

An die Landesdirektion Sachsen
Referat 34, Raumordnung/Stadtentwicklung
09105 Chemnitz

Öffentliche

Stellungnahme der Bürgerinitiative

„Basistunnel nach Prag“

zum Raumordnungsverfahren

Eisenbahn-Neubaustrecke

Dresden – Prag



Dohma, 12. März 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Welches Ziel hat diese Stellungnahme

- 1.1. Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger**
- 1.2. Ziele der Bürgerinitiative**

2. Zu den Inhalten der ROV-Unterlagen

- 2.1. Zu Band 1 – Teil A**
- 2.2. Zu Band 1 – Teil B**
- 2.3. Zu Band 2 – Teil C**
- 2.4. Zu Band 3 – Teil D**
- 2.5. Fehlende Untersuchungen**

3. Gegenüberstellung der Varianten

- 3.1. Die wichtigsten Faktoren**
- 3.2. Analyse zu den Verkehrsströmen**
- 3.3. Erste Schlussfolgerungen**
- 3.4. Ableitungen für die BI-Konzeption**

4. Weiteres Vorgehen aus Sicht der Bürgerinitiative

- 4.1. Grundsätzliche Vorgehensweise**
- 4.2. Verbale Erläuterungen**

5. Neue BI-Konzeption (Optimalvariante)

- 5.1. Planungsprämissen**
- 5.2. Streckenverlauf aller BI-Varianten im Vergleich**
- 5.3. Streckenverlauf der BI-Optimalvariante**
- 5.4. Höhenprofil zum Streckenverlauf**
- 5.5. Ausbindung Heidenau**
- 5.6. Lage des verdeckten Überholbahnhofes**
- 5.7. Höhenprofil Ausbindung und verdeckter Überholbahnhof**
- 5.8. Gleisplan Überholbahnhof und GWE**
- 5.9. Vorteile der BI-Optimalvariante**

6. Forderungen an LDS und Vorhabenträgerin

1. Welches Ziel hat diese Stellungnahme

Die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ (BI) hat sich seit der Übergabe durch die Landesdirektion Sachsen (LDS) sehr intensiv mit den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (ROV) befasst. Aufgrund der Tatsache, dass wir durch die Erarbeitung eigener Konzepte schon sehr tief mit den Details des Projektes zur Neubaustrecke (NBS) vertraut sind, konnten wir den Inhalt vollständig erfassen und verstehen. Dennoch sind beim Durcharbeiten viele Fragen entstanden und in wichtigen Punkten gibt es große Verwunderung darüber, was die Vorhabenträgerin eingereicht hat. Zu diesen Sachverhalten werden wir unter 2. Stellung nehmen. Wir möchten an dieser Stelle noch einmal festhalten, dass die BI das Vorhaben grundsätzlich unterstützt, jedoch mit der Formulierung der eigenen Ziele auch eigene Ideen und Konzepte eingebracht hat. Diese werden inzwischen von großen Teilen der Bürgerinnen und Bürger in den potentiell betroffenen Gebieten unterstützt.

1.1. Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger

Die BI hat in den zurückliegenden Wochen sehr viele Gespräche mit Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange geführt. Dabei wurde uns fast ausnahmslos mitgeteilt, dass in den weiteren Planungsstufen nur noch Volltunnelvarianten untersucht und vertieft werden dürfen. Das entspricht nicht nur auch unserer Erwartung, sondern wir verlangen von der mit dem ROV beauftragten Landesdirektion diese demokratische Mitwirkung zu würdigen und das Bürgervotum zu respektieren. In diesem besonderen Fall geht es schließlich nicht nur darum, dass die Bürgerinnen und Bürger sich den Vorschlägen der BI anschließen, sondern von der Vorhabenträgerin selbst wurde schon mehrfach öffentlich bestätigt, dass die Volltunnelvarianten der BI auch technisch umsetzbar sind. Wir erachten es deshalb als eine wichtige Aufgabe der LDS, dafür Sorge zu tragen, dass der Mensch bei allen Abwägungen im Vordergrund steht. Aus den Unterlagen zum ROV geht eindeutig hervor, dass die BI-Varianten die höchste Raumverträglichkeit haben und alle Varianten mit offener

Streckenführung erhebliche Konfliktpotentiale aufweisen. Wir fordern deshalb, dass der DB Netz AG nach Abschluss des ROV

nur noch ein Volltunnelkorridor

für weitere Detailplanungen empfohlen wird. Damit muss sichergestellt sein, dass keine Ressourcen auf Varianten verwendet werden, die aufgrund wesentlich besserer Alternativen keinen Anspruch mehr auf Umsetzung haben. Unseres Erachtens bestünde zudem die Gefahr, dass wichtige Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen zerstört würden, ohne dass ein zwingender Grund dafür erkennbar ist.

1.2. Ziele der Bürgerinitiative

Das Vorhaben ist ein wichtiger Bestandteil des TEN-V und das Projekt sollte deshalb zielstrebig und möglichst ohne zeitraubende Umwege umgesetzt werden. Mit der Realisierung der NBS von Dresden nach Prag darf aber auf keinen Fall eine Verlagerung des Lärms vom Elbtal in andere bewohnte Gebiete stattfinden. Das obere Elbtal muss vom Lärm entlastet werden, ohne dass eine Belastung für andere Menschen entsteht. Die einzig akzeptable Lösung ist deshalb eine Volltunnelvariante mit Nordportal in Heidenau und Südportal in der Tschechischen Republik. Die BI hat sehr weitreichende Untersuchungen vorgenommen und später Konzeptionen erarbeitet, welche die Verwirklichung dieser Zielstellung ermöglichen. Mit der Übergabe der detaillierten Unterlagen an die Vorhabenträgerin im August 2019 waren die Voraussetzungen geschaffen, die Volltunnelvarianten in ihrer ursprünglichen Form und gleichwertig zu anderen Varianten in das ROV einzubringen. Das ist leider nicht geschehen.

Die Bürgerinitiative möchte mit dieser Stellungnahme drei wesentliche Ziele erreichen:

- **Fehler korrigieren**
- **Neue Ideen etablieren**
- **Dem Projekt die richtige Richtung geben**

2. Inhalte der ROV-Unterlagen

Bei der intensiven Begutachtung der drei Bände zum ROV haben wir Fehler und Unplausibilitäten festgestellt, die wir nun im Einzelnen erörtern möchten. Neben den inhaltlichen Fehlern, geht es aber im Kern darum, dass die von der BI an die DB Netz AG übergebenen Detailplanungen zum Teil so stark verändert wurden, dass sich aus unserer Sicht Ausschlusskriterien für die weiteren Planungsstufen ergeben könnten. Darüber hinaus sind wir nicht damit einverstanden, dass diese negativen Anpassungen ohne unser Wissen vorgenommen wurden. Die BI sieht sich gegenüber der Vorhabenträgerin nicht in der Rolle eines Dienstleisters, sondern vielmehr als innovativer Ideengeber und Partner in der Sache. Die BI hat es in jedem Fall verdient, in den Prozess der Projektentwicklung aktiv einbezogen zu werden. Leider ist dies nie in dem Maße geschehen, wie es angemessen und der Sache dienlich gewesen wäre.

2.1. Zu Band 1 – Teil A

Lärmreduzierung

Teil A, Seite 6 letzter Abschnitt

„Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung im Nationalpark Sächsische Schweiz und in den Siedlungs- und Freiflächen im Elbtal oberhalb von Heidenau erreicht“

– Teil A, Seite 7 letzter Abschnitt.

Erhöhung der Effizienz im Güterfernverkehr und Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene (Verringerung von CO₂- und Schallemissionen) – Teil A, Seite 9

→ Wie an verschiedenen Stellen in Teil A (z.B., Seiten 6, 7 und 9) ausgeführt, soll mit der NBS eine Verringerung der Schallimmissionen erreicht werden. Nach den derzeitigen Planungen sieht dies aber so aus, als ob die Schallimmissionen nur verlagert werden.

Teil A, Seite 12 - Die Grundsätze zur Vermeidung der „... Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen [sowie der Begrenzung der] Flächeninanspruchnahme im Freiraum ...“ (Nr. 2), für die „vorsorgende Sicherung ... von standortgebundenen Rohstoffen ...“ (Nr. 4), zum Erhalt von Kulturlandschaften, Kultur- und Naturdenkmälern sowie UNESCO-Kultur und Naturerbe (Nr. 5), sowie zur Sicherung, Entwicklung und Wiederherstellung der „... Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas ...“ (Nr. 6) müssen bei der Planung und Bewertung des Vorhabens berücksichtigt werden. Dabei ist im Grundsatz 6 explizit formuliert: „Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern, ... [...] Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen. ...“

Siehe Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung (gemäß Raumordnungsgesetz)

Eine offene Streckenführung führt zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft, die nach den Ausführungen in Teil A (Seite 12) möglichst vermieden werden soll. Eine Zerschneidung der Landschaft wirkt sich negativ auf Menschen (Erholung in der Natur), Tier (z.B. Zugrouten für Fledermäuse und Vögel im Verbindungskorridor FFHs Osterzgebirgstäler und Elbe) und das Siedlungsklima (Kaltluftentstehungsgebiete und -transportkorridore) aus.

Störzonen

Teil A, Seite 36 – Die vorausgehend dargestellten Voruntersuchungen mündeten in Varianten, die für das ROV gleichwertig untersucht und in das ROV eingebracht wurden. Für die Volltunnelvarianten A, B und C wird der gesamte Korridor zwischen den Linien A und C betrachtet, da die günstigste Detaillage des Basistunnels vor allem aufgrund vertiefter geologischer Untersuchungen entwickelt werden muss. Für alle Varianten ist ein Korridor von 300 m beidseits der dargestellten Linien für spätere Detailoptimierungen betrachtet worden (siehe Kap. 3.3).

Die Zone von Döbra/Petrovice wird in einigen im Internet zugänglichen Dokumenten als 100m-breite Störungszone benannt, die in ihrem Verlauf noch nicht umfänglich bekannt ist. Im 3D-Modell (Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, 2015) wird sie zur Sicherheit als 1km breite Zone angesehen. Dadurch erhöht sich der geologische Widerstand für Variante A. Durch Anpassung der Trasse könnte dieser geologische Widerstand möglicherweise verringert werden.

2.2. Zu Band 1 – Teil B

Zunächst eine Anmerkung. In den nun folgenden Absätzen gehen wir insbesondere auf die Veränderungen bei den BI-Varianten ein, die von der Projektgruppe NBS Dresden – Prag vorgenommen wurden. Nach einer ersten, sehr groben Sichtung der Unterlagen konnte man den Eindruck gewinnen, dass speziell die deutliche Verschlechterung der Neigungsverhältnisse bei den Varianten A bis C zur Verbesserung der Situation im Bereich der Seidewitzquerung beitragen soll. Aber da stellte sich sofort die Frage, weshalb auch die Variante A diese Anpassungen erhielt, obwohl sie doch gar keine Seidewitzquerung hat. In den nachfolgenden Abschnitten machen wir darüber hinaus deutlich, dass es insgesamt keine nachvollziehbaren Gründe für die negativen Anpassungen gibt.

Basistunnel

In den ROV-Unterlagen wird das lange Tunnelbauwerk bei allen 7 Varianten als Basistunnel bezeichnet. Das ist nach unserer Auffassung nicht korrekt und könnte den Eindruck vermitteln, dass alle Varianten in diesem Punkt vergleichbare Kriterien aufweisen. Ein echter Basistunnel verzichtet jedoch auf längere Rampen vor den Tunnelportalen und durchquert das Bergmassiv direkt am Fuße des Gebirges. Das trifft aber nur bei den drei BI-Varianten zu und deshalb darf nur dort diese Bezeichnung Verwendung finden. Wir verlangen an den entsprechenden Stellen eine Richtigstellung.

Brücken und Kreuzungsbauwerke

In der verkehrlichen und technischen Beschreibung fehlen unseres Erachtens in der Tabelle auf Seite 68 insgesamt 5 Brückenbauwerke. Dafür sollte es eine Erklärung geben. Es handelt sich wahrscheinlich bei den Varianten D bis G jeweils um die Talbrücke in Heidenau und bei der Variante F zusätzlich um die Talbrücke über das Seidewitz- oder das Bahretal. Im Text werden die Brücken jedoch erwähnt. Sollte die Talbrücke Heidenau dem Kreuzungsbauwerk zugeordnet sein, dann stimmen wiederum die Längen dieser Bauwerke nicht.

Es ist völlig unverständlich, dass gerade zusammenfassenden Tabellen, die dem Leser eine schnelle Übersicht verschaffen sollen, solche schwerwiegenden Fehler enthalten. Schließlich handelt es sich bei den Brücken um sehr teure und aufwendige Bauwerke. Außerdem sind dadurch sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase größere Belastungen zu erwarten, die bei der Bewertung durch die Belangträger Berücksichtigung finden müssen. Hier wird eine realistische Beurteilung der jeweiligen Situation deutlich erschwert.

Überholbahnhof Heidenau

Bei den Varianten A bis C wurde der Überholbahnhof etwa 3 km in Richtung Dresden verlegt. Dafür gibt es keinen plausiblen Grund. Das Prognosebetriebsprogramm würde mit dieser Verlegung gefährdet und die Heidenauer Innenstadt unnötig belastet. Es wäre mit einer sehr großen Flächeninanspruchnahme zu rechnen, die in den Unterlagen ausreichend dargestellt wurde.

Wir erwarten eine Erklärung dafür, weshalb unser Vorschlag für die Realisierung des Überholbahnhofes direkt vor der Tunneleinfahrt keine Berücksichtigung fand. Die BI hat dafür sogar zwei Varianten vorgeschlagen, unter anderem eine kreuzungsfreie.

Trogbauwerk Heidenau

Bei den Varianten A bis C wurde ein Trogbauwerk mit einer Absenkung der Trasse kurz vor der Tunneleinfahrt etwa auf Niveau des normalen Elbepegels vorgenommen. Bereits in Heidenau Süd wird die Neubautrasse auf beiden Seiten der Bestandsstrecke mit -7 ‰ abgesenkt, um später die Bestandsstrecke zu unterqueren. Diese Veränderung widerspricht der von der Vorhabenträgerin selbst gesetzten Prämisse, die Neubaustrecke hochwassersicherer zu planen. Wir halten dieses wesentliche Detail für ein Ausschlusskriterium bei den weiteren Planungsstufen und fordern eine ausführliche Begründung.

Kreuzungsfreie Ausbindung der NBS

Bereits bei der ersten Präsentation unseres Konzeptes im November 2018 haben wir Vertretern der Projektgruppe mehrere Varianten für die Ausbindung in Heidenau vorgestellt. Dabei wurde von uns immer betont, dass es allein die Entscheidung der Deutschen Bahn sein kann, welche Variante weiterverfolgt wird. Aus unserer Sicht müssten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorgenommen werden, die diese Entscheidung letztendlich begründen. Zum damaligen Zeitpunkt hatte die DB noch keine Präferenz für dieses Detail. Monate später wurde uns mitgeteilt, dass es eine kreuzungsfreie Ausbindung sein muss. Nun sind wir erstaunt, dass die unwirtschaftlichste Variante (Trogbauweise) ausgerechnet bei den Varianten der BI vorgesehen ist. Wir erwarten eine plausible Begründung, weshalb unser Vorschlag für eine kreuzungsfreie Ausbindung nicht einmal alternativ in Erwägung gezogen wurde.

Neigungsverhältnisse

Bei den Varianten A bis C werden Streckenneigungen von 9,6 ‰ bis 9,86 ‰ im Tunnel ausgewiesen. Das bedeutet, man hat die Neigungsverhältnisse gegenüber der Originalkonzeption der BI deutlich verschlechtert. Wir hatten

Neigungen zwischen 6,26 ‰ und 7,15 ‰ vorgesehen. Diese Vorgehensweise dürfte man aber bei Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes nicht wählen. Anstelle einer vergleichbaren Methodik für die Ermittlung der tatsächlich notwendigen Streckenneigungen, findet hier möglicherweise der Ansatz Anwendung, die Vorteile der Volltunnelvarianten zu eliminieren. Wir verlangen dafür eine Erklärung. Selbstverständlich hat die Deutsche Bahn die Möglichkeit auch an den BI-Varianten Optimierungen vorzunehmen, aber doch keine unbegründeten Verschlechterungen.

Scheitelpunkt und Rettungstunnel

Der Scheitelpunkt wurde bei den Varianten A bis C annähernd symmetrisch und bei den Varianten D bis G mehr oder weniger stark asymmetrisch vorgesehen und er wurde immer mit dem Rettungstunnel gekoppelt. Offensichtlich lieferte die Verbindung zum Rettungstunnel den Grund für die Lage des Scheitelpunkts. Es gibt dafür aber keine erkennbaren Zwänge. Alle Rettungstunnel liegen in der Neigung. Wenn dafür möglichst geringe Neigungen beabsichtigt sind, dann hätte man die Rettungstunnel konsequent nach dem Scheitel, auf die 4 ‰ Seite Richtung Tschechien verlegen müssen. Das ist aber nicht der Fall. Also ist davon auszugehen, dass Scheitelpunkt und Rettungstunnel nicht zwangsläufig verbunden sein müssen. Aufgrund dieser Erkenntnis ist es nicht nachvollziehbar, dass deshalb bei den BI-Varianten eine deutliche, bis zu 3,34 ‰ höhere Streckenneigung entstanden ist. Wir fordern an dieser Stelle eine Korrektur bei den Varianten A bis C.

Seidewitzunterquerung

Die Unterquerung der Seidewitz im unteren Talbereich ist nur bei den Varianten B und C vorgesehen. Schon frühzeitig hat die BI auf mögliche Probleme in diesem Bereich hingewiesen, da die Überdeckung von Schienenoberkante (SO) bis zum

Flussbett nach eigenen Berechnungen nur 24 Meter beträgt. Durch die wesentlich größere Streckensteigung, die in den ROV-Unterlagen für diese beiden Varianten ausgewiesen wird, reduziert sich die Überdeckung nun noch um rund 7 Meter, was das Risiko an diesem Punkt wachsen lässt. Auch die zuvor durch das Trogbauwerk in Heidenau vorgenommene Absenkung am Startpunkt der Rampe, gleicht den entstandenen Nachteil nicht annähernd aus.

2.3. Zu Band 2 – Teil C

Variantenvergleich anhand der Raumordnungskriterien

Beim Betrachten dieser Abschnitte entsteht der Eindruck, dass der raumordnerischen Bewertung der einzelnen Kriterien von der Vorhabenträgerin ein Vorgriff auf die Zuständigkeit der Raumordnungsbehörde stattgefunden hat. Die Deutsche Bahn hätte sich nach unserem Verständnis darauf beschränken müssen, die Beschreibung der Unterschiede der einzelnen Varianten vorzunehmen, aber nicht deren Bewertung. Hier werden Entscheidungstendenzen erzeugt, die keiner objektiven und unabhängigen Begutachtung dienen. Wir erwarten von der Raumordnungsbehörde eine eigenständige Bewertung aller in Betracht zu ziehenden raumordnerischen Faktoren und damit ein unparteiisches Ergebnis.

Seismologisches Observatorium

Eine mögliche Beeinträchtigung des Seismologischen Observatoriums Berggießhübel wird nicht ausreichend berücksichtigt (Teil C, Seite 302). Zugdurchfahrten sind keine singulären, momenthaften Ereignisse. Laut Kapitel 7 des New Manual of Seismological Observatory Practice (Bohrmann, 2009 - IASPEI

New Manual of Seismological Observatory Practice) ist die Station BRG eine der besten der Deutschen Seismologischen Regionalnetzes GRSN und als Kategorie B eingestuft. Nahegelegene Bahnstrecken sind ein Ausschlusskriterium für die Neueinrichtung von seismologischen Observatorien und somit stellt die NBS die Weiterexistenz des Seismologischen Observatoriums Berggießhübel infrage. Beeinträchtigungen sind in erster Linie von den Erschütterungen durch die Züge (hochfrequente Störsignale) und Deformationen der Tunnelröhren (langperiodische Störsignale) verursacht. Auch eine Beeinträchtigung durch elektromagnetische Felder (Bahnstrom) kann nicht ausgeschlossen werden. Besonders kritisch ist der Verlauf der Bahnstrecken im selben Bergrücken. Sofern Täler zwischen Bahnstrecke und Observatorium liegen, ist mit einer geringeren Beeinträchtigung zu rechnen. Dies ist ein sehr gutes Argument für eine möglichst westliche Linienführung.

Einige Unplausibilitäten

Teil C, Seite 425 –

„Kulturlandschaft“

→ Hier ist unklar, wie notwendige Eingriffe durch die verschiedenen Varianten tatsächlich gewichtet werden. Warum ist hier Variante G besser als A-C? Es stehen notwendige Abrisse von Gebäuden in Heidenau (Varianten A-C) gegen eine Veränderung der Landschaft/des Landschaftsbildes und eine Beeinträchtigung bzw. Teilabriss von Gebäuden in Heidenau (Variante G).

→ In der Gemeinde Dohma OT Goes sind im Verhältnis zu den Gesamtgebäuden eine Vielzahl von Einzeldenkmalen (13) zu finden. Wann die erste Besiedelung von Goes stattfand, ist schwerlich nachzuvollziehen, erste urkundliche Erwähnungen gehen auf das Jahr 1350 zurück. Goes wurde als Rundling angelegt, wobei die Höfe keil- bzw. sektorenförmig um einen runden Platz – hier Dorfteich – gruppiert sind. Die Besiedlung erfolgte wahrscheinlich von Slawen. Durch das Landesamt für Denkmalpflege wurde ein

Denkmalschutzgebiet vorgeschlagen, welches fast den gesamten Ortsteil in seiner Sachgesamtheit einschließt. Dieses Gebiet befindet sich weniger als 300 m von einer möglichen Neubaustrecke Variante G entfernt und wurde nicht in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren berücksichtigt.

Teil C, Seite 425 – „Freiraumschutz“

Das FFH-Gebiet „Gottleubatal und angrenzende Laubwälder“ wurde nicht in die Betrachtungen einbezogen, obwohl die Variante G das Gebiet beeinflussen wird (Lärmbelastung, hydrologische/hydrodynamische Veränderungen, bauzeitlicher Stoffeintrag in die Gottleuba). Im Gutachten der Raumordnungsbehörde muss sich auch dieser Aspekt wiederfinden.

Teil C, Seite 425 – „Freiraumnutzung“

→Im derzeit gültigen Regionalplan 2009 ist die Fläche nahe Goes (Variante G mit Überholbahnhof) als Landwirtschaftsfläche ausgewiesen, im Regionalplanentwurf 2019 als Regionaler Grünzug. Wieso eine Änderung hier erfolgte, kann nicht nachvollzogen werden. Durch die Inanspruchnahme der Landwirtschaftsflächen für die Bahn, den Überholbahnhof und für mögliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden dem ortsansässigen Agrarbetrieb allerdings große Teile seiner Flächen entzogen.

Außerdem wurde bereits im LEP 2013 (Kap. 2.2.1 Siedlungswesen) folgendes festgelegt: *„In den Regionalplänen sind siedlungsnahe, zusammenhängende Bereiche des Freiraums mit unterschiedlichen ökologischen Funktionen oder naturnahen Erholungsmöglichkeiten als Regionale Grünzüge festzulegen. Zur Verhinderung des Zusammenwachsens dicht beieinander liegender Siedlungsgebiete, insbesondere im Zuge von Achsen, sind Grünzäsuren festzulegen. Regionale Grünzüge und Grünzäsuren sind von Bebauung im Sinne einer Besiedlung und von anderen funktionswidrigen Nutzungen freizuhalten.“* Diese Festlegung wird allerdings in den vorliegenden Unterlagen nicht

gewürdigt. Warum wird die Variante G den anderen teilweise oberirdischen Varianten bessergestellt?

Teil C, Seite 430 –

„Auch die Varianten F und G verlaufen entlang von Siedlungsgebieten, wobei G den Ortsteil Zehista in Bündelung mit der in Bau befindlichen Bundesstraße 172 neu passiert und damit die Vorbelastung zur Verringerung des Konfliktes beiträgt. Dennoch sind in dieser Beziehung Nachteile von F und G gegenüber den Tunnelstrecken festzustellen.“

→ Es ist aus Sicht der Betroffenen unersichtlich, warum dies zu einer „Verringerung des Konfliktes“ führt? Es ist doch definitiv eine Mehrbelastung.

Teil C, Seite 431 –

„Die Variante G stellt die günstigste Variante unter den nicht vollständig im Basistunnel geführten Varianten dar. Für G wurden als hohe Konflikte die Querung eines regionalen Grünzuges, kleinflächige Konflikte mit Zielen des Arten- und Biotopschutzes, die Querung von siedlungsklimarelevanten Gebieten und eines Vorranggebietes Landwirtschaft ermittelt.“

→ Diese Feststellung mag tatsächlich zutreffen, jedoch würde eine Realisierung von Variante G zu einer Zerschneidung der Landschaft, Verlust der Ressource Boden sowie Schall- und Lichtverschmutzung führen. Außerdem ist das Adjektiv „kleinflächig“ irreführend, da ein Überholbahnhof mit notwendigen Transportwegen und Auffangvorrichtungen für Oberflächenwasser sicherlich größere Flächen in Anspruch nehmen wird.

Betroffenheit der Ortslage Dohma

Die Variante F den eigentlich ursprünglichen Ortskern von Dohma. Speziell um das Gemeindeamt befinden sich die ältesten Gebäude der Ortslage. Die betrifft u.a. das ehemalg Erbgericht, die ehemalige Teichschänke, die Bauernhöfe Schelzig und Häse.

Bei der Variante F liegt der Tunnelbeginn in einen sensiblen Bereich des Quellgebietes des Dohmaer Wassers. Durch den Tunnelbau kann es zu einer Zerschneidung der Wasseradern kommen und somit zu einem versiegen des Baches. Ein Einleiten der Tunnelwässer in das Dohmaer Wasser kann infolge der möglichen Hochwasserproblematik in der Ortslage Dohma nicht erfolgen. Dies würde bedeuten, dass ebenfalls erweiterte Rückhaltungen vorzusehen wären. Dafür gibt es weder Hinweise auf die notwendige Flächeninanspruchnahme, noch sind entsprechende Bauwerke beschrieben.

Der Bereich des Überholbahnhofs bei Variante F ist in einem Einschnitt hinter Dohma gelegen. Dieser Einschnitt würde zu einer Störung beim natürlichen Abfließen des Hangwassers führen. Darüber hinaus könnten weitere Quellgebiete in diesem Bereich zerstört werden, was zu einer Vertrocknung unterhalb des Bahnhofseinschnittes führen würde.

Unmittelbare Betroffenheit von Einwohnern im Bereich Tunnelmund

Sowohl bei Variante G als auch Variante F liegen in unmittelbare Nähe (Abstand < 300 m) zum Tunnelmund Wohnhäuser. Bei Variante F wäre ein Einzelhof sogar weniger als 100 Meter entfernt. Dies bedeutet, dass es eine direkte Beeinflussung durch Lärm, Feinstaub, Lichtemission und Erschütterungen gibt und zwar nicht nur im Betriebszustand, sondern auch im erheblichen Maße während der Bauphase. An keiner Stelle der ROV-Unterlagen wird eine

Maßnahme aufgezeigt, wie diese gesundheitsgefährdenden Sachverhalte ausgeschlossen oder auf ein zumutbares Maß reduziert werden können. Entweder, die Variante F wird von weiteren Planungen grundsätzlich ausgeschlossen oder die Unterlagen sind an dieser Stelle detailliert zu ergänzen.

2.4. Zu Band 3 – Teil D

Hier sehen wir die Schwerpunkte bei folgenden Themen:

Lärmimmission

Die zu erwartende Situation wird anhand von Lärmkartierungen sehr ausführlich dargestellt. Das für die Erstellung der Lärmkartierung verantwortliche Unternehmen wurde von der Vorhabenträgerin selbst beauftragt. Die BI fordert in dieser überaus wichtigen Angelegenheit mehr Transparenz im Sinne von Unabhängigkeit. Wir erwarten von der Landesdirektion Sachsen, dass ein zweiter Gutachter in das Verfahren eingebunden wird und vor dem Abschluss des Gutachtens durch die LDS zu einer Aussage kommt. Weiterhin erwarten wir, dass aufgrund der Langfristigkeit des Projekts geprüft wird, ob und in welche Maße zukünftig der Geltungsbereich strengerer Schallimmissionsvorschriften zum Tragen kommen könnten.

Geologie

Die Variante G stellt vermutlich die Variante dar, bei der das Elbtalschiefergebirge an seiner schmalsten Stelle durchfahren wird. Es kann jedoch keinesfalls davon ausgegangen werden, dass bei einem Tunnelvortrieb mittels TBM die Gesteine senkrecht an der Ortsbrust angetroffen werden, da nach den Aussagen zum 3D-Geologiemodell (LfULG, 2015 - Geophysik und 3D-Modellierung im Osterzgebirge Voruntersuchungen zur Neubaustrecke Dresden–Prag), die Schichten mit 60 Grad nach NE einfallen und außerdem stark

verfaltet sind. Damit ist diese Variante vermutlich auch nicht wesentlich einfacher/günstiger als die Volltunnelvarianten, wie in Teil A, Tabelle 3 ausgeführt.

2.5. Fehlende Untersuchungen

Hydrologie / Bodeninanspruchnahme

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurde das auftretende Tunnelwasser bisher nicht betrachtet. Als Tunnelwasser wird Bergwasser bezeichnet, das aus Spalten und wasserführenden Gesteinsschichten in über dem Grundwasserspiegel liegende Tunnel und Stollen eindringt. Je nach Gesteinsarten kann es zu Stoffeinträgen kommen, die gereinigt / gefiltert werden müssen. Dazu sind möglicherweise Wasseraufbereitungsanlagen notwendig. Während der Bauphase wird für Kühlung und Reinigung ebenfalls Frischwasser zugeführt, welches wieder aus dem Tunnel abgeführt werden muss. Auch dieses Wasser muss gereinigt werden. Auftretendes Tunnelwasser sowie Bauwasser tritt bei allen Varianten, also A bis G auf. Das Tunnelwassers der Varianten A – C könnte problemlos auf ehemaligen Gewerbeflächen in Heidenau gereinigt und ggf. einer Wiederverwendung von Gewerbebetrieben zugeführt werden bzw. abfließen. Problematischer sind die Verwendung und der Abfluss von Wasser bei allen anderen Varianten. Ein Abfluss in die Seidewitz sowie in die Gottleuba sollte aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht möglich sein. Neben den bisher nicht betrachteten Tunnelwässern wird es durch Dammbauwerke zu Wasseraufstau kommen. Beispielsweise ist bei der Variante G nahe des Ortsteiles Goes ein 1,3 km langer Damm sowie ein 1 km Einschnitt geplant. Der OT ist keine 300 m entfernt. Selbst der Tunnelmund (mit vorgelagertem Einschnitt) im südlichen Bereich ist in unmittelbarer Nähe geplant, so dass davon auszugehen ist, dass alle anfallenden Wasser vor dem OT aufgefangen werden müssen. Es sind umfangreiche

Wasserrückhaltemaßnahmen notwendig, um den Ort zu schützen. Die dafür notwendigen Flächen sind weder angedacht noch benannt. Weiterhin ist anzumerken, dass im Planfeststellungsbeschluss für den Bau der B 172 a bereits festgestellt wurde, dass bei einem Hochwasser HQ100 (sogenanntes Jahrhunderthochwasser) der Wasserspiegel durch die Bauten für die Umgehungsstraße um ca. 10 cm im Bereich Pirna Am Lindigt/hinterer Postweg steigen wird. Die Gefahren für die Anwohner sind also durch den Bau der B 172a durch weitere Verengung des Seidewitztales vor Zehista bereits gestiegen und werden durch den Bau einer weiteren Brücke noch weiter ansteigen. Hier werden neue Problemgebiete geschaffen. Wir fordern deshalb die Erstellung entsprechender Gutachten, die eine objektive Bewertung der Problematik zulassen.

Fauna / Flora

In unmittelbarer Nähe der geplante Trassenführung G sind viele Tierarten zu finden. Neben nicht unter Schutz stehenden Arten wie Rehe, Dachse, Füchse, Wildschweine, Ringelnatter etc. finden sich jedoch auch Tiere der roten Liste auf dem Galgenberg und auf dem Gelände des „geplanten Überholbahnhofes“. Mäusebussarde und Rotmilane leben bspw. hier. Schwarzstörche wurden ebenfalls bereits gesichtet. Außerdem sind im Dorf Goes verschiedene Fledermausarten in vielen alten Scheunen zu finden. Auch im ehemaligen Ferienhaus Bahretal und im ehemaligen Bahntunnel Großcotta haben diese Tierarten ihr Quartier bezogen. Bei den Varianten F und G wird der Tunnel gekreuzt, das ehemalige Ferienhaus durch die offene Streckenführung nahe Dohma und die Einflugschneise in die Scheunen von Goes durch die Bahntrasse mit Überholbahnhof direkt beeinträchtigt. Des Weiteren wurden in der Nähe der Bahre bei Zuschendorf bereits mehrmals jährlich Eisvögel gesichtet. Diese Vogelart steht ebenso auf der „Roten Liste“ der bedrohten Tierarten Deutschlands/ Sachsens. Im Bereich Zehista und Dohma befinden sich Biberbauten. Die aufgeführten Tiere sind nur beispielhaft erwähnt, bei einer weiterführenden Untersuchung sind sicherlich weitere Tierarten zu finden. Leider

findet sich in den Raumordnungsunterlagen dazu überhaupt keine Untersuchungen, eine objektive Bewertung der Varianten F und G sind damit nicht möglich. Soll die Bahn auch hier, ähnlich wie die Autos auf der Waldschlösschenbrücke Dresden, mit 30 km/h „vorbeirauschen“? Wir verlangen deshalb vor einer Bewertung durch die Raumordnungsbehörde die Erstellung und Auswertung entsprechender Gutachten.

3. Gegenüberstellung der Varianten

Da die BI stets darum bemüht ist, das Projekt zügig voranzubringen, haben wir uns erneut Gedanken gemacht, welche Lösungen unter Berücksichtigung der Bürgerinteressen sinnvollerweise weiterverfolgt werden sollten. Dabei besteht nun erstmalig die hervorragende Möglichkeit, auf ein umfangreiches Datenmaterial zurückgreifen zu können. Dank der an vielen Stellen recht präzise zur Verfügung gestellten Unterlagen ergibt sich die Möglichkeit, Vorteile bestimmter Varianten zu separieren und Nachteile anderer zu eliminieren. Das versetzt uns in die Lage eine „Optimalvariante“ zu generieren. Bei der Methodik folgen wir den von der Vorhabenträgerin selbst gewählten Ansätzen. Das verwendete Zahlenmaterial stammt größtenteils aus den ROV-Unterlagen. Dieser Untersuchungsansatz soll dazu dienen, eine nahezu konfliktfreie Mischvariante zu kreieren und damit den Weg für eine deutlich schnellere Realisierung des Projektes zu ebnen. Es ist ebenfalls sichergestellt, dass die Interessen der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt werden.

Wir erwarten sowohl von der Landesdirektion Sachsen als auch von der Deutschen Bahn, dass man sich diesen Lösungsansatz aktiv unterstützt. Unter Punkt 5 haben wir die technischen Parameter für das neue Konzept dargestellt. Zunächst aber die Herleitung auf Basis folgender Matrix:

3.1. Die wichtigsten Faktoren

Streckenvarianten im ROV

wichtige Faktoren	Maßeinheit	A**	B**	C**	D	E	F	G
Umwelt	offene Streckenführung	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja
	offener Überholbahnhof	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	offene Querung von FFH-Gebieten	nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein
	Lärmverlagerung vom Elbtal in andere bew. Gebiete	nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja
Umwelt	starke Lärmentlastung des Elbtals	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein
	Flächeninanspruchnahme oberirdisch	gering	gering	gering	sehr groß	sehr groß	groß	groß
technisch und betrieblich	maximale Streckenneigung	6,26	6,95	7,15	9,62	9,62	9,62	9,62
	Anzahl der Talbrücken	0	0	0	2	2	3	2
	Tunnellängen gesamt	32.211	30.177	29.650	27.700	27.970	27.670	28.770
	Abstand der Überholbahnhöfe	34.211	32.177	31.650	25.750	26.340	26.040	28.320
	Zielerreichung Prognosebetriebsprogramm	möglich	möglich	möglich	gefährdet*	gefährdet*	gefährdet*	gefährdet*
Risiken	Klagen/Projektverzögerung	gering	gering	gering	höher	höher	höher	höher
	Störungen durch Hochwasser	gering	gering	gering	gering	gering	gering	gering
	Probleme bei der Seidewitzunterquerung	keine	möglich	möglich	keine	keine	keine	keine
	Probleme Risikozone Börnersdorf	nein	nein	möglich	möglich	möglich	möglich	möglich
	Probleme Risikozone Döbra/Petrovice	höher	möglich	möglich	möglich	möglich	möglich	möglich
Resourcen	Berührung von aktivem Bergbau	nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja

* Ziel kann nur über zusätzliche Belastung der Bestandsstrecke erreicht werden

** wie ursprünglich von der BI konzipiert

3.2. Analyse zu den Verkehrsströmen

Für die meisten Entscheidungen im Rahmen des Neubauprojektes ist die Gegenüberstellung des Zugverkehrs vor Inbetriebnahme mit der zu erwartenden Entwicklung nach Inbetriebnahme von entscheidender Bedeutung. So zum Beispiel für die Wirtschaftlichkeit, die Entlastung des oberen Elbtals und die mögliche Verschiebung der Kapazitätsgrenze in Richtung Heidenau.

Um dieses Thema aber umfassend bewerten zu können, ist eine weitere Aussage sehr bedeutsam. Es ist nämlich unter Umständen von entscheidender Bedeutung, wie sich das Grenzlastverhalten der infrage kommenden Triebfahrzeuge in Relation zu den Neigungsverhältnissen darstellt. In den ROV-Unterlagen findet sich zu diesem wesentlichen Punkt nur die völlig unzureichende Bemerkung:

„Belastbare Aussagen hierzu sind jedoch nur in einer Grenzlastsimulation zu ermitteln...“

(Teil B – Seite 49 Punkt 4.2.2.)

Wir möchten darauf verweisen, dass es solche Simulationen bereits gibt. Diese wären durchaus geeignet gewesen, ausreichend Klarheit darüber zu vermitteln, welche entscheidenden Auswirkungen gerade dieser technische Aspekt für die zu erwartenden Verkehrsströme haben wird.

In der folgenden Darstellung hat die BI eine eigene Bewertung vorgenommen. Das Datenmaterial stammt zum Teil aus uns zugänglichen Unterlagen der Deutschen Bahn und aus eigenen Ermittlungen. Es wird deutlich ersichtlich, welche Konsequenzen das in Bezug auf das von der Vorhabenträgerin selbst gestellte Ziel

„Entlastung des Elbtals“

haben kann. Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass die Zugzahlen nach Inbetriebnahme weiter steigen werden.

Verkehrstromanalyse Elbtal

Züge pro Tag

	Oberes Elbtal	NBS	Heidenau
Nach Inbetriebnahme der NBS	231	63	384
Heute	111	183	384

Nach Inbetriebnahme
der NBS

- - - 9,6 %
Variante mit teilw. offener Strecke (D-G)
- - - 6,2 bis 7,1 %
Volltunnelvarianten der BI (A-C)

Heidenau

Heute

Nach unserer Auffassung werden den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Trägern öffentlicher Belange, insbesondere den Kommunen entlang des oberen Elbtals, die Pirnaer Altstadt eingeschlossen, wichtige Informationen vorenthalten. Das Fehlen dieser Daten macht eine Bewertung der tatsächlichen Betroffenheit nicht möglich. Wir fordern die Landesdirektion Sachsen deshalb dringend auf, diese Informationen von der DB Netz AG nachzufordern und den Belangträgern sowie der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu geben.

3.3. Erste Schlussfolgerungen

Die BI leitet aus den von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten Unterlagen folgendes ab:

- **Die eingereichten Unterlagen sind an wesentlichen Punkten unvollständig und fehlerhaft. Sie müssen deshalb überarbeitet, ergänzt und danach erneut veröffentlicht werden. Erst dann ist nach unserer Auffassung zum einen die LDS in die Lage versetzt, ein ausgewogenes Gutachten zu erstellen, andererseits können danach die Belangträger eine Stellungnahme liefern, die im Rahmen ihre Zuständigkeiten notwendig und ausgewogen ist.**
- **Die Varianten A bis C unterscheiden sich in erheblicher Weise von den eingereichten Detailplanungen der Bürgerinitiative. Das ist jedoch ohne Wissen der BI geschehen. Wir sehen dies als einen Ausdruck des mangelnden Willens der Deutschen Bahn an, Bürgerbeteiligung in einem angemessenen Maß zu ermöglichen. Die Bürgerinitiative sieht sich als Interessenvertreter der Bürgerinnen und Bürger in den potentiell betroffenen Gebieten. Die große Anzahl der Stellungnahmen und Einwendungen sprechen in diesem Zusammenhang eine deutliche Sprache. Wir fordern, dass die Vorhabenträgerin alle potentiellen k.o.-**

Kriterien bei den Varianten A bis C eliminiert und im Wesentlichen die ursprünglichen Details der BI übernimmt.

- **An vielen Stellen sind Bewertungen vorgenommen worden, die der Raumordnungsbehörde eine Entscheidungstendenz vermitteln soll. Darauf muss im Sinne eines unabhängigen Gutachtens verzichtet werden.**

3.4. Ableitungen für die BI-Konzeption

Die Bürgerinitiative hat versucht, Ideen und konkrete Vorschläge bis hin zu sehr vertiefenden Details in das Raumordnungsverfahren einzubringen. Schon frühzeitig hatten wir die DB Netz AG um wichtige Parameter und Daten gebeten, damit die Varianten der BI so gut wie nötig abgebildet werden können. Leider wurde uns der Zugang zu einigen wesentlichen Informationen nicht gewährt. Nachdem wir die Unterlagen zum ROV erhalten haben, sind einige Details wesentlich klarer und wir verfügen an vielen Stellen über eine recht gute Arbeitsgrundlage. Mit der gründlichen Auswertung der Unterlagen, hat sich der Blickwinkel auf einige Aspekte verändert. Mit Hilfe der von uns entwickelten Matrix in Punkt 3.1. ist es möglich, die Zusammenhänge transparent zu machen. Sie basiert auf den von der Vorhabenträgerin mit den ROV-Unterlagen gelieferten Daten und Fakten. Wir sind also erstmals in der Lage, einen umfassenden übergeordneten Vergleich aller Varianten vorzunehmen. Daraus haben wir folgende Schwerpunkte für das weitere Vorgehen abgeleitet.

- **Probleme erkennen, bewerten und eliminieren**
- **Vorteile bündeln**
- **Konzepte weiterentwickeln**
- **Lösungen erarbeiten, mit der alle gut leben können**
- **Bürgerinteressen noch stärker in den Fokus stellen**
- **Nur so genau wie nötig planen und Ressourcen sparen**

Zunächst möchten wir die Probleme identifizieren und nehmen dazu die Matrix (siehe 3.1.) zu Hilfe. Schon beim groben Hinschauen wird deutlich, dass die Variante A die geringsten Widerstände beinhaltet. Aber sie ist nicht problemfrei und muss deshalb an in einigen Punkten überarbeitet werden. Deshalb versuchen wir, die Vorteile anderer Varianten auf die Variante A zu übertragen und zwar in dem Maß, wie es erforderlich und möglich ist. Damit soll eine Variante entstehen, welche nach den raumordnerischen Gesichtspunkten optimalen Voraussetzungen für eine Realisierung bietet.

Keine andere Streckenführung wird die Anforderungen und Ziele für eine Neubaustrecke besser erfüllen. Sie wird sich deshalb als alternativlos darstellen und muss bei den weiteren Planungen so vertieft werden, dass eine Realisierung ohne Umwege vorgenommen werden kann.

Außerdem ist davon auszugehen, dass diese Variante die höchste Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern ebenso wie bei den Belangträgern hervorrufen wird.

Aus Veröffentlichungen und persönlichen Gesprächen wissen wir, dass es bereits jetzt eine große Allianz gibt, die einen Volltunnel fordert. Deshalb erscheint es um so wichtiger, schon frühzeitig mit der Entwicklung einer solchen Streckenführung zu beginnen.

Wichtige Ressourcen wie Zeit und Geld würden eingespart.

Es sind genau vier Punkte, welche näher untersucht werden müssen. Diese sind farblich deutlich hervorgehoben.

In der Matrix sieht das dann folgendermaßen aus:

Streckenvarianten im ROV

wichtige Faktoren	Maß- einheit	A**	B**	C**	D	E	F	G	
offene Streckenführung offener Überholbahnhof		nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	
		ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
Umwelt offene Querung von FFH-Gebieten Lärmverlagerung vom Elbtal in andere bew. Gebiete starke Lärmentlastung des Elbtals Flächenanspruchnahme oberirdisch		nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein	
		nein	nein	nein	ja	ja	ja	ja	
		ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein
		gering	gering	gering	sehr groß	sehr groß	groß	groß	groß
technisch und betrieblich	%	6,26	6,95	7,15	9,62	9,62	9,62	9,62	
		0	0	0	2	2	3	2	
	32.211	30.177	29.650	27.700	27.970	27.670	28.770	28.770	
	34.211	32.177	31.650	25.750	26.340	26.040	28.320	28.320	
Zielerreichung Prognosebetriebsprogramm		möglich	möglich	möglich	gefährdet*	gefährdet*	gefährdet*	gefährdet*	
Risiken Klagen/Projektverzögerung Störungen durch Hochwasser Probleme bei der Seidewitzunterquerung Probleme Risikozone Börnersdorf Probleme Risikozone Döbra/Petrovice		gering	gering	gering	höher	höher	höher	höher	
		gering	gering	gering	gering	gering	gering	gering	
		keine	möglich	möglich	keine	keine	keine	keine	
		nein	nein	möglich	möglich	möglich	möglich	möglich	
höher	möglich	möglich	möglich	möglich	möglich	möglich	möglich		
Berührung von aktivem Bergbau		nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja	

* Ziel kann nur über zusätzliche Belastung der Bestandsstrecke erreicht werden

** wie ursprünglich von der BI konzipiert

Nun zu den vier Problemfelder, die genauer untersucht werden müssen.

1. Offener Überholbahnhof

Dieses Problem besteht bei allen Varianten. Es gibt aber für die Volltunnelvarianten eine Lösung.

Die Bürgerinitiative schlägt eine Variante vor, die eine komplette Umbauung des Überholbahnhofes vorsieht. Das infrage kommende Areal bietet sich dafür hervorragend an. Unter Ausnutzung natürlicher topografischer Gegebenheiten und durch entsprechende bauliche Maßnahmen würde eine Überholmöglichkeit geschaffen, die komplett umbaut und von außen problemlos zugänglich wäre. Der Baukörper würde zudem einen perfekten Schallschutz bieten. Für Wartungsarbeiten und im Havariefall wäre er auch ohne Neigung schnell befahrbar.

So eine Variante schlagen wir für den Überholbahnhof in Heidenau vor. Wie diese Lösung im Detail aussieht, stellen wir unter 5.7. dar. Sie muss bei den weiteren Planungsstufen näher untersucht und vertieft werden.

Auf jeden Fall muss das kleine, schützenswerte Gebiet direkt über der Neubautrasse und kurz nach dem Verlassen (ca. 470 Meter südlich) der DB Strecke 6240 bei Streckenkilometer 48,18 Beachtung finden. Das BI-Konzept sieht an dieser Stelle einen 200 Meter langen Abschnitt vor, der sich außerhalb aller Weichenstraßen befindet und im NÖT-Verfahren hergestellt werden muss. Hier werden möglicherweise zwei zweigleisige Röhren entstehen, damit an dieser Stelle auf eine offene Bauweise verzichtet werden kann.

Die anderen beiden Abschnitte, vor und nach diesen kurzen zweigleisigen Röhren, können in offener Bauweise entstehen. Wie man diese Abschnitte später am sinnvollsten schließt, muss noch untersucht werden. Es gibt mehrere Varianten. Zum Beispiel in Form eines „überdachten Lichthofes“ oder die Abschnitte werden durch

Kastenbauwerke geschlossen, um eine spätere Renaturierung zu ermöglichen. Technisch ist dieser Abschnitt sicher etwas anspruchsvoller, aber auf jeden Fall machbar.

Als Alternative bleibt noch die Möglichkeit, den zweiten Teil mit den dazu gehörenden Weichenstraßen in den Einschnitt zu legen und den Beginn zu umbauen. Praktisch eine Kombination aus der ursprünglichen Variante der BI und dem neuen Vorschlag, auch das natürlich kreuzungsfrei. Das Ziel, den Überholbahnhof aus Sicht des Lärms nahezu immissionsfrei zu gestalten, kann auch hier erreicht werden. Dazu muss es in den weiteren Planungsphasen nähere Untersuchungen und eine Gegenüberstellung geben.

2. Tunnellänge gesamt

Die Variante A hat neben vielen Vorteilen jedoch einen längeren Tunnel. Die dadurch zu erwartenden höheren Kosten werden aber zu großen Teilen dadurch kompensiert, dass aufwendige Brücken und Rampenbauwerke ebenso wie tiefe Einschnitte entfallen würden. Außerdem trägt der geringere Grunderwerb ebenfalls zur Kostenentlastung bei.

Trotzdem haben wir die Linienführung hinsichtlich der Tunnellänge noch einmal untersucht und optimiert.

In der Abbildung im Punkt 5.4. sind die Details dazu dargestellt.

3. Abstand der Überholbahnhöfe

Da der Abstand der Überholbahnhöfe vor und nach dem Tunnel von großer Bedeutung für die Erfüllung des Prognosebetriebsprogramms ist, sollte dieser nur so groß sein, dass dieses Ziel auf jeden Fall erreicht werden kann.

Wir streben deshalb in diesem Punkt Optimierungen an. Auf keinen Fall kann der Überholmöglichkeit bereits im Bahnhof Heidenau geplant werden. Das würde den Abstand der Überholbahnhöfe um ca. 3 km vergrößern.

Außerdem sollen die Belastungen für die Stadt Heidenau nicht größer als unbedingt erforderlich sein. Eine Überholmöglichkeit im Bahnhof Heidenau (Abzweig nach Altenberg) würde zu erheblicher Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich führen.

4. Risikozone Döbra/Petrovice

Alle 7 Varianten durchfahren diese Risikozone. Bei der Variante A ist der Winkel mit dem der Streckenverlauf in die Störzone eintaucht möglicherweise ungünstiger als bei den Varianten B bis G.

Wir verändern deshalb die Linienführung in diesem Bereich so, dass dieses potentielle Problem verringert wird und nur noch im selben Umfang wie bei allen anderen Varianten besteht.

4. weiteres Vorgehen aus Sicht der Bürgerinitiative

Die Aufgabe besteht nun darin, eine optimale Linienführung innerhalb des im ROV abgesteckten Volltunnelkorridors zu entwickeln. Die Optimierungskriterien sind unter Punkt 3.4. identifiziert worden. Die BI wird allerdings nicht so detailliert wie bei der Erarbeitung der Unterlagen für die drei bekannten Varianten vorgehen, sondern vielmehr die grundlegenden Ideen für die danach folgende Detailplanung liefern. Für diese vertieften Planungen ist die Vorhabenträgerin zuständig.

4.1. Grundsätzliche Vorgehensweise

Damit die Zielstellung erreicht werden kann, müssen alle wichtigen Einflussgrößen beschrieben werden.

Das sind im Überblick

- **die Planungsprämissen,**
- **der Beginn der Ausbindung,**
- **die Lage des Überholbahnhofes,**
- **die Lage der Nordportale für den Basistunnel,**
- **die Linienführung,**
- **das Höhenprofil zur Linienführung,**
- **die Neigungsverhältnisse,**
- **die Lage des Scheitelpunktes,**
- **die Lage des Rettungstunnels und**
- **der Übergangspunkt an der Grenze zur Tschechischen Republik.**

4.2. Verbale Erläuterungen

Für die Lage des Überholbahnhofes in Heidenau, im Industrieareal nahe des Haltepunktes Großsedlitz, sprechen mehrere Faktoren. Im Vergleich zu allen anderen Standorten erzeugt er auf jeden Fall die geringste Betroffenheit. Deshalb ist diese Lage alternativlos.

Die Unterscheidung des Beginns der NBS und die Lage des Überholbahnhofes in zwei unterschiedliche Varianten hängt von der Frage ab, ob es besser ist niveaugleich oder mit einer Rampe vor dem Tunnel in Heidenau auszubinden. Dies wiederum wirft die Frage auf, ob man die Bestandsstrecke mittels Überwerfungsbauwerk über die Neubaustrecke führen sollte oder umgekehrt. Um diese Fragen hinreichend beantworten zu können, bedarf es eingehender Untersuchungen und Vergleiche.

Bei der Linienführung besteht kein Zweifel, dass die Variante A nach raumordnerischen Gesichtspunkten die geringsten Widerstände bietet. Bei geringfügigen Anpassungen, so wie die BI es beabsichtigt, werden Raumwiderstände im Prinzip restlos vermieden.

Die Streckenneigung soll so gering wie möglich sein, aber auf deutscher Seite im Tunnel mindestens 3 ‰ betragen. Angestrebt wird eine maximale Steigung von etwa 7 ‰. Deshalb wird u. a. der Scheitelpunkt im Tunnel sowohl in seiner horizontalen als auch vertikalen Lage optimiert.

Der Rettungstunnel sollte nahe der Autobahnabfahrt Bad Gottleuba an einer topografisch günstigen Stelle vorgesehen werden. Die Streckenneigung im Bereich des Rettungstunnels sollte so gering wie möglich ausfallen. Der Übergangspunkt nach Tschechien wird insbesondere von der Linienführung im Bereich der geologischen Risikozonen und dem weiteren Streckenverlauf auf tschechischer Seite bestimmt.

In den nun folgenden Grafiken versuchen wir unsere Ideen so anschaulich wie möglich darzustellen. Die Details dazu werden wir bei weiteren Arbeitstreffen mit der Projektgruppe Eisenbahn-NBS Dresden – Prag erläutern.

5. Die neue BI-Konzeption (Optimalvariante)

5.1. Planungsprämissen

Grundsätzlich

- Optimale Raumverträglichkeit
- Streckenführung innerhalb der im ROV festgelegten Korridore
- Keine offene Streckenführung
- Überholbahnhof nicht in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten

- Entlastung des Elbtals
- Kreuzungsfreie Ausbindung in Heidenau
- Überholbahnhof direkt vor dem Basistunnel
- Geringstmögliche Belastungen in der Bauphase
- Verzicht auf komplizierte und teure Brückenbauwerke
- Keine Berührungen mit aktivem Bergbau
- Beachtung von geologischen Risikozonen

Technisch

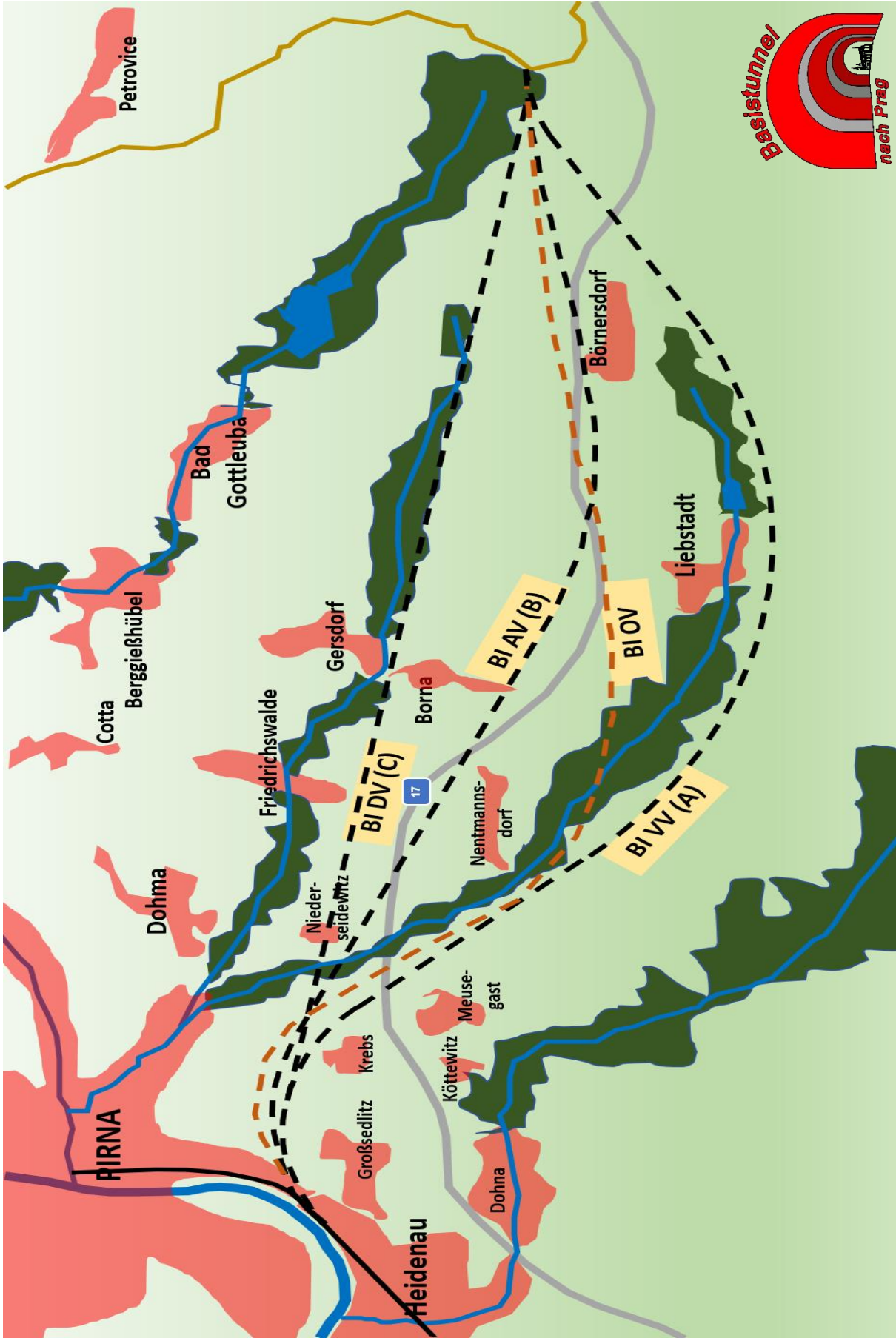
- Maximale Längsneigung der Strecke 7,4 ‰
- Das Mindestlängsgefälle im Tunnel beträgt 3,0 ‰
- Vor und nach dem Überholbahnhof darf die Streckenneigung auf einer Länge von 1 km den Wert von 7 ‰ nicht überschreiten
- Der Überholbahnhof darf maximal 2,5 ‰ geneigt sein
- Maximalgeschwindigkeit 230 km/h im SPVF und 120 km/h im SGV
- Kleinster Bogenradius für die Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h beträgt 1.630 m
- Überhöhungsfehlbetrag $u_f = 130$ mm
- Oberbauart „feste Fahrbahn“ zur Optimierung der Radien mit größeren Überhöhungen
- Überholbahnhof hat eine Ausdehnung von mindestens 1.035 m in der Geraden und 1.100 m im Bogen
- Die Grenzlast für Güterzüge beträgt 2.200 t bei einer maximalen Zuglänge von 740 m
- Gleiswechseleinrichtungen vor und nach dem Überholbahnhof
- Heißläufer- und Festbremsortungsanlagen vor der Ausbindung Heidenau, damit schadhafte Züge in Richtung Pirna (ITL) selektiert werden können

Grafiken zur neuen BI-Konzeption

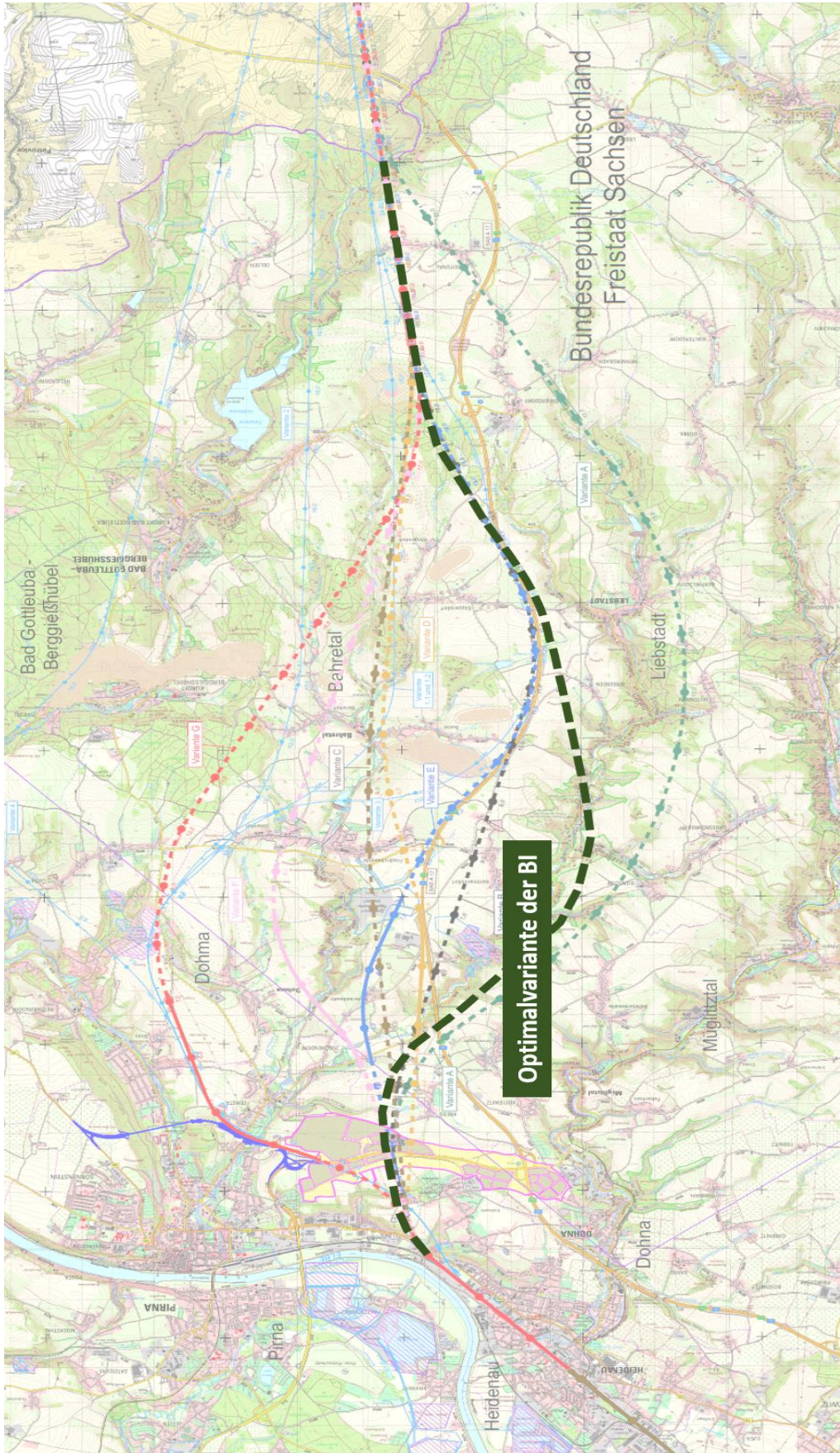
Die nun folgenden Grafiken sollen einen Überblick darüber verschaffen,

- welchen Streckenverlauf die Optimalvariante hat,
- wie sich die Optimalvariante in Relation zu den anderen Streckenführungen darstellt,
- welche Gesamtlänge die Strecke hat und wie lang der Basistunnel sein wird,
- an welcher Stelle der Basistunnel beginnt,
- wie das Höhenprofil entlang der Strecke aussieht,
- welches Krümmungsband die NBS hat
- wie die Kreuzung zwischen S 172 und NBS aussehen könnte,
- wo und wie die Ausbindung in Heidenau erfolgt,
- in welcher Lage sich der verdeckte Überholbahnhof befindet,
- welches Höhenprofil der verdeckte Überholbahnhof hat,
- wie der verdeckte Überholbahnhof realisiert werden soll,
- wo die Weichen für den Gleiswechsel vorgesehen sind,
- wo sich der Rettungstunnel befindet,
- welche Neigungsverhältnisse geplant sind und
- wo der Übergang nach Tschechien sein soll.

5.2. Streckenverlauf aller BI-Varianten im Vergleich



5.3. Streckenverlauf der BI-Optimalvariante



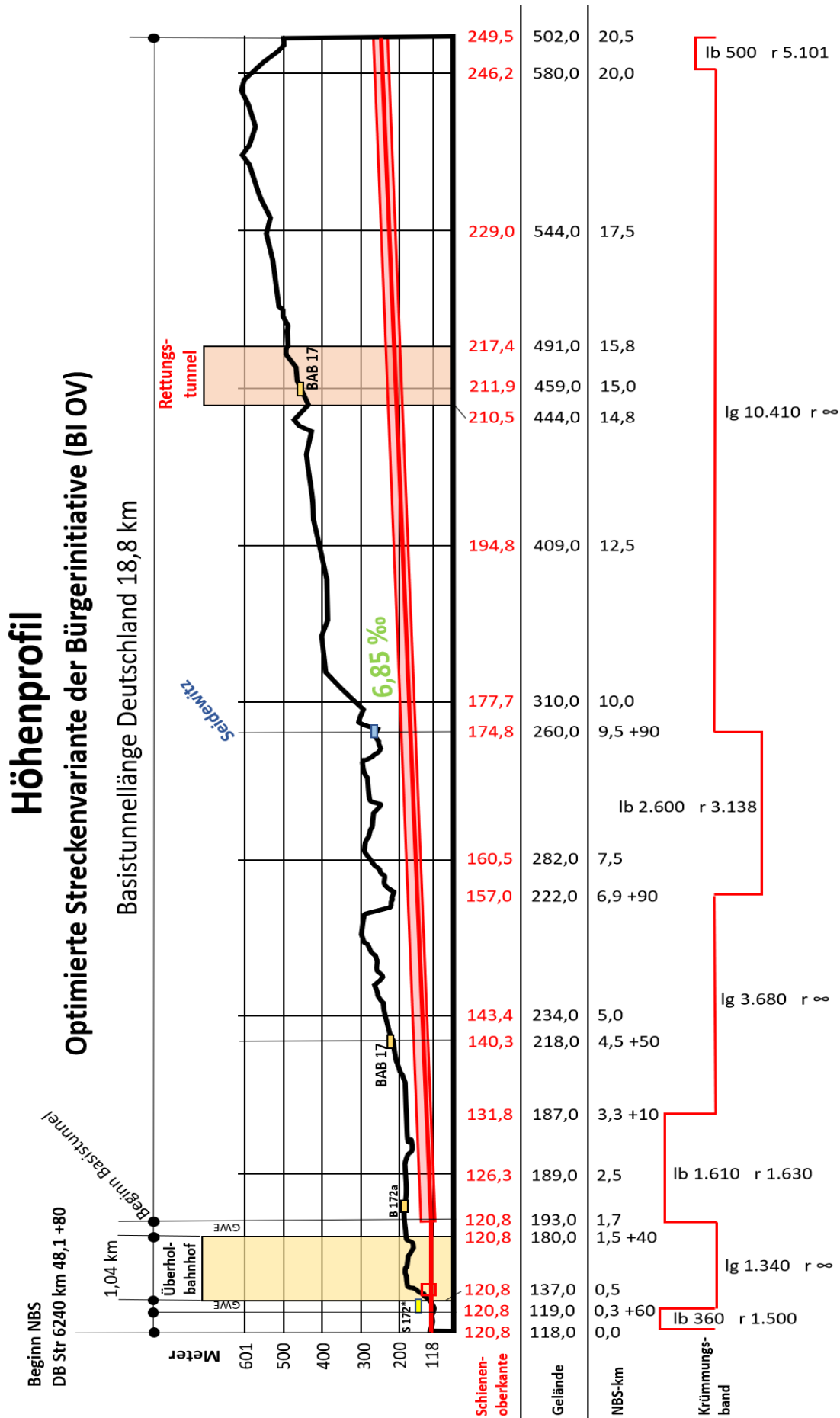
Quelle Hintergrundkarte: **DB NETZE**

ROV NBS Dresden – Prag

Teil B.1

Topografische Übersichtskarte
der Varianten A bis G

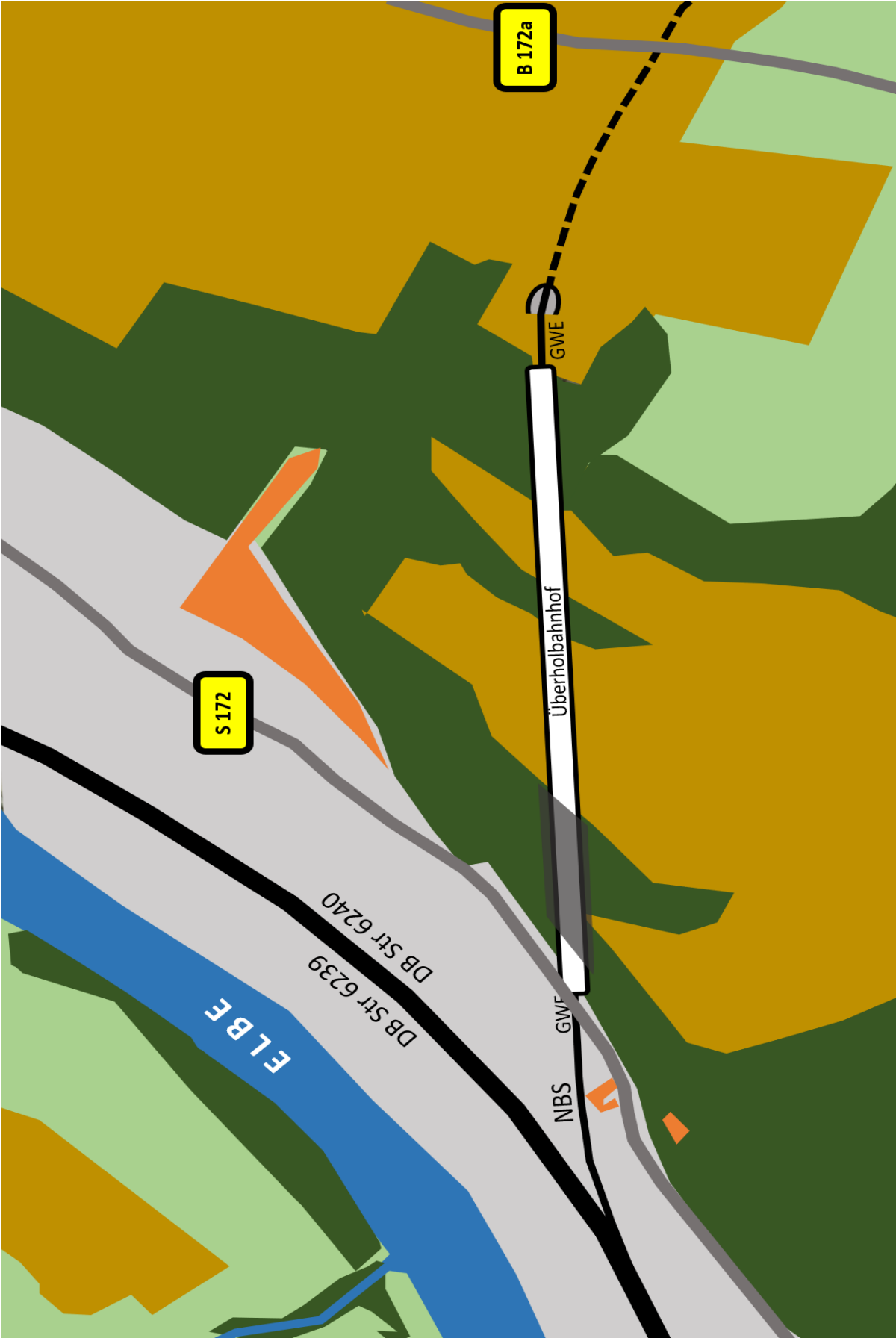
5.4. Höhenprofil zum Streckenverlauf



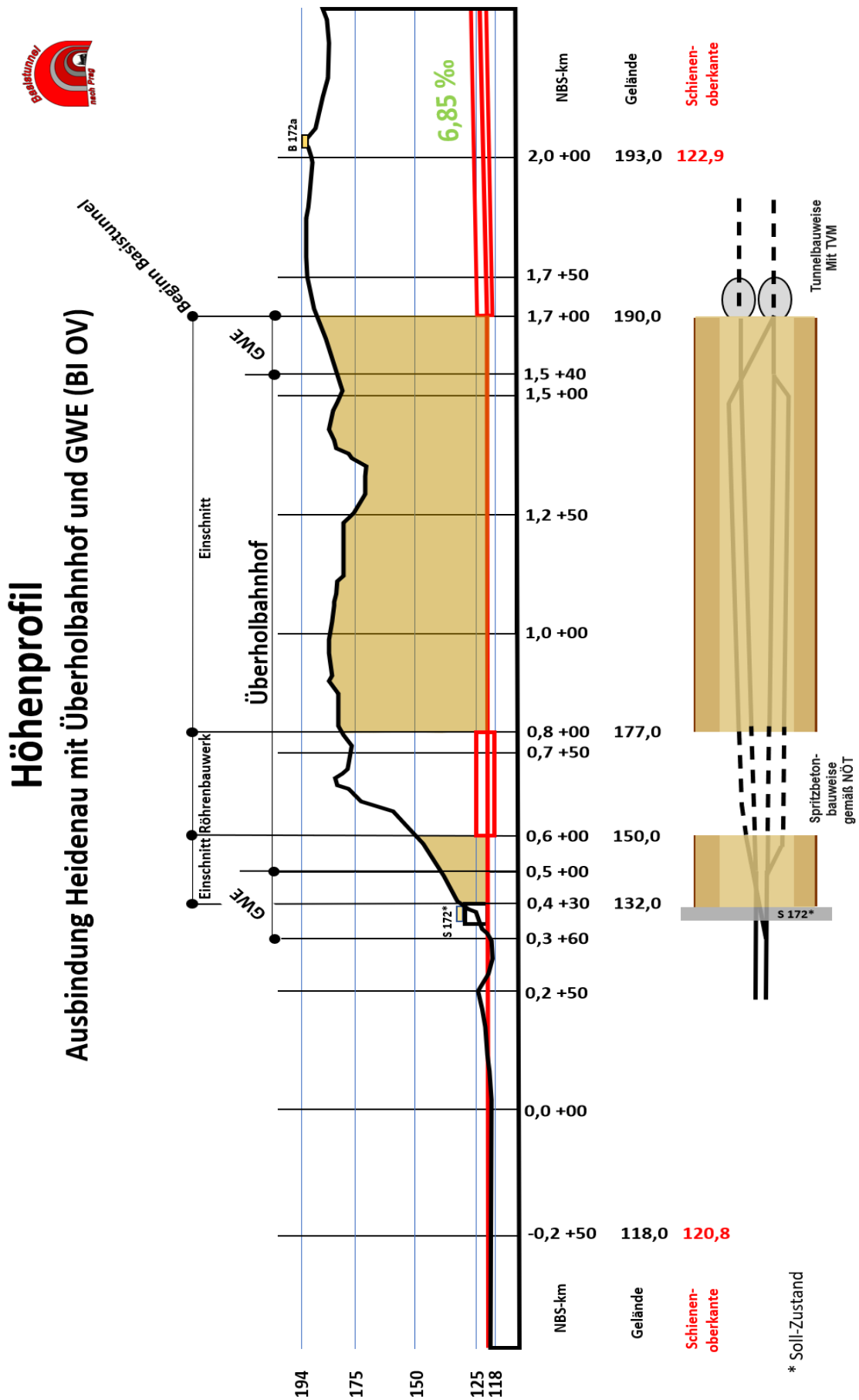
5.5. Ausbindung Heidenau



5.6. Lage des verdeckten Überholbahnhofs

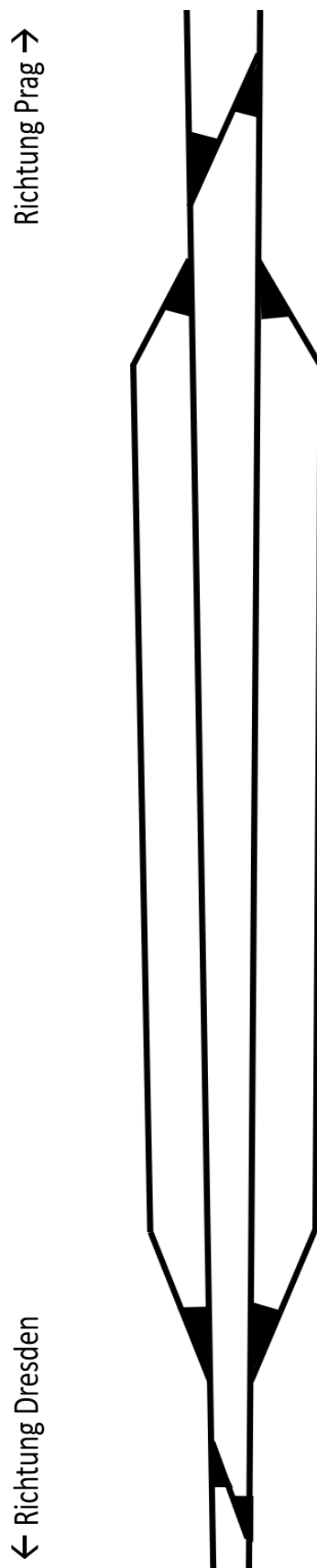


5.7. Höhenprofil Ausbindung und verdeckter Überholbahnhof



5.8. Gleisplan Überholbahnhof und GWE

Gleisplan Überholbahnhof und GWE



5.9. Vorteile der BI-Optimalvariante

- Streckenführung optimiert
- Gesamtstrecke verkürzt
- Tunnel verkürzt
- Abstand der Überholbahnhöfe verringert
- Keine Berührung von aktivem Bergbau entlang der Strecke
- Umfahrung der geologischen Risikozone Börnersdorf
- Eintauchwinkel Geologie Döbra/Petrovice verbessert
- Geringe Streckenneigung (nur 6,85 ‰)
- Geringes Überschwemmungsrisiko
- Kein Überholbahnhof in Heidenau „Nord“
- Keine baulichen Eingriffe im Innenstadtbereich Heidenau
- Keine Brückenvergrößerungen an der Bestandsstrecke
- Überholbahnhof ohne zusätzliche oberirdische Flächeninanspruchnahme
- Ausbindung mit minimalem Flächenbedarf (nur ca. 5.000 m²)
- Betroffen ist ausschließlich ein kleiner Teil des Gewerbegebietes
- Keine zusätzliche Lärmbelastung durch den Überholbahnhof
- Keine hohen Rampen für die Neubaustrecke, wie bei den Varianten D bis G
- Keine Trogbauweise entlang der Bestandsstrecke
- Unterquerung der S 172 ohne Veränderung der Linienführung und Höhenlage der Straße
- Auch schwere Güterzüge können den Tunnel befahren, Lärmentlastung für das Elbtal

6. Forderungen an LDS und Vorhabenträgerin

Die DB Netz AG muss erkennen, dass sich im Raumordnungsverfahren der Prozess einer demokratischen Willensbildung und Mitbestimmung etabliert hat. Breite Teile der potentiell betroffenen Bürgerinnen und Bürger haben sich den Ideen der Bürgerinitiative angeschlossen und fordern die

Realisierung einer Volltunnelvariante.

Die BI selbst legt erneut ein Konzept vor, das in seinen Grundzügen die Vorteile mehrerer ins ROV eingebrachter Varianten auf sich vereint.

Die DB Netz AG wird aufgefordert, nun eine konstruktive Zusammenarbeit mit der Bürgerinitiative zu beginnen.

Von der Landesdirektion Sachsen erwarten wir, dass sie eine Entscheidung für die Bürger trifft und das starke Votum für eine Volltunnelvariante bei ihrem Gutachten berücksichtigt.

Die weiteren Planungen müssen unter Berücksichtigung der Bürgerinteressen vorgenommen werden. Die BI sieht sich als Interessenvertreter der potentiell Betroffenen und hat dafür ein klares Mandat erhalten.

Ziel:

„Eine Lösung finden, mit der am Ende alle gut leben können.“

Dieser Satz stammt sinngemäß vom Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen nach einer Präsentation durch die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ im März 2019.

Die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ hat in den zurückliegenden Gesprächen mit der Deutschen Bahn und der Landesdirektion Sachsen bereits mehrfach vorgeschlagen, zwischen der Vorhabenträgerin und der Bürgerinitiative eine

Entwicklungspartnerschaft

zu vereinbaren. Diese könnte eine Win-Win-Situation erzeugen und damit schneller zum gemeinsamen Ziel einer von allen akzeptierten Variante für das so wichtige Eisenbahn-Neubauprojekt Dresden – Prag führen.

Wir hoffen nun, dass es auf der Basis einer engen Zusammenarbeit aller am Projekt beteiligten Belangträger zu einem guten Ergebnis kommen wird und stehen gern für weitere Gespräche zur Verfügung.

Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“

Der Arbeitsvorstand



Steffen Spittler

Hendrik Oltersdorf

Ines Nemec

Annette Nötzel

Sylvia Lange