

Erste digitale Informationsveranstaltung zur Neubaustrecke Dresden–Prag am 7. Oktober 2020

Fragen und Antworten

Die **Präsentation** der Veranstaltung kann [hier](#) eingesehen werden. Das **Video** zur Veranstaltung finden Sie auf dem [YouTube-Kanal des Projekts](#) sowie in der [Mediathek der Projekt-Webseite](#).

Hinweis: Aufgrund der Lesbarkeit wurden Fragen und Antworten redaktionell angepasst (Rechtschreibung, formelle Sprache), ähnliche Fragen zusammengefasst und einzelne Fragebestandteile getrennt.

Abschnitt zwischen Dresden und Heidenau

1. Ist die Lage der Überholgleise im Bahnhof Heidenau bei der Volltunnelvariante bereits festgelegt oder erfolgen noch weitere Untersuchungen für die beste Position zwischen Bahnhof Heidenau und Tunnelportal?

Nein, die Lage der Überholgleise liegt noch nicht fest, es müssen noch weitere Untersuchungen erfolgen.

2. Welche Maßnahmen sind im Bereich Dresden–Heidenau zu erwarten?

Aus heutiger Sicht sind in dem Bereich keine sehr großen Eingriffe in die bestehenden Gleise zu erwarten. Möglicherweise werden punktuell zusätzliche Überholgleise benötigt.

3. Ist während der Bauzeit nachts mit zusätzlicher Schallbelastung in Heidenau zu rechnen?

Für Bauarbeiten im Bestand sind Sperrpausen erforderlich, also Zeitfenster, in denen kein Zugverkehr stattfindet. Um den Betrieb nicht zu sehr zu beeinträchtigen, wird aus heutiger Sicht vermutlich auch nachts gebaut werden müssen. Die Lärmbelastung wird dabei auf ein Mindestmaß reduziert.

4. Wenn an der Bestandsstrecke gebaut wird, wird es Auswirkungen auf die S-Bahn geben?

Bevor die Frage beantwortet werden kann, muss erst ein Baukonzept mit Bauphasenplanung erarbeitet werden. Dazu muss die Entscheidung für die Vorzugsvariante getroffen sein. Die Bauphasenplanung erfolgt unter Berücksichtigung der vorherrschenden Situation mit Einbindung der entsprechenden Betreiber (Eisenbahnverkehrsunternehmen). Aus heutiger Sicht sind jedoch Auswirkungen auf die S-Bahn zu erwarten.

5. Bekommt Heidenau einen Fernverkehrshalt?

Aus heutiger Sicht ist ein ICE-Halt ca. zwölf Kilometer nach dem Halt Dresden nicht sinnvoll. Derzeit wird jedoch überlegt, wie ein Interregio-Halt in Heidenau in die Planungen aufgenommen werden kann.

6. Kommt ein Überholbahnhof zwischen Heidenau und Dresden-Niedersedlitz?

Es wird Überholmöglichkeiten zwischen Dresden und Heidenau geben. Um die erforderliche Kapazität der Strecke zu schaffen, wird für die Volltunnelvariante im Bereich Heidenau ein Überholbahnhof platziert werden müssen. Bei einer teilweise oberirdischen Variante wird der Überholbahnhof wahrscheinlich im Bereich Goes liegen.

7. An welchem Pegel orientiert sich die Hochwassersicherheit des Projekts?

Nach jetzigem Planungsstand wird das HQ 100 umgesetzt, jedoch auch weitere Pegelstände berücksichtigt. Für Hochwasser, die bereits die Zulaufstrecke in Dresden und Pirna überschwemmen, lohnt sich eine Ausrichtung der Neubaustrecke Dresden-Prag vermutlich nicht.

8. Was passiert mit dem Güterbahnhof in Pirna?

Der Güterbahnhof Pirna wird nach heutigem Stand weiter benötigt. Auch künftig werden Züge das Elbtal befahren, etwa mit dem Ziel Dčín. Über eine mögliche Reduzierung des Güterbahnhofs Pirna werden die weitergehenden Planungen entscheiden.

9. Wird eine Lärmschutzwand ausreichen, um die Schallbelastung auch in höheren Wohnungen deutlich zu senken?

Das kann heute noch nicht beantwortet werden. Erst wenn der Spurplan für den Bereich Heidenau entwickelt ist, können daraus die Lärmbetroffenen sowie das jeweilige Ausmaß der Betroffenheit abgeleitet werden. Gemeinsam mit schalltechnischen Gutachtern werden dann die notwendigen Maßnahmen geplant, ob aktiv (wie Lärmschutzwände) oder passiv (wie Schallschutzfenster).

10. Für Heidenau wurde eine Lärmschutzwand in Aussicht gestellt. Wie ist hier der Stand?

Die Frage betrifft vermutlich das Projekt der Lärmsanierung, das unabhängig vom Projekt Neubaustrecke Dresden-Prag läuft. Nach Kenntnis des Projektteams Neubaustrecke Dresden-Prag befindet sich die Lärmsanierung in der Planungsphase. Nach der anschließenden Planfeststellung wird die Umsetzung beginnen. Weitere Informationen sowie eine Kontaktadresse zum Projekt Lärmsanierung erhalten Sie online unter:

<https://www.laermsanierung.deutschebahn.com/ueber-die-laermsanierung.html>.

Sofern im Projekt Neubaustrecke Dresden-Prag Anpassungen an der Strecke notwendig werden, haben die Anwohnenden Anspruch auf Lärmschutz, der entsprechend erfüllt wird.

Planungsverfahren

1. Warum erfolgt keine Konzentration auf die Volltunnelvariante?

Im Zuge der Raumordnung wurde offensichtlich, dass die Volltunnelvarianten im Planungsgebiet raumverträglicher sind als teiloffene Streckenführungen. Viele Aspekte, die in die Auswahl der Vorzugsvariante mit einfließen, wurden im Raumordnungsverfahren jedoch noch nicht erschöpfend ausgearbeitet. Ziel der vertieften Vorplanung ist nun, sowohl Volltunnelvarianten als auch teiloffene Streckenführungen objektiv nebeneinanderzustellen, um die am besten geeignete Variante zu finden. Im anschließenden Planfeststellungsverfahren muss begründet werden, ob es zur Vorzugsvariante wirtschaftlich oder genehmigungstechnisch bessere Alternativen gibt.

2. Welche Zeitverzögerung verursacht das „zweigleisige“ Vorgehen, sowohl die Volltunnelvariante als auch die Teiltunnelvariante zu beplanen?

Aus Sicht des Projekts entsteht durch das Vorgehen keine Zeitverzögerung, die länger als einige Tage beträgt. In der derzeit laufenden Vorplanung ist der Planungsauftrag, verschiedene Varianten zu untersuchen und einander gegenüberzustellen. Das entspricht dem normalen Planungsgeschehen und ist notwendig für eine ordnungsgemäße Planung.

3. Kann das Gesamtverfahren beschleunigt werden? Wie wird die voraussichtliche Verfahrenszeit von tschechischer Seite aus bewertet?

Um die Verlässlichkeit der Untersuchungen zu gewährleisten und seriöse Kosten- und Zeitschätzungen zu geben, sind aufwändige Planungen notwendig. So dauert eine Kartierung der betroffenen Tiere und Pflanzen im Untersuchungsraum (Umweltkartierung) im Planungsraum ca. zwei Jahre. Auf Basis der Untersuchungen entwickeln die Gutachterinnen und Gutachter Empfehlungen, die in die weitere Planung einfließen können.

Die Planungszeiten sind mit den tschechischen Partnern abgestimmt. Diese sehen aufgrund der großen Dimension des Vorhabens ebenfalls einen langen Untersuchungszeitraum und pochen auf Planungssicherheit.

4. Für den Bau wird ein Staatsvertrag benötigt. Was geschieht, wenn dieser nicht zustande kommt? Sind dann alle Aktivitäten umsonst?

Falls der Staatsvertrag nicht zustande kommt, wird das Projekt nicht weitergeführt. Mit den Ergebnissen der Vorplanung könnte dann zu einem späteren Zeitpunkt ein Staatsvertrag geschlossen werden. Schon jetzt laufen intensive Gespräche in den Ministerien und zwischen den beiden Ländern zur Vorbereitung des Vertrags, das Projekt besitzt auf politischer Ebene eine hohe Priorität.

5. Eine teiloffene Streckenführung würde ein Gebiet zusätzlich mit Schall belasten, das bereits mit der Südumfahrung Pirna und dem geplanten Industriepark Oberelbe belastet wird. Wie passt das zusammen mit der Aussage, dass Siedlungsgebiete nicht belastet werden sollen?

Jede Trasse innerhalb der raumordnerisch bestätigten Trassenkorridore geht mit einer Belastung von Siedlungsgebieten einher: Bei teilweise oberirdischer Streckenführung wird ein Gebiet neu von Schallbelastung betroffen sein, welches bisher von Eisenbahnlärm nicht betroffen ist. Bei Volltunnel-Varianten muss im Bereich Heidenau ein Überholbahnhof errichtet werden, der ebenfalls Lärm verursacht. Im Zuge der Planungen werden die Belastungen der einzelnen Varianten neutral bewertet, um herauszufinden, welche Variante die geringsten Belastungen verursacht. Das führt – gemeinsam mit vielen anderen Kriterien – zu einer Vorzugsvariante.

6. Bleibt das Projekt innerhalb des veranschlagten Kostenrahmens?

Um die Kosten des Projekts konkret zu beziffern, müssen zahlreiche Aspekte feststehen, z.B. Lage des Überholbahnhofs, Neigungen, Hochpunkt, Material, Rettungswege, Baukonzept etc. Die konzeptionelle Arbeit daran steht größtenteils noch aus. Für eine verlässliche Zahl, die auch eventuelle Risiken im Projekt abdeckt, sind voraussichtlich noch mehrere Jahre Planung notwendig.

Tunnelbau

1. Wieviel Material fällt an? Gibt es ausreichend Fläche dafür oder muss es abtransportiert werden? Was passiert mit dem Boden, der aus dem Tunnel beim Bau gelangt? Kann man daraus Beton machen?

Es wird versucht, möglichst viel des anfallenden Materials wiederzuverwenden, z.B. für Beton, Schotter, Aufschüttungen und so weiter. Um zu überprüfen, für welche Art der Wiederverwendung sich das anfallende Material eignet, muss die Materialbeschaffenheit klar sein. Dafür sind etwa die derzeit durchgeführten Bohrungen wichtig.

2. Gibt es Erfahrungen mit Aufbereitung von dem Ausbruch bei ähnlichen Projekten?

Ja, die Deutsche Bahn greift hierzu auf Erfahrungen aus Deutschland und dem europäischen Ausland zurück. Die Möglichkeiten der Aufbereitung und Wiederverwendung hängen vom konkret anfallenden Material ab. Aus heutiger Sicht ist das Ziel, ca. 50 Prozent des gewonnenen Materials wiederzuverwenden.

3. Was den Untergrund im Projektgebiet angeht, ist mit Überraschungen zu rechnen. Hat die DB Erfahrung mit geogenen und anthropogenen Verunreinigungen?

Ja, die Deutsche Bahn hat aus vergangenen Großprojekten bereits viel Erfahrung mit Tunnelbau. In den kommenden Jahren wird es zahlreiche Abstimmungen geben, um Untersuchungen durchzuführen, Ergebnisse zu analysieren und die Befunde in die Planungen zu integrieren.

4. Das Erzgebirge war Abbaugelände für Uran und ist für die Belastung mit Radon bekannt. Wie sieht es mit der Belastung durch radioaktive Stoffe im Planungsraum aus?

Stand heute gibt es im Planungsgebiet keine bekannte Belastung mit radioaktiven Stoffen entlang der potentiellen Streckenführungen. Das Projekt steht hierzu im Austausch mit dem geologischen Dienst des Freistaats. Wenn sich im Zuge der Bohrungen Erkenntnisse über Belastungen ergeben, werden gemeinsam mit den zuständigen Behörden Maßnahmen ergriffen und die Auswirkungen auf das Projekt diskutiert.

5. An welcher Stelle soll der Aushub auf Heidenauer Seite entnommen und über welche Strecke wohin transportiert werden? Welcher Zeitraum ist für die eigentliche Bohrung - je nach Variante - geplant?

Um diese Frage zu beantworten sind noch sehr viele Untersuchungen und Entscheidungen notwendig. So wird derzeit etwa noch der Streckenverlauf für die verschiedenen Varianten optimiert, woraus sich der Hochpunkt der Strecke und eventuell sinnvolle Zwischenangriffe beim Tunnelbau ergeben. Erst wenn dies alles feststeht, kann ein Konzept zur Lagerung des ausgebrachten Materials erstellt werden.

6. Wird nur von den Portalen aus gegraben?

Das steht noch nicht fest. Die weitere Planung wird zeigen, ob ein Zwischenangriff Sinn macht, etwa um Materialströme zu optimieren.

7. Wird die Strecke schon in Heidenau Stadt im Tunnel verlaufen? Wenn nicht, wie wird ein Anstieg der Schallbelastung verhindert?

Aufgrund einer Anregung aus dem Raumordnungsverfahren wird untersucht, ob eine Einhausung eines Überholbahnhofs in Heidenau realisierbar ist. Dazu liegt noch kein

Ergebnis vor. Im Lichte der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist eine Umsetzung des Vorschlags aus heutiger Sicht jedoch eher unwahrscheinlich.

8. Ist ein (alter) Bergbau auf der Trasse?

Im Projekt wird versucht, alle bekannten Bergbaustandorte zu umfahren. Sollte während der Erkundungsarbeiten auf etwas gestoßen werden, dann wird operativ entschieden.

9. Wo wird die Systemtrennstelle der Oberleitungsanlage installiert? Im Tunnel an der Staatsgrenze oder vor einem Portal, so das der Tunnel dann komplett 16,7 Hz oder 50 Hz hat?

Diese Frage wird vsl. 2021 behandelt, wenn der Planer für den gemeinsamen deutsch-tschechischen Planungsraum beauftragt ist. Die Systemstelle wird entweder außerhalb des Tunnels auf deutscher Seite, im Tunnel oder auf tschechischem Staatsgebiet platziert. Die Untersuchung erfolgt gemeinsam mit dem tschechischen Partner, da die Platzierung große Auswirkungen auf die Instandhaltung haben wird.

10. Wird die Neubaustrecke steiler sein (> 7 ‰ maßgebende Neigung) als die anschließenden Strecken nördlich von Dresden und südlich von Ústí nad Labem? Begrenzt das die schwereren Güterzüge, die ohne Mehrtraktion durch Elbtal fahren?

Im Projekt wird versucht, die Neigung auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Die heute durchs Elbtal fahrenden Züge sollen alle prinzipiell auch die Neubaustrecke verwenden können. Die grenzüberschreitenden Abstimmungen mit unterschiedlichen Berechnungsmethoden sind komplex. Die Gradienten werden in den kommenden Monaten ermittelt.

11. Wann wird das Rettungskonzept für den oder die Tunnel aufgestellt und werden dann auch die Freiwilligen Feuerwehren mit neuer Technik ausgestattet?

Um diese Frage zu beantworten, müssen die genaue Lage der Trasse und die Beschaffenheit des Tunnels feststehen. Die genaue Gradienten der Tunnelstrecke wird voraussichtlich gegen Ende 2021 feststehen. Die Arbeit am Rettungskonzept kann dementsprechend Ende 2021 oder Anfang 2022 beginnen. Im intensiven Austausch mit Partnern auf deutscher wie auf tschechischer Seite wird dann geklärt, ob etwa neue Technik, eine größere Ausstattung oder mehr Stützpunkte notwendig werden.

12. Wo werden die Rettungstollen eingerichtet?

Die Untersuchungen, wo Rettungstollen entstehen, sind Teil des Rettungs- und Brandschutzkonzeptes und werden voraussichtlich ab 2022 starten. Hierfür müssen wir in der Planung erst noch weiter voranschreiten.

13. Wo ist der Hochpunkt des Tunnels?

Auch der Hochpunkt des Tunnels steht noch nicht fest. Für die Festlegung des Hochpunkts sind beispielsweise die Lage sowie die Gradienten der Tunnelvarianten erforderlich. Dabei sind umfangreiche Abstimmung mit den tschechischen Kollegen erforderlich unter Beachtung der geltenden europäischen und nationalen Regelwerke.

Betrieb

1. Sollen auch tagsüber Güterverkehre über die Strecke fahren? Wird dementsprechend das Thema Tunnelbegegnungsverbot betrachtet?

Ja, auch tagsüber soll der Güterverkehr über die Neubaustrecke abgeleitet werden. Das Tunnelbegegnungsverbot ist nur dann relevant, wenn beide Gleise in derselben Tunnelröhre verlaufen. Im Fall der Neubaustrecke Dresden-Prag wird jedoch pro Gleis eine separate Röhre geplant, sodass Züge aus verschiedenen Richtungen die Strecke gleichzeitig befahren können.

2. Hört man einen Zug, der in ca. 300 Metern Tiefe fährt? Ist das in etwa die Tunneltiefe auf Höhe Breitenau?

Das ist sehr unwahrscheinlich. Ob ein Zug an der Oberfläche hörbar ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Im Falle des City-Tunnels in Leipzig, der eine Überdeckung von teilweise von weniger als sechs Metern besitzt, ist der Zug nicht hörbar. Während der Planung werden mögliche Beeinflussungen durch entsprechende Gutachten (z.B. Erschütterungsgutachten) untersucht.

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