Medieninformation

Landesdirektion Sachsen

Ihre Ansprechpartnerin
Dr. Susann Meerheim

Durchwahl
Telefon +49 371 532 1010
Telefax +49 371 532 271016

presse@lds.sachsen.de*

21.08.2020

Raumordnungsverfahren zur Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag abgeschlossen

Landesdirektion Sachsen bestätigt Volltunnel und eine der teiloffenen Varianten als raumverträglich

Mit dem heutigen Tag übergibt die Landesdirektion Sachsen (LDS) in ihrer Funktion als Raumordnungsbehörde ihre raumordnerische Beurteilung für den sächsischen Abschnitt der Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag an die Vorhabenträgerin DB Netz AG.

»Die Landesdirektion macht mit dem Abschluss dieses umfangreichen Raumordnungsverfahren den Weg frei für die Planung einer modernen, leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verbindung zwischen Dresden und Prag. Das Ergebnis, das die Fachleute meines Hauses erarbeitet haben, lässt genügend Raum für Optimierungen im weiteren Verlauf von Planung und Planfeststellung.« bewertet Regina Kraushaar, Präsidentin der Landesdirektion Sachsen, Verlauf und Ergebnis des nun abgeschlossenen Verfahrens.

»Ich freue mich insbesondere für die Bewohner des engen Elbtals bis zur Grenze bei Schöna und für deren Gäste. Mit dem Neubau der Bahnstrecke wird die Lärmbelastung durch die stark belastete bestehende Strecke deutlich sinken. Mit den Vorarbeiten des Raumordnungsverfahrens ist eine Grundlage geschaffen für eine zügige weitere Planung und Zulassung des Vorhabens«, ergänzt Thomas Schmidt, Sächsischer Staatsminister für Regionalentwicklung.

»Die Eisenbahn-Neubaustrecke von Sachsen nach Prag hat eine weitere wichtige Etappe genommen. Nach über zehn Jahren von Initiativen, Studien und Vorplanungsbeiträgen des sächsischen Verkehrsministeriums wird die künftige Streckenführung konkreter«, begrüßt auch der sächsische Verkehrsminister Martin Dulig den Abschluss des Raumordnungsverfahren, und fährt fort: »Dass die Strecke im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans steht und dass die DB Netz AG heute

Hausanschrift:
Landesdirektion Sachsen
Altchemnitzer Straße 41
09120 Chemnitz

www.lds.sachsen.de

* Kein Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente. Zugang für qualifiziert elektronisch signierte Dokumente nur unter den auf www.lsf.sachsen.de/eSignatur.html vermerkten Voraussetzungen.

nach ihren umfangreichen Planungsaktivitäten die Raumordnerische Beurteilung in die Hand bekommt, geht auch auf dieses beharrliche Engagement meines Hauses zurück. Nicht zu vergessen dabei: die hervorragende Zusammenarbeit mit unseren tschechischen Partnern. Sowohl eine teiloffene Variante als auch ein Korridor, der auf Vorschläge einer Bürgerinitiative zurückgeht, werden nun von der DB Netz AG in die Vorplanung überführt, an deren Ende die abschließende Variantenentscheidung steht. Transparenz und Dialog werden diesen Prozess begleiten. Bürgerschaftliches Engagement hat in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert und soll für alle ein Gewinn sein. Alle, die sich einbringen, sollte dabei das übergeordnete Gemeinwohlinteresse am Gelingen des Projekts verbinden.«

Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand lässt sich eine Volltunnel-Variante am besten mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang bringen. Im Zuge der Ausbindung aus der Bestandsstrecke ist vor dem Nordportal des Basistunnels in Heidenau/Großsedlitz bei allen drei Volltunnelvarianten ein Überholbahnhof vorgesehen.

Ebenso kann die Behörde die teiloffene Variante G bestätigen, bei der nach einem ersten, etwa drei Kilometer langen Tunnelabschnitt ab Heidenau das Tal der Seidewitz bei Pirna-Zehista auf einer etwa einen Kilometer langen Brücke überquert wird und die mit einem Überholbahnhof bei Goes verbunden ist. Für diese Variante wären allerdings verschiedene Maßnahmen z.B. in den Bereichen Natur- und Lärmschutz erforderlich, um die Belange der Raumordnung zu wahren.

Besonders im Hinblick auf die geologischen und hydrogeologischen Gegebenheiten besteht bei allen bestätigten Varianten noch ein vertiefter Untersuchungsbedarf - etwa, um einen optimalen Tunnelkorridor zu finden.

Für weitere drei eingebrachte Trassenvarianten konnte hingegen die Raumverträglichkeit nicht bestätigt werden. Die mit diesen Varianten verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft – etwa durch Flächenverbrauch, Aushubmassen oder den Eingriff in vorhandene Schutzgebiete – erreichen einen Umfang, der ihre Realisierung als gefährdet und eher unwahrscheinlich erscheinen lässt.

Das Neubauvorhaben wird einen Engpass im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Deutschland und Tschechien beseitigen. Mit einer Streckenführung außerhalb des Elbtals können die Reisezeiten im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr deutlich verkürzt, zusätzliche Kapazitäten für den Güterfernverkehr geschaffen und das Elbtal in Richtung tschechische Grenze vom Verkehrslärm spürbar entlastet werden.

Die Vorhabenträgerin hatte der LDS insgesamt sieben Trassenvarianten für die Neubaustrecke vorgelegt, die auf ihre Raumverträglichkeit zu prüfen waren. In einem solchen Verfahren wird das Vorhaben auf seine Folgen für Boden und Landwirtschaft, Lärm, Gewässer-, Hochwasser- und Waldschutz, Rohstoffsicherung und Bergbau, Arten- und Biotopschutz, das so genannte Schutzgut Mensch, die technische Infrastruktur und die Kulturlandschaft betrachtet.

Am Verfahren beteiligt waren das Sächsische Staatsministerium für Regionalentwicklung, das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und Behörden der Tschechischen Republik. Mit Stellungnahmen, Hinweisen und Einwendungen haben sich unter anderem der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, zahlreiche Städte, Gemeinden und Fachbehörden, die Bürgerinitiative »Basistunnel nach Prag« und weitere Bürgerinnen und Bürger – vorwiegend aus der betroffenen Region – in das Verfahren eingebracht. Insgesamt waren etwa 5.600 Stellungnahmen und Einwendungen zu ordnen, zu sichten und zu bewerten.

»Ich danke ausdrücklich für die gute Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Dieses Vorhaben hat eine herausragende Bedeutung und wird mindestens eine Generation von Verantwortlichen in den beteiligten Ministerien und Behörden, aber auch von Planern, Bauleuten sowie Bürgerinnen und Bürgern der Region maßgeblich prägen – ganz zu schweigen davon, dass viele zukünftige Generationen einen neuen Verbindungsweg nach Prag werden nutzen können«, so Präsidentin Regina Kraushaar.

Staatsminister Martin Dulig ergänzt »Der Europäische Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) als gemeinsame Institution von Sachsen, der Tschechischen Republik, dem sächsischen Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und dem tschechischen Bezirk Ústí nad Labem hat seinen Sitz im SMWA. Er wird das Infrastrukturprojekt von europäischer Dimension weiter fachlich und organisatorisch unterstützen. Er steht für stetige konstruktive Zusammenarbeit aller Behörden und Beteiligten im Sinne des Projektfortschritts, für transparente Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.«

Die gutachterlichen Ergebnisse aus dem ROV werden jetzt der weiteren Trassenbestimmung und dem anschließend vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu führenden Planfeststellungsverfahren (PFV) wichtige Orientierungspunkte geben.

Das heute zum Abschluss gekommene ROV ist ein erster planungsrechtlicher Schritt für die Stärkung der transeuropäischen Verbindung zwischen den Nord- und Ostseehäfen und dem Südosten Europas sowie dem östlichen Mittelmeer. Die beschleunigte und verkürzte Schienenverbindung für Personen- und Güterverkehr wird auch die Landeshauptstadt Dresden besser an europäische Schienennetze anbinden und dem Großraum Dresden wirtschaftlich weiter Auftrieb geben. Das gilt neben dem internationalen Schienenverkehr auch für den schienengebundenen Regionalverkehr von und nach Nordböhmen. Davon werden letztlich auch Tagesausflügler, der Fremdenverkehr und Berufspendler profitieren können.

Medien:

Dokument: Präsentation zur Übergabe der Raumordnerischen Beurteilung für die Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden-Prag