



NETZE

Kottewitz–Weinböhlen

Projektvorstellung in der
Gemeinderatssitzung Priestewitz

19.10.2022 | Priestewitz

- 1. Begrüßung**
2. Projektvorstellung
3. Grundwasser und Landwirtschaft
4. Eisenbahnkreuzungen
5. Terminplan und Ausblick
6. Weitere Fragen und Diskussion



Lars Enzmann (Quelle: privat)

Lars Enzmann

- Projektleiter der Ausbaustrecke Leipzig-Dresden (VDE 9)



Stefan Heinze (Quelle: privat)

Stefan Heinze

- Vertragsführender Projektingenieur für den Abschnitt Kottewitz-Weinböhla



Julian Beck (Quelle: privat)

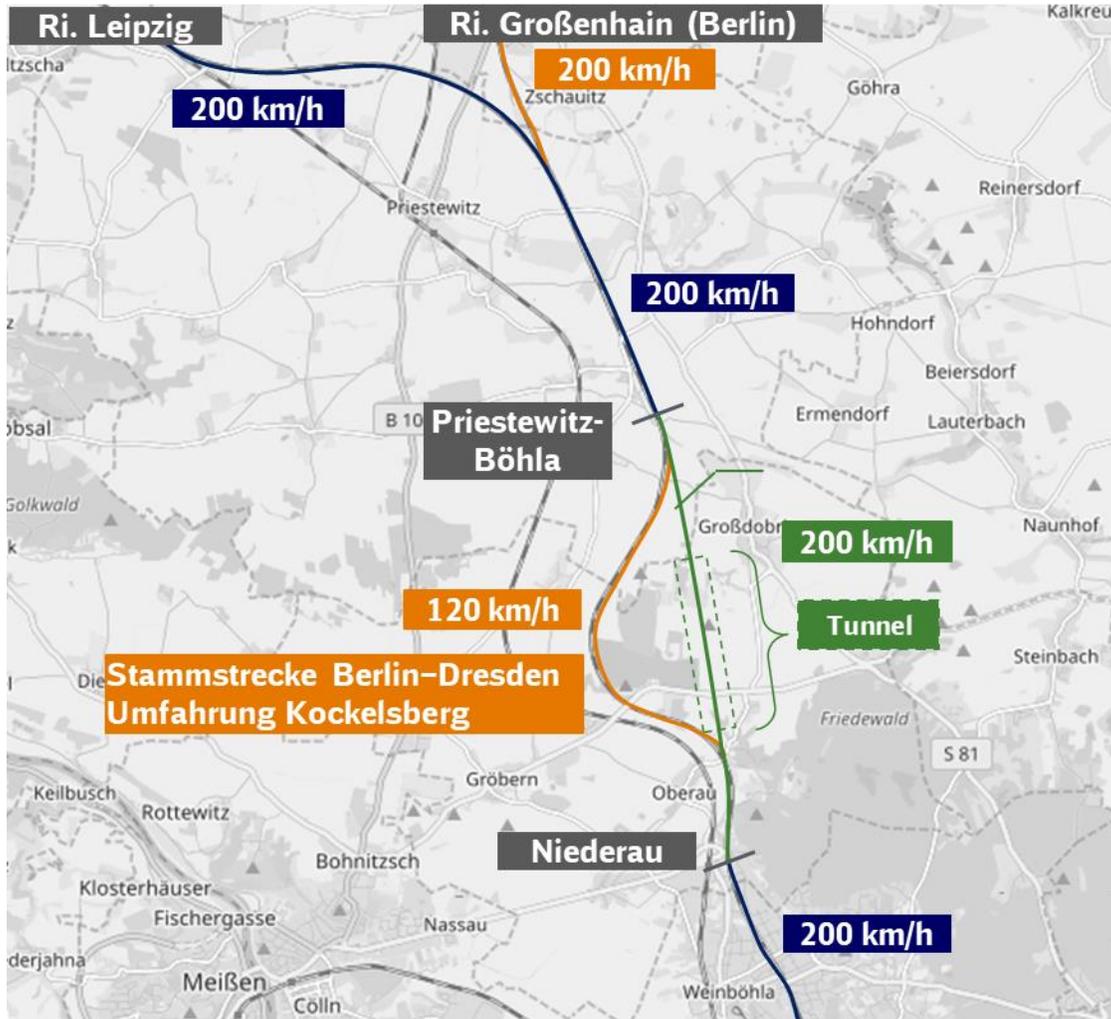
Julian Beck

- Verantwortlich für die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Begrüßung
- 2. Projektvorstellung**
3. Grundwasser und Landwirtschaft
4. Eisenbahnkreuzungen
5. Terminplan und Ausblick
6. Weitere Fragen und Diskussion

Der Projektabschnitt Kottewitz–Weinböhla

Eine alte Idee wird umgesetzt



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

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

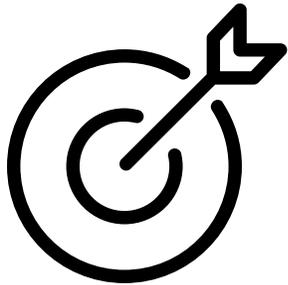


2010: Bündelung durch Verbindungskurve zwischen Weißig und Böhla umgesetzt



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

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

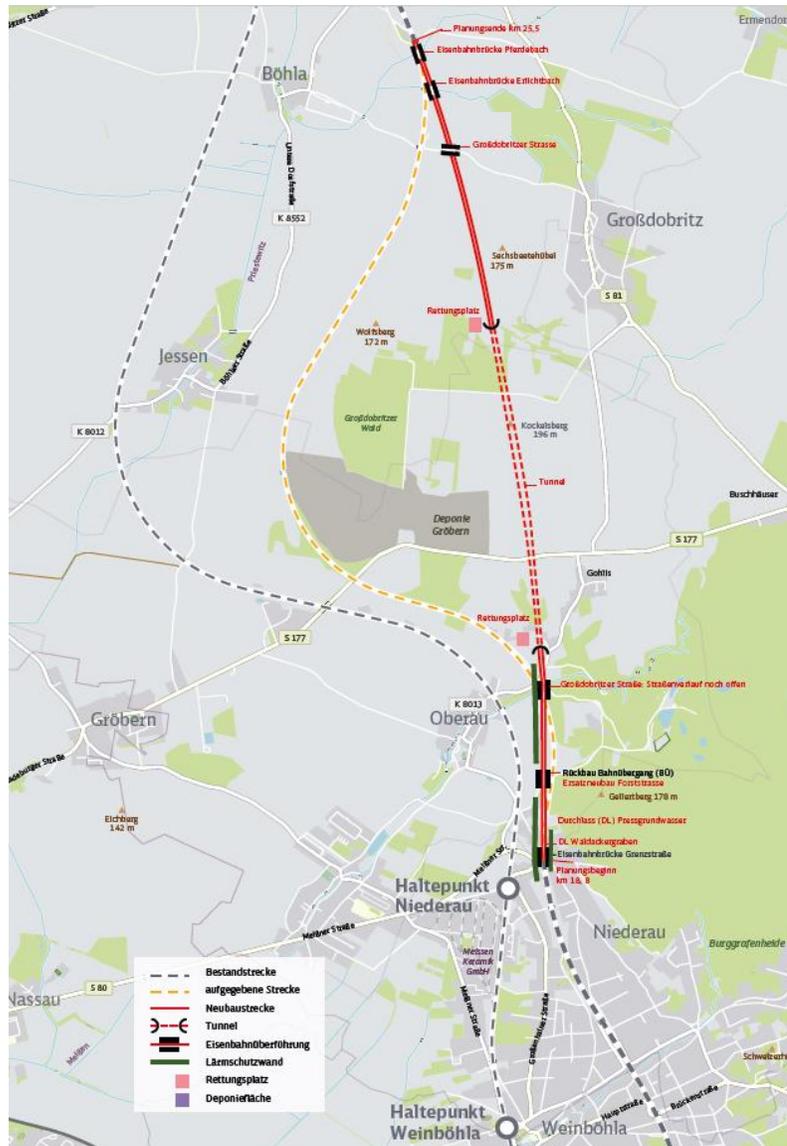
Genehmigungsverfahren

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–Weinböhla

Was wird gebaut?



Abschnitt Kottewitz–Weinböhla

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

Vorhandene Streckenführung

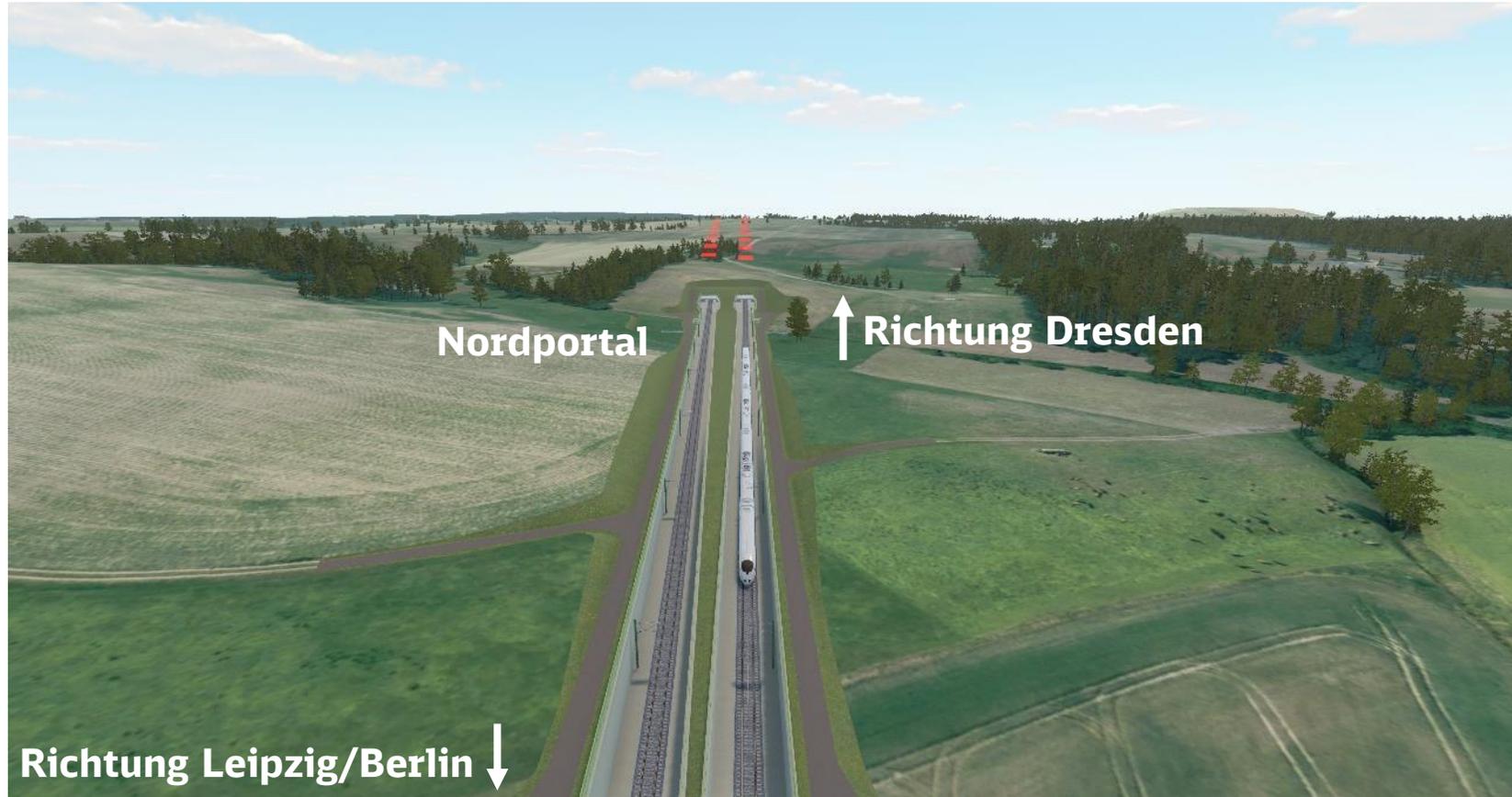
- Länge: 6,8 km
- Geschwindigkeit 120 km/h

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

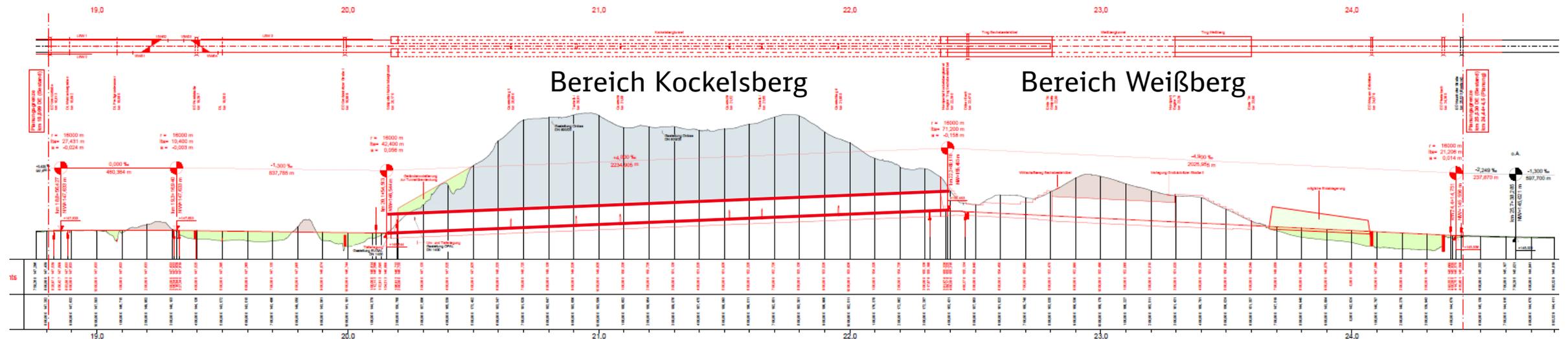
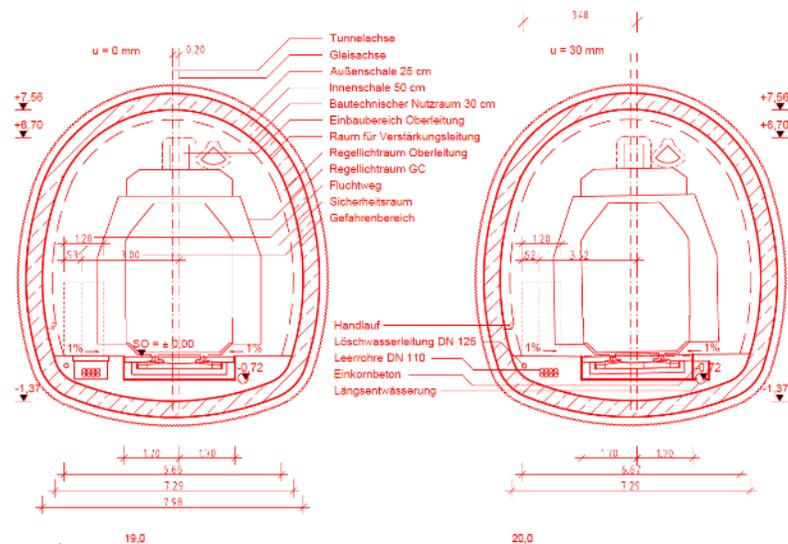


Bildquelle: Vectorvision GbR

- 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

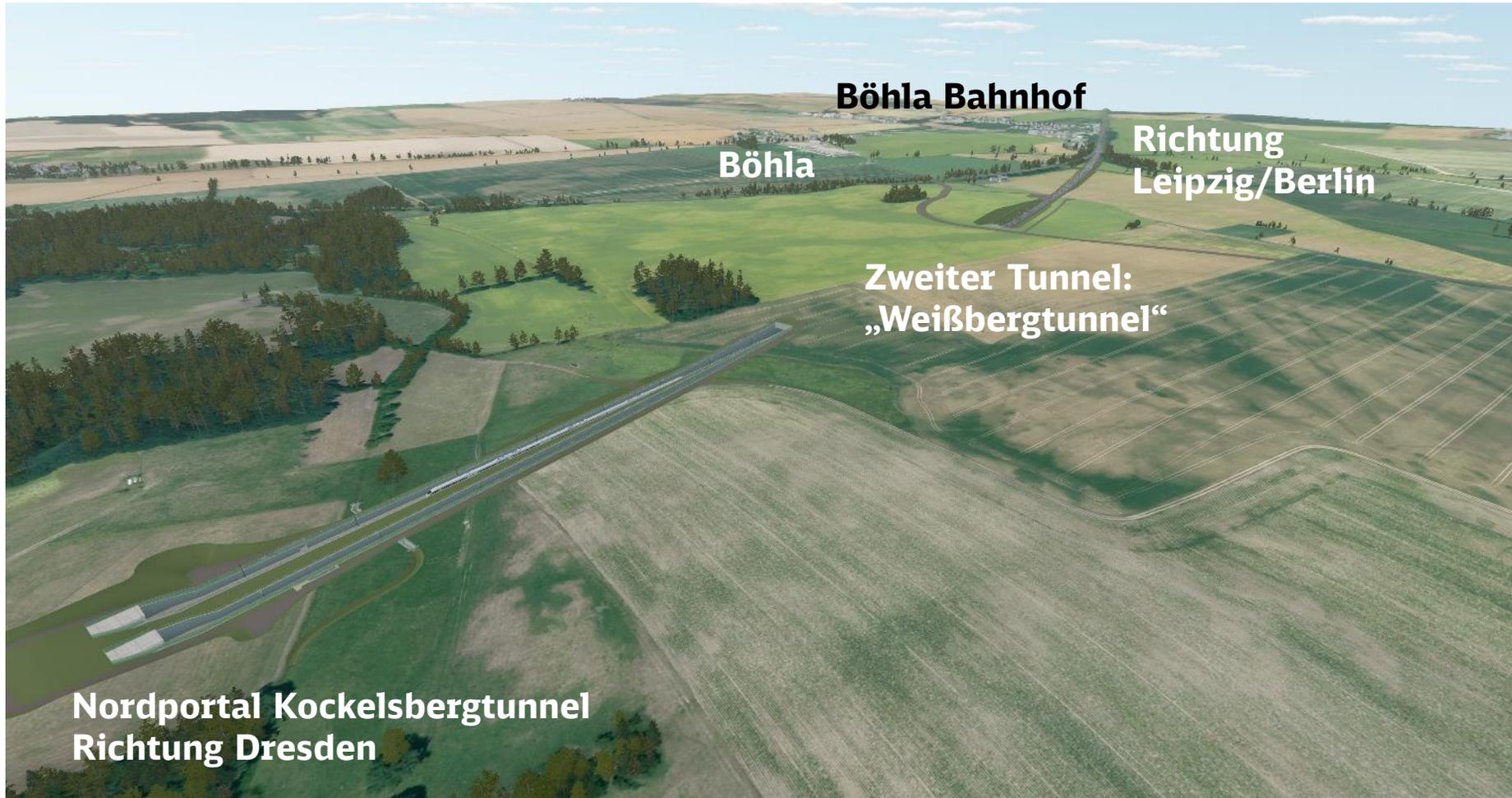
Tunnel durch den Kockelsberg

Quer- und Längsschnitt



Streckenbegradigung bei Großdobritz

Reduzierung der Eingriffe in Landwirtschaftsflächen durch zweiten Tunnel



Bereich Nordportal

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

Bildquelle: Vectorvision GbR

1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
- 3. Grundwasser und Landwirtschaft**
4. Eisenbahnkreuzungen
5. Terminplan und Ausblick
6. Weitere Fragen und Diskussion

Grundwasser und Landwirtschaft

Eindrücke der Bohrarbeiten (am Beispiel Tunnelportal Kockelsberg)

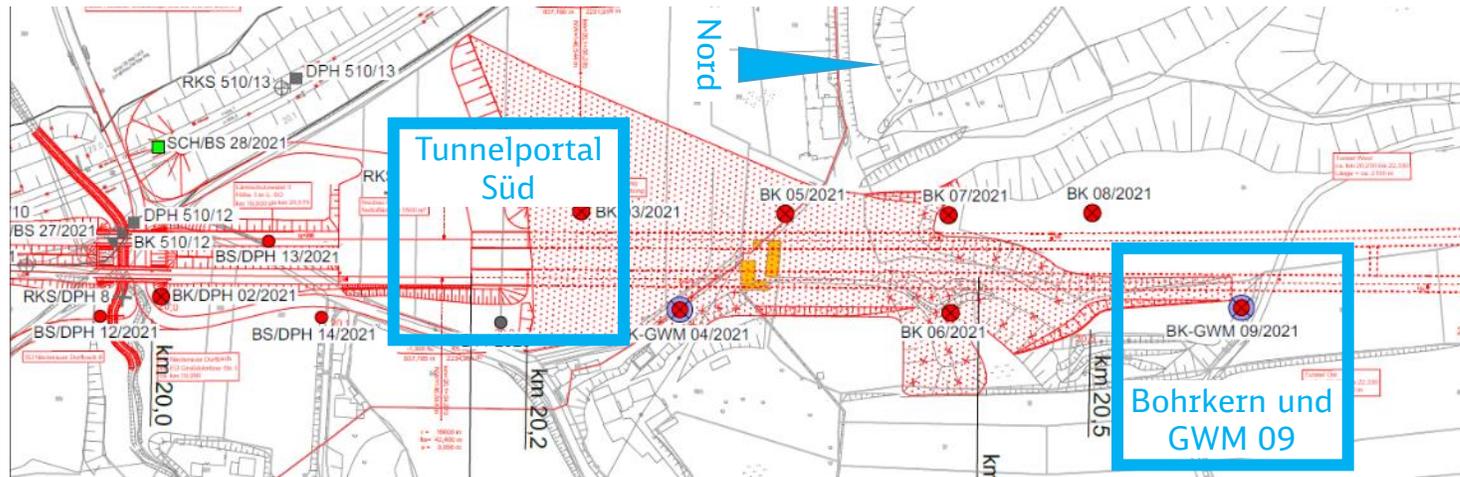


Abb.: Ausschnitt Lageplan mit Aufschlusspunkten am Tunnelportal Kockelsberg (Arge SPI/GRE)



Abb.: fertig ausgebaute Grundwassermessstelle



Abb.: BK-GWM 09/2021 - Bohrarbeiten



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

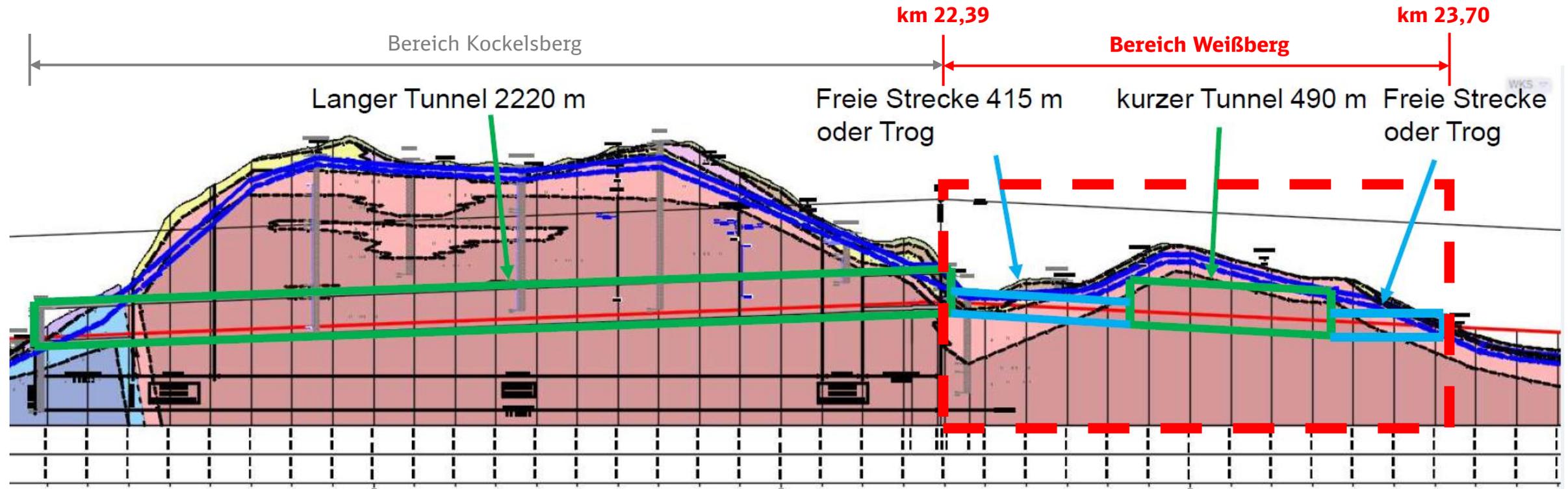


Abb.: Bohrkernlager in Coswig

Grundwasser und Landwirtschaft

Grundwasserlinie im Bereich Weißberg

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

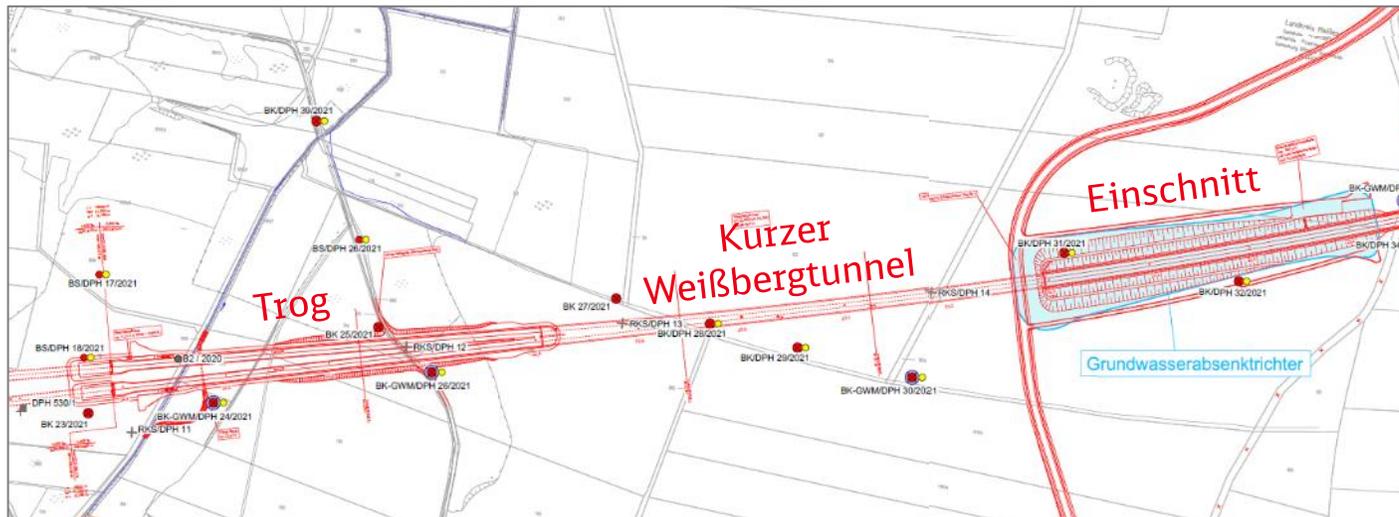


Grundwasser und Landwirtschaft

Vorzugslösung im Bereich Weißberg

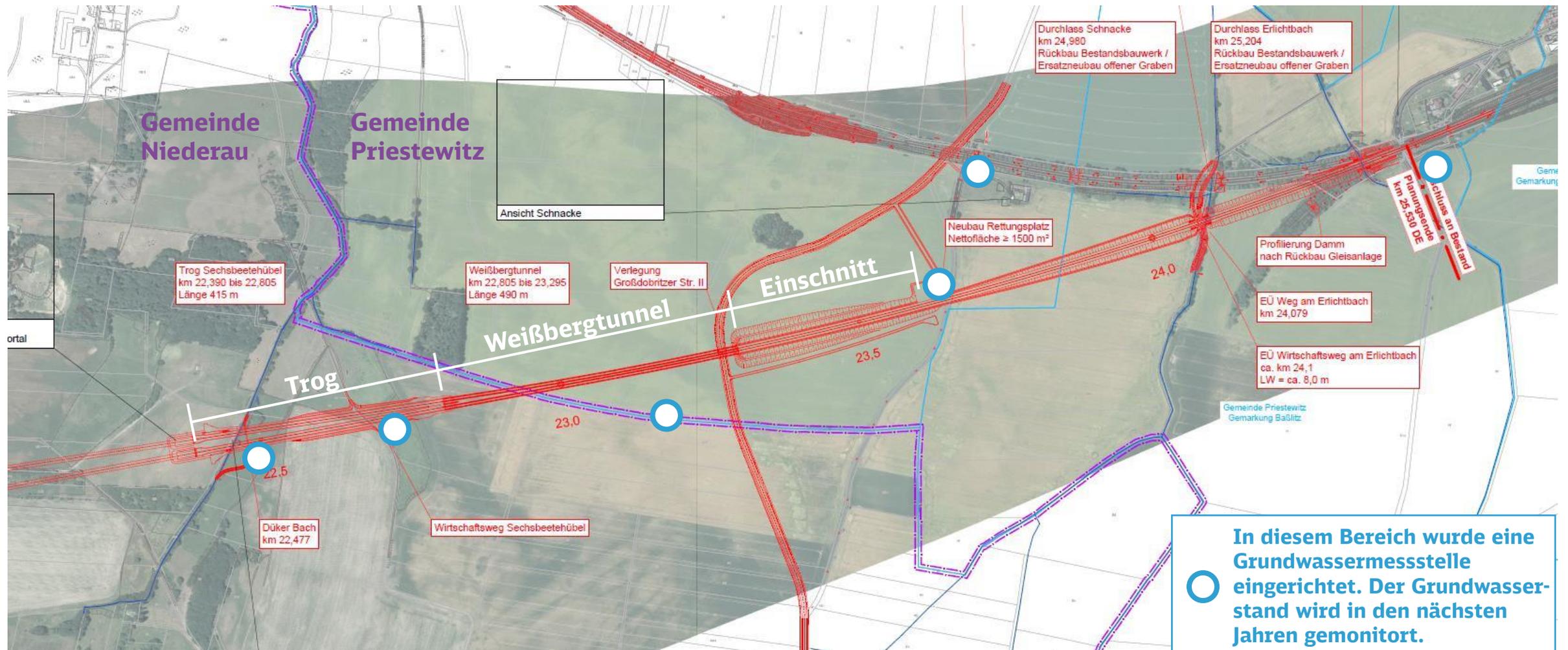
- Im Bereich des Weißbergs wurde die Trassenführung und mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser untersucht.
- Die Wasserbehörden favorisieren aus fachlicher Sicht eine Planungslösung mit Trog-Tunnel-Kombination (geringe dauerhafte Grundwasserauswirkung); Bestätigung durch Umweltplaner und Baugrundbüro

Vorzugslösung der Vorplanung



Grundwasser und Landwirtschaft

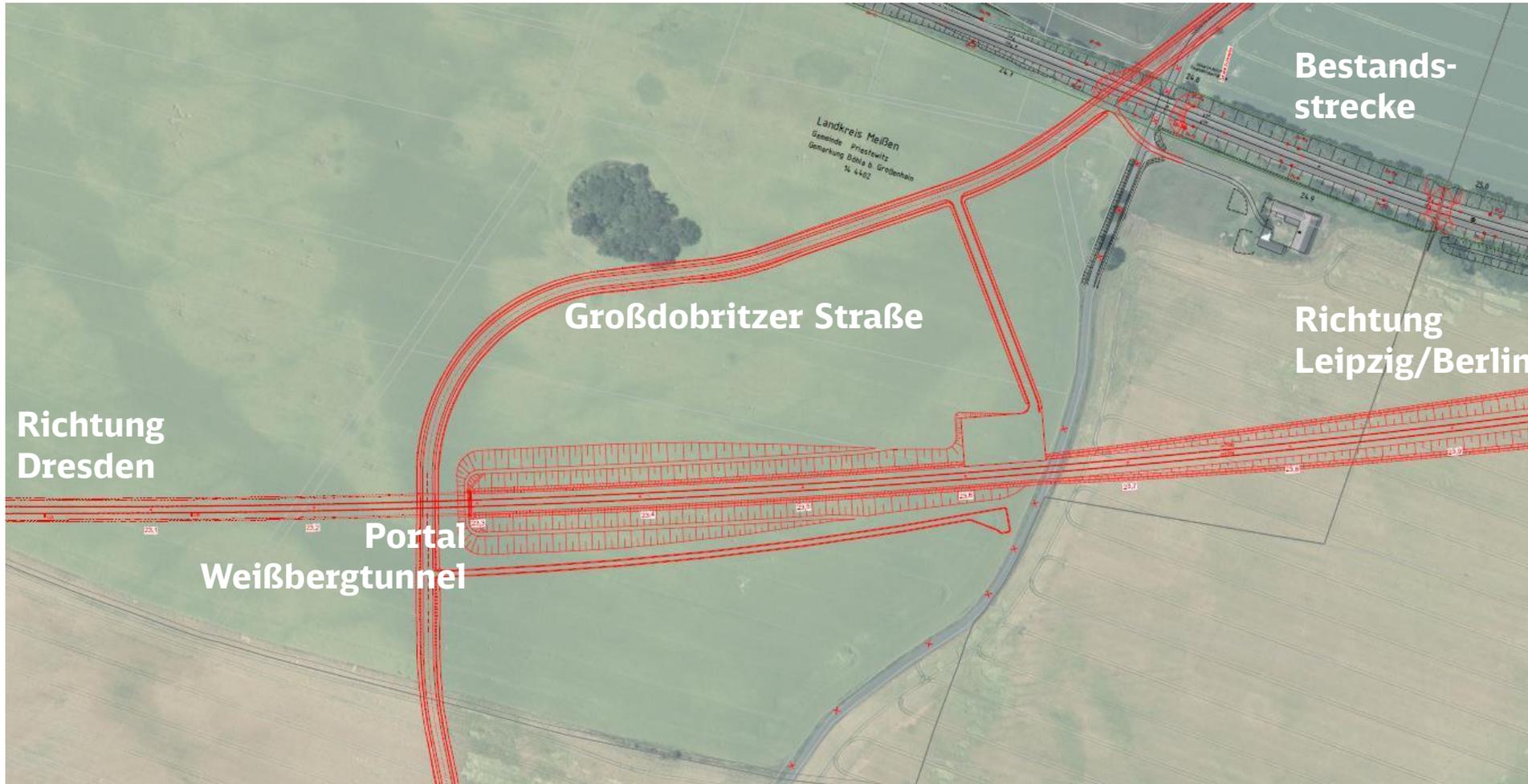
Grundwassermessstellen und Monitoring



1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
3. Grundwasser und Landwirtschaft
- 4. Eisenbahnkreuzungen**
5. Terminplan und Ausblick
6. Weitere Fragen und Diskussion

Eisenbahnkreuzungen

Verlegung Großdobritzer Straße (Verbindung Böhla–Großdobritz)



- Umverlegung der Straße über zweiten, kurzen Tunnel

Eisenbahnkreuzungen

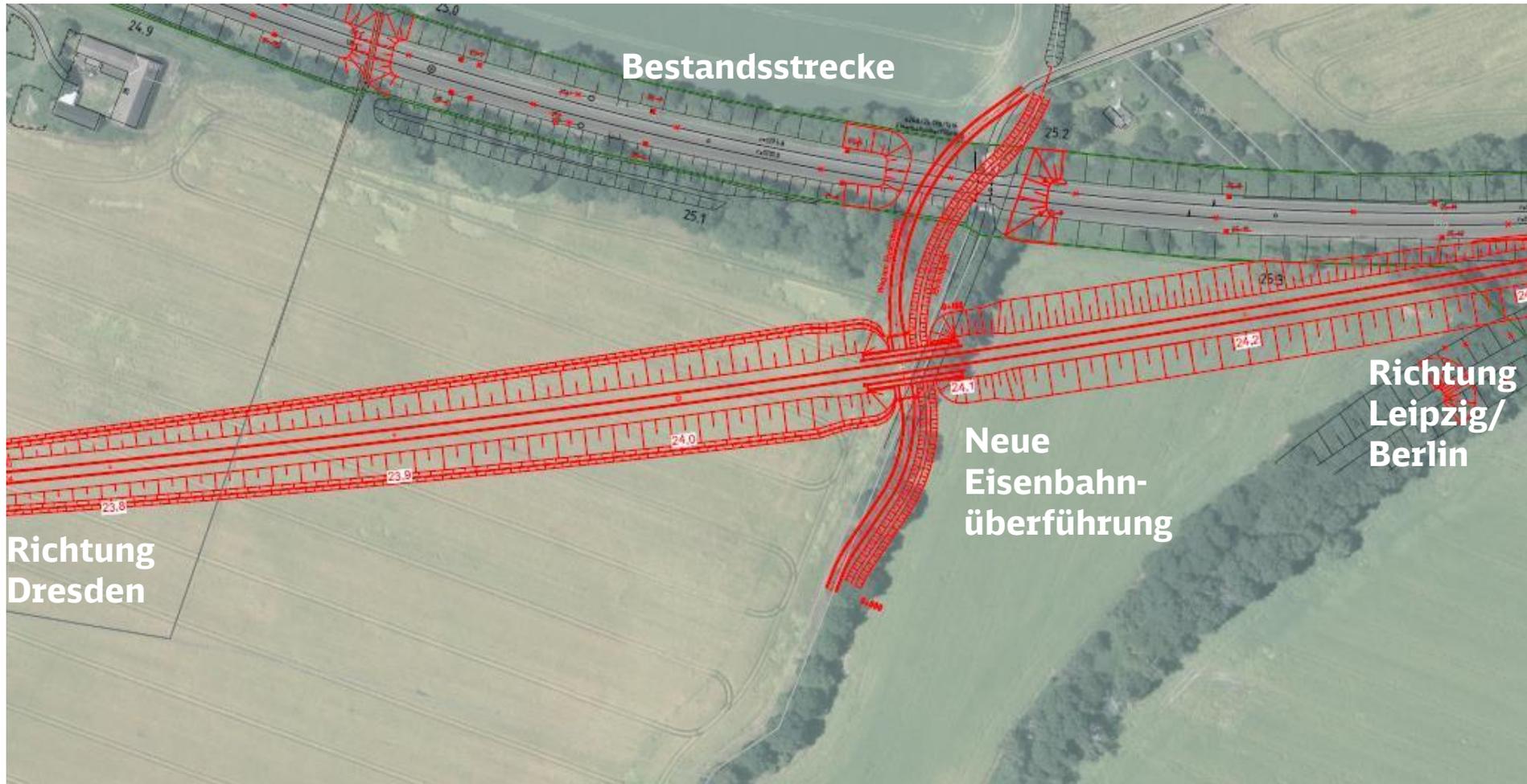
Visualisierung zukünftiger Verlauf Großdobritzer Straße
(Verbindung Böhla–Großdobritz)



Bildquelle: Vectorvision GbR

Eisenbahnkreuzungen

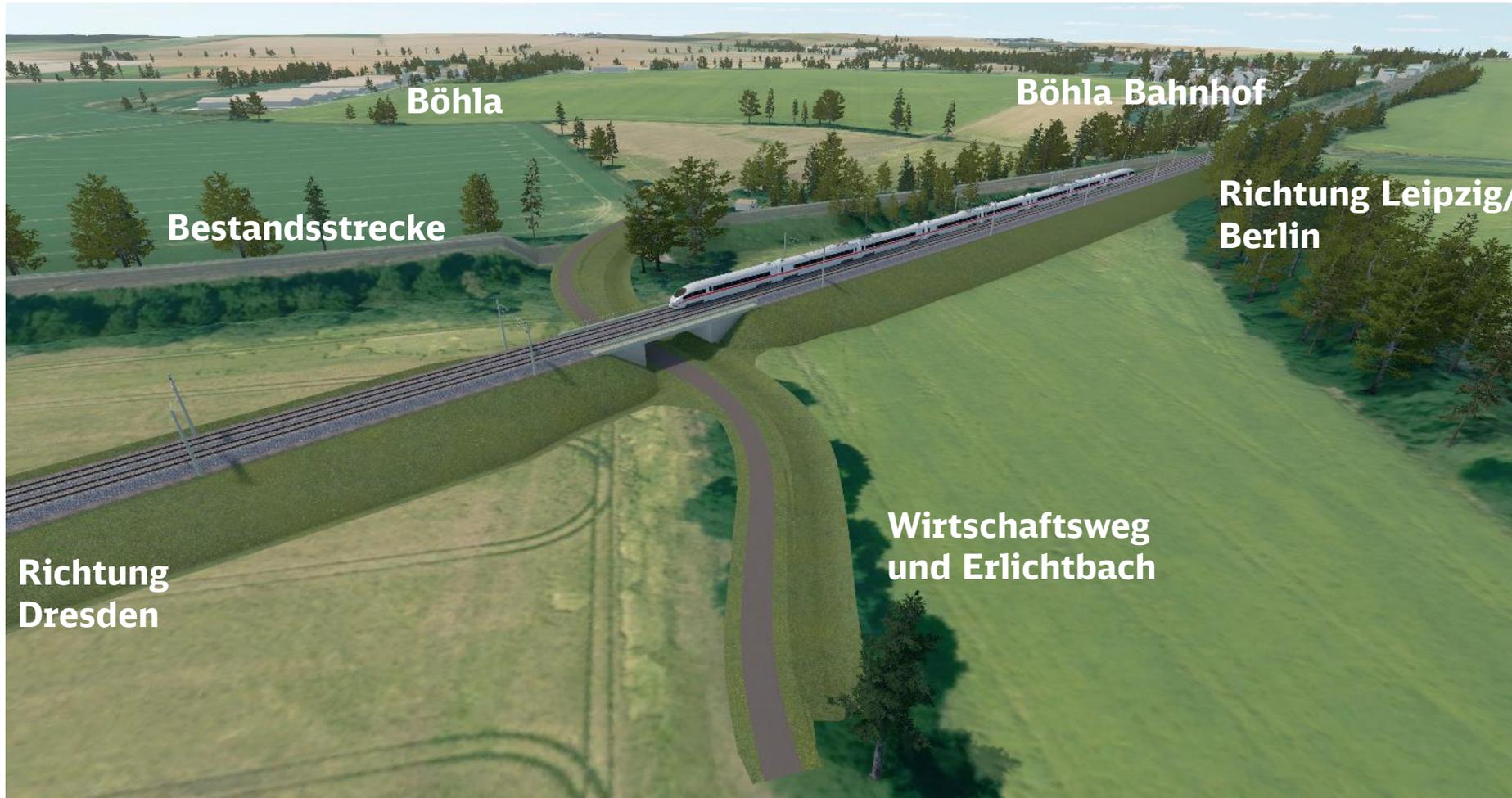
Eisenbahnüberführung Wirtschaftsweg Erlichtbach



- Neubau einer Eisenbahnüberführung

Eisenbahnkreuzungen

Visualisierung Wirtschaftsweg Erlichtbach



Bildquelle: Vectorvision GbR

Eisenbahnkreuzungen

Visualisierung Wirtschaftsweg Erlichtbach



Bildquelle: Vectorvision GbR

Eisenbahnkreuzungen

Eisenbahnüberführung Naunhofer Straße



Bildquelle: DB Netz AG

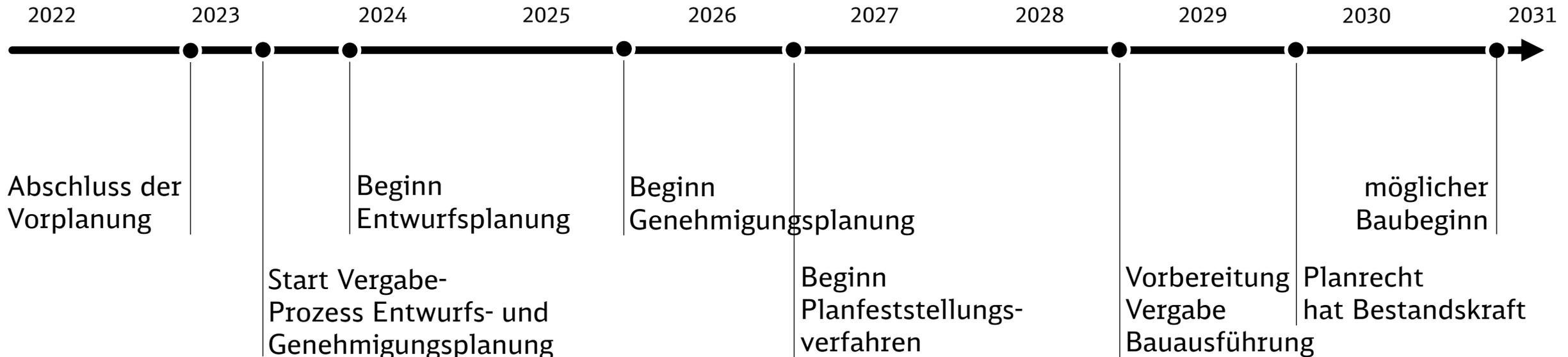
- Bleibt im Bestand erhalten
- Ggf. Anpassung Hinterfüllung

1. Begrüßung
2. Projektvorstellung
3. Grundwasser und Landwirtschaft
4. Eisenbahnkreuzungen
- 5. Terminplan und Ausblick**
6. Weitere Fragen und Diskussion

So geht die Planung für den Abschnitt Kottewitz–Weinböhla weiter

Das steht in der nächsten Zeit an:

- Weitere Abstimmung mit Fachbehörden
- Fertigstellung der Vorplanung Ende 2022
- Bestätigung der Vorplanung durch das Eisenbahn-Bundesamt
- Weitere Abstimmungen zum Grunderwerb
- Sicherung der Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung



Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

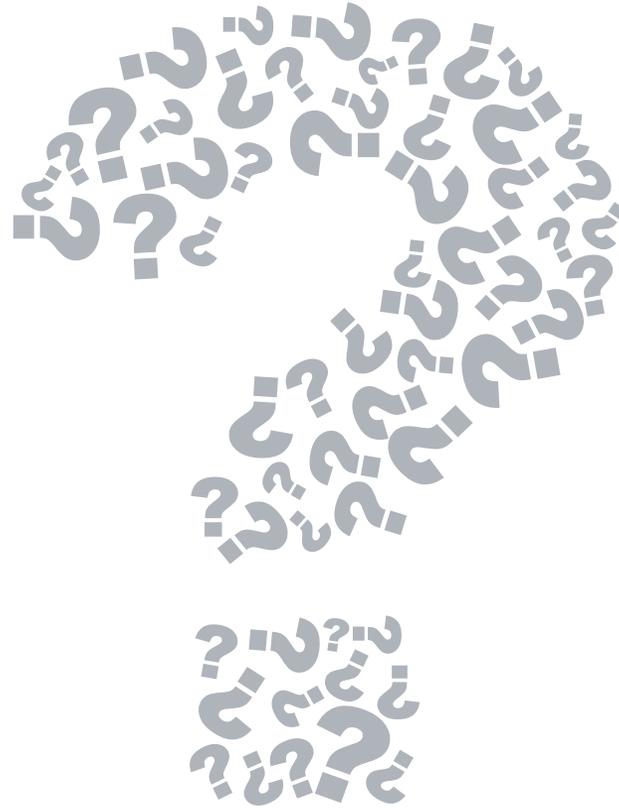
- Im gesamten Projektzeitraum finden regelmäßig Bürgerinformationsveranstaltungen statt.
- Wir nehmen Fragen und Anregungen auf und werden diese im Rahmen der Planung prüfen.

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. Grundwasser und Landwirtschaft
4. Eisenbahnkreuzungen
5. Terminplan und Ausblick
- 6. Weitere Fragen und Diskussion**

Weitere Fragen und Diskussion



Vielen Dank



NETZE