



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)

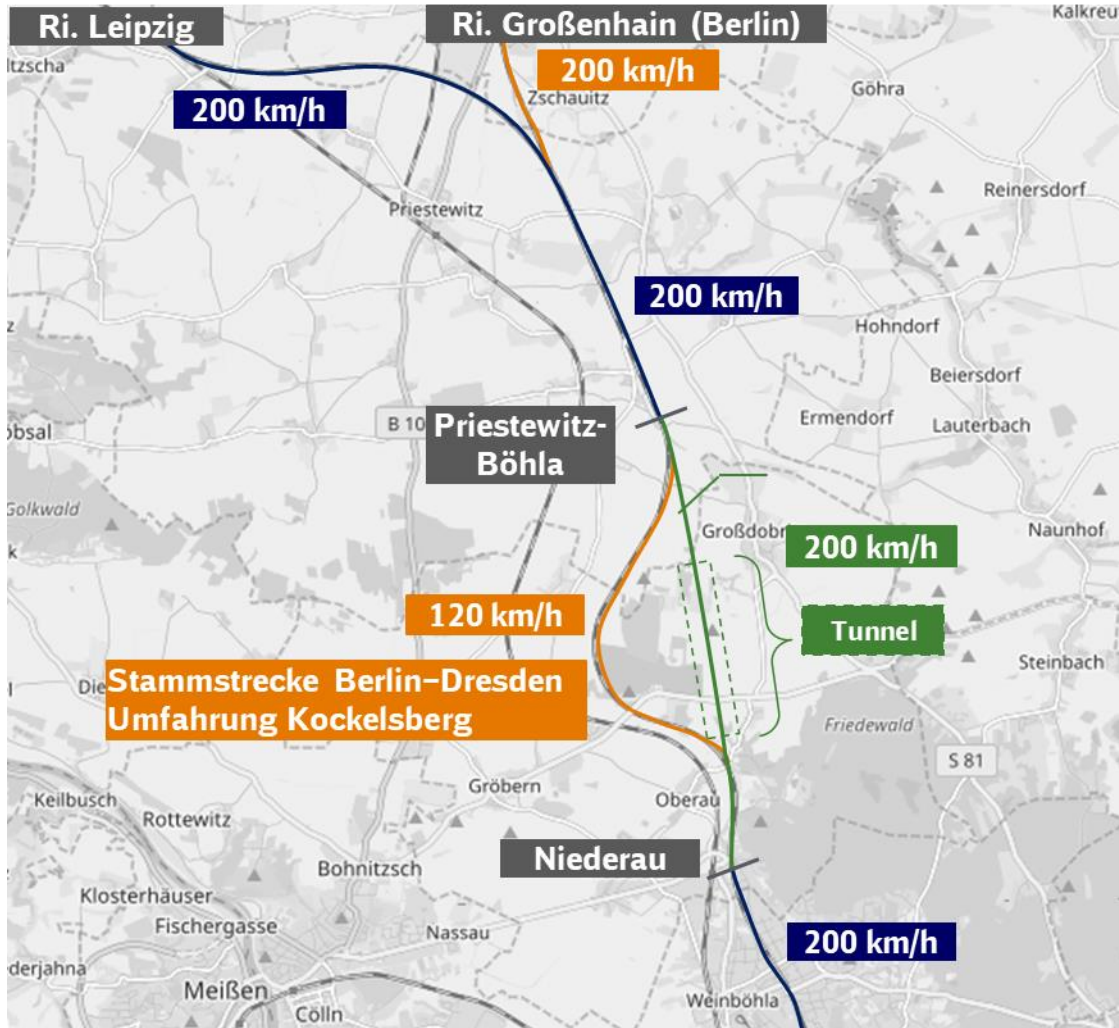
Julian Beck

- 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



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



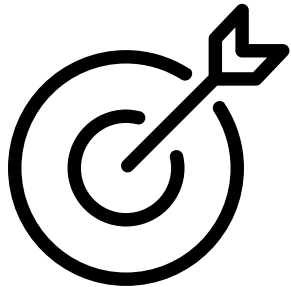
2010: Bündelung durch Verbindungskurve zwischen Weißig und Böhla umgesetzt



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–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

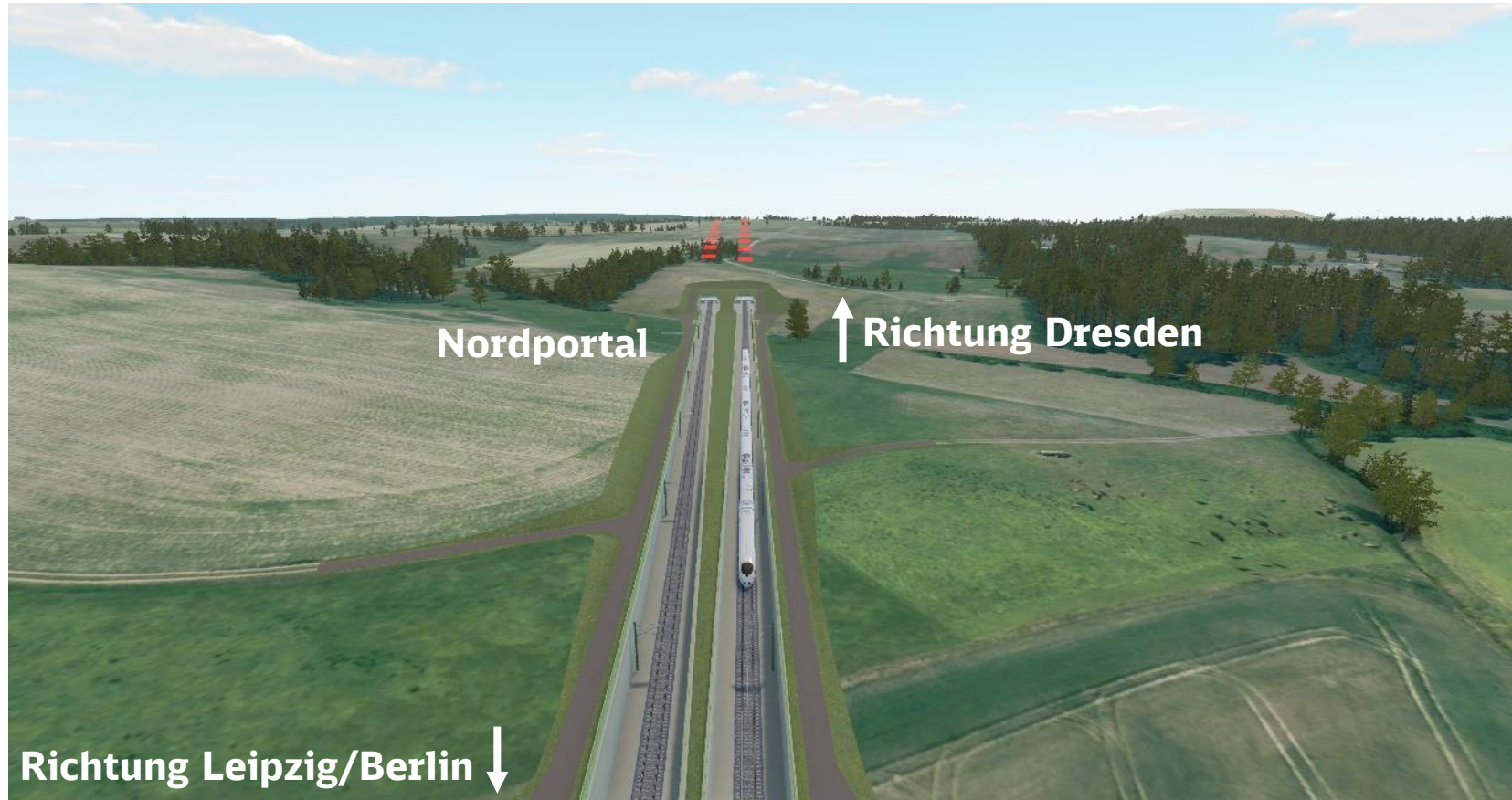
- Länge: 6,8 km
- Geschwindigkeit 120 km/h

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

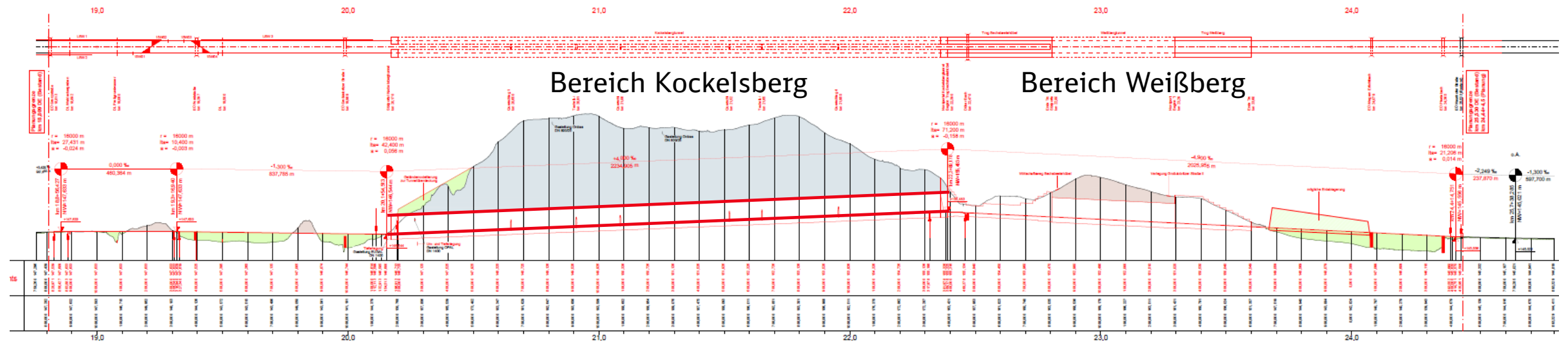
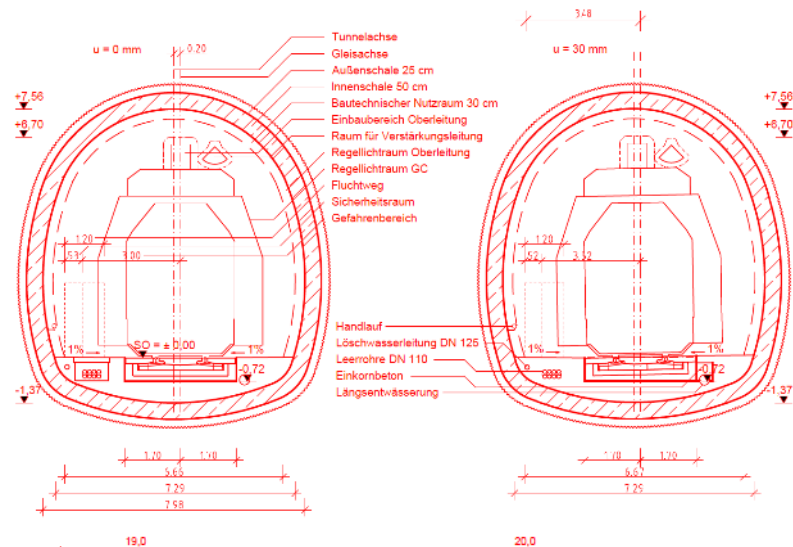


Bildquelle: Vectorvision GbR

- 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

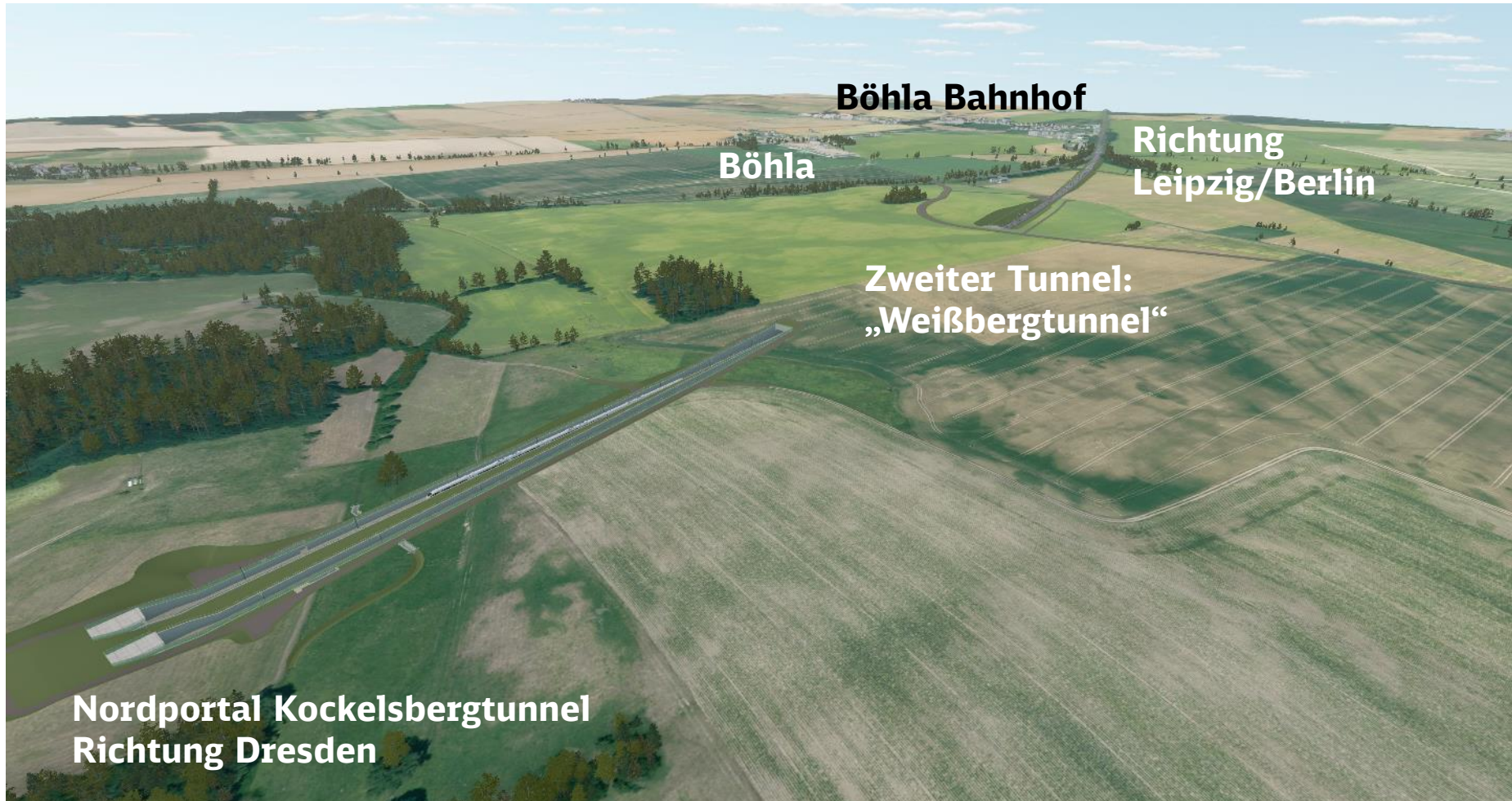
Tunnel durch den Kockelsberg

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)

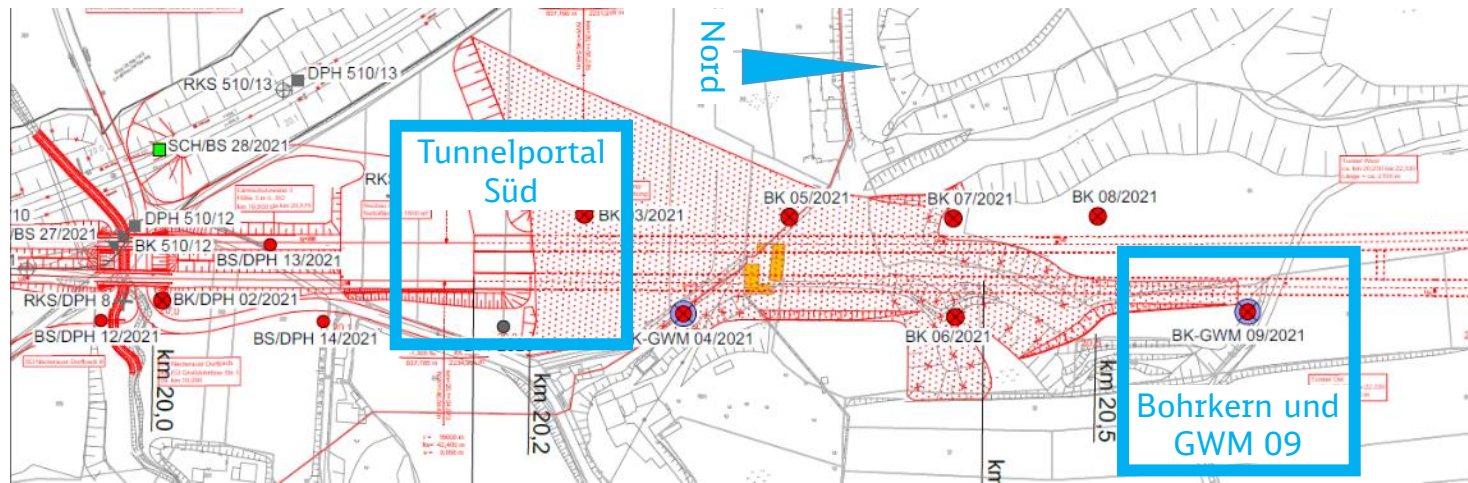


Abb.: Ausschnitt Lageplan mit Aufschlusspunkten am Tunnelportal Kockelsberg (Arge SPI/GRE)



Abb.: fertig ausgebaute Grundwassermessstelle



Abb.: BK-GWM 09/2021 - Bohrarbeiten



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

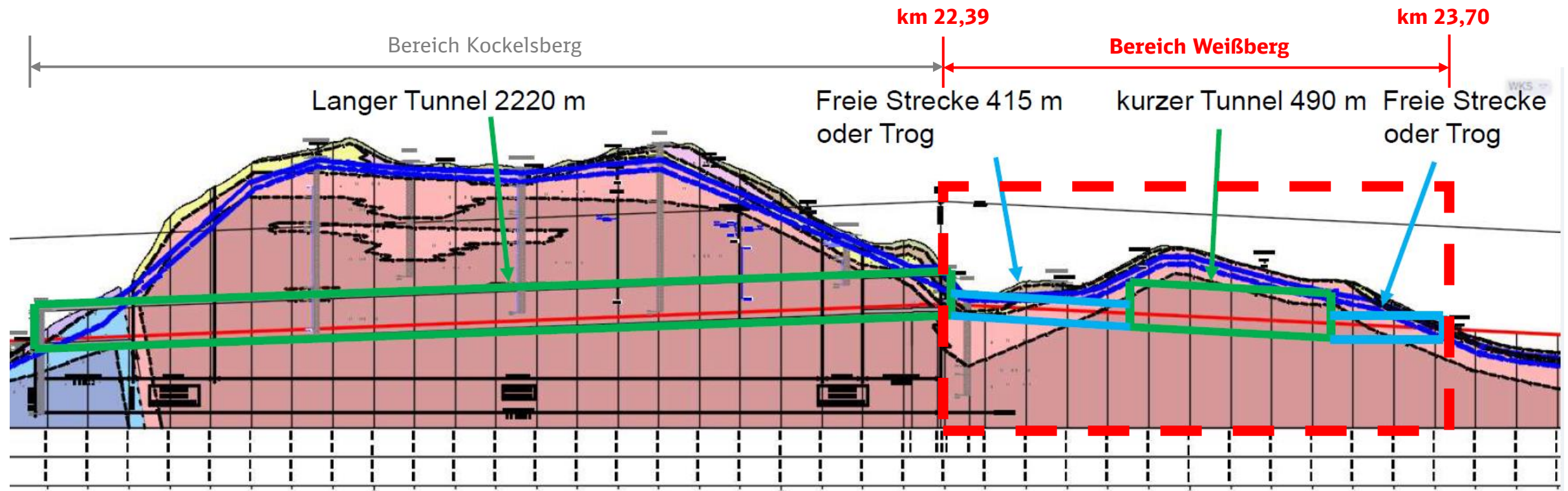


Abb.: Bohrkernlager in Coswig

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.

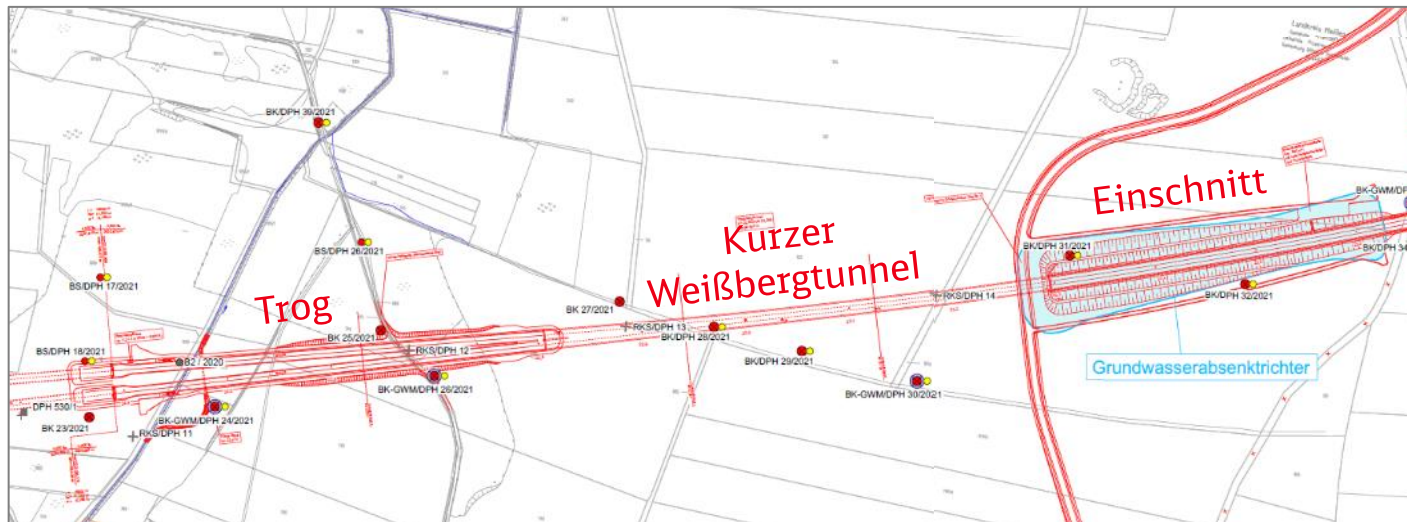


Grundwasser und Landwirtschaft

Vorzugslösung im Bereich Weißberg

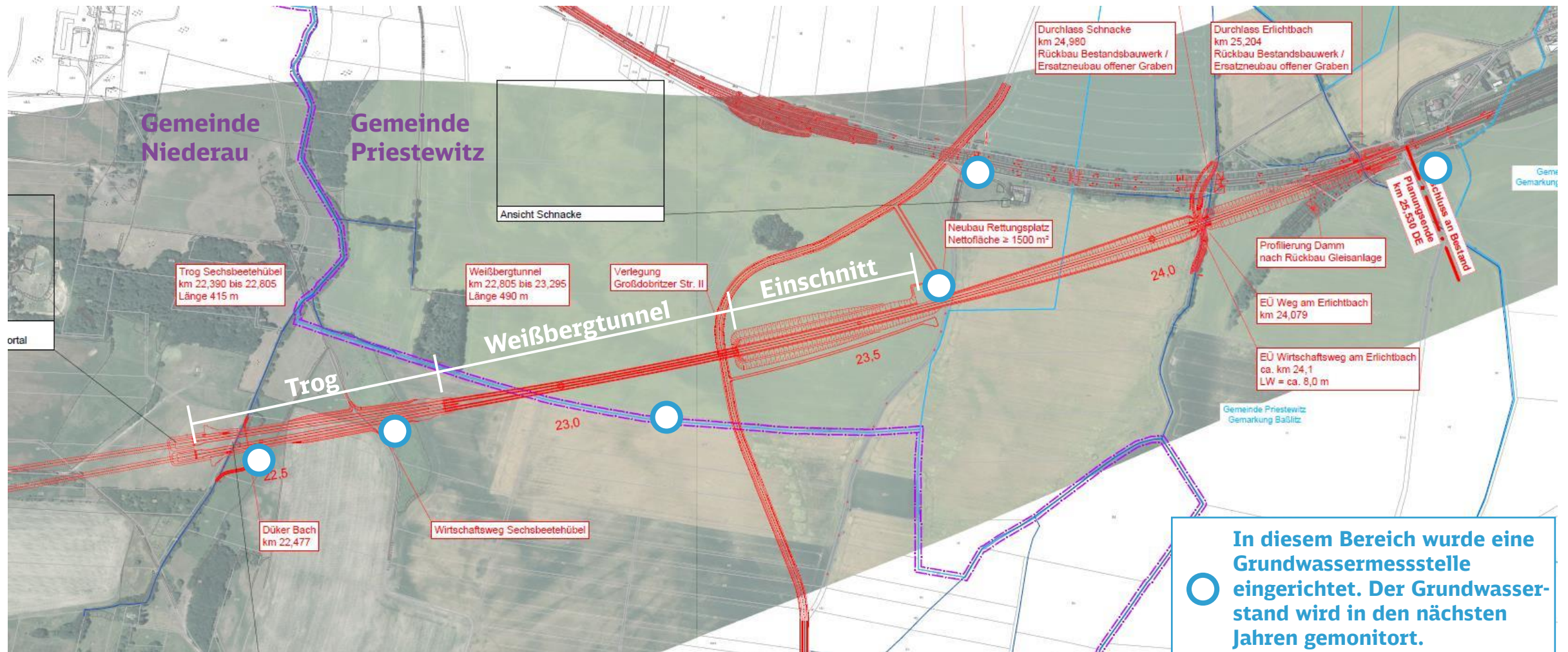
- Im Bereich des Weißbergs wurde die Trassenführung und mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser untersucht.
- Die Wasserbehörden favorisieren aus fachlicher Sicht eine Planungslösung mit Trog-Tunnel-Kombination (geringe dauerhafte Grundwasserauswirkung); Bestätigung durch Umweltplaner und Baugrundbüro

Vorzugslösung der Vorplanung



Grundwasser und Landwirtschaft

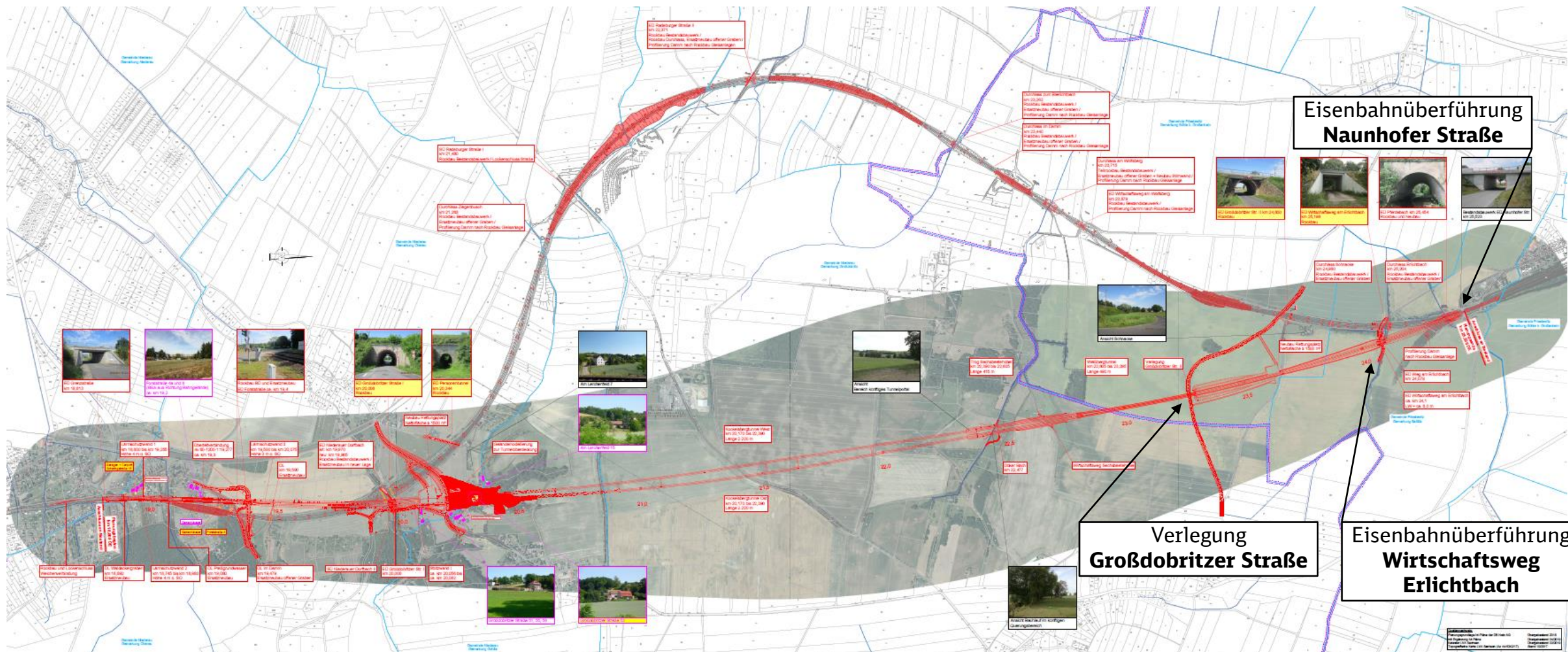
Grundwassermessstellen und Monitoring



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

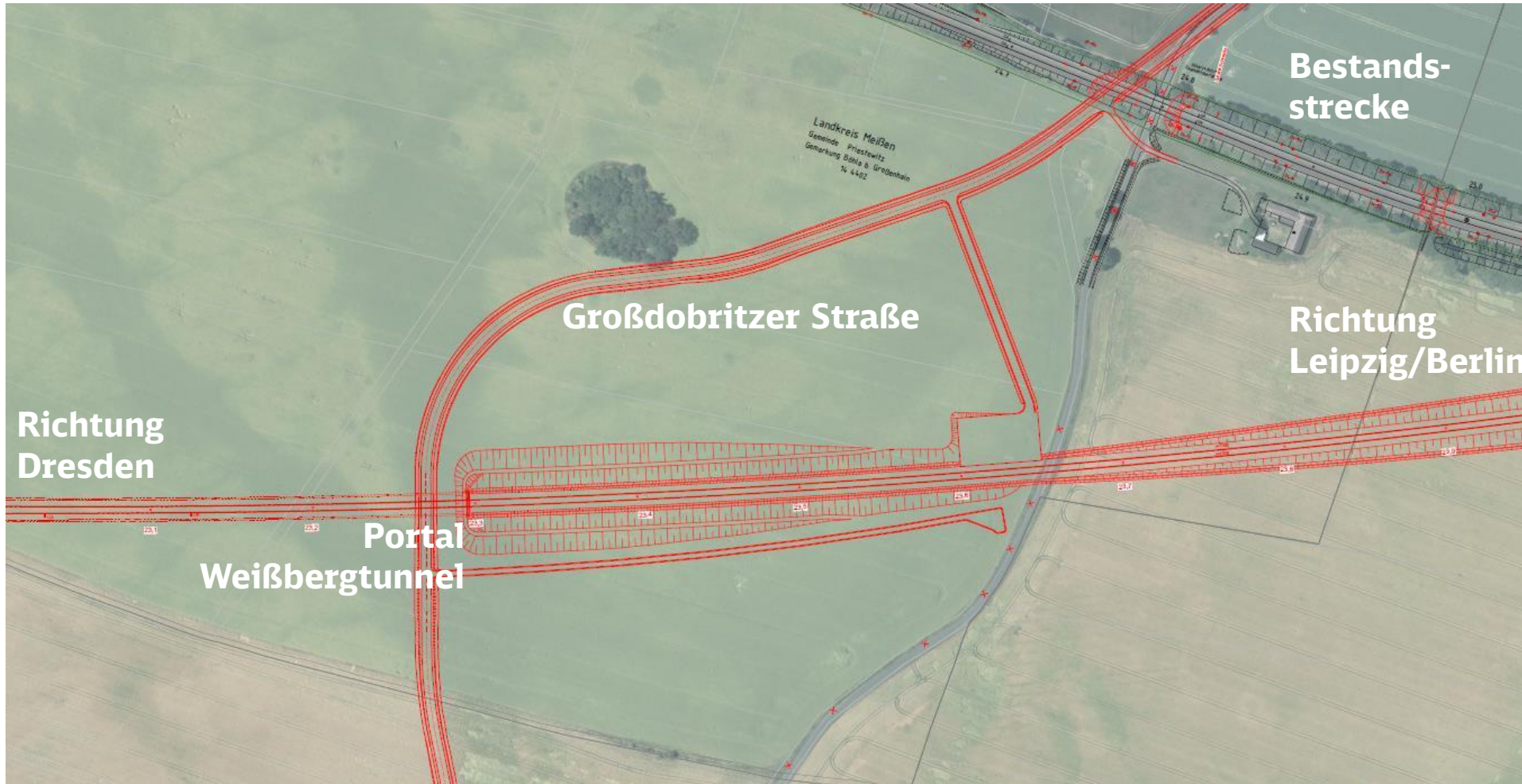
Eisenbahnstrecke und -kreuzungen

Gesamtüberblick



Eisenbahnkreuzungen

Verlegung Großdobritzer Straße (Verbindung Böhla–Großdobritz)



- Umverlegung der Straße über zweiten, kurzen Tunnel

Eisenbahnkreuzungen

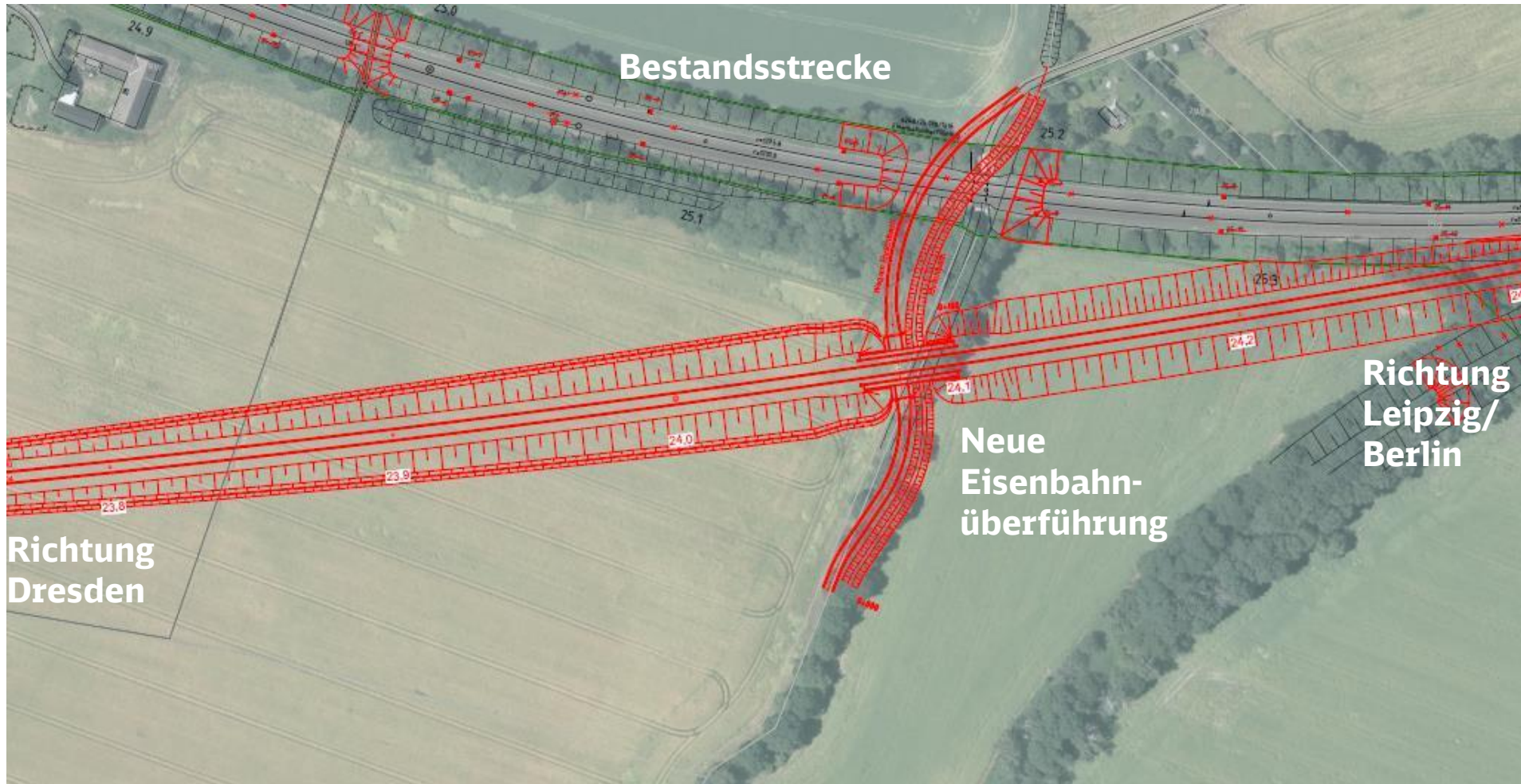
Visualisierung zukünftiger Verlauf Großdobritzer Straße
(Verbindung Böhla–Großdobritz)



Bildquelle: Vectorvision GbR

Eisenbahnkreuzungen

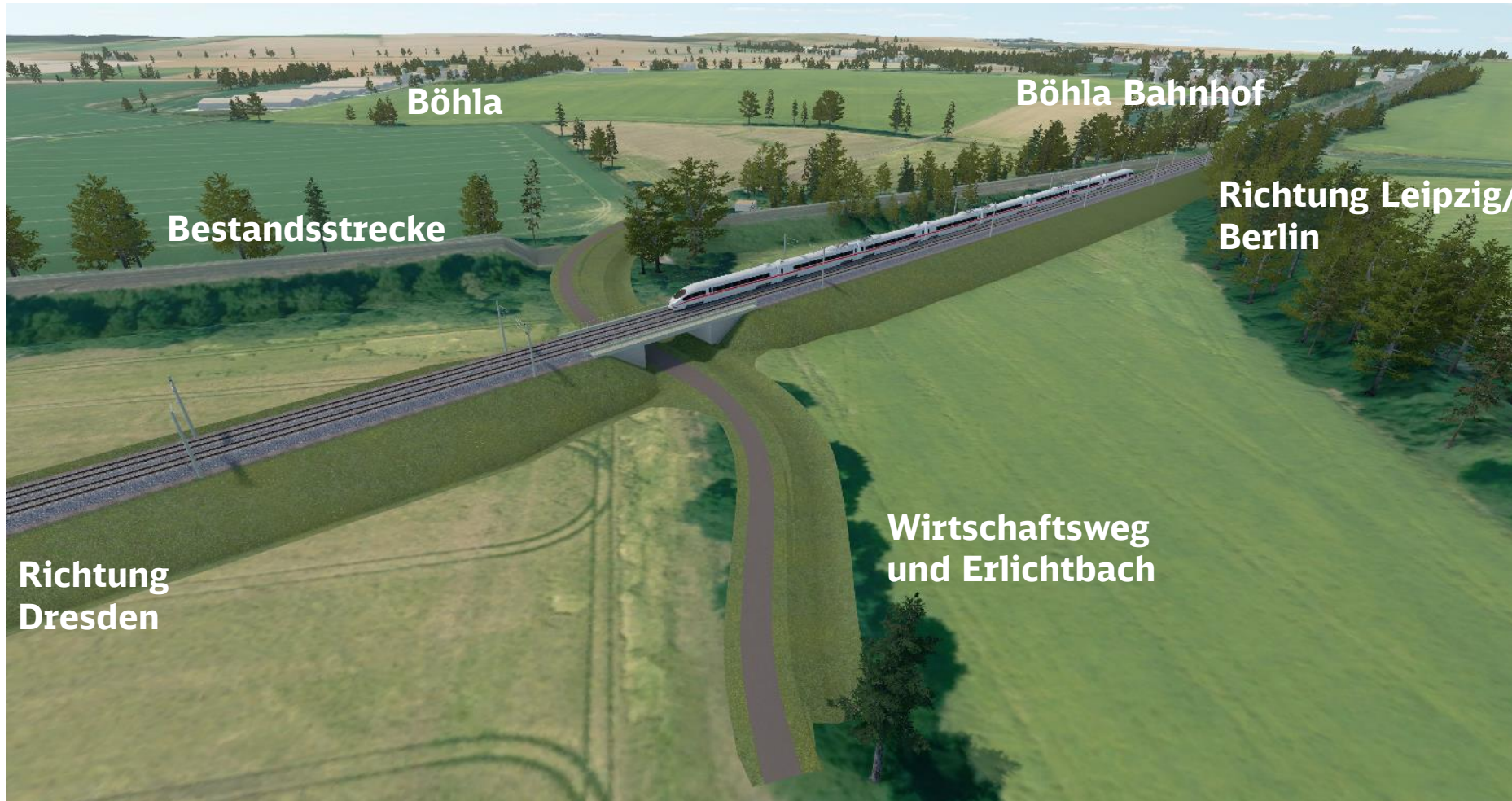
Eisenbahnüberführung Wirtschaftsweg Erlichtbach



- Neubau einer Eisenbahnüberführung

Eisenbahnkreuzungen

Visualisierung Wirtschaftsweg Erlichtbach



Bildquelle: Vectorvision GbR

Eisenbahnkreuzungen

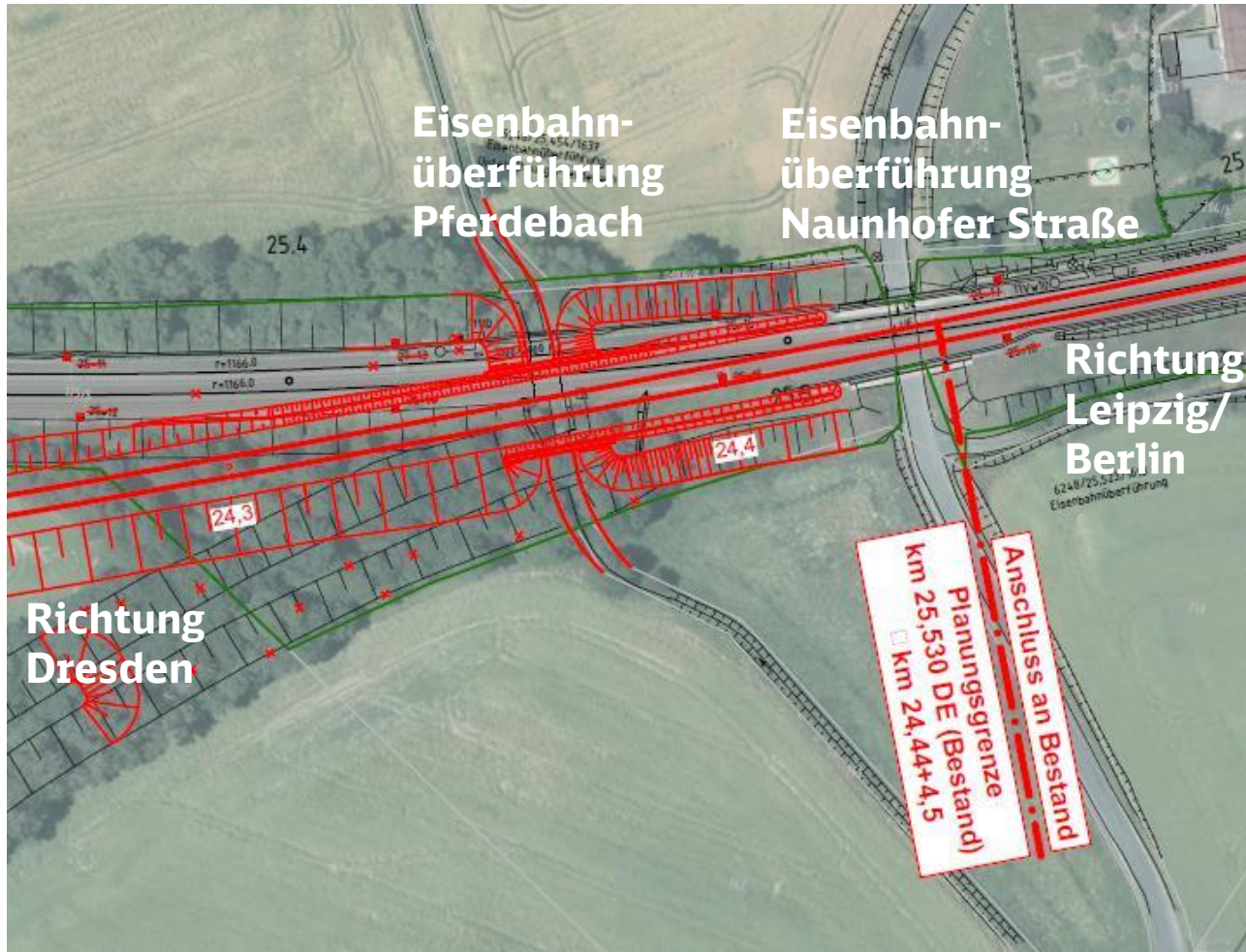
Visualisierung Wirtschaftsweg Erlichtbach



Bildquelle: Vectorvision GbR

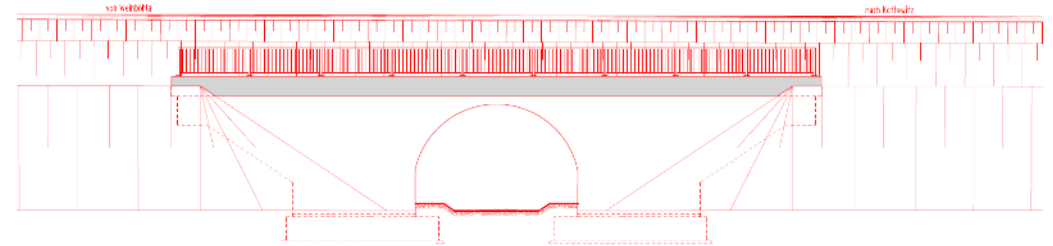
Eisenbahnkreuzungen

Eisenbahnüberführung Pferdebach (kein EKrG)

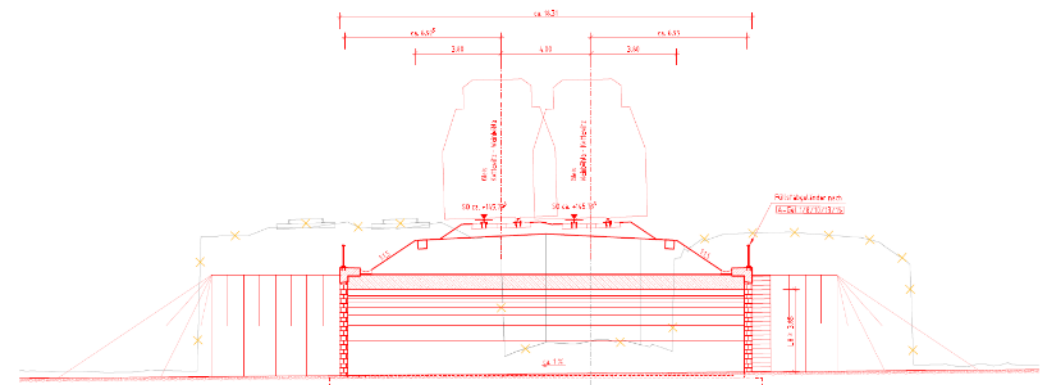


- Überschüttetes Betongewölbe
- Unterliegt nicht dem EKrG

Ansicht von Osten M 1 : 100



Querschnitt Schnitt B - B M 1 : 100



Eisenbahnkreuzungen

Eisenbahnüberführung Naunhofer Straße



Bildquelle: DB Netz AG

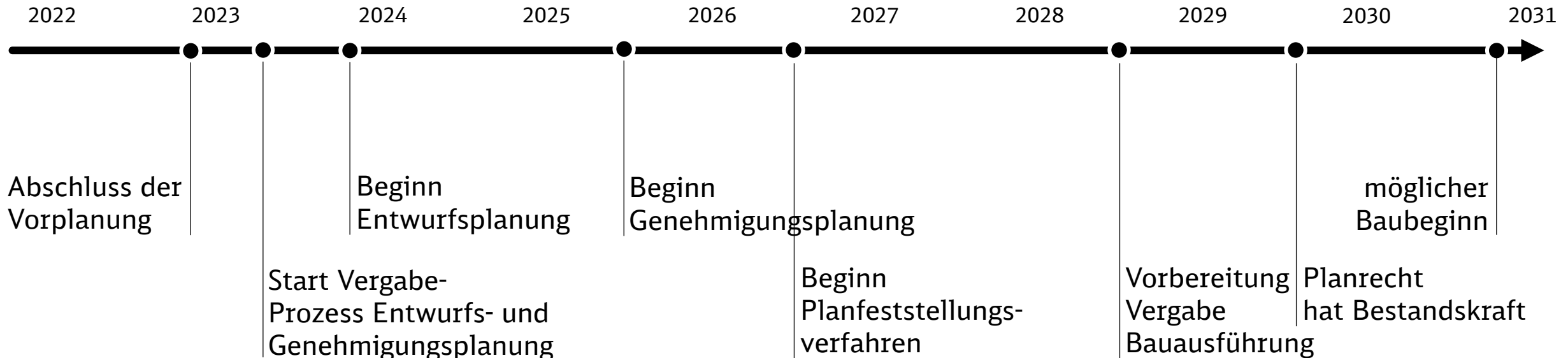
- Bleibt im Bestand erhalten
- Ggf. Anpassung Hinterfüllung

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

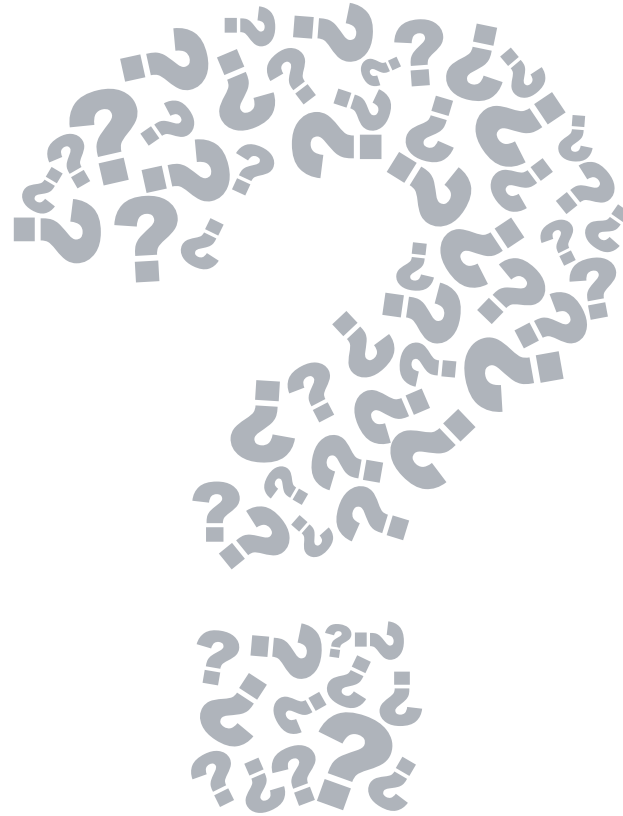
- Im gesamten Projektzeitraum finden regelmäßig Bürgerinformationsveranstaltungen statt.
- Wir nehmen Fragen und Anregungen auf und werden diese im Rahmen der Planung prüfen.

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