



NETZE

Kottewitz–Weinböhlen

Projektvorstellung in der
Gemeinderatssitzung Niederau

28.06.2022 | Dresden

- 1. Begrüßung**
2. Projektvorstellung
3. Eisenbahnkreuzungen
4. Besondere private Betroffenheiten
5. Lärm-, Umwelt- und Naturschutz
6. Terminplan und Ausblick
7. Weitere Fragen und Diskussion



Lars Enzmann (Quelle: privat)

Lars Enzmann

- Projektleiter der Ausbaustrecke Leipzig-Dresden (VDE 9)



Julian Beck(Quelle: privat)

Julian Beck

- Verantwortlich für die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung



Heiko Stelley (Quelle: privat)

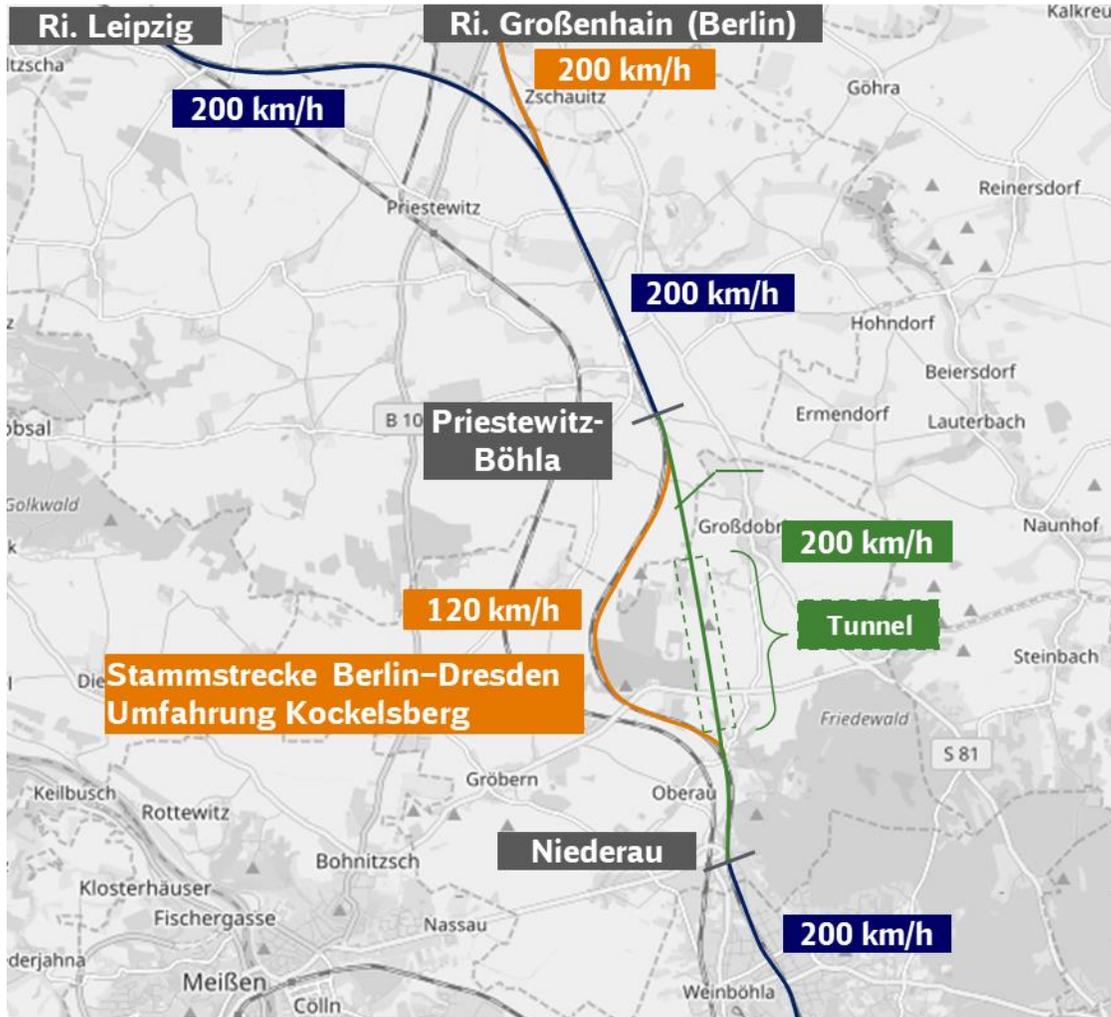
Heiko Stelley

- Projektleiter der Planungs-Arge Kottewitz-Weinböhla, für die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH im Projekt ABS Leipzig-Dresden tätig

1. Begrüßung
- 2. Projektvorstellung**
3. Eisenbahnkreuzungen
4. Besondere private Betroffenheiten
5. Lärm-, Umwelt- und Naturschutz
6. Terminplan und Ausblick
7. Weitere Fragen und Diskussion

Der Projektabschnitt Kottewitz–Weinböhla

Eine alte Idee wird umgesetzt



90er Jahre: Raumordnungsverfahren zur Bündelung der Fernverkehrsstrecken von Dresden nach Leipzig und Berlin sowie zur Streckenbegradigung durchgeführt



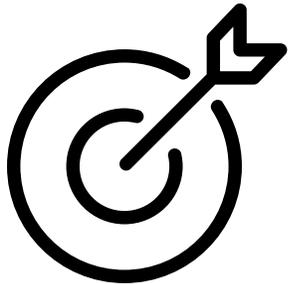
2010: Bündelung durch Verbindungskurve zwischen Weißig und Böhla umgesetzt



Ausstehend: Fertigstellung des Konzeptes durch Streckenbegradigung mit 200 km/h

Darstellung der Streckenbeziehungen rund um den Abschnitt Kottewitz–Weinböhla (Quelle: DB Netz AG)

Was sind die Ziele und der Nutzen des Projekts Kottewitz–Weinböhla?



- **Schneller von Dresden nach Leipzig und Berlin:** Mit 200 km/h und einem begradigten Streckenverlauf wird die Reisezeit auf gleich zwei Hauptverbindungen verkürzt. So leistet der Kockelsbergtunnel einen Beitrag zu den schnelleren Fernverkehrsverbindungen Dresden–Leipzig und Dresden–Berlin.
- **Moderne Standards für grüne Mobilität:** Der Ausbau des Abschnitts Kottewitz–Weinböhla auf zeitgemäße internationale Anforderungen (TSI) stärkt den europäischen umweltfreundlichen Bahnverkehr sowohl im Güterverkehr auf dem TEN-Korridor Orient - East Med als auch im internationalen Personenverkehr.
- **Sinnvoller Einsatz von Investitionen:** Die Streckenbegradigung ermöglicht es, die Vorteile der bereits auf 200 km/h ausgelegten angrenzenden Streckenabschnitte komplett auszunutzen. Der Ausbau der Bestandsstrecke würde diese Potentiale bei ebenfalls hohen Investitionskosten ungenutzt lassen.
- **Das letzte Puzzlestück wird gesetzt:** Mit der Streckenbegradigung wird die über 20 Jahre alte Idee der Bündelung der beiden Fernstrecken von Dresden nach Leipzig und Berlin zu Ende gebracht. Auch auf der VDE 9 bedeutet der Abschnitt Kottewitz–Weinböhla einen der letzten Lückenschlüsse.

Warum soll die Strecke begradigt und nicht die Bestandsstrecke ausgebaut werden?

1

Auf der Bestandsstrecke ist keine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h möglich

2

Züge haben lange Brems- und Beschleunigungswege

3

Erst durch die Streckenbegradigung kann die Geschwindigkeit der angrenzenden Abschnitte voll ausgefahren werden

**200
km/h**



Wie weit sind wir in der Planung?



**Grundlagenermittlung/
Vorplanung**

Entwurfsplanung

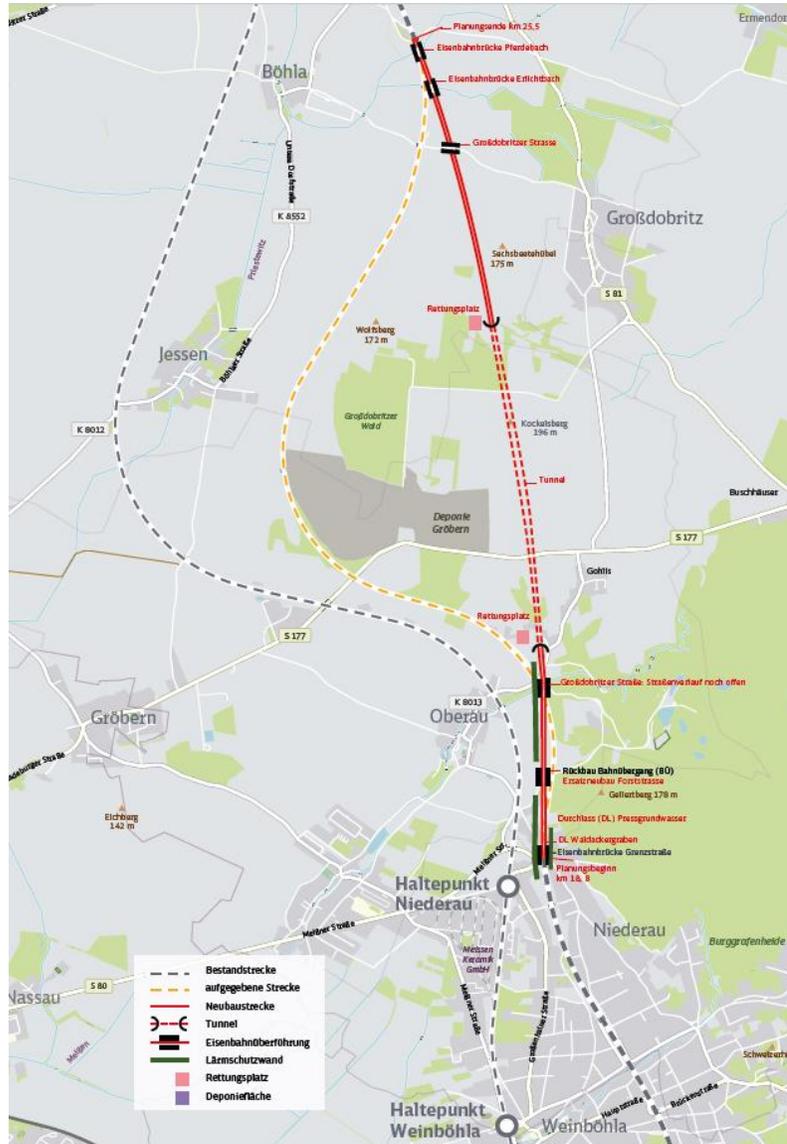
Genehmigungsverfahren

Bau

- Das Projekt befindet sich in der Vorplanung
- Hier werden wichtige Grundlagen geschaffen: u.a. Variantenuntersuchungen, Baugrunduntersuchungen, Vermessungen, Kartierungen, Grundwasser
- **Ergebnis:** Am Ende der Vorplanung wird die Entscheidung über eine Vorzugsvariante getroffen
- Erst am Ende der Vorplanung wird eine Kostenschätzung erfolgen

Der Projektabschnitt Kottewitz–Weinböhlen

Was wird gebaut?



Abschnitt Kottewitz–Weinböhlen

- Liegt sowohl auf der Verbindung Dresden–Leipzig als auch Dresden–Berlin
- Planungsgrenzen: Grenzstraße in Niederau bis Naunhofer Straße in Priestewitz-Böhla

Vorhandene Streckenführung

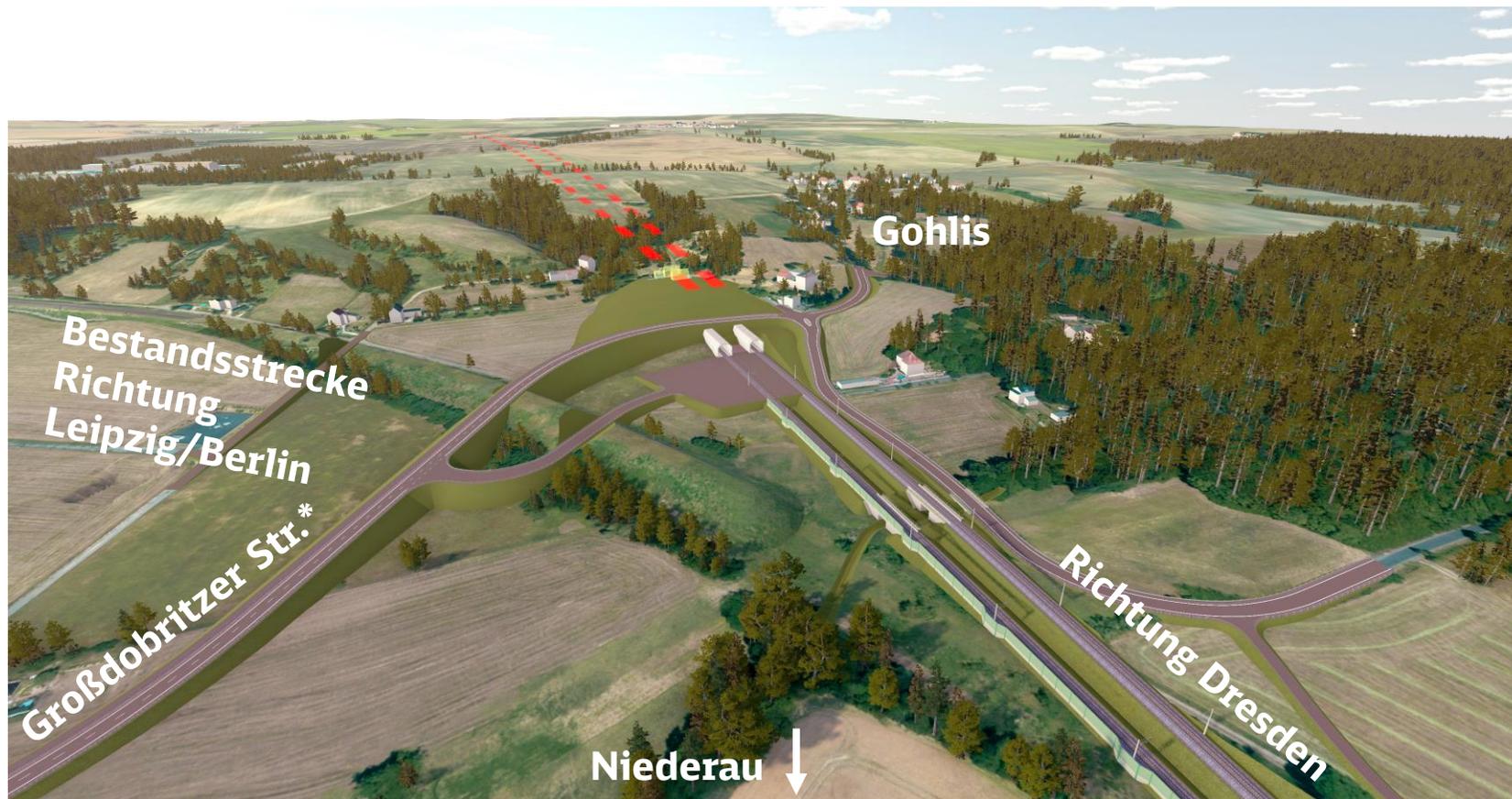
- Länge: 6,8 km
- Geschwindigkeit 120 km/h

Streckenbegradigung:

- Verkürzung Strecke um ca. 1,1 km
- Tunnel von ca. 2,2 km Länge
- Nördlich des Tunnels in Richtung Priestewitz verläuft die Strecke voraussichtlich in einer Trog-Tunnel-Kombination
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h

Tunnel durch den Kockelsberg

Daten und Fakten



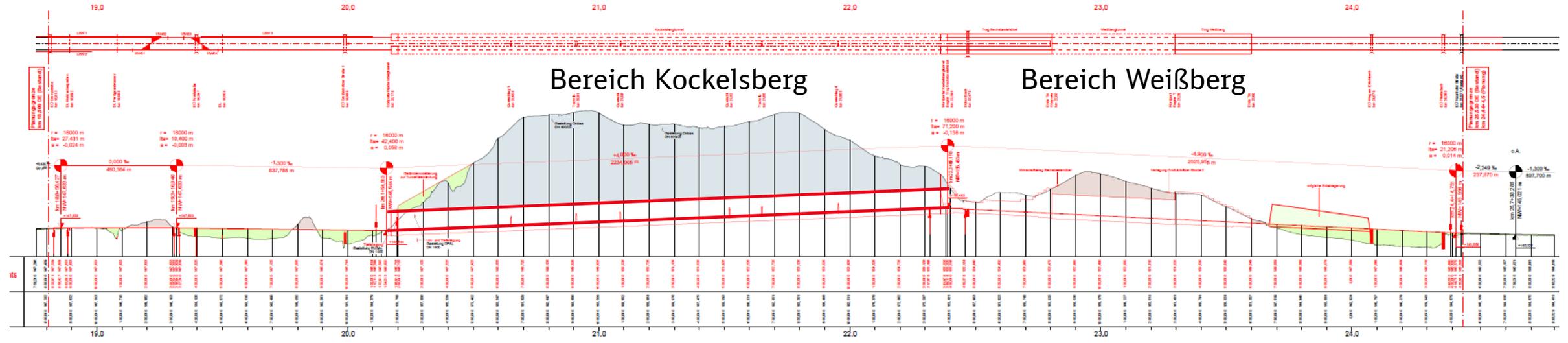
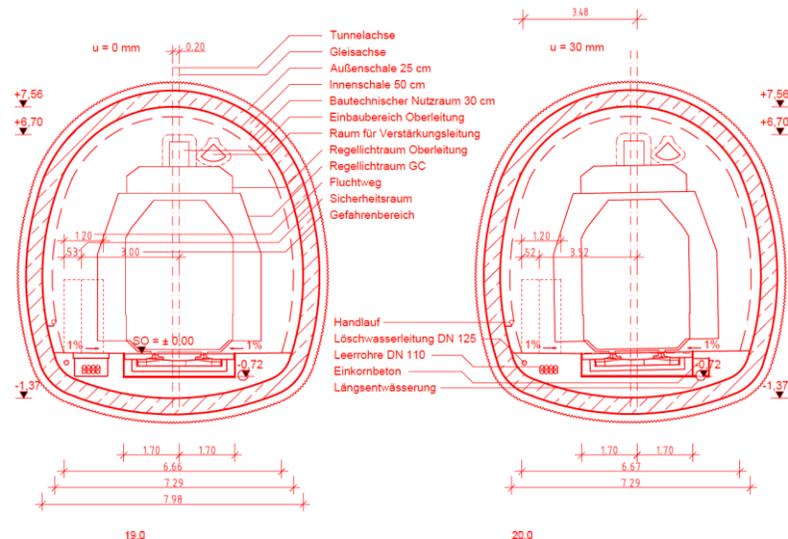
Bildquelle: Vectorvision GbR

*Endgültige Straßenführung Großdorbritzer Straße noch offen

- Zwei Röhren mit jeweils einem Gleis
- 6 Querschläge
 - 4 Rettungsquerschläge
 - 2 Technikquerschläge
- Abstand der Röhren zueinander: $\geq 20\text{m}$ (Gleisachsabstand)
- Vortriebstechnologie: vsl. Sprengvortrieb (abschnittsweise)
- Südliches Tunnelportal u.a. aus Schall- und Umweltschutzgründen künstlich verlängert

Tunnel durch den Kockelsberg

Quer- und Längsschnitt





Bildquelle: Vectorvision GbR

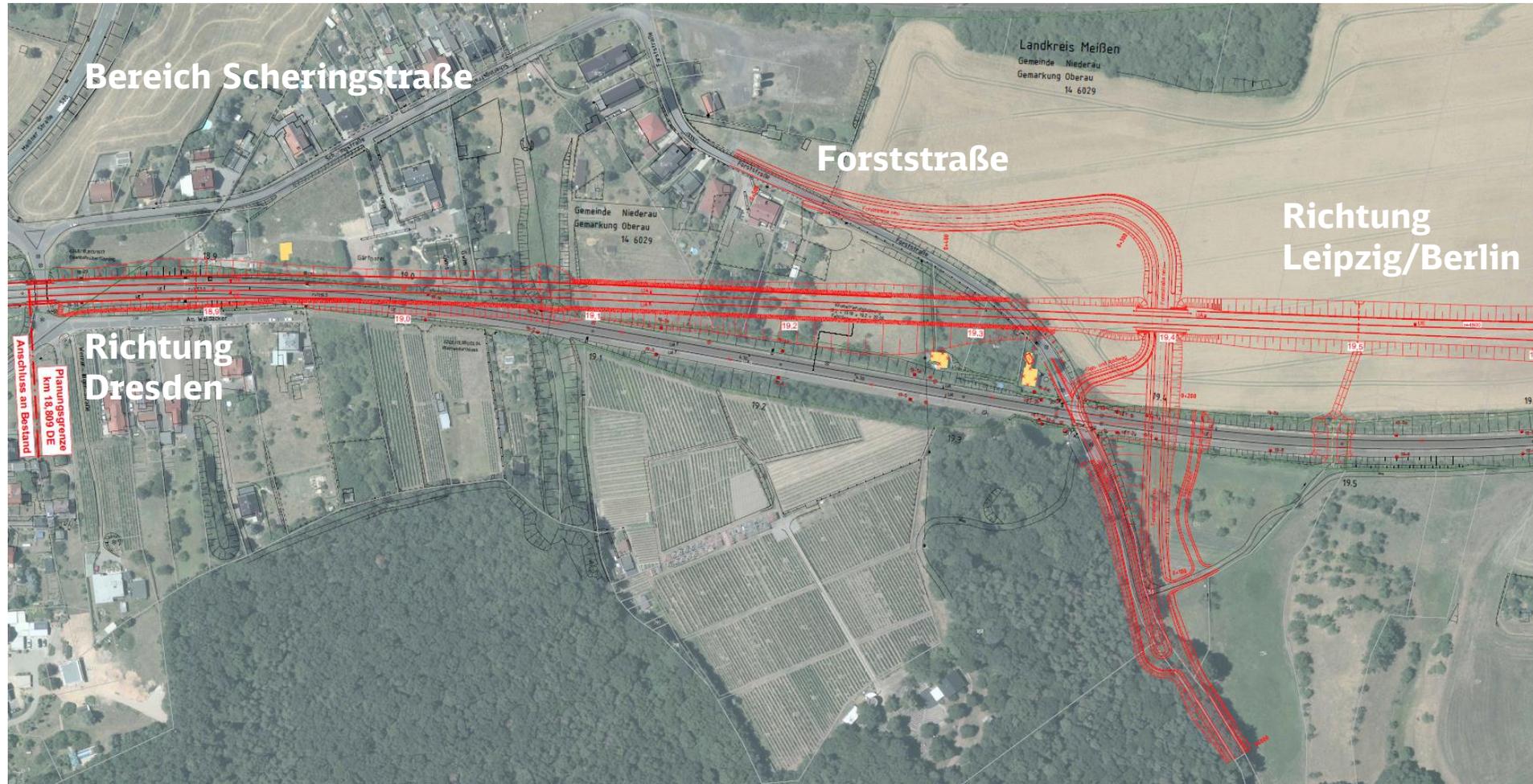
Bereich Nordportal

- Die Strecke verläuft in einer Entfernung von ca. 550 Metern vom Ortsrand.
- Im Bereich nördlich des Kockelsbergtunnels bauen wir voraussichtlich eine Trog-Tunnel-Kombination.
- Wir befinden uns noch in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden.

1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
- 3. Eisenbahnkreuzungen**
4. Besondere private Betroffenheiten
5. Lärm-, Umwelt- und Naturschutz
6. Terminplan und Ausblick
7. Weitere Fragen und Diskussion

Eisenbahnkreuzungen

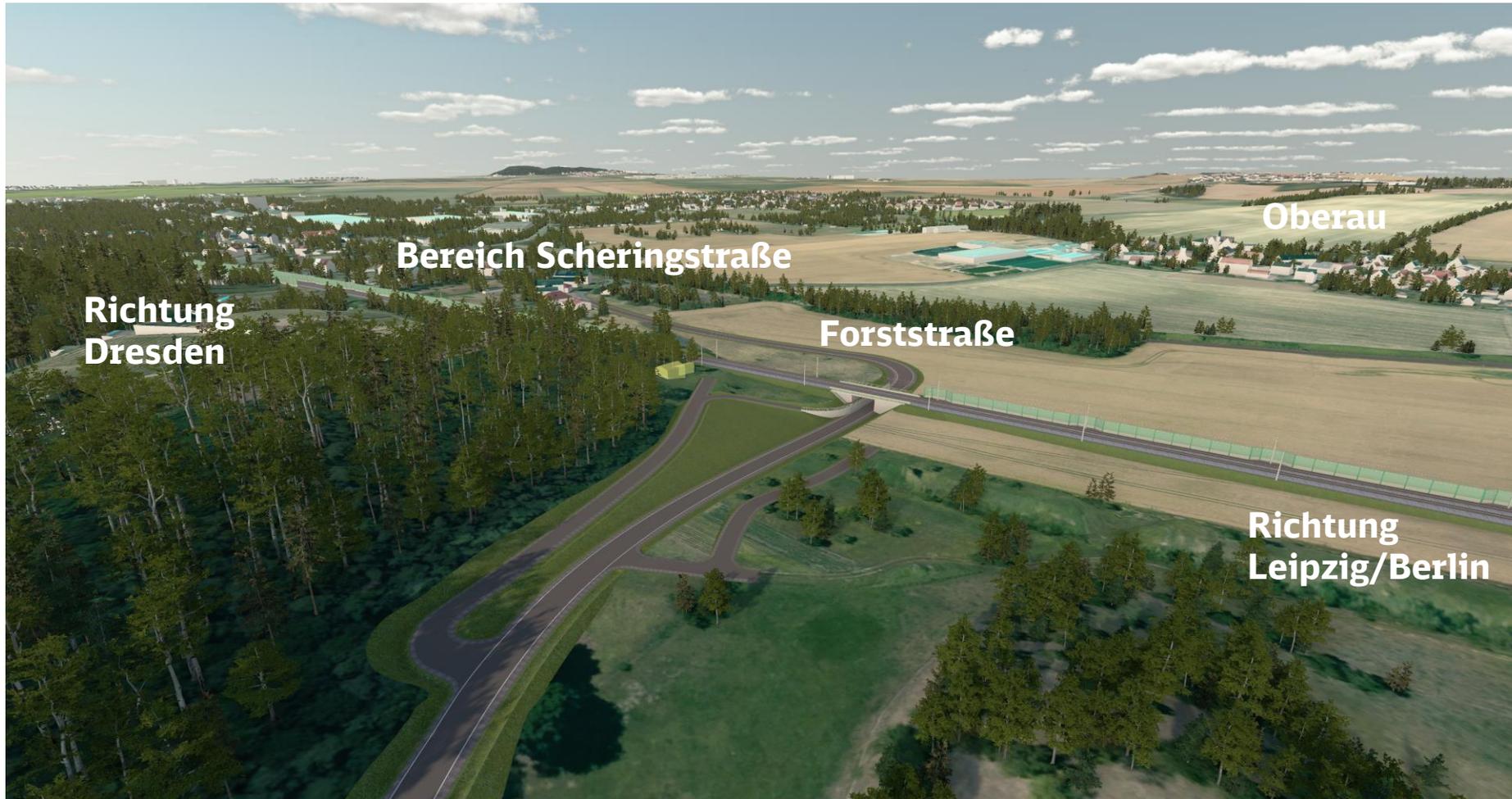
Eisenbahnüberführung Forststraße



- Rückbau Bahnübergang und Neubau Eisenbahnüberführung

Eisenbahnkreuzungen

Visualisierung zukünftige Eisenbahnüberführung Forststraße



Eisenbahnkreuzungen

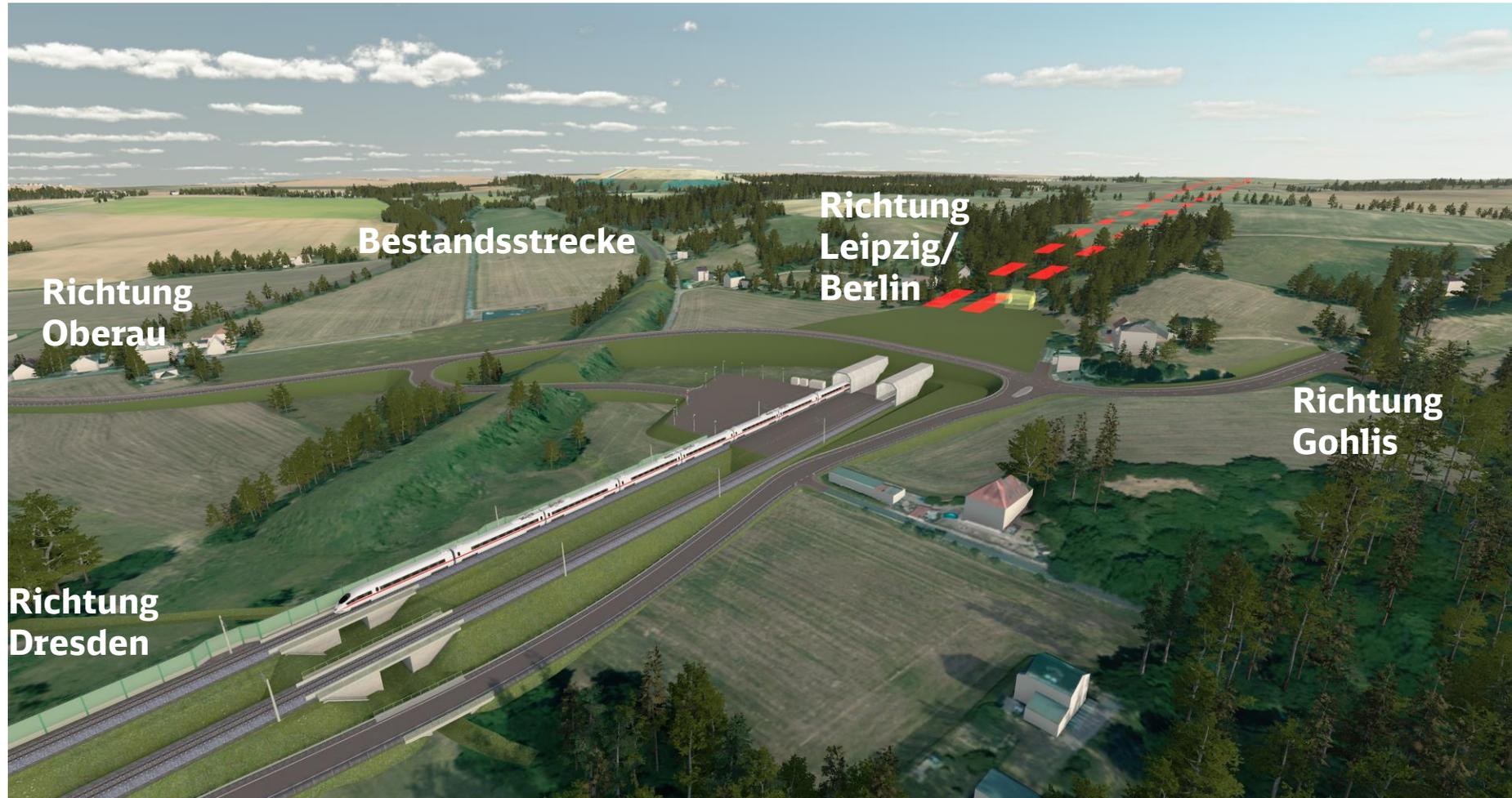
Eisenbahnüberführung Großdobritzer Straße (Variante 9)



- Rückbau Eisenbahnüberführung im Bahndamm und Neubau Eisenbahnüberführung für Bachquerung; neue Straßenführung
- Die Variante 9 (gelb) wird durch die Untere Naturschutzbehörde abgelehnt. Variantenentscheidung ist noch offen.
- Rot dargestellt: Variante 1 der Vorplanung

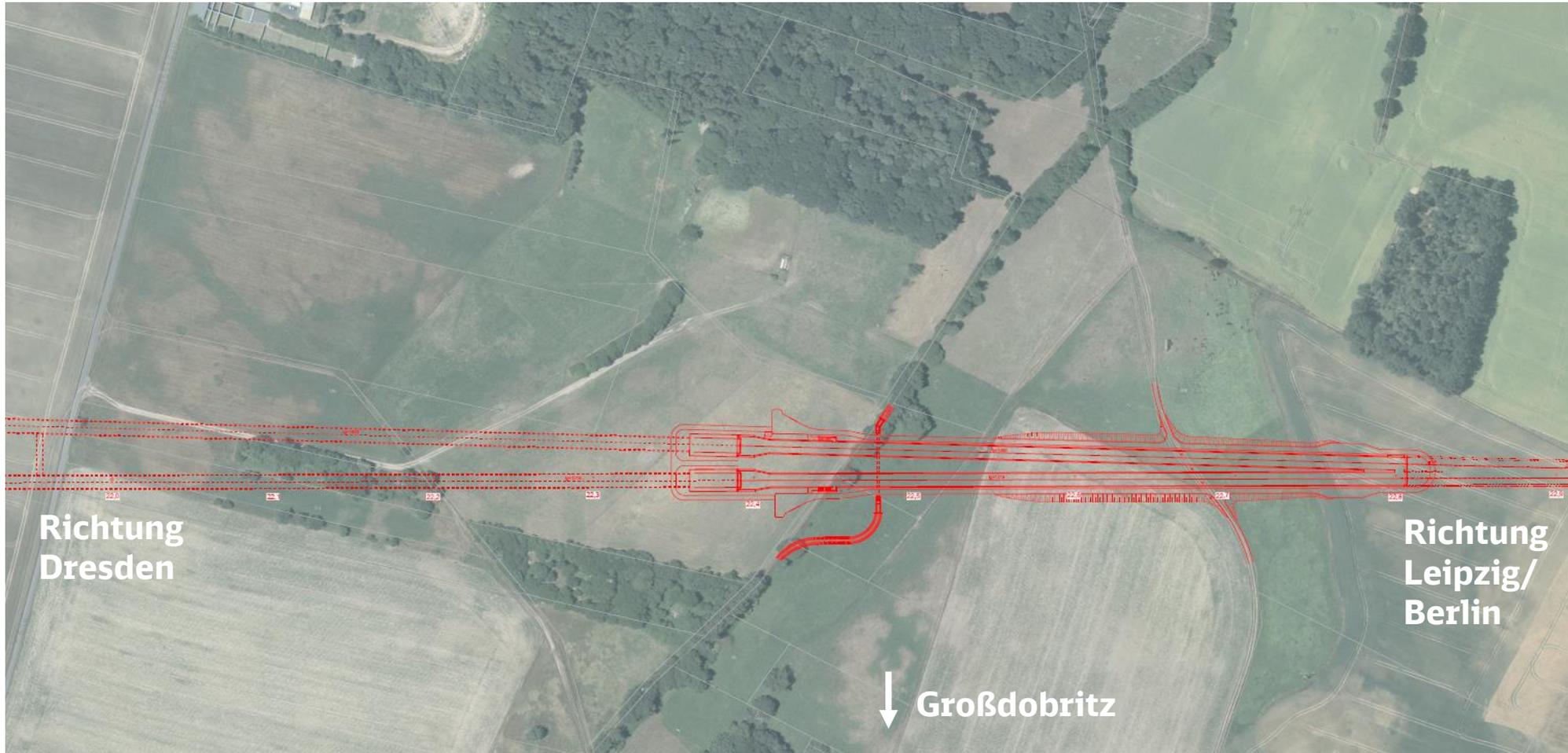
Eisenbahnkreuzungen

Visualisierung Großdobritzer Straße



Eisenbahnkreuzungen

Straßenüberführung Sechsbeetehübel



- Dükerung Bach im Bereich Trasse und Straßenüberführung im Bereich Trogbauwerk
- Der Wirtschaftsweg wird über das nördliche Tunnelbauwerk geführt.

Eisenbahnkreuzungen

Visualisierung Sechsbeetehübel

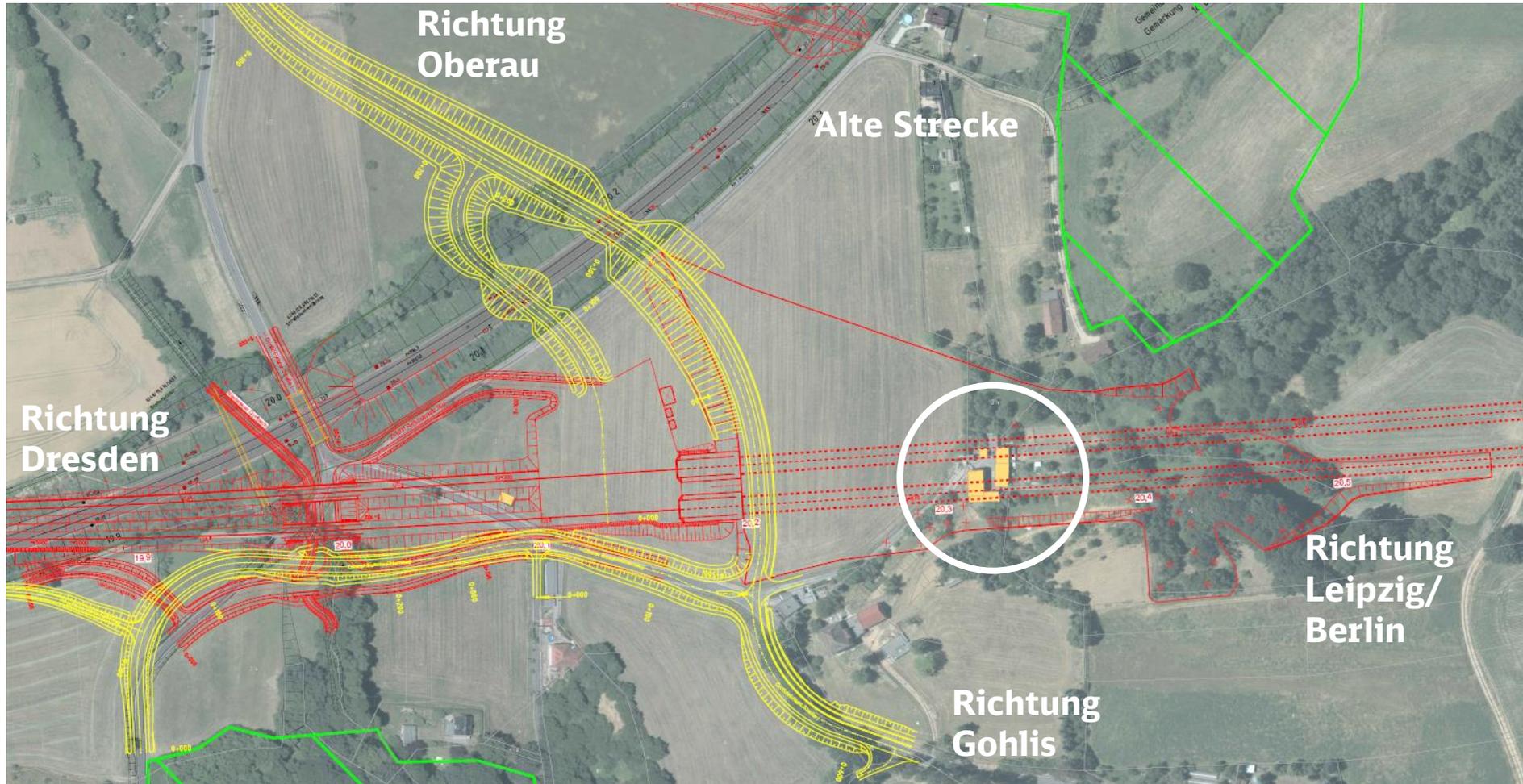


Nachfolgend:

Mitflug von Kottewitz nach Weinböhla

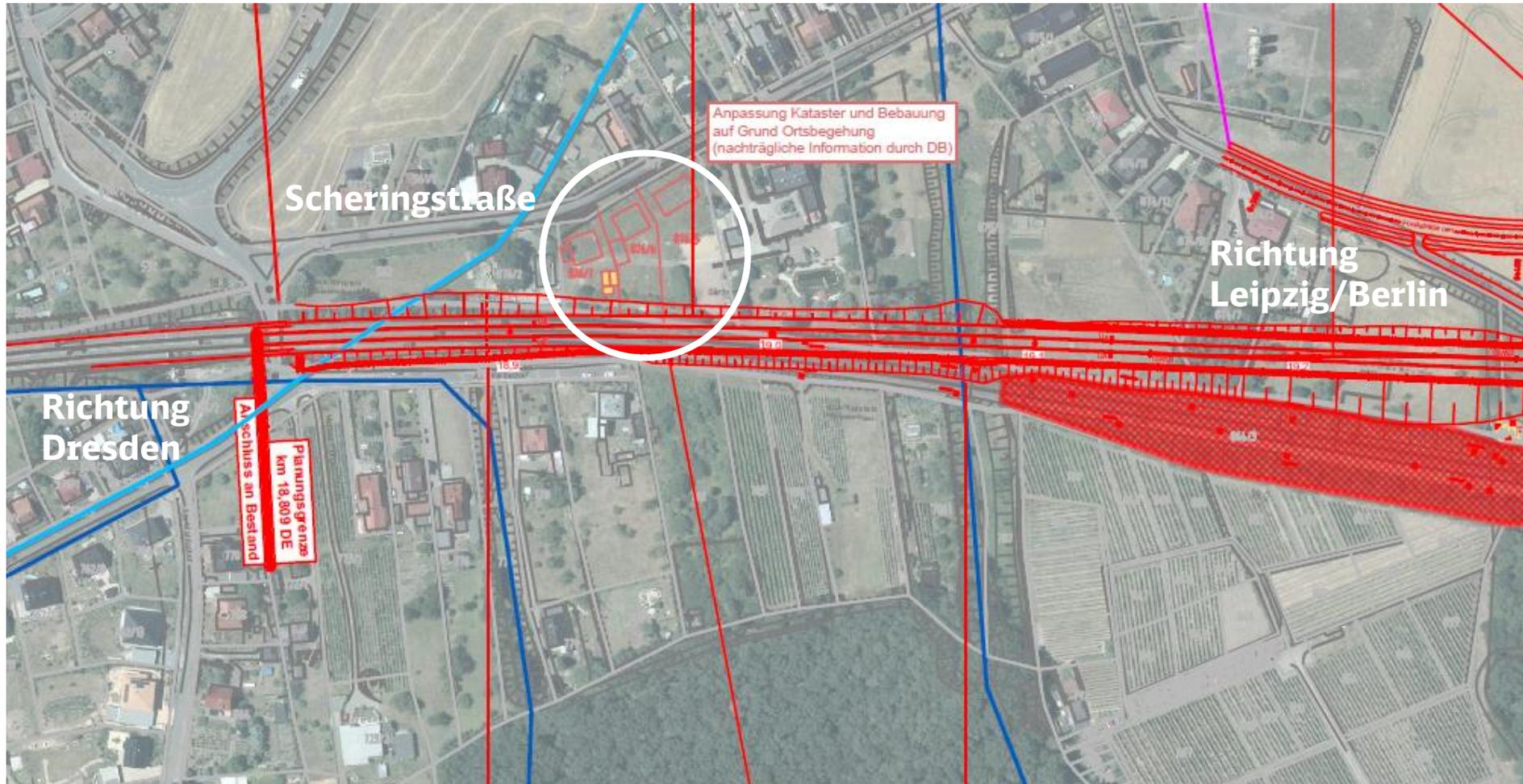
1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
3. Eisenbahnkreuzungen
- 4. Besondere private Betroffenheiten**
5. Lärm-, Umwelt- und Naturschutz
6. Terminplan und Ausblick
7. Weitere Fragen und Diskussion

Besondere private Betroffenheiten



- Die Streckenbegradigung erfordert den Rückbau eines bestehenden Gebäudes im Bereich des Tunnel-Südportals.

Besondere private Betroffenheiten

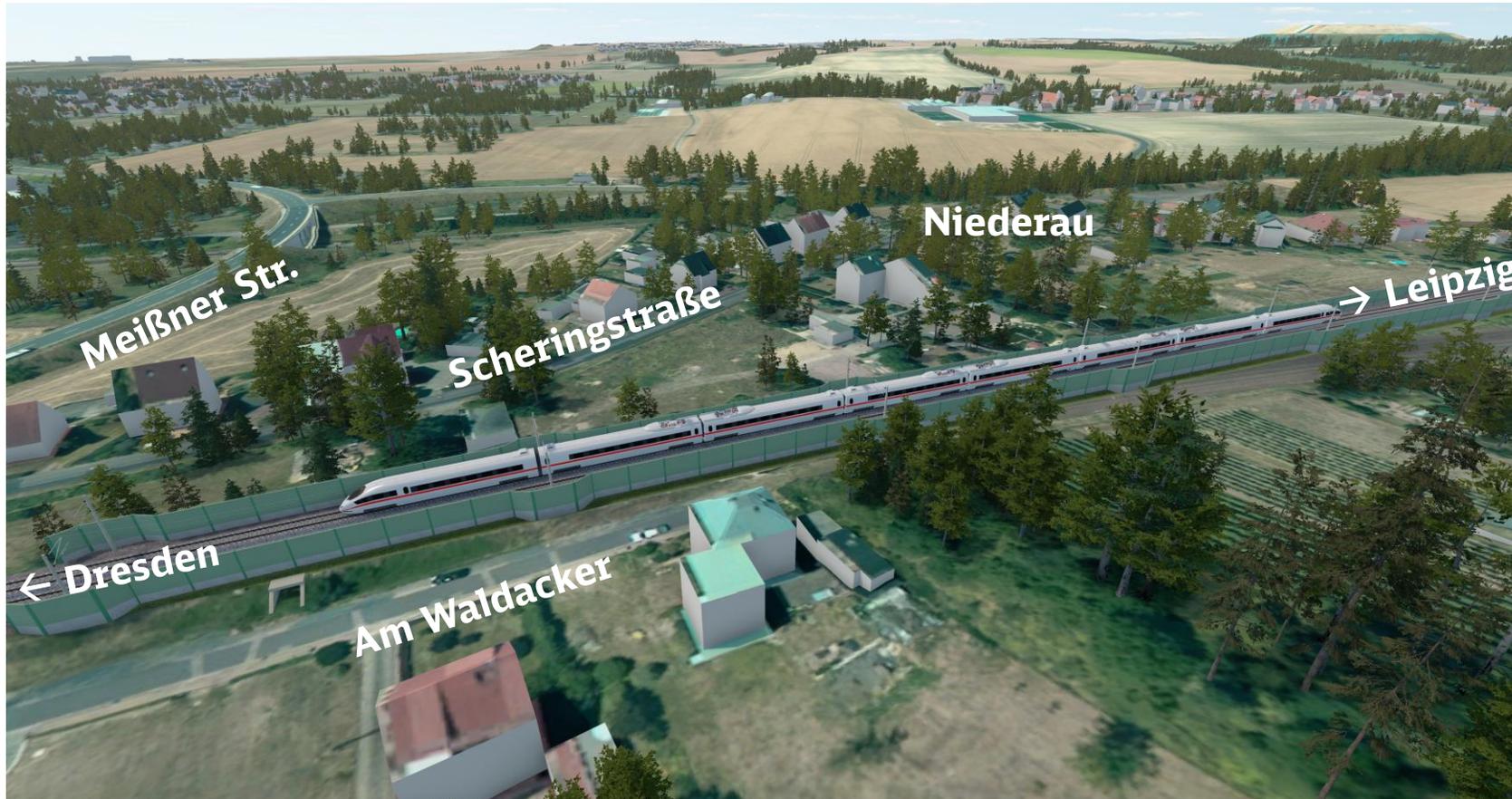


- Im Bereich Scheringstraße müssen Gärten von Einfamilienhäusern in Anspruch genommen werden.

1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
3. Eisenbahnkreuzungen
4. Besondere private Betroffenheiten
- 5. Lärm-, Umwelt- und Naturschutz**
6. Terminplan und Ausblick
7. Weitere Fragen und Diskussion

Es sind umfassende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen

Beispielhafte Visualisierung Niederau



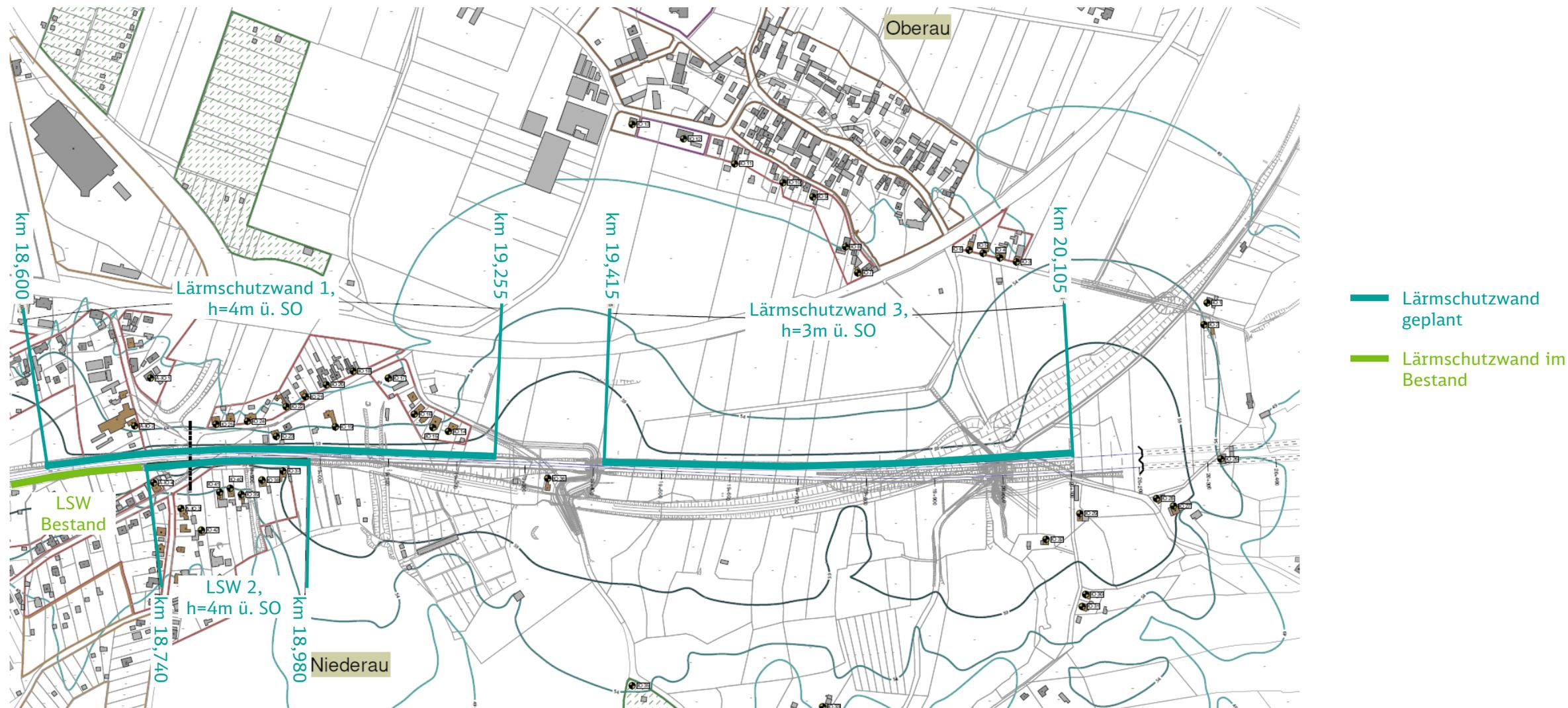
Quelle Visualisierung: DB Netz AG/Vectorvision GbR

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung gelten
- Erste schalltechnische Voruntersuchung hat stattgefunden
- Bereich Niederau: umfassende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen
- Detailliertes/endgültiges schalltechnisches Gutachten in der Entwurfsplanung

Auch der Tunnel selbst sorgt für Schallschutz. Dort, wo die Strecke im Tunnel verläuft, ist auch keine Lärmbelastung zu erwarten.

Es sind umfassende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen

Übersichtsplan Niederau

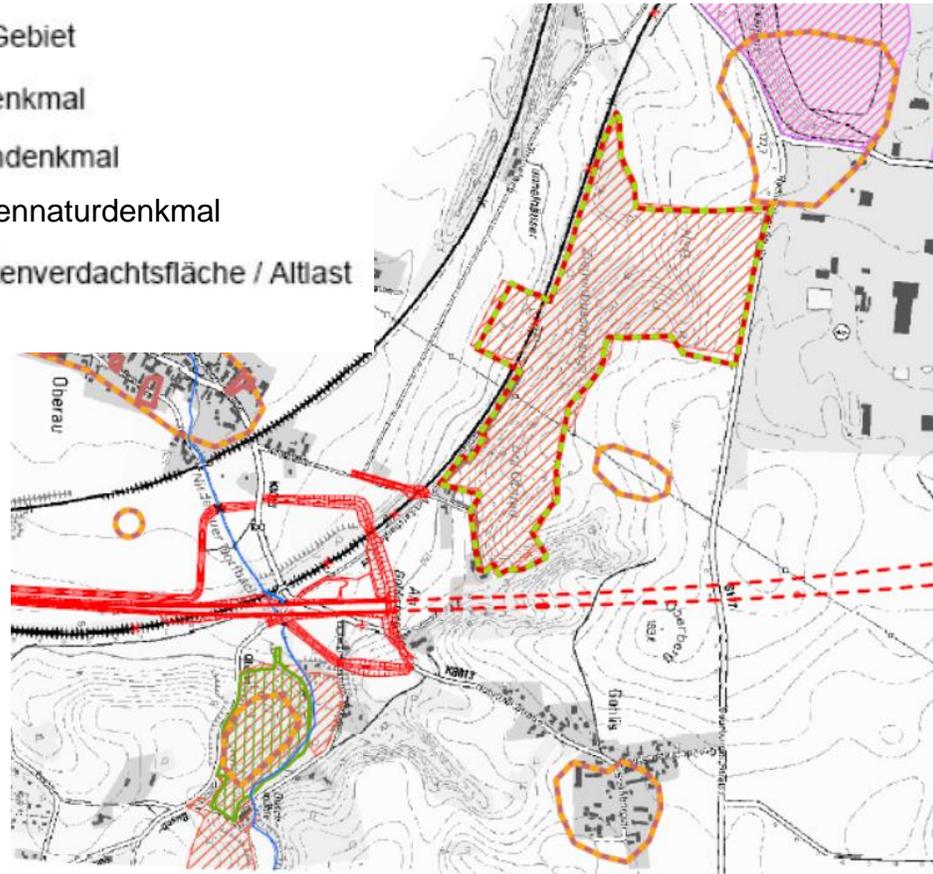


Quelle: em Plan

— Technische Planung

Schutzgebiete

-  Naturschutzgebiet
-  FFH-Gebiet
-  Baudenkmal
-  Bodendenkmal
-  Flächennaturdenkmal
-  Altlastenverdachtsfläche / Altlast



Bereich Tunnelportal Süd

- Im Bereich des Südportals des neuen Tunnels befinden sich verschiedene FFH-Gebiete
- Die Streckenführung ist so gewählt, dass diese nicht direkt berührt werden
- Das südliche Tunnelportal wird künstlich verlängert, um die Eingriffe in die Natur möglichst gering zu halten.

Bereich Tunnelportal Nord

- Ein Bachlauf in der Nähe von Großdobritz muss mit einem Düker angepasst werden

Bestandsstrecke

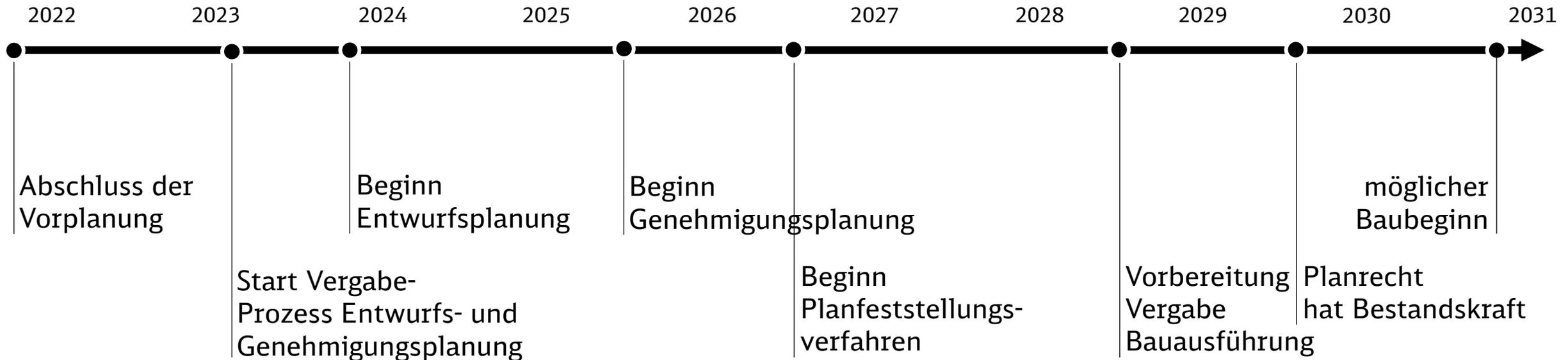
- Die Bestandsstrecke wird vollständig entwidmet
- Weitere Verwendung der Flächen noch offen
- Insgesamt durch Streckenbegradigung mehr Entsiegelung als Versiegelung

1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
3. Eisenbahnkreuzungen
4. Besondere private Betroffenheiten
5. Lärm-, Umwelt- und Naturschutz
- 6. Terminplan und Ausblick**
7. Weitere Fragen und Diskussion

So geht die Planung für den Abschnitt Kottewitz–Weinböhla weiter

Das steht in der nächsten Zeit an:

- Öffentliche Informationsveranstaltungen (z.B. Dialogveranstaltungen) und Abstimmung mit Fachbehörden
- Fertigstellung der Vorplanung Ende 2022
- Bestätigung der Vorplanung durch das Eisenbahn-Bundesamt
- Sicherung der Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung



Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

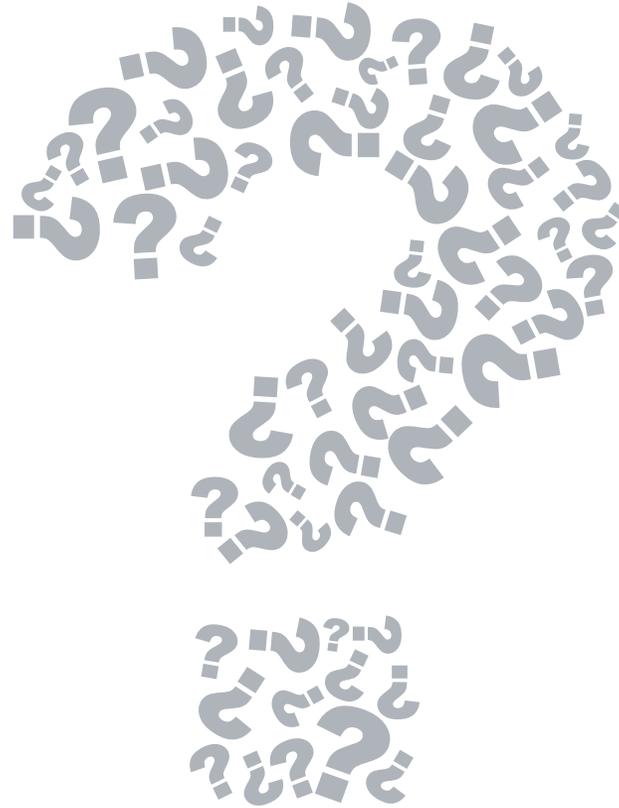
- Im gesamten Projektzeitraum finden regelmäßig Bürgerinformationsveranstaltungen statt.
- **Nächste Dialogveranstaltung: 11. Juli 2022, 17 Uhr, im Kulturhaus Niederau**
- Wir nehmen Fragen und Anregungen auf und werden diese im Rahmen der Planung prüfen.

Informationen Online

- Auf dem BauInfoPortal finden Sie weitere Informationen zum Projekt: www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/vde9
Dort können Sie sich auch für den Newsletter anmelden.
- Bei weiteren Fragen und Anliegen können Sie sich an folgende Mailadresse wenden: vde9@deutschebahn.com

1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
3. Eisenbahnkreuzungen
4. Besondere private Betroffenheiten
5. Lärm-, Umwelt- und Naturschutz
6. Terminplan und Ausblick
- 7. Weitere Fragen und Diskussion**

Weitere Fragen und Diskussion



Vielen Dank



NETZE

Schallschutz im Bereich der sportlich genutzten Fläche von Großdobritz (Nordportal)



Baugrunduntersuchungen und Grundwassermessstellen

Eindrücke der Bohrarbeiten (am Beispiel Tunnelportal Kockelsberg)

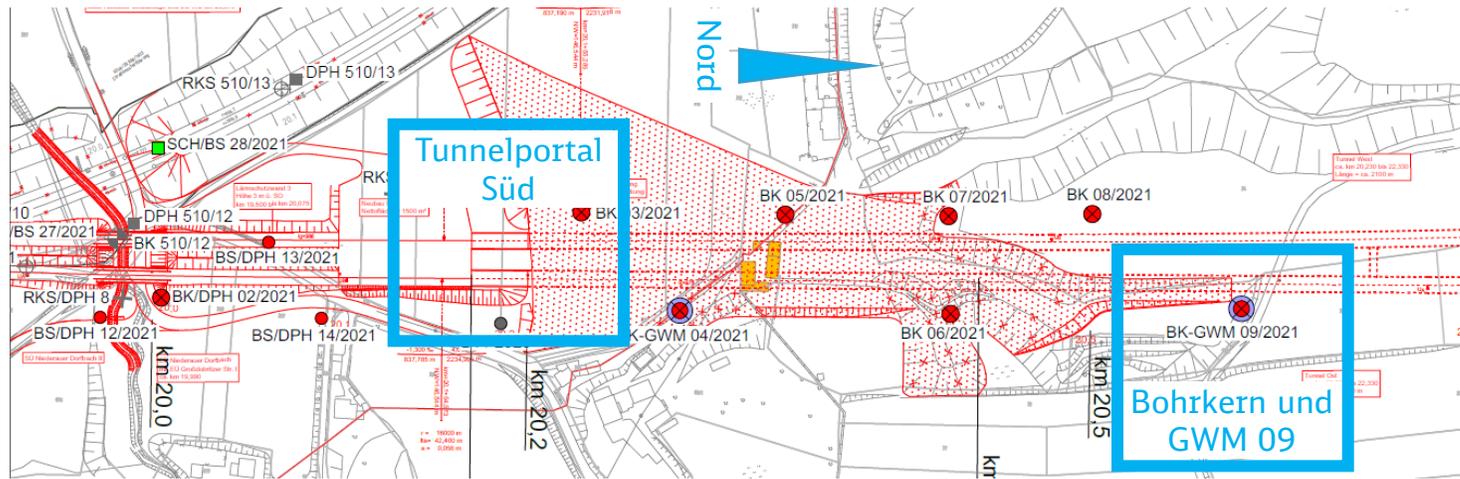


Abb.: Ausschnitt Lageplan mit Aufschlusspunkten am Tunnelportal Kockelsberg (Arge SPI/GRE)



Abb.: fertig ausgebaute Grundwassermessstelle



Abb.: BK-GWM 09/2021 - Bohrarbeiten



Abb.: BK 09 – obere Erdschichten (4-8m)



Abb.: Bohrkernlager in Coswig

Ergebnisse Baugrundsondierungen und Grundwasser

Grundwasserlinie im Bereich Weißberg

- Die im Bereich Weißberg angenommenen hohen Grundwasserstände wurden durch die Baugrunduntersuchungen bestätigt.
- Bis zur Übergabe der Vorplanung an das EBA sind die Planungsvarianten u.a. in der Abstimmung mit den Wasserbehörden, um eine genehmigungsfähige Vorzugsvariante zu festzulegen.

