

Stadt Heidenau: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise zur Vorzugsvariante Neubaustrecke Dresden-Prag zur Beachtung in Planungsphase, Bauphase und Betriebsphase

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf Auswertung der in Anlage 009/2024/1-2 enthaltenen Unterlage (Autor: DB Netze: 10. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag, 20. November 2023, Heidenau) dargestellten Informationen. Aufgrund nicht zur Verfügung gestellter prüfbarer Unterlagen kann die Stadt Heidenau lediglich Anmerkungen und Hinweise abgeben.

Zusammenfassend werden folgende Sachverhalte identifiziert, wobei die Nummerierung der Maßnahmen keine Aussage über die Prioritäten generell und untereinander enthält:

1. Bereitstellung finanzieller Mittel für Fachpersonal, Gutachter und juristische Beratung
2. Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen,
3. Maßnahmen zur Gewährleistung von mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten für Fahrzeuge aller Art,
4. Maßnahmen zur „Überwindung“ der Barrierewirkung der Eisenbahnstrecke,
5. Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten von Grundstückeigentümern,
6. Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken,
7. Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren,
8. Maßnahmen zum Ausgleich von Verlusten an Erholungsinfrastruktur,
9. Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
10. Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Stadt Heidenau,
11. Maßnahmen zur Zustandswiederherstellung der Infrastruktur in Heidenau nach Abschluss der Baumaßnahmen,
12. Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren,
13. Maßnahmen zum Ausgleich von kulturhistorischen Verlusten im Bereich der Stadt Heidenau,
14. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehr- und örtlichen Brandschutzbehörde,
15. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen
16. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz,
17. Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte

Die vorbenannten Sachverhalte werden nachfolgend näher erläutert.

Zu 1) Bereitstellung finanzieller Mittel für Fachpersonal, Gutachter und juristische Beratung

Die Stadt Heidenau muss jetzt und in Zukunft dauerhaft in die Lage versetzt werden, Prozesse in Projektplanung und -umsetzung aktiv zu verfolgen und verstehen zu können, sei es durch enge Einbindung in sämtliche Projektphasen und auch durch konkrete Unterstützung durch z.B. die Bereitstellung von projektspezifische Ressourcen (z.B. Finanzmittel für Personal und unabhängige Beratung) durch den Vorhabenträger und auch durch die Bereitstellung wesentlicher Informationen, Erkenntnisse und Unterlagen (z.B. Gutachten, etc.) und ohne dass der Stadt dafür Kosten entstehen.

Nur durch Partizipation kann und wird es möglich sein eine lokale und dauerhafte Akzeptanz für das Projekt zu erreichen.

Zu 2) Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen

Die durch die Umsetzung des Projektes Neubaustrecke im Stadtgebiet Heidenau notwendig werdenden Lärmschutzmaßnahmen sind im Streckenverlauf beidseitig der Bahn über das gesamte Stadtgebiet umzusetzen. Dies gilt sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase und dauerhaft über das gesetzliche Mindestmaß hinaus. Bei der Gestaltung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwänden) ist auf deren gestalterische Ausbildung (transparent, begrünt, ...) besonderer Wert zu legen. Ebenso ist die teilweise Einhausung der Strecke vertiefend zu untersuchen.

In diesem Zusammenhang sind auch wirksame Maßnahmen gegen Erschütterungen durch den Vorhabenträger zu treffen. Selbige sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren und Gegenmaßnahmen sowohl bauzeitlich als auch für den Zeitraum des Betriebes der Eisenbahnstrecke dauerhaft und über das gesetzlich notwendige Mindestmaß hinaus umzusetzen.

Zu 3) Maßnahmen zur Gewährleistung von mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten für Fahrzeuge aller Art

Die Maßnahmen zur Gewährleistung von mindestens zwei unabhängig voneinander zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke mit mindestens Regellichtraumhöhe 4,50 m unter den Brücken für Fahrzeuge aller Art während der gesamten Bauzeit sind für die Stadt Heidenau für herausragender Bedeutung. Viele Unternehmen, die im Osten von Dresden, in Heidenau selbst und auch im Westen von Pirna ansässig sind, nutzen diese Querungen. Durch den Bau der Eisenbahnstrecke in Dammlage sind die Querungsmöglichkeiten in der Stadt von jeher eingeschränkt. So existieren zum heutigen Tage nur zwei Eisenbahnüberführungen (EÜ) im Stadtgebiet von Heidenau unter denen eine Regeldurchfahrtshöhe von $h > 4,50$ m vorhanden ist (EÜ August-Bebel-Straße, EÜ Geschwister-Scholl-Straße). Beide Brückenbauwerke liegen nach derzeitigen Kenntnisstand

im Baubereich und werden deshalb auch während der Bauzeit nicht dauerhaft und uneingeschränkt nutzbar sein. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens sind jetzt und auch in Zukunft dauerhaft mindestens zwei Querungsmöglichkeiten unabhängig voneinander vorzuhalten, die der vorbenannten Regeldurchfahrts Höhe garantieren können. Dies kann z.B. durch Aufweitung bestehender Querungen (u.a. EÜ Dohnaer Straße) oder ggf. Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten geschehen. Da die Maßnahmen durch das Projekt Neubaustrecke impliziert sind, wird es keine Kostenbeteiligung der Stadt Heidenau nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) für notwendige Ersatzmaßnahmen geben.

Zu 4) Maßnahmen zur „Überwindung“ der Barrierewirkung der Eisenbahnstrecke

Umzusetzende Maßnahmen zur „Überwindung“ der Barrierewirkung der Eisenbahnstrecke sind aus Sicht der Stadt Heidenau ein Sachverhalt, der auch wesentlichen Einfluss auf die Akzeptanz des Projektes in der Stadt haben wird. Hierbei gilt es die bestehende Teilung der Stadt, in einen Bereich nördlich der Eisenbahn und einen Bereich südlich der Eisenbahn liegend, nicht noch weiter zu verstärken. Durch die Baumaßnahmen ist Selbiges aber zu erwarten. Aus diesem Grund müssen bestehende Querungen erweitert und für Querende attraktiver gestaltet werden (u.a. Aufweitung Unterführung Ernst-Thälmann-Straße/Thomas-Mann-Straße für den Fußgänger- und Radwegverkehr mit entsprechender Lichtkonzeption und Aufweitung der auf Dresdner Stadtgebiet liegenden Unterführung Fritz-Schreiter-Straße). Ebenso ist aktiv die Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten zu untersuchen.

Zu 5) Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten von Grundstückeigentümern

a) Es sind aktive Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten der Stadt Heidenau zu betreiben. Dies kann z.B. durch Kompensation durch Bereitstellung mindestens der Verlustflächen in Verantwortung des Vorhabenträgers erfolgen. Die bereitgestellten Ersatzflächen müssen mindestens die gleiche Bodennutzung zulassen wie Verlustflächen. Ist dies nicht der Fall sind in Verantwortung und zu Lasten des Vorhabenträgers entsprechende Voraussetzungen zu schaffen (z.B. Durchführung von Bauleitplanverfahren). Ein weiteres Mittel kann die Kompensation durch Bereitstellung von Finanzmitteln durch Vorhabenträger für die Stadt Heidenau zu Erwerb und Entwicklung innerstädtischer Brachen sein. Weiterhin besteht eine Kompensationsmöglichkeit durch Errichtung eines revolvingierenden Bodenfonds (Flächenerwerb, Flächenentwicklung, Flächenveräußerung), der durch die Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Vorhabenträger finanziert wird.

b) Es sind aktive Maßnahmen zum Ausgleich von Flächenverlusten Dritter (insbesondere Gewerbebetrieben) einzuleiten. Die Kompensation muss durch die Bereitstellung mindestens der Verlustflächen durch Vorhabenträger erfolgen. Die bereitgestellten Ersatzflächen müssen mindestens die gleiche Bodennutzung zulassen wie Verlustflächen. Ist dies nicht der Fall sind in Verantwortung und zu Lasten des Vorhabenträgers entsprechende Voraussetzungen zu schaffen (z.B. Durchführung von Bauleitplanverfahren).

Zu 6) Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken

Auch die Maßnahmen zum Ausgleich von Wertminderungen von Grundstücken werden wesentlich zur Akzeptanz des Projekts beitragen können. Dabei gilt es unkomplizierte Lösungen für die Betroffenen zu finden und zu gewähren, die sowohl Entschädigungen als Ersatz von Aufwendungen im Rahmen des Schallschutzes als auch Entschädigung als Ersatz für entstehende Verluste (z.B. Mieteinnahmen, Gebrauchsverluste, ...) infolge zeitweiliger Störungen (hier z.B. Baumaßnahmen im Rahmen Projekt Neubaustrecke) umfassen müssen. Ebenso sind einvernehmliche Lösungen für die Entschädigung im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Lageverhältnissen (z.B. durch Lärmschutzwände/Sichtschutzwände der Bahnstrecke) zu finden und zu garantieren.

Zu 7) Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren

Durch das Projekt Neubaustrecke sind umfangreiche umweltrelevante und klimabeeinflussende Eingriffe zu erwarten. Beispielhaft dafür sei der Bereich des zukünftigen Tunnelportales Heidenau genannt. Hier werden große Eingriffe in Landschaftsschutzgebiete (LSG) und Flora-Fauna-Habitate (FFH) erwartet, mit erheblichen Einfluss auf festgestellte Frischluftentstehungsgebiete, Frisch- und Kaltluftabflussbahnen, als wertvoll eingestufte Biotopbereiche, Vogelrastgebiete und Vogelzugkorridore. An dieser und an allen anderen Konfliktstellen sind Maßnahmen zum Ausgleich von umwelt- und klimabeeinflussenden Faktoren zu planen, mit der Stadt und den zuständigen Behörden abzustimmen und durch den Vorhabenträger umzusetzen.

Im vorgenannten Bereich können durch die Abholzung des Waldes und Neugestaltung des Hanges weitere Probleme infolge von Regenwasser und wild abfließenden Wassers von den Großsedlitzer Feldern und Wiesen auftreten und für Überschwemmungen am Böschungsfuß (Bereich Staatsstraße S 172) sorgen. Dieser Sachverhalt ist bereits frühzeitig in die Planungen zu integrieren und durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

Selbiges gilt für die Weiterführung des abfließenden Wassers in Richtung Elbe. Die Stadt Heidenau hat hierzu bereits in der Vergangenheit Planungen zum geordneten Ableiten von Abwässern im Bereich Briefträgerweg/Pechhüttenbach durch ein Ingenieurbüro erarbeiten lassen. Die vorliegenden Planungen des Vorhabenträgers Neubaustrecke lassen erkennen das hier Änderungsbedarf notwendig sein wird. Hierzu sind entsprechende Lösungen im Einvernehmen mit der Stadt zu erarbeiten und umzusetzen.

Die Stadt Heidenau fordert während der Baumaßnahmen eine möglichst weitgehende Kreislaufführung sämtlicher benötigter Prozesswässer (z.B. Spülwässer, Kühlwässer, usw.). Die Übernahme, Weiterleitung und/oder Behandlung von Abwässern aus dem Bauvorhaben durch die Stadt Heidenau wird abgelehnt.

Der Hochwasserschutz an den Gewässern Elbe und Müglitz (Gewässer 1. Ordnung) darf sich durch und während der Baumaßnahmen nicht verschlechtern. Weiterhin soll geprüft werden, welchen Beitrag der Vorhabenträger im Rahmen des Projektes leisten kann, um den noch nicht vollständig vorhandenen Hochwasserschutz in Heidenau-Nord zeitnah zu planen und in Umsetzung zu bringen.

Zu 8) Maßnahmen zum Ausgleich von Verlusten an Erholungsinfrastruktur

Als eine der am dicht besiedelten Kommunen in Sachsen ist die Stadt Heidenau auch auf Flächen angewiesen, die den Einwohnern und Gästen als Erholungsflächen dienen können. Im Rahmen des Projektes ist mit einem erheblichen Verlust eben solcher Flächen zu rechnen, u.a. im Bereich des zukünftigen Tunnelportales Heidenau. Dieser Verlust ist jeweils ortsnah durch den Vorhabenträger mindestens in Größe der Verlustflächen auszugleichen.

Ebenso ist anzuführen, dass am konkreten Standort neben dem Verlust an Wald auch die bestehenden Wegeverbindungen (Wanderwege, Forstwege) ersatzlos wegfallen. So wird die u.a. die bestehende und etablierte fußläufige Erreichbarkeit des Barockgartens Großsedlitz vom S-Bahn-Haltepunkt Großsedlitz erheblich eingeschränkt werden. Hier muss sowohl eine bauzeitlich als auch dauerhaft von allen Beteiligten akzeptierte Lösung geschaffen werden, einschließlich einer gesicherten Quermöglichkeit über die S 172.

Weiterhin hat die Stadt Heidenau Interesse an einem Erwerb von Flächen zur Schaffung von zusätzlicher Erholungsinfrastruktur, konkret im Bereich der ehemaligen Elbgeländebahn (Flurstücke 508/4 und 509/1 jeweils Gemarkung Mügeln - Eigentümer: DB Netz AG).

Zu 9) Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Mit dem Bau der Neubaustrecke müssen zur Erhöhung der Akzeptanz des Projektes Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Heidenau einhergehen. Neben der Schaffung attraktiver Zugangsvoraussetzungen zu den bestehenden drei Verkehrsstationen in Heidenau und zusätzlich auch an der Station Dresden-Zschachwitz durch ein verbessertes Angebot von Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln (P+R, Fahrradabstellanlagen, B+R, Car-Sharing, Bike-Sharing, Mobi-Shuttle) muss die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots im ÖPNV (Verkehrszeiten, Taktzeiten) als Ziel konsequent verfolgt werden. Die Errichtung eines grenzüberschreitenden Nahverkehrshalts im Bahnhof Heidenau für die Nutzung des Tunnels im Regionalverkehr zwischen Tschechien und Dresden über Heidenau wurde bereits als Kernforderung thematisiert. Gleichmaßen muss konsequent auf die städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes als gesellschaftliche Verknüpfungsorte sowie eine verbesserte Zugänglichkeit zu allen S-Bahn-Haltepunkten hingewirkt werden.

Zu 10) Maßnahmen zur Vermeidung von zusätzlichen Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Stadt Heidenau

Die aufgrund von projektbedingten Baumaßnahmen zu erwartenden verkehrlichen Zusatzbelastungen (z.B. infolge erhöhten Transportaufkommens) sind über den gesamten Bauzeitraum (> 10 Jahre) auf das absolut notwendige Minimum zu beschränken und vordringlich über das überörtliche Straßennetz (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) abzuwickeln. Für Straßen, Wege und Plätze, die in Baulast und/oder Verkehrssicherungspflicht der Stadt Heidenau liegen, ist die Unabdingbarkeit darzulegen, Schulwege sind ausgeschlossen! Für die Ermittlung der zusätzlichen Belastung ist ein

nachvollziehbarer Ansatz bereitzustellen, aus dem die Baulastverträglichkeit in Bezug auf die (Straßen-) Belastungsklasse widerspruchsfrei hervorgeht. Sollte die angestrebte Belastung nicht infrastrukturverträglich sein, sind durch den Vorhabenträger vor und nach der Inanspruchnahme Maßnahmen zur Erreichung der Belastungsklasse zu ergreifen. Das diesbezüglich notwendige Einvernehmen mit der Stadt Heidenau ist vor der Inanspruchnahme herzustellen.

Zu 11) Maßnahmen zur Zustandswiederherstellung der Infrastruktur in Heidenau nach Abschluss der Baumaßnahmen

Zum Abschluss der Baumaßnahmen zur Neubaustrecke sind wirksame Maßnahmen zur Wiederherstellung des Zustandes der Infrastruktur in Heidenau durch den Vorhabenträger zu ergreifen. Hierzu sind umfassende Beweissicherungsmaßnahmen zur Dokumentation des Infrastrukturzustandes von Bauten (Gebäude, Straßen, Kanäle, ...), die unmittelbar und mittelbar durch die Baumaßnahme beeinflusst sind und werden vor und nach der Baumaßnahme zwingend erforderlich und der Stadt Heidenau zu übergeben. Die Beseitigung der Schäden während der Baumaßnahme und Wiederherstellung des Ursprungszustandes nach der Baumaßnahme erfolgt in Verantwortung des Vorhabenträgers und unabhängig vom Eigentümer der Flächen. Die konkreten Reparatur- und Wiederherstellungsmaßnahmen sind vor Umsetzung mit dem Eigentümer abzustimmen.

Zu 12) Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren

Derzeitige und zukünftige Maßnahmen zur Schaffung alternativer Infrastruktur von umweltfreundlichen Verkehren in Heidenau sind durch den Vorhabenträger zu unterstützen. Das derzeit in Planung befindliche Projekt Radschnellweg Dresden-Pirna tangiert und quert die Planungsabschnitte der Neubaustrecke mehrfach. Hier sind im Einvernehmen mit dem Projektträger Landesamt für Straßen und Verkehr (LASuV) und der Stadt Lösungen zu erarbeiten, die eine Umsetzung des Radschnellweges fördern.

Zu 13) Maßnahmen zum Ausgleich von kulturhistorischen Verlusten im Bereich der Stadt Heidenau

Durch das Projekt Neubaustrecke ist der Wegfall bedeutender kulturhistorischer Gebäude, u.a. Gebäudekomplex Am Niederhof (Kulturdenkmale des Freistaates Sachsen und Teil des Gesamtensembles Barockgarten Großsedlitz) zu erwarten. Über die Bedeutung dieser Liegenschaften wurde bereits ausführlich im Dialogforum Neubaustrecke durch die zuständige Behörde Schlösser, Burgen und Gärten des Freistaates Sachsen berichtet. Der Vorhabensträger hat Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes im Bereich der Stadt Heidenau umzusetzen, z.B. durch Schaffung adäquaten Ersatzes (u.a. Erwerb/Sanierung denkmalgeschützter Gebäude).

Zu 14) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehr- und örtlichen Brandschutzbehörde

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme der örtlichen Gefahrenabwehr- und Brandschutzbehörde zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 1) an.

Zu 15) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung Sachsen zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 2) an.

Zu 16) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 3) an.

Zu 17) Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte

Die Stadt Heidenau macht sich die Stellungnahme der Wegewarte zu eigen und schließt sich den Forderungen, Anmerkungen und Hinweisen (Anlage 4) an.

Die vorgenannte Darstellung der Forderungen, Anmerkungen und Hinweise ist nicht abschließend und bezieht sich ausschließlich auf den aktuellen Kenntnisstand (Januar 2024).

Es wird um ein regelmäßiges Monitoring dieser Forderungen, Anmerkungen und Hinweise seitens der Deutschen Bahn gegenüber der Stadtverwaltung Heidenau gebeten und Selbiges auch erwartet.

Anlage 1: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde

Anlage 2: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der Landestalsperrenverwaltung Sachsen

Anlage 3: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz

Anlage 4: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte

Anlage 1

Stadt Heidenau: Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen
Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde

Stadt Heidenau
Rechts- und Ordnungsamt

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise der örtlichen Gefahrenabwehrbehörden und örtlichen Brandschutzbehörde

Für die Stadt Heidenau als örtliche Gefahrenabwehrbehörde und örtliche Brandschutzbehörde, die unmittelbar am nördlichen Tunnelportal der nunmehr favorisierten Volltunnelvariante gelegen ist, ergeben sich zu den vorliegenden Planungsunterlagen folgende Anmerkungen und Forderungen:

Aus Sicht des Brandschutzes sind folgende Aspekte zu beachten, die aus den vorliegenden Unterlagen zur Leistungsphase 1 und 2 bisher nicht ersichtlich sind, aber wesentlichen Einfluss auf die weitere Realisierung haben dürften:

Notwendigkeit einer Qualitativen Risikoanalyse für die Festlegung detaillierter Maßnahmen des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes nach dem aktuellen Stand der Technik europäischer Eisenbahn-Tunnelbauwerke

Ungeachtet der Ergebnisse einer solchen qualitativen Risikoanalyse ergeben sich bereits jetzt folgende (Mindest-)Forderungen, die bei den weiteren Planungen beachtet werden müssen:

1. Tunnelportal Heidenau (Stadt Heidenau)

- Verhinderung des Begegnungsverkehrs auf dem Rettungsplatz unter Beachtung des Umstandes, dass Verletzte in Richtung Pirna, aber vor allem in Richtung Dresden abtransportiert werden müssen
- Zugangsmöglichkeiten / Löschwasserversorgung auf Überführungsbauwerk und freier Strecke für Nothalt direkt außerhalb des Tunnels in Fahrtrichtung Dresden über die gesamte erwartete Zuglänge (Sicherstellung der Selbstrettung nach Tunnelaustritt)
- Bauwerk zur vorläufigen Unterbringung und Dekontamination Betroffener und Verletzter
- Hubschrauberlandeplatz in räumlicher Nähe zum Rettungsplatz, allerdings nicht im Straßenverkehrsraum
- Bereitstellungsräume Einsatzmittel
- Löschwasserrückhaltung
- Vereinbarkeit von Lärmschutzmaßnahmen und Rettungswegverfügbarkeit

2. Zwischenangriff Seidewitztal (Gemeinde Bahretal)

- Unternehmensseitige Absicherung der betrieblichen Gefahrenabwehr durch eine ausreichend für unter- und oberirdische Ereignisse dimensionierte und darauf ausgerichtete Werkfeuerwehr während der gesamten Bauphase, insbesondere auf Basis des Leitfadens für Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Untertagebaustellen des Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen e.V. in der jeweils geltenden Fassung bzw. gleichwertige Standards und unter Beachtung der vorhandenen Strukturen der örtlichen Einsatzeinheiten

- Unternehmensseitige Sicherstellung einer ausreichenden Löschwasserversorgung

3. Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP, Gemeinde Bahretal)

- Einhaltung der bestehenden sicherheitstechnischen Standards für unterirdische Bahnhöfe, insbesondere:
 - Rauchmanagement bzw. Sicherstellung der raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen in den sicheren Bereich, ggf. durch Brandfalllüftung/Absaugung unter Beachtung der Lüftungsverhältnisse nach Öffnung der Schleuse und Nutzung der Wendekaverne durch Einsatzkräfte
 - Querschläge in kürzeren Abständen, die eine sichere Entfluchtung der maximalen Zugkapazität in angemessener Zeit ermöglichen
 - Ausstiegs- und Bewegungsflächen im Bereich des Nothaltes
 - Automatische Löschanlage im Haltebereich
- Anforderungsgerechte Größe des Schutzraums an die erwartete Anzahl der Zuginsassen, insbesondere Berücksichtigung des Platzes für Sitzgelegenheiten und für Sanitäreinrichtungen sowie die Erstversorgung liegender Betroffener
- Ausschluss Begegnungsverkehr auf der Fahrtstrecke Erdoberfläche – Wendekaverne, idealerweise durch eine separate Ein- und Ausfahrtssteckenführung und gesicherten Fußweg
- Sicherstellung der vorübergehenden Unterbringung und Dekontamination der Zuginsassen am ERP an Geländeoberfläche durch feste Bauwerke, um so höhere Evakuierungsfrequenz durch Busse zu erreichen
- dauerhafte Sicherstellung des Transports der insbesondere nicht gehfähigen Zuginsassen an die Erdoberfläche, z. B. durch ein vor Ort vorgehaltenes, vollautomatisiertes (fahrerloses) Bussystem
- Zu- und Abfahrt Rettungsplatz über Behelfsausfahrt A 17 (beide Richtungsfahrbahnen), anstatt durch Ortslage Börnersdorf
- Bereitstellungsraum Einsatzmittel und Hubschrauberlandeplatz in Nähe des Rettungsplatzes

4. Gesamte Tunnelstrecke

- Löschwasser-Förderleistung auch auf deutschem Gebiet mindestens 1 200 Liter/min über einen Zeitraum von einer Stunde ab Entnahmebeginn und mindestens 800 l/min für einen darüberhinausgehenden Zeitraum einer weiteren Stunde aus unternehmens-eigener Löschwasserbevorratung, darüber hinaus unternehmensseitige Sicherstellung Löschwasserversorgung aus öffentlichem Netz bis vor Portal/ERP
- Sicherstellung eines Rauchmanagements durch bedarfsgerechte aktive Belüftungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer raucharmen Schicht für mindestens 30 Minuten während der Selbstrettung der Zuginsassen

- Sicherstellung der Rettung außerhalb des ERP bzw. Evakuierung über Gegenrichtungstunnelröhre durch **in Dresden stationierten Rettungszug der Deutschen Bahn**
- Betriebliche Sicherstellung der Tunnelröhrenbelegung mit **maximal einem Zug pro Richtung**, sofern es sich bei diesem Zug um einen Personenzug handeln sollte
- Einsatzleitung muss bei hauptamtlichen Kräften liegen (Werkfeuerwehr oder vergleichbare Einheit)

5. Ausstattung/Betrieb öffentlicher Feuerwehren

- Spezielle Maßnahmen zur Ausbildung und zum Qualifikationserhalt der erforderlichen Einsatzkräfte Feuerwehr und Rettungsdienst
- Tunnelspezifische Zusatzausstattung und ständige Wartung und Pflege dieser
- Werkfeuerwehren **oder** finanzielle Beteiligung an Unterhaltung von (hauptamtlich betriebenen) öffentlichen Stützpunktfeuerwehren in Portal- und ERP-Nähe als **Ersteinheiten**

Walther
Leiter des Rechts- und Ordnungsamtes

Anlage 2

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Landestalsperrenverwaltung Sachsen

Betrieb Oberes Elbtal

LANDESTALSPERRENVERWALTUNG DES FREISTAATES SACHSEN
Am Viertelacker 14 | 01259 Dresden

Stadt Heidenau
Dresdner Straße 47
01809 Heidenau

Per E-Mail (holger.berthel@heidenau.de)

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Maren Wittig

Durchwahl
Telefon: +49 351 40288-100
Telefax: +49 351 40288-190

maren.wittig@
ltv.sachsen.de*

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
B20-8613/134/66

Dresden,
21.02.2024

Bahn Neubaustrecke Dresden - Prag, Beratung in der Stadt Heidenau am 03.01.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie am 03.01.2024 vereinbart erhalten Sie im Folgenden die Hinweise, die beim o. g. Projekt aus Sicht der Landestalsperrenverwaltung als Betreiber der Talsperre Gottleuba beim Unterfahren des Trinkwasserschutzgebietes der Talsperre Gottleuba zu berücksichtigen sind:

1. Einleitung

Aus der Talsperre Gottleuba wird ein Großteil des durch den Zweckverband Wasserversorgung Pirna/ Sebnitz aufbereiteten und abgegebenen Trinkwassers bereitgestellt. Die Auslastung der Talsperre ist bereits jetzt so hoch, dass auch gegenwärtig kaum Leistungsreserven zum Ausgleich von Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Baumaßnahmen, Wetterextremen, Gütebeeinträchtigungen oder anderen nicht planbaren Ereignissen mehr zur Verfügung stehen.

Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdangebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.

Entsprechend Maßgabe 4 der Raumordnerischen Beurteilung der Landesdirektion Sachsen vom 21.08.2020 sind Beeinträchtigungen des Vorranggebietes Wasserversorgung im Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba auszuschließen.



Hausanschrift:
Landestalsperrenverwaltung
des Freistaates Sachsen
Betrieb Oberes Elbtal
Am Viertelacker 14
01259 Dresden

www.sachsen.de

Bankverbindung:
HypoVereinsbank
IBAN
DE70850200860004407857
BIC HYVEDEMM496
USt-ID-Nr. DE199521669

* Kein Zugang für elektronisch
signierte sowie für verschlüsselte
elektronische Dokumente



Mit der am 12.12.2023 in Kraft getretenen Trinkwassereinzugsgebieteverordnung (TrinkwEGV) sind der Landestalsperrenverwaltung (LTV) als Betreiber der Talsperre Gottleuba umfangreiche neue Verpflichtungen zum Risikomanagement der Talsperre und ihrem Einzugsgebiet übertragen worden. Dies umfasst eine Gefährdungsanalyse, eine Risikoabschätzung und letztlich die Festlegung von Risikomanagementmaßnahmen für das gesamte Einzugsgebiet. Das Risikomanagement hat unabhängig davon zu erfolgen, ob für das Einzugsgebiet (= Wasserschutzgebiet) der Talsperre bis dahin eine aktualisierte Schutzgebietsverordnung der unteren Wasserbehörde besteht. Eine erste Dokumentation der Bewertung des Einzugsgebietes hat die LTV der zuständigen Behörde (nachzeitigem Kenntnisstand - vorbehaltlich der Umsetzung der Regelungen in der Sächs-WasserZuVO – wird das die UWB sein) bis zum 12.11.2025 vorzulegen.

2. Anliegen/ Forderungen

Die LTV und die nach der TrinkwEGV zuständige Behörde müssen im Zusammenhang mit dem Neubauprojekt der DB in die Lage versetzt werden, eine entsprechende Bewertung des Einzugsgebietes (hier immer auf deutschem und tschechischem Staatsgebiet) im Sinne der §§ 6 ff. der TrinkwEGV vornehmen zu können und entsprechende Risikomanagementmaßnahmen ableiten und umsetzen zu können. Dafür ist eine fortlaufende Information über den Planungs- und Baufortschritt erforderlich (Fortführung der AG Wasser oder eines ähnlichen Formats) sowie die Übergabe der das Einzugsgebiet betreffenden Studien und Gutachten.

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba hat die DB zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben. Die LTV und die zuständige Behörde müssen bei Erstellung und Umsetzung des Monitoringkonzepts eingebunden werden und sind regelmäßig über die Ergebnisse und deren Bewertung hinsichtlich möglicher Risiken und ggf. Auswirkungen auf das Einzugsgebiet bzw. die Talsperre Gottleuba zu informieren.

Den zusätzlichen Aufwand, der der LTV beim Risikomanagement durch die Umsetzung der Maßnahme der DB entsteht, hat die DB zu tragen (Personalmehraufwand, zusätzliche Gutachterkosten).

Die DB hat gemäß der o. g. Maßgabe aus der Raumordnerischen Beurteilung und nach § 89 WHG sicherzustellen, dass es durch ihre Maßnahme zu keinen negativen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit in der Talsperre in Bezug auf Menge und Güte kommt. Insofern hat sie auch Möglichkeiten einer Ersatzwasserversorgung zu untersuchen/ die Kosten für diese Untersuchung zu übernehmen, ebenso wie die Kosten für die mögliche Errichtung und den Betrieb einer Ersatzwasserversorgung.

Mit freundlichen Grüßen



Maren Wittig
Betriebsleiterin
Betrieb Oberes Elbtal

Anlage 3

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise des Zweckverbandes Trinkwasserversorgung
Pirna/Sebnitz

**Auswirkungen
des Tunnelbaus der Strecke Dresden – Prag
auf die öffentliche Trinkwasserversorgung
beim zuständigen Trinkwasserversorger
Zweckverband Wasserversorgung (ZVWV)
Pirna Sebnitz**

Allgemeines

- Rechtlich verantwortlich für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist die LTV (Freistaat Sachsen)
- Die nachfolgenden Maßnahmen/Forderungen sollen insbesondere **von der DB vollständig und dauerhaft finanziert** werden.
- Die Realisierung der geforderten Maßnahmen sollte möglichst von der LTV/ZVWV selbst erfolgen, wobei die DB zu intensiven Zuarbeiten zum Bau, Betrieb sowie Havarieszenarien verpflichtet muss.

Versorgungspflicht des ZVWV

Der Zweckverband Trinkwasserversorgung Pirna/Sebnitz hat 18 Kommunen als Mitglieder. Im Rahmen der Versorgung nimmt er Aufgaben der Fernwasserversorgung (für andere Versorger) und der allg. Wasserversorger wahr. Das Versorgungsgebiet umfasst ca. 20 000 eigene Kunden und 6 Weiterverteiler (Dresden, Pirna, Kreischa, etc.). Von der Versorgung sind ca. 80 000 Einwohner abhängig, im Versorgungsgebiet liegen u.a. 5 größere Klinikstandorte.

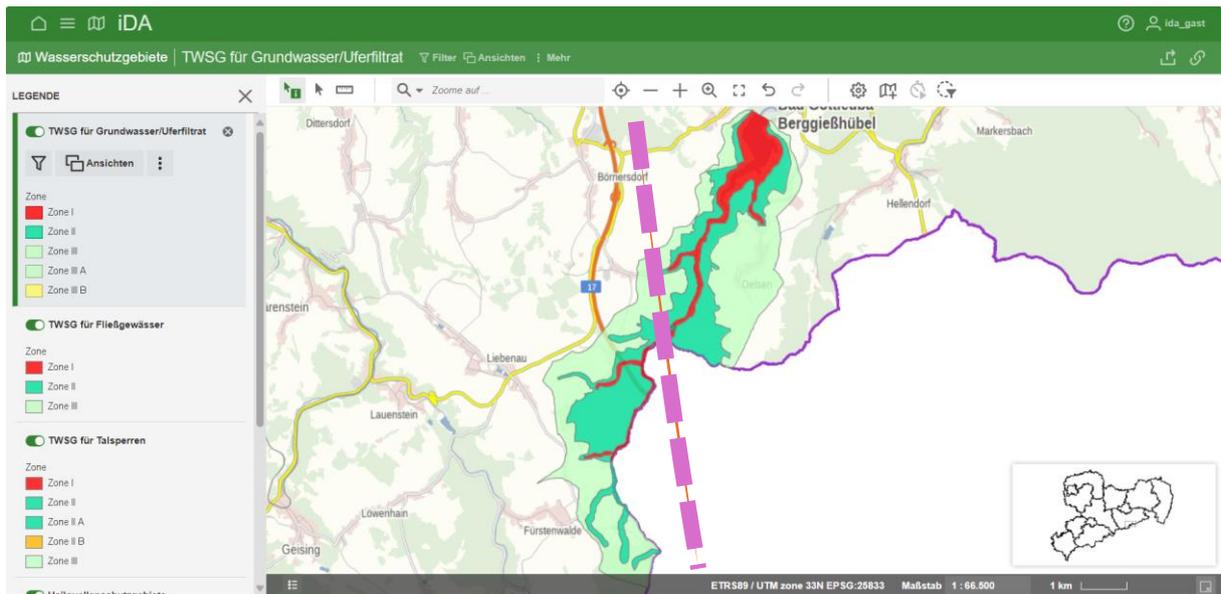
Rahmenbedingungen zum Bau in Trinkwasserschutzzonen

Als von den Rohwasserlieferungen der LTV/Talsperre Gottleuba direkt abhängiger Trinkwasserversorger mit überregionaler Bedeutung teilen wir die bisherige Interpretation des Sachverhalts aus Sicht der LTV:

Für uns ergibt sich aus **keinem Ansatz die Möglichkeit, einen Trassenkorridor durch ein Trinkwasserschutzgebiet der Stufe I, II oder III** zu legen.

Für die TS Gottleuba gilt die Trinkwasserschutzzonenordnung vom 22.2.1973
Danach liegen 15,6 km² (44,8 %) der Gesamtfläche (von 34,8 km²) auf tschechischer Seite und sind nie grenzübergreifend dargestellt.

Lage der TWSG für Talsperren (Gottleuba) mit Lage des Tunnels lt. DB (in lila).



<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida/pages/map/command/index.xhtml?mapId=4036a4b4-e0be-43ab-bf3d-7f0a119c7811&useMapSrs=true&mapSrs=EPSG%3A25833&mapExtent=414164.19402085076%2C5622485.45818058%2C434676.42068219377%2C5632530.829456512>



Lage des Tunnels lt. DB (oben skizziert in lila)

Mit hinreichender Relevanz führt dazu das gängige Regelwerk (hier: Technische

Regel – Arbeitsblatt DVGW W 102 (A): Richtlinien für Trinkwasserschutzgebiete; Teil2: Schutzgebiete für Talsperren, März 2021) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgendermaßen aus:

- „In der **Schutzzone I** sind **nur** Einrichtungen und Handlungen zulässig, die dem **Betrieb, der Überwachung und der Instandhaltung der Talsperre** und ihrer technischen Einrichtungen sowie der Pflege der Landflächen, insbesondere des Waldes, **dienen**, um den Schutzstatus der Schutzzone 1 aufrechtzuerhalten.“
- „In der **Zone II** [...] sind insbesondere folgende Handlungen, Nutzungen und Einrichtungen in der Regel **nicht tragbar**: - **Errichten und Erweitern von baulichen Anlagen**, ausgenommen Maßnahmen, die der öffentlichen Wasserversorgung dienen oder den Gewässerschutz verbessern“
- Tabelle 1 im genannten Dokument stellt dazu konkreter die **höchste Gefährdungsstufe für das „Errichten, Erweitern und Betreiben von Tunnel- und Stollenbauten“ in den Schutzzonen II und III auf;**
- Seite 25, Abschnitt 7.5 stellt dar: „In Stellungnahmen kann [ein Wasserversorger oder Talsperrenbetreiber als Träger öffentlicher Belange] Vorhaben auf Grundlage der Wasserschutzgebietsverordnung ablehnen [...]“

Überdies muss festgehalten werden, dass die **komplexe Geologie** und die **im Trassenkorridor ausgeprägten Störungszonen des Zielgesteins** der Trasse ein **enormes Risiko**, mithin eine im Vorfeld nicht ausreichend abschätzbare Unbekannte, für Veränderungen im Wasserhaushalt des Einzugsgebiets darstellen. Die mit einem **Tunnelbau zu erwartende Dränwirkung kann damit im Einzugsgebiet nach aktueller Sachlage zu einem Defizit in der Wasserbilanz** führen.

Im Ergebnis einer qualitativen und/oder quantitativen Beeinträchtigung des Rohwasserdargebotes der Talsperre Gottleuba wäre die Sicherstellung der öffentlichen Wasserversorgung im betreffenden Versorgungsgebiet akut gefährdet bzw. nicht mehr möglich.

Daraus, sowie aus den Regelungen der seit 2023 geltenden Trinkwasser- sowie Trinkwassereinzugsgebietsverordnungen, werden folgende Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn erhoben:

1. **Bewertung des vollständigen Trinkwassereinzugsgebietes der Talsperre Gottleuba (auf deutschem und tschechischem Territorium) auf mögliche Risiken**

durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich eventueller Havariefälle

Dies umfasst:

- die Abgrenzung und Kartierung des **Einzugsgebietes**
- die Kartierung der **Trinkwasserschutzgebiete**
- die Beschreibung und **Georeferenzierung aller Entnahmestellen** im Einzugsgebiet
- die **Beschreibung der Flächennutzung durch die DB im Einzugsgebiet** und
- die Beschreibung der **Abflussprozesse im Trinkwassereinzugsgebiet**

2. Gefährdungsanalyse und Risikoabschätzung

Zur Bewertung von Gefährdungen und Risiken, die ggf. durch den Tunnelbau sowie den Tunnelbetrieb, einschließlich Havariefälle, für das Rohwasserdargebot der Talsperre Gottleuba entstehen können, hat die DB für das Einzugsgebiet durchzuführen:

1. eine **Gefährdungsanalyse** zur **Identifizierung** der durch den Tunnelbau sowie Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden **Gefährdungen** und **Gefährdungsereignisse** sowie

2. eine **Risikoabschätzung** durch

a) Abschätzung der **Eintrittswahrscheinlichkeit** und des **Schadensausmaßes von Gefährdungen** und **Gefährdungsereignissen (Risikoanalyse)** sowie

b) **Vergleich** und **Priorisierung** der Risiken (**Risikobewertung**).

3. Risikomanagement / Monitoring

Auf Grund der durch den Tunnelbau und Tunnelbetrieb (einschließlich Havarien) entstehenden möglichen Gefährdung für das Trinkwassereinzugsgebiet der Talsperre Gottleuba ist zeitnah und dauerhaft ein Monitoring mit einem umfassenden und repräsentativen Pegelnetz im gesamten Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba sowie ein Risikomanagementsystem aufzubauen und zu betreiben.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben aus der Trinkwassereinzugsgebietsverordnung ist eine **Dokumentation über die Bewertung des Trinkwassereinzugsgebiets** bis zum Ablauf des **12. November 2025** zu erstellen und der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln. Die Dokumentation hat mindestens Folgendes zu umfassen:

- die **Bestimmung** und **Beschreibung** des Trinkwassereinzugsgebiets sowie die **Ergebnisse** der **Gefährdungsanalyse** und der **Risikoabschätzung** des **Trinkwassereinzugsgebiets** sowie
- **Angaben** zu **bereits durchgeführten Risikomanagementmaßnahmen** und ihren **Auswirkungen**.

Dr. Ralf Müller,
Verbandsvorsitzender ZVWV

Anlage 4

Forderungen, Anmerkungen und Hinweise Wegewarte

Stellungnahme vom 05.02.2024 (Eingang bei der Stadt Heidenau)

Neubaustrecke Dresden - Prag

Stellungnahme zur Errichtung des Tunnelportals Heidenau und damit verbundener straßenläufige Anbindung an die S 172

Die vorliegenden Planungen sehen vor, dass am künftigen Tunnelportal gegenüber dem Niederhof jeweils eine straßenläufige Zuwegung von der S 172 erfolgen soll, welche tiefe Einschnitte in den südlichen Hang erforderlich machen.

Diese Böschungen zerschneiden bzw. zerstören vorhandene Wanderweg-Verbindungen: die „Kastanienallee“ – markiert mit Rotem Punkt – und die nicht markierte „Apfelallee“. Beide führen auf unterschiedlichen Trassen nach Heidenau-Großsedlitz und zum dortigen Denkmalobjekt Barockgarten.

Der Wanderweg Roter Punkt ist ein Fernwanderweg, welcher auf beiden Seiten der Elbe zwischen Meißen und der tschechischen Grenze an der Elbe bei Schmilka verläuft. Hier kommt er vom Elberadweg und führt unter der Eisenbahn am Haltepunkt Heidenau-Großsedlitz über die S 172 zur Kastanienallee.

Der Wanderweg „Apfelallee“ ist kein Bestandteil des klassifizierten Wanderwegenetzes. Dennoch ist er als ortsnaher Wanderweg für die Bewohner in der Nähe der Pechhütte, der „Kunstseidensiedlung“ Pirna und von Heidenau-Süd und Großsedlitz eine wichtige Wegverbindung im Sinne der Naherholung.

Bei der weiteren Ausführung der Planung der Tunnelbau-Maßnahme sollte die Stadt Heidenau verlangen, dass eine Erhaltung der Wegverbindung bedacht und mit den TöB abgestimmt wird. Ggf. ist der Verlauf geringfügig verändern und in Nähe des Froschteichs wieder zur Kastanienallee zu führen. Insbesondere ist es erforderlich, Fußwege so anzulegen, dass der Wanderweg Roter Punkt zwischen Elberadweg und dem erhalten bleibenden Teil der Kastanienallee durchgängig ausgewiesen werden kann.

Die Anbindung an die Apfelallee sollte ebenfalls von da erfolgen.

Wolfgang Hartig

Peter Mildner

Ortswegewart Heidenau

Kreiswegewart BT III, Sächsische Schweiz