

# Projekt Kottewitz–Weinböhla

## Offene Fragen aus der digitalen Informationsveranstaltung am 13. April 2021

Der Deutschen Bahn ist eine frühzeitige Einbindung der Bürger:innen bei Infrastrukturprojekten ein zentrales Anliegen. Bei der digitalen Informationsveranstaltung zum Projekt Kottewitz–Weinböhla im Rahmen der Ausbaustrecke Leipzig–Dresden am 13. April 2021 hatten die Teilnehmenden am Ende der Veranstaltung die Möglichkeit, ihre Fragen zu stellen. Die Aufzeichnung der vollständigen Veranstaltung können Sie [hier](#) ansehen. Manche Fragen konnten durch den Projektleiter nicht direkt beantwortet werden. Außerdem kamen gegen Ende der Fragerunde noch Fragen hinzu, die aus Zeitgründen nicht mehr öffentlich gestellt werden konnten. Die ausstehenden Antworten auf offen gebliebene Fragen aus der Veranstaltung möchten wir Ihnen gerne in diesem Dokument nachreichen.

### **1. Wird der Untere Buschmühlenweg in Niederau von den Baumaßnahmen betroffen sein?**

Nach aktuellem Stand der Planung muss nicht in die Bebauung des Unteren Buschmühlenwegs eingegriffen werden. Allerdings wird sich wahrscheinlich die Straßenanbindung verändern, da direkt westlich der heutigen Einmündung des Unteren Buschmühlenwegs in die Großdobritzer Straße das östliche Streckengleis (Dresden in Richtung Berlin/Leipzig) verlaufen soll.

### **2. Wie sollen Landwirte während der Bauphase mit den Rindern/Traktoren/Häckslern/Mäh-dreschern auf abgeschnittene Wiesen/Weiden/Felder kommen? Wer kommt für die Ernte/Futterausfälle auf?**

Der Bauablauf wird so gestaltet, dass alle Wiesen, Weiden und Felder erreichbar bleiben. Somit sollten Ernte- und Futterausfälle vermieden werden können. Die genauen Abläufe sind Bestandteil der weiteren Planungsphasen. Wir werden aber bereits zuvor proaktiv auf die Eigentümer:innen betroffener Flächen zugehen und uns mit diesen abstimmen.

### **3. Bekommen Flächeneigentümer Austauschflächen?**

Das steht noch nicht fest. Betroffene Eigentümer erhalten im Normalfall eine Entschädigungszahlung auf Basis eines Sachverständigen-Gutachtens. Ob sich im Projekt Kottewitz–Weinböhla Austauschflächen ergeben werden, ist momentan nicht absehbar. Wie bei Frage Nr. 2 gilt, dass wir uns in den kommenden Monaten proaktiv mit Flächeneigentümer:innen in Verbindung setzen werden.

### **4. Wohin wird der Abraum abtransportiert, welcher im Bereich Großdobritz entstehen wird?**

Was mit dem Abraum durch Tunnelbau und weitere Baumaßnahmen geschieht, steht noch nicht fest. Wir suchen geeignete Flächen und tauschen uns hierzu mit den Kommunen und den zuständigen Behörden aus.

## **5. Wird die Orchideenwiese beeinflusst?**

Uns ist bisher keine Orchideenwiese im Projektbereich bekannt. Wir haben die Frage aufgegriffen und prüfen diese in der weiteren Planung. Gerne können Sie uns Hinweise geben, wo sich die angesprochene Orchideenwiese befindet und wir prüfen eine mögliche Beeinflussung (Mail an [vde9@deutschebahn.com](mailto:vde9@deutschebahn.com)).

## **6. Zur Information: Die EUGAL Trasse ist eine Gasleitung mit über einem Meter Durchmesser. Die verlegt man nicht einfach mal schnell.**

Vielen Dank für den freundlichen Hinweis. Die EUGAL-Gasleitung wird im Rahmen der Planung besonders berücksichtigt. Eine möglicherweise notwendige Verlegung der Gasleitung wird in den Bauablaufplan vollumfänglich mit eingeplant.

## **7. Ist es geplant, die Staatsstraße 80 (S80) im Zuge des Bahnbaus umzuverlegen?**

Die südliche Planungsgrenze des Projekts Kottewitz–Weinböhla befindet sich in Niederau auf Höhe der Eisenbahnbrücke Forststraße. Da die S80 südlich der Planungsgrenze in Niederau verläuft, wird diese vom Bahnausbau nicht tangiert und entsprechend auch nicht im Rahmen des Projekts umverlegt.

## **8. Wenn die alte Trasse stillgelegt wird, dann Nachnutzung lieber als Fahrradweg anstatt als Straße!**

Es ist noch völlig offen, was mit der Bestandsstrecke im Detail passieren wird, sobald die Streckenbegradigung fertiggestellt ist. Hierbei werden viele unterschiedliche Belange zu berücksichtigen sein, z.B. die der Kommunen und deren Bürger:innen oder auch die Belange des Umwelt- und Naturschutzes (inkl. der zuständigen Behörden und Verbände). Die detaillierte Planung zum Verbleib der Bestandsstrecke wird in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorgenommen, die vsl. im Jahr 2023 beginnt.

Für diese weitere Planung nehmen wir Ihren Wunsch gerne auf und werden ihn zu gegebenem Zeitpunkt prüfen.

## **9. Fahren die Fernverkehrszüge, welche von Dresden nach Leipzig fahren, in diesem Bereich auf dem neuen Streckenabschnitt, um den Geschwindigkeitsvorteil nutzen zu können?**

Das ist ein zentrales Projektziel. Bereits heute fahren die Fernverkehrszüge zwischen Dresden und Leipzig im Abschnitt Kottewitz–Weinböhla auf der östlichen, ursprünglichen „Berliner Strecke“. Weiter nördlich fahren die Fernverkehrszüge dann über die 2010 neu errichtete Verbindungskurve Weißig–Böhla auf die ursprüngliche Fernverkehrsstrecke nach Leipzig. Auch nach der Streckenbegradigung wird das so sein. Damit werden die Fernverkehrszüge zwischen Dresden und Leipzig die erhöhte Geschwindigkeit von 200 km/h voll ausschöpfen können.

## **10. Wird die westliche Strecke nach den Baumaßnahmen weniger befahren und die östliche dann mehr? Quasi der Bahnverkehr von links nach rechts verlegt?**

Das kann man nicht so direkt sagen.

Im Personenverkehr wird die westliche Strecke (ursprüngliche „Leipziger Strecke“) bereits heute im Regelbetrieb nur von Nahverkehrszügen benutzt und die östliche (ursprüngliche „Berliner Strecke“) von den Fernverkehrszügen. Nach heutigem Stand wird das auch so bleiben.

Auch die Verteilung der Güterverkehrsströme wird sich nach der Streckenbegradigung vsl. nicht maßgeblich verändern.

Insgesamt lässt sich nicht pauschal sagen, dass es zu einer Verlagerung von Verkehren zwischen den beiden Strecken kommen wird.

**11. In der Visualisierung war die Schallschutzwand unterbrochen, diese sollte beidseitig vom Tunnel bis Weinböhla geführt werden.**

Die dargestellten Schallschutzwände stellen keinen finalen Planungstand, sondern lediglich eine beispielhafte Visualisierung dar. In der momentan laufenden Vorplanung wurde zwar bereits eine erste schalltechnische Voruntersuchung durchgeführt, das endgültige schalltechnische Gutachten wird aber in der Entwurfsplanung angefertigt. Grundlage für die Entscheidung, wo welche Art von Schallschutzwand errichtet wird, sind das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung.

**12. Gibt es die Möglichkeit, die Grundlage zum Projekt VDE9, die großräumige Variantenuntersuchung aus den 90ern zum Ausbau Leipzig-Dresden, irgendwo einzusehen?**

Nach unserer Kenntnis liegen diese Unterlagen lediglich in Papierform vor. Uns ist bisher keine digitale Quelle bekannt, in welcher diese öffentlich einsehbar sind.

**13. Auf der aktuellen Bestandsstrecke fahren viele Güterzüge. Werden diese bei Fertigstellung umgeleitet oder können diese auch den Tunnel zukünftig nutzen?**

Der Tunnel wird so ausgelegt, dass dieser auch von allen Güterzügen genutzt werden kann. Es wird keine Grenzlasteinschränkung geben.

**14. Wird der Cottbuser Bahnhof in Großenhain in die Schnellfahrtstrecke mit eingebunden?**

Der Cottbuser Bahnhof in Großenhain und dessen Anbindung ist nicht Bestandteil der Planung für den Abschnitt Kottewitz-Weinböhla und wird nicht direkt an die Streckenbegradigung angeschlossen.