

Bürgerinitiative schlägt 21 Kilometer langen Eisenbahntunnel vor

Weil sie nicht die Güterzüge vor ihrer eigenen Haustür vorbeirauschen lassen wollen, haben sich Privatleute aus Ortschaften südlich von Pirna zu einer Bürgerinitiative zusammengefunden. Sie zeigen, dass die neue Strecke Dresden–Prag auch ganz anders verlaufen kann. Die Deutsche Bahn zeigt sich interessiert.



Die Bürgerinitiative schlägt einen westlichen Streckenverlauf vor – und einen fast 21 Kilometer langen Tunnel.
Quelle: Bürgerinitiative

Pirna. Zwölf rote Punkte hat die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ (BI) auf einer Karte eingezeichnet. Sie stehen für Ortschaften, Dohma etwa, Nenntmannsdorf, Goes und Zehista. Mittendurch führt eine schwarze Linie – die neue Eisenbahnstrecke von Dresden nach Prag in einer Linienführung, die vom Sächsischen Verkehrsministerium (SMWA) als Vorzugsvariante bezeichnet wird, obwohl es, wie auch das Ministerium beteuert, noch gar keinen beschlossenen Plan gibt.

In den genannten Ortschaften ärgert dieser Begriff die Bewohner. Denn dem Plan, eine große Bahnbrücke über das Seidewitztal bei Pirna–Zehista und eine offene Streckenführung auf einem hohen Damm zwischen Dohma und Goes mit einem Überholbahnhof zu errichten, gibt dort niemand den Vorzug. Um einen Alternativvorschlag zu erarbeiten, hat sich die kleine aber feine Bürgerinitiative in den letzten Monaten die Nächte um die Ohren geschlagen. Ihren Plan hat sie am Montag einer Abordnung der Bahntochter DB Netz vorgestellt. Und ist bei einem konstruktiven Gespräch durchaus auf Interesse gestoßen, wie BI-Vorstandsmitglied Steffen Spittler sagt. Es sind weitere Termine mit Gemeinde, Landrat und einem Bundestagsmitglied geplant, ehe es am 3. Dezember, 18 Uhr, eine Bürgerinformation im Zehistaher Hotel „Zur Post“ geben soll.

Konkret sieht der Vorschlag einen langen Tunnel ab Heidenau vor. Dort zweigt auch im SMWA-Vorschlag die neue Strecke ab, die vor allem das Elbtal entlasten soll. „Das wünschen wir auch, wir fordern nur, dass der Verkehrslärm nicht zu uns verpflanzt wird“, betont Spittler. Deswegen

also der Tunnel, der auf deutscher Seite knapp 21 Kilometer lang wäre, nicht ganz vier Kilometer länger als im vom Verkehrsministerium gezeigten Streckenverlauf. Bedenkt man den Namen der BI, ist es nicht weiter überraschend, dass es nach ihrer Meinung bereits nach 600 Metern auf der neuen Strecke unter die Erde gehen soll.

Interessant ist dagegen, was die BI als neue Ideallinie für die Neubaustrecke gefunden hat. Sie verläuft in einem eleganten Bogen zwischen Seidewitztal und Müglitztal und spiegelt in gewisser Hinsicht die kritisierte „Vorzugsvariante“, die östlich davon zwischen Bahretal und Gottliebatal verläuft. Vorgegangen sind die Ehrenamtler dabei genau so, wie es Profiplaner machen: Sie haben Zwangspunkte, etwa den Verlauf von Flüssen, Naturschutzgebieten oder die Lage baulicher Hindernisse in eine Karte eingetragen und dann einen machbaren Korridor identifiziert. „Nur dass wir dabei der Besiedlung einen offenbar viel höheren Stellenwert eingeräumt haben als das SMWA“, wie Spittler sagt.

Seiner Meinung nach hat der Verlauf mehrere Vorteile. Er liegt etwa nicht nur fern von Ortschaften, sondern umgeht auch einen kalkhaltigen Untergrund, der als Struktur Börnersdorf bezeichnet wird und beim Tunnelbau Probleme bereiten könnte. Der leichte Schwung der Streckenführung macht Hochgeschwindigkeitsfahrten möglich, während die SMWA-Route mehrfach in sich gekrümmt ist. Das ist nicht unwesentlich, sollen doch auf der neuen Strecke nicht nur Güterzüge, sondern auch ICE rollen.

Über vieles hat man sich bei der BI Gedanken gemacht, auch, wie die eine Million Kubikmeter Abraum mehr, die die zusätzlichen Tunnelkilometer nötig machen, entsorgt werden können. Sie könnten im nahegelegenen Hornblendebruch bei Nenntmannsdorf unterkommen, wie übrigens aller Abraum, der zwischen diesem Tagebauloch und der tschechischen Grenze zusammenkommt. Auch die Mehrkosten hat man berechnet, sie liegen keine zehn Prozent über den 1,3 Milliarden Euro, die das SMWA für seine Variante angibt. Grund dafür ist, dass die Kosten für zusätzliche Tunnelkilometer zum Teil durch Einsparungen etwa durch den Wegfall der Seidewitztalbrücke ausgeglichen werden.

Der Knackpunkt der Planung liegt aber vor allem in Heidenau. Dort muss neben der Abzweigung, die bei der BI anders als beim Ministerium nicht über eine Bahnbrücke gelöst wird, auch der Überholbahnhof gebaut werden. Ohne diesen, so die Bahn, sei ein sinnvoller Betrieb der Strecke nicht möglich, weil langsame Güterzüge im Tunnel nicht überholt werden können. Die BI zeigt, dass alles am geplanten Abzweig Platz findet. Sogar ein möglicher ICE-Halt sei denkbar, sagt Spittler. „Das wäre doch etwas.“

Der Streckenvorschlag der BI geht nun in die Überlegungen der Bahn-Planer ein. Sie müssen in den nächsten Wochen einen Korridor festlegen, in dem im sogenannten Raumordnungsverfahren die Strecke gefunden wird, auf deren Grundlage weiter geplant wird. „Inklusive unserem Vorschlag sind derzeit acht bis zehn Planungen im Gespräch“, weiß Spittler.

www.basistunnel-nach-prag.de

Von Uwe Hofmann



Anzeige

Laute(r) Geschenke: 15% Gut-



schein sichern

Wir von Teufel haben was gegen eine stille Nacht! Jetzt 15% Gutschein sowie zusätzliche Rabatte sichern und beim Weihnachtsshop-ping kräftig sparen. Schließlich ist guter Sound immer das passende Geschenk - egal ob für

die Schwester oder die Schwiegermutter.

DRESDNER
NEUESTE NACHRICHTEN

DeineAnzeigenwelt.de | DeineTierwelt.de | Fyndoo | Radio.de