Vorplanung zur Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr – Januar 2024



Schietzold  
Bürgermeister

*Anlage 1) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der  
Landestalsperrenverwaltung Sachsen und des Zweckverbandes  
Trinkwasserversorgung Pirma/Sebnitz*

*Anlage 2) Stellungnahme Gemeinderat Herr Klengel*

*Anlage 3) Stellungnahme/Vorschlag Gemeinderat Herr Walla*

**Auswirkungen  
des Tunnelbaus der Strecke Dresden – Prag  
auf die öffentliche Trinkwasserversorgung  
beim zuständigen Trinkwasserversorger  
Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV)  
Pirna Sebnitz**

23. Januar 2024

Dr. Ralf Müller

### **Allgemeines**

- Rechtlich verantwortlich für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist die LTV (Freistaat Sachsen)
- Die nachfolgenden Maßnahmen/Forderungen sollen insbesondere **von der DB vollständig und dauerhaft finanziert** werden.
- Die Realisierung der geforderten Maßnahmen sollte möglichst von der LTV/ZVWV selbst erfolgen, wobei die DB zu intensiven Zuarbeiten zum Bau, Betrieb sowie Havarieszenarien verpflichtet muss.

### **Versorgungspflicht des ZVWV**

Der Zweckverband Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz hat 18 Kommunen als Mitglieder. Im Rahmen der Versorgung nimmt er Aufgaben der Fernwasserversorgung (für andere Versorger) und der allg. Wasserversorger wahr. Das Versorgungsgebiet umfasst ca. 20 000 eigene Kunden und 6 Weiterverteiler (Dresden, Pirna, Kreischa, etc.). Von der Versorgung sind ca. 80 000 Einwohner abhängig, im Versorgungsgebiet liegen u.a. 5 größere Klinikstandorte.

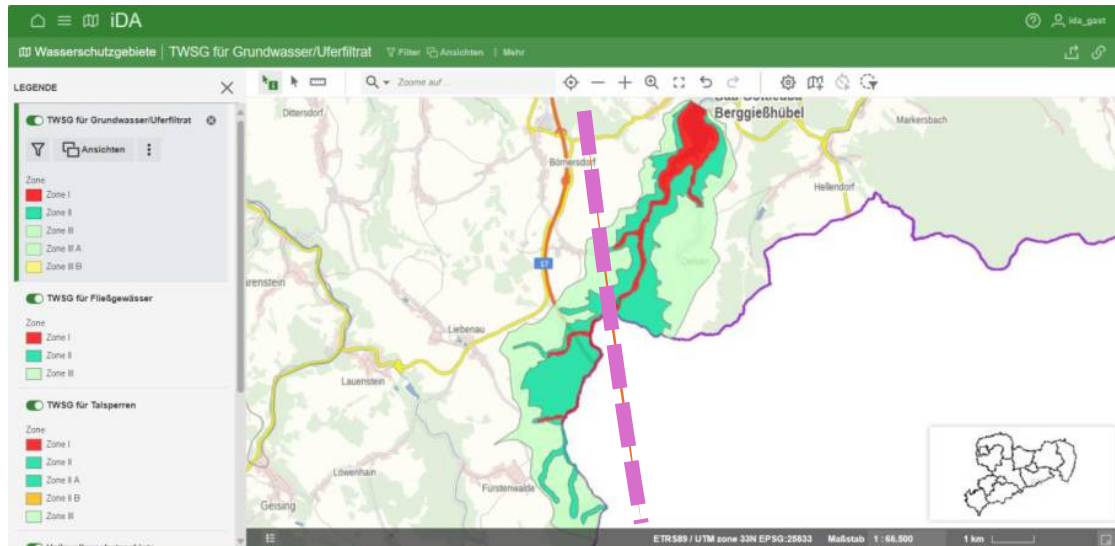
### **Rahmenbedingungen zum Bau in Trinkwasserschutzzonen**

Als von den Rohwasserlieferungen der LTV/Talsperre Gottleuba direkt abhängiger Trinkwasserversorger mit überregionaler Bedeutung teilen wir die bisherige Interpretation des Sachverhalts aus Sicht der LTV:

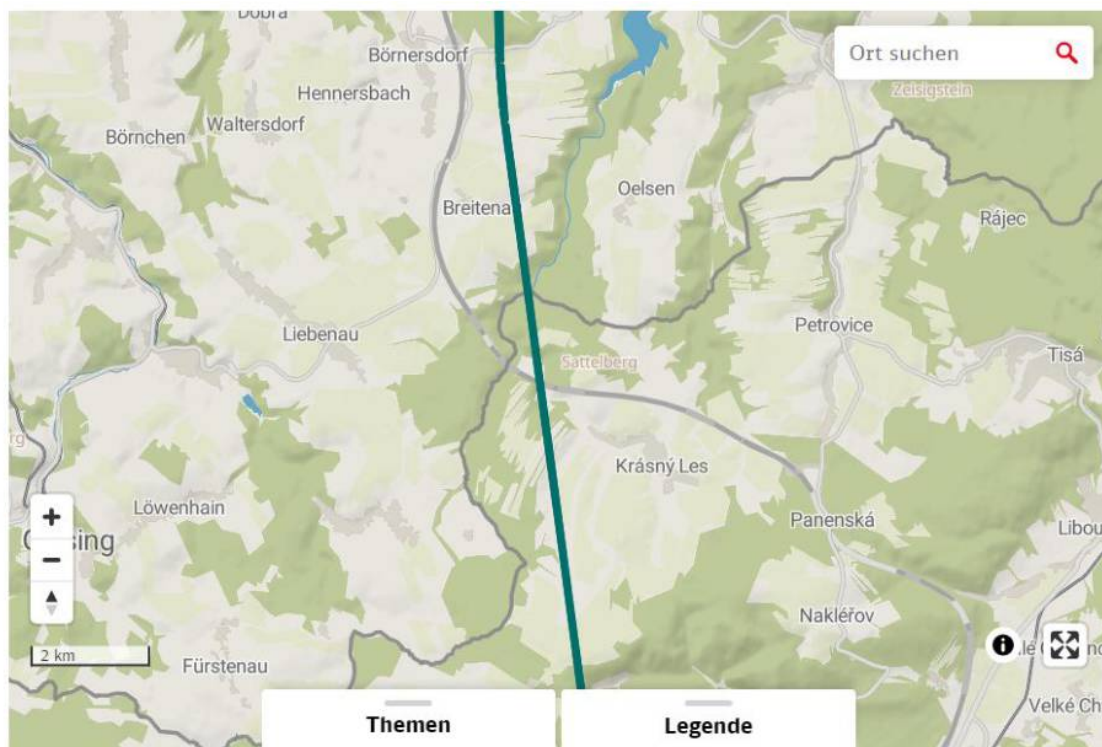
Für uns ergibt sich aus **keinem Ansatz die Möglichkeit, einen Trassenkorridor durch ein Trinkwasserschutzgebiet der Stufe I, II oder III zu legen.**

Für die TS Gottleuba gilt die Trinkwasserschutzzonenordnung vom 22.2.1973  
Danach liegen 15,6 km<sup>2</sup> (44,8 %) der Gesamtfläche (von 34,8 km<sup>2</sup>) auf tschechischer Seite und sind nie grenzübergreifend dargestellt.

Lage der TWSG für Talsperren (Gottleuba) mit Lage des Tunnels lt. DB (in lila)



<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida/pages/map/command/index.xhtml?mapId=4036a4b4-e0be-43ab-bf3d-7f0a119c7811&useMapSrs=true&mapSrs=EPSG%3A25833&mapExtent=414164.19402085076%2C5622485.45818058%2C434676.42068219377%2C5632530.829456512>



Lage des Tunnels lt. DB (oben skizziert in lila)

Mit hinreichender Relevanz führt dazu das gängige Regelwerk (hier: Technische

Regel – Arbeitsblatt DVGW W 102 (A): Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete; Teil2: Schutzgebiete für Talsperren, März 2021) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgendermaßen aus:

- „In der **Schutzzone I** sind **nur** Einrichtungen und Handlungen zulässig, die dem **Betrieb, der Überwachung und der Instandhaltung der Talsperre** und ihrer technischen Einrichtungen sowie der Pflege der Landflächen, insbesondere des Waldes, **dienen**, um den Schutzstatus der Schutzzone 1 aufrechtzuerhalten.“
- „In der **Zone II** [...] sind insbesondere folgende Handlungen, Nutzungen und Einrichtungen in der Regel **nicht tragbar**: - **Errichten und Erweitern von baulichen Anlagen**, ausgenommen Maßnahmen, die der öffentlichen Wasserversorgung dienen oder den Gewässerschutz verbessern“
- Tabelle 1 im genannten Dokument stellt dazu konkreter die **höchste Gefährdungsstufe für das „Errichten, Erweitern und Betreiben von Tunnel- und Stollenbauten“ in den Schutzzonen II und III auf;**
- Seite 25, Abschnitt 7.5 stellt dar: „In Stellungnahmen kann [ein Wasserversorger oder Talsperrenbetreiber als Träger öffentlicher Belange] Vorhaben auf Grundlage der Wasserschutzgebietsverordnung ablehnen [...]“

Überdies muss festgehalten werden, dass die **komplexe Geologie** und die **im Trassenkorridor ausgeprägten Störungszonen des Zielgesteins** der Trasse ein **enormes Risiko**, mithin eine im Vorfeld nicht ausreichend abschätzbare Unbekannte, für Veränderungen im Wasserhaushalt des Einzugsgebiets darstellen. Die mit einem **Tunnelbau zu erwartende Dränwirkung kann damit im Einzugsgebiet nach aktueller Sachlage zu einem Defizit in der Wasserbilanz** führen.

**Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.**

Daraus, sowie aus den Regelungen der seit 2023 geltenden Trinkwasser- sowie Trinkwassereinzugsgebietsverordnungen, werden folgende Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn erhoben:

1. **Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes der Talsperre Gottleuba (auf deutschem und tschechischem Territorium) auf mögliche Risiken**

**durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich eventueller Havariefälle**

Dies umfasst:

- die Abgrenzung und Kartierung des **Einzugsgebietes**
- die Kartierung der **Trinkwasserschutzgebiete**
- die Beschreibung und **Georeferenzierung aller Entnahmestellen** im Einzugsgebiet
- die **Beschreibung der Flächennutzung durch die DB im Einzugsgebiet** und
- die Beschreibung der **Abflussprozesse im Trinkwassereinzugsgebiet**

## **2. Gefährdungsanalyse und Risikoabschätzung**

Zur Bewertung von Gefährdungen und Risiken, die ggf. durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich Havariefälle, für das Rohwasserdargebot der Talsperre Gottleuba entstehen können, hat die DB für das Einzugsgebiet durchzuführen:

1. eine **Gefährdungsanalyse zur Identifizierung** der durch den Tunnelbau sowie Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden **Gefährdungen** und **Gefährdungsereignisse** sowie

2. eine **Risikoabschätzung** durch

- a) Abschätzung der **Eintrittswahrscheinlichkeit** und des **Schadensausmaßes von Gefährdungen** und **Gefährdungsereignissen (Risikoanalyse)** sowie
- b) **Vergleich und Priorisierung** der Risiken (**Risikobewertung**).

## **3. Risikomanagement / Monitoring**

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem umfassenden und repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus der Trinkwassereinzugsgebietsverordnung ist eine **Dokumentation über die Bewertung des Trinkwassereinzugsgebiets** bis zum Ablauf des **12. November 2025** zu erstellen und der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln. Die Dokumentation hat mindestens Folgendes zu umfassen:

- die **Bestimmung** und **Beschreibung** des Trinkwassereinzugsgebiets sowie die **Ergebnisse** der **Gefährdungsanalyse** und der **Risikoabschätzung** des **Trinkwassereinzugsgebiets** sowie
- **Angaben zu bereits durchgeführten Risikomanagementmaßnahmen** und ihren **Auswirkungen**.

Dr. Ralf Müller,  
Verbandsvorsitzender ZVWV

**Henrik Klengel für Gemeinde Bahretal – OT Niederseidewitz****!Es wird ausdrücklich die Verlegung des aktuell geplanten Bauplatzes gefordert!**

Niederseidewitz und somit auch der geplante Bauplatz ist Brunneneinzugsgebiet. Mehrere Höfe beziehen ihr Trinkwasser ausschließlich aus Brunnen und sind nicht ans Trinkwassernetz angeschlossen. Eine Verschmutzung des Trinkwassers ist durch Bauabwässer zu erwarten. Hier muss weit vor Baubeginn eine Lösung gefunden werden, damit die Bewohner nicht ohne Trinkwasser sind.

Sollte einer Verlegung des Bauplatzes nicht zugestimmt werden, müssten folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Vollumfänglicher Lärm- und Staubschutz des Ortes während der Bauphase
- Niederseidewitz und somit auch der geplante Bauplatz ist Brunneneinzugsgebiet. Mehrere Höfe beziehen ihr Trinkwasser ausschließlich aus Brunnen und sind nicht ans Trinkwassernetz angeschlossen. Eine Verschmutzung des Trinkwassers ist durch Bauabwässer zu erwarten, daher Anbindung des Ortes an Lösch- und Trinkwasserversorgung weit vor Baubeginn (Löschwasserzisternen, Neuverlegung von Trink- bzw. Löschwasserleitung)
- Weiternutzung des ausgebauten Stromnetzes (ist durch die Bauarbeiten notwendig)
- Rad- und Gehwegausbau bei Straßenbau
- Anschluss der Bewohner an schnelles Internet
- Renaturierung des Bauplatzes

Niederseidewitz, 19.02.2024

## Anlage 3

Tunnel Prag

**Negative Einwirkungen Zwischenangriff Niederseidewitz und Eulmühle**

Durch den ständig zu erwartenden Lärm macht es eine normale Wohn- und Lebenssituation unter den geplanten Umständen nicht möglich.

Der geplante Zwischenangriff im Seidewitztal befindet sich ca. 80m bis 100m vom nächstgelegenen Gebäude der Eulmühle. Die Versorgung der Baustelle und Entsorgung des Abraumes erfolgt 24 Stunden täglich in einer geplanten Bauzeit von 10 bis 12 Jahren.

Der Abtransport des Abraumes erfolgt entweder über eine Baustraße mit Radladern oder über Förderbänder zur geplanten Halde Niederseidewitz. Diese Strecke und der Lagerplatz sind ebenfalls 150m vom nächst bewohnten Gebäude geplant. Desweiteren soll eine Portalkrananlage für die Tübbinge errichtet werden.

Eine Lärmbelästigung und eine dauerhafte Beleuchtung des gesamten Zwischenangriffs, Halde und Lagerplatz für Tübbinge hat somit 24Stunden am Tag für 10-12 Jahre zur Folge.

Ein neuer Standort und vor allem Positionierung des Zwischenangriffs und der Halde sowie Krananlage wäre eine Alternative für die zu erwartenden Belästigungen verbunden mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen aller Anwohner durch dauerhaften Lärm, Schmutz und Beleuchtung.

Es ist DB-seits zu prüfen, die Verlagerung des Zwischenangriffs in den ehem. Steinbruch zu verlegen und den Abraum mit Förderbändern im Bereich Oberseidewitz zu erstellen.

Die Beeinträchtigung für alle Anwohner wäre somit deutlich niedriger.

Das nächstgelegene bewohnte Gebäude Oberseidewitz oder Nenntmannsdorf wäre somit 500 bis 600m vom Lagerplatz entfernt und der Zwischenangriff im Steinbruch würde niemanden stören.

Eine Verlegung des Lagerplatzes in Richtung Milchviehanlage/ Steinbruch Friedrichswalde wäre optimaler, da die Entfernung zu bewohnten Gebäuden ca. 1km beträgt.

Sollten die Lagerflächen im Seidewitztal am Steinbruch möglich sein, wäre diese Variante am besten, da kein Anwohner hierbei beeinträchtigt wird.

Anlage:

3 Luftbilder

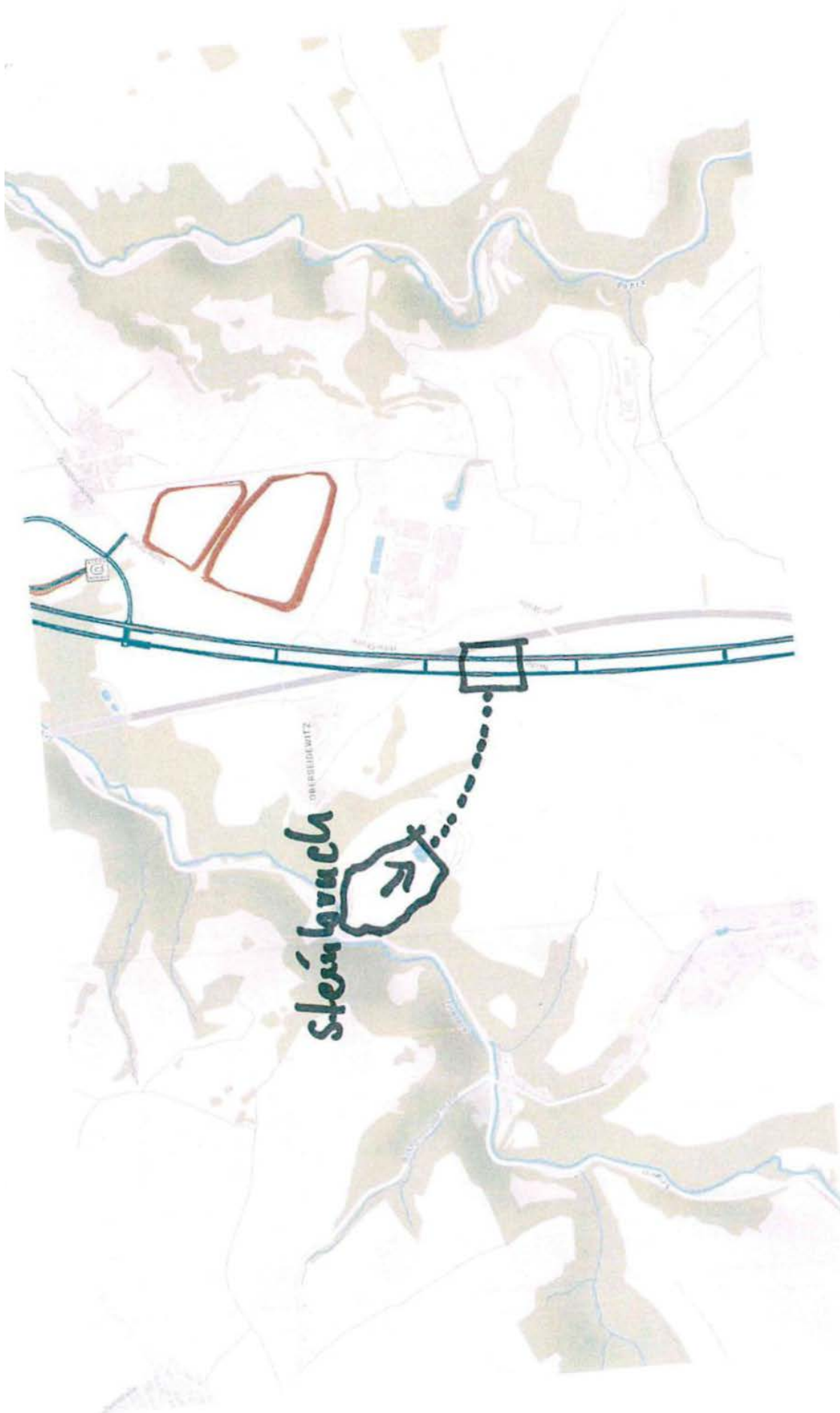
Anmerkung: Zum Vorschlag der Anwohner, den Zwischenangriff über den noch vorhandenen Steinbruch im Seidewitztal zu konzipieren, ist in Jahresfrist als Konzept zu untersuchen. Die Kurzfristigkeit begründet den vorhandenen Renaturisierungsstand, der zur Zeit im ehemaligen Steinbruch durchgeführt wird.

Die ehemaligen Flächen des Steinbruches sind nach unserer Kenntnis völlig genügend für dieses Vorhaben. Die Lager- und Funktionsflächen sind zur Zeit zu einem Drittel bereits mit Strauchgewächsen bewachsen, und stellen somit kein Hindernis dar, könnten gerodet werden.

Ein tragfähiger Untergrund ist noch vorhanden. Stellflächen, Lagerflächen und Verkehrsflächen wären in einer Ebene nutzbar.

Die derzeitigen Verfüllungen könnten in einer Höhe fortgeführt werden, bis sie den notwendigen Hochwasserschutz einhalten.

Die Medienversorgung war für den ehemaligen Steinbruch vorhanden, in wie weit noch vorhandene nutzbar sind, entzieht sich unserer Kenntnis.









# STADT HEIDENAU

Der Bürgermeister



Stadt Heidenau, Dresdner Straße 47, 01809 Heidenau

DB InfraGO AG  
Projektleitung Neubaustrecke Dresden-Prag  
[Redacted]  
Salomonstraße 21  
04103 Leipzig

Datum: 29.02.2024

Ihr Ansprechpartner:

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

kein Zugang für elektronisch signierte sowie verschlüsselte elektronische Dokumente

**Besucheranschrift:**

Dresdner Str. 47  
Rathaus A.104

Ihr Zeichen:

**Akten-/Kassenzeichen:**

Bitte bei Antwort angeben.

II.01/Scher

**Öffnungszeiten:**

Mo. 08.30 - 12.00 Uhr  
13.00 - 15.30 Uhr  
Di. + Do. 08.30 - 12.00 Uhr  
13.00 - 18.00 Uhr  
Fr. 08.30 - 12.00 Uhr  
Mi. geschlossen

**Post-/Rechnungsanschrift:**

Stadt Heidenau  
Dresdner Straße 47  
01809 Heidenau

www.heidenau.de

Zugang für elektronische Kommunikation:

info@heidenau.de-mail.de

**Bankverbindung**

IBAN: DE30 8505 0300 3000 0162 43  
BIC: OSDDDE81XXX  
Gläubiger ID: DE90HDN00000340274

Europa fördert Sachsen.



Europäische Union  
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung  
Europäischer Sozialfonds



## Neubaustrecke Dresden-Prag Volltunnelvariante Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Stadt Heidenau

Sehr geehrter Herr [Redacted],

in der heutigen Stadtratssitzung wurden die Kernforderungen sowie die Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Stadt Heidenau zur Vorzugsvariante Volltunnel der Neubaustrecke Dresden-Prag vom Stadtrat der Stadt Heidenau beschlossen (Beschlussvorlage 009/2024/1).

In der Anlage übersenden wir Ihnen die Beschlussvorlage und die dazugehörige Anlage 1 mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung im weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. Franz  
Erste Beigeordnete

### Anlagen

Beschlussvorlage 009/2024/1

Anlage 009/2024/1-1: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Stadt Heidenau zur Vorzugsvariante Volltunnel Neubaustrecke Dresden-Prag

**STADT HEIDENAU**  
- Der Bürgermeister -

Heidenau, 29.02.2024

<b>Beschlussvorlage Nr.</b> <b>009/2024/1</b>	Dez/Amt: II / 60.
	Bearbeiter: <span style="background-color: black; color: black;">XXXXXXXXXX</span>
	Status: öffentlich

	Beteiligte Bereiche: I., II., 32.		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Status</b>	<b>Termin</b>	<b>Behandlung</b>
Stadtrat	öffentlich	29.02.2024	Beschlussfassung

**Betreff:**

Neubaustrecke Dresden – Prag, Volltunnelvariante Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Stadt Heidenau

**Beschlusstext:**

Der Stadtrat der Stadt Heidenau beschließt die Kernforderungen

- Zusammenarbeit zwischen Vorhabenträger (DB Infra GO AG) und Stadt auf Augenhöhe,
- Bereitstellung projektspezifischer Ressourcen durch den Vorhabenträger (z.B. Personalmittel, Finanzmittel für externe fachliche und anwaltliche Beratung) zur Berücksichtigung der Belange der betroffenen Kommunen (z.B. Heidenau, Dohna, Pirna, usw.),
- Bereitstellung projektspezifischer Informationen, Erkenntnisse und Unterlagen zum Projekt (z.B. Gutachten, etc.) durch den Vorhabenträger,

<b>Abstimmungsergebnis:</b>			
<b>Gremium</b> (Beratungsfolge)	1.	2.	
Anwesend			
JA-Stimmen			
NEIN-Stimmen			
Enthaltungen			
zugestimmt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
abgelehnt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zurückgestellt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weiterleitung ohne Beschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Schriftführer</b> (Unterschrift)			

**Vorlage: 009/2024/1**

Seite 2 von 5

- Beachtung der Aufgaben der Daseinsvorsorge (z.B. ungestörte Bereitstellung Trinkwasserversorgung für Heidenau aus der Talsperre Gottleuba),
- Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Stadtgebiet von Heidenau über das gesetzliche Maß hinaus und unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte und
- Etablierung eines Nahverkehrshalts im Bahnhof Heidenau-Nord in Richtung Tschechien (durch den Erzgebirgsbasistunnel),

sowie die Forderungen, Anmerkungen und Hinweise zur Vorzugzugsvariante Volltunnel gemäß Anlagen 009/2024/1-1.

**Vorlage: 009/2024/1**

Seite 3 von 5

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine

<b>Auswirkungen auf den Haushalt</b>	HH-Jahr:
Buchungsstelle :	
Beträge in €	
• Mittel stehen haushaltsseitig zur Verfügung	
• Mittelbedarf	
Folgeaufwand (jährlich)	
• davon Sachkosten	
• davon Personalkosten	
Folgeertrag (jährlich)	

**Bemerkungen zu finanziellen Auswirkungen:**

keine

**Erläuterung:**

Im Nachgang der Vorberatung des Bauausschusses am 8. Februar 2024 wurde die Beschlussvorlage 009/2024 überarbeitet und geändert. Konkret wurden nachfolgende Aspekte bearbeitet:

Die zugegangenen Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Dritter macht sich die Stadt Heidenau zu eigen und verarbeitet diese in der Beschlussvorlage mit geänderter Beschlussvorlagennummer 009/2024/1 und der Anlage mit der geänderten Anlagennummer 009-2024/1-1.

Im Vorschlag zum Beschlusstext wurde innerhalb der Forderungen von projektspezifischen Ressourcen an den Vorhabenträger der Sachverhalt Bereitstellung finanzieller Mittel für Personalressourcen explizit herausgearbeitet.

Die Forderungen, Anmerkungen und Hinweise aus Sicht der örtlichen Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde der Stadt Heidenau wurden konkretisiert und sind nun in Anlage 1 der Anlage 009/2024/1-1 enthalten.

Die Forderungen, Anmerkungen und Hinweise aus Sicht der Landestalsperrerverwaltung Sachsen sind in Anlage 2 der Anlage 009/2024/1-1 enthalten.

Die Forderungen, Anmerkungen und Hinweise aus Sicht des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz sind in Anlage 3 der Anlage 009/2024/1-1 enthalten.

Die Forderungen, Anmerkungen und Hinweise aus Sicht der Wegewarte sind in Anlage 4 der Anlage 009/2024/1-1 enthalten.

Der Vorhabenträger hat die Informationen zur Vorzugsvariante beim 10. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag am 20. November 2023 vorgestellt und veröffentlicht. Im Rahmen der Veranstaltung wurden die Anwesenden gebeten, Anmerkungen und Hinweise

zu den vorgestellten Planungen zu erarbeiten und bis Ende Februar 2024 an den Vorhabenträger zu übermitteln.

Einhergehend mit der Planung und Umsetzung des Projektes Neubaustrecke Dresden – Prag als Teilprojekt im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) zur Umsetzung und Entwicklung des europäischen Binnenmarktes (konkret: TEN-V-Kernnetzkorridor Orient/Östliches Mittelmeer) ergeben sich völlig unabhängig von der Vorzugsvariante für den Erzgebirgsbasistunnel zur Streckenführung in Heidenau für die Stadt selbst und die im Stadtgebiet lebenden und arbeitenden Menschen in besonderer Art und Weise erhebliche Veränderungen, Einschränkungen und Beeinträchtigungen, deren Auswirkungen zum heutigen Tage weder teilweise noch vollständig qualitativ und quantitativ abschätzbar geschweige denn prognostizierbar sind.

Hierzu zählen u.a. soziale, kulturelle, wirtschaftliche, ökonomische, ökologische und sonstige Folgen und Verluste, die durch negative Veränderungen gekennzeichnet sein können und an anderer geeigneter Stelle im Stadtgebiet der Stadt Heidenau durch substantielle Verbesserungen, auch über das gesetzliche Mindestmaß hinaus auszugleichen (oder zu überkompensieren) sind. Nur so kann und wird es möglich sein von kommunaler und regionaler Ebene dauerhafte Akzeptanz für das Projekt zu fördern und zu erreichen.

Den weiteren Ausführungen sei vorausgestellt, dass die Stadt Heidenau voraussetzt, dass die Planungen des Vorhabenträger auf Grundlage der im Raumordnungsverfahren festgelegten Grundsätze (u.a. Landesdirektion Sachsen: Raumordnerische Beurteilung vom 21. August 2020, Anlage 009/2024/1-3) weitergeführt wurden und in Zukunft werden.

Die öffentlich verfügbaren Informationen zum Projekt wurden auf der Internetpräsenz zum Stand: 08. Januar 2024 abgerufen, interpretiert und nachfolgend als Anmerkungen und Hinweise formuliert. Wesentliche Quelle für die weiteren Darlegungen stellt die Präsentation zum 10. Dialogforum Neubaustrecke (Anlage 009/2024/1-2; abrufbar unter: <https://www.dresden-praha.eu/de>) dar.

Die Anerkennung und Realisierung nachfolgend benannter Sachverhalte sind aus Sicht der Stadt Heidenau dem Vorhabenträger zu übermitteln:

- Zusammenarbeit zwischen Vorhabenträger (DB Infra GO AG) und Stadt auf Augenhöhe,
- Bereitstellung projektspezifischer Ressourcen durch den Vorhabenträger (z.B. Personalmittel, Finanzmittel für externe fachliche und anwaltliche Beratung) zur Berücksichtigung der Belange der betroffenen Kommunen (z.B. Heidenau, Dohna, Pirna, usw.),
- Bereitstellung projektspezifischer Informationen, Erkenntnisse und Unterlagen zum Projekt (z.B. Gutachten, etc.) durch den Vorhabenträger,
- Beachtung der Aufgaben der Daseinsvorsorge (z.B. ungestörte Bereitstellung Trinkwasserversorgung für Heidenau aus der Talsperre Gottleuba),
- Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Stadtgebiet von Heidenau über das gesetzliche Maß hinaus und unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte und
- Etablierung eines Nahverkehrshalts im Bahnhof Heidenau-Nord in Richtung Tschechien (durch den Erzgebirgsbasistunnel).

Eine weitere frühzeitige Einbindung der Stadt Heidenau, der Region mit dem Oberzentrum Dresden und dem Mittelzentrum Pirna, sowie des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge über das bisherige Maß hinaus und in sämtlichen weiteren Projektschritten wird als zwingend erforderlich erachtet und erwartet.

**Vorlage: 009/2024/1**

Seite 5 von 5

In Ergänzung zu den vorgenannten Kernforderungen sind weitere differenzierte Forderungen, Anmerkungen und Hinweise zur Beachtung und Umsetzung in Planungsphase, Bauphase und Betriebsphase in der Anlage 009/2024/1-1 enthalten.

.....  
Unterschrift

**Anlagen:**

- Anlage 009/2024/1-1: Stadt Heidenau: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise zur Vorzugsvariante Neubaustrecke Dresden-Prag zur Beachtung in Planungsphase, Bauphase und Betriebsphase
- Anlage 009/2024/1-2: DB Netze AG: 10. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag (20. November 2023, Heidenau)
- Anlage 009/2024/1-3: Landesdirektion Sachsen: Raumordnerische Beurteilung für das Vorhaben „Raumordnungsverfahren Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, Abschnitt Freistaat Sachsen, Dresden - Staatsgrenze (Ústí nad Labem)“

Bürgermeister

Diese Vorlage wird nach Unterzeichnung des Originaldokuments ohne Schriftzug des Zeichnungsberechtigten für die digitale Gremienarbeit bereitgestellt! Nur das Original der Vorlage trägt eine Unterschrift!

Anlage 009/2024/1-1

**Stadt Heidenau: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise zur Vorzugsvariante Neubaustrecke Dresden-Prag zur Beachtung in Planungsphase, Bauphase und Betriebsphase**

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf Auswertung der in Anlage 009/2024/1-2 enthaltenen Unterlage (Autor: DB Netze: 10. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag, 20. November 2023, Heidenau) dargestellten Informationen. Aufgrund nicht zur Verfügung gestellter prüfbarer Unterlagen kann die Stadt Heidenau lediglich Anmerkungen und Hinweise abgeben.

Zusammenfassend werden folgende Sachverhalte identifiziert, wobei die Nummerierung der Maßnahmen keine Aussage über die Prioritäten generell und untereinander enthält:

1. Bereitstellung finanzieller Mittel für Fachpersonal, Gutachter und juristische Beratung
2. Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen,
3. Maßnahmen zur Gewährleistung von mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten für Fahrzeuge aller Art,
4. Maßnahmen zur „Überwindung“ der Barrierewirkung der Eisenbahnstrecke,
5. Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten von Grundstückeigentümern,
6. Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken,
7. Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren,
8. Maßnahmen zum Ausgleich von Verlusten an Erholungsinfrastruktur,
9. Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
10. Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Stadt Heidenau,
11. Maßnahmen zur Zustandswiederherstellung der Infrastruktur in Heidenau nach Abschluss der Baumaßnahmen,
12. Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren,
13. Maßnahmen zum Ausgleich von kulturhistorischen Verlusten im Bereich der Stadt Heidenau,
14. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehr- und örtlichen Brandschutzbehörde,
15. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen
16. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz,
17. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte

Die vorbenannten Sachverhalte werden nachfolgend näher erläutert.

### **Zu 1) Bereitstellung finanzieller Mittel für Fachpersonal, Gutachter und juristische Beratung**

Die Stadt Heidenau muss jetzt und in Zukunft dauerhaft in die Lage versetzt werden, Prozesse in Projektplanung und -umsetzung aktiv zu verfolgen und verstehen zu können, sei es durch enge Einbindung in sämtliche Projektphasen und auch durch konkrete Unterstützung durch z.B. die Bereitstellung von projektspezifische Ressourcen (z.B. Finanzmittel für Personal und unabhängige Beratung) durch den Vorhabenträger und auch durch die Bereitstellung wesentlicher Informationen, Erkenntnisse und Unterlagen (z.B. Gutachten, etc.) und ohne dass der Stadt dafür Kosten entstehen.

Nur durch Partizipation kann und wird es möglich sein eine lokale und dauerhafte Akzeptanz für das Projekt zu erreichen.

### **Zu 2) Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen**

Die durch die Umsetzung des Projektes Neubaustrecke im Stadtgebiet Heidenau notwendig werdenden Lärmschutzmaßnahmen sind im Streckenverlauf beidseitig der Bahn über das gesamte Stadtgebiet umzusetzen. Dies gilt sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase und dauerhaft über das gesetzliche Mindestmaß hinaus. Bei der Gestaltung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwänden) ist auf deren gestalterische Ausbildung (transparent, begrünt, ...) besonderer Wert zu legen. Ebenso ist die teilweise Einhausung der Strecke vertiefend zu untersuchen.

In diesem Zusammenhang sind auch wirksame Maßnahmen gegen Erschütterungen durch den Vorhabenträger zu treffen. Selbige sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren und Gegenmaßnahmen sowohl bauzeitlich als auch für den Zeitraum des Betriebes der Eisenbahnstrecke dauerhaft und über das gesetzlich notwendige Mindestmaß hinaus umzusetzen.

### **Zu 3) Maßnahmen zur Gewährleistung von mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten für Fahrzeuge aller Art**

Die Maßnahmen zur Gewährleistung von mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke mit mindestens Regelhöhe 4,50 m unter den Brücken für Fahrzeuge aller Art während der gesamten Bauzeit sind für die Stadt Heidenau von herausragender Bedeutung. Viele Unternehmen, die im Osten von Dresden, in Heidenau selbst und auch im Westen von Pirna ansässig sind, nutzen diese Querungen. Durch den Bau der Eisenbahnstrecke in Dammlage sind die Querungsmöglichkeiten in der Stadt von jeher eingeschränkt. So existieren zum heutigen Tage nur zwei Eisenbahnüberführungen (EÜ) im Stadtgebiet von Heidenau unter denen eine Regeldurchfahrthöhe von  $h > 4,50$  m vorhanden ist (EÜ August-Bebel-Straße, EÜ Geschwister-Scholl-Straße). Beide Brückenbauwerke liegen nach derzeitigen Kenntnisstand

im Baubereich und werden deshalb auch während der Bauzeit nicht dauerhaft und uneingeschränkt nutzbar sein. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens sind jetzt und auch in Zukunft dauerhaft mindestens zwei Querungsmöglichkeiten unabhängig voneinander vorzuhalten, die der vorbenannten Regeldurchfahrtschöpfung garantieren können. Dies kann z.B. durch Aufweitung bestehender Querungen (u.a. EÜ Dohnaer Straße) oder ggf. Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten geschehen. Da die Maßnahmen durch das Projekt Neubaustrecke impliziert sind, wird es keine Kostenbeteiligung der Stadt Heidenau nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) für notwendige Ersatzmaßnahmen geben.

#### **Zu 4) Maßnahmen zur „Überwindung“ der Barrierewirkung der Eisenbahnstrecke**

Umzusetzende Maßnahmen zur „Überwindung“ der Barrierewirkung der Eisenbahnstrecke sind aus Sicht der Stadt Heidenau ein Sachverhalt, der auch wesentlichen Einfluss auf die Akzeptanz des Projektes in der Stadt haben wird. Hierbei gilt es die bestehende Teilung der Stadt, in einen Bereich nördlich der Eisenbahn und einen Bereich südlich der Eisenbahn liegend, nicht noch weiter zu verstärken. Durch die Baumaßnahmen ist Selbiges aber zu erwarten. Aus diesem Grund müssen bestehende Querungen erweitert und für Querende attraktiver gestaltet werden (u.a. Aufweitung Unterführung Ernst-Thälmann-Straße/Thomas-Mann-Straße für den Fußgänger- und Radwegverkehr mit entsprechender Lichtkonzeption und Aufweitung der auf Dresdner Stadtgebiet liegenden Unterführung Fritz-Schreier-Straße). Ebenso ist aktiv die Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten zu untersuchen.

#### **Zu 5) Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten von Grundstückeigentümern**

a) Es sind aktive Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten der Stadt Heidenau zu betreiben. Dies kann z.B. durch Kompensation durch Bereitstellung mindestens der Verlustflächen in Verantwortung des Vorhabenträgers erfolgen. Die bereitgestellten Ersatzflächen müssen mindestens die gleiche Bodennutzung zulassen wie Verlustflächen. Ist dies nicht der Fall sind in Verantwortung und zu Lasten des Vorhabenträgers entsprechende Voraussetzungen zu schaffen (z.B. Durchführung von Bauleitplanverfahren). Ein weiteres Mittel kann die Kompensation durch Bereitstellung von Finanzmitteln durch Vorhabenträger für die Stadt Heidenau zu Erwerb und Entwicklung innerstädtischer Brachen sein. Weiterhin besteht eine Kompensationsmöglichkeit durch Errichtung eines revolvingenden Bodenfonds (Flächenerwerb, Flächenentwicklung, Flächenveräußerung), der durch die Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Vorhabenträger finanziert wird.

b) Es sind aktive Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten Dritter (insbesondere Gewerbebetrieben) einzuleiten. Die Kompensation muss durch die Bereitstellung mindestens der Verlustflächen durch Vorhabenträger erfolgen. Die bereitgestellten Ersatzflächen müssen mindestens die gleiche Bodennutzung zulassen wie Verlustflächen. Ist dies nicht der Fall sind in Verantwortung und zu Lasten des Vorhabenträgers entsprechende Voraussetzungen zu schaffen (z.B. Durchführung von Bauleitplanverfahren).

### **Zu 6) Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken**

Auch die Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken werden wesentlich zur Akzeptanz des Projekts beitragen können. Dabei gilt es unkomplizierte Lösungen für die Betroffenen zu finden und zu gewähren, die sowohl Entschädigungen als Ersatz von Aufwendungen im Rahmen des Schallschutzes als auch Entschädigung als Ersatz für entstehende Verluste (z.B. Mieteinnahmen, Gebrauchsverluste, ...) infolge zeitweiliger Störungen (hier z.B. Baumaßnahmen im Rahmen Projekt Neubaustrecke) umfassen müssen. Ebenso sind einvernehmliche Lösungen für die Entschädigung im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Lageverhältnissen (z.B. durch Lärmschutzwände/Sichtschutzwände der Bahnstrecke) zu finden und zu garantieren.

### **Zu 7) Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren**

Durch das Projekt Neubaustrecke sind umfangreiche umweltrelevante und klimabeeinflussende Eingriffe zu erwarten. Beispielhaft dafür sei der Bereich des zukünftigen Tunnelportales Heidenau genannt. Hier werden große Eingriffe in Landschaftsschutzgebiete (LSG) und Flora-Fauna-Habitate (FFH) erwartet, mit erheblichen Einfluss auf festgestellte Frischluftentstehungsgebiete, Frisch- und Kaltluftabflussbahnen, als wertvoll eingestufte Biotopbereiche, Vogelrastgebiete und Vogelzugkorridore. An dieser und an allen anderen Konfliktstellen sind Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren zu planen, mit der Stadt und den zuständigen Behörden abzustimmen und durch den Vorhabenträger umzusetzen.

Im vorgenannten Bereich können durch die Abholzung des Waldes und Neugestaltung des Hanges weitere Probleme infolge von Regenwasser und wild abfließenden Wassers von den Großsedlitzer Feldern und Wiesen auftreten und für Überschwemmungen am Böschungsfuß (Bereich Staatsstraße S 172) sorgen. Dieser Sachverhalt ist bereits frühzeitig in die Planungen zu integrieren und durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

Selbiges gilt für die Weiterführung des abfließenden Wassers in Richtung Elbe. Die Stadt Heidenau hat hierzu bereits in der Vergangenheit Planungen zum geordneten Ableiten von Abwässern im Bereich Briefträgerweg/Pechhüttenbach durch ein Ingenieurbüro erarbeiten lassen. Die vorliegenden Planungen des Vorhabenträgers Neubaustrecke lassen erkennen das hier Änderungsbedarf notwendig sein wird. Hierzu sind entsprechende Lösungen im Einvernehmen mit der Stadt zu erarbeiten und umzusetzen.

Die Stadt Heidenau fordert während der Baumaßnahmen eine möglichst weitgehende Kreislaufführung sämtlicher benötigter Prozesswässer (z.B. Spülwässer, Kühlwässer, usw.). Die Übernahme, Weiterleitung und/oder Behandlung von Abwässern aus dem Bauvorhaben durch die Stadt Heidenau wird abgelehnt.

Der Hochwasserschutz an den Gewässern Elbe und Müglitz (Gewässer 1. Ordnung) darf sich durch und während der Baumaßnahmen nicht verschlechtern. Weiterhin soll geprüft werden, welchen Beitrag der Vorhabenträger im Rahmen des Projektes leisten kann, um den noch nicht vollständig vorhandenen Hochwasserschutz in Heidenau-Nord zeitnah zu planen und in Umsetzung zu bringen.

**Zu 8) Maßnahmen zum Ausgleich von Verlusten an Erholungsinfrastruktur**

Als eine der am dicht besiedelten Kommunen in Sachsen ist die Stadt Heidenau auch auf Flächen angewiesen, die den Einwohnern und Gästen als Erholungsflächen dienen können. Im Rahmen des Projektes ist mit einem erheblichen Verlust eben solcher Flächen zu rechnen, u.a. im Bereich des zukünftigen Tunnelportales Heidenau. Dieser Verlust ist jeweils ortsnah durch den Vorhabenträger mindestens in Größe der Verlustflächen auszugleichen.

Ebenso ist anzuführen, dass am konkreten Standort neben dem Verlust an Wald auch die bestehenden Wegeverbindungen (Wanderwege, Forstwege) ersatzlos wegfallen. So wird die u.a. die bestehende und etablierte fußläufige Erreichbarkeit des Barockgartens Großsedlitz vom S-Bahn-Haltepunkt Großsedlitz erheblich eingeschränkt werden. Hier muss sowohl eine bauzeitlich als auch dauerhaft von allen Beteiligten akzeptierte Lösung geschaffen werden, einschließlich einer gesicherten Querungsmöglichkeit über die S 172.

Weiterhin hat die Stadt Heidenau Interesse an einem Erwerb von Flächen zur Schaffung von zusätzlicher Erholungsinfrastruktur, konkret im Bereich der ehemaligen Elbgeländebahn (Flurstücke 508/4 und 509/1 jeweils Gemarkung Mügeln - Eigentümer: DB Netz AG).

**Zu 9) Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Mit dem Bau der Neubaustrecke müssen zur Erhöhung der Akzeptanz des Projektes Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Heidenau einhergehen. Neben der Schaffung attraktiver Zugangsvoraussetzungen zu den bestehenden drei Verkehrsstationen in Heidenau und zusätzlich auch an der Station Dresden-Zschachwitz durch ein verbessertes Angebot von Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln (P+R, Fahrradabstellanlagen, B+R, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobi-Shuttle) muss die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots im ÖPNV (Verkehrszeiten, Taktzeiten) als Ziel konsequent verfolgt werden. Die Errichtung eines grenzüberschreitenden Nahverkehrshalts im Bahnhof Heidenau für die Nutzung des Tunnels im Regionalverkehr zwischen Tschechien und Dresden über Heidenau wurde bereits als Kernforderung thematisiert. Gleichermaßen muss konsequent auf die städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes als gesellschaftliche Verknüpfungsorte sowie eine verbesserte Zugänglichkeit zu allen S-Bahn-Haltepunkten hingewirkt werden.

**Zu 10) Maßnahmen zur Vermeidung von zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Stadt Heidenau**

Die aufgrund von projektbedingten Baumaßnahmen zu erwartenden verkehrlichen Zusatzbelastungen (z.B. infolge erhöhten Transportaufkommens) sind über den gesamten Bauzeitraum (> 10 Jahre) auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken und vordringlich über das überörtliche Straßennetz (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) abzuwickeln. Für Straßen, Wege und Plätze, die in Baulast und/oder Verkehrssicherungspflicht der Stadt Heidenau liegen, ist die Unabdingbarkeit darzulegen, Schulwege sind ausgeschlossen! Für die Ermittlung der zusätzlichen Belastung ist ein

nachvollziehbarer Ansatz bereitzustellen, aus dem die Baulastverträglichkeit in Bezug auf die (Straßen-) Belastungsklasse widerspruchsfrei hervorgeht. Sollte die angestrebte Belastung nicht infrastrukturverträglich sein, sind durch den Vorhabenträger vor und nach der Inanspruchnahme Maßnahmen zur Erreichung der Belastungsklasse zu ergreifen. Das diesbezüglich notwendige Einvernehmen mit der Stadt Heidenau ist vor der Inanspruchnahme herzustellen.

#### **Zu 11) Maßnahmen zur Zustandswiederherstellung der Infrastruktur in Heidenau nach Abschluss der Baumaßnahmen**

Zum Abschluss der Baumaßnahmen zur Neubaustrecke sind wirksame Maßnahmen zur Wiederherstellung des Zustandes der Infrastruktur in Heidenau durch den Vorhabenträger zu ergreifen. Hierzu sind umfassende Beweissicherungsmaßnahmen zur Dokumentation des Infrastrukturzustandes von Bauten (Gebäude, Straßen, Kanäle, ...), die unmittelbar und mittelbar durch die Baumaßnahme beeinflusst sind und werden vor und nach der Baumaßnahme zwingend erforderlich und der Stadt Heidenau zu übergeben. Die Beseitigung der Schäden während der Baumaßnahme und Wiederherstellung des Ursprungszustandes nach der Baumaßnahme erfolgt in Verantwortung des Vorhabenträgers und unabhängig vom Eigentümer der Flächen. Die konkreten Reparatur- und Wiederherstellungsmaßnahmen sind vor Umsetzung mit dem Eigentümer abzustimmen.

#### **Zu 12) Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren**

Derzeitige und zukünftige Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren in Heidenau sind durch den Vorhabenträger zu unterstützen. Das derzeit in Planung befindliche Projekt Radschnellweg Dresden-Pirna tangiert und quert die Planungsabschnitte der Neubaustrecke mehrfach. Hier sind im Einvernehmen mit dem Projektträger Landesamt für Straßen und Verkehr (LASuV) und der Stadt Lösungen zu erarbeiten, die eine Umsetzung des Radschnellweges fördern.

#### **Zu 13) Maßnahmen zum Ausgleich von kulturhistorischen Verlusten im Bereich der Stadt Heidenau**

Durch das Projekt Neubaustrecke ist der Wegfall bedeutender kulturhistorischer Gebäude, u.a. Gebäudekomplex Am Niederhof (Kulturdenkmale des Freistaates Sachsen und Teil des Gesamtensembles Barockgarten Großsedlitz) zu erwarten. Über die Bedeutung dieser Liegenschaften wurde bereits ausführlich im Dialogforum Neubaustrecke durch die zuständige Behörde Schlösser, Burgen und Gärten des Freistaates Sachsen berichtet. Der Vorhabensträger hat Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes im Bereich der Stadt Heidenau umzusetzen, z.B. durch Schaffung adäquaten Ersatzes (u.a. Erwerb/Sanierung denkmalgeschützter Gebäude).

**Zu 14) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehr- und örtlichen Brandschutzbehörde**

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme der örtlichen Gefahrenabwehr- und Brandschutzbehörde zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 1) an.

**Zu 15) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen**

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung Sachsen zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 2) an.

**Zu 16) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz**

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 3) an.

**Zu 17) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte**

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme der Wegewarte zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 4) an.

Die vorgenannte Darstellung der Forderungen, Anmerkungen und Hinweise ist nicht abschließend und bezieht sich ausschließlich auf den aktuellen Kenntnisstand (Januar 2024).

Es wird um ein regelmäßiges Monitoring dieser Forderungen, Anmerkungen und Hinweise seitens der Deutschen Bahn gegenüber der Stadtverwaltung Heidenau gebeten und Selbiges auch erwartet.

Anlage 1:	Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde
Anlage 2:	Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen
Anlage 3:	Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz
Anlage 4:	Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte

Anlage 1

Stadt Heidenau: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen  
Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde

**Stellungnahme vom 07.02.2024 (Eingang bei der Stadt Heidenau)**

Anlage 1

Stadt Heidenau  
Rechts- und Ordnungsamt

**Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde**

Für die Stadt Heidenau als örtliche Gefahrenabwehrbehörde und örtliche Brandschutzbehörde, die unmittelbar am nördlichen Tunnelportal der nunmehr favorisierten Volltunnelvariante gelegen ist, ergeben sich zu den vorliegenden Planungsunterlagen folgende Anmerkungen und Forderungen:

Aus Sicht des Brandschutzes sind folgende Aspekte zu beachten, die aus den vorliegenden Unterlagen zur Leistungsphase 1 und 2 bisher nicht ersichtlich sind, aber wesentlichen Einfluss auf die weitere Realisierung haben dürften:

**Notwendigkeit einer Qualitativen Risikoanalyse für die Festlegung detaillierter Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes nach dem aktuellen Stand der Technik europäischer Eisenbahn-Tunnelbauwerke**

Ungeachtet der Ergebnisse einer solchen qualitativen Risikoanalyse ergeben sich bereits jetzt folgende (Mindest-)Forderungen, die bei den weiteren Planungen beachtet werden müssen:

**1. Tunnelportal Heidenau (Stadt Heidenau)**

- Verhinderung des Begegnungsverkehrs auf dem Rettungsplatz unter Beachtung des Umstandes, dass Verletzte in Richtung Pirna, aber vor allem in Richtung Dresden abtransportiert werden müssen
- Zugangsmöglichkeiten / Löschwasserversorgung auf Überführungsbauwerk und freier Strecke für Nothalt direkt außerhalb des Tunnels in Fahrtrichtung Dresden über die gesamte erwartete Zuglänge (Sicherstellung der Selbstrettung nach Tunnelaustritt)
- Bauwerk zur vorläufigen Unterbringung und Dekontamination Betroffener und Verletzter
- Hubschrauberlandeplatz in räumlicher Nähe zum Rettungsplatz, allerdings nicht im Straßenverkehrsraum
- Bereitstellungsräume Einsatzmittel
- Löschwasserrückhaltung
- Vereinbarkeit von Lärmschutzmaßnahmen und Rettungswegverfügbarkeit

**2. Zwischenangriff Seidewitztal (Gemeinde Bahretal)**

- Unternehmensseitige Absicherung der betrieblichen Gefahrenabwehr durch eine ausreichend für unter- und oberirdische Ereignisse dimensionierte und darauf ausgerichtete Werkfeuerwehr während der gesamten Bauphase, insbesondere auf Basis des Leitfadens für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen des Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen e.V. in der jeweils geltenden Fassung bzw. gleichwertige Standards und unter Beachtung der vorhandenen Strukturen der örtlichen Einsatzeinheiten

- Unternehmensseitige Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung

### 3. Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP, Gemeinde Bahretal)

- Einhaltung der bestehenden sicherheitstechnischen Standards für unterirdische Bahnhöfe, insbesondere:
  - Rauchmanagement bzw. Sicherstellung der raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen in den sicheren Bereich, ggf. durch Brandfalllüftung/Absaugung unter Beachtung der Lüftungsverhältnisse nach Öffnung der Schleuse und Nutzung der Wendekaverne durch Einsatzkräfte
  - Querschläge in kürzeren Abständen, die eine sichere Entfluchtung der maximalen Zugkapazität in angemessener Zeit ermöglichen
  - Ausstiegs- und Bewegungsflächen im Bereich des Nothaltes
  - Automatische Löschanlage im Haltebereich
- Anforderungsgerechte Größe des Schutzraums an die erwartete Anzahl der Zuginsassen, insbesondere Berücksichtigung des Platzes für Sitzgelegenheiten und für Sanitäreinrichtungen sowie die Erstversorgung liegender Betroffener
- Ausschluss Begegnungsverkehr auf der Fahrtstrecke Erdoberfläche – Wendekaverne, idealerweise durch eine separate Ein- und Ausfahrtssteckenführung und gesicherten Fußweg
- Sicherstellung der vorübergehenden Unterbringung und Dekontamination der Zuginsassen am ERP an Geländeoberfläche durch feste Bauwerke, um so höhere Evakuierfrequenz durch Busse zu erreichen
- dauerhafte Sicherstellung des Transports der insbesondere nicht gehfähigen Zuginsassen an die Erdoberfläche, z. B. durch ein vor Ort vorgehaltenes, vollautomatisiertes (fahrerloses) Bussystem
- Zu- und Abfahrt Rettungsplatz über Behelfsausfahrt A 17 (beide Richtungsfahrbahnen), anstatt durch Ortslage Börnersdorf
- Bereitstellungsraum Einsatzmittel und Hubschrauberlandeplatz in Nähe des Rettungsplatzes

### 4. Gesamte Tunnelstrecke

- Löschwasser-Förderleistung auch auf deutschem Gebiet mindestens 1 200 Liter/min über einen Zeitraum von einer Stunde ab Entnahmebeginn und mindestens 800 l/min für einen darüberhinausgehenden Zeitraum einer weiteren Stunde aus unternehmens-eigener Löschwasserbevorratung, darüber hinaus unternehmensseitige Sicherstellung Löschwasserversorgung aus öffentlichem Netz bis vor Portal/ERP
- Sicherstellung eines Rauchmanagements durch bedarfsgerechte aktive Belüftungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen

- Sicherstellung der Rettung außerhalb des ERP bzw. Evakuierung über Gegenrichtungstunnelröhre durch **in Dresden stationierten Rettungszug der Deutschen Bahn**
- Betriebliche Sicherstellung der Tunnelröhrenbelegung mit **maximal einem Zug pro Richtung**, sofern es sich bei diesem Zug um einen Personenzug handeln sollte
- Einsatzleitung muss bei hauptamtlichen Kräften liegen (Werkfeuerwehr oder vergleichbare Einheit)

#### 5. Ausstattung/Betrieb öffentlicher Feuerwehren

- Spezielle Maßnahmen zur Ausbildung und zum Qualifikationserhalt der erforderlichen Einsatzkräfte Feuerwehr und Rettungsdienst
- Tunnelspezifische Zusatzausstattung und ständige Wartung und Pflege dieser
- Werkfeuerwehren **oder** finanzielle Beteiligung an Unterhaltung von (hauptamtlich betriebenen) öffentlichen Stützpunktfeuerwehren in Portal- und ERP-Nähe als **Ersteinheiten**



Anlage 2

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Landestalsperrenverwaltung Sachsen

LANDESTALSPERREN-  
VERWALTUNG



Betrieb Oberes Elbtal

LANDESTALSPERRENVERWALTUNG DES FREISTAATES SACHSEN  
Am Viertelacker 14 | 01259 Dresden

Stadt Heidenau  
Dresdner Straße 47  
01809 Heidenau

Per E-Mail ([REDACTED])

Ihr/-e Ansprechpartner/-in

[REDACTED]

[REDACTED]

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

**Bahn Neubaustrecke Dresden - Prag, Beratung in der Stadt Heidenau  
am 03.01.2024**

Aktenzeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
B20-8613/134/66

Dresden,  
21.02.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie am 03.01.2024 vereinbart erhalten Sie im Folgenden die Hinweise, die beim o. g. Projekt aus Sicht der Landestalsperrenverwaltung als Betreiber der Talsperre Gottleuba beim Unterfahren des Trinkwasserschutzgebietes der Talsperre Gottleuba zu berücksichtigen sind:



**1. Einleitung**

Aus der Talsperre Gottleuba wird ein Großteil des durch den Zweckverband Wasserversorgung Pirna/ Sebnitz aufbereiteten und abgegebenen Trinkwassers bereitgestellt. Die Auslastung der Talsperre ist bereits jetzt so hoch, dass auch gegenwärtig kaum Leistungsreserven zum Ausgleich von Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Baumaßnahmen, Wetterextremen, Gütebeeinträchtigungen oder anderen nicht planbaren Ereignissen mehr zur Verfügung stehen.

Hausanschrift:  
Landestalsperrenverwaltung  
des Freistaates Sachsen  
Betrieb Oberes Elbtal  
Am Viertelacker 14  
01259 Dresden

[www.sachsen.de](http://www.sachsen.de)

Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.

Bankverbindung:  
HypoVereinsbank  
IBAN  
DE70850200860004407857  
BIC HYVEDEMM496  
UST-ID-Nr. DE199521669

Entsprechend Maßgabe 4 der Raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen vom 21.08.2020 sind Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Wasserversorgung im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba auszuschließen.

\* Kein Zugang für elektronisch signierte sowie für verschlüsselte elektronische Dokumente

2024/9300

Mit der am 12.12.2023 in Kraft getretenen Trinkwassereinzugsgebieteverordnung (TrinkwEGV) sind der Landestalsperrenverwaltung (LTV) als Betreiber der Talsperre Gottleuba umfangreiche neue Verpflichtungen zum Risikomanagement der Talsperre und ihrem Einzugsgebiet übertragen worden. Dies umfasst eine Gefährdungsanalyse, eine Risikoabschätzung und letztlich die Festlegung von Risikomanagementmaßnahmen für das gesamte Einzugsgebiet. Das Risikomanagement hat unabhängig davon zu erfolgen, ob für das Einzugsgebiet (= Wasserschutzgebiet) der Talsperre bis dahin eine aktualisierte Schutzgebietsverordnung der unteren Wasserbehörde besteht. Eine erste Dokumentation der Bewertung des Einzugsgebietes hat die LTV der zuständigen Behörde (nach jetzigem Kenntnisstand - vorbehaltlich der Umsetzung der Regelungen in der Sächs-WasserZuVO – wird das die UWB sein) bis zum 12.11.2025 vorzulegen.

## 2. Anliegen/ Forderungen

Die LTV und die nach der TrinkwEGV zuständige Behörde müssen im Zusammenhang mit dem Neubauprojekt der DB in die Lage versetzt werden, eine entsprechende Bewertung des Einzugsgebietes (hier immer auf deutschem und tschechischem Staatsgebiet) im Sinne der §§ 6 ff. der TrinkwEGV vornehmen zu können und entsprechende Risikomanagementmaßnahmen ableiten und umsetzen zu können. Dafür ist eine fortlaufende Information über den Planungs- und Baufortschritt erforderlich (Fortführung der AG Wasser oder eines ähnlichen Formats) sowie die Übergabe der das Einzugsgebiet betreffenden Studien und Gutachten.

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba hat die DB zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben. Die LTV und die zuständige Behörde müssen bei Erstellung und Umsetzung des Monitoringkonzepts eingebunden werden und sind regelmäßig über die Ergebnisse und deren Bewertung hinsichtlich möglicher Risiken und ggf. Auswirkungen auf das Einzugsgebiet bzw. die Talsperre Gottleuba zu informieren.

Den zusätzlichen Aufwand, der der LTV beim Risikomanagement durch die Umsetzung der Maßnahme der DB entsteht, hat die DB zu tragen (Personalmehraufwand, zusätzliche Gutachterkosten).

Die DB hat gemäß der o. g. Maßgabe aus der Raumordnerischen Beurteilung und nach § 89 WHG sicherzustellen, dass es durch ihre Maßnahme zu keinen negativen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit in der Talsperre in Bezug auf Menge und Güte kommt. Insofern hat sie auch Möglichkeiten einer Ersatzwasserversorgung zu untersuchen/ die Kosten für diese Untersuchung zu übernehmen, ebenso wie die Kosten für die mögliche Errichtung und den Betrieb einer Ersatzwasserversorgung.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 3

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung  
Pirna/Sebnitz

**Anlage 3**

**Auswirkungen  
des Tunnelbaus der Strecke Dresden – Prag  
auf die öffentliche Trinkwasserversorgung  
beim zuständigen Trinkwasserversorger  
Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV)  
Pirna Sebnitz**

23. Januar 2024

### Allgemeines

- Rechtlich verantwortlich für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist die LTV (Freistaat Sachsen)
- Die nachfolgenden Maßnahmen/Forderungen sollen insbesondere **von der DB vollständig und dauerhaft finanziert** werden.
- Die Realisierung der geforderten Maßnahmen sollte möglichst von der LTV/ZVWV selbst erfolgen, wobei die DB zu intensiven Zuarbeiten zum Bau, Betrieb sowie Havarieszenarien verpflichtet muss.

### Versorgungspflicht des ZVWV

Der Zweckverband Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz hat 18 Kommunen als Mitglieder. Im Rahmen der Versorgung nimmt er Aufgaben der Fernwasserversorgung (für andere Versorger) und der allg. Wasserversorger wahr. Das Versorgungsgebiet umfasst ca. 20 000 eigene Kunden und 6 Weiterverteiler (Dresden, Pirna, Kreischa, etc.). Von der Versorgung sind ca. 80 000 Einwohner abhängig, im Versorgungsgebiet liegen u.a. 5 größere Klinikstandorte.

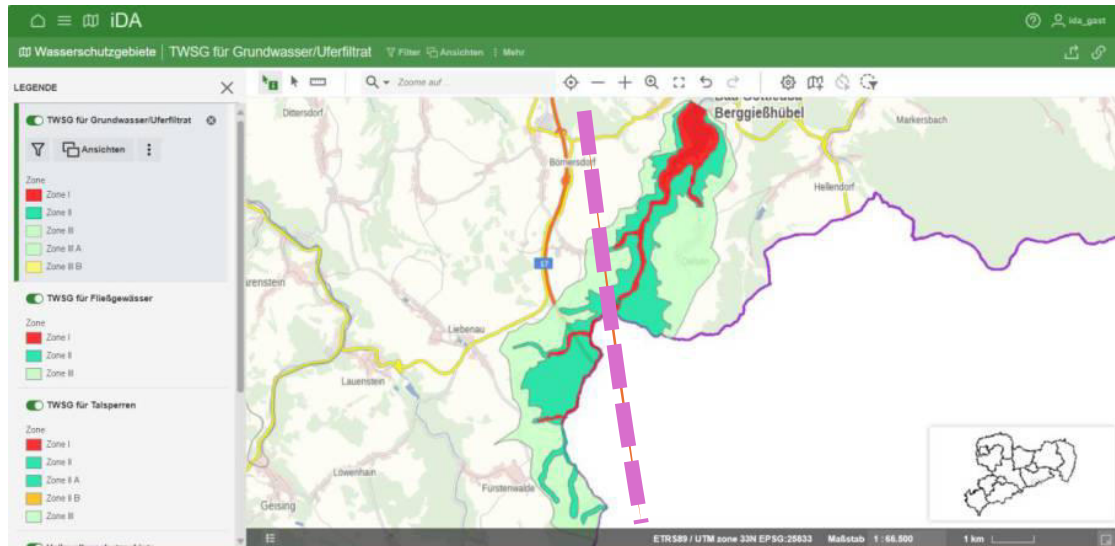
### Rahmenbedingungen zum Bau in Trinkwasserschutzzonen

Als von den Rohwasserlieferungen der LTV/Talsperre Gottleuba direkt abhängiger Trinkwasserversorger mit überregionaler Bedeutung teilen wir die bisherige Interpretation des Sachverhalts aus Sicht der LTV:

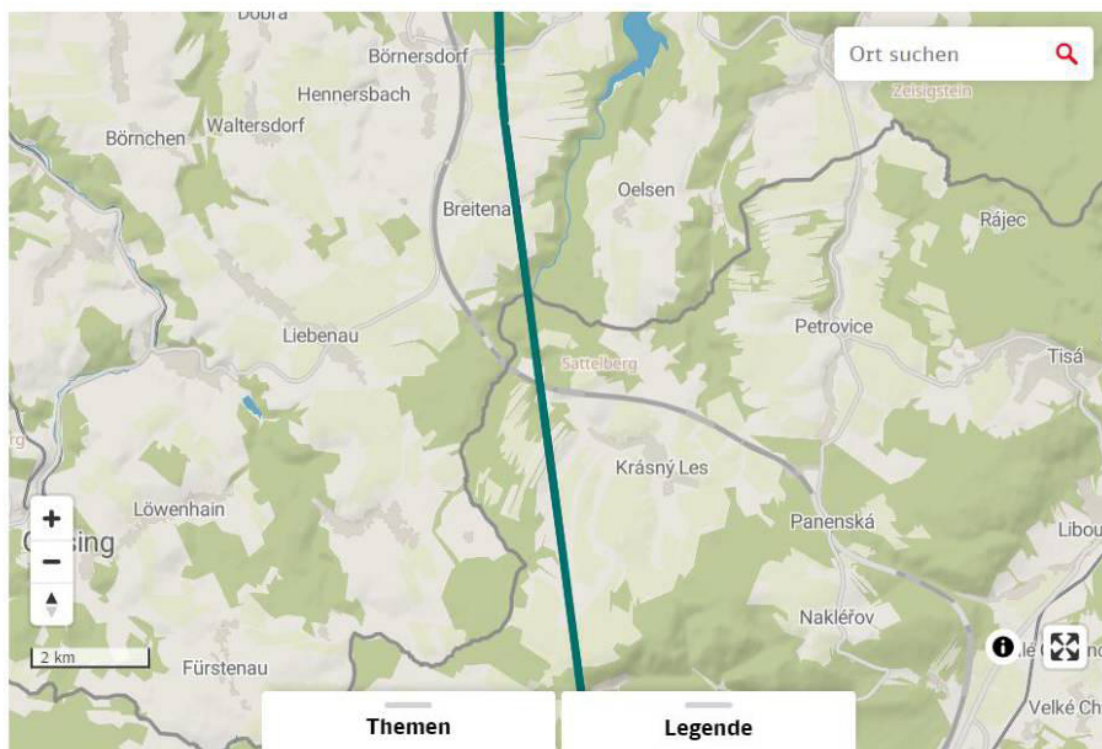
Für uns ergibt sich aus **keinem Ansatz die Möglichkeit, einen Trassenkorridor durch ein Trinkwasserschutzgebiet der Stufe I, II oder III zu legen.**

Für die TS Gottleuba gilt die Trinkwasserschutzzonenordnung vom 22.2.1973  
Danach liegen 15,6 km<sup>2</sup> (44,8 %) der Gesamtfläche (von 34,8 km<sup>2</sup>) auf tschechischer Seite und sind nie grenzübergreifend dargestellt.

Lage der TWSG für Talsperren (Gottleuba) mit Lage des Tunnels lt. DB (in lila).



<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida/pages/map/command/index.xhtml?mapId=4036a4b4-e0be-43ab-bf3d-7f0a119c7811&useMapSrs=true&mapSrs=EPSG%3A25833&mapExtent=414164.19402085076%2C5622485.45818058%2C434676.42068219377%2C5632530.829456512>



Lage des Tunnels lt. DB (oben skizziert in lila)

Mit hinreichender Relevanz führt dazu das gängige Regelwerk (hier: Technische

Regel – Arbeitsblatt DVGW W 102 (A): Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete; Teil2: Schutzgebiete für Talsperren, März 2021) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgendermaßen aus:

- „In der **Schutzzone I** sind **nur** Einrichtungen und Handlungen zulässig, die dem **Betrieb, der Überwachung und der Instandhaltung der Talsperre** und ihrer technischen Einrichtungen sowie der Pflege der Landflächen, insbesondere des Waldes, **dienen**, um den Schutzstatus der Schutzzone 1 aufrechtzuerhalten.“
- „In der **Zone II** [...] sind insbesondere folgende Handlungen, Nutzungen und Einrichtungen in der Regel **nicht tragbar**: - **Errichten und Erweitern von baulichen Anlagen**, ausgenommen Maßnahmen, die der öffentlichen Wasserversorgung dienen oder den Gewässerschutz verbessern“
- Tabelle 1 im genannten Dokument stellt dazu konkreter die **höchste Gefährdungsstufe für das „Errichten, Erweitern und Betreiben von Tunnel- und Stollenbauten“ in den Schutzzonen II und III auf**;
- Seite 25, Abschnitt 7.5 stellt dar: „In Stellungnahmen kann [ein Wasserversorger oder Talsperrenbetreiber als Träger öffentlicher Belange] Vorhaben auf Grundlage der Wasserschutzgebietsverordnung ablehnen [...]“

Überdies muss festgehalten werden, dass die **komplexe Geologie** und die **im Trassenkorridor ausgeprägten Störungszonen des Zielgesteins** der Trasse ein **enormes Risiko**, mithin eine im Vorfeld nicht ausreichend abschätzbare Unbekannte, für Veränderungen im Wasserhaushalt des Einzugsgebiets darstellen. Die mit einem **Tunnelbau zu erwartende Dränwirkung kann damit im Einzugsgebiet nach aktueller Sachlage zu einem Defizit in der Wasserbilanz** führen.

**Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.**

Daraus, sowie aus den Regelungen der seit 2023 geltenden Trinkwasser- sowie Trinkwassereinzugsgebietsverordnungen, werden folgende Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn erhoben:

1. **Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes der Talsperre Gottleuba (auf deutschem und tschechischem Territorium) auf mögliche Risiken**

**durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich eventueller Havariefälle**

Dies umfasst:

- die Abgrenzung und Kartierung des **Einzugsgebietes**
- die Kartierung der **Trinkwasserschutzgebiete**
- die Beschreibung und **Georeferenzierung aller Entnahmestellen** im Einzugsgebiet
- die **Beschreibung der Flächennutzung durch die DB im Einzugsgebiet** und
- die Beschreibung der **Abflussprozesse im Trinkwassereinzugsgebiet**

## **2. Gefährdungsanalyse und Risikoabschätzung**

Zur Bewertung von Gefährdungen und Risiken, die ggf. durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich Havariefälle, für das Rohwasserdargebot der Talsperre Gottleuba entstehen können, hat die DB für das Einzugsgebiet durchzuführen:

1. eine **Gefährdungsanalyse** zur **Identifizierung** der durch den Tunnelbau sowie Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden **Gefährdungen** und **Gefährdungsereignisse** sowie
2. eine **Risikoabschätzung** durch
  - a) Abschätzung der **Eintrittswahrscheinlichkeit** und des **Schadensausmaßes von Gefährdungen** und **Gefährdungsereignissen (Risikoanalyse)** sowie
  - b) **Vergleich** und **Priorisierung** der Risiken (**Risikobewertung**).

## **3. Risikomanagement / Monitoring**

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem umfassenden und repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus der Trinkwassereinzugsgebietsverordnung ist eine **Dokumentation über die Bewertung des Trinkwassereinzugsgebiets** bis zum Ablauf des **12. November 2025** zu erstellen und der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln. Die Dokumentation hat mindestens Folgendes zu umfassen:

- die **Bestimmung** und **Beschreibung** des Trinkwassereinzugsgebiets sowie die **Ergebnisse** der **Gefährdungsanalyse** und der **Risikoabschätzung** des **Trinkwassereinzugsgebiets** sowie
- **Angaben** zu **bereits durchgeführten Risikomanagementmaßnahmen** und ihren **Auswirkungen**.

Dr. Ralf Müller,  
Verbandsvorsitzender ZVWV

Anlage 4

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte

**Stellungnahme vom 05.02.2024 (Eingang bei der Stadt Heidenau)**

Neubaustrecke Dresden - Prag

Stellungnahme zur Errichtung des Tunnelportals Heidenau und damit verbundener straßenläufige Anbindung an die S 172

Die vorliegenden Planungen sehen vor, dass am künftigen Tunnelportal gegenüber dem Niederhof jeweils eine straßenläufige Zuwegung von der S 172 erfolgen soll, welche tiefe Einschnitte in den südlichen Hang erforderlich machen.

Diese Böschungen zerschneiden bzw. zerstören vorhandene Wanderweg-Verbindungen: die „Kastanienallee“ – markiert mit Rotem Punkt – und die nicht markierte „Apfelallee“. Beide führen auf unterschiedlichen Trassen nach Heidenau-Großsedlitz und zum dortigen Denkmalobjekt Barockgarten.

Der Wanderweg Roter Punkt ist ein Fernwanderweg, welcher auf beiden Seiten der Elbe zwischen Meißen und der tschechischen Grenze an der Elbe bei Schmilka verläuft. Hier kommt er vom Elberadweg und führt unter der Eisenbahn am Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz über die S 172 zur Kastanienallee.

Der Wanderweg „Apfelallee“ ist kein Bestandteil des klassifizierten Wanderwegenetzes. Dennoch ist er als ortsnaher Wanderweg für die Bewohner in der Nähe der Pechhütte, der „Kunstseidensiedlung“ Pirna und von Heidenau-Süd und Großsedlitz eine wichtige Wegverbindung im Sinne der Naherholung.

Bei der weiteren Ausführung der Planung der Tunnelbau-Maßnahme sollte die Stadt Heidenau verlangen, dass eine Erhaltung der Wegverbindung bedacht und mit den TöB abgestimmt wird. Ggf. ist der Verlauf geringfügig verändern und in Nähe des Froschteichs wieder zur Kastanienallee zu führen. Insbesondere ist es erforderlich, Fußwege so anzulegen, dass der Wanderweg Roter Punkt zwischen Elberadweg und dem erhalten bleibenden Teil der Kastanienallee durchgängig ausgewiesen werden kann.

Die Anbindung an die Apfelallee sollte ebenfalls von da erfolgen.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

# Stadtverwaltung Liebstadt



Stadtverwaltung Liebstadt – Kirchplatz 2 – 01825 Liebstadt

DB InfraGO AG

Salomonstraße 21  
04103 Leipzig

nur per E-Mail: [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)

Datum: 29.02.2024  
Telefon: 035025 5610  
Telefax: 035025 56117  
E-Mail: [REDACTED]

Aktenzeichen:  
(bitte bei Antwort stets angeben)

## Betreff: Neubaustrecke Dresden-Prag, Volltunnelvariante – Kernforderungen

### Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Stadt Liebstadt

Kernforderungen (die Nummerierungen zeigen keine Prioritäten auf)

- Punkt 1. Offene Transparenz
- Punkt 2. Bereitstellung projektspezifischer finanzielle Mittel durch den Vorhabenträger (z.B. Personalmittel, Finanzmittel für externe fachliche und anwaltliche Beratung) zur Berücksichtigung der betroffenen Kommunen (z.B. Liebstadt, Dohna, Bahretal etc.)
- Punkt 3. Beachtung und Wahrung der Trinkwasserbereitstellung und Abwasserbehandlung während der Bau- und Betriebsphase für Liebstadt
- Punkt 4. Erhaltung und Wahrung der Energieversorgung für Liebstadt
- Punkt 5. Ausbau und handlungserforderliche Straßenausbau und Unterhaltung
- Punkt 6. Örtlicher Brandschutz

Zu Punkt 1.

In diesem Zusammenhang ist ein Informationszentrum im Gebiet Bahretal zu erstellen. Auch sind regelmäßige Informationsveranstaltungen in allen betroffenen Gemeinden und Städten zu gewährleisten. Weiterhin ist eine offene Zusammenarbeit mit allen betreffenden Gemeinden und Städten einzuhalten.

Zu Punkt 2.

Es sind Maßnahmen gegen Erschütterungen und Lärmbelastungen (ggf. durch Gutachten) umzusetzen.

Zu Punkt 3.

Die vom geplanten Bahnprojekt betroffenen Gemeinden und Städte bzw. Zweckverbände, im konkreten Fall der Stadt Liebstadt der Zweckverband Wasserversorgung Pirna/Sebnitz und der Abwasserzweckverband Liebstadt, sind mit in die technische Planung einzubeziehen. Entsprechende Planungs- und Baukosten werden durch den Vorhabensträger übernommen. Weiterhin schließt sich die Stadt Liebstadt der Stellungnahme des Zweckverbandes Wasserversorgung Pirna/Sebnitz (Anlage 1) inkl. Anmerkungen, Forderungen und Hinweisen an.

---

**Sprechzeiten:**

Di.: 9.00 – 12.00 Uhr u. 13.00 – 18.00 Uhr  
Do.: 9.00 – 12.00 Uhr u. 13.00 – 16.00 Uhr  
Fr.: 9.00 – 12.00 Uhr

**Bankverbindung:**

Ostsächsische Sparkasse Dresden IBAN: DE44850503003000026079  
BIC: OSDDDE81XXX  
Steuernummer: 210/149/01296

[www.stadt-liebstadt.de](http://www.stadt-liebstadt.de)

Zu Punkt 4.

Die Energieversorgung während der Bau- und Betriebsphase muss geprüft werden. Gerade im Hinblick auf die ggf. notwendige Netzertüchtigung oder Ausbau der Einspeisung erneuerbarer Energie aus den angrenzenden oder betroffenen Gemeinden bzw. Städten ist zu prüfen.

Zu Punkt 5.

Da davon ausgegangen wird, dass in der Bauphase die Straßenbelastung stark erhöht sein wird, müssen nach Abschluss der Maßnahmen die entsprechenden Sanierungskosten seitens des Vorhabenträgers bereitgestellt werden. Auch ist dringend zu beachten, dass sich bei Sperrungen der BAB 17 bereits jetzt der Verkehr auf die K8760 / K8758 und S176 Richtung Liebstadt verteilt und dies zu Blockaden durch größere Transporter/LKW kommt. Deshalb ist ein grundlegender Ausbau der S176 auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m zu erfolgen. Weiterhin muss in diesem Zuge eine Instandsetzung des BW0010 in Liebstadt, ein Neubau der Stützwand 0030S in Liebstadt, ein Neubau des Gehweges in der OD Liebstadt und ein Ausbau der Kreuzung S176 / K8761 in Liebstadt erfolgen. Da bei einem grundhaften Ausbau der S176 die K8763 als Umleitungsstrecke dient, ist diese ebenfalls in der OD Großröhrsdorf vorab Instand zu setzen. Zusätzlich ist die erhöhte Fahrbahnreinigung, Reinigung der Straßenausstattung und die vermehrte Durchführung des Winterdienstes inkl. dem erhöhten Bedarf an Streustoffen und dem Setzen von Scheefangzäunen zu beachten.

Zu Punkt 6.

Es ist eine Sicherstellung der Zugangsmöglichkeiten sowie eine Löschwasserversorgung z.B. durch Löschwasserezisternen zu gewährleisten. Auch wenn eine Werksfeuerwehr bereit steht, sind alle sich im Umkreis befindlichen Freiwilligen Feuerwehren regelmäßig zu schulen und tunnelspezifische Zusatzausstattungen zu beschaffen. Die fortlaufenden Kosten für Schulungen, Ausstattung, Wartung und Unterhaltung sind zu übernehmen.

Weiterhin schließt sich die Stadt Liebstadt der Stellungnahme der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel (Anlage 2) inkl. Anmerkungen, Forderungen und Hinweisen an.

Mit freundlichen Grüßen



K.Grahl  
Bürgermeisterin

Anlage 1: Stellungnahme Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV) Pirna/Sebnitz

Anlage 2: Stellungnahme der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel

**Sächsische Schweiz-Osterzgebirge**Landkreis  
Der Landrat

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge Postfach 100253/54 01782 Pirna

DB InfraGO AG  
Technischer Gesamtprojektleiter  
Neubaustrecke Dresden-PragDatum:  
Telefon:  
Aktenzeichen:  
E-Mail:

22.02.2024

nur per E-Mail an:  
[dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)

### Neubaustrecke Dresden-Prag - Kernforderungen

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

Sie haben im Rahmen des 10. Dialogforums am 20.11.2023 die Volltunnelvariante der Neubaustrecke als Vorzugsvariante verkündet. An dieser Stelle möchte ich Ihnen, als verantwortlichen Gesamtprojektleiter der DB InfraGO AG, meinen Dank dafür aussprechen, dass sich die Region in dieser frühen Planungsphase so intensiv in den Prozess einbringen konnte.

Die Wahl der Volltunnelvariante begrüße ich dabei ausdrücklich. Darüber hinaus haben Sie im letzten Dialogforum die Region zur Abgabe von Kernforderungen bis zum 29.02.2024 aufgerufen. Diese weitere Möglichkeit der Einbeziehung der Region wird gern aufgegriffen.

Im Folgenden werden Kernforderungen des Landkreises sowie Hinweise für die bevorstehende Genehmigungsplanung formuliert. Unsererseits werden Kernforderungen so interpretiert, dass diese über den einzuhaltenden rechtlichen Rahmen hinausgehen und somit weiterreichen können als Hinweise und Forderungen in den Beteiligungen der ausstehenden Genehmigungsplanung.

Der Landkreis hat sich vor diesem Hintergrund mit den betroffenen Anrainerkommunen der künftigen Bahntrasse über das Thema, der für die Region bedeutenden Forderungen, ausgetauscht. In dem Prozess hatten alle Teilnehmer die Möglichkeit, die Forderungen der anderen Betroffenen einzusehen und für sich wichtige Punkte zu übernehmen. Der Landkreis konnte auf diesem Weg weitere regional bedeutsame Themen in seine Forderungen integrieren. Die Kommunen werden darüber hinaus ihre eigenen Forderungen übermitteln.

Im Folgenden werden Kernforderungen des Landkreises vorangestellt. Dem schließen sich Hinweise für die Genehmigungsplanung inklusive weiterer Kernforderungen an.

Hinweis: Kein Zugang für elektronisch signierte sowie verschlüsselte elektronische Dokumente. Die Möglichkeit der verschlüsselten elektronischen Kommunikation besteht über die De-Mail-Adresse: [kontakt@landratsamt-pirna.de-mail.de](mailto:kontakt@landratsamt-pirna.de-mail.de)

Anschrift:

Schloßhof 2/4

01796 Pirna

Termine nur nach Vereinbarung.

Telefon: 03501 515-0 (Vermittlung)  
Internet: [www.landratsamt-pirna.de](http://www.landratsamt-pirna.de)

Bankverbindung:

Ostsächsische Sparkasse Dresden

BIC: OSDDDE81XXX  
IBAN: DE12 8505 0300 3000 0019 20  
UST-IdNr.: DE140640911

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 2

### **Kernforderungen**

#### Verbesserung der Umsteigerelation der Verbindung Dresden/Altenberg am Bahnhof Heidenau

Bei den in Folge der Neubaustrecke notwendig werdenden Eingriffen in die Bestandsstrecke zwischen Dresden und Heidenau sind am Bahnhof Heidenau die Wegebeziehungen für die o. g. Verbindung zu verbessern.

Hierbei erscheint die Notwendigkeit der Ertüchtigung der eingleisigen Strecke nach Altenberg, durch Wiederbelegung einer Kreuzungsmöglichkeit unterhalb von Glashütte, so dass der in Heidenau stehende Zug länger auf die S-Bahn warten kann, wesentlich.

Diese Maßnahme würde darüber die Möglichkeit einer höheren Streckenbelegung generieren, um künftig ein noch attraktiveres Angebot schaffen zu können.

Darüber hinaus wird angeregt, den Ausbau und die Sanierung der Müglitztalbahn für entsprechende Lasten – die auch die Nutzung durch die potentiellen Bergbauunternehmen im Bereich Altenberg für den Zeitraum bis 2080 betrachten – zu prüfen. Auch in diesem Zusammenhang könnte durch entsprechende Ausweichstellen und die Ertüchtigung der Strecke ein weitergehender Mehrwert erreicht werden.

#### Lärmschutz der Bestandsstrecke im Elbtal

In dem Zusammenhang wird die Notwendigkeit baulicher Maßnahmen zur Erhöhung des Lärmschutzes auf der Bestandsstrecke im Elbtal von Schöna bis zum Beginn der Neubaustrecke und von zusätzlichen Lärmschutzvorkehrungen über das gesetzliche Maß hinaus entlang der Neubaustrecke im Bereich von Heidenau gesehen.

Des Weiteren sollte die vorrangige Führung des Güterverkehrs während der Tagesrandzeiten und in der Nacht grundsätzlich über die Neubaustrecke erfolgen müssen, um das Elbtal zusätzlich zu entlasten und somit den Nutzen des Projekts weiter zu erhöhen. Entsprechende Lenkungsmaßnahmen sind zu ergreifen.

#### Priorisierung des S-Bahn-Verkehrs in der Bauphase

Es wurde bereits im 10. Dialogforum angedeutet, dass während der Bauphase der S-Bahnverkehr priorisiert werden soll. Dieser Ansatz wird einerseits begrüßt und andererseits wird eine Umsetzung des Angezeigten eingefordert, um das attraktive, wichtige und leistungsfähige Angebot des Schienenpersonennahverkehrs aufrechtzuerhalten.

Das betrifft vor allem unter der Woche die Pendler. An Wochenenden in der Wandersaison wird die Verbindung sehr stark von Tagesbesuchern der Sächsischen Schweiz genutzt. Es besteht dahingehend die Gefahr, dass baubedingte Einschränkungen zu Verkehrsverlagerungen auf den motorisierten Individualverkehr führen und somit zur Verschärfung bereits bestehende Probleme mit dem ruhenden Verkehr beitragen. Das würde die jahrelange Arbeit der Region in Bezug auf die Lösung der mit dem Parkdruck verbundenen Probleme konterkarieren. Insofern darf es auch an den Wochenenden keine baubedingten Angebotseinschränkungen geben.

#### Hochwasserschutz im Elbtal

Eine weitere Forderung ist, dass es einerseits eine Machbarkeitsuntersuchung der Eignung des Bahndammes im Elbtal für die parallele Nutzung als Hochwasserschutzanlage gibt und andererseits, bei festgestellter Eignung, ausgewählte Abschnitte des Bahndammes für den Hochwasserschutz ertüchtigt werden.

#### Regionales Forum zur Gebietsentwicklung

Es ist notwendig, dass die DB InfraGO AG das Projekt – vor allem hinsichtlich der betriebsnotwendigen Infrastruktur für den Bau und den späteren Betrieb sowie die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in dem Zusammenhang mit den absehbaren und wahrscheinlich notwendigen Entwicklungsmaßnahmen in der Region sieht und mit den anderen Beteiligten – insbesondere Bund, Land, Freistaat und kommunaler Ebene – im Interesse der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit möglichst weitgehende Synergien sucht.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 3

Die Bahnstrecke und der Tunnel werden die Region mehr als 100 Jahre prägen. Es ist unmöglich, Bedarfe und technische Entwicklungen über den Zeitraum zu antizipieren. Dennoch zeichnen sich bereits jetzt Notwendigkeiten im Oberen Elbtal und Osterzgebirge ab. Es muss ein Forum geben, in dem Entwicklungsperspektiven ausgetauscht und gezielt nach derartigen Synergien, gesucht wird. Der oberirdische Platzbedarf für diese Vorhaben während der Bauphase – z. B. für Aufbereitungsanlagen, Deponie und die technische Infrastruktur führt angesichts der topografischen Gegebenheiten, Siedlungsstruktur und Schutzgebieten – zumindest zeitweise – zu einer Vielzahl von Raumwiderständen und tatsächlichen Konflikten. Dabei stehen drei Punkte im Vordergrund:

Die Wasserbereitstellung und Abwasserbehandlung für die Vorhaben während der Bauphase bzw. Betriebsphase müssen geklärt werden. Die dafür notwendigen Investitionen sollten mit dem Landkreis – primär aber Pirna, Heidenau, Dohna und Bad Gottleuba-Berggießhübel – abgestimmt werden.

Derzeit erscheinen die Planungen der DB InfraGO AG isoliert und nicht eingebettet in die bereits vorhandenen Überlegungen, beispielsweise zur Notwendigkeit des Baus einer Abwasserbehandlungsanlage im Übergangsbereich zwischen Heidenau und Pirna, um die Entwicklung der Region zu sichern und gleichzeitig die Abhängigkeit von der Stadtentwässerung Dresden langfristig zu verringern. Da sich das Seidewitztal weder örtlich für derartige Anlagen, noch die Seidewitz an sich als Vorflut eignet, sind derartige Maßnahmen unabweisbar. Damit kann – hier nur beispielhaft – sichergestellt werden, dass für baubedingte Eingriffe durch die Weiternutzung ein erheblicher Mehrwert geschaffen wird. Deshalb soll auch im Bereich des Abwassers der Vorhabenträger die vom geplanten Bahnprojekt betroffenen Städte und Gemeinden bzw. Zweckverbände in die technische Planung einbeziehen, um auch hier Synergiewirkungen zu erzielen.

Entsprechende Fragen stellen sich für die Wasserversorgung der Baustelle. In der Region sind noch nicht alle Ortslagen an das Trinkwassernetz angeschlossen. Hier könnten sich Synergien mit dem notwendigen Leitungsbau für das Tunnelprojekt ergeben. Auch die Energieversorgung – zumindest während der Bauphase – wirft die Frage nach der ggf. notwendigen Netzertüchtigung auf und wäre in Hinblick auf den Ausbau zur Einspeisung erneuerbarer Energien aus dem Osterzgebirge zu prüfen.

Sofern Aktivitäten im Bereich Seidewitztal geplant sind, müssen diese – vor Beginn – gegen Hochwasser gesichert werden. Das setzt voraus, dass das Hochwasserschutzkonzept um den entsprechenden Aspekt erweitert wird und die entsprechenden Maßnahmen bis Baubeginn realisiert sind. Bei der Flächeninanspruchnahme während der Bauphase und für die Nebenanlagen sind – sofern kein unmittelbarer Streckenbezug vorhanden ist – bevorzugt Altlastenstandorte und bereits in Anspruch genommene Flächen heranzuziehen.

Entscheidende Bedeutung wird aber – in Anbetracht der Erfahrungen mit anderen Tunnelbauprojekten in Europa – der Umgang mit dem Abraum und der Ansiedlung von Aufbereitungs- und Deponiekapazitäten sowie deren verkehrliche Anbindung haben. Hier wird ein gravierendes Störpotential gesehen.

Für die Deponierung werden (derzeit) keine Flächen gesehen, die zu diesem Zweck rechtlich zu binden wären. Damit ist es notwendig, die verkehrliche Erschließung des Angriffspunktes für den Tunnelbau bereits in dieser Phase der Erörterung zur Diskussion zu stellen. Angesichts des langen Zeitraumes der Tunnelbauarbeiten, des Umfangs der Abfuhr sowie der Zufuhr des notwendigen Materials, handelt es sich um eine grundsätzliche Frage. Aus Sicht des Landkreises wird dahingehend gefordert, dass auch die Bahnverladung des Abraums (über Müglitztal oder Elbtal) geprüft und der Anschluss dieser Punkte durch unterschiedliche Technologien ernsthaft erwogen wird. Dabei ist zu beachten, dass es bei der Nutzung der Straßen derzeit wahrscheinlich ist, dass die Sanierungskosten nach Abschluss der Maßnahmen entsprechend dem in §§ 16, 17 Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG) kodifizierten Grundgedanken mit betrachtet und bereitgestellt werden müssen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 4

#### Zeitnaher Aufbau eines Mess- und Monitoringnetzes für Grund- und Oberflächenwasser

Im Raum des Oberen Elbtals und des Osterzgebirges werden mit dem Lithiumbergbau, im Bereich Altenberg, die Heranführung des Trinkwassers aus dem Erzgebirge für die Industrie im Elbtal und der Wasserüberleitung aus der Elbe zur Sicherung der Lausitz bzw. Berlins gleichzeitig mehrere Projekte mit hoher strategischer überregionaler Bedeutung, aber auch hohem Risikopotential für die Region geplant.

Der Landkreis sieht hier die jeweiligen Projektträger, aber vorrangig Bund und Land, in der Pflicht, bereits in den der eigentlichen Planung vorgeschalteten Erwägungsphasen ein offenes und transparentes Risikomanagement zu betreiben und zu dokumentieren. Denn es muss sichergestellt sein, dass vor allem die Ressource Wasser geschützt wird.

Wir erwarten daher von der DB InfraGO AG, dass sie hinsichtlich des Grund- und Oberflächenwassers ein Mess- und Monitoringnetz aufbaut, das nahtlos an das landeseigene Netz, Systeme der Zweckverbände und dem aufzubauenden Netz der Bergbaubetreiber anschließt und den Bereich bis zum Elbtal abdeckt.

#### Wettbewerbsverfahren zur Gestaltung der Ausbundung Heidenaus

Das Projekt beansprucht das Kreisgebiet besonders im Bereich der Städte Heidenau und Pirna. In diesem Abschnitt muss gewährleistet werden, dass der Bereich der Brücke zur Tunneleinfahrt und notwendigen Kapselung der Strecke zum Zweck der Erhaltung der innerstädtischen Strukturen von Heidenau in einer städtebaulich und architektonisch maßstabsetzenden Form gestaltet wird. Dazu sollte ein anspruchsvolles, offenes Wettbewerbsvorhaben durch die Bahn ausgelobt werden. Ziel muss es sein, diesen Streckenabschnitt nicht nur als eine technische Einrichtung zu konstruieren, sondern als Teil eines dicht besiedelten Gebietes zu sehen, das landschaftsprägend und identitätsstiftend sein wird.

#### Konzept und Finanzierung des ÖPNV-Anschlusses des Elbtals

Mit dem Streckenbau geht die unmittelbare Anbindung der Sächsischen Schweiz durch den Grenzbahnhof Bad Schandau an den Fernverkehr verloren. Die Erhöhung der Wertigkeit des Tourismus und die Erleichterung der Erreichbarkeit der Region durch einen kostengünstigen und umweltverträglichen öffentlichen Verkehr sind notwendige Voraussetzungen, um die Potentiale der Region verantwortungsbewusst zu entwickeln. Daher muss bereits in der jetzigen Planungsphase ein Konzept – gemeinsam mit den Verkehrsträgern in der Region – entwickelt werden und ggf. notwendige Investitionen getätigt sowie der Betrieb langfristig finanziert werden.

#### Konzentration der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf vorhandene regionale Projekte

Für die notwendigen Naturschutzausgleichsmaßnahmen wird gefordert, dass hier bereits vorhandene regionale Projekte genutzt und erweitert werden, um tatsächlich gesicherte Effekte für die Region zu erzeugen.

Dafür steht im Bereich des Osterzgebirges bereits das Naturschutzgroßprojekt zur Verfügung, in dem viele Kompensationen (Wiedervernässung von Feuchtgebieten, Bergwiesen, Steinrückendlanschaften, Wald etc.) abgebildet und mit anderen Aspekten – z. B. präventiven Schutz im Hochwasserentstehungsgebiet – verbunden werden können. Ein notwendiger Flächenerwerb und die Begleitung der Maßnahmen kann in Trägerschaft des Landkreises erfolgen, der dort seit vielen Jahren das Naturschutzgroßprojekt betreut.

Da es sich beim Tunnelbau um ein grenzüberschreitendes Vorhaben handelt, könnte die Gebietsentwicklung auch auf tschechischer Seite betrieben werden und ggf. auch mit Fördermitteln aus europäischen Programmen eine Hebelwirkung erzielt werden. Durch die vorhandene Zusammenarbeit sollte die grenzüberschreitende Zusammenarbeit leicht möglich sein.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 5

## Bevölkerungsschutz

Aus Sicht des Brand- und Katastrophenschutzes sowie des Rettungsdienstes sind in der Genehmigungsplanung folgende Aspekte zu beachten, die aus den vorliegenden Unterlagen zur Leistungsphase 1 und 2 bisher nicht ersichtlich sind, aber wesentlichen Einfluss auf die weitere Realisierung haben dürften:

- Qualitative Risikoanalyse für die Festlegung detaillierter Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes sowie des Rettungsdienstes nach dem aktuellen Stand der Technik europäischer Eisenbahn-Tunnelbauwerke

In der weiteren Planung soll – analog der AG Wasser – eine AG Rettung eingerichtet werden.

Mindestanforderungen ergeben sich bereits jetzt für:

### Tunnelportal Heidenau (Stadt Heidenau)

- Verhinderung des Begegnungsverkehrs auf dem Rettungsplatz unter Beachtung des Umstandes, dass Verletzte in Richtung Pirna, aber vor allem in Richtung Dresden abtransportiert werden müssen.
- Zugangsmöglichkeiten / Löschwasserversorgung auf Überführungsbauwerk und freier Strecke für Nothalt direkt außerhalb des Tunnels in Fahrtrichtung Dresden über die gesamte erwartete Zuglänge (Sicherstellung der Selbstrettung nach Tunnelaustritt)
- Bauwerk zur vorläufigen Unterbringung und Dekontamination einer großen Anzahl Betroffener und Verletzter
- Hubschrauberlandeplatz in räumlicher Nähe zum Rettungsplatz; allerdings nicht im Straßenverkehrsraum
- Bereitstellungsräume für Einsatzmittel
- Löschwasserrückhaltung
- Vereinbarkeit von Lärmschutzmaßnahmen und Rettungswegverfügbarkeit

### Zwischenangriff Seidewitztal (Gemeinde Bahretal)

- Unternehmensseitige Absicherung der betrieblichen Gefahrenabwehr durch eine ausreichend für unter- und oberirdische Ereignisse dimensionierte und darauf ausgerichtete Werkfeuerwehr während der gesamten Bauphase, insbesondere auf Basis des Leitfadens für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen des Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen e.V. in der jeweils geltenden Fassung bzw. gleichwertige Standards und unter Beachtung der vorhandenen Strukturen der örtlichen Einsatzeinheiten Unternehmensseitige Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung.

### Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP), Gemeinde Bahretal

- Einhaltung der bestehenden sicherheitstechnischen Standards für unterirdische Bahnhöfe, insbesondere:
  - Rauchmanagement bzw. Sicherstellung der raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen in den sicheren Bereich, ggf. durch Brandfalllüftung/Absaugung unter Beachtung der Lüftungsverhältnisse nach Öffnung der Schleuse und Nutzung der Wendekaverne durch Einsatzkräfte
  - Querschläge in kürzeren Abständen, die eine sichere Entfluchtung der maximalen Zugkapazität in angemessener Zeit ermöglichen
  - Ausstiegs- und Bewegungsflächen im Bereich des Nothaltes
  - Automatische Löschanlage im Haltebereich
- anforderungsgerechte Größe des Schutzraums an die erwartete Anzahl der Zuginsassen, insbesondere Berücksichtigung des Platzes für Sitzgelegenheiten und für Sanitäreinrichtungen sowie die Erstversorgung liegender Betroffener



- Ausschluss Begegnungsverkehr auf der Fahrtstrecke Erdoberfläche – Wendekaverne, idealerweise durch eine separate Ein- und Ausfahrtsstreckenführung und gesicherten Fußweg
- Sicherstellung der vorübergehenden Unterbringung und Dekontamination der Zuginsassen im ERP an Geländeoberfläche durch feste Bauwerke, um so höhere Evakuierungsfrequenz durch Busse zu erreichen.
- dauerhafte Sicherstellung des Transports der insbesondere nicht gehfähigen Zuginsassen an die Erdoberfläche, z. B. durch ein vor Ort vorgehaltenes, vollautomatisiertes (fahrerloses) Bussystem
- Zu- und Abfahrt Rettungsplatz über Behelfsausfahrt Bundesautobahn (BAB) A 17 (beide Richtungsfahrbahnen), anstatt durch Ortslage Börnersdorf
- Bereitstellungsraum Einsatzmittel und Hubschrauberlandeplatz in Nähe des Rettungsplatzes

#### Gesamte Tunnelstrecke

- Löschwasserförderleistung auch auf deutschem Gebiet mindestens 1.200 Liter/Min. über einen Zeitraum von einer Stunde ab Entnahmebeginn und mindestens 800 l/Min. für den Zeitraum einer weiteren Stunde aus unternehmenseigener Löschwasserbevorratung  
Darüber hinaus unternehmenseitige Sicherstellung Löschwasserversorgung aus öffentlichem Netz bis vor Portal/ERP
- Sicherstellung eines Rauchmanagements durch bedarfsgerechte aktive Belüftungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung
- Sicherstellung der Rettung außerhalb des ERP bzw. Evakuierung über Gegenrichtungstunnelröhre durch in Dresden stationierten Rettungszug der Deutschen Bahn
- Betriebliche Sicherstellung der Tunnelröhrenbelegung mit maximal einem Zug pro Richtung, sofern es sich bei diesem Zug um einen Personenzug handeln soll.
- Einsatzleitung muss bei hauptamtlichen Kräften liegen (Werkfeuerwehr o. vergleichbare Einheit)

#### Ausstattung/Betrieb öffentlicher Feuerwehren

- spezielle Maßnahmen zur Ausbildung und zum Qualifikationserhalt der erforderlichen Einsatzkräfte Feuerwehr und Rettungsdienst
- tunnelspezifische Zusatzausstattung sowie ständige Wartung und Pflege dieser
- Werkfeuerwehren oder finanzielle Beteiligung an Unterhaltung von (hauptamtlich betriebenen) öffentlichen Stützpunktfeuerwehren in Portal- und ERP-Nähe) als Ersteinheiten

#### Ausstattung/Betrieb für einen Massenfall von Verletzten

- Zusatzausstattung für die Erstversorgung einer großen Anzahl an Verletzten
- Zusatzausstattung für den Transport einer großen Anzahl von Verletzten in weiterführende Behandlungseinrichtungen

#### **Straßenbaulastträger**

Die Forderungen richten sich nach den in den Regelwerken enthaltenen Normen und Werten und bilden damit eine Grundvoraussetzung für die Aufnahme des notwendigen Straßenverkehrs während der Bau- und Betriebsphase der Schienenneubaustrecke.

Aufgrund der frühen Planungsphase kann die Auflistung nicht abschließend sein. So kann derzeit nur generell die Forderung erhoben werden, Umleitungs-, Transport-, Betriebs- und Rettungswege den technischen Vorschriften entsprechend auszubauen bzw. zu ertüchtigen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 7

### **Forderungen für den vermuteten „Baukorridor“ beidseitig der Volltunnelvariante nahe der BAB 17 aus Sicht des Straßenbaulasträgers**

Folgende geplante, oberirdische Baumaßnahmen zwischen Dresden (DD) - Heidenau und Heidenau - Chabařovice (CZ) sind auf dem Gebiet des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge bisher bekannt:

- Umbau Bahnhof Heidenau zum Überholbahnhof und Ausfädelung Heidenau-Großsedlitz (Abschnitt zw. DD u. Heidenau)
- Zweigleisige Einbindung vor dem Tunnelportal in Heidenau (Abschnitt zw. Heidenau u. CZ)
- Errichtung eines Zwischenangriffs im Bereich Seidewitz (Abschnitt zw. Heidenau und CZ)
- Evakuierungs- und Rettungspunkt auf Höhe Göppersdorf/Wingendorf (Abschnitt zw. Heidenau und CZ)

#### Tunnelportal bei Heidenau (mit Ortslage Pirna/Heidenau)

Beim Bau dieser Anlage ist mit erheblichen Einschränkungen des Verkehrs auf der Staatsstraße S 172 zu rechnen. Vermutlich wird sich der Ausweichverkehr von Dresden in Richtung Pirna an NK 5049 077 (S 172/S 178) über die S 178 in Heidenau und die Bundesstraße B 172 mit Südumfahrung Pirna bewegen.

Kritisch ist die Möglichkeit der Verkehrsteilnehmer, die Route nach Pirna ab NK 5049 081 (S 172/K 8773) über die Kreisstraße K 8773 (Geschwister-Scholl-Straße) und K 8772 (Sedlitzer Straße) bis NK 5049 080 (K 8772/B 172) zu wählen. Diese Streckenabschnitte sind für eine Mehrbelastung durch zusätzliche Fahrzeuge nicht geeignet.

Ein Ausbau ist in der jetzigen Trasse nicht möglich, insbesondere unter Beachtung der abschnittsweise großen Neigungen und Engstellen in Großsedlitz (z. B. Neubauernweg). Zur Lenkung des Verkehrs über Großsedlitz müsste ein grundhafter Ausbau der K 8772 mit Verlegung von Straßenabschnitten erfolgen.

#### K 8770 VNK 5049 031 – NNK 5049 032 (S 176 in Richtung Köttewitz)

Am NK 5049 031 (K 8770/S 176) ist der bisher spitzwinklige Abzweig der K 8770 in Richtung Pirna zu verlegen.

#### K 8763 VNK 5049 032 – NNK 5049 033 (Köttewitz in Richtung BAB 17)

Die K 8763 ist grundhaft auszubauen, hier gibt es Tragfähigkeitsschäden

#### K 8760 VNK 5049 026 (S 176 Pirna, OT Zuschendorf) – NNK 5049 020 (S 170 VNK 5149 040 – NNK 5049 020 (BAB 17, AS Bahretal in Richtung Gemeinde Bahretal OT Nentmannsdorf)

Die K 8760 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auszubauen einschließlich der Erneuerung / Ertüchtigung Bankettstreifen.

Der Ausbau des Kreuzungsbereiches (Kreisverkehrsplatz) am NK 5049 020 (S 170/K 8732/K 8760 bei Nentmannsdorf) muss erfolgen.

#### K 8760 VNK 5049 020 (S 170 in Höhe Nentmannsdorf) – NNK 5049 041 (Einmündung K 8755 / Gemeinde Bahretal OT Borna)

Die K 8760 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auszubauen einschließlich der Erneuerung / Ertüchtigung Bankettstreifen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 8

K 8760 VNK 5049 041 (Richtung Herbergen) – NNK 5149 022 (Einmündung K 8758 Gemeinde Bahretal OT Göppersdorf)

Es ist die Errichtung eines Rettungsschachtes bei Wingendorf vorgesehen. Die K 8760 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auszubauen einschließlich der Erneuerung / Ertüchtigung Bankettstreifen.

Es soll ein Zwischenangriff im Seidewitztal bei Göppersdorf erstellt werden. Der Ausbau der K 8757 auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m ist erforderlich. Der Ausbau der Kreuzung S 176/K 8757 in Börnersdorf und der Neubau des Gehweges in der OD Wingendorf sind weitere Voraussetzungen. Der Ausbau der K 8760 auf Fahrbahnbreite von 6,50 m und des Kreuzungsbereiches K 8760/K 8758 (NK 5149 022) ist erforderlich.

K 8758 VNK 5149016 NNK 5149011 Wingendorf – Herbergen – S 176 bei Liebstadt

Der Ausbau der K 8758 muss auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erfolgen. Gleichsam sollte ein Neubau des Gehweges in der OD Göppersdorf einhergehen. Der Ausbau des Kreuzungsbereiches S 176/K 8758 bei Liebstadt ist eine bedeutsame Voraussetzung.

Zudem ist die Errichtung bzw. Ertüchtigung einiger Ingenieurbauwerke erforderlich: Neubau der Brücke über den Börnersdorfer Bach, ASB-Nr. 5149812 (Bw 2) sowie die Instandsetzung der Stützwände 1 bis 5 in Göppersdorf, westlich Göppersdorf und östlich Liebstadt, ASB-Nr. 5149633, 5149634, 5149635, 5149636 und 5149637.

K 9061 VNK 5148 005 - NNK 5248 015; Stat. 0,000 bis ca. Stat. 1,700 (zwischen Müglitztal und Zufahrt Steinbruch Bärenstein)

Sollte der Steinbruch Bärenstein in das Baugeschehen der Neubaustrecke involviert sein, ist der entsprechende Abschnitt der K 9061 zu ertüchtigen. Die Fahrbahn ist teilweise nur ca. 3,50 m breit, d. h. der Ausbau der K 9061 ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich.

Die beiden Brückenbauwerke ASB-Nr. 5148 806 (Bw 3) und ASB-Nr. 5148 807 (Bw 4) befinden sich aktuell in einem ungenügenden bzw. nicht ausreichenden Bauwerkszustand und haben ebenfalls nur eine Fahrbahnbreite von 3,50 m. Die Ertüchtigung bzw. Neubau der Brücken mit angepasstem Querschnitt und regelgerechter Fahrbahnbreite von 6,50 m ist erforderlich.

**Forderungen BAB 17 zwischen AS Bad Gottleuba und AS Pirna – Bedarfsumleitung**

Bei Störungen (Unfällen / Vollsperrungen) der BAB 17 im Bereich von der AS Bad Gottleuba bis AS Pirna, dem zusätzlichen Baustellenverkehr durch die Neubaustrecke sowie den Einschränkungen im Straßennetz durch den Bau der Neubaustrecke Dresden – Prag ist mit einem „Massenstau“ im umliegenden Straßennetz zu rechnen.

Es muss daher eine Bedarfsumleitung für die BAB 17 in Betracht gezogen werden. Hierfür ist ein Ausbau des Straßennetzes nahe der BAB 17 erforderlich. Eine mögliche Trasse für eine Bedarfsumleitung wäre ab AS Bad Gottleuba die Strecke S 176, von Börnersdorf (VNK 5149 043 – NNK 5149 011) über die K 8758 (VNK 5249 011 – NNK 5149 022) / K 8760 (VNK 5149 022 – NNK 5049 026, Pirna Zuschendorf) / S 176 (VNK 5049 026 – NNK 5049 031) / K 8770 (VNK 5049 031 – NNK 5049 032, Köttewitz) / K 8763 (VNK 5049 032 – NNK 5049 033) mit Anschluss an die S 178a (Am Kuxberg) mit Anschluss an AS Pirna bzw. S 178 im Müglitztal.

Diese – vor allem das kommunale Streckennetz – ist grundhaft auszubauen. Die entsprechenden Umstufungen sind folgerichtig durchzuführen.

Die S 174 (VNK 5149043 NNK 5149023) ist bei einer Umleitungsführung mit der Errichtung einer Ortsumgehung Hartmannsbach grundhaft auszubauen.



### Weitere Planungs- und Handlungserfordernisse aus Sicht Straßenbau und -unterhalt

Für die konkrete Beurteilung der zusätzlichen Belastung von Kreisstraßen durch die Schienenneubaustrecke sind im Zuge der weiteren Planung der Neubaustrecke folgende Angaben erforderlich:

- Umleitungsnutzungen sind ergänzend zu ermitteln
- Darstellung der geplanten Transportwege für die Bauphase der Neubaustrecke
- Darstellung der Lagerflächen für die zwischenzeitliche bzw. endgültige Ablagerung des Abraums (Deponien, Steinbrüche o. ä.)
- Darstellung der Schächte für Zu- und Abluft sowie Rettung
- Darstellung von evtl. geplanten Betonwerken
- Darstellung der geplanten Transportwege für den Betrieb der Neubaustrecke
- Darstellung der geplanten Zuwegungen, Evakuierungswege und Alternativrouten bei Unfällen für Bau- und Betriebsphase
- Die geforderte Darstellung beinhaltet die Angaben zur Trassenführung und deren Frequenzierung
- Darstellung der geplanten Schwerlasttransportwege (z. B. für Lieferung Baumaschinen für Tunnelbau)
- Anhand der noch zu benennenden Transportwege sind gemeinsam in den Unfallkommissionen des Landkreises und der Großen Kreisstädte bereits bekannte Unfallhäufungsstellen zu untersuchen und geeignete Maßnahmen festzulegen.
- Sollten Kreisstraßen betroffen sein, sind Ausbaustandards dieser Transportwege im Einvernehmen mit dem Landkreis festzulegen (Zustandfeststellung, voraussichtlich Planung für Erneuerung bzw. Instandsetzung unter Beachtung der erforderlichen Trassierungselemente für Linienführung und Breiten), einschließlich der Grunderwerbshandlungen durch den Bauherrn Deutsche Bahn. Die Kapazitätsbereitstellung und Kostentragung für den Ausbau und die Planung sind durch den Verursacher zu tragen. Eventuell erforderliche Ausgleichsmaßnahmen, -pflanzungen und -zahlungen für Straßenverbreiterungen sind ebenfalls durch den Bauherrn zu übernehmen.
- Des Weiteren werden im Zuge der Tunnelbaumaßnahmen sehr wahrscheinlich Kreisstraßen für Umleitungsführungen benutzt, sodass diese ebenfalls zu betrachten sind. Die Nutzungszeit und die zu benutzenden Strecken sind darzustellen. Mit dem Straßenbaulastträger sind die entsprechend erforderlichen Ertüchtigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen abzustimmen und durch den Bauherrn zu tragen.

#### S 176 VNK 5149009 NNK 5149011 Börnersdorf – Abzweig Herbergen

Es muss ein grundhafter Ausbau der S 176 auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erfolgen.

#### S 176 VNK 5149011 NNK 5149012 Abzweig Herbergen – Liebstadt

Es muss ein grundhafter Ausbau der S 176 auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m, eine Instandsetzung des BW 0010 in Liebstadt, ein Neubau der Stützwand 0030S in Liebstadt, ein Neubau des Gehweges in der OD Liebstadt und ein Ausbau der Kreuzung S 176/K 8761 in Liebstadt erfolgen.

### Forderungen aus Sicht des Straßenunterhaltungspflichtigen

Es wird im gesamten Bereich ein erhöhter Unterhaltungsaufwand entstehen:

- Fahrbahnreinigung
- Reinigung der Straßenausstattung (Leitpfosten/TWE/VZ)
- Durchführung Winterdienst / Mengenzunahme Streustoffe
- Streckenkontrolle

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge  
Der Landrat



Seite 10

- Bankettunterhaltung (z. B. Abrändern und Entsorgung Erdstoffe)
- Bauwerksunterhaltung / Fellsicherung
- Reinigung und Instandsetzung Entwässerungseinrichtung
- erhöhte Unterhaltungsaufgaben an 3 Stück Regenrückhaltebecken

Hieraus entsteht ein erhöhter Aufwand an Technik, Betriebsstoffen und ggf. Betriebsgebäuden, der vom Bauherrn auszugleichen ist.

**Zusätzliche Ausstattung Technik der Straßenmeisterei Altenberg für die Unterhaltung:**

- Klein-Geräteträger mit Sandfanghebegerät für TWE und WIDI-Technik (Multicar/LKW bis 7,5 t)
- Minibagger 5 t mit Zubehör zur Bankett- und Grabenregulierung
- Absperrhänger mit LED-Tafel
- Straßenkehrmaschine: mittlere Ausführung mit Sprühbalgen
- Finanzierung zusätzlich erforderlicher Arbeitskräfte
- Streusalz

**Zusätzliche Ausstattung Technik der Straßenmeisterei Dohma für die Unterhaltung:**

- Klein-Geräteträger mit Sandfanghebegerät für TWE und WIDI-Technik (Multicar/LKW bis 7,5 t)
- Minibagger 3-5 t zur Bankettregulierung/Abrändern
- Absperrhänger mit LED-Tafel
- Straßenkehrmaschine: mittlere Ausführung mit Sprühbalge

Aufgrund der Größe und Bedeutung des Vorhabens wird abschließend die bereits eingangs formulierte Kernforderung hervorgehoben, dass die Region weiterhin auch außerhalb der förmlichen Beteiligungen in den Prozess mit einbezogen werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

M. Geisler



Stadtverwaltung Pirna, Am Markt 1/2, 01796 Pirna

Deutsche Bahn AG

- per E-Mail -

## Stellungnahme der Stadt Pirna zur Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag

Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte entnehmen Sie den folgenden Punkten unsere Stellungnahme zum geplanten Bauvorhaben hinsichtlich vorhandener bzw. absehbarer Problemstellungen für die Stadt Pirna und deren Anrainergemeinden und unsere Schlussfolgerungen daraus. Wir bitten Sie, diese in die Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse einzubinden.

### 1) Personelle Ausstattung des haupt- und ehrenamtlichen Personals

Derzeit existiert eine mit 6 hauptamtlichen Einsatzkräften im 24-Stunden-Dienst besetzte hauptamtliche Wache in der Stadt Pirna, die den Grundschutz für die Stadt Pirna abbildet. Darüber hinaus stehen an 6 Standorten eine unterschiedliche Anzahl an ehrenamtlichen Einsatzkräften zur Verfügung, von denen aktuell allerdings drei Standorte tagsüber und einer auch nachts nicht einsatzbereit mit mindestens 6 Funktionen sind. Diese Entwicklung fand in den letzten 30 Jahren statt und es gibt aktuell keine Anzeichen dafür, dass sich diese Situation in den nächsten Jahren ändern wird.

Wir gehen daher davon aus, dass diese Tatsache sowohl während der Bau-Phase des Tunnels als auch nach dessen Fertigstellung und Inbetriebnahme im gegenwärtigen Zustand verbleibt. Nach SächsBRKG<sup>1</sup> sind Städte mit 80.000 Einwohnern in Sachsen verpflichtet, eine Berufsfeuerwehr aufzustellen. Pirna ist mit seinen aktuell 40.000 Einwohnern weit von dieser Marke entfernt und die Unterhaltung einer hauptamtlichen Wache eine rein freiwillige Entscheidung der Stadt.

#### Der Oberbürgermeister

Pirna, 20. Februar 2024

Aktenzeichen: 12611.51

Oberbürgermeister  
Klaus-Peter Hanke  
Rathaus, Zimmer 217

#### Große Kreisstadt Pirna

#### Ihr/-e Ansprechpartner/-in

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

#### Durchwahl

Telefon [REDACTED]

#### E-Mail

[REDACTED]  
[REDACTED]

#### De-Mail

stadtverwaltung@pirna.de-mail.de

#### Hausanschrift

Stadtverwaltung Pirna  
Am Markt 1/2  
01796 Pirna

[www.feuerwehr.pirna.de](http://www.feuerwehr.pirna.de)

#### Öffnungszeiten

Mo nach Vereinbarung  
Di 8–12 Uhr und 13–16 Uhr  
Mi nach Vereinbarung  
Do 8–12 Uhr und 13–18 Uhr  
Fr nach Vereinbarung

#### Bankverbindung

Große Kreisstadt Pirna  
Ostsächsische Sparkasse Dresden  
IBAN DE72 8505 0300 3000 0004 52  
BIC OSDDDE81XXX  
Gläubiger-ID DE05 ZZZ 000 000 71756

\* Kein Zugang für elektronisch signierte sowie für verschlüsselte elektronische Dokumente.

<sup>1</sup> Sächsisches Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutzgesetz

Die Situation in den Anrainergemeinden sieht ähnlich aus. Hier fehlt es insbesondere tagsüber an ausreichendem und entsprechend qualifiziertem Personal, um zeitnah eine Brandbekämpfung, technische Hilfeleistung oder Menschenrettung durchzuführen – schon gar nicht in einem größeren Umfang. Dies zeigen die statistischen Auswertungen der Einsätze entlang der Bundesautobahn und in den betroffenen Gemeinden der letzten Jahre.

Hier greift aktuell immer öfter der Vorteil der hauptamtlich besetzten Wache in Pirna. Durch ihre zentrale Lage und eine Ausrückzeit von ca. 1 Minute erreichen gegenwärtig 6 für alle Aufgaben nutzbare Einsatzkräfte in relativ kurzer Zeit im Stadtgebiet, aber auch in den Anrainergemeinden und auf der Bundesautobahn mögliche Einsatzorte.

Wir schlagen vor, diese Kompetenz während der Bauphase des Tunnels und nach dessen Fertigstellung auch für den Betrieb des Tunnels zu nutzen. Allerdings bedarf dies einer personellen Aufstockung des derzeitigen Personals von Staffelstärke auf mindestens Gruppenstärke zuzüglich eines Führungstrupps (Stärke 1:1).

Das bedeutet, es bedarf für das derzeitige 2-Schichtsystem 19 zusätzlicher Planstellen in der Laufbahngruppe 1, 2. Einstiegsebene (ehemals mittlerer feuerwehrtechnischer Dienst) und 5 Planstellen in der Laufbahngruppe 2, 1. Einstiegsebene (ehemals gehobener feuerwehrtechnischer Dienst).

Die Deutsche Bahn übernimmt in dem Fall die Kosten (Bezahlung nach TvöD, Beschäftigte im kommunalen feuerwehrtechnischen Dienst). Dies kann die Einrichtung einer eigens für den Tunnelbau und -betrieb vorgesehenen Werkfeuerwehr erübrigen, da durch das vorhandene Personal und die vorhandene Infrastruktur der Feuerwehr Pirna Synergieeffekte erzielt werden können.

## 2) Erreichbarkeit

Für mögliche Unglücksfälle sind auf deutscher Seite sowohl ein Rettungsplatz am Tunnelportal Heidenau als auch ein Evakuierungs- und Rettungspunkt in der Gemeinde Bahretal OT Wingendorf vorgesehen. Ersterer ist gut erreichbar für die Feuerwehren Heidenau (ehrenamtlich) und Pirna (haupt- und ehrenamtlich), für weitere Kräfte sind die Anfahrtszeiten deutlich länger und die vorgesehenen Flächen am Portal und an der vorhandenen S172 aus unserer Sicht zu gering geplant.

Die Erreichbarkeit des ERP gestaltet sich für die Anrainergemeinden schwieriger, da dieser zwischen zwei Autobahnabfahrten liegt und die Kräfte und Mittel auf Kreis- und Gemeindestraßen anrücken müssen.

Dazu kommt bei allen örtlichen Feuerwehren, dass diese durch ehrenamtliches Personal besetzt werden. Dadurch liegt die Ausrückzeit für ein Löschfahrzeug mit mind. Staffelbesetzung (6 Funktionen) bei ca. 5 Minuten. Dies verlängert die Anfahrtszeit zusätzlich.

Die Hauptfeuerwache der Stadt Pirna liegt strategisch gut gelegen an der Clara-Zetkin-Straße in Pirna. Das Tunnelportal in Heidenau ist in 6 Minuten zu erreichen, der ERP in 18 Minuten. Mit einer zusätzlichen Behelfsausfahrt an der Bundesautobahn 17 lässt sich diese Zeit allerdings verkürzen.

### 3) Aus- und Fortbildung

Für mögliche Unglücksfälle ist es aus unserer Sicht notwendig, eine sehr große Anzahl des vorhandenen haupt- und ehrenamtlichen Personals entsprechend zu qualifizieren.

Dafür bedarf es während der Bauphase und nach der Fertigstellung dauerhaft umfangreicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen. Diese sollten durch spezielle Multiplikatoren in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden.

Die Übernahme von Fortbildungsmaßnahmen (in Form von Multiplikatorenschulungen) könnte im Fall der Erhöhung des Personalbestands nach Punkt 1 durch das dann entsprechend für Tunnelbrandbekämpfung, -hilfeleistung und Menschenrettung fortgebildete Personal der hauptamtlich besetzten Stützpunktfeuerwehr am Standort der Hauptfeuerwache Pirna stattfinden.

### 4) Technische Ausstattung

In Vorbereitung auf mögliche Unglücksfälle ist es aus unserer Sicht zwingend notwendig, die Feuerwehren, die im Unglücksfall eingebunden wären, technisch entsprechend auszustatten. Dazu gehören u.a. Langzeitatenschutzgeräte, zusätzliche Hitzeschutzkleidungen, spezielle (Tunnel-)Fahrzeuge, Fahrzeuge oder Abrollbehälter für Material zur Tunnelbrandbekämpfung/techn. Rettung.

Der genaue Bedarf sollte in einem externen Gutachten ermittelt und den Feuerwehren zur Verfügung gestellt werden.

### 5) Erweiterung vorhandenes Feuerwehrtechnisches Zentrum am Standort der Hauptfeuerwache Pirna

Am Standort der Hauptfeuerwache Pirna befindet sich aktuell eines der zwei feuerwehrtechnischen Zentren (FTZ) des Landkreises Sächsische Schweiz Osterzgebirge, welches durch die Stadt Pirna betrieben wird.

Hier wird die feuerwehrtechnische Ausrüstung bis hin zum Feuerwehrfahrzeug für einen Großteil der umliegenden Städte und Gemeinden instandgehalten, geprüft und gewartet.

Mit der zu erwartenden zusätzlichen Technik sind die Kapazitäten des FTZ anzupassen. Personell lässt sich das mit der Erhöhung des Personalbestands nach Punkt 1 bewerkstelligen, da alle bei der Stadt Pirna beschäftigten hauptamtlichen Mitarbeiter die Qualifikation eines Atemschutz- oder Gerätewartes besitzen müssen.

Lediglich räumliche Erweiterungen und zusätzliche technische Ausstattungsmerkmale müssten in dem Fall übernommen werden.

## 6) Zusammenfassung für den Standort Pirna

- Vorhandener hauptamtlicher Wachstandort mit entsprechend der SächsFwAPO qualifiziertem Personal
- Übernahme vorhandener Strukturen und Ausbau dieser möglich
- Aufbau einer schlagkräftigen, schnell einsatzbereiten Ersteinsatzgruppe, die in relativ kurzer Zeit auch die Sicherung des Eisenbahntunnels und die Durchführung erster koordinativer Maßnahmen übernehmen kann.
- Personelle Aufstockung (Gruppe + Zugführer + FüAss) notwendig
- Übernahme der Kosten durch Bund/DB (die genaue notwendige Stärke ist ggf. durch externes Gutachten zu ermitteln)
- Ausbau vorhandener Aus- und Fortbildungskapazitäten<sup>2</sup>
- Ausbau vorhandener Gebäudekapazitäten am bisherigen Standort bzw. Beteiligung an Neubau an zentraler gelegenem Standort denkbar
- Technische Anpassungen (Atemschutz, Fahrzeuge, Bekleidung) notwendig<sup>3</sup>
- Sämtliche zusätzlich anfallenden Kosten werden durch den Bund / die Deutsche Bahn AG übernommen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus-Peter Hanke  
Oberbürgermeister



Peter Kammel  
Leiter der Feuerwehr

<sup>2</sup> Gilt gleichermaßen für ehrenamtliches Personal.

<sup>3</sup> Gilt gleichermaßen für ehrenamtliches Personal.



Stadtverwaltung Pirna, Am Markt 1/2, 01796 Pirna

DB InfraGO AG

Per mail: dresden-prag@deutschebahn.com

### **Vorzugsvariante der Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag Kernforderungen der Stadt Pirna im Vorfeld des 11. Dialogforums und der parlamentarischen Befassung**

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

mit großer Freude haben wir im November zur Kenntnis genommen, dass sich die Deutsche Bahn AG für ein ausschließliches Weiterverfolgen der Planung für die Volltunnelvariante der Neubaustrecke Dresden-Prag entschieden hat.

Anlässlich dieser Entscheidung wurde uns als Stadt Pirna wie auch den anderen betroffenen Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, Forderungen zur besseren Verträglichkeit und Akzeptanz dieses Großprojektes vorzubringen. Dafür danke ich und möchte diese Möglichkeit wie folgt nutzen:

#### 1. Vermeidung von Verkehrsbelastungen im Straßennetz auf dem Gebiet der Stadt Pirna

Auf Grund des in erheblichem Umfang anfallenden Abraums und des hohen Transportaufkommens an Baumaterialien zum Angriffspunkt für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren fordern wir einen direkten Transport über das Netz der Autobahnen und Bundesstraßen. Auf Grund der Nähe des Angriffspunktes Niederseidwitz zur A17 sollte der Transport direkt über die Autobahnanschlussstelle Bahretal erfolgen.

Sollten Straßen in der Baulast oder in der Verkehrssicherungspflicht der Stadt Pirna für den Materialtransport genutzt werden müssen, ist die Unabdingbarkeit darzulegen. Schulwege sind ausgeschlossen.

Für die Baulastverträglichkeit ist die Belastungszunahme zu berechnen und ein Soll-Ist-Vergleich der Belastungsklasse vorzulegen. Können die erforderlichen Belastungsklassen nicht auf der in Anspruch genommenen Strecken nachgewiesen werden, sind vor oder nach Inanspruchnahme Maßnahmen zur Erreichung der erforderlichen Belastungsklasse bzw. Sanierungsmaßnahmen zu ergreifen. Hierüber ist mit der Stadt vor der Inanspruchnahme das Einvernehmen herzustellen

Der Bürgermeister

Pirna, 29.02.2024

**Aktenzeichen**  
57112

**Ihre Nachricht vom**  
-----

**Bürgermeister**  
**Markus Dreßler**  
Stadthaus I, Zimmer 205

Telefon +49 3501 556-228  
Telefon +49 3501 556-211  
buero.bm@pirna.de\*

**Große Kreisstadt Pirna**

**Hausanschrift**  
Stadtverwaltung Pirna  
Am Markt 1/2  
01796 Pirna

**Bankverbindung**  
Große Kreisstadt Pirna  
Ostsächsische Sparkasse Dresden  
IBAN DE72 8505 0300 3000 0004 52  
BIC OSDDDE81XXX

\* Informationen zum Zugang für verschlüsselte / signierte E-Mails / elektronische Dokumente sowie De-Mail unter [www.pirna.de/impresum](http://www.pirna.de/impresum)

## 2. Abwasser während der Bauphase

### Betriebswasser

Wir fordern eine möglichst weitgehende Kreislaufführung der zum Tunnelvortrieb benötigten Spülwässer und eine Reinigung sowie ggf. Kühlung der in die Vorflut abgeleiteten Wässer. Auf Grund der hohen Sensibilität der Seidewitz vor allem in Trockenwetterlagen müssen hier höchste Standards angesetzt werden.

### Bergwasser

Die Stadt Pirna schließt sich den Forderungen des Landratsamtes hinsichtlich des Umgangs mit dem anfallenden Bergwasser an. Die Trinkwasserversorgung Pirnas über die Talsperre Gottleuba darf nicht beeinträchtigt werden. Daher muss eine dauerhafte Gebirgsentwässerung durch das Tunnelbauwerk vermieden werden. Ebenso muss durch die Abdichtung der Tunnelröhren verhindert werden, dass im Endzustand grundwassergefährdende Stoffe (z.B. Löschwässer bei Havariefällen) aus den Tunnelbauwerken in das Gebirge eingetragen werden können.

## 3. Bergwasser während der Betriebsphase

Sollte eine dauerhafte Gebirgsentwässerung durch eine Längsdrainagewirkung entlang des Tunnels nicht vermieden werden können, sollte geprüft werden, ob eine Wärmeversorgung von an den Tunnelmund Heidenau angrenzender Siedlungsräume mit thermischer Nutzung von Bergwasser möglich ist.

## 4. Materialbewirtschaftung

Zur Entsorgung des Tunnelausbruchsmaterials, welches nicht als Zuschlagstoff wiederverwendet werden kann, fordern wir zu prüfen, ob die im direkten Umfeld in größerem Umfang durch den Gesteinsabbau entstandenen Hohlformen für eine Deponierung genutzt werden könnten. Die Restlöcher des Kiesabbaus auf dem Gebiet der Stadt Pirna und auch der Landeshauptstadt erachten wir demgegenüber weniger geeignet, da zum einen die Rekultivierung im Zeitraum des Tunnelbaus schon abgeschlossen bzw. weit fortgeschritten sein wird. Zum anderen wären Ortsdurchfahrten für den Abraumtransport notwendig, welchen wir bereits jetzt widersprechen. Die Deponien sind in jedem Fall so anzulegen, dass sie sich optisch in die Landschaft einfügen, diese nicht zerstören und keinen landschaftsästhetischen Störfaktor darstellen. Nach der Deponierung sind alle Flächen zu begrünen und die Flächen in ihrer ursprünglichen Verwendung als Wald oder landwirtschaftliche Fläche wieder nutzbar zu machen.

## 5. Lärmschutz im Elbtal

Uns ist bekannt, dass auch weiterhin Güterverkehr im Elbtal verbleiben wird, was zu einer starken Verlärmung unseres Siedlungsgebiets führen wird. Wir befürchten eine Zunahme des Güterverkehrs nachdem durch den Erzgebirgstunnel ein wesentlicher Teil des Personenverkehrs nicht mehr die Elbtalstrecke frequentiert. Daher fordern wir, das anstehende Bauvorhaben zum Anlass zu nehmen, auch den Lärmschutz im Elbtal in Pirna zu optimieren. Dazu liegt bereits eine „Machbarkeitsuntersuchung über zusätzliche Maßnahmen zur Lärminderung an der Infrastruktur der Bahnstrecken im Elbtal“ vom Planungsbüro Obermeyer aus dem Jahr 2018 vor. Hier werden für Pirna im Siedlungsbereich u.a. bis 1 m hohe Lärmschutzwände beidseits der Siedlungsbereiche vorgesehen. Angesichts der Tatsache, dass der Bau der NBS einen längeren Zeitraum andauern wird und darüber hinaus auch nach Fertigstellung die Lärmbelastung bestehen wird, fordert die Stadt Pirna die Kurzfristige Umsetzung aller Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke im Elbtal, wie sie in der Machbarkeitsuntersuchung beschrieben worden sind.

#### 6. Erschütterungen / Vibrationen

Der Erzgebirgstunnel wird das derzeit geplante Industrie- und Gewerbegebiet „Technologiepark Feistenberg“ unterqueren, das zugehörige Bebauungsplan-Verfahren steht kurz vor dem Abschluss. Zum Zeitpunkt der Baurealisierung des Tunnels soll es gemäß unseren Planungen bereits mit Hochtechnologiefirmen belegt sein.

Im Interesse der Vermarktung dieser Flächen müssen bereits im Vorfeld zu erwartende Erschütterungsimmissionen bestimmt werden. Wir fordern daher,

- das Bauverfahren erschütterungsarm auszuwählen und die zu verwendenden Baugeräte entsprechend im Planfeststellungsverfahren festgelegt werden
- kurzfristig mithilfe von Erschütterungsprognosen und Probemessungen die nicht zu vermeidbaren Einschränkungen zu quantifizieren und uns mitzuteilen.

#### 7. Hochwasserschutz

Sollten im Zuge von Anpassungen im Bestandsnetz im Elbtal Arbeiten am Bahndamm in Pirna vorgesehen werden, so fordern wir, dieses Bauwerk zum Zwecke des Hochwasserschutzes zu ertüchtigen.

#### 8. Touristische Effekte

Zu Beginn der Bauphase sollte noch einmal über einen neuen Standort des Besucher- und Informationszentrums nachgedacht werden. Die Erfahrung beim Bau des Gotthard-Basistunnels (3 Besucherzentren), zeigt, dass diese während der Bauphase von mehreren 100.000 Gästen besucht wurden.

Dafür mag der derzeitige Standort der Pechhütte zwar als Gebäude ausreichend sein, aber die Parksituation ist sicher nicht geeignet für mehrere hundert Besucher am Tag.

#### 9. Prüfung der Machbarkeit für einen neuen S-Bahnhaltepunkt „Pirna-Altstadt“

Die Stadtverwaltung Pirna hatte bereits im Jahr 2000 die Eigeninitiative ergriffen und durch das Planungsbüro Spiekermann GmbH eine entsprechende Untersuchung in Auftrag gegeben. Der Abschlussbericht vom November 2020 wurde anschließend dem VVO als auch dem SMWA zur Kenntnis mit der Bitte um Unterstützung zugeleitet. Die Umsetzung seinerzeit scheiterte an den nur mäßig wirtschaftlichen Effekten sowie der stark frequentierten Bestandsstrecke im oberen Elbtal. Seitdem haben sich die Rahmenbedingungen grundsätzlich geändert. Auf der einen Seite hat die Pirnaer Altstadt deutlich an touristischer Attraktivität gewonnen und auf der anderen Seite leben deutlich mehr Menschen im Einzugsgebiet. Durch eine partielle Entlastung des Fernverkehrs ergeben sich auch neue Potentiale zur Förderung des ÖPNV für die Altstadt von Pirna. Eine erneute Machbarkeitsstudie, finanziert durch die DB AG, sollte daher nochmals beauftragt werden.

Ich freue mich auf eine Erörterung im nächsten Dialogforum, danke herzlich für Ihre Bemühungen und verbleibe mit freundlichen Grüßen



Dreßler  
Bürgermeister

SÄCHSISCHES  
OBERBERGAMTSächsisches Oberbergamt  
Postfach 13 64 | 09583 FreibergDB InfraGO AG  
Adam-Riese-Straße 11-13  
60327 Frankfurt am Mainnur per E-Mail an: dresden-  
prag@deutschebahn.com**Vorzugsvariante der Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag  
Stellungnahme des Referat 22 des Sächsischen Oberbergamtes zu  
Kernforderungen hinsichtlich der Berücksichtigung von Steine-Erden-  
Betrieben**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn hat am 20. November 2023 die Entscheidung für die Vorzugsvariante zur Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag bekannt gegeben.

Mit der Mitteilung besteht nun bis zum 29. Februar 2024 für die von der Streckenführung betroffenen oder tangierten Kommunen und beteiligte Institutionen die Möglichkeit, sogenannte Kernforderungen, zur besseren Verträglichkeit und Akzeptanz der Infrastrukturmaßnahme, an die Deutsche Bahn heranzutragen. Das Referat 22 des Sächsischen Oberbergamtes nimmt ausschließlich zum Steine-Erden-Bergbau wie folgt Stellung.

Mineralische Rohstoffe sind nicht regenerierbar und grundsätzlich an den Standort ihrer Entstehung gebunden. Ihre Gewinnungsstandorte sind deshalb nicht beliebig wählbar. Die mineralischen Rohstoffe bilden einen Grundpfeiler einer modernen und wettbewerbsfähigen Wirtschaft und tragen wesentlich zum gesellschaftlichen Wohlstand bei. Vor der Inanspruchnahme neuer Flächen soll ein möglichst vollständiger Abbau bereits aufgeschlossener Lagerstätten erfolgen. Die gewonnenen und aufbereiteten Rohstoffe sind daher sparsam und möglichst umfassend zu verwerten, um die Rohstoffversorgung langfristig sichern zu können. Dies entspricht grundlegend dem Ziel der sächsischen Rohstoffstrategie von 2022 (siehe: [Rohstoffe schaffen Zukunft - Publikationen - sachsen.de](#)).

Mit dem Landesentwicklungsplan für Sachsen 2013 (LEP) und dem Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge - 2. Gesamtfortschreibung 2020 (RPL) sind die raumordnerischen Voraussetzungen für die vorsorgende Sicherung und Gewinnung von standortgebundenen einheimischen mineralischen Rohstoffen in Sachsen geschaffen worden.

**Ihr/e Ansprechpartner/-in**  
[REDACTED]**Durchwahl**

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

**Ihr Zeichen****Ihre Nachricht vom****Geschäftszeichen**  
(bitte bei Antwort angeben)  
22-4141/431/13-2024/4881Freiberg,  
26. Februar 2024**Hausanschrift:**  
Sächsisches Oberbergamt  
Kirchgasse 11  
09599 Freiberg**Lieferanschrift:**  
Brennhausgasse 8  
09599 Freiberg

www.oba.sachsen.de

**Bereitschaftsdienst**  
**außerhalb der Dienstzeiten:**  
+49 151 16133177**Besuchszeiten:**  
nach Vereinbarung**Parkmöglichkeiten für Besucher**  
können gebührenpflichtig auf dem Untermarkt und im Parkhaus an der Beethovenstraße genutzt werden.\*Informationen zum Zugang für verschlüsselte / signierte E-Mails / elektronische Dokumente sowie De-Mail unter:  
<https://www.oba.sachsen.de/kontakt-3941.html>

Im Zusammenhang mit der Festlegung der Vorzugsvariante zur Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag sind Festgesteinslagerstätten betroffen, die im LEP der höchsten Wertigkeit (Wertigkeitsklasse 4) in der Kategorie Festgesteine incl. Karbonatgesteine im Bereich des Gemeindegebiets von Bahretal zugeordnet werden (siehe Abbildung 1).

Im RPL wurden für diese Lagerstätten Vorranggebiete für den Rohstoffabbau (RA) festgelegt (siehe Abbildung 2). Dies betrifft die Gebiete RA 63 (Nentmannsdorf), RA 64 (Friedrichswalde-Ottendorf) und RA 65 (Borna), welche bereits durch Festgesteinsteingebäude aufgeschlossen sind.

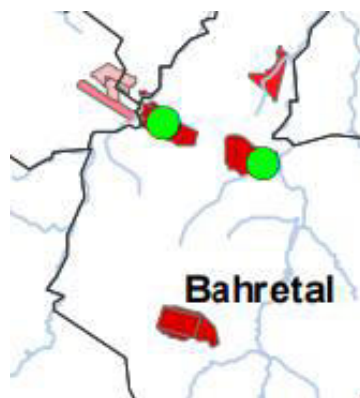


Abbildung 1: LEP - Ausschnitt Karte 10 „Klassifizierung der Vorkommen von Steine- und Erden-Rohstoffe“  
Quelle: <https://www.landesentwicklung.sachsen.de/download/Landesentwicklung/karte10-steine-erden.pdf>

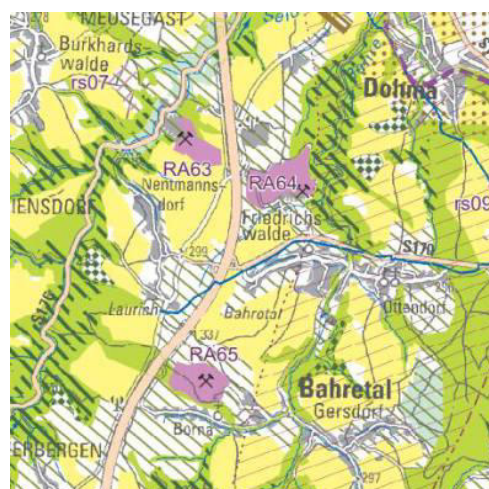


Abbildung 2: RPL - Ausschnitt Karte 2 „Raumnutzung“  
Quelle: [https://rvp-elbtalosterz.de/wp-content/uploads/rpl/02\\_Raumnutzung\\_A0\\_Juli2023.pdf](https://rvp-elbtalosterz.de/wp-content/uploads/rpl/02_Raumnutzung_A0_Juli2023.pdf)

In den Festgesteinstagebauen werden Gesteine durch Bohren und Sprengen (Großbohrlochsprengungen mit mehreren hundert Kilogramm Sprengstoff pro Sprengung) aus dem Gebirgsverband gelöst. Im Zusammenhang mit vorliegender Stellungnahme wurden auch die betroffenen Bergbauunternehmen beteiligt. Die Stellungnahmen sind in der Anlage vorliegenden Schreibens zu finden. Für die vorgenannten Festgesteinstagebaue ergeben sich damit folgende Sachverhalte:

- Nentmannsdorf

Es handelt sich um ein bis zum 31. Dezember 2024 planfestgestelltes Vorhaben und gut erkundetes Rohstoffvorkommen. Die noch anstehenden Gesteinsvorräte lassen sich mit ca. 19 Mio. Tonnen beziffern. Derzeit erfolgt eine Teil-Verfüllung im Rahmen der Wiedernutzbarmachung. Die Landestalsperrenverwaltung plant ein Hochwasserrückhaltebecken im Verfüllbereich.

Der weitere Aufschluss der Lagerstätte soll in Richtung Südosten zur Bundesautobahn 17 (BAB 17) mit einem Abstand von 180 m erfolgen und den Bereich des ehemaligen Bewilligungsfeldes Nentmannsdorf III umfassen. Ein Abbau ist über sieben Sohlen von +250 m NHN bis +155 m NHN geplant. Das anstehende Hornblendegestein eignet sich zur Herstellung hochwertiger Brechprodukte. Der von der Deutschen Bahn geplante Trassenverlauf der Vorzugsvariante schneidet das Vorranggebiet und stellt mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Beeinträchtigung des weiteren Gesteinsabbaus im Tagebau Nentmannsdorf dar. **Im Weiteren wird auf die Stellungnahme der Fa. ProStein GmbH & Co. KG vom 26. Januar 2024 verwiesen (siehe Anlage).**

- Friedrichswalde-Ottendorf

Der Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf ist mit einer genehmigten Abbauteufe von +181 m NHN, ein bis zum 31. Dezember 2070 planfestgestelltes Vorhaben. Das anstehende Gestein dient der Herstellung hochwertiger Brechprodukte und wird in der Beton- und Asphaltindustrie eingesetzt. An genehmigten Vorräten stehen noch etwa 16 Mio. Tonnen Gestein an. Der Tagebau besitzt eine überregionale Bedeutung, es werden neben regionalen Baustellen auch der Fernmarkt und das Ausland beliefert. Darüber hinaus besteht eine äußerst günstige Verkehrsanbindung an die BAB 17, die Staatsstraße (S) 173 und die S 176.

Eine Ausweitung des Festgesteinstagebaus erfolgt in Richtung Westen, bis zu einem Abstand von 180 m an die BAB 17 heran. Darüber hinaus wird eine Vertiefung um weitere zwei Sohlen bis zu einer Tiefe von +145 m NHN geplant. Die Ergänzung und die Aktualisierung des obligatorischen Rahmenbetriebsplanes sind bereits durch den Bergbauunternehmer beauftragt. **Im Weiteren wird auf die Stellungnahme der Fa. ProStein GmbH & Co. KG vom 26. Januar 2024 verwiesen (siehe Anlage).**

- Borna

Dem Vorhaben liegen als Bergbauberechtigungen das Bergwerkseigentum „Borna“ und die Bewilligung „Borna“ zugrunde. Die geplanten Tunnelachsen schneiden sowohl die Bergbauberechtigung als auch die Rahmenbetriebsplanfläche. Das Tagesoberflächen-

niveau im Bereich der Tagebauzufahrt und der geplanten Tunnelachsen liegt in einer Höhe um 290 m bis 300 m NHN. Die Tiefsohle des Tagebaus ist bis 254 m NHN zugelassen und befindet sich im Abbau.

Der Kalksteintagebau wurde von Osten her aufgeschlossen und wird gegenwärtig nach Nordwesten aufgeschlossen. Die derzeit nachgewiesenen Vorräte reichen für weitere Jahrzehnte kontinuierlicher Gewinnung unter Annahme der derzeitigen jährlichen Gewinnungsmenge von rund 120.000 t. Eine Gewinnung in Richtung der geplanten Tunnelachse im Südosten und Osten des Tagebaus - über das derzeitige Böschungssystem im Osten hinaus - ist nicht geplant. Hier befindet sich auch die Halde des Lagerstättenaufschlusses.

**Im Weiteren wird auf die Stellungnahme der Fa. SK Sächsische Kalkwerke Borna GmbH vom 12. Februar 2024 verwiesen (siehe Anlage).**

### Zusammenfassung

Die o. g. Vorranggebiete für die langfristige Sicherung von Rohstofflagerstätten dienen dem Erhalt der Möglichkeit der Rohstoffgewinnung für zukünftige Generationen und sind daher von solchen Nutzungen freizuhalten, die einen späteren vollständigen Rohstoffabbau unmöglich machen. In diesem Zusammenhang wird auf § 124 Abs. 1 Bundesberggesetz verwiesen.

Für die vorgenannten Festgesteinstagebaue muss deshalb seitens der Deutschen Bahn geprüft werden, inwieweit der Trassenverlauf angepasst bzw. wie weit die Trasse an die Abbauvorhaben i. V. m. welcher Tiefe herangeführt werden kann, um Einschränkungen der aktuellen und zukünftigen Spreng- und Gewinnungstätigkeiten sicher ausschließen zu können.

Mit freundlichen Grüßen und Glückauf

  
Sachbearbeiter

### **Anlagen**

- Stellungnahme der Fa. ProStein GmbH & CO. KG vom 26. Januar 2024
- Stellungnahme der Fa. SK Sächsische Kalkwerke Borna GmbH vom 12. Februar 2024 mit Anlage

Dieses Dokument wurde elektronisch gezeichnet und ist ohne Unterschrift gültig.

**ProStein** GmbH & Co.KG  
Stolpener Straße 15 • 01877 Bischofswerda



**ProStein** GmbH & Co.KG  
Stolpener Straße 15  
01877 Bischofswerda  
☎ 03594/7949830  
☎ 03594/7949831  
✉ info@prostein.de  
🌐 www.prostein.de

**Produktion  
von Gesteinsbaustoffen**

Sächsisches Oberbergamt  
Kirchgasse 11  
09599 Freiberg

Bischofswerda, 26.01.2024

### **Stellungnahme zur Vorzugsvariante Basistunnel Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag**

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

zur verkündeten Vorzugsvariante für den Bau des Basistunnels der Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag geben wir folgende Stellungnahme ab:

Die Deutsche Bahn hat sich für die Variante B - Volltunnel entschieden, welche östlich des Steinbruches Nentmannsdorf und westlich des Steinbruches Friedrichswalde-Ottendorf verläuft.

Was den Steinbruch Nentmannsdorf angeht, sehen wir großes Konfliktpotential. Hinsichtlich des Steinbruches Friedrichswalde-Ottendorf ist eine Beeinträchtigung des Rohstoffabbaus zumindest nicht ausgeschlossen.

In jedem Fall ist darauf hinzuweisen, dass im Raumordnungsverfahren klargestellt wurde, dass die Rohstoffsicherung Priorität hat und die Vorranggebiete Bergbau nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Der Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf ist mit einer genehmigten Abbauteufe von +181 m NHN ein bis zum 31.12.2070 planfestgestelltes Vorhaben. Das anstehende Gestein dient der Herstellung hochwertiger Brechprodukte und wird in der Beton- und Asphaltindustrie eingesetzt. An genehmigten Vorräten sind noch etwa 16 Mio Tonnen vorhanden.

Der Tagebau besitzt überregionale Bedeutung: Es werden neben regionalen Baustellen auch der Fernmarkt und das Ausland beliefert.

Darüber hinaus besteht eine äußerst günstige Verkehrsanbindung an die BAB 17, die S 173 und die S 176.

Eine Ausweitung des Tagebaus ist nur noch (bis zu einem Abstand von 180 m an die BAB 17 heran) in Richtung Westen sowie in die Tiefe möglich. Die Abbauflächen sollen auch bis an ihre genehmigten Grenzen heran aufgeschlossen werden. Hierfür kauft die ProStein derzeit noch Grundstücke, plant die Umverlegung der Zufahrt und tätigt erhebliche Investitionen.

Darüber hinaus wird eine Verteufung um weitere zwei Sohlen bis zu einer Tiefe von +145 m NHN geplant. Die Ergänzung und die Aktualisierung des obligatorischen Rahmenbetriebsplanes sind bereits beauftragt.

Der Steinbruch Nentmannsdorf, der derzeit nur verfüllt wird, soll wieder aktiviert werden. Es handelt sich um ein bis zum 31.12.2024 planfestgestelltes Vorhaben und gut erkundetes Vorkommen. Die noch vorhandenen Vorräte lassen sich mit ca. 19 Mio Tonnen beziffern.

Der weitere Aufschluss soll in Richtung Südosten (Richtung BAB 17 mit Abstand 180 m) erfolgen und den Bereich des ehemaligen Bewilligungsfeldes Nentmannsdorf III umfassen. Ein Abbau wäre über sieben Sohlen von +250 m NHN bis +155 m NHN möglich. Das anstehende Hornblendegestein eignet sich zur Herstellung hochwertiger Brechprodukte.

Der von der Deutschen Bahn geplante Trassenverlauf der Vorzugsvariante schneidet das Vorranggebiet und stellt mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Beeinträchtigung des weiteren Gesteinsabbaus im Tagebau Nentmannsdorf dar. Insoweit müsste seitens der Deutschen Bahn geprüft werden, inwieweit der Trassenverlauf angepasst bzw. wie weit die Trasse an das geplante Abbaufeld in welcher Tiefe herangeführt werden kann, um Einschränkungen notwendiger Sprengtätigkeiten ausschließen zu können.

Vor dem Hintergrund, dass aufgeschlossene Lagerstätten vollständig ausgenutzt werden müssen und Vorrang vor Neuaufschlüssen haben, liegt die Gewichtung eindeutig bei der Rohstoffsicherung.

Wir bitten, unsere Ausführungen im Rahmen Ihrer Stellungnahme mit zu berücksichtigen.

Vielen Dank.

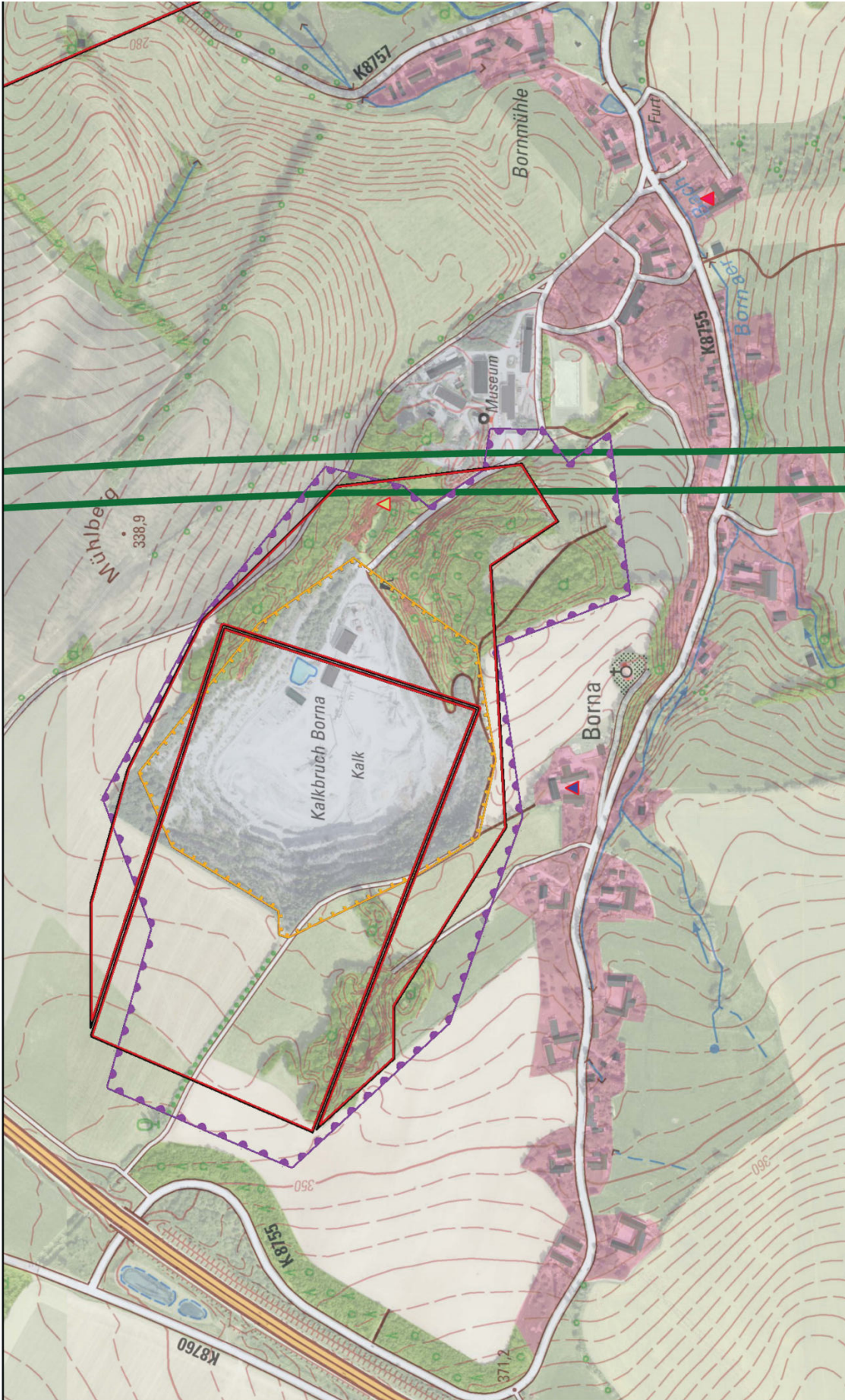
Mit freundlichen Grüßen und Glückauf



Uwe Engelhardt  
Geschäftsführer



Alexandra Wunderlich-Böttcher  
Prokuristin



- LEGENDE**
- Tunnelverlauf (generalisiert)
  - ▲ Borna Nr. 3
  - ▲ Borna Nr. 14
  - ▲ Abbau untertage

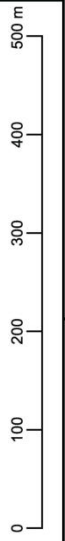
**Stellungnahme zum Basistunnel für die Eisenbahneubaustrecke Dresden - Prag**



Übersichtplan mit Kalksteinbruch, Gewinnungsberechtigungen Sprengerschütterungsmessungen und geplantem Tunnel

Auftraggeber: SK Sächsische Kalkwerke Borna

Kartengrundlage: GeoSN, dt-de/by-2-0	Maßstab: 1:5.000	Proj. Nr.: ---
Bearb.: Müzel	Datum: 12.02.2024	Blatt Nr.: ---
Gez.: Müzel	Datei: Stellungnahme_Tunnel	Anlage: 1



[REDACTED]

**Von:** [REDACTED]

**Gesendet:**

Montag, 12. Februar 2024 14:48

**An:** [REDACTED]

**Cc:** [REDACTED]

**Betreff:** [REDACTED]

**Anlagen:** [REDACTED]

Stellungnahme

der SK Sächsische Kalkwerke Borna GmbH

zur Vorzugsvariante für den Basistunnel für die Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Gelegenheit zur Stellungnahme zum o.g. Vorhaben.

Die SK Sächsische Kalkwerke GmbH betreibt in Borna seit 2009 den bereits seit mehreren Jahrzehnten bestehenden Kalksteintagebau Borna.

Dem Vorhaben liegen als Bergbauberechtigungen das Bergwerkseigentum Borna und die Bewilligung Borna zugrunde. Die bergbaulichen Tätigkeiten sind im Rahmenbetriebsplan zugelassen, der durch einen Hauptbetriebsplan zur Gewinnung und zwei Sonderbetriebsplänen untersetzt ist. Mit Bescheid vom 12. Dezember 2016 wurde der ergänzte und verlängerte Rahmenbetriebsplan vom Sächsischen Oberbergamt bis zum 31. Dezember 2036 zugelassen. Die Ressourcen und Vorräte der Lagerstätte reichen noch mindestens weitere Jahrzehnte, sodass auch mit einer kontinuierlichen Gewinnung im Kalksteintagebau zu rechnen ist. Im Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge (2. Gesamtfortschreibung 2020) ist das gesamte Vorhaben im Vorranggebiet Rohstoffabbau RA 65 (Steinbruch Borna) erfasst.

Für die Bahnverbindung zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der tschechischen Hauptstadt Prag wird ein Basistunnel geplant. Dieser verläuft entsprechend der Kartendarstellung in der Mail (24. Januar 2024) und in <https://www.dresden-praha.eu/de> östlich der Zufahrt zum Kalksteintagebau Borna. Die Tunnelachsen schneiden sowohl die Bergbauberechtigung als auch die Rahmenbetriebsplanfläche. Es wurden keine Informationen zur geplanten Teufe der geplanten Tunnellage übermittelt. Die Tagesoberfläche im Bereich der Zufahrt und der geplanten Tunnelachsen liegt in einer Höhe um 290 m bis 300 m DHHN92. Die Tiefsohle des Tagebaus ist bis 254 m DHHN92 zugelassen und befindet sich im Abbau.

Der Kalksteintagebau wurde von Osten her aufgeschlossen und wird derzeit nach Nordwesten entwickelt. Die derzeit nachgewiesenen Vorräte reichen für weitere Jahrzehnte kontinuierlicher Gewinnung unter Annahme der derzeitigen jährlichen Gewinnungsmenge von rund 120.000 t. Die jährliche Gewinnungsmenge kann abhängig von der Nachfrage maximal rund 300.000 t betragen. Eine Gewinnung in Richtung der geplanten Tunnelachse im Südosten und Osten des Tagebaus über das derzeitige Böschungssystem im Osten hinaus ist aus verschiedenen Gründen nicht geplant. Hier befindet sich auch die Halde des Lagerstättenaufschlusses.

Wir weisen hinsichtlich der Planungen zur Errichtung und des Betriebs des Tunnels auf folgenden Sachverhalt hin. Die Gewinnung im Kalksteintagebau Borna erfolgt mit Bohren und Sprengen. Derzeit wird nach Bedarf zweimal pro Jahr gesprengt. Die Sprengungen werden messtechnisch überwacht. Messstellen sind an zwei respektive drei Stellen außerhalb des Betriebsgeländes vorgeschrieben. Zwei Messstellen im Süden des Tagebaus befinden sich auf einem Grundstück und werden im Wechsel betrieben. Eine Messung findet zur Kontrolle auf dem Betriebsgelände in aufgelassenen untertage-Abbauebenen statt. Hierunter verläuft die geplante Weströhre des Tunnels (s. Anlage 1). Die Sprengungen werden so bemessen, dass schutzbedürftige öffentliche Objekte, in Abhängigkeit zu ihrer aktuellen Entfernung zum Sprengort nicht mehr als zulässig nach DIN 4250 Teil 3, Tabelle 1, Zeile 2 bzw. 3 beeinflusst werden. Unter den aktuell gegebenen Bedingungen im Kalksteintagebau Borna wird ein spezifischer Sprengstoffaufwand von 150 g bis 400 g/m<sup>3</sup> zu lösendem Gestein zugrunde gelegt. Bei der Sprengung im Oktober 2023 wurden rund 50.000 m<sup>3</sup> Gestein gelöst.

Bei der letzten Sprengung im Oktober 2023 wurden an den drei gekennzeichneten Stellen Erschütterungsmessungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind Tabelle 1 dargestellt. Die ausgewiesenen Messwerte sind Anhaltspunkte für die zu erwartenden Erschütterungen an der Tagesoberfläche.

Tabelle 1: Ergebnisse der Sprengerschütterungsmessungen an drei Messstellen bei der Gewinnungssprengung vom 26. Oktober 2023 im Kalksteintagebau Borna

Messstelle	Ostwert	Nordwert	Höhe	Erschütterung Richtung 1	Erschütterung Richtung 2	Erschütterung vertikal
Borna Nr. 3	421827	5637324	329	1,969 mm/s bei 20,4 Hz	1,842 mm/s bei 39,3 Hz	1,842 mm/s bei 25,6 Hz
Borna Nr. 14	422616	5637143	275	0,5 mm/s bei 27 Hz	0,2 mm/s bei 36 Hz	0,2 mm/s bei 19 Hz
Abbau untertage	422207	5637576	280	10,52 mm/s bei 26 Hz	8,63 mm/s bei 24 Hz	5,45 mm/s bei 48 Hz

Lagebezug ETRS89/UTM33, Höhenbezug DHHN92

Die Sprengerschütterungen aus dem regulären, zugelassenen Gewinnungsbetrieb im Kalksteintagebau Borna sind in den Planungen zur Errichtung und zum Betrieb des Tunnels unbedingt zu beachten und zu berücksichtigen. Eine Änderung oder zeitweise Verzögerung der Gewinnungstechnologie ist nicht möglich. Etwaige in Betracht kommende Abstimmungen der Sprengzeiten unter Berücksichtigung der Errichtung oder des Betriebs des Tunnels sind aus unserer Sicht nicht koordinierbar und würden zu einem nicht realisierbaren Verwaltungsaufwand führen.

Mit freundlichen Grüßen



Dresdner Transport Gruppe  
Messering 9  
D-01067 Dresden  
Germany

phone: + 49 351 867 00 40  
fax: + 49 351 867 00 42  
mailto: riedmair@dt-gruppe.de

[www.dt-gruppe.de](http://www.dt-gruppe.de)

Geschäftsführer: Alfred Herrmann, Johann Riedmair  
Amtsgericht Dresden

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN  
01095 Dresden

DB InfraGO AG

- per Mail -

Ihr/-e Ansprechpartner/-in

[REDACTED]

Durchwahl

[REDACTED]

[REDACTED]

Geschäftszeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
4-2110/10/10-2024/19612Dresden,  
22. Februar 2024**Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag; Kernforderungen und Hinweise zur Vorplanung aus Sicht des Brandschutzes**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die im Rahmen der Bedarfsumsetzungsvereinbarung gewährte Möglichkeit zur Stellungnahme zum vorliegenden Planungsstand der Neubaustrecke Dresden – Prag.

Folgende Aspekte sollten aus unserer Sicht im weiteren Planungsprozess Berücksichtigung finden:

Wir sehen den Bedarf nach einer qualitativen Risikoanalyse für die Festlegung detaillierter Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes nach dem aktuellen Stand der Technik europäischer Eisenbahntunnelbauwerke.

Diese Analyse muss sich auf das tatsächlich umgesetzte europäische Sicherheitsniveau beziehen. Bei österreichischen Tunnelbauprojekten vergleichbarer Größenordnung werden bereits jetzt höhere Standards verwendet, als in der derzeitigen Entwurfsplanung für den Erzgebirgstunnel erkennbar sind. Insgesamt muss die Risikobetrachtung nicht nur auf die Menschenrettung, sondern auch auf die Durchführung wirksamer Löscharbeiten fokussiert sein. Wir gehen davon aus, dass im Rahmen dieser Risikobetrachtung folgende Maßnahmen betrachtet werden müssen:

**Tunnelportal Heidenau**

- Verhinderung des Begegnungsverkehrs auf dem Rettungsplatz unter Beachtung des Umstandes, dass Verletzte in Richtung Pirna, aber vor allem in Richtung Dresden abtransportiert werden müssen
- Zugangsmöglichkeiten/ Löschwasserversorgung auf Überführungsbauwerk und freier Strecke für Nothalt direkt außerhalb des Tunnels in Fahrtrichtung Dresden über die gesamte erwartete Zuglänge (Sicherstellung der Selbstrettung nach Tunnelaustritt)
- Bauwerk zur vorläufigen Unterbringung und Dekontamination Betroffener und Verletzter

Hausanschrift:  
Sächsisches Staatsministerium  
des Innern  
Wilhelm-Buck-Str. 2  
01097 Dresden[www.smi.sachsen.de](http://www.smi.sachsen.de)Verkehrsankündigung:  
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien 3, 6, 7, 8, 13Besucherparkplätze:  
Bitte beim Empfang Wilhelm-Buck-Str. 2 oder 4 melden.\*Informationen zum Zugang für verschlüsselte / signierte E-Mails / elektronische Dokumente sowie De-Mail unter [www.smi.sachsen.de/kontakt.htm](http://www.smi.sachsen.de/kontakt.htm).

- Hubschrauberlandeplatz in räumlicher Nähe zum Rettungsplatz, allerdings nicht im Straßenverkehrsraum
- Bereitstellungsräume Einsatzmittel
- Löschwasserrückhaltung
- Vereinbarkeit von Lärmschutzmaßnahmen und Rettungswegverfügbarkeit

#### **Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP)**

- Einhaltung der bestehenden sicherheitstechnischen Standards für unterirdische Bahnhöfe, insbesondere:
  - Rauchmanagement bzw. Sicherstellung der raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen in den sicheren Bereich, ggf. durch Brandfalllüftung/ Absaugung unter Beachtung der Lüftungsverhältnisse nach Öffnung der Schleuse und Nutzung der Wendekaverne durch Einsatzkräfte
  - Ausstiegs- und Bewegungsflächen sowie Querschläge im Bereich des Nothaltes müssen eine sichere Entfluchtung der maximalen Zugkapazität in angemessener Zeit unter Berücksichtigung von bewegungseingeschränkten Menschen ermöglichen,
  - Automatische Löschanlage im Haltebereich
- Anforderungsgerechte Größe des Schutzraums an die erwartete Anzahl der Zuginsassen, insbesondere Berücksichtigung des Platzes für Sitzgelegenheiten und für Sanitäreinrichtungen sowie die Erstversorgung liegender Betroffener
- Ausschluss Begegnungsverkehr auf der Fahrtstrecke Erdoberfläche – Wendekaverne, idealerweise durch eine separate Ein- und Ausfahrtssteckenführung und gesicherten Fußweg
- Sicherstellung der vorübergehenden Unterbringung und Dekontamination der Zuginsassen am ERP an Geländeoberfläche durch feste Bauwerke, um so höhere Evakuierungsfrequenz durch Busse zu erreichen
- dauerhafte Sicherstellung des Transports insbesondere nicht gehfähigen Zuginsassen an die Erdoberfläche, z. B. durch ein vor Ort vorgehaltenes, vollautomatisiertes (fahrerloses) Bussystem
- Zu- und Abfahrt Rettungsplatz über Behelfsausfahrt A 17 (beide Richtungsfahrbahnen), anstatt durch Ortslage Börnersdorf
- Bereitstellungsraum Einsatzmittel und Hubschrauberlandeplatz in Nähe des Rettungsplatzes

#### **Gesamte Tunnelstrecke**

- Löschwasser-Förderleistung auch auf deutschem Gebiet mindestens 1200 Liter/min über einen Zeitraum von einer Stunde ab Entnahmebeginn und mindestens 800 l/min für einen darüberhinausgehenden Zeitraum einer weiteren Stunde aus unternehmenseigener Löschwasserbevorratung, darüber hinaus unternehmensseitige Sicherstellung Löschwasserversorgung aus öffentlichem Netz bis vor Portal/ ERP
- Sicherstellung eines Rauchmanagements durch bedarfsgerechte aktive Belüftungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer raucharmen Schicht für mindestens zwei Meter über 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen
- Sicherstellung der Rettung außerhalb des ERP bzw. Evakuierung über Gegenrichtungstunnelröhre durch Rettungszüge der Deutschen Bahn

- Betriebliche Sicherstellung der Tunnelröhrenbelegung mit maximal einem Zug pro Richtung, sofern es sich bei diesem Zug um einen Personenzug handeln sollte
- Einsatzleitung muss bei hauptamtlichen Kräften liegen (Werkfeuerwehr oder vergleichbare Einheit)

#### **Ausstattung/ Betrieb von Feuerwehren**

- Spezielle Maßnahmen zur Ausbildung und zum Qualifikationserhalt der erforderlichen Einsatzkräfte Feuerwehr und Rettungsdienst
- Tunnelspezifische Zusatzausstattung sowie ständige Wartung und Pflege dieser
- Werkfeuerwehren oder finanzielle Beteiligung an Unterhaltung von (hauptamtlich betriebenen) öffentlichen Stützpunktfeuerwehren in Portal- und ERP-Nähe als Ersteinheiten

Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass während der Bauphase eine vollständige unternehmensseitige Absicherung der betrieblichen Gefahrenabwehr durch eine ausreichend für unter- und oberirdische Ereignisse dimensionierte und darauf ausgerichtete Werkfeuerwehr, insbesondere auf Basis des Leitfadens für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaus des Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen e.V. in der jeweils geltenden Fassung bzw. gleichwertige Standards, stattfinden muss. Die vorhandenen Strukturen der örtlichen Einsatzeinheiten werden nach unserer Einschätzung nicht in der Lage sein, diese speziellen Aufgaben erfüllen zu können. Zur Sicherstellung der betrieblichen Gefahrenabwehr zählen wir auch die Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung während der Bauphase.

Gern stehen wir für einen fachlichen Austausch bereit.

Mit freundlichen Grüßen



Jens Großer  
Referatsleiter Brandschutz, Feuerwehrwesen

**Kernforderungen und Hinweise  
des  
Zweckverbandes Wasserversorgung Pirna Sebnitz  
zur bisherigen Vorplanung  
für den Tunnelbau der Strecke Dresden – Prag**

27. Februar 2024

### Allgemeines

- Rechtlich verantwortlich für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist die LTV (Freistaat Sachsen)
- Die nachfolgenden Maßnahmen/Forderungen sollen insbesondere von der **DB vollständig und dauerhaft finanziert** werden.
- Die Realisierung der geforderten Maßnahmen sollte möglichst von der LTV/ZVWV selbst erfolgen, wobei die DB zu intensiven Zuarbeiten für den Bau und Betrieb sowie zur Umsetzung von Folgemaßnahmen aus möglichen Havarieszenarien verpflichtet werden muss.

### Versorgungspflicht des Zweckverband Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz

Der Zweckverband Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz (ZVWV) hat 18 Kommunen als Verbandsmitglieder. Als gesetzlicher Aufgabenträger der Trinkwasserversorgung im Verbandsgebiet nimmt der ZVWV insbesondere die Aufgaben der allgemeinen öffentlichen Wasserversorgung wahr. Zusätzlich ist der ZVWV als Fernwasser- und Notwasserversorger sowie als Löschwasserlieferant tätig.

Das Versorgungsgebiet umfasst ca. 20 000 eigene Kunden mit ca. 80 000 Einwohnern. Als Fernwasserversorger liefert der ZVWV an andere Wasserversorgungsunternehmen (wie z.B. für Dresden, Pirna, Kreischa, ZV Mittlere Wesenitz; Weißeritzgruppe GmbH) Trinkwasser sowie als Notwasserversorger an die Stadt Dresden und die Wismut AG. Gleichzeitig ist der ZVWV Lieferant von Löschwasser für 18 Städte und Gemeinden. Unter Berücksichtigung der Fernwasserlieferungen an andere Wasserversorgungsunternehmen sind von der Trinkwasserlieferung des ZVWV ca. 150.000 Einwohner abhängig. Weiterhin liegen im Versorgungsgebiet des ZVWV u.a. 5 größere Klinikstandorte sowie Industrie- und Gewerbestandorte, die vom ZVWV unmittelbar oder mittelbar mit Trinkwasser versorgt werden.

### Rahmenbedingungen zum Bau in Trinkwasserschutz-zonen

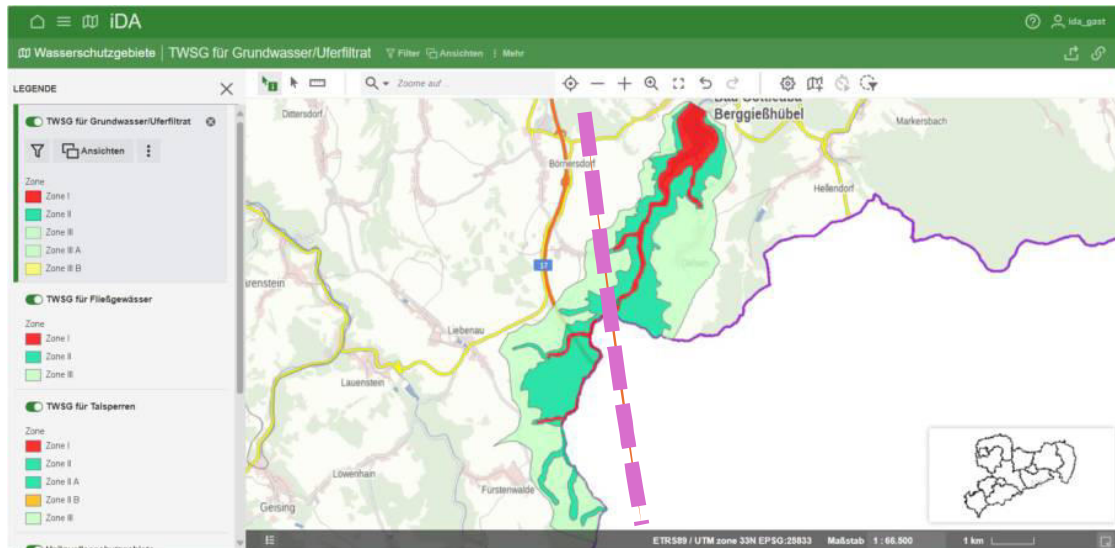
Als von den Rohwasserlieferungen aus der Talsperre Gottleuba durch die Landestalsperrenverwaltung Sachsen (LTV) direkt abhängiger Trinkwasserversorger mit überregionaler Bedeutung, teilt der ZVWV ausdrücklich die bisherige Interpretation des Sachverhalts aus Sicht der LTV:

„Für uns ergibt sich aus **keinem Ansatz die Möglichkeit, einen Trassenkorridor durch ein Trinkwasserschutzgebiet der Stufen I, II oder III** zu legen.“

Für die Talsperre Gottleuba gilt die Trinkwasserschutz-zonenordnung vom 22.2.1973. Danach liegen 15,6 km<sup>2</sup> (44,8 %) der Gesamtfläche (von 34,8 km<sup>2</sup>) auf tschechischer

Seite und sind nicht grenzübergreifend dargestellt.

Lage der TWSG für Talsperren (Gottleuba) mit Lage des Tunnels lt. DB (in lila)



<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida/pages/map/command/index.xhtml?mapId=4036a4b4-e0be-43ab-bf3d-7f0a119c7811&useMapSrs=true&mapSrs=EPSG%3A25833&mapExtent=414164.19402085076%2C5622485.45818058%2C434676.42068219377%2C5632530.829456512>



Lage des Tunnels lt. DB (oben skizziert in lila)

Mit hinreichender Relevanz führt dazu das gängige Regelwerk (hier: Technische Regel – Arbeitsblatt DVGW W 102 (A): Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete; Teil2: Schutzgebiete für Talsperren, März 2021) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgendermaßen aus:

- „In der **Schutzzone I** sind **nur** Einrichtungen und Handlungen zulässig, die dem **Betrieb, der Überwachung und der Instandhaltung der Talsperre** und ihrer technischen Einrichtungen sowie der Pflege der Landflächen, insbesondere des Waldes, **dienen**, um den Schutzstatus der Schutzzone 1 aufrechtzuerhalten.“
- „In der **Zone II** [...] sind insbesondere folgende Handlungen, Nutzungen und Einrichtungen in der Regel **nicht tragbar**: - **Errichten und Erweitern von baulichen Anlagen**, ausgenommen Maßnahmen, die der öffentlichen Wasserversorgung dienen oder den Gewässerschutz verbessern“
- Tabelle 1 im genannten Dokument stellt dazu konkreter die **höchste Gefährdungstufe für das „Errichten, Erweitern und Betreiben von Tunnel- und Stollenbauten“ in den Schutzzonen II und III auf**;
- Seite 25, Abschnitt 7.5 stellt dar: „In Stellungnahmen kann [ein Wasserversorger oder Talsperrenbetreiber als Träger öffentlicher Belange] Vorhaben auf Grundlage der Wasserschutzgebietsverordnung ablehnen [...]“

Überdies muss festgehalten werden, dass die komplexe Geologie und die im Trassenkorridor ausgeprägten Störungszonen des Zielgesteins der Trasse ein **enormes Risiko**, mithin eine im Vorfeld nicht ausreichend abschätzbare Unbekannte, für Veränderungen im Wasserhaushalt des Einzugsgebiets darstellen. Die mit einem **Tunnelbau zu erwartende Dränwirkung kann damit im Einzugsgebiet nach aktueller Sachlage zu einem Defizit in der Wasserbilanz** führen.

**Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.**

Daraus, sowie aus den Regelungen der seit 2023 geltenden Trinkwasser- sowie Trinkwassereinzugsgebietsverordnungen, werden folgende Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn erhoben:

**1. Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes der Talsperre Gottleuba (auf deutschem und tschechischem Territorium) auf mögliche Risiken durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich eventueller Havariefälle**

Dies umfasst:

- die Abgrenzung und Kartierung des **Einzugsgebietes**
- die Kartierung der **Trinkwasserschutzgebiete**
- die Beschreibung und **Georeferenzierung aller Entnahmestellen** im Einzugsgebiet
- die **Beschreibung der Flächennutzung durch die DB im Einzugsgebiet** und
- die Beschreibung der **Abflussprozesse im Trinkwassereinzugsgebiet**

**2. Gefährdungsanalyse und Risikoabschätzung**

Zur Bewertung von Gefährdungen und Risiken, die ggf. durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich Havariefälle, für das Rohwasserdargebot der Talsperre Gottleuba entstehen können, hat die DB für das Einzugsgebiet durchzuführen:

1. eine **Gefährdungsanalyse** zur Identifizierung der durch den Tunnelbau sowie Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden Gefährdungen und Gefährdungsereignisse sowie
2. eine **Risikoabschätzung** durch
  - a) Abschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Schadensausmaßes von Gefährdungen und Gefährdungsereignissen (Risikoanalyse) sowie
  - b) Vergleich und Priorisierung der Risiken (Risikobewertung).

### **3. Risikomanagement / Monitoring**

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem umfassenden und repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus der Trinkwassereinzugsgebietsverordnung ist eine Dokumentation über die Bewertung des Trinkwassereinzugsgebiets bis zum Ablauf des 12. November 2025 zu erstellen und der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln. Die Dokumentation hat mindestens Folgendes zu umfassen:

- die Bestimmung und Beschreibung des Trinkwassereinzugsgebiets sowie die Ergebnisse der Gefährdungsanalyse und der Risikoabschätzung des Trinkwassereinzugsgebiets sowie
- Angaben zu bereits durchgeführten Risikomanagementmaßnahmen und ihren Auswirkungen.

gez. Dr. Ralf Müller  
Verbandsvorsitzender ZVWV





## Anlage 4

### Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

---

DB InfraGO AG

---

Region Südost

---

V.II-SO-N

---



## Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

Über den Umgang mit den Forderungen wurde sich innerhalb des 11. Dialogforums verständigt

KF	KF-Nr.	Stadt/Ge-meinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1 <b>Brand-schutz</b>	1	Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge	Technische Ausstattung der Feuerwehr, Fortbildungskosten	Tunnel-Spezialeinsatzfahrzeuge mit Beladung, Aus- und Fortbildung in den Bereichen: Tunnelbrandbekämpfung und -hilfeleistung	18,09 Mio. €	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>• monetäre Bewertung und Übergabe an den Bundestag</li> </ul>
	2	Sächsisches Ministerium des Inneren, Bahretal, Bad Gott-leuba-Berg-gießhübel, Dohna, Dohna, Heidenau, Liebstadt	Rettungskonzept	Löschwasser, Evakuierungs- und Rettungspunkt, Hubschrauberlandeplatz, Belüftung Warteraum ERP, Fluchtwege	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine monetäre Bewertung</li> <li>• Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>• Rettungskonzept wird in weiteren Planungsphasen in einer gesonderten Arbeitsgruppe unter Beteiligung SMI und Feuerwehren erstellt und abgestimmt.</li> </ul>
	3	Pirna	Personalbedarf (Einstellung neuer Personen etc.)	Geld für mehr Personal	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine monetäre Bewertung</li> <li>• Für Verwaltungskosten ist der Freistaat Sachsen zuständig.</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2 Flächen	1	Heidenau	Kompensation von Flächenverlusten, Kompensation von Wertminderung der Flächen	Bereitstellung von Ersatzflächen gleicher Bodennutzung	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase. Flächenverluste werden ausgeglichen durch Entschädigungen, Ausgleichsflächen können gesucht werden.</li> </ul>
	2	Dresden	Minimaler Flächeneingriff im Stadtgebiet	-	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase. Wir planen nach gesetzlichen Vorgaben.</li> </ul>
3 Gebietsentwicklung	1	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Forum Gebietsentwicklung	Suchen von Synergien in der Regionalplanung (Ausgleichsmaßnahmen, Infrastruktur, Raumnutzung, Abraum, Standorte der Abraum- und Abwasserbehandlung (Bahnerladung gefordert))	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase. Die Regionalplanung wird im Rahmen der Planung beachtet. Das Projekt nimmt gerne an Veranstaltungen teil, die ggf. dazu ins Leben gerufen werden.</li> </ul>
	2	Bahretal	Schaffung Dorfgemeinschaftshaus	Soziale Projekte zur Erhöhung der Akzeptanz (alle Ortsteile)	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> </ul>
	3	Bahretal	Schaffung schnelles Internet	-	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> </ul>



<b>KF</b>	<b>KF-Nr.</b>	<b>Stadt/Gemeinde</b>	<b>Forderung</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>	<b>Monetäre Bewertung Mehrkosten*</b>	<b>Kommentar</b>
4 <b>Mobilität</b>	1	Heidenau	Gleisquermöglichkeiten aufrechterhalten, Ausbau bestehender und Schaffung zusätzlicher Gleisquermöglichkeiten in Heidenau; Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten an Heidenauer Verkehrsstationen und in Dresden-Zschachwitz	Durchgängige Aufrechterhaltung von zwei voneinander unabhängigen Gleisquermöglichkeiten mit einer lichten Höhe > 4,50m (insb. in der Bauphase); Aufweitung bestehender Fußgänger- und Radwegquerungen inkl. Lichtkonzeption (EÜ Weg, EÜ Fritz-Schreier-Str.); Untersuchung der Schaffung zusätzlicher Quermöglichkeiten, Errichtung von P+R, Fahrradabstellanlagen, B+R, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobi-Shuttle	168,33 Mio. € davon Aufrechterhaltung: 51,72 Mio. €; Ausbau: 21,17 Mio. € (Ernst-Thälmann-Str.) bzw. 49,23 Mio. € (Sportbitzer Str.); Neuschaffung: 18,31 Mio. € per Querung  Ausbau der Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten an Heidenauer Verkehrsstationen und in Dresden-Zschachwitz (z.B. P+R): 27,90 Mio. €	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>• monetäre Bewertung und Übergabe an den Bundestag</li> <li>• Es gilt das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKRG)</li> </ul> <p><i>Es wird darauf hingewiesen, dass für diese Kernforderungen das EBKrG greift. Das EBKrG regelt die Kostenträgerschaft für den jeweiligen Schienenbaulastträger und Straßenbaulastträger bei Änderung/Neubau einer Kreuzung eines Schienenweges mit einer öffentlichen Straße oder Weg. Die vom Straßenbaulastträger geäußerte Forderung über die Erweiterung einer vorhandenen Kreuzung, stellt ein Verlangen im Sinne des § 3 EBKrG dar. Daraus ergibt sich die Kostenfolge nach § 12 Abs. 1 EBKrG, nach der sich der verlangende Kreuzungsbeteiligte an den Kosten zu beteiligen hat. Bei der Forderung nach einer neuen Querung eines rechtlich öffentlichen Weges mit dem Schienenweg ist der § 2 EBKrG einschlägig, mit der Kostenfolge nach § 11 Abs. 1 EBKrG, nach der der neu hinzukommende Verkehrsweeg alle Kosten zu tragen hat. Für jede zu ändernde bzw. neu zu schaffende Kreuzung ist eine Kreuzungsvereinbarung zu schließen, die u.a. die Kostentragung. Diese ist nicht projektgebunden, sondern kreuzungsgebunden. Das EBKrG regelt nicht die Finanzierung der jeweiligen Maßnahme. Sollte der Kernforderung also im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zugestimmt werden, so muss der gem. EBKrG vom beteiligten Straßenbaulastträger zu tragende Kostenanteil direkt an den Straßenbaulastträger fließen und kann nicht über den Schienenbaulastträger (DB InfraGO AG) ausgereicht werden.</i></p>



KF	KF-Nr.	Stadt/Ge-meinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
	2	Heidenau	Nahverkehrshalt in Heidenau für grenzüberschreitenden Verkehr	Errichtung eines Nahverkehrshalts im Bahnhof Heidenau für den grenzüberschreitenden Tunnel geleiteten Nahverkehr, Aufwertung des Bahnhofsumfeldes	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Bestellung ist durch VVO erforderlich, um Planungen durchführen zu können</li> </ul>
	3	Pirna	Prüfung Machbarkeit S-Bahn-Haltepunkt in Pirna, Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, Rad-schnellweg in Dresden - Pirna fördern	Die Finanzierung einer erneuten Machbarkeitsstudie soll durch die DB AG finanziert werden	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Kein Bezug zum Projekt</li> </ul>
	4	Dresden	Neuer Haltepunkt am Richard-Strauß-Platz	-	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Bestellung ist durch VVO erforderlich, um Planungen durchführen zu können</li> </ul>
	5	Heidenau	Ertüchtigung der Strecke nach Altenberg	Ertüchtigung der Strecke nach Altenberg (Ausbau und Sanierung): Kreuzungsmöglichkeit unterhalb von Glashütte für SPNV-Verdichtung; Nutzung durch potentielle Bauunternehmen im Raum Altenberg	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Kein Bezug zum Projekt</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
5 Öffentlichkeitsarbeit	6	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Konzept Bad Schandau Anschluss an Verkehrskehr	Aufrechterhaltung eines attraktiven SPfV-Anschlusses der Region	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Kein Bezug zum Projekt</li> </ul>
	7	Pirna	Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke	-	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Der Fahrplan wird in den Jahren 2040ff gestaltet</li> </ul>
	1	Pirna	Neues Infozentrum	Derzeitiger Standort erlaubt nicht mehrere 100 Besuchende pro Tag wie z.B. beim Bau des Götthard-Basistunnels mit drei Infozentren	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> </ul>
	2	Bad Gottscheuba-Berggießhübel	Tourismusmaßnahmen (z.B. Wandertafeln)	Errichtung einer Schutzhütte mit Infotafeln für den Rundwanderweg Spicak-Sattelberg Infotafeln für das Radwegeprojekt Bad Gottscheuba-Krasny Les, Vorschlag von Infotafeln für höhere Akzeptanz für das Projekt Förderung von Spielplätzen und Gemeinschaftszentren	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Weiterführung der Themen innerhalb der AG Erkundungsweg.</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
	3	Liebstadt	Informationen zum Projekt	Erstellung eines Informationszentrums im Gebiet Bahretal, regelmäßige Informationsveranstaltungen, offene Zusammenarbeit mit betreffenden Gemeinden/Städten	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung werden weitergeführt</li> </ul>
6 Schall und Erschütterung	1	Heidenau, Liebstadt, Pirna	Schutzmaßnahmen vor Schall, Erschütterung, Staub umsetzen	Erstellung eines Gutachtens + Umsetzung von Maßnahmen gegen Lärm und Erschütterungen	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Umsetzung im Rahmen der nächsten Planungsphase. Entsprechende Gutachten mit Ableitung notwendiger Maßnahmen werden planungsbegleitend erstellt.</li> </ul>
	2	Heidenau, Dresden	Übergesetzlicher Lärmschutz, Gestaltung von Lärmschutzwänden	Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus, gestalterische Ausbildung von LSW (z.B. Begrünung)	Heidenau: 127,23 Mio. € Dresden nicht im Projektbereich	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>monetäre Bewertung und Übergabe an den Bundestag</li> </ul>
	3	Heidenau	Prüfung einer teilweisen Streckeneinhausung in Heidenau	Umsetzung von Schutzmaßnahmen im gesamten Stadtgebiet beidseits der Strecke (im Bau und im Betrieb), Prüfung einer teilweisen Streckeneinhausung	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>anstelle einer Einhausung werden gestalterische Maßnahmen an den Lärmschutzwänden unter Beteiligung der Stadt Heidenau erstellt (siehe KF 6.2)</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
	4	Pirna	Schallschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Elbtal	Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus auf Bestandsstrecke im Elbtal (Schöna - NBS); Verkehrsführung des GV in Tagesrandlage und nachts grundsätzlich über NBS	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Bereich Schöna/Grenze erfolgt durch Projekt Lärminderungsmaßnahmen Elbtal.</li> </ul>
7	1	Bad Gottscheuhübel, Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Pirna	Straßenausbau und -unterhaltung	Ausbau, Winterdienst konkreter Straßen, vorrangig S176	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Notwendige Infrastrukturmaßnahmen werden aufbauend auf dem Logistikkonzept berücksichtigt. Werden Straßen durch den Bau beschädigt, wird der Ursprungszustand wiederhergestellt.</li> </ul>
	2	Bahretal	Vermeidung von Verkehrsbelastungen im Straßennetz	Transport und Abraum soll über die Autobahnanschlussstelle Bahretal erfolgen; Darlegung der Unabdingbarkeit, wenn Straßen zum Materialtransport genutzt werden sollen (ggf. Sauerungsmaßnahmen davor oder danach)	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
8	Wasser	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	Messung und Monitoring des Grundwassers, Anbindung ans Messstellennetz	Aufbau und Betreiben eines Wasser-Messstellennetzes im Elbraum, insbesondere für den Lithiumabbau relevanten Gebiet	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Grundwassermonitoring wird seit Beginn der 1. Bohrkampagne aufgebaut.</li> <li>Im Zuge der weiteren Planungsphase wird das Grundwassermonitoring ausgeweitet.</li> </ul>
	2	Zweckverbandes Wasserversorgung Pirna Sebnitz	Talsperre Gottleuba: Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes, Risikoanalyse, Sicherstellung der Wasserqualität und -quantität	Monitoring mit einem umfassenden und repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Trinkwasserschutzgebiete sind kartiert und in der Planung dargestellt.</li> <li>Gefährdungsanalyse wird in der weiteren Planungsphase erstellt. Ein Grundwasserströmungsmodell wird erstellt.</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Ge-meinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
	3	Bahretal	Bahretal: Verlegung des Bauplatzes, sonst Anbindung des Ortes an Lösch- und Trinkwasserversorgung weit vor Baubeginn	-	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> </ul>
	4	Liebstadt	Trinkwasser (Bereitstellung) und Abwasser (Behandlung während der Bau- und Betriebsphase)	Einbeziehung der Stadt Liebstadt, des ZVWV und des Abwasserzweckverbands Liebstadt in die technische Planung bei Übernahme der vollen Planungskosten und Baukosten	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Planungen Trink- und Abwasser werden mit ZVWV abgestimmt; Zustimmung erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens</li> </ul>
<b>9 Umwelt</b>	1	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Pirna	Hochwasserschutz, Machbarkeitsuntersuchung der Eignung des Bahndammes im Elbtal für die parallele Nutzung als Hochwasserschutzanlage	Bahndamm für Hochwasserschutz nutzen, Machbarkeitsuntersuchung der Eignung des Bahndammes im Elbtal für die parallele Nutzung als Hochwasserschutzanlage	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Hochwasserschutzkonzept liegt in der Hand der Landestalsperrenverwaltung, Hochwasserschutz während der Baumaßnahme und Beeinflussungen durch den neuen Zustand werden im Rahmen der Genehmigungsplanung überprüft und Maßnahmen festgelegt.</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
	2	Pirna	Prüfung Depotierungsmöglichkeiten	gesteinsabbaubedingte Hohlformen der Umgebung durch Tunnelausbruch verfüllen	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> </ul>
	3	Bad Gottleuba-Berggießhübel, Dohna	Ausgleichsmaßnahmen	Ausgleichsmaßnahmen in umweltrelevanten Eingriffsgebieten (z.B. FHH-Gebiete, Frisch-, Kaltluftentstehungsgebiete); Folgen der Abholzung des Hanges für Regenwasserabfluss beachten	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Ausgleichsmaßnahmen werden wie gesetzlich vorgeschrieben umgesetzt.</li> </ul>
	4	Sächsisches Oberbergamt	Konfliktanalyse mit Steinbruch Nentmannsdorf, Beeinträchtigung Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf	großes Konfliktpotenzial mit Steinbruch Nentmannsdorf; nicht auszu-schließende Beeinträchtigung Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> </ul>
	5	Stadt Heidenau	Denkmalschutz (Niederhof)	Schaffung eines adäquaten Ersatzes (z.B. Erwerb/Sanierung von denkmalgeschützten Gebäuden)	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> </ul>



KF	KF-Nr.	Stadt/Gemeinde	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
10 Sonstiges	1	Stadt Heidenau	Übernahme von Personalkosten (Verwaltung)	Bereitstellung finanzieller Mittel für z.B. Fachpersonal, Gutachter und juristische Beratung zur Projektverfolgung/-verständnis	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> </ul>
	2	Bahretal	Entlastungspauschale	Pro Kopf für betroffene Bewohner	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> </ul>
	3	Pirna	Wärmeversorgung von an den Tunnelmund Heidenau angrenzender Siedlungsräume	Prüfung der Möglichkeit einer Wärmeversorgung von an den Tunnelmund Heidenau angrenzender Siedlungsräume mit thermischer Nutzung von Bergwasser (falls dauerhafte Gebirgsentwässerung entlang vom Tunnel)	-	Einigung im Dialogforum: <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine monetäre Bewertung</li> <li>Prüfung im Rahmen der nächsten Planungsphase.</li> <li>Machbarkeitsstudie zum Thema Geothermie im Tunnel wird umgesetzt.</li> </ul>

\* bei monetärer Bewertung werden Baukosten mit Risikozuschlag 35 % und Planungskosten 26 % bezuschlagt



Eisenbahn-Bundesamt

## Zentrale

### Prüfbericht

Empfehlung an das BMV  
zur Parlamentsbefassung  
NBS Dresden – Grenze D/CZ – Prag

**Bearbeitung:** Markus Mombauer  
**Telefon:** +49 (228) 9826-439  
**Telefax:** +49 (228) 9826-9199  
**E-Mail:** MombauerM@eba.bund.de  
Ref43@eba.bund.de  
**Internet:** www.eisenbahn-bundesamt.de  
**Datum:** 28.11.2025

**Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)**

4312-4F14B0292/003-4103#003-001

**betrifft Maßnahmen-/Freigabe Nr.**  
PB26-

**Betreff:** NBS Dresden - Grenze D/CZ (- Prag)  
Empfehlung an das BMV auf Grundlage § 5 Abs. 1 BUV  
**Bezug:** Einzelvorstellung der DB InfraGO AG vom 20.10.2025

## 1 Anlass der Prüfung

Mit Begleitschreiben I.IF JB vom 22.07.2025 hat die DB InfraGO AG dem Bundesministerium für Verkehr mehrere Projekt-Einzelvorstellungen für die parlamentarische Befassung übergeben. Dieser Prüfbericht behandelt die Einzelvorstellung des Projekts „Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag).

Der Streckenneubau ist seit 2017 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen und als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Nr. 32 unter der Projektnummer 2-045-V01 (Abschnitt 2 - neue Vorhaben) in der Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG enthalten. Das Projekt betrifft die grenzüberschreitende, zweigleisige Hauptstrecke Děčín – Dresden sowie die parallele zweigleisige S-Bahn Pirna – Dresden. Die Neubaustrecke Dresden – Prag dient der Entlastung der wichtigen grenzüberschreitenden Magistrale nach Südosteuropa.

## 2 Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung

Die verkehrliche und die betriebliche Aufgabenstellung des Projektes wurden dem Eisenbahn-Bundesamt in der Vorplanung eingereicht, im Rahmen der regelmäßigen Planungsbegleitung fort-

...

geschrieben und gemeinsam abgestimmt; das Ergebnis wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt.

Das verkehrliche Ziel ist in der VAsT wie folgt beschrieben: „Die Neubaustrecke (NBS) Heidenau – Ústí nad Labem als Teil einer Neubaustrecke Dresden – Prag führt im Schienenpersonenfernverkehr zu einer deutlichen Verkürzung der Reisezeiten zwischen Dresden und Prag. Sie ermöglicht damit auch eine Einbindung der Tschechischen Republik in das europäische Netz des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.

Die Neubaustrecke bietet eine Alternative zur bestehenden, durch das Elbtal verlaufenden Strecke über Pirna, Bad Schandau und Děčín. Die Bestandsstrecke ist Bestandteil des TEN-V-Korridors Orient/Östliches Mittelmeer (neu: TEN-V Korridor Rhein-Donau) und stellt einen kapazitiven Engpass dar, der mit Inbetriebnahme der NBS aufgelöst wird. Auf Grund der bogenreichen Trassierung der bestehenden Strecke sind hier keine signifikanten Steigerungen der zulässigen Streckengeschwindigkeit (max. 160 km/h) zu erzielen. Die Trasse der NBS dagegen wird aus dem Elbtal herausführen und damit deutlich höhere Geschwindigkeiten (Entwurfsgeschwindigkeit 230 km/h) sowie eine hochwassersichere Verbindung zwischen Dresden und Ústí nad Labem bieten.

Im Reiseverkehr soll durch die Neubaustrecke in Zusammenarbeit mit weiteren Aus- und Neubauvorhaben eine erhebliche Verringerung der Reisezeit zwischen Berlin, Dresden und Prag erzielt werden. Unter Berücksichtigung der Effekte der ABS Berlin – Dresden und der NBS Ústí nad Labem – Prag ergibt sich zwischen Berlin und Prag eine Zielreisezeit von 2,5 Stunden gegenüber mehr als 4 Stunden im Status Quo. Die Reisezeitverkürzung zwischen Dresden und Ústí nad Labem auf 24 Minuten leistet einen Beitrag zur Erreichung der Zielreisezeit zwischen Berlin und Prag.“ Gemäß dem Zielfahrplan zum Deutschlandtakt werden damit am Hauptbahnhof Dresden die Anschlüsse aus Richtung Leipzig in Richtung Prag sowie in umgekehrter Richtung hergestellt. In Ústí nad Labem stellt die Linie Berlin – Prag Anschlüsse in Richtung Děčín, Mělník und Most her.

„Die Neubaustrecke soll in der Lage sein, einen großen Teil des zwischen Heidenau und Ústí nad Labem verkehrenden Schienengüterverkehrs aufzunehmen. Die Kapazität wird auf dieser Relation somit insgesamt erhöht. Die Neubaustrecke sorgt für eine Entflechtung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und Schienengüterverkehrs (SGV) von der S-Bahn im Abschnitt Dresden – Ústí n. L. bzw. Pirna – Schöna.

Weiterhin ermöglicht die Neubaustrecke eine Reduzierung des insbesondere vom Schienengüterverkehr (SGV) ausgehenden Lärms im oberen Elbtal, indem ein großer Teil des Güterverkehrs die neue Strecke statt der Bestandsstrecke nutzt.“

Das zwischen Deutschland (BMV) und Tschechien (MDCR) abgestimmte Betriebsprogramm für die Neubaustrecke plant mit 198 Züge pro Tag - davon 150 Güterverkehrszüge, 32 Fernverkehrszüge und 16 Nahverkehrszüge.“

### **3 Beschreibung Vorzugsvariante**

Das Projekt NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) teilt sich auf deutscher Seite in zwei Abschnitte

1) Projektabschnitt 1 (PA 1): Ausbau Bestandsstrecke Dresden – Heidenau:

Ausbau der Bestandsstrecke einschließlich entsprechender Bauwerke und Ausbindung der Neubaustrecke aus dem Bestandsnetz

2) Projektabschnitt 2 (PA 2): Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ):

Neubau einer 2-gleisigen, elektrifizierten Eisenbahnstrecke inklusive Bauwerke und Anbindung der Neubaustrecke an das Bestandsnetz.

Der Projektabschnitt 2 ist ein gemeinsamer Planungsraum, der sowohl durch eine tschechische als auch eine deutsche Projektleitung umgesetzt wird. Teil der Parlamentarischen Befassung ist lediglich der deutsche Abschnitt des PA 2: Heidenau – Grenze D/CZ.

Innerhalb dieser Planungsabschnitte wurden in der Vorplanung zwei Trassierungsvarianten betrachtet, die auf den im Rahmen des Raumordnungsverfahrens festgelegten Korridoren basieren:

- die „Variante Teiltunnel“ (TT) mit teilweise oberirdischer Führung und einen Überholbahnhof im Bereich Goes, während
- die „Variante Volltunnel“ (VT) einen von Heidenau bis Stradov führenden Tunnel beinhaltet und entsprechend keinen Überholbahnhof aufweist.

Diese beiden Varianten wurden gleichberechtigt durchgeplant. Fachleute haben die Varianten gegenübergestellt und sie anhand von Kriterien verglichen, die im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Mitgliedern des Dialogforums erörtert wurden.

Diese Kriterien aus den Themengebiete Umwelt, Technik und Verkehr sowie Kosten sind zu je einem Drittel in die Variantenbewertung eingegangen. Da die Volltunnelvariante in den Bereichen Umwelt, Technik und Verkehr sowie Kosten vorteilhafter ist, ergab die Vorplanung eindeutig den Volltunnelstreckenverlauf als Vorzugsvariante gegenüber dem Teiltunnelverlauf.

Details können im Bedarfsfall der Einzelvorstellung entnommen werden.

Im Ergebnis der Vorplanung entsteht durch das Vorhaben NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ein realer Gesamtwertumfang (GWU) von 5.617,2 Mio. Euro. Diese Kosten beinhalten auch Risikozuschläge mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit  $\geq 50$ .

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z. B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse, neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung oder neue Richtlinien und Gesetze. Die GWP für das Vorhaben beträgt 8.006,4 Mio. Euro. Die Differenz ergibt sich aus den zusätzlich einberechneten Risikozuschlägen sowie den Nominalisierungskosten.

Die GWP-Angabe bezieht sich auf eine kontinuierliche Umsetzung des Vorhabens. Sollten sich durch eine fehlende Bundesfinanzierung Unterbrechungen beim Vorhaben ergeben, werden sich die Kosten des Vorhabens erhöhen. Bei einer Unterbrechung des Vorhabens von 5 bzw. 10 Jahren könnten die Kosten – nach Angabe der DB InfraGO AG - allein durch Preissteigerungen um rund 15% bzw. 30% höher als bei einer ununterbrochenen Projektdurchführung liegen.

**Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)  $\geq$  1:** Die volkswirtschaftliche Bewertung wurde im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans durchgeführt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt demnach im Ergebnis bei einem positiven Wert von 1,03.

Der Baubeginn ist für den Dezember 2032 avisiert. Die Inbetriebnahme des PA 1 Ausbau Bestandsstrecke Dresden – Heidenau erfolgt dann voraussichtlich im Dezember 2040 und die Inbetriebnahme des Tunnels PA 2 Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ) ist im Dezember 2044 vorgesehen.

#### **4 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG**

Die DB InfraGO AG führt seit 2019 Maßnahmen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Etablierte Formate sind das Dialogforum, Arbeitsgruppen, Informationsveranstaltungen für politische Mandatsträger und Dialogveranstaltungen mit Bürgern. Daneben finden Sonderaktionen wie der Tag der Schiene, Fachveranstaltungen (z. B. Besichtigungen des Bohrkernlagers) sowie Beteiligungen an tschechischen Dialogveranstaltungen statt.

Im Mai 2023 eröffnete das Informationszentrum des Projekts in Heidenau, das bereits über 2.000 Besuchenden als Anlaufstelle für Fragen diente. Bisher wurden elf Dialogforen mit einem Teilnehmerkreis aus Gemeinden, Umweltschützern, Vertretern der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ sowie 16 Dialogveranstaltungen für die Öffentlichkeit durchgeführt.

Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Freistaat Sachsen bzw. dem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ).

Im Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden der DB InfraGO AG zwölf Schreiben im Rahmen der Parlamentarischen Befassung eingereicht, welche Hinweise für die nächste Planungsphase und Forderungen beinhalteten.

Die Erfüllung folgender Kernforderungen kann das EBA dabei nicht empfehlen, da sie die gesetzlichen Schutzansprüche übersteigen oder eine Finanzierung über das BSWAG ausgeschlossen ist.

#### **Im Einzelnen:**

##### Kernforderung 1 (Brandschutz)

Kosten für technische Ausstattung der Feuerwehr, Fortbildungsmaßnahmen zur Tunnelbrandbekämpfung im Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge, sowie Einstellungen zusätzlichen Personals für die Stadt Pirna sind nicht über das BSWAG förderfähig.

##### Kernforderung 3 (Gebietsentwicklung)

Maßnahmen, wie die Errichtung eines Dorfgemeinschaftshauses für soziale Projekte zur Erhöhung der Akzeptanz oder die Bereitstellung schneller Internetanschlüsse in der Gemeinde Bahretal sind nicht über das BSWAG finanzierbar.

##### Kernforderung 4 (Mobilität)

Für den Ausbau bestehender und die Schaffung zusätzlicher Gleisquerungen gelten die Regelungen nach EBKrG. Neue Nahverkehrshalte bedürfen einer Bestellung durch den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Ertüchtigungsmaßnahmen der Strecke nach Altenberg sowie Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, die Schaffung eines Radschnellwegs Dresden – Pirna, etc. haben keinen direkten Projektbezug und können nicht über das BSWAG finanziert werden.

##### Kernforderung 10 (Sonstiges)

Personalkosten der Stadt Heidenau, etwa für Fachpersonal oder Gutachter können nicht aus Mitteln des BSWAG übernommen werden.

Die Finanzierbarkeit der übrigen Forderungen ist in den folgenden Planungsphasen zu prüfen.

Sofern eine monetäre Bewertung der Forderungen möglich war, wurde diese durch die DB InfraGO durchgeführt; die veranschlagten Mehrkosten würden sich dabei auf 343,65 Mio. Euro belaufen.

## **5 Zusammenfassung und Empfehlung**

Das Projekt NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ist ein zentraler Baustein der geplanten internationalen Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – Prag – Wien. Durch die Neubaustrecke reduziert sich die Reisezeit im Personenverkehr zwischen Dresden und Prag von 2,5 Stunden auf 1 Stunde. In Kombination mit anderen Projekten, insbesondere dem Ausbau der Strecke Berlin – Dresden sowie dem Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Ústí nad Labem – Prag

verkürzt sich die Reisezeit von Berlin nach Prag auf 2,5 Stunden und von Berlin nach Wien auf 4 Stunden.

Die Neubaustrecke wird für den Güterverkehr auf Zuglängen bis 740 m ausgelegt. Gemäß der aktuellen Verkehrsprognose wird ein Anstieg des Güterverkehrs zwischen Dresden und der tschechischen Grenze um etwa ein Drittel erwartet. Durch die Verlagerung von Güterzügen von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke reduziert sich der Güterzuglärm im Elbtal.

Zudem bietet die Neubaustrecke eine hochwassersichere Alternative zur Bestandsstrecke.

Die Relation erhält eine erhöhte Kapazität, wodurch die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur im betrachteten Raum insgesamt steigt.

Vorgesehen ist die Einbindung der Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) unter Herstellung des ABS/NBS-Standards auf dem Bauabschnitt der Strecken 6238 (Abzw. Sedlitz – Breitenau Gr.) und 6240 (Schöna Gr. – Dresden Neustadt). Die Geschwindigkeit auf der Ausbaustrecke bleibt bei 160 km/h.

Für die Führung der Neubaustrecke durch das Erzgebirge ist ein grenzübergreifender Tunnel von rund 30 km Länge erforderlich, davon etwa 18 km auf deutscher Seite, womit dieser Tunnel Deutschlands längster Eisenbahntunnel wäre. Die Trasse umfasst zwei eingleisige Tunnelröhren, die in einer Tiefe von bis zu 600 Metern unter Gelände verlaufen. Die Neubaustrecke wird für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Vorzugsvariante der DB InfraGO AG der zuwendungsrechtlich geforderte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gewahrt wird. Der volkswirtschaftliche Nutzen (NKV) des Bedarfsplanprojektes liegt im Ergebnis bei einem positiven Wert von 1,03.

Unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte wird von der Umsetzung der zusätzlichen regionalen Forderungen abgeraten. Eine Realisierung dieser Forderungen würde zu Mehrkosten führen und das Nutzen-Kosten-Verhältnis verringern.

Hinweis: Bei der Einzelvorstellung (Stand: 20.10.2025) weicht das Projekt NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) in Details von der Vorplanung ab. Die ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen an der Strecke 6239 (Pirna – Coswig; ohne Geschwindigkeitsänderung) und der Strecke 6241 (Dresden Hbf – Dresden Neustadt; Erhöhung von 60 km/h auf 80 km/h im Bereich der Einbindung in die Strecke 6240; Schöna Gr – Dresden Neustadt) werden nicht mehr genannt. Ebenso entfällt das ursprünglich geplante mittig angeordnete Überholgleis zwischen Dresden Reick und Dresden Strehlen für die Strecke 6240. Zur Erreichung einer optimalen Betriebsqualität wären diese Maß-

nahmen zusammen mit einer Blockverdichtung mittels ETCS Level 2 als Hochleistungsblock erforderlich gewesen; das Erfordernis war mittels EBWU nachgewiesen.

In der Einzelvorstellung werden diese Maßnahmen pauschal als „Maßnahmen an der Bestandsinfrastruktur, soweit diese für das Projektziel des Neubauvorhabens zwingend notwendig sind“, sowie als „korrespondierende Maßnahmen auf den Zulaufstrecken“ zusammengefasst.

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist vor Übergang des Projektes in die Leistungsphase 3/4 nachzuweisen, dass auch unter den abweichenden betrieblichen Parametern (ehemalige Erfordernisse aus der EWBU) eine optimale Betriebsqualität erreicht wird; dieser Nachweis hat mittels angepasster EBWU zu erfolgen.

Ferner ist aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes vor Beginn der Leistungsphasen 3/4 zwingend festzulegen, wo künftig die Aufgaben im grenzüberschreitenden Güterverkehr übernommen werden, da die heute hierzu genutzten Bahnhöfe Pirna, Rathen, Bad Schandau und Bad Schandau Ost von den Zügen der NBS nicht mehr angefahren werden. Diese Leistungen wurden seitens der DB InfraGo AG bisher als notwendig für das Großprojekt angesehen. Dabei ist zu klären, wie deren Finanzierung unter Berücksichtigung des heutigen NKV von 1,03 vorgesehen ist. Sollte das Nutzen-Kosten-Verhältnis einen Wert unter 1 erreichen, wäre das Bahnprojekt unwirtschaftlich und nicht mehr umsetzbar.

**Empfehlung:**

Bei positivem Ergebnis sollte die Vorzugsvariante der DB InfraGO AG weiterverfolgt werden; aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes kommt dabei alleine die Volltunnelvariante als Grundlage für die weiteren Planungen des Bedarfsplanprojektes in Betracht.

gez. Mombauer

