



Stadt Heidenau • Dresdner Str. 47 • 01809 Heidenau

Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Ihr Schreiben vom: 17.12.2019
Ihre Zeichen: DD34-2417/751/4

Amt, Abteilung: Bauamt
Bearbeiter: Herr Mandl
Zimmer: 102, Rathaus Nordstr. 27
Durchwahl: (03529) 571-460
Fax-Nummer: (03529) 571-11-460
eMail: andreas.mandl@heidenau.de

Meine Zeichen: 60.18
Datum: 27.03.2020

Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente

Beteiligung zum Raumordnungsverfahren für das Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke (NBS) Dresden - Prag, Abschnitt Sachsen, Dresden - Staatsgrenze (Ústí nad Labem) hier: Stellungnahme der Stadt Heidenau

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Zimmer,

im Rahmen des o.g. Raumordnungsverfahrens hat die Landesdirektion Sachsen mit Schreiben vom 17.12.2019 die Stadt Heidenau gemäß § 15 Abs. 3 Satz 1 Raumordnungsgesetz (ROG) beteiligt und zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 06.03.2020 gebeten. Die Stadt Heidenau bedankt sich bei dieser Gelegenheit für die Fristverlängerung zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 31.03.2020. Nach Sichtung und Prüfung der Unterlagen des Raumordnungsverfahrens gibt die Stadt Heidenau im Zuge ihrer zu vertretenden Belange hiermit folgende Stellungnahme ab:

A Stellungnahme des Bauamtes, Sachgebiet Stadtplanung

Die Stadt Heidenau begrüßt prinzipiell das Vorhaben der Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, welches u.a. zur Entlastung des Schienenverkehrs auf der stark ausgelasteten Eisenbahn-Bestandsstrecke 6240 (Schöna - Dresden) und somit eine Reduzierung der Lärmbelastung der Einwohner im oberen Elbtal erwarten lässt.

Die Stadt Heidenau fordert, dass das o.g. Vorhaben dabei jedoch gleichzeitig nicht dazu führen darf, den betroffenen Siedlungsbereich der Stadt Heidenau wiederum einer zunehmenden Verlärmung auszusetzen. Das Neubauvorhaben darf nicht zu Lasten der in der Stadt Heidenau lebenden und arbeitenden Menschen fallen.

Die Stadt Heidenau sieht variantenunabhängig durch die, mit der Umsetzung des Vorhabens der NBS Dresden - Prag verbundene und erzielte Erhöhung der Anzahl der Zugfahrten, mit der vorgesehenen Steigerung der Streckenhöchstgeschwindigkeiten des durchfahrenden Schienenverkehrs, mit weiteren negativen Einflüssen auf die Bevölkerung der Stadt Heidenau verbunden.

Stadt Heidenau
Dresdner Str. 47
01809 Heidenau

Tel.: (03529) 571-0
Fax: (03529) 571-199
Internet: www.heidenau.de

Öffnungszeiten: Mo 8:30-12:00 u. 13:00-15:30 Uhr
(Mi. geschlossen) Di + Do 8:30-12:00 u. 13:00-18:00 Uhr
Fr 8:30-12:00 Uhr

Bankverbindung
IBAN: DE30 8505 0300 3000 0162 43
BIC: OSDDDE81XXX
Gläubiger ID: DE90HDN00000340274



Europäische Union
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung
Europäischer
Sozialfonds

Europa fördert Sachsen.



EUROPEAN
ENERGY
AWARD

Unter Betrachtung aller Varianten zur Streckenführung, fallen insbesondere die Varianten A bis C (Volltunnelvarianten) mit Portal des Erzgebirgs-Basistunnels in Heidenau-Großsedlitz, der Stadt Heidenau im erheblichsten Maße zu Lasten. In allen drei Volltunnelvarianten (A bis C) ist die Anordnung eines Überholbahnhofs für die NBS Dresden - Prag mitten im Siedlungsgebiet der Stadt Heidenau konzipiert. Die Stadt Heidenau gibt zu bedenken, dass dies zum bisher verkehrenden Personen- und Güterverkehr eine zusätzliche, erhöhte Lärmbelastung für die Stadt Heidenau zur Folge hat, insbesondere durch abbremsenden und anfahrenden Schienenverkehr im Bereich des konzipierten Überholbahnhofs in Heidenau-Nord.

Gemäß den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens ist der Überholbahnhof im Bereich des Bahnhofs Heidenau-Nord vorgesehen. Für die Stadt Heidenau ist ein damit verbundener Ausbau der Bestandsstrecken jedoch nicht eindeutig abgrenzbar, insbesondere hinsichtlich infrastruktureller/ technischer als auch flächenbezogener Bedarfe. Gemäß den Unterlagen soll die Länge des Überholbahnhofs ca. 1.030 m betragen. In Kenntnis dessen resultieren bei der Anordnung eines Überholbahnhofs in der Stadt Heidenau in den Varianten A bis C u.a.

- a) stärkere Flächeneingriffe und -inanspruchnahme von Siedlungsflächen beidseitig der bestehenden Bahnanlage zu Lasten der Stadt Heidenau und eine damit einhergehende stärkere räumliche Zerschneidung der Stadt Heidenau durch die Ausdehnung der Bahntrasse sowie
- b) eine prognostisch belegte stärkere Lärmbelastung durch Schienenverkehr für die Einwohner der Stadt Heidenau (vgl. Teil D.2 Schalltechnische Untersuchung 2019: Krebs und Kiefer, Seite 22 ff.),

als in den Varianten D bis G.

Ergänzend zu Punkt b) ist in Gegenüberstellung aller vorliegenden Varianten entscheidendes Gewicht dem Erhalt und der gesünderen Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen beizumessen. So zeigen die Unterlagen der schalltechnischen Untersuchung zum Raumordnungsverfahren (vgl. ebd.: Seite 25 ff.) unter Einbezug aktiver Lärmschutzmaßnahmen, dass in den Varianten A bis C im Gesamtgebiet insgesamt deutlich mehr Menschen einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für Lärmimmissionen ausgesetzt sind, als in den Varianten D bis G. Gemäß den Abschätzungen der schalltechnischen Untersuchung (vgl. ebd.) sind unter Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in den Varianten A bis C je Variante ca. 1.148 Einwohner von Immissionsgrenzwertüberschreitungen (im Nachtzeitraum 22:00 - 06:00 Uhr; in 6,3 m über Geländehöhe = 1. OG) betroffen. Im Vergleich dazu sind in Variante D und F ca. 788 weniger Einwohner (sprich ca. 69 % weniger), in Variante E ca. 756 weniger Einwohner (sprich ca. 66 % weniger) und in Variante G ca. 836 weniger Einwohner (sprich ca. 73 % weniger) betroffen.

Aus Sicht der Stadt Heidenau bestehen gegenüber den Volltunnelvarianten A bis C die größten Bedenken für die Stadt Heidenau und ihre Einwohner. Die Stadt Heidenau spricht sich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens deshalb gegen die Streckenvarianten A bis C, ergo den im Siedlungsgebiet der Stadt Heidenau konzipierten Überholbahnhof aus.

Die Stadt Heidenau fordert als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens, die Wahl einer Vorzugsvariante zur Streckenführung der NBS Dresden - Prag, bei der die geringste Lärmbelastung durch Verkehrsgeräusche für die Stadt Heidenau sichergestellt ist und bei der weitere räumliche Zerschneidungseffekte und Ortsbildbeeinträchtigungen sowie entsprechende Flächeneingriffe minimiert werden.

Die Abwägung der Varianten hat unter Berücksichtigung, Wahrung und Schaffung gesunder Lebens- und Arbeitsverhältnisse für die Heidenauer Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu erfolgen. Ist die Wahl einer solchen Vorzugsvariante als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens unter sachgerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange dennoch zu Lasten der Stadt Heidenau nicht möglich bzw. ein Überholbahnhof in Heidenau unverzichtbar, so ist sicherzustellen, dass

- a) die von diesem Vorhaben ausgehenden Lärmbelastungen grundsätzlich nach dem Stand der Technik vermieden bzw. minimiert werden, auch über der Regelung durch § 41 Absatz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hinaus, und
- b) die von diesem Vorhaben ausgehenden räumlichen Zerschneidungseffekte und Ortsbildbeeinträchtigungen vermieden bzw. minimiert werden. In Falle des Baus eines Überholbahnhofs im Heidenauer Siedlungsgebiet, fordert die Stadt Heidenau hiermit nachdrücklich eine Konzipierung eines Überbaus der Bahnanlagen an. Um die damit verbundenen Zerschneidungseffekte zu minimieren oder gar als ein Element mit Verbindungswirkung zu erzeugen, regt die Stadt Heidenau hiermit weiterhin an, den Überbau der Bahnanlagen als parkähnliche Grünanlage mit mehreren Querungsmöglichkeiten anzulegen. Hierbei könnte die Bahnanlage in Form eines Trogbaus in Länge des Überholbahnhofes eingefasst werden und ein parkähnlicher Überbau erfolgen (siehe beispielhafte Anlage).

Unabhängig der Wahl einer Vorzugsvariante sind für das Vorhaben grundsätzlich aktive Schallschutzmaßnahmen anzuwenden, bspw. der unter den schalltechnischen Untersuchungen aufgeführten Maßnahmen wie Schallschutzwände, besonders überwachtes Gleis (BüG), Schallabsorber und Schienenstegdämpfer.

Gemäß der Vorstellung des neuen Variantenvorschlages der Bürgerinitiative "Basistunnel nach Prag" mit Überholbahnhof zwischen der S 172 und der B 172a in der Sitzung des Bauausschusses der Stadt Heidenau am 12.03.2020, bekundet die Stadt Heidenau hiermit allgemeines Interesse zur weiteren Verfolgung dieser Variante durch die Deutsche Bahn und Raumordnungsbehörde, unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit und technische Umsetzbarkeit nach dem neuesten Stand der Technik und Beachtung sämtlicher relevanter Gesetze und normativer Grundlagen, insofern dieser vorgestellte Variantenvorschlag gegenüber der Landesdirektion Sachsen in das laufende Raumordnungsverfahren eingebracht wird.

B Stellungnahme des Rechts- und Ordnungsamtes, Sachgebiete Örtliche Straßenverkehrsbehörde und Örtliche Brandschutzbehörde

Örtliche Straßenverkehrsbehörde:

Die Länge des Tunnelbauwerks hat hinsichtlich des Erdaushubs, der über das Stadtgebiet von Heidenau verarbeitet und abtransportiert werden muss, entscheidende Auswirkungen auf das Straßennetz. Während ein wesentlicher Teil der Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) bei den Volltunnelvarianten (A bis C) im Elbtal liegen soll, werden sich die BE-Flächen der Varianten D bis G auf die beiden Hauptbauwerke Tunnel Heidenau und Erzgebirgstunnel sowie auf die dazwischenliegenden offenen Bauabschnitte verteilen. Bei den Volltunnelvarianten sind die BE-Flächen auf dem un bebauten Grundstück an der Pirnaer Straße (Ecke Am Niederhof) und mit weitaus größeren Teilen auf den jenseits der Elbe gelegenen Flächen zwischen Sachsenbrücke und Pratzschwitz ausgewiesen.

An dieser Stelle wird zunächst darauf hingewiesen, dass eine direkte Erreichbarkeit der BE-Flächen an der Pirnaer Straße wegen der eingeschränkten Durchfahrtshöhen an der Bahnunterführung Am Niederhof nicht möglich sein wird. Eine Erreichbarkeit dieser Flächen ist vom Tunnelportal nur über die S172 und die Fabrikstraße/ Kahrenweg/ Braudenstraße in Pirna möglich.

Durch den zu erwartenden Materialtransport ist von einer deutlichen Zunahme des Lkw-Verkehrs über die ohnehin vielbefahrene S172 und die Sachsenbrücke auszugehen. Die bei den verschiedenen Varianten ermittelten überschlägigen Aushubmengen, die über das Stadtgebiet der Stadt Heidenau abtransportiert werden müssten, differieren zwischen 5 bis 5,5 Mio. m³ (Varianten A bis C) und 194.000 bis 265.000 m³.

Aus den Varianten A bis C ergibt sich angesichts der enorm hohen Aushubmenge eine enorm hohe Belastung für die Stadt Heidenau hinsichtlich Zwischenlagerung des Erdaushubs und Baustelleneinrichtung für den Tunnelbau, sowie einer Zunahme von Baustellenverkehr (Abtransport des Aushubs) und Immissionen angesichts der langfristigen Bauzeit. Deshalb spricht sich die Stadt Heidenau ebenfalls gegen die Volltunnelvarianten (A bis C) mit Portal in Heidenau-Großsedlitz aus.

Das Trog- bzw. Brückenbauwerk, welches die bisherige Trasse der Bahnstrecke Dresden-Prag mit dem Tunnelportal (in den Varianten A bis G) verbinden soll, quert die vorhandene Bebauung und die Staatsstraße S172 an einer sensiblen Stelle. Die zweistreifige Fahrbahn der S172 hat an dieser Stelle einen kurvigen und ohnehin bereits unübersichtlichen Straßenverlauf teilweise ohne zugehörige Geh- und/oder Radwege. Der maßgebliche Streckenabschnitt dient jedoch als einzig möglich fußläufige Verbindung zwischen den Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz und den Ortsteilen Groß-/Kleinsedlitz, was jedoch eine Querung der S172 an einer unübersichtlichen Straßenstelle bedingt. Die Variantenuntersuchung und die weiteren Planungsphasen sollten deshalb genutzt werden, um an dieser Stelle in geeigneter Weise eine sichere Querung für Fußgänger zu ermöglichen.

Örtliche Brandschutzbehörde:

Mit den Volltunnelvarianten könnten der Stadt Heidenau als für den Tunnelleingang örtlich zuständiger Brandschutzbehörde verschiedene Verantwortlichkeiten/Zuständigkeiten für einen nachfolgenden Streckenabschnitt von bis zu 34,8 km Länge zuwachsen, während die diesbezüglichen Verantwortlichkeiten sich bei den Varianten D bis G auf einen Abschnitt von maximal 3,45 km Länge beschränken würden. Trotz der Tatsache, dass bereits bauliche und bautechnische Voraussetzungen für die Gewährleistung eines hinreichenden Maßes an Verkehrssicherheit gewährleistet sein müssen (z.B. getrennte Tunnelröhren für die Richtungsfahrbahnen), begründen Tunnelbauwerke grundsätzlich gesteigerte Gefahren beim Befahren der Anlagen. Die wesentlichen Randbedingungen für ein Sicherheitskonzept sind u.a. in der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ beschrieben. Dieses Regelwerk enthält u.a. zur Löschwasserversorgung (Ziff. 2.9), zur Ausrüstung der Rettungsdienste (Ziff. 4), zur regelmäßigen Unterweisung der Rettungskräfte (Ziff. 4) und zu regelmäßigen Übungen aller 3 Jahre (Ziff. 4) entsprechende Ausführungen, die ggf. in den Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich der Stadt Heidenau fallen könnten.

Es ist an dieser Stelle verfrüht und ohne Hinzuziehung von entsprechendem Sachverstand auch nicht möglich, bereits heute Aussagen zur notwendigen (Zusatz-)Ausstattung der Rettungsdienste (hier speziell der örtlichen Feuerwehr) zu treffen. Soweit die vorhandene Ausrüstung der örtlichen Rettungsdienste für den Einsatz in Tunneln nicht ausreicht, hat der Eisenbahninfrastrukturunternehmer über den notwendigen Ergänzungsbedarf mit den zuständigen Stellen besondere Vereinbarungen abzuschließen.

Es soll bereits in diesem frühen Planungsstadium explizit darauf hingewiesen werden, dass die Stadt Heidenau durchaus entsprechenden Abstimmungs-/Klärungsbedarf für Löschwasservorhaltung und Vorhaltung von Feuerwehrausrüstung erkennt und zu gegebener Zeit auf den Abschluss entsprechender Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn drängen wird, die insbesondere die Kostentragung für Erst- und regelmäßige Ersatzbeschaffungen sowie für Wartung und Unterhaltung regeln. Da die Deutsche Bahn selbst davon ausgeht, dass Bahntunnel die Einrichtung von Betriebsfeuerwehren grundsätzlich nicht erforderlich machen, muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Stadt Heidenau über eine Freiwillige Feuerwehr mit ausschließlich ehrenamtlichen Einsatzkräften verfügt. Selbst die Bereitstellung von zusätzlicher Ausrüstung für die örtlichen Rettungskräfte muss deshalb im überörtlichen Alarm- und Ausrückbereich abgestimmt und koordiniert werden.

Zusammenfassend ist den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens zu dem Eisenbahn-Vorhaben klar zu entnehmen, dass aus Sicht der Stadt Heidenau in Abwägung der aufgeführten Varianten zur Streckenführung, die Volltunnelvarianten A bis C insgesamt die maßgeblichsten Eingriffe und Umwelteinwirkungen für die Stadt Heidenau und ausdrücklich ihren Einwohnern drohen. Die Stadt Heidenau spricht sich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens deshalb entschieden gegen die Varianten A bis C aus.

Wir bitten um Beachtung und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Wir teilen hiermit außerdem mit, dass die Aussagen aus der Stellungnahme der Stadt Heidenau zur Antragskonferenz am 08.05.2019 zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens mit Schreiben vom 07.05.2019 weiterhin bestehen bleiben.

Ein weiteres Hervorbringen insbesondere im Planfeststellungsverfahren bleibt ausdrücklich vorbehalten. Um weitere Beteiligung am Verfahren wird gebeten.

Mit freundlichen Grüßen



J. Opitz
Bürgermeister

Anhang: Anlage 1

Beteiligung zum Raumordnungsverfahren für das Vorhaben Eisenbahn-
Neubaustrecke (NBS) Dresden - Prag, Abschnitt Sachsen, Dresden - Staatsgrenze
(Ústí nad Labem)

hier: Stellungnahme der Stadt Heidenau

Anlage 1

Bildquellen: DEGES - Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH: A 7 Hamburg, Tunnel Stellingen
(<https://www.deges.de/projekte/projekt/a-7-hh-othmarschen-landesgrenze-hh-sh/details/>)



Abbildung 1: Visualisierung Stellingen



Abbildung 2: Visualisierung Stellingen