



Besprechungsprotokoll vom 14.05.2024

DB InfraGO AG
NBS Dresden-Prag

www.dresden-praha.eu/de

Erstellt am: 14.05.2024

Anlass: Dialogveranstaltung zur Betroffenheit durch den Zwischenangriff des Erzgebirgstunnels

Teilnehmende:

DB InfraGO AG

- Holger Hagen (Leitung der Sitzung)
- Falk Riedel
- Marc Klaffenbach
- Natalie Klein
- Marie Eidmann

Ort/Zeit:

Infozentrum Heidenau, 17 bis 19 Uhr

Gäste aus Niederseidewitz und Umgebung

Themen: Planungsstand der Baustelleneinrichtungsfläche für den Zwischenangriff im Bereich Niederseidewitz sowie deren Alternativen

Nr.	Inhalte/Anliegen	Ergebnis
1.	Kurze Vorstellung des Projekts	
2.	Bauzeit	Die derzeit kalkulierte Bauzeit beinhaltet bereits etwaige Risiken, welche aus dem Tunnelbau resultieren können. Eine vertiefte Untersuchung der Bauzeit erfolgt in den kommenden Leistungsphasen. Der derzeit avisierte Baubeginn ist Anfang der 2030iger Jahre.
3.	Anordnung der Baustelleneinrichtungsfläche	Der aktuelle Planungsstand (Vorplanung) zur Anordnung der BE-Fläche im Bereich Zwischenangriff Seidewitztal wurde vorgestellt.
4.	Nutzung bestehender Steinbrüche Nentmannsdorf und Friedrichswalde-Ottendorf	Die Nutzung der Steinbrüche Friedrichswalde-Ottendorf und Nentmannsdorf ist nicht möglich, da für beide Steinbrüche Bergrecht und eine weiterführende Abbaugenehmigung bis 2070 besteht.

Status: A=Auftrag B=Beschluss I=Information V=zur Veröffentlichung



Nr.	Inhalte/Anliegen	Ergebnis
		Eine Stellungnahme des Sächsischen Oberbergamtes zu diesem Sachverhalt liegt der DB InfraGO AG vor.
5.	Nutzung alter Flächen des Steinbruch Nentmannsdorf (ehem. Sozialgebäude)	Wird gemeinsam mit Herrn Walla und der DB InfraGO AG begangen und für eine weiterführende Nutzung geprüft (Bautechnologie, Umwelt).
6.	Direkter Vortrieb von Heidenau	Diese Möglichkeit wurde im Zuge der Vorplanung geprüft und verworfen. Gründe hierfür waren die Themen Bautechnologie, Platz, Umwelt und Geologie. Der Zwischenangriff in Niederseidewitz ist für den Umbau der Tunnelbohrmaschinen (Wechsel der Gesteinsarten) im Bereich Seidewitztal (Niederseidewitz) trotzdem und mit einem sehr hohen Aufwand notwendig.
7.	Zwischenangriff von B 172n	Diese Möglichkeit wurde ebenfalls im Zuge der Vorplanung geprüft und auch verworfen. Gründe hierfür waren auch hier die Themen Bautechnologie, Platz, Umwelt und Geologie. Der Zwischenangriff in Niederseidewitz ist für den Umbau der Tunnelbohrmaschinen (Wechsel der Gesteinsarten) im Bereich Seidewitztal (Niederseidewitz) trotzdem und mit einem sehr hohen Aufwand notwendig.
8.	Vogelschutzgebiet, Lärmschutz	Es gibt vorgegebene Maßnahmen für das Vogelschutzgebiet, die umzusetzen sind. Die Themen Lärmschutz und Erschütterungsschutz werden im Zuge der fortführenden Leistungsphase 3 vertieft untersucht.
9.	Sorge vor Staubübertrag durch Wind	Nach aktuellem Planungsstand wird der Ausbruch über ein Förderband direkt zur Zwischendeponie transportiert. Hinsichtlich der Minimierung der Staubemission des Zwischenlagers werden in der fortführende Leistungsphase die weiterführenden Maßnahmen geplant.
10.	Abtransport der Ausbruchsmassen	Das Thema Logistik und Abtransport von Ausbruchsmassen wird in den nächsten Leistungsphasen vertieft betrachtet. Zielstellung ist, den Abtransport nicht über den OT Niederseidewitz durchzuführen.
11.	Lärmschutz	Sowohl an der Baustelleneinrichtung als auch am Zwischenangriff werden Schallschutzmaßnahmen nach Emissionsschutzgesetz mit erhöhter Priorität umgesetzt (gilt für alle baulichen Anlagen auf der BE). Es erfolgt eine Prüfung, ob die Öffnung des



Nr.	Inhalte/Anliegen	Ergebnis
12.	Brunnen, Grundwasser	Zwischenangriffs um 90 Grad gedreht werden kann, Prüfung in Leistungsphase 3. Für das Grundstück Eulmühle werden die schallschutztechnischen Maßnahmen vertieft geprüft. Im betroffenen Gebiet ist ausschließlich Schichtenwasser vorhanden. Die Beeinflussung des Grundwassers, insbesondere durch die Baustelleneinrichtungsfläche, wird durch das Projekt in der Leistungsphase 3 vertieft untersucht.
13.	Ausbruchsmassen	Die Themen Ausbruch und Materiallogistik werden in den folgenden Leistungsphasen vertieft untersucht. Zielstellung ist eine höchstmögliche Wiederverwendung des Materials.
14.	Baustelleneinrichtungsfläche	Eine Verlegung der Baustelleneinrichtung (Alternative Variante an der Autobahn) wurde durch das Projekt vorgestellt. Der Vorschlag wurde durch die Anwohner begrüßt und favorisiert.
15.	Wirtschaft	Temporäre und dauerhafte Flächenbedarfe werden durch die Gutachter ermittelt und entschädigt.
16.	Licht	Verwendung des aktuellen Standes der Technik. Die geplante LED-Beleuchtung leuchtet punktgenau auf die Arbeitsstellen, daher kann die Lichtemission reduziert werden. Die aktuelle Berechnung der Lichtemissionen entsprechen der Wahrnehmung im Randbereich der Ortslage der einer Vollmondnacht. Vertiefte Planungen und Minimierung der Lichtemissionen werden in der folgenden Leistungsphase durchgeführt.

Die DB bedankt sich für die rege Teilnahme.

Der Folgetermin findet im Zuge der nächsten Leistungsphase statt, welche voraussichtlich im Jahr 2025 starten wird.

Alle neuen Erkenntnisse sowie Visualisierungen können der Homepage entnommen werden. Diese wird fortlaufen aktualisiert.



Visualisierungen Planungsstand Baustelleneinrichtungsfläche Zwischenanriff



Status: A=Auftrag B=Beschluss I=Information V=zur Veröffentlichung



Status: A=Auftrag B=Beschluss I=Information V=zur Veröffentlichung