

KopieLANDESDIREKTION
SACHSEN**Die Präsidentin**

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
DD34-2417/751/20

Chemnitz,
Datum: 21. August 2020

Raumordnerische Beurteilung

für das Vorhaben

**„Raumordnungsverfahren Eisenbahn-Neubaustrecke
Dresden - Prag, Abschnitt Freistaat Sachsen, Dresden -
Staatsgrenze (Ústí nad Labem)“**

**Vorhabenträgerin****Technische Planung und schalltechnische Untersuchung**

KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH
Heinrich-Hertz-Straße 2
64295 Darmstadt

Raumordnungsuntersuchung

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt

Begutachtung Gebiets- und Artenschutz (FFH)

dreher + sudhoff ingenieurplanung GbR
Schillerstraße 50
06114 Halle/Saale

Geologische Begutachtung

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie in Ko-
operation mit dem Tschechischen Geologischen Dienst

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Altchemnitzer Str. 41
09120 Chemnitz

www.lids.sachsen.de

Bankverbindung:
Empfänger
Hauptkasse des Freistaates Sach-
sen
IBAN
DE22 8600 0000 0086 0015 22
BIC MARK DEF1 860
Deutsche Bundesbank

Verkehrsverbindung:
Straßenbahnlinien
5, C11 (Rößlerstraße)
Buslinie
52 (Altchemnitzer Straße)

Für Besucher mit Behinderungen
befinden sich gekennzeichnete
Parkplätze vor dem Gebäude.
Für alle anderen Besucherpark-
plätze gilt: Bitte beim Pfortendienst
klingeln.

*Informationen zum Zugang für ver-
schlüsselte / signierte E-Mails / elektro-
nische Dokumente sowie elektronische
Zugangswege finden Sie unter
www.lids.sachsen.de/kontakt.

Informationen zum Datenschutz finden Sie
unter www.lids.sachsen.de/datenschutz.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Tenor | 5 |
| 1.1 | Ergebnis | 5 |
| 1.2 | Maßgaben | 5 |
| 2 | Sachverhalt..... | 7 |
| 2.1 | Beschreibung des Vorhabens..... | 7 |
| 2.2 | Beschreibung der eingebrachten Varianten | 9 |
| 2.2.1 | Ernsthaft in Betracht kommende Varianten | 9 |
| 2.2.2 | Gemeinsamkeiten der Korridor-Varianten A, B und C..... | 10 |
| 2.2.3 | Variante A | 10 |
| 2.2.4 | Variante B | 10 |
| 2.2.5 | Variante C | 11 |
| 2.2.6 | Variante D | 11 |
| 2.2.7 | Variante E | 11 |
| 2.2.8 | Variante F..... | 12 |
| 2.2.9 | Variante G | 12 |
| 3 | Angaben zum Verfahren | 14 |
| 3.1 | Rechtsgrundlagen | 14 |
| 3.2 | Begründung für die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens..... | 15 |
| 3.3 | Rechtscharakter des Raumordnungsverfahrens..... | 15 |
| 3.4 | Beschreibung des Verfahrensablaufes | 16 |
| 3.5 | Beteiligte im Raumordnungsverfahren | 19 |
| 4 | Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren | 20 |
| 4.1 | Vorbemerkung..... | 20 |
| 4.2 | Kommunen | 20 |
| 4.3 | Weitere Träger öffentlicher Belange..... | 22 |
| 4.4 | Tschechische Belangträger | 26 |
| 4.5 | Naturschutzvereinigungen | 27 |
| 4.6 | Private Unternehmen | 27 |
| 4.7 | Sonstige Belangträger..... | 28 |
| 4.8 | Bürgerinnen und Bürger | 29 |



| | | |
|-------------|--|-----------|
| 5 | Raumordnerische Bewertung | 31 |
| 5.1 | Methodik..... | 31 |
| 5.2 | Raumstruktur und räumliche Entwicklung | 31 |
| 5.2.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 31 |
| 5.2.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 31 |
| 5.2.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 31 |
| 5.3 | Verkehrsentwicklung..... | 31 |
| 5.3.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 31 |
| 5.3.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 32 |
| 5.3.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 33 |
| 5.4 | Ökologisches Verbundsystem, Arten- und Biotopschutz..... | 33 |
| 5.4.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 33 |
| 5.4.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 35 |
| 5.4.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 36 |
| 5.5 | Kulturlandschaft | 36 |
| 5.5.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 36 |
| 5.5.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 36 |
| 5.5.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 37 |
| 5.6 | Boden und Landwirtschaft..... | 37 |
| 5.6.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 37 |
| 5.6.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 38 |
| 5.6.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 38 |
| 5.7 | Schutz der Allgemeinheit vor Lärm | 39 |
| 5.8 | Gewässerschutz, Wasserversorgung und Hochwasserschutz | 41 |
| 5.8.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 41 |
| 5.8.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 42 |
| 5.8.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 43 |
| 5.9 | Siedlungsklima..... | 44 |
| 5.9.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 44 |
| 5.9.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 45 |
| 5.9.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 45 |
| 5.10 | Waldschutz..... | 45 |
| 5.10.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 45 |
| 5.10.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 46 |
| 5.10.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 47 |

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 5.11 | Bergbau und Rohstoffsicherung | 47 |
| 5.11.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 47 |
| 5.11.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 48 |
| 5.11.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 50 |
| 5.12 | Technische Infrastruktur | 51 |
| 5.12.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 51 |
| 5.12.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 51 |
| 5.12.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 51 |
| 5.13 | Raumbedeutsame Baustelleneinrichtungsflächen und Nothaltepunkt..... | 52 |
| 5.13.1 | Bewertung laut Verfahrensunterlagen | 52 |
| 5.13.2 | Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit | 52 |
| 5.13.3 | Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung | 53 |
| 5.14 | Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen..... | 53 |
| 6 | Raumordnerische Gesamtabwägung | 55 |
| 7 | Abschließende Hinweise zum Verfahren..... | 59 |
| 7.1 | Rechtswirkung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens | 59 |
| 7.2 | Geltungsdauer der Raumordnerischen Beurteilung | 59 |
| 7.3 | Kosten | 59 |
| 7.4 | Abschließende Hinweise | 59 |

Anhang

- Anlage 1 - Ergebniskarten mit zeichnerischen Darstellungen der raumgeordneten Korridore für den Volltunnel und Variante G
- Anlage 2 - Liste der im Raumordnungsverfahren beteiligten öffentlichen Stellen und sonstigen Belangsträger (zu Kapitel 3.5)
- Anlage 3 - Inhaltliche Übersicht Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren
- Anlage 4 - Übersichtskarten
- Anlage 5 - Abkürzungsverzeichnis



1 Tenor

1.1 Ergebnis

- a) Das Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, Abschnitt Sachsen, dient der Beseitigung eines Engpasses im Eisenbahnnetz des Transeuropäischen Verkehrskorridors Berlin – Dresden – Prag – Südosteuropa sowie der Verbesserung der Anbindung der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Sachsen an das europäische Eisenbahnnetz und soll so schnell wie möglich verwirklicht werden.
- b) Für das Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, Abschnitt Sachsen, wird die Raumverträglichkeit für den in Anlage 1.1 im Maßstab M 1:50.000 grafisch dargestellten Volltunnel-Korridor und den in Anlage 1.2 im Maßstab M 1:50.000 grafisch dargestellten Korridor Variante G mit Maßgaben bestätigt.
- c) Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens lässt sich unter raumordnerischen Gesichtspunkten eine Volltunnel-Variante am besten mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang bringen.
- d) Für die Korridor-Varianten D, E und F kann die Raumverträglichkeit nicht bestätigt werden.
- e) Für die raumbedeutsamen Flächen für Baustelleneinrichtungen kann die Raumverträglichkeit bestätigt werden.

1.2 Maßgaben

Maßgabe 1

Beeinträchtigungen der Vorranggebiete Rohstoffabbau sind auszuschließen.

Maßgabe 2

Beeinträchtigungen der Vorranggebiete Arten- und Biotopschutz sind auszuschließen.

Maßgabe 3

Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“ sind auszuschließen.

Maßgabe 4

Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Wasserversorgung im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sind auszuschließen.

Maßgabe 5

In den Vorranggebieten Hochwasserschutz ist der ungehinderte Abfluss von Hochwasser zu gewährleisten.

Maßgabe 6

Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Maßgabe 7

Im Zuge der weiteren Planung soll innerhalb des in Anlage 1.1 im Maßstab 1:50.000 grafisch dargestellten Volltunnel-Korridors zunächst ein optimaler Verlauf für eine Volltunnel-Variante gefunden und dann parallel mit Korridor Variante G vertieft untersucht werden. Im Ergebnis dieser parallel geführten vertieften Untersuchung und vergleichenden Betrachtung soll die für die Umsetzung des Vorhabens in der Gesamtschau optimale Variante zur Ausführung gebracht werden.

2 Sachverhalt

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Den Antragsgegenstand für das Raumordnungsverfahren hat die DB Netz AG in Teil A, Kapitel 7 der Verfahrensunterlagen beschrieben (Seite 75 ff.). Danach hat die DB Netz AG beantragt, die Raumverträglichkeit für Varianten A bis C (Basistunnelvarianten ab Heidenau) und Varianten D bis G (Varianten mit oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitten und einem Basistunnel) zu prüfen. Aus Sicht der DB Netz AG als Vorhabenträgerin sind diese eingebrachten Varianten nach bisherigen Erkenntnissen und Planungsständen technisch grundsätzlich umsetzbar und betrieblich zielführend auszugestalten.

Für die Volltunnelvarianten A bis C erscheint aus Sicht der Vorhabenträgerin eine weiter optimierte Lage und Höhe des Basistunnels bei vertieften Kenntnissen zur Geologie in diesem Korridor möglich und zielführend. Für alle Varianten beinhaltet der Antrag auf Prüfung der raumordnerischen Übereinstimmung jeweils einen Korridor von ca. 600 m Breite (je 300 m beidseits der angenommenen Linienführung), um in der Ausführungsplanung Optimierungen zur Vermeidung und Verringerung von nachteiligen Auswirkungen im Detail vornehmen zu können. Im Bereich der Staatsgrenze ist der Korridor auf eine Gesamtbreite von ca. 2 km erweitert, um die bekannten geologischen Störzonen in diesem Bereich umfahren zu können. Eine kartografische Darstellung der Lage der Korridore enthält Anlage 4.

Für die Tunnelstrecken aller Varianten, insbesondere für die Volltunnelvarianten A bis C, sieht die Vorhabenträgerin Bedarf für vertiefte hydrogeologische Untersuchungen, bevor der günstigste Verlauf der Tunnelröhren festgelegt werden kann. Aus diesem Grunde beantragt die Vorhabenträgerin für die Varianten A bis C die Prüfung der Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung für den gesamten Korridor zwischen den Varianten A und C in Tunnellage (Volltunnel-Korridor).

Bei positiver raumordnerischer Beurteilung beabsichtigt die Vorhabenträgerin eine (optimierte) Volltunnelvariante im Bereich des Volltunnel-Korridors zwischen den Varianten A und C sowie als teilweise oberirdische Variante die Variante G nach dem Raumordnungsverfahren weiter zu verfolgen. In den nachfolgenden Planungsstufen sollen die optimierte Volltunnelvariante und Variante G weiter vertieft bearbeitet werden. Erst im Ergebnis einer vertieften Untersuchung soll die Entscheidung für die Weiterplanung einer (optimierten) Volltunnelvariante oder der Variante G getroffen werden.

Im Mittelpunkt dieses Raumordnungsverfahrens steht die Prüfung der Raumverträglichkeit des sächsischen Abschnittes der Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag. Die Eisenbahnstrecke ist Bestandteil des Transeuropäischen Kern-Netzes (TEN-V) Korridor Orient/östliches Mittelmeer und damit eine wichtige transeuropäische Verbindung zwischen den Häfen, Hauptstädten und Wirtschaftszentren des Nord-/Ostseeraumes und denen in Mittel- und Südosteuropa. Mit dem Vorhaben soll ein Engpass im grenzüberschreitenden Schienenverkehr beseitigt werden. Ausbau, Kapazitäts- und Geschwindigkeitserhöhung der Bestandsstrecke sind im oberen Elbtal aufgrund der Topographie, der Gefährdung durch Hochwasser und der Führung der Eisenbahnstrecke durch sensible Siedlungs- und Landschaftsräume nicht durchführbar.

Nachdem das Projekt schon in den 90er Jahren diskutiert wurde, hat die EU-Kommission dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik im Jahr 2014 Mittel für Studien zur Verfügung gestellt, um Varianten für eine Streckenführung Dresden – Heidenau – Ústí nad Labem - Litoměřice vertiefend zu untersuchen. 2018 ist die Neubaustrecke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) aufgenommen worden. Der neu zu bauende Abschnitt der Eisenbahnstrecke verläuft zwischen Heidenau und Ústí nad Labem und soll als zweigleisige NBS ca. 44 Kilometer lang sein. Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin für den deutschen Teil hat sieben Varianten in das ROV eingebracht, die sich in zwei Gruppen einteilen lassen. Drei Varianten nehmen ab Heidenau einen vollständig unterirdischen Verlauf, vier Varianten nutzen ab Heidenau teilweise oberirdische Abschnitte, bevor sie in den grenzüberschreitenden Tunnel eintauchen. Dieser wird in den Unterlagen zum ROV als Basistunnel bezeichnet und variiert in seiner Länge je nach Variante zwischen ca. 24 km und 32 km Länge.

Als Besonderheit in der Streckenführung muss jeweils vor der Einfahrt in den Tunnel ein Überholbahnhof angeordnet werden. Es handelt sich dabei um eine eisenbahnbetriebliche Anlage, die es ermöglicht, dass schnell fahrende Züge langsamere Züge überholen können. Dazu wird die zweigleisige Strecke auf vier Gleise aufgeweitet und mit entsprechenden Weichenverbindungen zum Gleiswechsel versehen. Öffentlich zugängliche Gebäude oder Bahnsteige sind in den Überholbahnhöfen weder notwendig noch vorgesehen. Die Überholbahnhöfe dienen dazu, die Kapazität der Eisenbahnstrecke zu steigern. Dazu soll der Abstand zwischen dem deutschen und dem tschechischen Überholbahnhof möglichst kurz sein. Bei den unterschiedlichen Geschwindigkeiten von ca. 200 km/h für Personen- und rund 120 km/h für Güterzüge stellt der Abstand der Überholbahnhöfe nach den Darlegungen in den Antragsunterlagen ein entscheidendes Kriterium in Hinblick auf die Fahrzeiten und die Wirtschaftlichkeit in der Gesamtplanung für die Neubaustrecke dar.

Bei den drei vollständig unterirdisch geführten Varianten A, B und C muss der Überholbahnhof vor dem Tunnelportal in die vorhandenen Gleisanlagen in Heidenau integriert werden. Bei den vier Varianten mit teilweise oberirdischer Streckenführung D, E, F und G liegt der jeweilige Überholbahnhof weiter südlich vor dem jeweiligen Nordportal des Basistunnels. Die vier teilweise oberirdischen Varianten werden auf Dämmen und in Einschnitten durch die Landschaft und mittels Brücken über die Täler der Seidewitz und der Bahre geführt.

Mit dem Bau einer schnellen Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag werden mehrere Ziele verfolgt. Eines davon ist eine deutliche Reisezeitverkürzung zwischen Berlin und Prag. Unter Berücksichtigung des Ausbaus der Strecke von Berlin nach Dresden soll sich die Fahrzeit zwischen den beiden Hauptstädten von aktuell 265 Minuten auf 150 Minuten verringern, wobei für die Relation Berlin – Dresden ca. 80 Minuten und für Dresden - Prag ca. 70 Minuten angestrebt werden.

Ein zweites Ziel ist die Laufwegverkürzung im grenzüberschreitenden Verkehr. Über die Neubaustrecke ist der Weg von Heidenau nach Ústí nad Labem ca. 25 km kürzer als bei der Bestandsstrecke durch das Elbtal.

Die Planung des Vorhabens umfasst einen tagsüber im Stundentakt verkehrenden Personenfernverkehr der Relation Berlin – Dresden – Prag mit 200 km/h und täglich 32 Zügen (je Richtung 16), einen zwischen Dresden und Teplice verkehrenden Reisezug mit 160 km/h und täglich 16 Zügen (je Richtung 8) sowie einen Güterverkehr mit 120 km/h und täglich 150 Güterzügen (75 je Richtung).

Auf deutscher Seite ist nach aktueller Planung außer in Dresden kein weiterer Halt für die Personenfernzüge vorgesehen. Ein Halt in Heidenau für die Reisezüge in Richtung Teplice wird geprüft.

Eine positive Wirkung des Vorhabens wird die Entlastung des oberen Elbtals vom Schienenverkehrslärm sein. Der Schienenverkehrslärm auf der Bestandsstrecke stellt für die Anliegergemeinden eine erhebliche Belastung dar, insbesondere auch im Hinblick auf den Nationalpark Sächsische Schweiz mit Naherholung und Tourismus. Die Auslastung der Eisenbahn-Bestandsstrecke bewegt sich heute an der oberen Kapazitätsgrenze. Bei einer Zunahme der internationalen Warenströme kann die Bestandsstrecke keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Die topographischen Verhältnisse im Elbtal zwischen Pirna und Děčín lassen einen Ausbau der Bestandsstrecke nicht zu.

Ein weiteres Ziel ist die Hochwassersicherheit der Neubaustrecke, die nicht mehr durch das Elbtal führen wird. Damit ist eine ganzjährig sichere Verbindung im Personenverkehr und für internationale Warenströme erreichbar.

2.2 Beschreibung der eingebrachten Varianten

2.2.1 Ernsthaft in Betracht kommende Varianten

Nach § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG sollen im Raumordnungsverfahren auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen geprüft werden. In Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens hat die Raumordnungsbehörde gemeinsam mit der Vorhabenträgerin geprüft, welche Varianten im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG ernsthaft in Betracht kommen und deshalb in das Verfahren eingebracht werden sollen. Neben den im Rahmen von Vorstudien und Untersuchungen geprüften Varianten wurden während der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens auch von Bürgern vorgeschlagene Varianten auf Machbarkeit in technischer und betrieblicher Sicht vorgeprüft. Es handelt sich hierbei um Variantenvorschläge des Ingenieurbüros für Kartographie Dr. Rolf Böhm und der Bürgerinitiative (BI) „Basistunnel nach Prag“. Die BI „Basistunnel nach Prag“ hat Volltunnelvarianten mit einem Überholbahnhof in Heidenau vorgeschlagen. Es handelt sich um die Varianten mit den Bezeichnungen BI-Vorzugsvariante und BI-Alternativvariante. Die Vorprüfungen der Bürgervorschläge durch die DB Netz AG verliefen erfolgreich. Der Vorschlag von Dr. Rolf Böhm wurde in modifizierter Form als Korridor-Variante F in das Raumordnungsverfahren eingebracht (siehe Anlage Karte 4.8). Die Bürgervorschläge der BI „Basistunnel nach Prag“ wurden in modifizierter Form als Korridor-Varianten A und B aufgegriffen (siehe Anlagen Karten 4.3 und 4.4).

Die Vorhabenträgerin hat die beiden von der BI vorgeschlagenen Volltunnelvarianten noch um einen eigenen Vorschlag für eine Volltunnelvariante mit gestrecktem Verlauf zwischen dem Ausbinderpunkt Heidenau und dem Übergabepunkt an der Staatsgrenze zur Tschechischen Republik ergänzt, die als Variante C in das Raumordnungsverfahren eingebracht wurde (siehe Anlage Karte 4.5). Weil für die Bestimmung des optimalen Verlaufes einer Volltunnelvariante noch vertiefende, u. a. hydrogeologische Untersuchungen sowie weitere Untersuchungen zur räumlichen Lage und Ausdehnung der geologischen Strukturen Börnersdorf und Petrovice im Grenzbereich zur Tschechischen Republik erforderlich sind, hat die DB Netz AG beantragt, die Raumverträglichkeit nicht nur für die Korridorvarianten A, B und C zu prüfen, sondern auch für den gesamten Raum, der durch die Korridorvarianten A und C begrenzt wird (Volltunnel-Korridor, siehe Anlage Karte 4.2). Damit bezweckt die Vorhabenträgerin, planerischen Spielraum zu bewahren, um nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Ergebnis der noch

vorzunehmenden vertiefenden Untersuchungen einen optimalen Verlauf für eine Volltunnelvariante entwickeln zu können. Auch von den derzeitigen Korridorvarianten A, B und C abweichende Varianten innerhalb des Volltunnel-Korridors wären somit durch das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens abgedeckt.

Als weitere nach § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG ernsthaft in Betracht kommende Varianten wurden die Korridor-Varianten D (siehe Anlage Karte 4.6), E (siehe Anlage Karte 4.7) und G (siehe Anlage Karte 4.9) in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

2.2.2 Gemeinsamkeiten der Korridor-Varianten A, B und C

Bei allen drei Varianten wird das Nordportal des Basistunnels südlich der Staatsstraße S 172 in Höhe des Niederhofes in Heidenau/Großsedlitz errichtet. Dafür muss nach derzeitigem Planungsstand ein ca. 100 m langer und 70 m breiter offener Einschnitt zum Bau des Tunnelportals hergestellt werden. Vor der Ausbindung aus der Bestandsstrecke ist bei allen drei Varianten ein Überholbahnhof vorzusehen.

2.2.3 Variante A

Nach der Ausbindung aus der Bestandsstrecke in Höhe des Haltepunktes Heidenau-Großsedlitz führt der Korridor der Variante A zunächst nach Süden bis östlich von Krebs und schwenkt in etwa bei Station Kilometer 4,0 nach Westen, um das Tal der Seidewitz westlich bis Liebstadt zu begleiten (siehe Anlage Karte 4.3). Südlich von Liebstadt, zwischen Berthelsdorf und Börnersdorf (Station Kilometer ca. 15,0 bis 18,0), wird das Seidewitztal unterquert. Bei Kilometer 22 südlich von Breitenau im Grenzübergabebereich zur Tschechischen Republik erreicht die Variante A die anderen Korridore.

Die Variante A hat von Dresden bis Ústí nad Labem eine Länge von 54,9 km. Der Basistunnel hat eine Länge von ca. 32,3 km, darunter auf deutscher Seite ca. 20,8 km (vom Beginn am Elbtalhang südlich von Heidenau bis zur tschechischen Grenze) und liegt in Tiefen bis zu ca. 348 m unter Geländeoberkante (uGOK). Die Nothaltestelle für die Variante A ist bei Station Kilometer 17,4 westlich von Börnersdorf geplant. Die Aushubmengen für den Tunnelbau werden mit einem Volumen von rund 4,7 Mio. m³ angegeben.

2.2.4 Variante B

Variante B wendet sich zunächst nach Süden bis östlich von Krebs und schwenkt in etwa bei Station Kilometer 4,0 leicht nach Westen, um das Tal der Seidewitz bei ca. Station Kilometer 5,0 und die BAB A 17 bei ca. Station Kilometer 6,0 zu unterqueren (siehe Anlage Karte 4.4).

Die Variante B verläuft weiter östlich des Seidewitztales von Station Kilometer 10,0 bis 14,0 parallel zur BAB A 17 und mündet bei Station Kilometer 16,0 in das Bündel der Korridorvarianten C, D, F und G. Die Gesamtlänge der Strecke Variante B von Dresden bis Ústí nad Labem beträgt 53,1 km, der Basistunnel hat eine Länge von ca. 30,5 km, darunter auf deutscher Seite ca. 19 km (vom Beginn am Elbtalhang südlich Heidenau bis zur tschechischen Grenze) und liegt in Tiefen bis zu ca. 320 m uGOK. Die Nothaltestelle für die Variante B ist bei Station Kilometer 16,6 südöstlich von Börnersdorf geplant. Aushubmengen entsprechen in etwa Variante A.

2.2.5 Variante C

Variante C folgt einem relativ gestreckten Verlauf zwischen den beiden Tunnelportalen des Basistunnels. Sie führt nach Süden bis östlich von Krebs und unterquert das Seidewitztal bei ca. Station Kilometer 4,8. Bei Station Kilometer 7,0 wird der Festgesteinstagebau Diabasbruch Friedrichswalde-Ottendorf durchfahren und das Bahretal zwischen Station Kilometer 9,0 bis 11,0 unterfahren. Ab Station Kilometer 14,0 wird die Variante C gebündelt mit den Varianten D, F und G weitergeführt (siehe Anlage Karte 4.5).

Die Gesamtlänge der Variante C von Dresden bis Ústí nad Labem beträgt 52,6 km, der Basistunnel hat eine Länge von ca. 30,0 km, darunter auf deutscher Seite ca. 18,5 km (vom Beginn am Elbtalhang südlich Heidenau bis zur tschechischen Grenze) und liegt in Tiefen bis zu ca. ca. 346 m uGOK. Die Nothaltestelle für die Variante B ist bei Station Kilometer 16,7 südöstlich von Börnersdorf geplant. Die Aushubmengen entsprechen etwa den Varianten A und B.

2.2.6 Variante D

Die Variante D verläuft ca. 3,5 km durch den Tunnel Heidenau-Großsedlitz und unterquert dabei auch den vom Zweckverband Industriepark Oberelbe vorgesehenen Gewerbepark. Zwischen Meusegast und Zuschendorf tritt Variante D wieder an die Oberfläche und wird auf zwei nebeneinander liegenden, eingleisigen Brücken über das Tal der Seidewitz geführt. Südlich des Seidewitztals folgt ein ca. 2 km langer Einschnitt mit einer maximalen Tiefe von 115 m für den Bau des Überholbahnhofes vor dem Portal des Basistunnels. Über diesen Überholbahnhof müssen die S 176 und die K 8760 als Brückenbauwerke geführt werden. Unmittelbar westlich neben dem Einschnitt für den Überholbahnhof verläuft die Autobahn A 17 auf einer Brücke über das Seidewitztal und etwa 600 m östlich befindet sich der Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf (siehe Anlage Karte 4.6).

Südlich des Tunnelportals unterquert die Variante D die westlichen Ausläufer der Ortschaft Friedrichswalde, gefolgt von Bahretal; südöstlich von Börnersdorf erreicht sie mit einer Tiefe von 346 m uGOK die Position der Nothaltestelle, die sich über dem Scheitelpunkt des Basistunnels befindet.

Die Variante D misst von Dresden bis Ústí nad Labem 52,6 km, wovon der Basistunnel 24,3 km ausmacht und der deutsche Anteil 12,8 km beträgt. Das Volumen der Aushubmassen für den Einschnitt Überholbahnhof und den Tunnelbau wird mit ca. 20 Mio. m³ angegeben.

2.2.7 Variante E

Die Streckenführung der Variante E ähnelt der Variante D, wobei der Tunnel Heidenau-Großsedlitz mit 3,1 km etwas kürzer ist. Nach dem Tunnel tritt sie wieder an die Oberfläche und überquert südwestlich von Zuschendorf auf zwei eingleisigen Brückenbauwerken mit 200 Metern Länge das Tal der Seidewitz. Es folgt ein 2,5 km langer Einschnitt mit einer maximalen Tiefe von 90 m, in dem der ca. 1.000 m lange Überholbahnhof angeordnet ist. Die Trassenführung kreuzt unmittelbar die Ortschaft Niederseidewitz, schwenkt in Richtung Westen in die Nähe der Autobahn A 17 und tritt weniger als 100 m westlich des Steinbruchs Friedrichswalde-Ottendorf in das Nordportal des Basistunnels ein (siehe Anlage Karte 4.7).

Nach dem Tunnelportal unterquert die Variante E die S 176 an der Autobahnanschlussstelle Bahretal der A 17 westlich von Friedrichswalde und folgt dann dem Verlauf der Autobahn auf

einer Länge von knapp 10 km. Genau wie Variante D erreicht sie südöstlich von Börnersdorf die Position für die Nothaltestelle, allerdings bei einer etwas geringeren Tiefe von 336 m uGOK.

Die Variante E misst von Dresden bis Ústí nad Labem 53,5 km, wovon der Basistunnel 24,8 km ausmacht und der deutsche Anteil 13,4 km beträgt. Das Volumen der Aushubmassen für den Einschnitt Überholbahnhof und den Tunnelbau wird mit ca. 15 Mio. m³ angegeben.

2.2.8 Variante F

Die Streckenführung ähnelt den Varianten D und E, wobei der Tunnel Heidenau-Großsedlitz etwas weiter östlich vor dem Seidewitztal endet und mit rund 3,1 km etwa so lang ist wie bei Variante E. Innerhalb der Tunnelstrecke wird der vorgesehene Industriepark Oberelbe auf einer Länge von 1100 m unterquert. Die Überbrückung des Seidewitztals und der Staatsstraße S 178 hat eine Länge von 200 m, gefolgt von einem etwa 1 km langen Einschnitt, bevor auf einer Länge von ca. 100 m das Bahretal überbrückt wird (siehe Anlage Karte 4.8).

Der folgende ca. 2,5 km lange und bis zu 45 m tiefe Einschnitt bis zum Nordportal des Basistunnels nimmt den gut 1 km langen Überholbahnhof westlich von Dohma auf. Nach dem Eintritt in den Tunnel schwenkt die Trasse in Richtung Westen und trifft vor Börnersdorf und Breitenau auf die Korridore der anderen Varianten, wo sie bei Kilometer 18,2 mit 312 m uGOK ihren tiefsten Punkt und den Standort für den Nothalt erreicht.

Die Variante F misst von Dresden bis Ústí nad Labem 53,2 km, wovon der Basistunnel 24,5 km einnimmt und der Anteil auf deutschem Staatsgebiet 13,1 km beträgt. Das Volumen der Aushubmassen für den Einschnitt Überholbahnhof und den Tunnelbau wird mit ca. 6 Mio. m³ angegeben.

2.2.9 Variante G

Die Streckenführung der Variante G weicht deutlich von den Varianten D, E und F ab, denn nach dem Eintritt in den Tunnel Heidenau-Großsedlitz schwenkt sie in Richtung Osten, tritt aber ebenfalls nach 3,1 km wieder ans Tageslicht, nachdem sie den vorgesehenen Industriepark Oberelbe auf ca. 700 m Länge unterquert hat. An das Tunnelportal schließt sich ein sehr kurzer Damm an, bevor die Trasse das weite Tal der Seidewitz bei Pirna-Zehista auf einer etwa 1.000 m langen und 40 m hohen Brücke überquert und anschließend in einem Bogen weiter Richtung Süden führt (siehe Anlage Karte 4.9).

Die Talbrücke soll parallel und in räumlicher Nähe zur aktuell im Bau befindlichen Südumfahrung Pirnas der B 172 neu verlaufen. Der Korridor schwenkt nach der Talbrücke in Richtung Süden und mündet in den etwa 1 km langen Einschnitt für den viergleisigen Überholbahnhof bei Goes. Das Südportal des Basistunnels wird südlich von Goes errichtet. Variante G schwenkt südlich des Portals leicht in Richtung Südwesten und trifft im Bereich Börnersdorf auf die anderen Varianten.

Den tiefsten Punkt erreicht der Trassenkorridor G wie die anderen Varianten am Scheitelpunkt des Basistunnels und erreicht bei Streckenkilometer 19,9 die Position für den Nothalt in 318 m uGOK.

Die Variante G ist von Dresden bis Ústí nad Labem 55 km lang, wovon der Basistunnel eine Länge von 26,8 km einnimmt und einen deutschen Anteil von 15,1 km hat. Das Volumen der Aushubmassen für den Einschnitt Überholbahnhof und den Tunnelbau wird mit 4,6 Mio. m³ angegeben.

3 Angaben zum Verfahren

3.1 Rechtsgrundlagen

Die vorliegenden Planungsunterlagen wurden auf folgender Rechtsgrundlage geprüft und beurteilt:

Raumordnungsgesetz (ROG)

Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Art. 159 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)

Raumordnungsverordnung (RoV)

Raumordnungsverordnung vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)

Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (SächsLPIG)

Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (Landesplanungsgesetz – SächsLPIG) vom 11. Dezember 2018 (SächsGVBl. S. 706)

Landesentwicklungsplan Sachsen 2013

Landesentwicklungsplan 2013 vom 14. August 2013 (SächsGVBl. S. 582)

Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 1. Gesamtfortschreibung

Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge (RP2009), 1. Gesamtfortschreibung 2009

Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2. Gesamtfortschreibung

Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge (RP2020), genehmigt mit Bescheid vom 8. Juni 2020

3.2 Begründung für die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens

Bei dem Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag handelt es sich um einen Neubau sowie eine wesentliche Trassenänderung von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes entsprechend § 1 Nr. 9 Raumordnungsverordnung (RoV). Mit § 1 RoV hat die Bundesregierung Planungen und Maßnahmen bestimmt, für die ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden soll, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben. Das Vorhaben ist raumbedeutsam und hat überörtliche Bedeutung, weil mit Realisierung des Vorhabens eine Engstelle in einem Transeuropäischen Verkehrskorridor 22 beseitigt werden soll.

Mit dem Vorhaben wird – je nach Korridorvariante – Raum temporär und dauerhaft in Anspruch genommen. Es ist absehbar, dass sich das Vorhaben nicht nur unerheblich auf die räumliche Entwicklung und auf die Erfordernisse der Raumordnung auswirkt.

Die Führung eines beschleunigten Raumordnungsverfahrens nach § 16 ROG kommt vorliegend nicht in Frage, weil die raumbedeutsamen Auswirkungen des auf den Freistaat Sachsen entfallenden Abschnittes der Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag nicht gering sind und weil die für die Prüfung der Raumverträglichkeit erforderlichen Stellungnahmen nicht bereits in einem anderen Verfahren abgegeben wurden.

Von einem Raumordnungsverfahren kann auch nicht entsprechend § 15 Abs. 6 Landesplanungsgesetz abgesehen werden, weil die Beurteilung der Raumverträglichkeit der Planung nicht bereits auf anderer raumordnerischer Grundlage hinreichend gewährleistet ist. Dies wäre z. B. dann der Fall, wenn in einem Raumordnungsplan die Festlegung eines Korridors als Ziel der Raumordnung erfolgt wäre und mit der Planung dieser Korridor lediglich konkretisiert und ausgeformt würde. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Zusammenfassend ist für das von der DB Netz AG geplante Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, Abschnitt Sachsen, ein Raumordnungsverfahren nach § 15 ROG erforderlich.

3.3 Rechtscharakter des Raumordnungsverfahrens

Das Raumordnungsverfahren ist ein förmliches Verfahren, welches dem Planfeststellungsverfahren vorgelagert ist. Die für Raumordnung zuständige Landesbehörde prüft die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren). Hierbei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen; insbesondere werden die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstand der Prüfung sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein (§ 15 Abs. 1 ROG).

Was die Erfordernisse der Raumordnung sind, mit denen das Vorhaben vereinbar sein muss, hat der Bundesgesetzgeber in § 3 ROG Begriffsbestimmungen festgelegt. Erfordernisse der Raumordnung sind danach textliche und zeichnerische Ziele der Raumordnung, textliche und zeichnerische Grundsätze der Raumordnung und sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Die für dieses Vorhaben relevanten Ziele der Raumordnung sind im Landesentwicklungsplan 2013 – LEP 2013 und im Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 1. Gesamtfortschreibung 2009 (RP2009) enthalten. Die für das Vorhaben maßgeblichen Grundsätze der Raumordnung ergeben sich aus dem Raumordnungsgesetz, aus dem LEP 2013 und aus dem Regionalplan.

Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung, Ergebnisse förmlicher landesplanerischer Verfahren wie des Raumordnungsverfahrens und landesplanerische Stellungnahmen. In Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung sind in der 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge (RP2020) enthalten. Die 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge wurde mit Bescheid des Sächsischen Staatsministeriums für Regionalentwicklung vom 8. Juni 2020 genehmigt. Das Wirksamwerden des Regionalplans Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020 wird für September 2020 erwartet. Die raumordnerische Beurteilung gründet im Wesentlichen bereits auf dem Regionalplan 2020.

Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird eine raumordnerische Beurteilung erstellt. Die raumordnerische Beurteilung ist als Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung. Die rechtliche Bindungswirkung richtet sich nach § 4 Abs. 1 ROG. Danach sind sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall ist die raumordnerische Beurteilung im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Der Landesgesetzgeber Sachsen hat mit § 15 Abs. 4 SächsLPIG bestimmt, dass § 49 Abs. 1 UVPG für im Freistaat Sachsen geführte Raumordnungsverfahren keine Anwendung findet. Das heißt, im Raumordnungsverfahren wird keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Bestimmungen des UVPG durchgeführt. Im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung werden im Raumordnungsverfahren die raumbedeutsamen Auswirkungen auf die umweltbezogenen Schutzgüter geprüft.

3.4 Beschreibung des Verfahrensablaufes

Zur ersten Kontaktaufnahme der Vorhabenträgerin DB Netz AG mit der für Raumordnungsverfahren zuständigen Landesdirektion Sachsen kam es am 13. April 2018 in der Geschäftsstelle des Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit „Eisenbahnneubaustrecke Dresden - Prag EVTZ“, Wilhelm-Buck-Straße 2, in 01097 Dresden. Bei diesem ersten Treffen stellte die DB Netz AG die bisherigen Variantenuntersuchungen des Planungsbüros SchüllerPlan (2009-2012), die Vorplanungsstudie des Büros Krebs+Kiefer und den Variantenvorschlag Z 6 des Ingenieurbüros für Kartografie Dr. Rolf Böhm vor. Außerdem vereinbarten die Teilnehmer dieser Besprechung die weitere Vorgehensweise und Termine zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens. Die Landesdirektion Sachsen schlug vor, aufgrund der Komplexität des Vorhabens sowie der Vielzahl potenziell berührter Belangsträger eine im Freistaat Sachsen freiwillige Antrags- bzw. Behördenkonferenz einzuberufen. Eine solche Konferenz dient der Abstimmung des Untersuchungsrahmens für Raumverträglichkeitsuntersuchung und der Abstimmung der für das Raumordnungsverfahren einzureichenden Unterlagen. Die DB Netz AG hat diesen Vorschlag befürwortet.

Bei der zweiten Besprechung zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens am 7. Mai 2018 wurde vereinbart, dass die DB Netz AG für die Antragskonferenz eine Tischvorlage erstellt. Diese Tischvorlage sollte eine Kurzbeschreibung des Vorhabens mit ernsthaft in Be-

tracht kommenden und im ROV zu prüfenden Korridor- und Standortalternativen, übersichtliche kartografische Darstellungen und Vorschläge für den Untersuchungsrahmen im ROV sowie einen Vorschlag zu Inhalt und Umfang der Antragsunterlagen für das ROV enthalten. Die Landesdirektion Sachsen hatte die DB Netz AG gebeten, alle bisher bekannten und geprüften Korridorvarianten vor der Antragskonferenz noch einmal zu überprüfen, um zur Auswahl der ernsthaft in Betracht kommenden Standort- und Trassenalternativen für das Raumordnungsverfahren zu gelangen.

Die Landesdirektion Sachsen hatte die DB Netz AG auch gebeten, eine Prognose zu erheblichen Auswirkungen des sächsischen Abschnittes der Eisenbahn-Neubaustrecke auf das Staatsgebiet der Tschechischen Republik zu erstellen. Diese Prognose wird für die Entscheidung der Raumordnungsbehörde nach § 15 Abs. 3 Satz 6 ROG benötigt. Danach ist bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die erhebliche Auswirkungen auf Nachbarstaaten haben können, die Beteiligung der betroffenen Nachbarstaaten im Raumordnungsverfahren nach den Grundsätzen der Gegenseitigkeit und Gleichwertigkeit vorgesehen. Bei der Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag handelt es sich um ein mit der Tschechischen Republik gemeinsam geplantes Vorhaben. Die Landesdirektion Sachsen hat deshalb mit der DB Netz AG vereinbart – unabhängig von einer nach Raumordnungsgesetz erforderlichen Beteiligung - im Raumordnungsverfahren eine freiwillige informelle Beteiligung tschechischer Nachbargemeinden und ausgewählter tschechischer Behörden im Rahmen der gutnachbarschaftlichen Zusammenarbeit vorzusehen.

Das Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Dresden, schlug in dieser Besprechung vor, bereits größere Flächen für Rettungsplätze vorzusehen. Bei einer möglichen Fortschreibung der entsprechenden EBA-Richtlinie bis zum Planfeststellungsverfahren wäre die Planung bereits darauf vorbereitet und müsste nicht noch einmal angepasst werden.

Am 20. Dezember 2018, 23. Januar 2019, 8. März 2019, 23. Mai 2019, 12. September 2019 und am 7. November 2019 fanden weitere Besprechungen zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens statt. Diese Besprechungen dienten der Abstimmung zu Inhalt und Umfang der Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren und auch der Abstimmung und Koordinierung der Aktivitäten zum frühzeitigen Bürgerdialog und zur Öffentlichkeitsarbeit. Für die grenzübergreifende Beteiligung der Tschechischen Republik wurde festgelegt, den Teil A der Antragsunterlagen „Zusammenfassung der Raumordnungsunterlagen“ in die tschechische Sprache zu übersetzen.

Mit Schreiben vom 11. April 2019 lud die Landesdirektion Sachsen 42 Kommunen, Behörden und weitere Belangträger zur Antragskonferenz am 8. Mai 2019 nach Pirna ein. Die Landesdirektion Sachsen gab den Belangträgern auch die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen zu den beabsichtigten Verfahrensunterlagen schriftlich bis 15. Mai 2019 zu übergeben.

Die Antragskonferenz fand am 8. Mai 2019 in der Zeit von 10.00 Uhr – 13.40 Uhr im Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge im Großen Sitzungssaal des Kreistages in Pirna statt. Bis zum 15. Mai 2019 trafen schriftliche Zuarbeiten mit zum Teil detaillierten fachlichen Hinweisen und Anregungen bei der Raumordnungsbehörde ein. Zur Antragskonferenz fertigte die Landesdirektion Sachsen die Niederschrift vom 17. Mai 2019. Diese Niederschrift wurde am 18. Juli 2019 gegenüber der DB Netz AG bestätigt. Mit der Bestätigung der Niederschrift zur Antragskonferenz konnte die nach § 15 Abs. 1 SächsLPIG gebotene Beratung der Vorhabenträgerin über die für das Raumordnungsverfahren nach § 15 Abs. 2 ROG vorzulegenden Unterlagen im Wesentlichen abgeschlossen werden.

Am 29. November 2019 hat die Landesdirektion Sachsen die zehn voraussichtlich vom Vorhaben berührten Gemeinden Altenberg, Dresden, Heidenau, Pirna, Dohma, Bad Gottleuba-Berggießhübel, Liebstadt, Bahretal, Dohna und Müglitztal gebeten, Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung der Verfahrensunterlagen ortsüblich bekannt zu machen.

Am 6. Dezember 2019 konnte die Raumordnungsbehörde gegenüber der Vorhabenträgerin bestätigen, dass die Unterlagen die Anforderungen nach § 15 Abs. 2 Satz 1 ROG erfüllen. Danach hat die Trägerin der raumbedeutsamen Planung oder Maßnahme der für Raumordnung zuständigen Landesbehörde die Verfahrensunterlagen vorzulegen, die notwendig sind, um eine Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens zu ermöglichen.

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2019 hat die Landesdirektion Sachsen die öffentlichen Stellen nach § 15 Abs. 3 Satz 1 ROG beteiligt (Anlage 2 Verteilerliste).

Insbesondere weil der Grenzübergabepunkt der Tunnelröhren in einer Tiefe von ca. 250 m unter Geländeoberkante (uGOK) liegt, werden vom sächsischen Vorhabenabschnitt keine erheblichen Auswirkungen auf das Gebiet der Tschechischen Republik erwartet. Die Landesdirektion Sachsen hat freiwillig zur Information und zur Pflege der guten Nachbarschaft mit Schreiben vom 17. Dezember 2019 Belangträger in der Tschechischen Republik beteiligt (Anlage 2 Verteilerliste).

Die gesetzliche Mindestfrist für die öffentliche Auslegung der Verfahrensunterlagen beträgt nach § 15 Abs. 3 Satz 2 ROG einen Monat. Die Landesdirektion Sachsen hat angesichts der Komplexität des Vorhabens und des Umfangs der Verfahrensunterlagen einen längeren Zeitraum für die öffentliche Auslegung festgelegt. In den zehn vom Vorhaben voraussichtlich berührten Gemeinden wurden die Verfahrensunterlagen im Zeitraum vom 6. Januar 2020 bis 28. Februar 2020 öffentlich ausgelegt. Stellungnahmen konnten bis 6. März 2019 abgegeben werden. Die Landesdirektion Sachsen hat zur Unterstützung der Beteiligung der Öffentlichkeit die Verfahrensunterlagen ab 20. Dezember 2019 im Bekanntmachungsportal der Landesdirektion Sachsen zur Einsichtnahme in elektronischer Form bereitgestellt.

Um die Öffentlichkeit frühzeitig über das Vorhaben zu informieren, hat die DB Netz AG in Heidenau, Pirna und Dohma insgesamt sechs Bürgerdialoge veranstaltet. Die Landesdirektion Sachsen hat an allen sechs Informationsveranstaltungen mit einem eigenen Informationsstand teilgenommen und über Wesen, Inhalt und Rechtscharakter des Raumordnungsverfahrens, die Abgrenzung zwischen Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren sowie die Möglichkeiten und Wege für die Abgabe von Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger im Raumordnungsverfahren informiert. Die ersten drei Bürgerdialogveranstaltungen fanden am 9. April 2019 in Pirna, am 16. April 2019 in Heidenau und am 17. April 2019 in Dohma statt. Nach Beginn der öffentlichen Auslegung der Verfahrensunterlagen im Raumordnungsverfahren fanden am 27. Januar 2020 in Heidenau, am 28. Januar 2020 in Pirna und am 29. Januar 2020 in Dohma weitere drei Bürgerdialoge statt.

Die DB Netz AG richtete für die Begleitung der Planung und Realisierung des Vorhabens das Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag ein. Die Landesdirektion Sachsen ist Mitglied in diesem Dialogforum und hat an den Sitzungen am 8. April 2019, am 26. Juni 2019 und am 13. Januar 2020 teilgenommen. Unter dem Dach des Dialogforums wurde die Arbeitsgruppe Heidenau eingerichtet, welche sich speziell mit der Planung einer möglichst verträglichen Gestaltung des Ausbindebereiches Heidenau aus der Bestandsstrecke befassen will. Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe fand am 16. September 2019 unter Teilnahme der Landesdirektion

Sachsen statt. Weitere Arbeitsgruppen sollen errichtet werden. Die DB Netz AG hat in ihrer Einladung für das 4. Dialogforum am 2. September 2020 um Vorschläge gebeten.

Um bei den Planungen zur Neubaustrecke Dresden-Prag und zum Industriepark Oberelbe möglichst frühzeitig gegenseitig planerisch Rücksicht nehmen zu können, fanden auf Initiative der Landesdirektion Sachsen am 19. März 2019 und am 19. September 2019 Treffen mit dem Zweckverband Industriepark Oberelbe, der DB Netz AG, dem Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Vertretern von SMWA, SMI (jetzt SMR) und SK statt.

Die Landesdirektion Sachsen folgte im Interesse der frühzeitigen Information der Öffentlichkeit Einladungen der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ (BI). Auf einer Bürgerinformationsveranstaltung am 1. April 2019 in Pirna-Zehista hat die Landesdirektion Sachsen das Raumordnungsverfahren und die Möglichkeiten der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger im Verfahren erläutert. Am 15. Juli 2019 folgte die Landesdirektion Sachsen der Einladung der BI zur Präsentation der von ihr entwickelten Konzeption zur Neubaustrecke Dresden-Prag. Darüber hinaus nahm die Landesdirektion Sachsen an Arbeitstreffen der DB Netz AG mit der BI am 20. August 2019 und am 19. November 2019 teil.

3.5 Beteiligte im Raumordnungsverfahren

Die Liste aller im Raumordnungsverfahren beteiligten Belangsträger enthält Anlage 2. Die Raumordnungsbehörde hat im Raumordnungsverfahren nicht nur die gesetzlich vorgeschriebenen Belangsträger beteiligt (das sind die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen), sondern darüber hinaus auch Personen des Privatrechts, deren Belange durch das Vorhaben berührt sein könnten (z. B. Leitungsträger, Bergbaubetreiber). Die Liste der Verfahrensbeteiligten hat die Raumordnungsbehörde mit der Vorhabenträgerin abgestimmt. Die Beteiligung von Belangsträgern über den gesetzlichen Mindestkatalog hinaus erfolgte auch als Dienstleistung, um der DB Netz AG detaillierte Informationen und Hinweise über den Planungsraum für die weitere Planung nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens bereitstellen zu können.

4 Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren

4.1 Vorbemerkung

Im nachfolgenden Kapitel wird der Inhalt von Stellungnahmen einzelner, ausgewählter Belangsträger in Auszügen und verkürzt wiedergegeben. Hinsichtlich der ausführlichen Wiedergabe der Inhalte aller Stellungnahmen wird ausdrücklich auf Anlage 3 verwiesen. Alle im Raumordnungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wurden der DB Netz AG mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übergeben. Alle Erwidern der DB Netz AG zu den Stellungnahmen der Belangsträger sind in der Tabelle Anlage 3 in der rechten Spalte wiedergegeben.

4.2 Kommunen

Altenberg

Nach Aussage der Stadt Altenberg berührt die Neubaustrecke deren Belange nicht.

Bad Gottleuba-Berggießhübel

Bad Gottleuba-Berggießhübel sieht sich vom Tunnelverlauf aller sieben Varianten im Untergrund des Gemeindegebiets betroffen. Sie bevorzugt die Variante B, weil Variante C mehrere Ortschaften unterquert.

Bad Schandau

Die Stadt Bad Schandau begrüßt ausdrücklich die NBS Dresden – Prag. Ziel der Planung sollte es nach ihrer Ansicht sein, dass der gesamte Güter- und Personenfernverkehr über die neue Eisenbahnstrecke geführt wird und nur noch der S-Bahnverkehr im Elbtal verbleibt.

Bahretal

In ihrer Stellungnahme räumt die Gemeinde Bahretal zunächst den Volltunnelvarianten den Vorrang ein, denn diese Varianten belasten nach ihrer Ansicht den Menschen sowie sensible Gebiete schalltechnisch am geringsten. Die Gemeinde Bahretal fordert fachspezifische Untersuchungen zur Grundwassersituation. Der Variante B wird der Vorrang eingeräumt.

Bannewitz

Die Gemeinde Bannewitz sieht sich nicht direkt betroffen und bevorzugt die Variante G. Diese Variante beeinträchtigt aus ihrer Sicht die Umwelt am wenigsten und lässt sich wirtschaftlich am besten nutzen. Konflikte mit der Fauna und Flora scheinen lösbar. Die Belastungen durch Lärm können nach Ansicht der Gemeinde mittels Schallschutzeinrichtungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.

Dohma

Grundsätzlich begrüßt die Gemeinde Dohma die NBS. Aus Sicht der Gemeinde Dohma wurden in den Verfahrensunterlagen die Parameter der Volltunnel-Varianten der BI zu deren Nachteil verändert, um sie „als nicht notwendig und überzogen darzustellen“.

Die Gemeinde Dohma lehnt alle Varianten mit teils oberirdischem Verlauf ab. Es werden Hinweise zu im Gemeindegebiet lebenden geschützten Tierarten, zur beabsichtigten Siedlungs-

entwicklung, zu Belangen des Denkmalschutzes, des Gewässerschutzes und weiteren Belangen des Umweltschutzes gegeben. Die Gemeinde Dohma fordert die Raumordnungsbehörde auf, ihrer Aufgabe gerecht zu werden und diejenigen Varianten (Volltunnel) zu bevorzugen, die die wenigsten Konflikte für Mensch, Pflanzen, Tiere, Umwelt und Klima aufweisen.

Dohna

Die Stadt Dohna sieht sich durch die Varianten D, E und F berührt, weil sich die jeweiligen Tunnelaustritte ins Seidewitztal in ca. 800 m Entfernung vom Ortsteil Krebs befinden. Die Stadt Dohna empfiehlt eine für ihr Gebiet immissionsfreie Volltunnelvariante zu realisieren.

Dresden

Auch wenn die Landeshauptstadt Dresden nicht direkt von baulichen Maßnahmen betroffen ist und aus diesem Grund im Raumordnungsverfahren die Auswirkungen auf das Dresdner Stadtgebiet nicht tiefer betrachtet werden, fordert die LHD eine Erweiterung des Untersuchungsraums, bezogen auf das Thema Lärm. Weiterhin geht die Landeshauptstadt Dresden davon aus, dass der ohnehin schon hoch ausgelastete Dresdner Eisenbahnknoten durch das Projekt NBS Dresden - Prag weiter an Bedeutung gewinnt und damit auch der Bahnhof Dresden-Friedrichstadt mit dem angeschlossenen Güterverkehrszentrum eine zunehmende Nutzung erfährt. Hierzu regt die Landeshauptstadt Dresden an, die betrieblichen Kapazitäten bzw. Auslastungen des Dresdner Knotens im Zusammenhang mit den durch das Vorhaben entstehenden Mehrverkehren auf der Schiene zu überprüfen.

Heidenau

Die Stadt Heidenau lehnt eine zunehmende Verlärmung ihrer Siedlungsbereiche ab. Das Neubauvorhaben darf nicht zu Lasten der in der Stadt Heidenau lebenden und arbeitenden Menschen fallen. Unter Betrachtung aller Varianten zur Streckenführung fallen insbesondere die Varianten A bis C mit Portal des Basistunnels in erheblichem Maße zu Lasten der Stadt Heidenau, bei denen die Anordnung eines Überholbahnhofs für die NBS Dresden - Prag mitten im Siedlungsgebiet konzipiert ist. Die Stadt Heidenau schlägt eine unterirdische Lösung für Heidenau wie für den Tunnel Stellingen in Hamburg vor.

Königstein

Die Stadt Königstein geht davon aus, dass die Neubaustrecke eine Entlastung in Bezug auf den Lärm für das Elbtal bringen wird. Ziel muss es aus Sicht der Stadt Königstein sein, dass durch intelligente Planung eine Maximalzahl an Zügen durch den Tunnel fährt und die Anzahl der im Moment verkehrenden Züge tatsächlich nachhaltig nur noch auf den S-Bahn Verkehr reduziert wird. Alle Varianten, die dieser Forderung entgegenstehen, werden abgelehnt. Die Neubaustrecke darf nicht dazu führen, dass Lärm aus der einen Region in eine andere Region verlagert wird. Daher werden die Überlegungen der Bürgerinitiative begrüßt und befürwortet. Die Stadt Königstein lehnt die Planungen der DB Netz AG mit Ihren oberirdischen Varianten (D - G), oberirdische Streckenführung und Errichtung von Bahnhöfen in Gebieten mit Wohnbebauung ab.

Kurort Rathen

Die Tunnelvarianten A- C ab Heidenau greifen aus Sicht der Gemeinde Kurort Rathen am wenigsten in den Flächenverbrauch und in den Naturschutz ein. Der Bahnlärm und die Schallbelastung werden jedoch bei den Varianten A bis C auf Grund des erforderlichen Überholbahnhofs vor dem Tunnelleingang direkt in die Ortslage von Heidenau gezogen. Ein effektiver

Schallschutz kann aus Sicht der Gemeinde nur mit überdimensionierten, vielleicht nach oben gedeckelten Schallschutzwänden und durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung durch Heidenau gemindert werden. Die Lärmbelästigung wird durch eine teils offene Bauweise und der Verlagerung des Überholbahnhofs aus der zentralen Ortslage von Heidenau in die ländlichere Region verschoben. Es wird die Prüfung der Ausführung des Überholbahnhofs in einer Tunnelvariante oder auf dem Gelände des Hauptbahnhofs Dresden vorgeschlagen.

Liebstadt

Aus Sicht der Stadt Liebstadt muss bei der Auswahl der Vorzugsvariante neben den wirtschaftlichen Aspekten vor allem das Schutzgut Mensch und sein Lebensraum im Vordergrund stehen. Die Stadt Liebstadt ist unmittelbar von der in den Planunterlagen genannten Variante A betroffen.

Pirna

Grundsätzlich begrüßt die Stadt Pirna das Neubauvorhaben. Es darf nicht zur Verlärmung von bisher unbelasteten bzw. weniger belasteten Siedlungsgebieten führen. Die Realisierbarkeit des interkommunalen Industrieparks Oberelbe (IPO) darf durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Daher ist für die Stadt Pirna eine Volltunnelvariante ab dem Abzweig von der Bestandsstrecke in Heidenau alternativlos. Die Variante G der Deutschen Bahn wird von der Stadt Pirna nicht favorisiert und auch nicht zur Weiterbetrachtung empfohlen.

Stadt Wehlen

Die Stadt Wehlen ist derzeit erheblichen Belastungen durch Bahnlärm ausgesetzt. Deshalb werden die Planungsziele grundsätzlich begrüßt, weil mit dem Vorhaben Lärmreduzierungen der Elbtalregion erwartet werden. Die Stadt Wehlen favorisiert ausschließlich eine Streckenvariante, die das Elbtal frei von jeglichem Güterverkehr macht. Als einzige Vorzugsvarianten sind echte Volltunnellösungen (A, B oder C) zu wählen.

4.3 Weitere Träger öffentlicher Belange

Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge

Mit Ziel Z 3.1 des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020 werden im Bereich des Vorbehaltsgebietes eb01 alle Zielfestlegungen mit Ausnahme der Zielfestlegungen zum Trinkwasserschutz, zur Hochwasservorsorge und zur Windenergienutzung gegenüber dem Belang des Eisenbahnneubaus zu Grundsätzen der Raumordnung herabgestuft. Der Regionale Planungsverband schließt sich dem Vorschlag an, die Varianten A bis C detaillierter zu untersuchen und als eine optimierte Volltunnelvariante planerisch weiterzuführen. Dabei sollte aus Sicht des Planungsverbandes auch untersucht werden, ob sich der Nachteil des größeren Abstandes der Überholbahnhöfe für die Streckenkapazität kompensieren lässt, indem beispielsweise der Scheitelpunkt des Tunnels weiter abgesenkt und mit einer verringerten Längsneigung geplant werden kann. Dazu sollte die Abstimmung mit der tschechischen Seite gesucht werden.

Landesdirektion Sachsen, Referat 31, Regionale Wirtschaftsentwicklung und -förderung

Die Stellungnahme verweist auf berührte Gewerbegebieten und auf die Planungen zum Industriepark Oberelbe (IPO). Das größte Konfliktpotential aller Varianten bezüglich des IPO wird bei der teiloffenen Variante G gesehen. Variante G unterquert das Gelände des IPO von allen Varianten in der geringsten Tiefe.

Landesdirektion Sachsen, Referat 44, Immissionsschutz

Aus lärmschutzfachlicher Sicht unterscheidet das Referat Immissionsschutz zwischen drei Bereichen. Das sind die Bereiche nordwestlich der Müglitz, südöstlich der Müglitz und südlich Heidenau. Im Streckenbereich nordwestlich der Müglitz erscheinen die Varianten A bis C hinsichtlich der Betroffenheit deutlich ungünstiger als die Varianten D bis G. Als Ursache dafür wird im Wesentlichen die über 1 km längere Streckenführung der Volltunnel-Varianten gesehen. Für den Bereich südöstlich der Müglitz bestehen zwischen den Varianten A bis G geringe Unterschiede. Die Tieflage der Varianten A bis C und die Anlage eines Überholbahnhofes führen zu einer etwas verminderten Wirkung der Schallschutzmaßnahmen, sodass im Ausfädelungsbereich eine etwas höhere Betroffenheit gegenüber den Varianten D bis G besteht.

Im Bereich südlich Heidenau zeigen die Varianten A bis C aufgrund der dortig geplanten unterirdischen Streckenführung (Tunnel) keine Betroffenheit in genannten Bereich. Die Varianten D bis G führen hingegen zu unterschiedlichen Betroffenheiten.

Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

Das Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge begrüßt das Vorhaben Neubaustrecke Dresden - Prag zur Entlastung der Bestandsstrecke entlang der Elbe. Da der Landkreis als Hauptlastträger der Eingriffe sowie der Auswirkungen der Neubaustrecke betroffen ist, wird von Seiten des Landratsamtes die stringente Verfolgung der Umsetzung der konfliktärmsten Variante - eine Volltunnelvariante - gefordert. Es muss zwingend gewährleistet werden, dass durch die Neubaustrecke keine Verlagerung bestehender Probleme auf andere Räume stattfindet. Dies betrifft vor allem den Immissions- sowie Naturschutz.

Bundesnetzagentur

Belange des diskriminierungsfreien Eisenbahninfrastrukturzugangs durch das Raumordnungsverfahren sind aktuell nicht berührt. Im Planfeststellungsverfahren können sich allerdings Betroffenheiten ergeben.

Bundespolizeidirektion Pirna

Es wird eingeschätzt, dass direkte Betroffenheiten nicht vorliegen. Es wird aber davon ausgegangen, dass mit dem Bau und dem Betrieb der Eisenbahnstrecke bundespolizeiliche Aufgaben verbunden sein werden.

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Es werden keine Einwände geäußert.

Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Dresden

Das EBA weist darauf hin, dass die raumbedeutsamen Auswirkungen der Nothaltestelle im Bereich Börnersdorf in den Unterlagen zum ROV nicht vollständig analysiert wurden, da zwar der dortige Rettungsplatz nicht aber die übrigen erforderlichen Rettungsplätze samt Zufahrten betrachtet wurden. Es folgt ein Verweis auf die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ des Eisenbahn-Bundesamtes mit Stand: 01.07.2008, wonach Flächen in der Nähe der Tunnelportale und Notausgänge als Verbandsplatz, zum Abstellen von Material und Geräten, zum Aufstellen von Fahrzeugen sowie gegebenenfalls als Landemöglichkeit für Rettungshubschrauber relevant sein können. Gemäß der Richtlinie müssen Rettungsplätze DIN-gerecht ausgeführt werden, eine Mindestgröße von 1.500 m² haben und über Zufahrten für Straßenfahrzeuge erreichbar sein.

Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung

Mit der Stellungnahme wurden elektronische Daten zu den Festpunkten übergeben. Im Zusammenhang mit dem Verlauf der Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik wird der Staatsbetrieb die Unterlagen des Raumordnungsverfahrens an seine tschechischen Partner weiterleiten und mit ihnen die weitere Vorgehensweise erörtern.

Industrie- und Handelskammer Dresden (IHK)

Die IHK teilt mit, dass die gewerbliche Wirtschaft die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Schienenverbindung von Dresden nach Prag sieht und das Vorhaben befürwortet wird. Eine möglichst zügige Umsetzung ist von großer Bedeutung.

Aus Sicht der lokalen Tourismuswirtschaft wird die Lage der Nothaltestelle mit ihrer Infrastruktur im Bereich von Natur- und Trinkwasserschutzgebieten kritisch gesehen. Es wird betont, dass auf tschechischer Seite bereits eine funktionierende Rettungsstruktur in Gestalt einer professionellen Feuerweereinheit vorzufinden ist, die an Ort und Stelle erweitert werden könnte. Eine solche länderübergreifende Kooperation ist auch eine explizite Forderung der lokalen Wirtschaft.

Der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht des Freistaates Sachsen

Die Trassenvarianten werden als gleichrangig bewertet. Einwände werden nicht vorgebracht.

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Die Varianten B und E verlaufen im Bereich Liebstadt/Göppersdorf unmittelbar östlich entlang der BAB A 17. In diesem Bereich ist der Standort für eine Autobahn-Rastanlage geplant. Die Vorzugsvariante Standort 3 wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bestätigt und ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Es erfolgen weitere Hinweise zu Belangen der Bundes- und Staatsstraßen (OU Pirna, S 172) und zur Vermeidung/Minimierung der Inanspruchnahme von Bundes- und Staatsstraßen für Baustellentransporte. In der weiteren Planung sind Konzepte für Baustellentransporte und Transporte zu den Lagerorten für Aushubmassen zu entwickeln, welche die Forderungen des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr berücksichtigen.

Landesamt für Denkmalpflege

Gegen das Vorhaben werden aus denkmalpflegerischer Sicht keine grundsätzlichen Einwände erhoben. Ungeachtet dessen berührt es denkmalpflegerische Belange wie die Sachgesamtheit Barockgarten Großsedlitz. Die Volltunnel-Varianten A bis C werden aus denkmalpflegerischer Sicht als am wenigsten beeinträchtigend angesehen. Es wird um eine Visualisierung der teiloffenen Streckenvarianten im Landschaftsraum gebeten, um weitere Einschätzungen abgeben zu können. Für die historische fußläufige Verbindung (Kastanienallee) zum Eingang des Barockgartens Großsedlitz wird um möglichst gleichwertige Ausführung eines Ersatzes gebeten. Das Landesamt für Denkmalpflege bittet um Erstellung eines digitalen Geländemodelles zur besseren Beurteilung der Änderungen im Umfeld des Kulturdenkmals Barockgarten sowie um detaillierte hydrogeologische bzw. hydrologische Untersuchungen zu den Auswirkungen auf die Grundwassersituation im Bereich des Barockgartens.

Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

Aus rohstoffgeologischer Sicht bestehen erhebliche Bedenken gegen den Verlauf der Trassenvarianten C, D und E im Bereich des aktiven Festgesteinstagebaues Friedrichswalde-Ottendorf. Des Weiteren bestehen Bedenken gegen den Verlauf der Trassenvariante E westlich des Kalkstein-Tagebaues Borna. Zusätzlich bestehen Bedenken gegen den Verlauf der Trassenvariante B im Bereich des Vorranggebietes für Rohstoffabbau R63 östlich des Festgesteinstagebaus Nentmannsdorf.

Landestalsperrenverwaltung

Den Unterlagen zum ROV zu Folge quert die geplante Neubaustrecke Dresden – Prag die Schutzzonen des Wasserschutzgebietes der Trinkwassertalsperre Gottleuba, so dass die Belange der öffentlichen Wasserversorgung in erheblichem Maße betroffen sind. Für den Schutz der Talsperre Gottleuba gilt ein besonderer Sicherheits- und Sorgfaltsmaßstab in Form des wasserrechtlichen Besorgnisgrundsatzes.

Sächsisches Oberbergamt

Im Planungsgebiet befinden sich die Tagebaue Kalkwerk Borna, Nentmannsdorf, Neundorf, Lohmgrund I, Lohmgrund II und Friedrichswalde-Ottendorf mit jeweils zugelassenen Rahmenbetriebsplänen.

Hinsichtlich einer Sicherstellung der Rohstoffversorgung, unter Berücksichtigung der Standortgebundenheit jeder Lagerstätte und der Maßgabe zum schonenden Umgang mit Grund und Boden sind die Bergbauvorhaben im Raumordnungsverfahren in vollem Umfang zu berücksichtigen. Die Gewinnung der Bodenschätze erfolgt in den Steinbrüchen seit Jahrzehnten mittels Bohren und Sprengen. Hinsichtlich des Schutzes der bestehenden Bergbauvorhaben bestehen seitens des Sächsischen Oberbergamtes erhebliche Bedenken bei den Trassenvarianten B, C, D, E und G.

Polizeiverwaltungsamt

Eine konkrete Aussage zur Kampfmittelbelastung ist nach aktuellem Planungsstand nicht möglich. Um Beteiligung im weiteren Planungsverfahren wird gebeten.

Staatsbetrieb Sachsenforst

Aus forstbehördlicher Sicht sollte auf eine Minimierung der Inanspruchnahme von Waldflächen und auf die Vermeidung von Beeinträchtigungen des verbleibenden Waldbestandes geachtet werden. Für die dauerhaften Waldumwandlungen sind geeignete Flächen für Ersatzaufforstungen zu planen und zu sichern.

Staatsbetrieb Immobilien- und Baumanagement (SIB)

Durch entsprechende Untersuchungen und Gutachten ist nachzuweisen, dass es im Hinblick auf die hydrologische Situation zu keinen schädlichen Veränderungen im Bereich des Barockgarten Großsedlitz kommt. Die vorhandenen Wegebeziehungen (Wanderwege) vom Barockgarten nach Heidenau (u. a. Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz) sind aufrecht zu erhalten. Die Anlage des Barockgartens Großsedlitz ist von Erschütterungen freizuhalten. Die Bauweisen sind entsprechend auszuwählen (Tunnelvortrieb über Bohren, kein Sprengen). Es wird eingeschätzt, dass die vorgeschlagenen Trassenvarianten A - C die Lösungen mit den insgesamt geringeren Konflikten darstellen und somit zu favorisieren sind.

Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft

Konflikte mit dem geplanten Hochwasserrückhaltebecken Niederseidewitz für den Hochwasserschutz der Stadt Pirna und mit der Rohwassersicherung für Trinkwasser aus der Talsperre Gottleuba sind zu vermeiden. Es erfolgen detaillierte Hinweise zu den Belangen Geologie, Hydrologie, Bergbau und zur Planung des Verbleibs nicht verwertbarer Aushubmassen. In die Planungen für die Aushub- und Ausbruchmassen sollte auch eine Verfüllung des Restloches Heide V über den Transportweg Schiene einbezogen werden.

Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gGmbH (SBG gGmbH)

Die SBG gGmbH fordert auf der Grundlage eines geologischen Gutachtens den Nachweis der Sicherstellung der Wasserversorgung des Barockgartens Großsedlitz durch den unveränderten Erhalt des Zustands der Boden- und Grundwasserversorgung der im Garten befindlichen wertvollen Gehölzbestände während und nach der Bauzeit der Bahnstrecke. Des Weiteren werden der Erhalt der Wegebeziehungen zum Barockgarten und der Erhalt von Sichtachsen gefordert. Im Weiteren erfolgen detaillierte Hinweise zu möglichen Beeinträchtigungen einzelner Varianten.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden

Einwände werden nicht erhoben.

4.4 Tschechische Belangträger

Regionsbehörde der Region Ústí, Abteilung Raumordnung und Bauplanung

Die Regionsbehörde der Region Ústí teilt mit, dass noch kein Antrag auf Aktualisierung der auf die Region bezogenen Prinzipien der Raumentwicklung gestellt wurde. Im Regionalplan für die Region Ústí ist bislang noch Korridor für die Hochgeschwindigkeitsstrecke VRT-ZR1 entsprechend den zugesandten Unterlagen ausgewiesen.

Ministerium für Regionalentwicklung der Tschechischen Republik

Das Ministerium für Regionalentwicklung der Tschechischen Republik bestätigt den Erhalt des Mitteilungsschreibens der LDS an tschechische Behörden vom 17. Dezember 2019 zum geplanten Neubauvorhaben der Hochgeschwindigkeitsstrecke Dresden – Prag. Außer einigen redaktionellen Empfehlungen zur tschechischen Übersetzung erhebt das Ministerium für Regionalentwicklung keine Einwendungen.

4.5 Naturschutzvereinigungen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Sachsen e. V.

Grundsätzlich begrüßt der BUND Sachsen den Ausbau des im Vergleich zum Kraftfahrzeugverkehr umweltfreundlicheren Verkehrsmittels Eisenbahn. Gerade auf dem geplanten Streckenabschnitt könnten die Planungen zu zwei wesentlichen Verbesserungen beitragen. Erstens würde der leistungsfähigere Ausbau der Strecke eine willkommene Alternative zur Autobahn A 17 zwischen Dresden und der Tschechischen Republik darstellen. Zweitens würde das Elbtal erheblich vom Lärm entlastet, der insbesondere von den Güterzügen ausgeht. Hierzu ist es aber erforderlich, dass nach dem Bau des Tunnels tatsächlich der gesamte Güter- und Personenfernverkehr, soweit Ziel- und Quellbereich nicht im umfahrenen Bereich des Elbtals liegen, durch den Tunnel geführt werden.

Unter den Prämissen, dass mit dem Neubau eine erhebliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf der A 17 eintritt, das Elbtal nahezu vollständig vom Güterzugverkehr entlastet wird und künftige Wachstumsentwicklungen beim Schienengüterverkehr aufgenommen werden können, präferiert der BUND Sachsen eine vollständige Tunnellösung wie mit den Varianten A, B und C. Die Varianten D, E und F werden abgelehnt, da durch die oberflächennahe Bauweise eine erhebliche Auswirkung auf Natur und Umwelt erfolgen würde.

Grüne Liga Osterzgebirge e.V.

Der Grüne Liga Osterzgebirge e.V. nimmt Bezug auf die Unterlagen zum ROV und gibt zahlreiche detaillierte Hinweise für die weitere Planung.

Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt

Die Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt bezieht sich auf einige FFH-Gebiete im Untersuchungsraum und gibt Hinweise dazu. Die konkreten bauzeitlichen und dauerhaften Auswirkungen sowie Art und Umfang jeweils eventuell erforderlicher Schutzmaßnahmen lassen sich durch die Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt noch nicht abschließend beurteilen. Sämtliche fachspezifischen und insbesondere auch die naturschutzfachlichen Auswirkungen des Neubaus der geplanten Eisenbahnstrecke müssen geprüft werden. Nicht erforderliche Eingriffe sind zu vermeiden und erforderliche Eingriffe zu minimieren. Details sind im weiteren Verfahren unter Beteiligung der entsprechenden Fachbehörden zu prüfen.

4.6 Private Unternehmen

Im Raumordnungsverfahren wurden auch ausgewählte private Belangsträger beteiligt. Es handelt sich dabei um Belangsträger aus den Bereichen Bergbau, Energie-, Gasversorgung und Telekommunikation. Die privaten Belangsträger der Bereiche Energie-, Gasversorgung und Telekommunikation verweisen insbesondere auf ihre im Vorhabengebiet vorhandenen Infrastrukturanlagen. Deren Hinweise und Leitungsauskünfte wurden der Vorhabenträgerin für die weitere Planung übergeben und sind in der Anlage 3 (tabellarische Übersicht) wiedergegeben.

Von den beteiligten privaten Belangträgern aus dem Bereich Bergbau hat die ProStein GmbH & Co. KG geantwortet und Konflikte der Varianten B, C, D und E mit den bergrechtlich planfestgestellten Steinbrüchen Nentmannsdorf und Friedrichswalde-Ottendorf geltend gemacht (Anlage 3, lfd. Nr. 37). Die ProStein GmbH & Co. KG verweist auf § 124 Abs. 1 Satz 1 BBergG. Danach sind die Errichtung, Erweiterung, wesentliche Veränderung und der Betrieb von öffentlichen Verkehrsanlagen und von Gewinnungsbetrieben in gegenseitiger Rücksichtnahme so zu planen und vorzunehmen, dass öffentliche Verkehrsanlagen die Gewinnung von Bodenschätzen und - umgekehrt - öffentliche Verkehrsanlagen die Gewinnung von Bodenschätzen so wenig wie möglich beeinträchtigen.

4.7 Sonstige Belangträger

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.

Der Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V. fordert eine Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit für den Personenfernverkehr auf 230 km/h und damit eine Verkürzung der Zielfahrtzeit von Dresden nach Prag auf 55 Minuten. Für die Regionalbahnen Dresden-Teplice soll eine höhere Reisegeschwindigkeit von 190 km/h geplant werden. Der vorgesehene Verkehrshalt in Heidenau für die Regionalzüge nach Teplice wird begrüßt. Es erfolgen weitere detaillierte technische und planerische Hinweise.

Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V.

Der Tourismusverband Sächsische Schweiz e.V. befürwortet eine Volltunnel-Variante und spricht sich dafür aus, alle anderen Varianten auszuschließen. Mit der Schaffung der Neubau- strecke soll die bisherige Strecke im Elbtal komplett vom der Güterfernverkehr freigehalten werden.

Deutscher Wetterdienst, Regionales Klimabüro

Der Deutsche Wetterdienst, Regionales Klimabüro erhebt keine Einwände und bietet an, bei Bedarf amtliche klimatologische Gutachten zu erstellen.

Bürgerinitiative "Basistunnel nach Prag" (BI)

Die Bürgerinitiative "Basistunnel nach Prag" hat eine Stellungnahme mit einem Umfang von 44 Seiten abgegeben. Die Bürgerinitiative fordert, dass nach Abschluss des ROV nur noch eine Volltunnel-Variante zur weiteren Planung empfohlen wird. Befürchtet wird, dass mit dem Vorhaben eine Verlagerung von Lärmproblemen aus dem Elbtal erfolgt. Die BI unterbreitet detaillierte Vorschläge, eine Volltunnel-Variante zu optimieren. Unter anderem wird vorgeschlagen, einen verdeckten Überholbahnhof südlich der Staatsstraße S 172 in Heidenau bis zum Hospitalbusch anzulegen. Vorgeschlagen wird des Weiteren eine Optimal-Variante der BI, welche zunächst der Variante A folgt und im weiteren Verlauf östlich von Liebstadt auf die Varianten B und E schwenkt. Es werden konkrete Hinweise zum Höhenprofil, zum Gleisplan des Überholbahnhofs und zu Gleiswechseleinrichtungen gegeben. Die BI setzt sich für die Berücksichtigung der Bürgerinteressen bei der weiteren Planung ein und bietet der DB Netz AG eine Entwicklungspartnerschaft an.

Kirchenvorstand der Ev.-Luth. Kirchgemeinde Liebstadt-Ottendorf

Der Kirchenvorstand der Ev.-Luth. Kirchgemeinde Liebstadt-Ottendorf lehnt die Trassenvariante E ab und bittet für F und C um die Durchführung von Beweissicherungsverfahren für alle kirchlichen Bestandsobjekte.

Agrargenossenschaft Niederseidewitz e.G.

Die Agrargenossenschaft Niederseidewitz e.G. wendet sich gegen die Varianten D, E und F, weil diese Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen des Unternehmens durch Flächenzerschneidung und Flächenentzug führen. Bei Variante D wäre eine Umsiedlung der Stallanlagen erforderlich.

Agrar-Produktionsgenossenschaft Pirna-Cotta e.G.

Die Agrar-Produktionsgenossenschaft Pirna-Cotta e.G. lehnt die Variante G ab, weil bei dieser Variante landwirtschaftliche Flächen entzogen würden. Das Unternehmen musste bereits bei den Baumaßnahmen für die B 172a, die Südumfahrung Pirna und den Bau der BAB A 17 Flächen abgeben.

Ingenieurbüro für Kartographie Dr. Rolf Böhm

Das Ingenieurbüro für Kartographie Dr. Rolf Böhm bemängelt, dass die von diesem Büro entwickelte und vorgeschlagene Variante Z6 zur Variante F für das Raumordnungsverfahren verändert und damit aus Sicht des Ingenieurbüros verschlechtert wurde. Das Ingenieurbüro hat daher die Variante Z6U1 entwickelt. Hinsichtlich der fachlichen Details der Variante Z6U1 wird auf die Ausführungen in Anlage 3 verwiesen.

Siedlerverein e. V. Pirna I

Der Siedlerverein e. V. Pirna I befürchtet bei Variante G erhebliche Lärm- und Feinstaubbelastungen und lehnt die Varianten mit offener Streckenführung ab.

Vereinigte Gemeinnützige Wohnungsbau-Genossenschaft Pirna-Süd e.G.

Die Vereinigte Gemeinnützige Wohnungsbau-Genossenschaft Pirna-Süd e.G. befürchtet eine Abwanderung von Mietern und damit eine Erhöhung des Leerstandes.

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Der Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. unterbreitet detaillierte Vorschläge und Forderungen für die weitere Planung im Interesse der Gewährleistung einer optimalen Betriebsqualität.

4.8 Bürgerinnen und Bürger

Im Raumordnungsverfahren wurden insgesamt 5501 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern abgegeben. Die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ hatte für die Initiierung und Erleichterung der Abgabe von Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren Musterschreiben

entwickelt, an Haushalte verteilt und auch auf ihrer Internetseite zum Herunterladen bereitgehalten. Die Musterschreiben wurden für unterschiedliche Interessengruppen und unterschiedliche Ortsteile angepasst und bausteinartig zusammengestellt. Je nach Betroffenheit konnten durch die Bürgerinnen und Bürger die für sie zutreffenden Musterschreiben ausgewählt, die entsprechenden Bausteine angekreuzt und auch durch zusätzliche individuelle Einwendungen ergänzt werden.

Die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ hatte Einwendungen von Bürgerinnen und Bürger gesammelt und der Landesdirektion Sachsen am 6. März 2020 in der Dienststelle Dresden medienwirksam übergeben. Vertreter der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ überreichten 30 Ordner mit 5169 bereits vorsortierten Stellungnahmen. Zusätzlich wurden der Landesdirektion Sachsen durch die Vertreter der Bürgerinitiative 21 ungeöffnete Briefe übergeben. Auf dem Postweg bei der Landesdirektion Sachsen sind 311 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern eingegangen.

Weil die von Bürgerinnen und Bürgern vorgetragene Belange aufgrund der Verwendung von Textbausteinen teils identisch sind oder sich inhaltlich ähneln, wurden die Einwendungen und Hinweise nach Themenbereichen klassifiziert. Die Einwendungen und Hinweise lassen sich folgenden Themenbereichen zuordnen:

- Grundstücksentwertungen
- Schutzgut Mensch/ menschliche Gesundheit (Lärm, Feinstaub)
- planerische Belange (Bauweise, Lage und Abstände Überholbahnhöfe)
- Ablehnung offener Variantenführung, Unterstützung der BI-Vorschläge Volltunnel, Entlastung des Elbtals vom Güterfernverkehr
- Straßennutzung für Bautransporte, Konflikte während der Bauzeit
- Tourismus, Naherholung
- Flächenversiegelung, Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen
- Naturschutz (Eingriffsregelung, Artenschutz, Landschaftsbild, Zerschneidung von Lebensräumen)
- Denkmalschutz
- Siedlungsklima
- Hydrologie.

Die Anlage 3 enthält in den laufenden Nummern von 133 bis 212 die Inhalte der von Bürgerinnen und Bürgern vorgetragene Belange, welche in den Musterschreiben handschriftlich ergänzt oder der Raumordnungsbehörde - ohne Verwendung von Musterschreiben - individuell verfasst übergeben wurden.

5 Raumordnerische Bewertung

5.1 Methodik

Für die Prüfung der Raumverträglichkeit des Vorhabens und seiner raumbedeutsamen Bestandteile stehen der Raumordnungsbehörde verschiedene Quellen zur Verfügung. Eine Quelle ist die durch das Büro Infrastruktur & Umwelt Professor Böhm und Partner erstellte Raumordnungsuntersuchung, welche als Teil C Bestandteil der Verfahrensunterlagen ist. Eine weitere Quelle sind die im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen. Schließlich stehen der Raumordnungsbehörde bei Bedarf noch eigene Ermittlungen zur Verfügung. Im Interesse der Übersichtlichkeit werden die raumordnerisch relevanten Aspekte nach Fachbereichen aufgliedert.

5.2 Raumstruktur und räumliche Entwicklung

5.2.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

In der Raumordnungsuntersuchung Teil C der Verfahrensunterlagen für das Raumordnungsverfahren werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Struktur bezogenen Erfordernisse der Raumordnung untersucht und bewertet. Vorliegend betrifft dies den Verdichtungsraum Dresden mit der Landeshauptstadt Dresden, Heidenau, Pirna und Dohna sowie die Zentralen Orte Oberzentrum Dresden, Mittelzentrum Pirna und Unterzentren Heidenau und Bad Gottleuba-Berggießhübel. Weiterhin sind der sich an den Verdichtungsraum anschließende Ländliche Raum und die überregional und regional bedeutsamen Entwicklungs- und Verbindungsachsen berührt.

5.2.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Auf die Raumstruktur und die räumliche Entwicklung bezogene Stellungnahmen wurden im Raumordnungsverfahren nicht abgegeben.

5.2.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Das Vorhaben wird sich positiv und fördernd auf die Raumstruktur und die räumliche Entwicklung des Verdichtungsraumes Dresden und des vom Vorhaben berührten ländlichen Raumes sowie auf die Zentralen Orte und die Entwicklung der Verbindungsachsen auswirken. Aus Sicht der Raumordnungsbehörde ergeben sich keine variantenspezifischen Unterschiede hinsichtlich der Auswirkungen auf die Erfordernisse der Raumordnung zu den Belangen Raumstruktur und räumliche Entwicklung.

5.3 Verkehrsentwicklung

5.3.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Ein wichtiges Ziel der Eisenbahn-Neubaustrecke von Dresden nach Prag ist die Verbesserung von Erreichbarkeiten innerhalb der Korridore des transeuropäischen Netzes (TEN-V) zwischen den Nord- und Ostseehäfen und den Wirtschaftsregionen in Südosteuropa. Die Eisenbahnstrecke durch das Elbtal ist an einem Maximum ihrer Leistungsfähigkeit angekommen und kann die für die Zukunft prognostizierten Verkehrsmengen nicht mehr aufnehmen. Da das

Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke einen überregionalen Fokus hat, werden sich die Auswirkungen auf die lokale Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum südlich von Heidenau bis zur deutsch-tschechischen Grenze vorwiegend auf die Verlagerung der Verkehrsströme aus dem Elbtal konzentrieren. Dazu dient das Neubauvorhaben.

Weder das lokale Eisenbahn- noch das Straßennetz werden prognostisch negativ beeinflusst. Lediglich bauzeitliche Einschränkungen können sich auf die Verkehrsqualität in der Region niederschlagen. Die Volltunnelvarianten A, B und C kreuzen das öffentliche Straßennetz nur im Zuge der S 172 in Heidenau. Wie diese Querung dann konkret aussehen wird, wird sich erst im Zuge der detaillierten Planung im Anschluss an das Raumordnungsverfahren ergeben. Die Varianten mit teilweise oberirdischen Streckenabschnitten kreuzen oder berühren das öffentliche Straßennetz dagegen an verschiedenen Stellen. Zu nennen sind die BAB A 17, die B 172 a, die S 176 und die K 8757.

Für den Elberadweg und die Kreuzung mit der S 172 in Heidenau erwartet das Büro I&U nur geringe Auswirkungen. Es verweist darauf, dass in der Detailplanung ein adäquates Kreuzungsbauwerk mit der Staatsstraße entwickelt werden muss, das nach Forderung des LASuV einen späteren vierstreifigen Ausbau der Staatsstraße zulassen soll. Die Gutachter setzen sich in den Unterlagen zum ROV mit zahlreichen Details zur Verkehrsentwicklung auseinander und bewerten deren Konfliktstufen.

5.3.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Nach der Stellungnahme des LASuV soll der Umfang an Baustellentransporten so gering wie möglich gehalten werden. Das LASuV weist darauf hin, dass oberhalb der Variante B zwischen km 5,9 und 6,9 ein Autobahnrastplatz geplant ist (Anlage 3, lfd. Nr. 25).

Das LASuV macht zu den Straßenkreuzungen keine konkreten Bedenken geltend und verweist auf notwendige Absprachen bei der Planung von Kreuzungsbauwerken (Anlage 3, lfd. Nr. 24). Andere Belangsträger äußern sich ebenfalls zu diesem Sachverhalt. In der Antwort auf die Einwendung des LASuV bekundet die DB Netz AG den Willen, die weitere Planung mit dem LASuV abzustimmen (Anlage 3, lfd. Nr. 24).

Zahlreiche Einwender haben auf einen speziellen Kritikpunkt bei allen Varianten hingewiesen. Das Verkehrsnetz im Bereich der Nothaltestelle bei Börnersdorf ist danach aufgrund seines Ausbaustandes und infolge der topographischen Geländeverhältnisse für den Katastrophenschutz und Rettungseinsätze wenig geeignet. Zudem wird in einigen Stellungnahmen auf eine unvollständige Betrachtung der Rettungsplätze und Zufahrten im Bereich Börnersdorf hingewiesen (Anlage 3, lfd. Nr. 3). Die DB Netz AG verweist in ihrer Erwiderung auf den noch groben Vorplanungsstand für diese Belange.

Die Stadt Heidenau geht durch den zu erwartenden Materialtransport von einer deutlichen Zunahme des Lkw-Verkehrs über die ohnehin vielbefahrene S 172 und die Sachsenbrücke aus. Weiter heißt es in der Stellungnahme der Stadt Heidenau, dass die Querung der S 172 mittels Brücke an einer sensiblen Stelle mit vorhandener Bebauung erfolgt. Die Staatsstraße 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 mögliche fußläufige Verbindung zwischen dem Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz und den Ortsteilen Groß- bzw. Kleinsedlitz über die S 172, so dass die Stadt für die spätere Detailplanung den Entwurf einer Fußgängerquerung anregt (Anlage 3, lfd. Nr. 71).

Das LRA SOE wirft die Frage auf, ob die Neubaustrecke im Hinblick auf den erwarteten Anstieg des Schwerverkehres in Richtung Tschechische Republik tatsächlich zu einer Entlastung der Bestandsstrecke im Elbtal führen kann. Das LRA bittet diesbezüglich insbesondere das Schutzgut Mensch in die Überlegungen einzubeziehen (Anlage 3, lfd. Nr. 34).

5.3.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Für den Freistaat Sachsen koordiniert der Landesverkehrsplan Sachsen 2030 die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems sowie der einzelnen Verkehrsträger. Er ist als Fachplan bindend für die Staatsregierung und die nachgeordneten Behörden und stellt die Bedeutung des überregionalen Schienennetzes zur Verbindung der sächsischen Oberzentren untereinander und mit den Wirtschaftszentren Deutschlands und Europas heraus.

Aus Sicht der Raumordnungsbehörde ergeben sich keine gravierenden variantenspezifischen Unterschiede auf die Verkehrsentwicklung durch das Vorhaben. Die Ziele Verbesserung von Erreichbarkeiten, Verkürzung von Reise- und Transportzeiten oder Verteilung von Verkehrsströmen lassen sich mit allen sieben Varianten gleichermaßen erreichen. Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung in Bezug auf die Verkehrsentwicklung gemäß LEP oder Regionalplan sind nicht zu erwarten.

Die Raumordnungsbehörde erkennt nach der Auswertung der vorliegenden Informationen keine grundsätzlich negativen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung des Untersuchungsraumes. Ein straßengebundener Abtransport der Aushubmassen über das lokale und regionale Straßennetz mittels LKW hätte erhebliche negative Konsequenzen für die örtliche Bevölkerung, deren Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Mobilität. Das sollte möglichst vermieden werden. Um Mehrbelastungen für das örtliche Straßennetz während der Bauphase zu reduzieren, wird auf die Anregungen des SMEKUL für einen schienengebundenen Abtransport von Abraummassen zur Verfüllung ehemaliger Tagebaue im Lausitzer Revier (z.B. Restloch Heide V bei Lohsa) hingewiesen. Eine Vermeidung der Belastung des lokalen und regionalen Straßennetzes könnte auch erreicht werden, wenn die überschüssigen Aushubmassen vor Ort ohne lange Transportwege eingebaut werden. Hier wird auf den Vorschlag des LfULG für ein Landschaftsbauwerk hingewiesen.

5.4 Ökologisches Verbundsystem, Arten- und Biotopschutz

5.4.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Im Gutachten Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf den Gebiets- und Artenschutz gemäß der FFH- und Europäischen Vogelschutzrichtlinie (dsi, 2019, Teil D.1 der Verfahrensunterlagen) werden die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die NATURA-2000-Gebiete und auf den Arten- und Biotopschutz beschrieben. Die Raumordnungsuntersuchung (Teil C der Antragsunterlagen) stützt sich bei der Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen auf dieses Gutachten und stellt diese variantenbezogen dar.

Im Bereich der Bestandsstrecke in Heidenau unterscheiden sich die einzelnen Varianten hinsichtlich der Auswirkungen auf das ökologische Verbundsystem sowie den Arten- und Biotopschutz unter raumordnerischen Gesichtspunkten nicht.

Für den Einschnitt in den Elbhang für den Bau des Tunnelportals in Heidenau-Großsedlitz werden dauerhafte und baubedingte Beeinträchtigungen angrenzender FFH-Lebensraumtypen, bauzeitliche Stoffeinträge oder akustische und visuelle Störungen beschrieben.

Bei allen Varianten wird es zu einem teilweisen Verlust des naturnah bewaldeten Elbhanges kommen. Dennoch konstatieren die Gutachter des Büros dsi, dass Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL von keiner der Varianten im FFH Gebiet „Barockgarten Großsedlitz“ zu erwarten sind (Teil D.1, S. 135), so dass das Risiko einer FFH-Unverträglichkeit in Bezug auf das FFH Gebiet 173 unter Berücksichtigung geeigneter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen als gering eingeschätzt wird.

Im weiteren Verlauf südlich des Tunnelportals Heidenau-Großsedlitz ergeben sich laut Gutachten unterschiedliche Berührungen mit den Belangen Ökologisches Verbundsystem, Arten- und Biotopschutz. Die Varianten A, B und C unterfahren nach derzeitigem Stand das VRG Arten- und Biotopschutz südwestlich von Zuschendorf in 20 m Tiefe. Dort verläuft die Seidewitz. Hierbei kann es zu hydrologischen/hydrodynamischen Veränderungen kommen, hervorgerufen durch die geringe Überdeckung des Tunnels im Seidewitztal. Nach den weiteren Aussagen der Vorhabenträgerin ließe sich der Konflikt zu einem geringen Konflikt herabstufen. Dazu könnten tunnelbauliche und weitere Optimierungsmaßnahmen beitragen.

Der Rettungsplatz an der Nothaltestelle unweit von Börnersdorf wird nach derzeitigem Planungsstand im LSG Unteres Osterzgebirge liegen. Laut Teil C der Antragsunterlagen zum Freiraumschutz wird der ca. 0,2 ha große Rettungsplatz um den Personenausstiegspunkt am Nothalt dieses LSG beeinträchtigen. Die Inanspruchnahme dieser relativ kleinen Fläche wird gutachterlich als mittlerer Konflikt bewertet.

Im Bereich des Tunnels Heidenau-Großsedlitz tritt die Variante G nach derzeitiger Konzeption im Bereich des Hospitalbusches in einem ca. 280 m langen und bis zu 25 m tiefen offenen Bauabschnitt zu Tage. Dieser offene Bauabschnitt befindet sich in einem VRG Arten- und Biotopschutz. Dies wird in der Raumordnungsuntersuchung als hoher Konflikt eingestuft.

Nach dem Gutachten dsi (Teil D.1 der Verfahrensunterlagen) sind im Bereich des Tunnels Heidenau-Großsedlitz baubedingte Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume des FFH-Gebietes 173 mit bauzeitlichem Stoffeintrag sowie akustischen und/oder visuellen Störungen möglich. Als mögliche anlagebedingte Beeinträchtigungen werden hier dauerhafte Versiegelungen, das Entstehen von Barrieren oder Veränderungen der hydrologischen Verhältnisse genannt.

In den Ausführungen zu Variante D stellen die Gutachter von I&U eine potentiell sehr relevante Beeinflussung durch die Flächeninanspruchnahme für einen großen und tiefen Einschnitt für den Überholbahnhof in einem VRG Arten- und Biotopschutz westlich von Niederseidewitz fest. Der Übersichtshöhenplan im Teil B.5 der Unterlagen zeigt für Variante D einen nahezu mit dem Talboden identischen Verlauf und die Querung der Seidewitz auf einer sehr niedrigen Brücke. Auch Variante E quert das Tal der Seidewitz und das dortige VRG Arten- und Biotopschutz, anders als D aber auf einer 200 m langen und etwas über dem Talboden liegenden Brücke. Variante F quert nach dem Seidewitztal zusätzlich noch das Tal der Bahre mit dem dortigen VRG Arten- und Biotopschutz.

I&U erwartet für Variante F potentiell sehr relevante Beeinflussungen der VRG Arten- und Biotopschutz im Zuge von Seidewitztal und Bahretal, die mit der Flächeninanspruchnahme eines

großen und tiefen Einschnitts südlich von Zuschendorf bis nördlich von Dohma begründet werden. Das Gutachten räumt ein, dass in der nachfolgenden Detailplanung zwar Minderungen der Beeinflussung herbeigeführt werden können, eine erhebliche Beeinträchtigung der VRG jedoch an dieser Stelle nicht verhindert werden kann (Teil C S. 218). Nach dem Gutachten von dsi wird für Variante F nach derzeitigem Planungsstand eine FFH-Unverträglichkeit als wahrscheinlich bewertet.

5.4.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Das LRA SOE und das LfULG treffen zum Nordportal der Volltunnelvarianten A, B und C keine spezifischen Aussagen, soweit es um das ökologische Verbundsystem geht. Generell bevorzugen sie diese Varianten. Bei der Stellungnahme der SBG gGmbH geht es neben Aspekten der Kulturlandschaft auch um das ökologische Verbundsystem. SBG favorisiert die Volltunnelvarianten A, B und C unter der Prämisse der Unversehrtheit der Wasserhaltung des Barockgartens Großsedlitz und seines Elbhangumfeldes sowie der Beibehaltung des Bodenreliefs und der Gehölzbestände (Anlage 3, lfd. Nr. 34 und Nr. 102).

Das LfULG macht geltend, dass durch die Varianten D, E, F und G erhebliche Beeinträchtigungen von Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz, von FFH-Gebieten, von Landschaftsschutzgebieten, auf bestehende Biotopvernetzungen (Zerschneidung wertvoller Biotop- oder Habitatflächen) zu erwarten bzw. zu befürchten sind (Anlage 3, lfd. Nr. 22).

Der Staatsbetrieb Sachsenforst ergänzt, dass es sich teilweise um Wald mit besonderer Bodenschutzfunktion, mit besonderer regionaler Klimaschutzfunktion, Wald im FFH-Gebiet Barockgarten Großsedlitz und Wald im Landschaftsschutzgebiet Großsedlitzer Elbhänge und Hochflächen handelt und dass alle Varianten durch ein VRG Waldschutz mit weniger als einem halben Hektar Fläche verlaufen.

Die SBG gGmbH macht Bedenken geltend und verweist auf die traditionell angespannte Wasserversorgung der Vegetation und der vegetabilen Architekturelemente im Barockgarten Großsedlitz. Sollte die Wasserversorgung der Gehölzbestände zukünftig nicht mehr gewährleistet sein, würde die Baumaßnahme den Fortbestand dieses hochrangigen Gartendenkmals gefährden und zum Totalverlust einer der bedeutendsten noch erhaltenen, barocken Gartenanlagen Augusts des Starken führen. Die SBG gGmbH lehnt eine offene Tunnelbauweise in der Umgebung des Barockgartens und auch im Bereich der Sichtachsen ab (Anlage 3, lfd. Nr. 99). Der o.g. Verweis des LfD zur Sachgesamtheit Barockgarten Großsedlitz stützt diese Haltung. Die Vorhabenträgerin verweist in ihrer Gegenstellungnahme auf die nachfolgenden Planungsstufen.

Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen gab es nur wenige Hinweise auf Betroffenheiten. So macht die Grüne Liga darauf aufmerksam, dass der Landschaftsraum eine sehr hohe Dichte an Schutzgebieten und Vorkommen gefährdeter Arten aufweist (Anlage 3, lfd. Nr. 96). Die LANU nennt ein Objekt im Bereich des FFH-Gebietes 181 und des SPA-Gebietes 59, das ein Quartier der Kleinen Hufeisennase und des Großen Mausohrs darstellt (Anlage 3, lfd. Nr. 97).

Die Gemeinde Dohma teilt mit, dass das Gebiet um die Gottleuba bei Variante G als VRG und VBG Arten- und Biotopschutz festgelegt ist. Ein hohes Aufkommen an gefährdeten Tier- und Pflanzenarten spiegelt sich in der Kulisse des FFH-Gebietes 182 wieder. Dohma macht auf ein Quartier der kleinen Hufeisennase im Schloss Cotta (Cotta A 19, in Dohma, OT Cotta A)

sowie auf ein Winterquartier weiterer Fledermausarten im Bahntunnel der stillgelegten Strecke Pirna – Großcotta aufmerksam, die sich unweit des Korridors von Variante G befinden und möglicherweise Beeinträchtigungen erfahren. Die Vorhabenträgerin verweist in ihrer Erwiderung auf die Betrachtungen der Gutachter von dsi und argumentiert damit, dass diese Fledermausquartiere nicht direkt betroffen seien (Anlage 3, lfd. Nr. 79).

5.4.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Nach Wirksamwerden des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020 könnten bei der weiteren Planung Konflikte mit Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz außerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 entstehen. Für Variante G ist dies nicht zu erwarten, weil der Korridor dieser Variante nahezu vollständig im Vorbehaltsgebiet Eisenbahn eb01 liegt.

Bei Planung einer Volltunnel-Variante außerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 sind Konflikte mit Vorranggebieten Arten- und Biotopschutz nach derzeitigen Kenntnistand nicht zu erwarten, weil die Vorranggebiete Arten- und Biotopschutz unterfahren werden. Die Volltunnel-Varianten B und C unterfahren die Seidewitz mit hinreichender Überdeckung, sodass Beeinträchtigungen derzeit nicht zu befürchten sind. Konflikte könnten sich jedoch ergeben, wenn die Seidewitz mit einer geringeren Überdeckung unterfahren werden müsste. Im Zuge der weiteren Planung einer Volltunnel-Variante sollte möglichst vermieden werden, die Seidewitz in offener Bauweise zu queren.

5.5 Kulturlandschaft

5.5.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

In der Raumordnungsuntersuchung Teil C der Verfahrensunterlagen zum Raumordnungsverfahren werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erfordernisse der Raumordnung zum Bereich Kulturlandschaftsschutz beschrieben und bewertet. In die Betrachtungen einbezogen wurden siedlungstypische Ortsrandlagen mit Sichtbereichen und Sichtpunkten, Landschaftsprägende Erhebungen, der sichtexponierte Elbtalbereich und Sichtpunkte, typische Elemente der historisch gewachsenen Kulturlandschaft, Gebiete mit hohem landschaftsästhetischen Wert und Kulturdenkmale.

5.5.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

LfD und SBG GmbH bevorzugen die unterirdischen Varianten A, B und C, weil sie die Sichtachsen im Bereich des Kulturlandschaftsraumes Barockgarten Großsedlitz – Schloss Weesenstein besser bewahrt sehen (Anlage 3, lfd. Nr. 24 und Nr. 102). Das LfD bittet um ein digitales Geländemodell und hält ein geologisches Gutachten für den Bereich Barockgarten, dessen natürliche Wasserversorgung sowie dessen unterirdische Bauwerke – Tiefkanal für den Durchfluss von Hospital- und Schlosserbusch – für notwendig.

Die SBG gGmbH weist auf die dramatische Wasserknappheit im Barockgarten Großsedlitz hin und mahnt hydrogeologische Untersuchungen an. Ihrer Stellungnahme zufolge gewährleisten die Varianten A, B und C den Erhalt des Landschaftsraums zwischen dem Barockgarten und Schloss Weesenstein am besten. Auf der Grundlage der dargestellten Schallimmissionspläne geht die SBG gGmbH davon aus, dass die Variante G zu Schallimmissionen in den Boskett-Bereichen des Barockgartens führen wird und dass die Sichtachsen in Richtung Süden gestört sein werden.

Der Regionale Planungsverband weist in seiner Stellungnahme auf das VRG Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“ außerhalb des VBG Eisenbahnkorridor eb01 hin, für das mögliche Konflikte bestehen. Zwar berühre oder unterfahre keine Variante das Parkensemble, durch eine Veränderung der hydrologischen Verhältnisse infolge des Tunnelbaus besteht jedoch die Gefahr negativer Auswirkungen auf den Baumbestand, was zu einem Zielkonflikt führe (Anlage 3, lfd. Nr. 104).

5.5.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Nach Wirksamwerden des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020 gilt nach Ziel Z 3.1 auch das Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“ innerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 nur als Grundsatz der Raumordnung. Konflikte mit den außerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 liegenden Teilen des Vorranggebietes Kulturlandschaftsschutz sind zu vermeiden. Die Maßgabe 3 zielt auf die Vermeidung von Konflikten insbesondere mit Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“. Dabei spielen insbesondere Sichtachsen, Lärm und die hydrologische Situation eine Rolle. Um Beeinträchtigungen der Wasserversorgung des Barockgartens ausschließen zu können, wird eine gutachterliche Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf die hydrologische Situation im Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz „Barockgarten Großsedlitz“ in Zuge der weiteren Planung als notwendig erachtet. Möglichkeiten, im Zuge des Bauvorhabens die hydrologische Situation des Barockgartens zu verbessern, sollen geprüft werden. Für Variante G ist zu prüfen, wie Beeinträchtigungen infolge der vorgesehenen offenen Bauweise westlich des Hospitalbusches vermieden bzw. verringert werden können.

5.6 Boden und Landwirtschaft

5.6.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Das Gebiet von Heidenau und Pirna ist einer der Bereiche, in denen nach Angaben der Vorhabenträgerin eine hohe, geologisch bedingte Grundwassergefährdung besteht. Die ausgeprägte Topografie und viele Fließgewässer bringen unterschiedliche Böden mit uneinheitlichen Grundwasserverhältnissen hervor. Es kann sein, dass sich die Variante B auf Gebiete mit geologisch bedingter Grundwassergefährdung um die Ortschaften Krebs und Zehista südlich von Pirna bis an die Grenze zu Tschechien negativ auswirkt. Das werden weitere Untersuchungen entkräften oder erhärten.

I&U nennt zu diesem Bereich Gebiete mit hoher geologisch bedingter Grundwassergefährdung, Gebiete mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels, Gebiete zur Erhaltung und Verbesserung des Wasserrückhalts, Gebiete mit anthropogen bedingter Boden- und/oder Grundwasserkontamination, regional bedeutsame Grundwassersanierungsgebiete sowie Auenböden mit Anhaltspunkten für das großflächige Auftreten von hohen Schwermetallgehalten als Kategorien des Regionalplans.

Laut I&U resultiert die hohe Diversität an vorhandenen Böden und inhomogenen Grundwasserverhältnissen im Untersuchungsraum aus der ausgeprägten Topographie und einer Vielzahl an Fließgewässern. Charakteristisch sind die für Auen typischen Böden im Elbtal sowie die Böden des Erzgebirgsvorlandes. Die Böden verfügen nur über eine geringe Schutzfunktion, so dass im Untersuchungsraum fast ausschließlich Gebiete mit geologisch bedingt hoher Grundwassergefährdung vorkommen. Gebiete mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels verschärfen nach Einschätzung von I&U

die Gefährdungslage der Böden in einem Gebiet von Pirna über Dohma in Richtung Bad Gottleuba-Berggießhübel.

Laut I&U sind regional bedeutsame Altlasten im Untersuchungsraum nach den vorliegenden Informationen von der NBS nicht betroffen.

I&U sieht in der Querung des VRG Landwirtschaft nach RP2020 für Variante F einen hohen Zielkonflikt, weil die Trasse z.T. auf einem Damm und in einem Einschnitt geführt wird und etwa 12 ha Fläche beanspruchen soll.

5.6.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Aus landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Sicht befürwortet das LfULG grundsätzlich eine Volltunnelvariante. Es beruft sich auf § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, nach dem Böden mit hoher bis sehr hoher Bodenfruchtbarkeit so gering wie möglich in Anspruch genommen werden sollten (Anlage 3, lfd. Nr. 23).

Das Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass bei Variante F das Schutzgut Boden erheblich berührt ist, da die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme bis zu 25 ha betragen kann und der Boden über einen Zeitraum von bis zu 15 Jahren in Anspruch genommen wird (Anlage 3, lfd. Nr. 34).

Die Agrargenossenschaft Niederseidewitz e. G. sieht u.a. bei Varianten D, E und F entscheidende Einschränkungen für ihre landwirtschaftliche Produktion und für mehr als die Hälfte der Mitarbeiter. Die tiefen Trasseneinschnitte bildeten unüberwindbare Hindernisse für Mensch und Wildtiere. Weiter wird in der Stellungnahme auf die Zerschneidung der Fluren Niederseidewitz und Ottendorf hingewiesen und auf Problemlagen bezüglich Lärm und Fledermausartenschutz aufmerksam gemacht. Es werden die Varianten A bis C bevorzugt (Anlage 3, lfd. Nr. 124).

Die Agrar-Produktionsgenossenschaft Pirna-Cotta e.G. lehnt Variante G ab, weil bei G weitere Flächen für eine landwirtschaftliche Nutzung entzogen werden. Bereits in der Vergangenheit mussten Flächen für Infrastrukturmaßnahmen abgegeben werden (Anlage 3, lfd. Nr. 126).

Die Oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde verweist auf das Vorkommen von Gebieten mit möglicher Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens durch die Folgen des Klimawandels, von Gebieten zur Erhaltung und Verbesserung des Wasserrückhalts, Gebieten mit anthropogen bedingter Boden- und/oder Grundwasserkontamination, regional bedeutsamer Grundwassersanierungsgebiete sowie von Auenböden mit Anhaltspunkten für das großflächige Auftreten von hohen Schwermetallgehalten. Für Variante G ergeben sich möglicherweise Berührungen mit der Altdeponie Pirna-Zehista (AKZ 87129301). Die Altdeponie befindet sich in der Stilllegungsphase. Bei der Trassenführung ist darauf zu achten, dass die Altdeponie nicht tangiert bzw. durchschnitten wird (Anlage 3, lfd. Nr. 28).

5.6.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Konflikte mit Zielen der Raumordnung könnten entstehen, wenn Vorranggebiete Landwirtschaft für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Dies wäre bei den offen geführten Abschnitten der Varianten D-G zutreffend. Nach Wirksamwerden des Regionalplanes Oberes

Elbtal/Osterzgebirge 2020 verlaufen die Varianten D-G innerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01. Nach Ziel 3.1 des RP2020 gelten innerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 mit Ausnahme der Vorranggebiete vorbeugender Hochwasserschutz, der Vorranggebiete Wasserversorgung sowie der Vorrang- und Eignungsgebiete Windenergienutzung die zeichnerischen Festlegungen mit dem Charakter eines Ziels der Raumordnung gegenüber dem Belang des Neubaus der Eisenbahnstrecke zwischen Heidenau und der Staatsgrenze zur Tschechischen Republik bei Breitenau nur als Grundsatz der Raumordnung. Konflikte des Vorhabens mit den Vorranggebieten Landwirtschaft können nach dem Wirksamwerden des Regionalplans 2020 nicht mehr entstehen.

Für das Vorhaben ergibt sich unter raumordnerischen Gesichtspunkten die Notwendigkeit, sparsam mit Grund und Boden und speziell mit landwirtschaftlichen Nutzflächen umzugehen. Die Volltunnel-Varianten haben diesbezüglich durch ihren durchgängigen Verlauf Vorteile gegenüber den Varianten D-G. Die Variante G ist unter den teils oberirdisch geführten Varianten die günstigste Variante. Für G werden insgesamt 25 ha Flächen benötigt, während für Variante D 82 ha, für Variante E 94 ha für Variante F 30 ha Flächenverbrauch erforderlich sind.

5.7 Schutz der Allgemeinheit vor Lärm

Nach dem Grundsatz § 2 Abs. 2 Nr. 6 Satz 6 ROG ist der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm sicherzustellen. Die Berücksichtigung dieses Grundsatzes wird im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens als gewichtiges Kriterium für die weitere Planung des Vorhabens angesehen, welchem mit der Maßgabe 6 entsprochen wird. Weil die Maßgabe 6 im Wesentlichen den Wortlaut des Raumordnungsgesetzes und damit unbestimmte Rechtsbegriffe wiedergibt, stellt sich die Frage, wie diese Maßgabe und damit der Grundsatz der Raumordnung bei der weiteren Planung anzuwenden und umzusetzen ist.

Die Kommentierungen zum Raumordnungsgesetz geben dazu nicht einheitlich Aufschluss. Vorzufinden sind mehrere, teils divergierende Auffassungen. Nach einer Auffassung richtet sich der Grundsatz insbesondere an die Verdichtungsräume, weil dort räumlich konzentriert relativ viele Bewohner vom Lärm betroffen sind. Nach einer anderen Kommentierung erfolgt eine hinreichende Berücksichtigung dieses Grundsatzes bereits, wenn die fachgesetzlich vorgeschriebenen Lärmwerte (16. BImSchV) eingehalten werden. Relativ einheitlich wird jedoch das aus diesem Grundsatz abzuleitende räumliche Trennungsgebot beschrieben.

Danach soll so geplant werden, dass lärmintensive Nutzungen möglichst räumlich getrennt von lärmempfindlichen Nutzungen geplant werden. Weil auf der Ebene der Raumordnung aufgrund der Korridorbetrachtung und der maßstabsbedingten Unschärfe meist noch planerische Spielräume bestehen, kommt hier im Raumordnungsverfahren insbesondere der Grundsatz der räumlichen Trennung zum Tragen. Für das Vorhaben ergeben sich daraus aus Sicht der Raumordnung differenzierte Bewertungen für die einzelnen Korridor-Varianten sowie für die Abschnitte auf der Bestandsstrecke in Heidenau und für die Abschnitte südlich der Ausbindung aus der Bestandsstrecke Heidenau-Großsedlitz.

Bestandsstrecke in Heidenau bis zum Ausbindepunkt Heidenau-Großsedlitz

Für die innerhalb eines nahezu geschlossenen Siedlungsbandes liegende Bestandsstrecke ist der räumliche Trennungsgrundsatz für das Vorhaben Neubaustrecke nicht umsetzbar. Da es sich nach den Darlegungen in den Verfahrensunterlagen um den Neubau bzw. die wesentliche Änderung einer Eisenbahnstrecke handelt, ist für den Bereich vom Beginn des Vorhabens bis

zum Ausbindepunkt aus der Bestandsstrecke in Heidenau-Großsedlitz der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz vorzusehen. Nach den Ausführungen in den Verfahrensunterlagen Teil D.2 Schalltechnische Untersuchung, Seiten 11 f., ist das Neubauvorhaben bis zur räumlichen Trennung der Neubaustrecke von der Bestandsstrecke (Ausbindepunkt Heidenau-Großsedlitz) zusammen mit den vorhandenen Gleisanlagen als gemeinsamer Verkehrsweg zu behandeln.

Daraus folgt, dass bei der Planung des gesetzlich notwendigen Lärmschutzes an der Bestandsstrecke in Heidenau nicht nur die vom Neubauvorhaben ausgehenden Emissionen, sondern auch die von den parallel zur Neubaustrecke verlaufenden Bestandsgleisen ausgehenden Emissionen einzubeziehen sind. Das heißt, für Heidenau ist mit Realisierung des Vorhabens eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation zu erwarten. In den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung für das Raumordnungsverfahren (Verfahrensunterlagen Teil D.2) zeigen sich Unterschiede für die Bestandsstrecke zwischen den Varianten A, B und C und D, E, F und G. Für die Varianten D bis G wurden günstigere Werte ermittelt. In der Raumordnungsuntersuchung (Verfahrensunterlagen Teil C, Seite 55) wird diesbezüglich klargestellt, dass die Schallbetrachtungen auf vorläufigen Annahmen beruhen und daher nicht abschließend sind.

Für die Bestandstrecke vom Baubeginn des Vorhabens bis zum Ausbindepunkt Heidenau-Großsedlitz wird in der dem Raumordnungsverfahren nachfolgenden Planungsphase gemeinsam mit der Stadt Heidenau zu prüfen sein, wie der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz optimal – auch unter Berücksichtigung der örtlichen Belange - realisiert werden kann. Für eine Volltunnel-Variante soll geprüft werden, ob sich im Bereich der Bestandsstrecke ein mit den Varianten D-G vergleichbarer Lärmschutz – auch bei Einordnung eines Überholbahnhofes – erreichen lässt.

Streckenabschnitte südlich des Ausbindepunktes aus der Bestandsstrecke Heidenau-Großsedlitz

Für die neu zu bauenden Streckenabschnitte südlich außerhalb der Bestandsstrecke ist der Grundsatz der räumlichen Trennung anwendbar. Hier ist bei allen im Tunnel verlaufenden Streckenabschnitten durch den unterirdischen Verlauf die räumliche Trennung des lärmintensiven Schienenverkehrsweges von lärmempfindlichen Nutzungen gegeben. Daher gehen von den Volltunnel-Varianten A, B und C und von den im Tunnel geführten Abschnitten der Varianten D, E, F und G keine Schallimmissionen aus. Für die offen geführten Streckenabschnitte der Variante D weist die schalltechnische Untersuchung keine Grenzwertüberschreitung aus. Nach Schallimmissionsprognose sind bei Variante E Konflikte durch Schalleinwirkung in Niederseidewitz, bei Variante F in Zuschendorf und bei Variante G insbesondere im Bereich der Ortslage Goes zu erwarten.

Im Hinblick auf den Grundsatz der räumlichen Trennung sind bei der weiteren Planung daher Optimierungsmöglichkeiten bei der Trassenführung und auch baulichen Ausführung der offenen Streckenabschnitte zu prüfen. Für Variante G ist zu prüfen, ob eine Trassenführung im westlichen Randbereich des 600 m breiten Korridors möglich ist, um damit von lärmempfindlichen Siedlungsbereichen abzurücken. Für Variante G wird zudem auf den vom LfULG eingebrachten Vorschlag eines „verhüllten“ Überholbahnhofes in Kombination mit der Anlage eines Landschaftsbauwerks vom Kohlberg über die Deponie Zehista verwiesen und zur Prüfung im Zuge der weiteren Planung vorgeschlagen. Ein „verhüllter“ Überholbahnhof hätte den Vorteil, dass

das Anfahren von Zügen im Überholbahnhof witterungsunabhängig gewährleistet ist. Mit Anlage eines Landschaftsbauwerkes könnten überschüssige Aushubmassen direkt vor Ort eingebaut werden.

Weitere Aspekte des Schutzes der Allgemeinheit vor Lärm

Unabhängig vom konkreten Vorhaben wird auf Initiativen und Maßnahmen zur Vermeidung und Senkung des Schienenverkehrslärms verwiesen. Dazu gehören unter anderem die aktuellen umfangreichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke im Elbtal, die Umrüstung lauter Güterwagen auf leise Bremssohlen und das Verbot lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021.

5.8 Gewässerschutz, Wasserversorgung und Hochwasserschutz

5.8.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Die Raumordnungsuntersuchung (Verfahrensunterlagen Teil C) nennt Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete vorbeugender Hochwasserschutz mit diversen Funktionen (siehe Regionalplan 2020, Karte 4), Hochwasserentstehungs- und Überschwemmungsgebiete sowie Standorte für Hochwasserrückhaltebecken (HRB). Im Regionalplan 2009 sind die Wasserressourcen im Kapitel 1.3 textlich und in der Raumnutzungskarte zeichnerisch festgelegt. Bedeutsame Vorranggebiete für Wasserressourcen sind die 1976 entstandene Talsperre Gottleuba mit den Bereichen um Oelsen, Breitenau sowie die Harthe und damit entlang der Grenze zur Tschechischen Republik.

Das Büro I&U stellt fest, dass die Betroffenheiten für Hochwasserentstehungsgebiete im Süden des Untersuchungsraumes durch die Rettungsplätze der Nothaltestelle nur gering ausfallen, da alle Varianten hier im Tunnel verlaufen. Aus Informationen des LfULG hat I&U abgeleitet, dass Gebiete entlang der Elbe, der Seidewitz, der Bahre und der Gottleuba besonders von Hochwasserereignissen betroffen sind. Weitere Relevanz bei der Betrachtung der Hochwasservorsorge besitzt der als VBG im RP2020 ausgewiesene Standort des HRB Niederseidewitz. Neben dem HRB Niederseidewitz betrachten die Gutachter das HRB Liebstadt, das HRB Friedrichswalde-Ottendorf und die Talsperre Gottleuba südlich des Kurortes Bad Gottleuba-Berggießhübel, welche der Trinkwasserversorgung der Region dient. Zusammen mit einem angeschlossenen Netz an Trinkwasserfernleitungen hat die Talsperre Gottleuba eine überregionale Bedeutung für die Wasserversorgung.

Als mittleren Konflikt wertet I&U die Beeinflussung eines VBG vorbeugender Hochwasserschutz im Bereich der Bestandsstrecke in Heidenau infolge der Trassenführung auf einem Damm bis zur Brücke über die S 172 und dem Eintritt in den Elbhang. Durch geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erwarten die Gutachter keine relevanten Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung.

Gemäß Teil C der Antragsunterlagen zum ROV wirkt sich Variante D bereits baubedingt auf die Seidewitz östlich der Autobahn A 17 aus. Hinter dem Ausgang aus dem Tunnel Heidenau-Großsedlitz soll die Seidewitz auf einer kleinen und niedrigen Brücke überquert werden. In Folge der Bauarbeiten können Trübungen des Gewässers und Sedimentationen im Unterlauf des Flusses nicht ausgeschlossen werden. Analog zu der ab Bahretal-Gersdorf parallel zur Variante C verlaufenden Variante D ist bei der horizontalen Entfernung von 2 km und einer

Tunneltiefe der Linie D von 265 m uGOK mit keinem Konflikt zu rechnen, der mit der Wasserversorgung im Raum Gottleuba entstehen könnte.

Variante E führt aus Sicht der Vorhabenträgerin ebenfalls zu einem hohen Konflikt mit VRG Hochwasserschutz, denn auch sie überquert die Seidewitz, allerdings auf einer höheren und etwas größeren Brücke als Variante D.

Potentiell hohe Konflikte ergeben sich nach der Analyse von I&U bei Variante F durch die Querung von Seidewitz und Bahre mit Brückenbauwerken sowie dem dazwischenliegenden Bereich mittels Damm. Optimierungen in der Ausführungsplanung können beitragen, Konflikte zu vermeiden und die Beeinträchtigungen der Überschwemmungsgebiete zu reduzieren. Aus Sicht von I&U wird das HRB Friedrichswalde-Ottendorf von Trassenvariante F potentiell wenig relevant beeinflusst, da sie 105 m uGOK in einem Tunnel liegt und 450 m davon entfernt ist. Es wird auf die Detailplanung verwiesen. Für die Talsperre Gottleuba rechnen die Gutachter angesichts einer horizontalen Entfernung von mehr als 2 km und einer Tiefenlage von rund 270 m uGOK nur mit potentiell geringen Konflikten für die NBS. Für Variante G bewertet I&U die Beeinflussungen von VRG und VBG vorbeugender Hochwasserschutz an der Seidewitz in Zehista als mittleren Konflikt, da die Trasse hier auf einer hohen Brücke verläuft.

5.8.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Das Landratsamt Sächsische Schweiz-Osterzgebirge merkt an, dass der geplante Bahntunnel durch das Trinkwasserschutzgebiet der Talsperre Gottleuba bzw. das entsprechende VRG Wasserversorgung verläuft und sicherzustellen ist, dass durch die Errichtung und den Betrieb des Bahntunnels keine schädlichen Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung mit der Talsperre Gottleuba entstehen. Anderenfalls ergäbe sich diesbezüglich ein Zielkonflikt, der mit Maßnahmen in der Detailplanung zu vermeiden ist. Das LRA sieht außerdem die Verbringung von Aushubmassen in den Steinbruch Nentmannsdorf kritisch, da er sich im Stauraum des geplanten HRB Niederseidewitz befindet und so Retentionsraum verloren ginge. In ihrer Erwiderng verweist die Vorhabenträgerin auf die spätere Detailplanung (Anlage 3, lfd. Nr. 32).

Weiter bewertet das LRA SOE die Baustelleneinrichtungsfläche 10 (Varianten D, E, F) kritisch, da sie sich in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet befindet. Die Vorhabenträgerin bestätigt in ihrer Erwiderng, dass für diese Fläche ein potentiell relevanter Konflikt gesehen wird und nachfolgend Gegenmaßnahmen entwickelt werden sollen (Anlage 3, lfd. Nr. 32).

Die DB Immobilien lässt in ihrer Stellungnahme erkennen, dass aus Sicht der DB AG der Hochwasserschutz im Bereich der Ausbindung der NBS aus der Bestandsstrecke in Heidenau eine große Bedeutung hat (Anlage 3, lfd. Nr. 6) und in der Erwiderng auf die Stellungnahme des LRA SOE betont die Vorhabenträgerin den Charakter der NBS als hochwassersichere Alternative zur Strecke im Elbtal (Anlage 3, lfd. Nr. 32).

Nach Einschätzung des SMEKUL besteht gegenüber früheren Planungsständen jetzt ein größerer Abstand des Tunnels zur Staumauer der Talsperre Gottleuba und mit 200 m bis 300 m Tiefenlage unterhalb des Trinkwasserschutzgebietes der Talsperre seien nach aktueller Erkenntnislage und vorbehaltlich vertiefter hydrogeologischer Untersuchungen keine nachteiligen Folgen für den Vorrang Trinkwasserschutz zu befürchten. Im Grenzübergangsbereich quert der Tunnel die Trinkwasserschutzzonen I bis III der Talsperre Gottleuba (Anlage 3, lfd. Nr. 30).

Aus Sicht der Stadt Pirna steht die vorgeschlagene Verfüllung des Steinbruches Nentmannsdorf dem geplanten HRB Niederseidewitz entgegen. Sie verdeutlicht die große Bedeutung dieses Vorhabens für die Stadt und warnt vor einer Gefährdung des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens für das HRB. Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass Flächen für das HRB nicht zur Verfüllung vorgesehen sind (Anlage 3, lfd. Nr. 69).

Die LTV verdeutlicht, dass Bahnbetriebsanlagen nach geltender Rechtsgrundlage so zu planen sind, dass die Schutzzonen I und II der Talsperre Gottleuba nicht unterquert werden, da derartige Anlagen nicht mit dem Schutzanspruch der öffentlichen Wasserversorgung vereinbar seien. Die Vorhabenträgerin macht in ihrer Erwiderng darauf aufmerksam, dass es zum Inhalt der Stellungnahme der LTV bereits einen aktualisierten Sachstand gibt (Anlage 3, lfd. Nr. 17).

Das SMEKUL weist darauf hin, dass Konflikte mit dem geplanten HRB Niederseidewitz für den Hochwasserschutz der Stadt Pirna und die Rohwassersicherung für Trinkwasser aus der Talsperre Gottleuba zu vermeiden sind, räumt aber ein, dass aufgrund der Tiefenlage des Bahntunnels und der Entfernung keine Konflikte mit der Talsperre Gottleuba zu erwarten seien. Dennoch bedarf es vertiefter Untersuchungen in den nächsten Planungsstufen, denn davon betroffene Streckenvarianten seien abzulehnen (Anlage 3, lfd. Nr. 30).

Die Gemeinde Dohma spricht das bei allen Varianten anfallende Tunnelwasser an, das speziell bei den Varianten D, E, F und G aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht über die Seidewitz oder die Gottleuba abgeführt werden könne. Insbesondere bei Variante G müsse das Tunnelwasser aus Sicht der Gemeinde direkt vor dem Portal des Erzgebirgstunnels bei Goes aufgefangen werden, was umfangreiche Wasserrückhaltmaßnahmen notwendig mache und zu neuen Problemen führe. In den Unterlagen zum ROV seien die dafür notwendigen Flächen weder angedacht noch benannt (Anlage 3, lfd. Nr. 79).

5.8.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Belange des Hochwasserschutzes und der Wasserversorgung unterliegen nicht der Ausnahmeregelung des Ziels 3.1 des RP2020. Danach gelten innerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 mit Ausnahme der Vorranggebiete vorbeugender Hochwasserschutz, der Vorranggebiete Wasserversorgung sowie der Vorrang- und Eignungsgebiete Windenergienutzung die zeichnerischen Festlegungen mit dem Charakter eines Ziels der Raumordnung gegenüber dem Belang des Neubaus der Eisenbahnstrecke zwischen Heidenau und der Staatsgrenze zur Tschechischen Republik bei Breitenau nur als Grundsatz der Raumordnung. Das Vorranggebiet Wasserversorgung im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba bleibt daher Ziel der Raumordnung. Weil jedoch bei allen Varianten die Tunnelröhren das Vorranggebiet Wasserversorgung zwischen 320 m und 350 m uGOK unterqueren, sind Konflikte mit dem Vorranggebiet sehr unwahrscheinlich, aber auch nicht mit Sicherheit auszuschließen. Im weiteren Planungsprozess sind daher vertiefte geologische und hydrogeologisch-hydraulische Untersuchungen durchzuführen, um Konflikte mit dem Vorranggebiet Wasserversorgung auszuschließen bzw. vermeiden zu können. Mit Maßgabe 4 wird der Auftrag zur Vermeidung von Konflikten mit dem Vorranggebiet erteilt.

In den Vorranggebieten vorbeugender Hochwasserschutz ist vor allem der ungehinderte Abfluss von Hochwasser zu gewährleisten. Die Vorranggebiete vorbeugender Hochwasserschutz nehmen ebenfalls nicht an der Ausnahmeregelung des Ziels 3.1 des RP2020 teil. Die Hochwassergefährdung durch den Bau einer relativ kleinen Brücke bei Variante D schätzt die Raumordnungsbehörde als erheblichen Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung ein.

Dem Längsschnitt im Teil B der Unterlagen nach zu urteilen, ist eine erhebliche Verschärfung der Hochwassersituation im Tal der Seidewitz möglich. In etwas abgeschwächter Form trifft diese Einschätzung auch auf Variante E zu. Die Anlage C.9 der Raumordnungsuntersuchung lässt auch bei Variante F Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung erwarten, da sie nach RP2020 sowohl im Seidewitz- als auch im Bahretal VRG vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion Abfluss quert.

In Anlage C.9 lässt sich für Variante G feststellen, dass die Talbrücke bei Zehista gemäß RP2009 über den als VBG Hochwasserschutz ausgewiesenen Flusslauf der Seidewitz führt, was nicht zu Konflikten mit den Erfordernissen der Raumordnung führt. Nach RP2020 quert die Talbrücke ein im Zuge der Seidewitz ausgewiesenes VRG vorbeugender Hochwasserschutz mit der Funktion Abfluss, das wie bei den anderen Varianten nicht unter die Ausnahmeregelungen des Zieles 3.1 fällt. Erhebliche Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung bestehen dann, wenn die Brückenbauwerke die Hochwassergefahr z.B. für Pirna erhöhen oder im Widerspruch zu anderen Festlegungen im Regionalplan stehen, worauf das SME-KUL hingewiesen hat. Das Gewässerbett der Gottleuba wird von keinem Trassenkorridor berührt, so dass hier keine Konflikte zu erwarten sind.

Konflikte mit den Erfordernissen des Hochwasserschutzes könnten bei den Volltunnel-Varianten entstehen, wenn der Bau der Tunnelröhren unter der Seidewitz in offener Bauweise erfolgen müsste. Nach bisherigen Erkenntnissen ist dies vermeidbar aber bei derzeitigem Erkenntnisstand auch nicht ausgeschlossen. Es wird daher empfohlen, planerische Aktivitäten in den Vorranggebieten Hochwasserschutz frühzeitig mit den für Hochwasserschutz zuständigen Beauftragten abzustimmen, um konfliktfreie Lösungen zu finden. Darauf zielt die Maßgabe 5.

5.9 Siedlungsklima

5.9.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Das Büro I&U ermittelt verschiedene regionalplanerisch ausgewiesene Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete sowie Frisch- und Kaltluftbahnen mit VRG Status im Untersuchungsraum. Es handelt sich um topographisch exponierte Flächen, von denen die Luft hangabwärts abfließen kann. Sie befinden sich vorwiegend im ländlichen Raum südlich von Pirna. Eine Untersuchung erfolgte nur für die teilweise oberirdischen Varianten D, E, F und G. Da die Volltunnelvarianten A, B und C die Täler im Bereich von Niederseidewitz, Zuschendorf, Goes und Dohma im Tunnel unterfahren, geht von ihnen kein Einfluss auf siedlungsklimatisch relevante Flächen aus.

Den Gutachtern zufolge zeigt Variante D den mit Abstand größten Konflikt hinsichtlich des Siedlungsklimas, während die Varianten E, F und G potenziell noch hohe Konflikte verursachen. Sie heben dann aber Variante G besonders hervor, da bei ihr die geringste flächenhafte Inanspruchnahme eines Kaltluftentstehungsgebietes zwischen Dohma und Goes und eines Frischluftentstehungsgebietes entsteht. Diese Flächen werden ihre Funktionen verlieren, da der Vegetationsbestand sowie spezielle Hanglagen als bestimmende Faktoren nicht ohne weiteres ausgleichbar sind und im Fall einer Bebauung mit Eisenbahninfrastruktur verloren gehen. Große Flächen mit tiefen Einschnitten verstärken die nachteilige Bewertung.

Bei der Betrachtung der Flächeninanspruchnahme haben die Gutachter herausgearbeitet, dass besonders die Variante E einen hohen Konflikt mit knapp 50 ha Flächeninanspruchnahme hervorruft, wobei die Varianten F und G deutlich kleinere Konfliktflächen erzeugen. Hinzu kommt, dass die Konflikte der Variante E durch ein einziges Kaltluftentstehungsgebiet

und zwei Kaltluftbahnen verursacht werden, welche durch die Baumaßnahme deutlich verändert würden. Die Variante E ist somit am ungünstigsten hinsichtlich der Auswirkungen auf das Siedlungsklima. Die Varianten F und G erhalten im Vergleich dazu günstigere Bewertungen, denn bei F ist bspw. ein potenziell mittlerer Konflikt nur westlich von Dohma bei der Querung einer Frischluftbahn auf einer Brücke zu erwarten. Sehr relevante Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung erwarten die Gutachter nicht und verweisen zur Konfliktvermeidung auch hier auf die Detailplanungen.

5.9.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Stellungnahmen mit explizit auf das Siedlungsklima fokussierten Angaben sind im Verfahren nicht eingegangen. Lediglich die Stellungnahme der Gemeindeverwaltung Dohma enthält die allgemeine Forderung, dass die Veränderungen in Folge des Klimawandels bei der Auswahl der Streckenvarianten betrachtet werden sollen. In der Konsequenz müssen aus Sicht der Gemeinde alle oberirdischen Varianten aus dem Verfahren ausscheiden (Anlage 3, lfd. Nr. 79).

Die Stadt Pirna macht in ihrer Stellungnahme Beeinträchtigungen des Stadtklimas durch die Talbrücke bei Zehista geltend (Anlage 3, lfd. Nr. 69).

5.9.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Vor dem Hintergrund zunehmender Erwärmung aufgrund des Klimawandels kommt der Sicherung von Kaltluftentstehungsgebieten und -bahnen eine hohe Bedeutung zu. Die Vorhabenträgerin wird deshalb gebeten, den Belangen Kaltluftentstehung und -abfluss bei der weiteren Planung entsprechende Aufmerksamkeit zu widmen.

5.10 Waldschutz

5.10.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Analog zum Belang Landwirtschaft betrachten die Gutachter von I&U auch beim Waldschutz nur die oberirdischen Streckenabschnitte, da sie vorbehaltlich der noch ausstehenden hydrogeologischen Untersuchungen annehmen, dass Konflikte durch die im Tunnel geführten Streckenabschnitte auf die Kriterien Waldschutz und Waldmehrung nicht zu erwarten sind.

Im Planungsraum sind vor allem im Südosten bei Bad Gottleuba-Berggießhübel größere zusammenhängende Waldflächen vorhanden. Kleinere Waldflächen sind überwiegend entlang der Flüsse und Bäche und in den Tälern sowie an Berghängen vorzufinden.

Alle Varianten greifen in die Flächen des VRG Waldschutz am Elbhang neben der S 172 unweit des Bahnhofs Heidenau-Großsedlitz ein. Diese Eingriffe in Flächen mit den Funktionen „Bodenschutzwald“ und „Wald mit besonderer regionaler Klimaschutzfunktion“ bewerten die Gutachter als geringen Konflikt.

Der Streckenverlauf der Variante D beeinflusst darüber hinaus Flächen nördlich und westlich von Niederseidewitz, die gleichfalls für Variante E bedeutsam sind, da sie sich am Rande dieses Korridors befinden. Die Varianten D und E haben insgesamt betrachtet einen sehr ähnlichen Verlauf und unterscheiden sich nur südlich von Niederseidewitz. Die Konfliktlagen für die VRG Waldschutz reichen von gering bis stark. Die Waldfunktionskartierung weist hier die

Funktion „Bodenschutzwald“ aus. Auswirkungen durch den Verlust des Bodenfunktionswaldes in den Bereichen der Talquerungen müssen durch die nachfolgenden Detailplanungen genauer untersucht werden.

Nach Regionalplan RP2009 und RP2020 berührt Variante F ein VRG Waldschutz neben dem Elbhang westlich und südwestlich von Dohma sowie ein VRG Waldmehrung südwestlich von Dohma. Nach Einschätzung von I&U wird der Eingriff von 2,6 ha in ein VRG Waldschutz südwestlich von Dohma für das Portal des Erzgebirgstunnels als potentiell hoher Konflikt bewertet, was den Waldfunktionen „Bodenschutzwald“ und „Bachwald“ begründet wird. Zur Eingriffsminderung verweisen die Gutachter auf die spätere Detailplanung. Die Sachlage stellt sich analog für das VRG Waldmehrung südwestlich von Dohma dar.

Die bei Variante F zusätzlich notwendigen Eingriffe für die Brücke über das Bahretal östlich von Niederseidewitz bewerten die Gutachter aufgrund von 0,1 ha Anspruch als mittelschweren Konflikt.

Da der Tunnel Heidenau-Großsedlitz – anders als bei den Varianten D, E und F – bei Variante G auf einer Länge von 280 m noch einmal unterbrochen wird, stuft I&U den Eingriff in dieses VRG Waldschutz (RP2009 und RP2020) als hohen Konflikt ein. Dazu wird als Begründung angeführt: „Dieses Waldgebiet wird als „Laubmischwaldbestand östlich des Barockgartens Großsedlitz“, als „Bodenschutzwald“, als „Wald mit besonderer regionaler Klimaschutzfunktion“ sowie als „das Landschaftsbild prägender Wald“ nach der Waldfunktionskartierung (2010) beschrieben.“ (I&U S. 293).

Eine mittlere Konfliktlage ist I&U zufolge bei Variante G für ein VBG Waldschutz nördlich von Goes zu erwarten, das im RP2009 noch als VRG Landwirtschaft sowie als VRG Waldmehrung ausgewiesen ist. Weitere VRG Waldschutz und Waldmehrung treten erst bei Börnersdorf wieder in Erscheinung, wo die Trasse unterirdisch verläuft.

5.10.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Der Staatsbetrieb Sachsenforst (SBS) informiert darüber, dass bei allen Varianten am Eintritt in den Elbhang Bodenschutzwald und Wald mit besonderer regionaler Klimaschutzfunktion vorkommt, Wald im FFH-Gebiet 173 betroffen sein kann ebenso wie im LSG Großsedlitzer Elbhänge und Hochflächen. Je nach Bauart ist ein schmaler flussbegleitender Streifen Bodenschutzwald mit Hochwasser- und regionaler Klimaschutzfunktion am Standort der Seidewitztal-Brücke bei den Varianten D, E und F betroffen. Nach Waldfunktionskartierung kommen u.a. Wald mit besonderer Hochwasserschutzfunktion und regionaler Klimaschutzfunktion an diesem Ort dazu, der sich in NATURA-2000-Flächen befindet. Nach Angaben des SBS wird die Umsetzung der Volltunnelvarianten den geringsten Waldflächenbedarf auslösen. Nur beim Eintritt in den Erzgebirgstunnel werde noch in geringem Umfang Wald in Anspruch genommen. (Anlage 3, lfd. Nr. 18).

Zu dieser Einschätzung gelangt auch das LRA SOE, das bei den Varianten A, B und C mit einer sehr geringen Betroffenheit von Waldflächen rechnet. In ihren weiteren Verläufen sind keine forstlichen Belange mehr berührt. Der SBS folgt der Empfehlung der Vorhabenträgerin, die Varianten A, B und C genauer zu untersuchen und als optimierte Volltunnelvariante planerisch weiterzuentwickeln. Außerdem führt der SBS noch die Bodenschutzfunktion des Waldes an, der für das LSG Großsedlitzer Elbhänge und Hochflächen von Bedeutung sei (Anlage 3, lfd. Nr. 19 u. 34).

Die Trassenvarianten D und E treffen bei der Überquerung der Seidewitz auf das LSG „Unteres Osterzgebirge“ mit dem dazu gehörigen SPA-Gebiet „Osterzgebirgstäler“. Die dortige Eingriffsgröße beträgt in etwa 3,9 ha. In seiner Beurteilung kommt der SBS zu dem Schluss, dass die Varianten D, E und F grundlegende raumordnerische Konflikte aufweisen und nicht für die weitere Planung zu empfehlen sind. Das LRA SOE lehnt die Varianten D und E ebenso ab (Anlage 3, lfd. Nr. 19 und 34).

Am Standort der Brücke über das Bahretal sind bei Variante F ebenfalls die o.g. Waldfunktionen und Natura-2000-Gebiete betroffen. Für den weiteren Streckenverlauf von F nach Süden nennt SBS vier Flurstücke mit Privatwald in der Gemarkung Dohma, die je nach exaktem Trassenverlauf berührt werden. Dieser Wald ist durch seine besondere Hochwasserschutzfunktion, einige flächige Biotope und seinen das Landschaftsbild prägenden Charakter gekennzeichnet. Der SBS fasst zusammen, dass durch das Vorhaben direkt keine von ihm als obere Forstbehörde zu vertretenden, raumordnerischen Aspekte betroffen sind, schätzt aber die Varianten A, B und C hinsichtlich der Forstbelange als weniger konfliktbehaftet ein als die Varianten D, E, F und G, wobei die Variante F grundlegende Konflikte aufweist (Anlage 3, lfd. Nr. 18).

Nur bei Verwirklichung der Trassenvariante G wäre die obere Forstbehörde für die Zulässigkeit einer Waldumwandlung zuständig, da diese Trasse Wald im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Bonn, d.h. Staatswald nach § 3 Abs. 1 BWaldG, durchquert (Anlage 3, lfd. Nr. 18).

5.10.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Raumordnungsbehörde folgt dem methodischen Ansatz der Gutachter von I&U zur alleinigen Bewertung der offen geführten Streckenabschnitte. Für die Volltunnel-Varianten ergeben sich Berührungen mit den Erfordernissen des Waldschutzes nur beim Bau des Nordportals des Basistunnels im Bereich des Elbhanges. Für die teils offen geführten Varianten D-G ergeben sich Berührungen mit den Erfordernissen des Waldschutzes bei den offen geführten Streckenabschnitten. Weil die Varianten D-G innerhalb des VBG Eisenbahnkorridor eb01 liegen, greift die Ausnahmeregelung nach Ziel 3.1 des RP2020. Danach bestehen keine Konflikte mit Zielen der Raumordnung zum Schutz des vorhandenen Waldes und zur Waldmehrung.

5.11 Bergbau und Rohstoffsicherung

5.11.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Die Volltunnelvariante B unterquert den Steinbruch Nentmannsdorf in etwa 90 - 100 m Tiefe, der laut RP2020 als VRG für den Rohstoffabbau RA 63 ausgewiesen ist. Die damit zu erwartenden Konflikte werden in den Unterlagen als gering eingestuft. Im Gegensatz dazu unterquert Variante C das Rohstoffsicherungsgebiet RA 64 nördlich von Friedrichswalde des RP2020, was zu potentiell hohen Konflikten führen kann. Der Tunnel liegt hier 95 m tief.

Im Kapitel Bergbau- und Rohstoffsicherung der Unterlagen zum ROV werden die Vorranggebiete RA 63 nördlich von Nentmannsdorf, RA 64 nördlich von Friedrichswalde und RA 65 nördlich von Borna im Einflussbereich von Variante D genannt. Ihre Lage in einem etwa 100 m tiefen Einschnitt im Bereich des RA 64 wird als potentiell sehr relevant eingeschätzt und als hoher Konflikt bewertet. Maßnahmen zur Minderung des Konfliktes müssen in der Detailplanung erarbeitet werden, die Gutachter gehen aber davon aus, dass eine vollständige Konfliktvermeidung nicht möglich sein wird.

Die Auswirkungen auf den Amphibolit- und Hornblendenbruch RA 63 nördlich von Nentmannsdorf werden als mittlerer Konflikt eingestuft, da der Tagebau nach Angaben des Betreibers bereits stillgelegt ist und verfüllt wird. Die Variante D liegt hier in einem 100 m tiefen Einschnitt. Das RA 65 könnte durch die Tunnellage von Variante D potentiell beeinflusst werden, die Strecke verläuft in 75 m Tiefe östlich daran vorbei.

Im Verlauf der Variante E befinden sich das VRG RA 64 nördlich von Friedrichswalde und das VRG RA 65 bei Borna. Die Konfliktbewertung für das RA 64 entspricht den Ausführungen zur Variante D, da auch E hier den westlichen Teil des VRG im Einschnitt durchquert. Das VRG RA 65 Borna berührt Variante E am Nordostrand, anders als Variante D, die es in einer geringen Entfernung östlich passiert. Die Gutachter schätzen die Konflikthaftigkeit dennoch nur als gering ein. Das trifft auch auf die Abbauflächen Nentmannsdorf zu, die Variante E in geringer Entfernung östlich passiert.

Den Gutachtern zufolge spielt bei Variante F der Kalkbruch Borna-Gersdorf nördlich von Bahretal-Ottendorf als VRG RA 65 eine Rolle. Daraus leiten sie aber nur einen potentiell geringen Konflikt ab. Weitere Ausführungen enthält die Raumordnungsuntersuchung von I/U für Variante F nicht.

Das nach RP2020 als RA59 bezeichnete VRG Sandstein nördlich von Großcotta/Lohmgrund I mit zwei Teilflächen wird von Variante G in 50 m Tiefe unterfahren und die daraus resultierenden Konflikte als mittel eingestuft. Obwohl in der Detailplanung Möglichkeiten zur Konfliktminderung gefunden werden können, schließen die Gutachter Auswirkungen des Abbaugeschehens (Sprengungen) auf den Bahntunnel nicht aus.

Für das VRG RA60 Sandstein nördlich von Großcotta/Lohmgrund II ermitteln die Gutachter einen mittleren Konflikt. Die Bahntrasse führt auch hier in 50 m Tiefe aber 500 m Entfernung an dem Abbaufeld vorbei. Welche gegenseitigen Wechselwirkungen von NBS und Rohstoffabbau ausgehen, muss in der Detailplanung geklärt werden.

Für die VBG rs06 Sandstein nördlich von Großcotta, rs09 Sandstein südlich von Dohma und rs10 Sandstein nördlich von Großcotta/Lohmgrund gehen die Gutachter von wenig relevanten Konflikten aus, da sich der Bahntunnel zwischen 30 m und 300 m Entfernung befindet.

5.11.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

In seiner Stellungnahme geht das LfULG darauf ein, dass Variante B durch das Vorranggebiet für Rohstoffabbau RA 63 zwischen dem Festgesteinstagebau Nentmannsdorf und der BAB A 17 verläuft. Es stellt eine gut erkundete Lagerstätte dar so wie ebenfalls Friedrichswalde-Ottendorf. Die Lagerstätte könne sich nur in die Tiefe weiterentwickeln. Aus rohstoffgeologischer Sicht äußert das LfULG Bedenken gegen den Verlauf der Trassenvariante B in diesem Bereich (Anlage 3, lfd. Nr. 23).

Das LfULG ergänzt, dass sich im Bereich Heidenau-Pirna hauptsächlich pleistozäne Lockergesteine von unterschiedlicher Entstehung und Mächtigkeit befinden. Am Talrand und damit am Elhang sind diese relativ geringmächtig. Die quartären Lockergesteine mit ihren grundwasserleitenden Eigenschaften stellen aus geotechnischer Sicht eine Herausforderung für den in offener Weise geplanten Bau des Einschnittes südlich der S 172 dar.

Das LfULG wendet sich auch gegen Variante C im Bereich des überregional bedeutenden Festgesteinstagebaus Friedrichswalde-Ottendorf und äußert erhebliche Bedenken. In seiner Begründung führt das LfULG aus, dass Variante C den Geltungsbereich dieses Tagebaus unterfahre bzw. schneide. Damit würde der Geltungsbereich des bis 2040 zugelassenen Rahmenbetriebsplans erheblich eingeschränkt. Das Festgestein aus dieser Lagerstätte sei ein hochwertiges Brechprodukt und eigne sich gut für die Herstellung von Schotter- und Splittprodukten. Er sei derzeit der größte Schotter- und Splitt erzeugende Betrieb im Umkreis von 30 km und das Bergbauunternehmen könne den Rohstoff wegen der Geometrie der Lagerstätte nur zunehmend abgeteuft und damit unter Umständen im vorgesehenen Tunnelbereich gewinnen (Anlage 3, lfd. Nr. 23).

Das OBA befasst sich in seiner Stellungnahme mit den Festgesteinstagebauten im Untersuchungsraum und vermittelt dazu einige Eckdaten. Es äußert Bedenken gegen die Varianten B und C, weil sich Bohr- und Sprengarbeiten auf den Tunnel auswirken könnten und sie deshalb ggf. unterbleiben müssten. Für den Steinbruch Nentmannsdorf existiere ein Rahmenbetriebsplan nach BBergG, für den es einen Planfeststellungsbeschluss mit Frist bis Ende 2024 gibt. Derzeit wird ein Teil des Tagebaus im Wege der Wiedernutzbarmachung rückverfüllt. In der Zusammenfassung seiner Stellungnahme legt das OBA Wert darauf, die standortgebundenen Lagerstätten in den Planungen zum Vorhaben vollumfänglich zu berücksichtigen. Es weist darauf hin, dass Steinbruchunternehmen seit Jahrzehnten die Bodenschätze mittels Bohren und Sprengen, insbesondere durch Großbohrlochsprengungen gewinnen.

In ihrer Entgegnung merkt die Vorhabenträgerin an, es gehe zunächst nur um einen Korridor. Sollte es tatsächlich zu Einschränkungen bei der Gewinnung von lagerstättengebundenen Rohstoffen kommen, verbliebe ggf. eine Entschädigung nach § 124 Abs. 4 BBergG (Anlage 3, lfd. Nr. 35).

Die ProStein GmbH & Co. KG betreibt in der Gemeinde Bahretal die Steinbrüche Friedrichswalde-Ottendorf und Nentmannsdorf und macht in ihrer Stellungnahme Betroffenheit deutlich. Für die Weiterführung dieser Tagebaue erachtet das Unternehmen die Varianten B, C, D und E als nicht tragbar. Konkrete Hinweise oder Bedenken zur Variante F finden sich im Text nicht. Das Unternehmen hält die Varianten B und C für nicht tragbar und führt an, dass Variante C unmittelbar unter dem Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf entlangführe, womit auch dort der weitere Gesteinsabbau gefährdet wäre. Die zukünftig geplante Verteufung des Steinbruches bis auf eine Teufe von 151 m NHN wäre unmöglich. Selbst Sprengarbeiten nahe der Geländeoberkante wären nicht mehr durchführbar. Variante D mit ihrem Verlauf zwischen dem Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf und der BAB A 17 hätte ebenfalls Beeinträchtigungen infolge von Sprengarbeiten zur Folge. Der einzuhaltende Mindestabstand wäre dann nicht mehr gewährleistet. Gleiches gelte für Variante E, die durch die planfestgestellte Fläche am Steinbruch Friedrichswalde-Ottendorf verlaufen soll. Sowohl eine flächenmäßige Erweiterung des Abbaus in Richtung Westen als auch Sprengarbeiten im bereits aufgeschlossenen Tagebau wären unmöglich (Anlage 3, lfd. Nr. 37).

Das LfULG macht in seiner Stellungnahme aus rohstoffgeologischer Sicht im Gegensatz zu den Varianten B, C, D und E keine Bedenken bei Variante F geltend (Anlage 3, lfd. Nr. 22).

Beim Korridor der Variante G kommt es zu einer räumlichen Annäherung bzw. Überlagerung mit dem VRG Rohstoffabbau RA59 nördlich von Großscotta/Lohmgrund. Die Konfliktrichtigkeit wird abhängig sein von der noch zu ermittelnden konkreten Linienführung sowie der Tiefenlage

des Erzgebirgsbasistunnels. Im Fall von Konflikten zwischen Rohstoffgewinnung und Tunnelbau bzw. Tunnelbetrieb sollte zunächst eine weitere Optimierung der Trassenführung geprüft werden, um die Nutzung der Lagerstätten auch für künftige Generationen offen zu halten, teilt der RPV OE-OE mit (Anlage 3, lfd. Nr. 101).

Aus rohstoffgeologischer Sicht äußert das OBA gegen die Variante G im Nahbereich der Tagebaue Lohmgrund I und II bei Rottwerndorf erhebliche Bedenken, da nah unter der Erdoberfläche Altaufschlüsse zu finden seien, in denen massives Gestein vom Typ Cottaer Sandstein auf einer massiven Sohle anstehe. Somit kann auch in den Bereichen der aktiven Steinbrüche Lohmgrund I und II davon ausgegangen werden, dass werksteinfähiger Sandstein zum Abbau ansteht.

Das OBA untermauert weiter die Bedeutung einer sicheren Rohstoffversorgung unter Berücksichtigung der Standortgebundenheit jeder Lagerstätte sowie den Möglichkeiten zur Erweiterung der Abbaufelder. Die Gewinnung der Bodenschätze erfolge in den Steinbrüchen seit Jahrzehnten mittels Bohren und Sprengen, was beim OBA zu erheblichen Bedenken gegen einen Eisenbahntunnel in der Variante G führt. Konfliktlösungen oder zumindest -verminderungen scheinen laut Vorhabenträgerin für Variante G bei entsprechender Detailplanung im Konfliktbereich möglich. In den nachfolgenden Planungsstufen sollte ggf. die Möglichkeit der Abstimmung der Abbauerweiterung der bestehenden Steinbrüche auf die Vorhabenplanung detailliert betrachtet werden, da so auch erhebliche Synergieeffekte genutzt werden könnten (Anlage 3, lfd. Nr. 33).

Die ProStein GmbH & Co. KG zitiert das BBergG, wonach neue Verkehrsanlagen und Rohstoffgewinnung in gegenseitiger Rücksichtnahme zu planen und durchzuführen sind, so dass die wechselseitigen Beeinträchtigungen so gering wie möglich ausfallen. Danach sei der nicht ortsveränderlichen Rohstoffgewinnung der Vorrang gegenüber einer veränderbaren Verkehrsstrasse einzuräumen, zumal sich in Folge von Großbohrlochsprengungen im Tagebau die Gebirgsmechanik verändern kann. Daraus leitet das Unternehmen erhebliche Bedenken ab, die hier nicht konkret auf Variante G bezogen sind und keine grundsätzliche Ablehnung der NBS darstellen (Anlage 3, lfd. Nr. 35).

Im Gegensatz zu den Varianten B, C, D E und G finden sich im Text keine konkreten Äußerungen, Hinweise oder Bedenken zur Variante F (Anlage 3, lfd. Nr. 35).

5.11.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Vom Vorhaben werden die Vorranggebiete für den Rohstoffabbau RA59 (nördlich Großcotta/Lohmgrund), RA63 (nördlich Nentmannsdorf), RA64 (nördlich Friedrichswalde) und RA65 (nördlich Borna) berührt. Vorranggebiete nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 ROG sind Gebiete, die für bestimmte, raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind. Vorranggebiete sind Ziele der Raumordnung.

Vorranggebiete für den Rohstoffabbau können außerhalb des im RP2020 festgelegten Vorbehaltskorridors eb01 berührt sein. Nach dem Wirksamwerden des Regionalplanes Oberes Elbtal/ Osterzgebirge 2020 und damit des Zieles Z 3.1 in Verbindung mit dem Vorbehaltsgebiet eb01 betrifft dies die Vorranggebiete Rohstoffabbau RA59 (nördlich Großcotta/Lohmgrund), RA63 (nördlich Nentmannsdorf), RA64 (nördlich Friedrichswalde) und RA65 (nördlich Borna).

Das Vorranggebiet Rohstoffabbau RA59 (nördlich Großscotta/Lohmgrund) wird durch den östlichen Teil des Korridors der Variante G berührt. Innerhalb des Korridors der Variante G besteht hier aber aus Sicht der Raumordnung die Möglichkeit, das Vorranggebiet Rohstoffabbau RA59 (nördlich Großscotta/Lohmgrund) im Zuge der weiteren Planung westlich zu umfahren.

Für die Vorranggebiete RA63 (nördlich Nentmannsdorf), RA65 (nördlich Borna) und RA64 (nördlich Friedrichswalde) wird seitens der Raumordnung die Möglichkeit gesehen, bei der weiteren Planung zunächst im Sinne von 124 Abs. 1 BbergG eine gegenseitige Rücksichtnahme vorzusehen. Die Raumordnungsbehörde geht davon aus, dass angesichts der Größe des als Suchraum zur Verfügung stehenden Volltunnel-Korridors eine Konfliktvermeidung durch Unterfahrung oder Umfahrung möglich ist. Abstimmungen dazu sollen mit der Bergbaubetreiberin und den für den Bergbau zuständigen Behörden geführt werden. Sollten sich Konflikte z.B. aus trassierungstechnischen oder geologischen Gründen nicht vermeiden lassen, greift § 124 Abs. 3 BbergG. Danach geht die Errichtung der öffentlichen Verkehrsanlage der Gewinnung von Bodenschätzen vor, soweit der gleichzeitige Betrieb einer öffentlichen Verkehrsanlage und eines Gewinnungsbetriebes ohne eine wesentliche Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsanlage ausgeschlossen ist, es sei denn, dass das öffentliche Interesse an der Gewinnung der Bodenschätze überwiegt.

5.12 Technische Infrastruktur

5.12.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Vorliegend ist das Vorrang-/Eignungsgebiet für die Nutzung von Windenergie Wi09 Breitenau südöstlich von Börnersdorf berührt. Die Gutachter I&U bewerten dies als mittleren Konflikt mit der vorgesehenen oberirdischen Infrastruktur der Nothaltestelle Börnersdorf.

Bei Variante G wird zusätzlich eine Hochspannungsfreileitung auf einer Brücke in etwa 145 m Entfernung passiert, so dass die Gutachter von I&U nicht von maßgeblichen Konflikten ausgehen.

Nach den Antragsunterlagen ist Bad Gottleuba-Berggießhübel Standort eines Seismologischen Observatoriums. Es gehört zum Institut für Geophysik und Geoinformatik der Technischen Universität Bergakademie Freiberg. Die seismische Station liegt ca. 1,4 km von der nächst gelegenen, geplanten Tunneltrasse (Variante G) entfernt. Es ist nicht auszuschließen, dass vor allem die Varianten B bis G das Observatorium potentiell relevant beeinflussen könnten.

5.12.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Aus der Beteiligung der öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit ergeben sich keine zusätzlichen Hinweise zur technischen Infrastruktur.

5.12.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Ausnahmeregelung des Ziels 3.1 des RP2020 gilt nicht für die Windenergienutzung, so dass sich für die notwendige oberirdische Infrastruktur der Nothaltestelle Konflikte ergeben könnten. Wie jedoch die Analyse von I&U zeigt, besteht aufgrund der geringen Flächeninanspruchnahme und einer baulichen Flexibilität in der Anordnung der Anlagen nur ein geringes Konfliktpotential. Dieser Einschätzung schließt sich die Raumordnungsbehörde an.

5.13 Raumbedeutsame Baustelleneinrichtungsflächen und Nothaltepunkt

5.13.1 Bewertung laut Verfahrensunterlagen

Die Raumordnungsuntersuchung I&U setzt sich im Kapitel 9 im Teil C mit den Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) auseinander und bewertet deren raumordnerische Konflikte. Die benötigten BE-Flächen dienen nach Auskunft der Gutachter der Unterbringung von Baustelleneinrichtungen und Maschinen, als Unterkunftsgebiete für Bauarbeiter, für Aufbereitungsanlagen und als Zwischenlagerstätten für Materialien. Es wird in temporär und permanent beanspruchte Flächen unterschieden, wobei das Büro I&U die temporären BE-Flächen noch einmal in solche untergliedert, die nicht unbedingt einen direkten Raumbezug zur eigentlichen Baustelle erfordern (z. B. Unterkünfte für Bauarbeiter) und solche für die Tübbing-Fertigung direkt am Standort der Tunnelportale. Außerdem wird davon ausgegangen, dass während der Bauphase entlang des späteren Trassenverlaufs ein Streifen für Baustellenfahrzeuge, Material sowie Baustellenabsperungen eingerichtet wird. Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung lassen sich für die temporären BE-Flächen durch räumliche Verschiebung leicht vermeiden, was bei den permanenten BE-Flächen nicht möglich ist, sodass dazu geeignete Maßnahmen in der nachfolgenden Detailplanung entwickelt werden müssen. Die Gutachter betrachten in ihrer Analyse die im aktuellen Planungsstand vorgesehenen temporären und permanenten BE-Flächen, die für den Tunnel in offener Bauweise genutzt und später wieder überdeckt, verfüllt und rekultiviert werden.

5.13.2 Bewertung durch öffentliche Stellen und die Öffentlichkeit

Das LASuV fordert, dass das Befahren von Bundes- und Staatsstraßen mit Baustellenfahrzeugen so weit wie möglich zu minimieren ist (Anlage 3, lfd. Nr. 25) und das SMEKUL erweitert die gleiche Forderung für die Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung zum Belang Grundwasserschutz (Anlage 3, lfd. Nr. 32). Das LRA SOE fordert die Untersuchung der Auswirkungen direkt und indirekt betroffener erosionsgefährdeter Abflussbahnen in der weiterführenden Planung und es bewertet die BE-Fläche 10 in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet kritisch, da Baumaterialien in das Fließgewässer gelangen können (Anlage 3, lfd. Nr. 34).

Die Stadt Pirna teilt mit, dass die BE-Fläche 2 an der S 172 nicht zur Verfügung steht und die BE-Fläche für die Talbrücke teilweise das interkommunale Planungsvorhaben IPO beeinflusst. Heidenau befürchtet hinsichtlich der Zwischenlagerung des Erdaushubs und auch hinsichtlich der Baustelleneinrichtung für den Tunnelbau eine Zunahme von Baustellenverkehr und Immissionen angesichts der langfristigen Bauzeit (Anlage 3, lfd. Nr. 69).

Den Betrachtungen von I&U zufolge ist die BE-Fläche 17 den Varianten D, E, F und G zugeordnet, so dass die Gemeinde Dohma von enormen Belastungen in Bezug auf Verkehr über die Umgehungsstraße Friedrichswalde-Ottendorf sowie aller angrenzenden Straßen ausgeht, da die Straßen nicht über Lärmschutz verfügen (Anlage 3, lfd. Nr. 79). Die Vorhabenträgerin reagiert auf diesen Einwand mit dem Hinweis auf das noch nicht vorliegende Feinkonzept für die BE-Flächen.

5.13.3 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Anlage 4.10 enthält eine Übersichtskarte aller BE-Flächen. Im Beiblatt zu Anlage 4.10 sind alle nach derzeitigem Kenntnisstand vorgesehenen BE-Flächen aufgelistet. In der raumordnerischen Bewertung werden hier nur ausgewählte BE-Flächen betrachtet. Aus Sicht der Raumordnungsbehörde sind die Analysen von I&U plausibel. Insbesondere auf den permanent beanspruchten BE-Flächen sind Konflikte mit Zielen der Raumordnung möglich. Nach Wirksamwerden des Regionalplanes 2020 entfallen diese Konflikte für die BE-Flächen, die sich innerhalb des VBG Eisenbahnkorridor eb01 befinden. Nach Ziel 3.1 des RP2020 gelten innerhalb des Vorbehaltsgebietes Eisenbahn eb01 mit Ausnahme der Vorranggebiete vorbeugender Hochwasserschutz, der Vorranggebiete Wasserversorgung sowie der Vorrang- und Eignungsgebiete Windenergienutzung die zeichnerischen Festlegungen mit dem Charakter eines Ziels der Raumordnung gegenüber dem Belang des Neubaus der Eisenbahnstrecke zwischen Heidenau und der Staatsgrenze zur Tschechischen Republik bei Breitenau nur als Grundsatz der Raumordnung.

Die BE-Fläche 4 ist den Varianten D, E, F und G zugeordnet und befindet sich im Bereich für das Tunnelportal Heidenau-Großsedlitz am Elbhange, womit eine anlagebedingt dauerhafte Flächeninanspruchnahme verbunden ist. Die BE-Fläche 4 liegt innerhalb des VBG Eisenbahnkorridor eb01.

Die BE-Fläche 13 befindet sich im Übergang vom Überholbahnhof zum Portal des Erzgebirgstunnels bei Goes im Zuge der Variante G und ist mit 5,9 ha raumbedeutsam. Da hier die spätere Eisenbahnstrecke verlaufen soll, ergeben sich dauerhaft wirksame Eingriffe in den Raum. BE-Fläche 13 liegt innerhalb des VBG eb01.

Die raumbedeutsame, 5 ha große BE-Fläche 17 westlich der Kreuzung von S 170 und S 173 hat Bedeutung für D, E, F und G. Sie ist als temporäre Baustellenfläche einzustufen, da sie nicht im Bereich der späteren Bahnstrecke liegt. Hier ist u.a. die Fertigung der Tübbings vorgesehen. Die Fläche 17 befindet sich im VBG eb01, womit Ziel 3.1 wirken wird und erhebliche Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht gegeben sind.

5.14 Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen

Als Maßnahmen mit möglicherweise konkurrierenden Raumansprüchen sind die aktuell im Bau befindliche Südumfahrung Pirnas im Zuge der B 172a sowie das Projekt Industriepark Oberelbe (IPO) zu nennen. Auf Einladung der Landesdirektion Sachsen fanden bereits Abstimmungsgespräche mit der DB Netz AG und dem Zweckverband Industriepark Oberelbe statt. Die Abstimmungsgespräche hatten das Ziel, eine gegenseitige planerische Rücksichtnahme anzuregen. Die Abstimmungen werden fortgesetzt. In den Abstimmungsgesprächen hat sich gezeigt, dass Variante G nach derzeitigem Kenntnisstand am meisten in die vorgesehenen Flächen des IPO eingreift. Durch die Errichtung des Südportals des Tunnels Heidenau-Großsedlitz werden Flächen im östlichen Bereich des IPO temporär und dauerhaft in Anspruch genommen, sodass eine gewerbliche Nutzung dort auf Teilflächen dauerhaft und auf einigen Flächen temporär während der Bauzeit nicht gegeben wäre. Die anderen Varianten unterqueren den IPO vollständig als Tunnel. Die Volltunnel-Varianten werden nach derzeitigem Stand am tiefsten unterhalb des IPO geführt und weisen potenziell die geringsten Konflikte mit dem IPO auf.

- 5 Raumordnerische Bewertung
- 5.14 Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen

6 Raumordnerische Gesamtabwägung

Aufgabe der Raumordnung ist, den Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und seine Teilräume durch Raumordnungspläne, durch raumordnerische Zusammenarbeit und durch Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei sind unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen und Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen (§ 1 Abs. 1 ROG). Leitvorstellung bei der Erfüllung der vorgenannten Aufgabe ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt (§ 1 Abs. 2 ROG).

Bei der Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamtraumes und der Teilräume ist das Gegenstromprinzip anzuwenden. Danach soll sich die Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Teilräume in die Gegebenheiten und Erfordernisse des Gesamtraums einfügen und die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamtraums soll die Gegebenheiten und Erfordernisse seiner Teilräume berücksichtigen (§ 1 Abs. 3 ROG). Das Raumordnungsgesetz geht von einer auf den Menschen ausgerichteten Raumentwicklung aus, die sich im Einklang mit Ökonomie und Ökologie befindet und dabei eine langfristig ausgewogene Raumentwicklung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen sichern soll. Daran ist die raumordnerische Abwägung auszurichten.

Im Hinblick auf die gesetzliche Aufgabenstellung der Raumordnung sowie die Leitvorstellung bei der Erfüllung der vom Bundesgesetzgeber für die Raumordnung gestellten Aufgaben sind das Vorhaben in seiner Gesamtheit sowie die von der Vorhabenträgerin in das Raumordnungsverfahren eingebrachten Korridorvarianten zu prüfen. Aufgabe der Raumordnungsbehörde ist, auf der Maßstabsebene der Raumordnung diejenige Korridorvariante bzw. diejenigen Korridorvarianten zu ermitteln, die in Ansehung der Leitvorstellung der Raumordnung und der Erfordernisse der Raumordnung raumverträglich sind und raumordnungsrechtlich eine gute räumliche Vorklärung für die sich anschließende detaillierte Planung und das Planfeststellungsverfahren bieten.

Bei einer Gesamtbetrachtung des Vorhabens Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag, Abschnitt Sachsen; Dresden – Staatsgrenze (Ústí nad Labem) sind positive räumliche Auswirkungen absehbar, die für die Realisierung des Vorhabens in seiner Gesamtheit sprechen. Mit dem Vorhaben soll ein Engpass im grenzüberschreitenden Schienenverkehr beseitigt werden. Ausbau, Kapazitäts- und Geschwindigkeitserhöhung der Bestandsstrecke sind im oberen Elbtal aufgrund der Topographie, der Gefährdung durch Hochwasser und der Führung der Eisenbahnstrecke durch sensible Siedlungs- und Landschaftsräume nicht durchführbar. Insbesondere die angestrebte Verkürzung der Reisezeiten von Dresden nach Prag durch Etablierung eines schnellen Personenfernverkehrs wäre auf der Bestandsstrecke nicht erreichbar.

Mit einer Streckenführung außerhalb des Elbtals können die Reisezeiten im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr deutlich verkürzt, zusätzliche Kapazitäten für den Güterfernverkehr geschaffen und das Elbtal oberhalb von Heidenau vom Verkehrslärm spürbar entlastet werden. Mit Realisierung des Vorhabens sollen das Angebot im Personenfernverkehr von derzeit 16 Zügen (beide Richtungen) verdoppelt und die Kapazität für den Güterverkehr erhöht werden. Zusätzlich sollen auf Wunsch der tschechischen Seite 8 Zugpaare im Personennahverkehr über die Neubaustrecke in Richtung Most und Teplice verkehren. Damit ergeben sich

für das Oberzentrum Dresden und die Region Dresden deutliche Verbesserungen in der Erreichbarkeit, was zur Erhöhung der Attraktivität führt und positive Impulse für die Entwicklung der Region Dresden und auch für die tschechisch-deutsche Grenzregion auslösen wird. Als weitere Vorteile des Vorhabens werden in den Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren, Teil B Kapitel 1.7, positive wirtschaftliche Effekte während der Bauzeit aus der Erfahrung beim Bau des Brenner-Basis-Tunnels beschrieben. Bei einer angenommenen Bauzeit von ca. 8 Jahren werden 500 bis 1900 Vollzeitbeschäftigte pro Jahr erwartet. Dies betrifft die direkt am Bau Beschäftigten, Zulieferer und Nachauftragnehmer. Die von den Beschäftigten induzierte Nachfrage wirkt sich positiv auf das örtliche Dienstleistungsgewerbe (insbesondere Übernachtungen, Gaststätten, Verkaufseinrichtungen) aus. Es ist zu erwarten, dass viele Gewerbetreibende aus der Region vom Bauvorhaben partizipieren können.

Mit Realisierung des Vorhabens werden die Kapazität für den Güterfernverkehr und die Attraktivität des schienengebundenen Güterfernverkehrs erhöht. Damit können sich Impulse für die weitere Entwicklung der sächsischen Güterverkehrszentren (hier insbesondere Güterverkehrszentrum Dresden) und Anreize für sächsische Unternehmen zur Nutzung des Transportmittels Schiene ergeben. Mit der Kapazitätssteigerung für den Güterfernverkehr ergibt sich die Möglichkeit, Güterverkehr von der Straße auf das klimafreundliche Transportmittel Eisenbahn zu verlagern und damit einen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu leisten.

Für das Vorhaben spricht die 2017 erfolgte Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Für das Vorhaben spricht auch die Einordnung des Vorhabens in die Landesplanung des Freistaates Sachsen. Im Landesentwicklungsplan LEP 2013 und auch im Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2. Gesamtfortschreibung, wurden für das Vorhaben Vorbehaltskorridore festgelegt. Mit Ziel Z 3.3.4 des LEP 2013 wurde bestimmt, dass die Neubaumaßnahmen auf der Strecke (Berlin) – Dresden – (Praha/Prag) innerhalb des in der Karte 4 festgelegten Korridors schnellstmöglich verwirklicht werden sollen. Sowohl der Korridor in Karte 4 des LEP 2013 als auch der Korridor eb01 im Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2. Gesamtfortschreibung, sind Vorbehaltsgebiete und damit zeichnerisch festgelegte Grundsätze der Raumordnung. Vorbehaltsgebiete sind nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 ROG Gebiete, die bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen vorbehalten bleiben sollen, denen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist. Eine Konzentrationswirkung wie etwa Eigentumsgebiete nach § 7 Abs. 3 Nr. 3 ROG entfalten Vorbehaltsgebiete nicht. Demzufolge stehen diese im LEP und im Regionalplan für das Vorhaben Eisenbahn-Neubaustrecke festgelegten Vorbehaltsgebiete einer Realisierung des Vorhabens außerhalb der Gebiete nicht entgegen.

Gegen das Vorhaben in seiner Gesamtheit könnte sprechen, dass auf der Bestandsstrecke eine Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs mit zusätzlichen Belastungen durch Lärm und Einschränkungen bei der Entwicklung bahnaher Siedlungsflächen erfolgt, dass für das Vorhaben möglicherweise Siedlungsflächen in Heidenau in Anspruch genommen werden müssen und dass für bisher vom Schienenverkehr frei gehaltene Siedlungsbereiche zukünftig Beeinträchtigungen entstehen können.

Zusammenfassend überwiegen bei dem Vorhaben in seiner Gesamtheit und unabhängig von konkreten Korridor-Varianten die positiven und für das Vorhaben sprechenden Erfordernisse der Raumordnung, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen. Aus dieser positiven und

für das Vorhaben sprechenden Gesamtbewertung leitet sich der Ergebnissatz 1.1a) dieser raumordnerischen Beurteilung ab.

Bei der Betrachtung der im Raumordnungsverfahren geprüften Korridor-Varianten A bis G wird unterschieden zwischen den Volltunnel-Varianten A, B, C sowie den Varianten mit teilweise offener Streckenführung D, E, F, G. Nach den Ausführungen in der Raumordnungsuntersuchung Teil C der Verfahrensunterlagen sowie im Ergebnis der Bewertung durch die Raumordnungsbehörde ergibt sich, dass die Volltunnel-Varianten A, B und C bei den meisten Belangen ein vergleichsweise geringeres Konfliktpotential als die teiloffenen Varianten aufweisen. Dennoch werden sich durch die Errichtung eines Überholbahnhofes im Raum Heidenau zumindest während der Bauphase zusätzliche Lärmbelastungen ergeben und vorübergehend Flächen für die Baustellenlogistik zu versiegeln sein. Abgesehen von der Auffahrt zum Tunneleingang in den Elbhang südlich von Heidenau und dem notwendigen Überholbahnhof verbleiben auf der folgenden Tunnelstrecke aber lediglich noch potentielle Konflikte mit der oberflächennahen Unterquerung der Seidewitz und mit Vorranggebieten Rohstoffsicherung, Grundwasser und Wasserversorgung sowie Schutz von Wasserressourcen. Im Vergleich mit den teils offen geführten Varianten D, E, F und G überwiegen im Hinblick auf die Erfordernisse der Raumordnung deshalb die Vorteile der Volltunnel-Varianten.

Daraus ergibt sich der Entscheidungssatz 1.1.c), wonach im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens eine Volltunnel-Variante am besten mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen ist. Einschränkend ist zu dieser ausschließlich an den Erfordernissen der Raumordnung gemessenen Bevorzugung einer Volltunnel-Variante auszuführen, dass detaillierte Erkenntnisse für die Planung einer Volltunnel-Variante auf der Ebene der Raumordnung noch fehlen. Um einen optimalen Tunnelverlauf zu entwickeln, sind geologische und hydrogeologische Detailuntersuchungen und Sondierungen sowie Betrachtungen zur Rohstoffgeologie erforderlich. Zudem müssen in der weiteren Planung die Lärmbelastung sowie der (vorübergehende) Flächenbedarf während der Bauzeit vertieft untersucht werden. Ebenso ist in den nächsten Planungsphasen detailliert zu untersuchen, ob angesichts der größeren Abstände der Überholbahnhöfe bei einer Volltunnel-Variante die verkehrliche Aufgabenstellung erfüllbar ist. Dem Antrag der Vorhabenträgerin entsprechend kann die Raumverträglichkeit für den in Anlage 1.1 zu dieser raumordnerischen Beurteilung im Maßstab 1:50.000 grafisch dargestellten Volltunnel-Korridor bestätigt werden. Die Erfüllung der Maßgaben aus der raumordnerischen Beurteilung ist für eine Volltunnel-Variante erreichbar.

Beim Vergleich der Varianten mit teils oberirdischem Verlauf D, E, F und G ergeben sich für die Gesamtabwägung Unterschiede. Die Varianten D und E zeigen deutliche Nachteile im Bereich der Überquerung des Tales der Seidewitz, betroffen sind hier der Fließgewässer- und Hochwasserschutz sowie der Biotop- und Artenschutz. Gravierender Nachteil sind für D und E auch die Größe, Lage und Ausdehnung der Überholbahnhöfe. Der Überholbahnhof bei Variante D müsste bis zu 110 m tief in die Landschaft eingeschnitten werden. Damit würden bei Variante D Flächen mit einer Größe von ca. 82 ha in Anspruch genommen und für die bisherigen Nutzungen (z.B. Landwirtschaft) dauerhaft entzogen.

Bei Variante D würden insbesondere angesichts der Größe des Überholbahnhofes ca. 20 Mio. m³ Aushubmassen entstehen. Bei Variante E würden Flächen mit einer Größe von ca. 94 ha in Anspruch genommen und für die bisherigen Nutzungen (z.B. Landwirtschaft) dauerhaft entzogen. Bei Variante E würden insbesondere angesichts der Größe des Überholbahnhofes ca. 15 Mio. m³ Aushubmassen entstehen. Die Aushubmassen müssten logistisch bewältigt werden, was zu einer erheblichen Mehrbelastung der Region durch Massentransporte führen

würde. Bei D und E überwiegen im Ergebnis der Gesamtabwägung die gegen diese Korridor-Varianten sprechenden Belange, sodass die Raumverträglichkeit für die Korridor-Varianten D und E nicht bestätigt werden kann. Diese Gesamtabwägung mündet in den Ergebnissatz 1.1 d).

Bei Korridor-Variante F müssen mit dem Tal der Seidewitz und der Bahre zwei Täler mit aus ökologischer Sicht sensiblen Inventar (FFH-Gebiete und Artenschutz) überwunden werden. Nach den Ergebnissen der Studie des Büros dsi (Anlage D.1 der Verfahrensunterlagen) und auch nach den Erwiderungen der Vorhabenträgerin zu den im ROV abgegebenen Stellungnahmen (siehe dazu insbesondere Anlage 3, lfd. Nr. 125) wirkt sich Korridor-Variante F voraussichtlich erheblich auf die Erhaltungsziele der FFH-Gebiete Seidewitztal und Bahrebachtal aus. Außerdem wird nach Bewertung der Gutachter voraussichtlich ein Lebensraumtyp nach Anlage I der FFH-Richtlinie in Anspruch genommen. Das Risiko einer FFH-Unverträglichkeit wird für die Korridor-Variante F als hoch eingeschätzt. Aus raumordnerischer Sicht kommt hinzu, dass der Überholbahnhof in einem sensiblen Landschaftsraum zwischen Bahretal und Dohmaer Wasser in einem Einschnitt errichtet werden soll. Der Gesamtflächenverbrauch für F wird mit ca. 30 ha angegeben. Die Gesamtaushubmassen werden für F mit 6 Mio. m³ angegeben. In der Gesamtabwägung überwiegen die gegen die Korridor-Variante F sprechenden Belange, sodass diese Variante nicht als raumverträglich bestätigt werden kann. Diese Gesamtabwägung mündet in den Ergebnissatz 1.1 d).

Die Korridor-Variante G schneidet im Vergleich der teilweise oberirdisch geführten Varianten am besten ab. Der Gesamtflächenverbrauch ist mit ca. 25 ha doppelt so hoch wie bei den Volltunnel-Varianten (12,4 ha). Im Ergebnis der Abwägung aller für und gegen die Korridorvariante G sprechenden Belange ergibt sich insgesamt eine positive Bilanz der für Korridor-Variante G sprechenden Belange, sodass die Raumverträglichkeit mit Maßgaben für die Korridor-Variante G bestätigt werden kann (Ergebnissatz 1.1 b).

Weil für die noch zu findende Volltunnel-Variante und auch für die Korridor-Variante G noch detaillierte Untersuchungen für eine optimale Trassenführung und Ausführung unter Berücksichtigung der Maßgaben aus dieser raumordnerischen Beurteilung erforderlich sind, wird im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit Maßgabe 7 die Absicht der Vorhabenträgerin bestätigt. Danach soll im Zuge der weiteren Planung innerhalb des in Anlage 1.1 im Maßstab 1:50.000 grafisch dargestellten Volltunnel-Korridors zunächst ein optimaler Verlauf für eine Volltunnel-Variante gefunden und dann parallel mit Variante G vertieft untersucht werden. Im Ergebnis dieser parallel geführten vertieften Untersuchung und vergleichenden Betrachtung soll der für die Umsetzung des Vorhabens in der Gesamtschau optimale Verlauf der Strecke in das Planfeststellungsverfahren eingebracht und später zur Ausführung gebracht werden.

Bei diesen weiteren Planungen und vergleichenden Betrachtungen sind von Seiten der Vorhabenträgerin die Ergebnisse dieses Raumordnungsverfahrens zur Bestimmung der raumverträglichen Korridore Variante G sowie des Volltunnel-Korridors zu beachten. Besondere Bedeutung kommt dabei auch den für die Bestätigung der Raumverträglichkeit notwendigen Maßgaben 1 bis 7 zu.

7 Abschließende Hinweise zum Verfahren

7.1 Rechtswirkung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens

Das Raumordnungsverfahren greift dem im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungs- und Genehmigungsverfahren nicht vor. Es ersetzt weder öffentlich-rechtliche Gestattungen und Genehmigungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen. Ergebnisse eines Raumordnungsverfahrens sind sonstige Erfordernisse der Raumordnung im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG. Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen, Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen und Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die der Planfeststellung oder der Genehmigung mit der Rechtswirkung der Planfeststellung bedürfen, in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

7.2 Geltungsdauer der Raumordnerischen Beurteilung

Die Raumordnerische Beurteilung gilt nur so lange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung über das Fortgelten der Raumordnerischen Beurteilung trifft die Raumordnungsbehörde.

7.3 Kosten

Bei dem Raumordnungsverfahren handelt es sich um eine kostenpflichtige Amtshandlung gemäß § 1 Abs. 1 Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen (SächsVwKG). Kostenschuldnerin ist die DB Netz AG. Zur Erhebung der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

7.4 Abschließende Hinweise

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird in das bei der Landesdirektion Sachsen geführte Digitale Raumordnungskataster des Freistaates Sachsen eingetragen. Die Öffentlichkeit wird über das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens informiert. Die Raumordnerische Beurteilung wird nach ihrer Bekanntgabe für mindestens drei Monate auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen im Bekanntmachungsportal zur Einsichtnahme bereitgestellt.

gez. Regina Kraushaar