Regionaler Planungsverband
Oberes Elbtal / Osterzgebirge

167. Sitzung des Planungsausschusses

am 27.02.2020, 16.00 Uhr

in Radebeul (ZAOE, Casino)

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung

2. Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes zum Raumordnungsverfahren Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag, Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und zu ggf. weiteren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen

3. Bekanntgaben, Anfragen, Sonstiges

TOP 2

Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes zum Raumordnungsverfahren Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag, Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und zu ggf. weiteren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen

2.1 Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden - Prag, Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

(weitere Anforderungen zu Stellungnahmen liegen nicht vor)

1. Anliegen des Vorhabens und Bedeutung für die Region

2. Technische Details und Varianten

3. Besonders betroffene regionalplanerische Belange

4. Fazit

Ausgangslage: bestehende Strecke

- 200-280 Züge pro Tag (GÜG Bad Schandau Rang 2)
- Mischung Zuggattungen S, RB, RE, EC, Güter
- maximal 120 km/h, keine gestreckte Trassenführung
- außergewöhnliche Lärmbelastung aufgrund enger Tallage
- kein Platz für zusätzliche Gleise

Trassenneubau auf rechter Elbseite?: Siedlungen, Nationalpark, Radien, HW

Foto: Anke Kirschner

Ziel: Beschleunigung und Kapazitätszuwachs

durch:

- ca. 25 km Strecken-verkürzung zwischen Heidenau und Ustí nad Labem bzw. ca. 50 km zwischen Dresden und Praha
- Geschwindigkeitserhöhung Personenverkehr von 120 auf 200 (230) km/h zwischen Heidenau und Ustí nad Labem sowie auf 350 km/h zwischen Ustí nad Labem und Praha (dort kein Güterverkehr)

Bildquelle: SZDC/CGS

Weg: ergänzende Neubaustrecke

Bedeutung für die Region

Vergleich Leipzig – Dresden: - Einwohnerranking -

Größte Städte in Deutschland 2010:

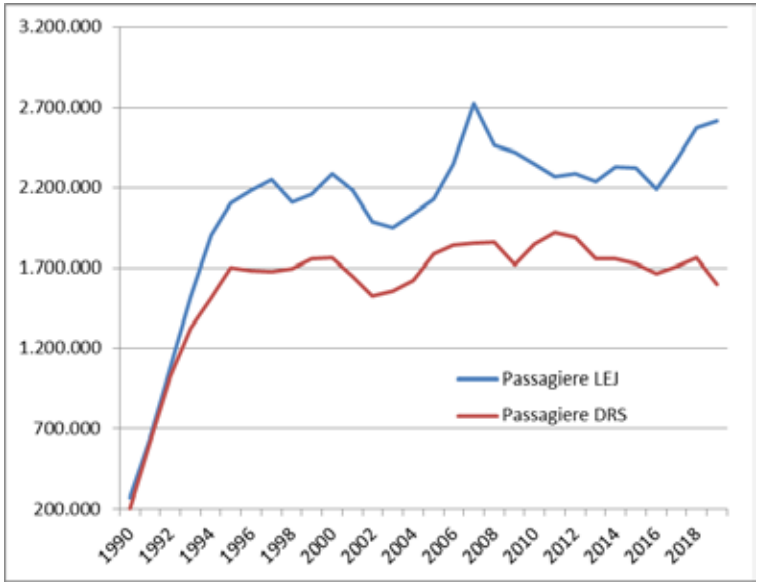
Rang	Stadt	Einwohner
1	Berlin	3.460.700
2	Hamburg	1.786.400
3	München	1.353.200
4	Köln	1.007.100
5	Frankfurt a. M.	679.700
6	Stuttgart	606.600
7	Düsseldorf	588.700
8	Dortmund	580.400
9	Essen	574.600
10	Bremen	547.300
11	Dresden	523.100
12	Leipzig	522.900

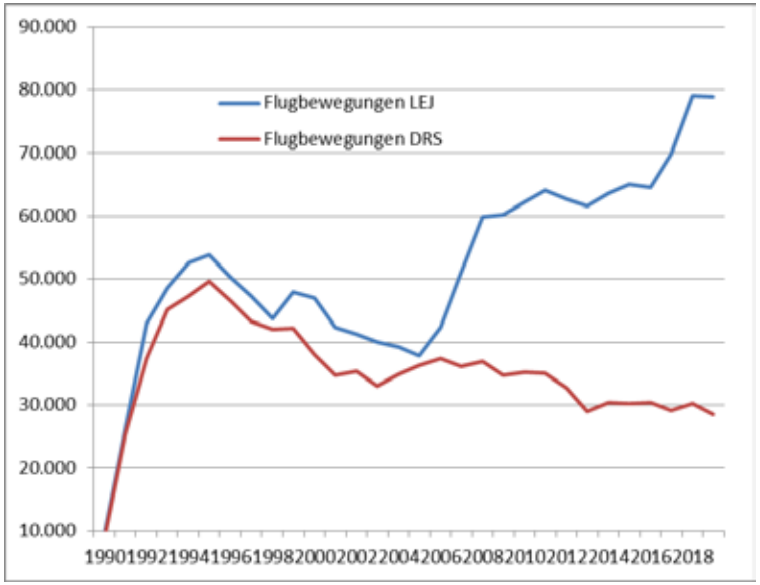
Größte Städte in Deutschland 2018:

Rang	Stadt	Einwohner
1	Berlin	3.644.800
2	Hamburg	1.841.200
3	München	1.471.500
4	Köln	1.085.700
5	Frankfurt a. M.	753.100
6	Stuttgart	634.800
7	Düsseldorf	619.300
8	Leipzig	587.900
9	Dortmund	587.000
10	Essen	583.100
11	Bremen	569.400
12	Dresden	554.600

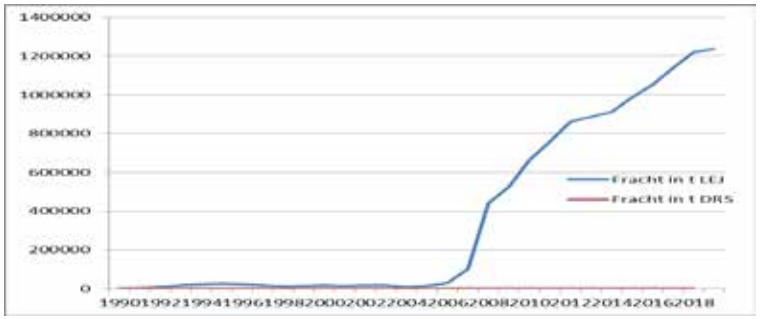
Zentrale Lage vs. Randlage

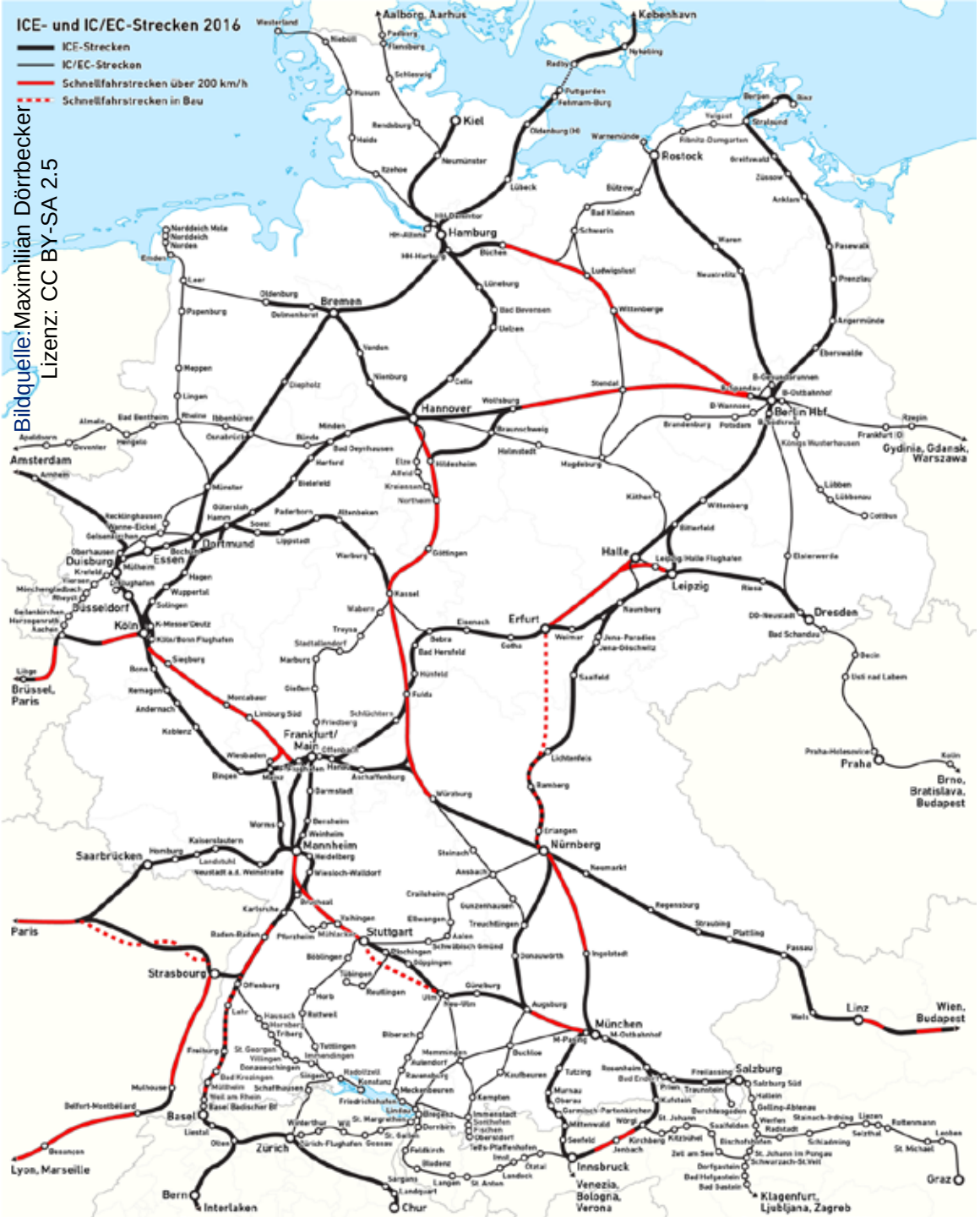
- Entwicklung der Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden -





Zentrale Lage vs. Randlage





Bildquelle: Maximilian Dörrbecker
Lizenz: CC BY-SA 2.5

- Lage im Fernverkehrsnetz der Eisenbahn -

Vergleich Leipzig und Dresden

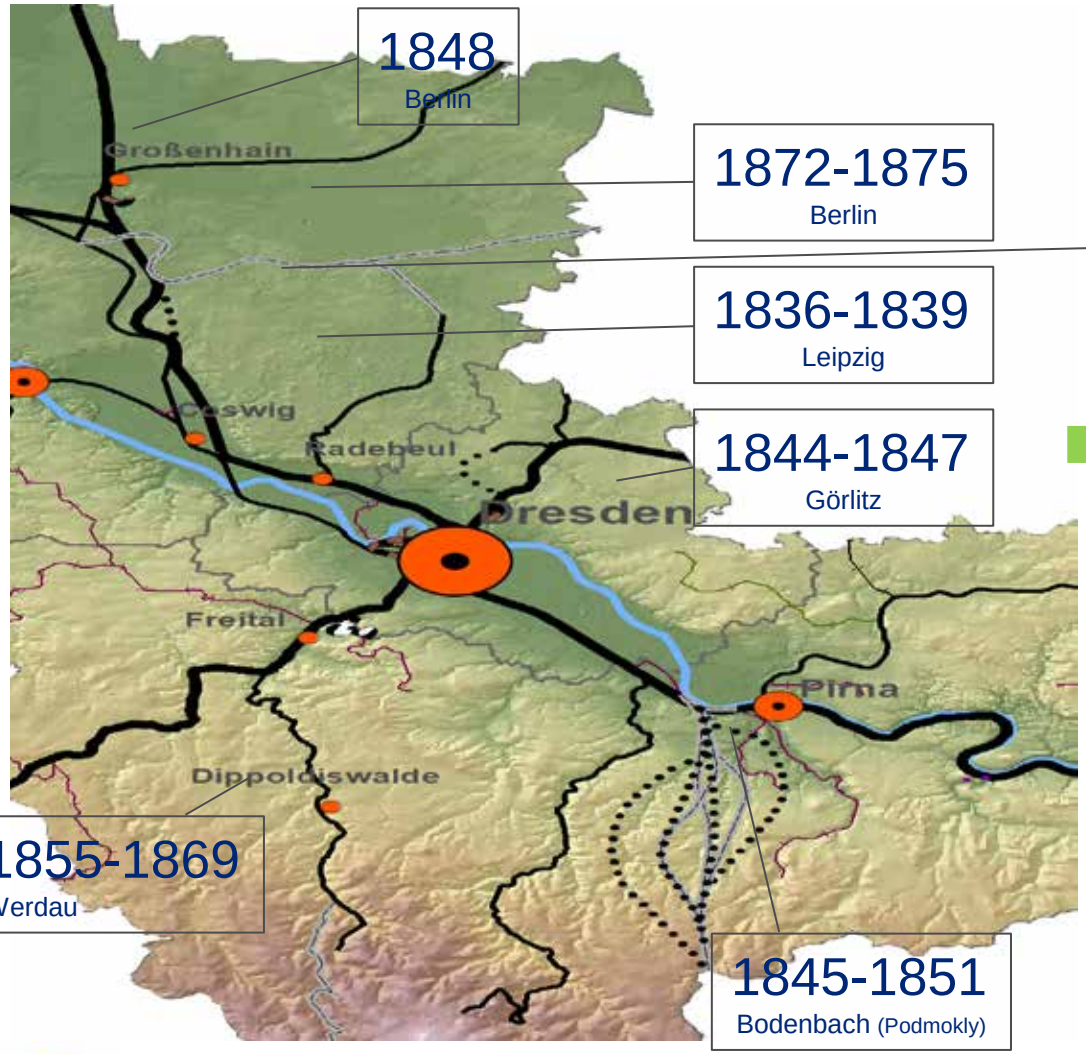
Dresden aus nationaler Sicht = **peripherer Raum**

Entwicklungsoption für die Region Dresden:

Randlage minimieren, Öffnung nach Südost- und Osteuropa

Neubaumaßnahmen Hauptstreckennetz

Geobasisdaten: GEOSN



1848
Berlin

1872-1875
Berlin

2008-2010
Verbindungskurve Weißig – Böhla (7,4 km)

1836-1839
Leipzig

1844-1847
Görlitz

1855-1869
Werdau

1845-1851
Bodenbach (Podmokly)

➡ bedeutendstes Eisenbahn-Neubauvorhaben in der Region seit 150 Jahren

1. **Anliegen des Vorhabens und Bedeutung für die Region**

2. **Technische Details und Varianten**

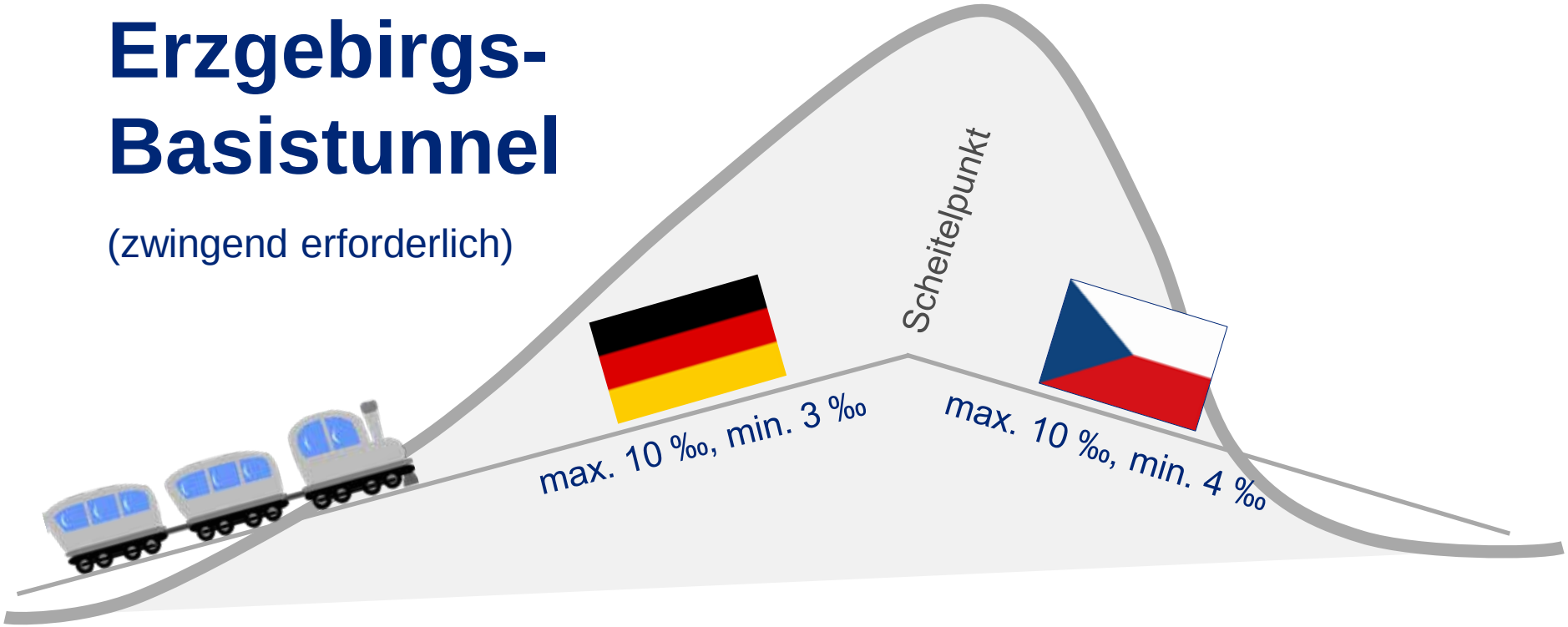
3. **Besonders betroffene regionalplanerische Belange**

4. **Fazit**

Technikdetail 1:

Erzgebirgs-Basistunnel

(zwingend erforderlich)



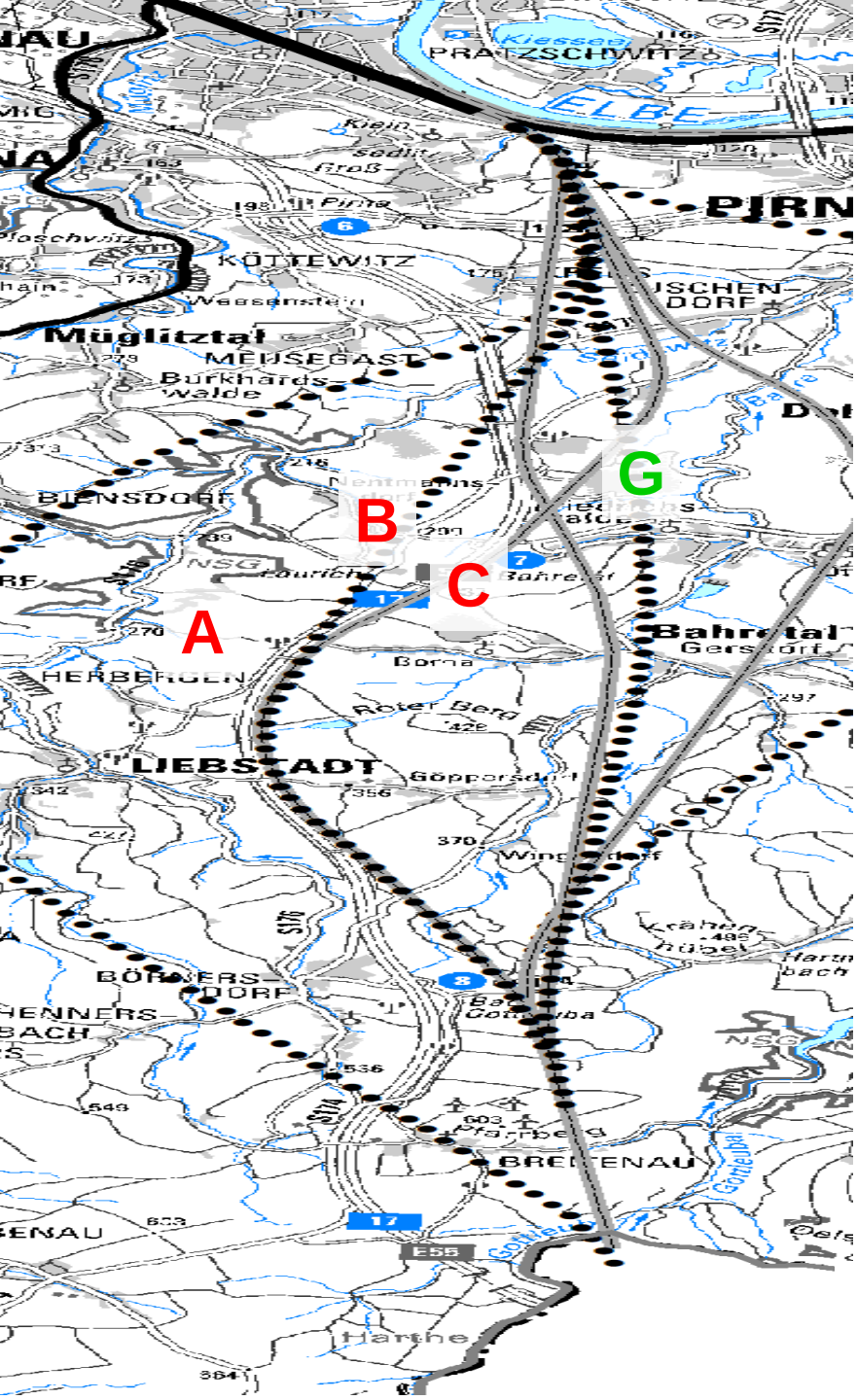
Länge ca. 27 - 32 km, davon 11,4 bis 17,2 km auf deutscher Seite

zum Vergleich:

- **derzeit** längster **Eisenbahn**tunnel Deutschlands:
  Landrücken-Tunnel, Strecke Hannover – Würzburg, 10,8 km
- **geplanter** Fehmarnbelt-Eisenbahn/Straßentunnel ca. 18 km
- (Tunnel U-Bahn-Linie 7, Berlin: 31,8 km,
  war bis 1988 längster Tunnel der Welt, Unterpflaster - offene Bauweise)

Technikdetail 2: **Überholbahnhöfe**

Foto: Störfix, Lizenz: Creative Commons by-sa 3.0 de, CC BY-SA 3.0 de, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=61598247



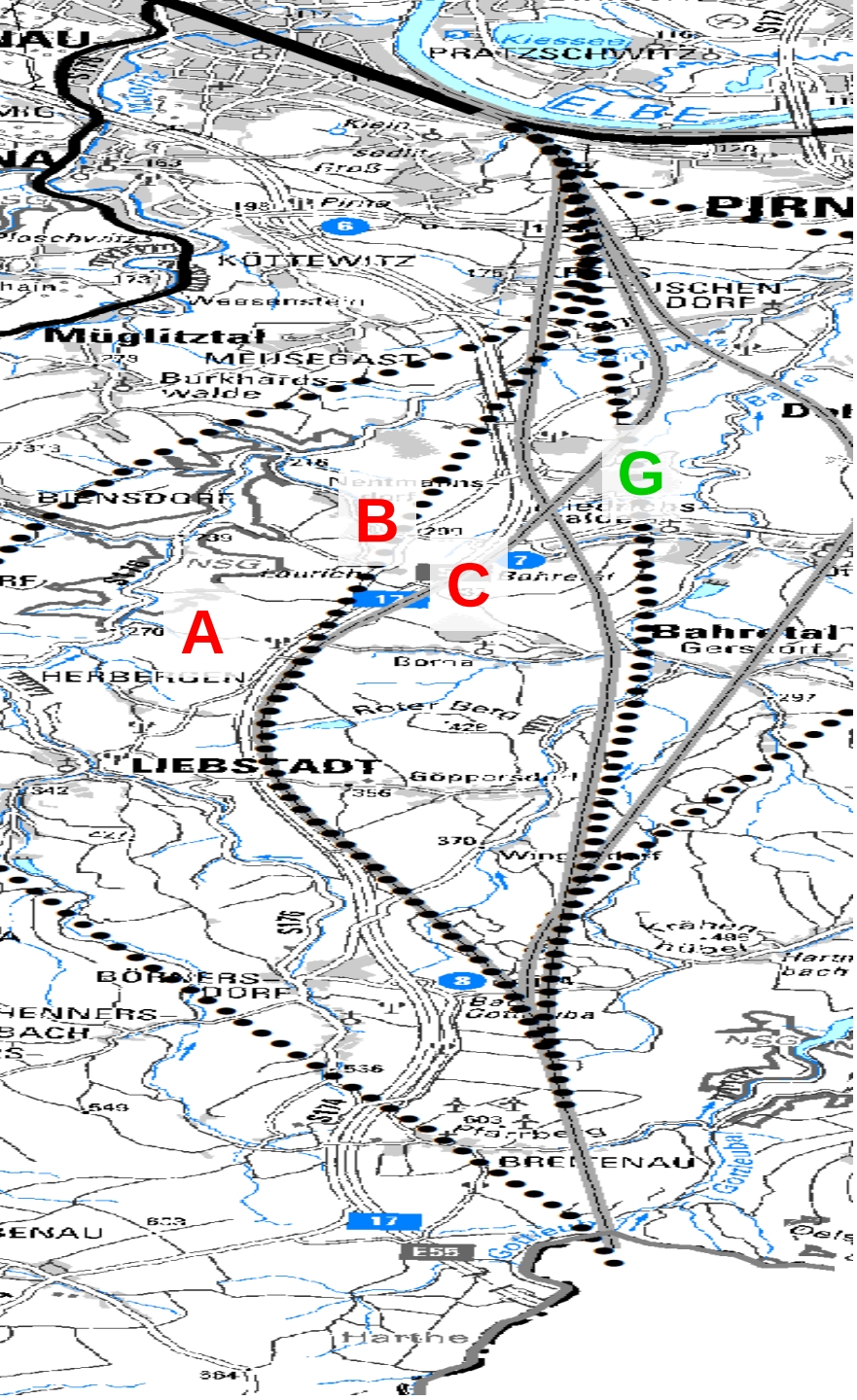
Varianten

A, B, C = Volltunnelvarianten

(bis auf Ausfädelungsbereich komplett unterirdisch, Erzgebirgs-Basistunnel beginnt in Heidenau)

Eine Volltunnelvariante bedeutet u. a.:

- geringere Flächeninanspruchnahme
- weniger Raumnutzungskonflikte
- weniger Umweltbeeinträchtigungen
- weniger zusätzlich verlärmte Bereiche (aber nicht unbedingt weniger Betroffene!)



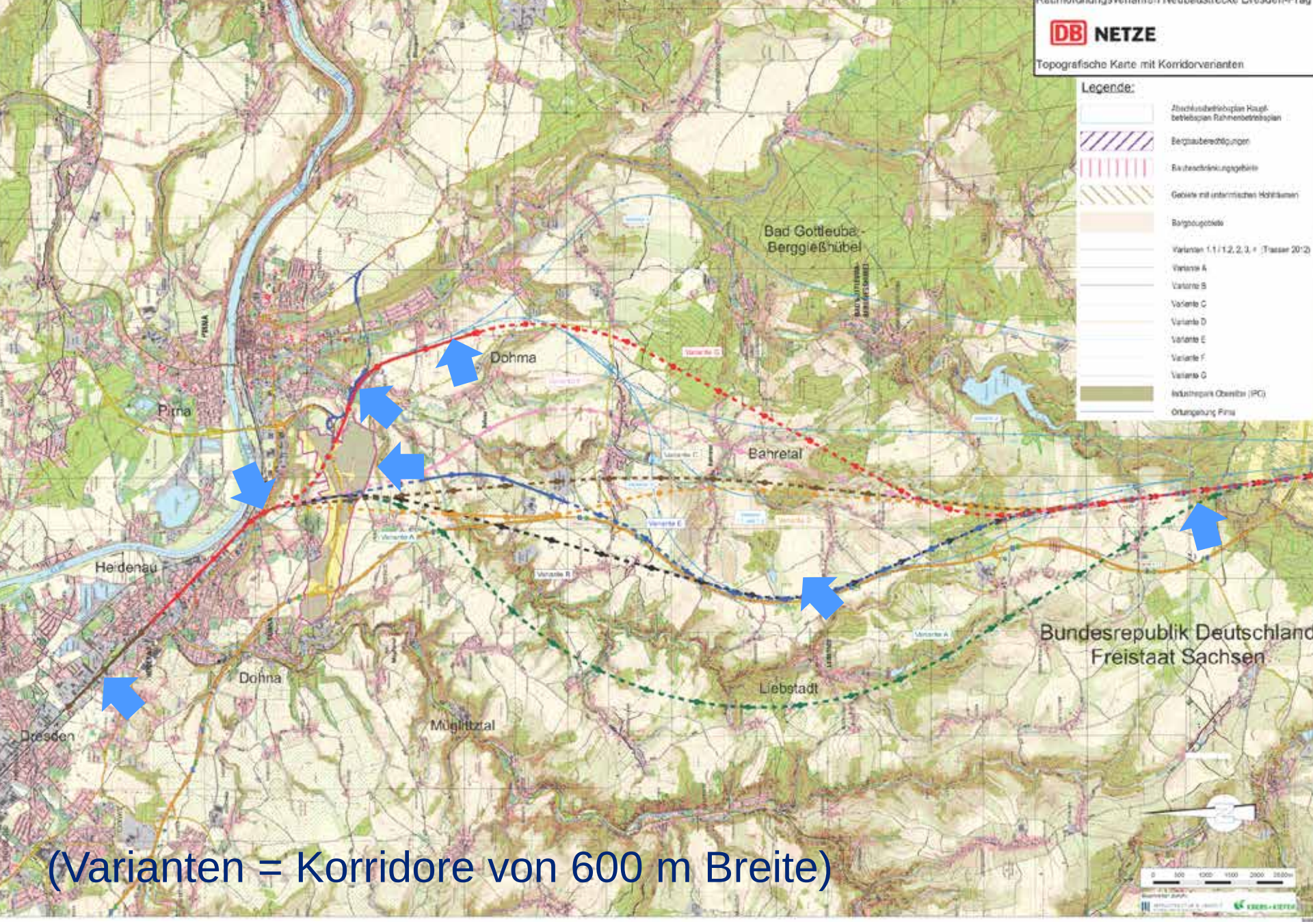
Varianten

D, E, F, **G** = teiloberirdische Varianten

(nach Ausfädelungsbereich zunächst Tunnel Großsedlitz 2 - 3,5 km, dann 4 - 5,5 km oberirdisch, dann Erzgebirgs-Basistunnel)

Eine teilweise oberirdische Variante bedeutet u. a.:

- geringerer Abstand der Überholbahnhöfe (förderlich für Streckenkapazität)
- (voraussichtlich) geringere Baukosten (1 m Tunnel ca. 35.000 €) = mehr Geld für andere Projekte
- besserer Zugang für Rettungskräfte
- (Reisende erleben Landschaft – Reisen oder Transport, schön oder schnell?)



(Varianten = Korridore von 600 m Breite)

Bildquelle: DB Netze

Raumordnungsverfahren

- vorklärendes Gutachten zur Beurteilung von Einzelvorhaben
  mit überörtlicher Bedeutung
- Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung klären und mit anderen raumbedeutsamen Maßnahmen abstimmen
- Ergebnis ist nicht verbindlich
  (Bsp. Standortentscheidung
  Flughafen BBI/BER)
- verfahrensführende Behörde: Landesdirektion Sachsen (PFV: Eisenbahnbundesamt!)

1. Anliegen des Vorhabens und Bedeutung für die Region

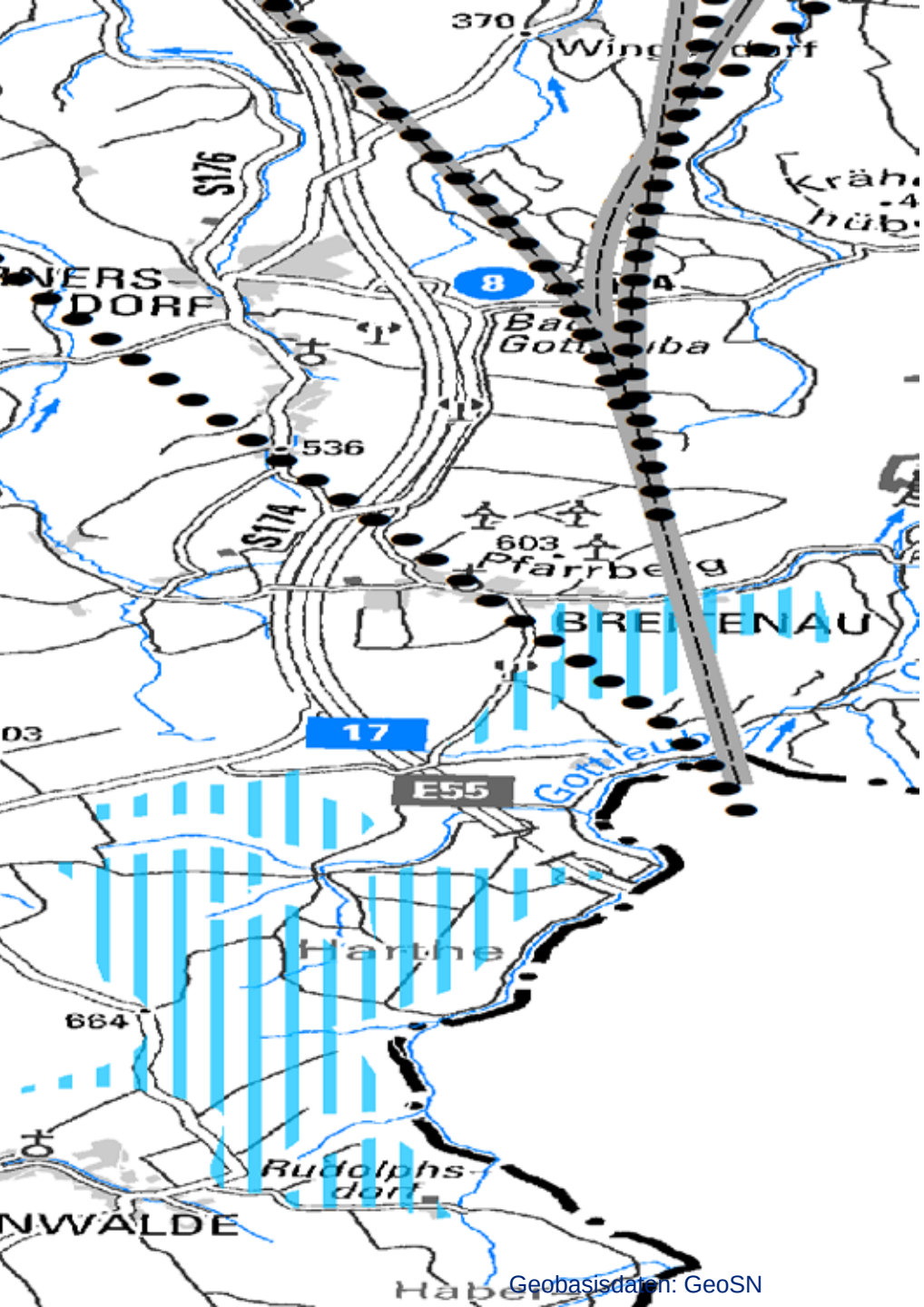
2. **Technische Details und Varianten**

3. Besonders betroffene regionalplanerische Belange

4. Fazit

- Hauptbeurteilungsgrundlage: Regionalplan 2019

- raumordnerische Vorgaben sind bereits weitgehend an die während des Fortschreibungsverfahrens bekannten Belange des Eisenbahnneubauprojektes angepasst worden (insbesondere durch Vorbehaltsgebiet Eisenbahn eb01 in Verbindung mit Plansatz Z 3.1)

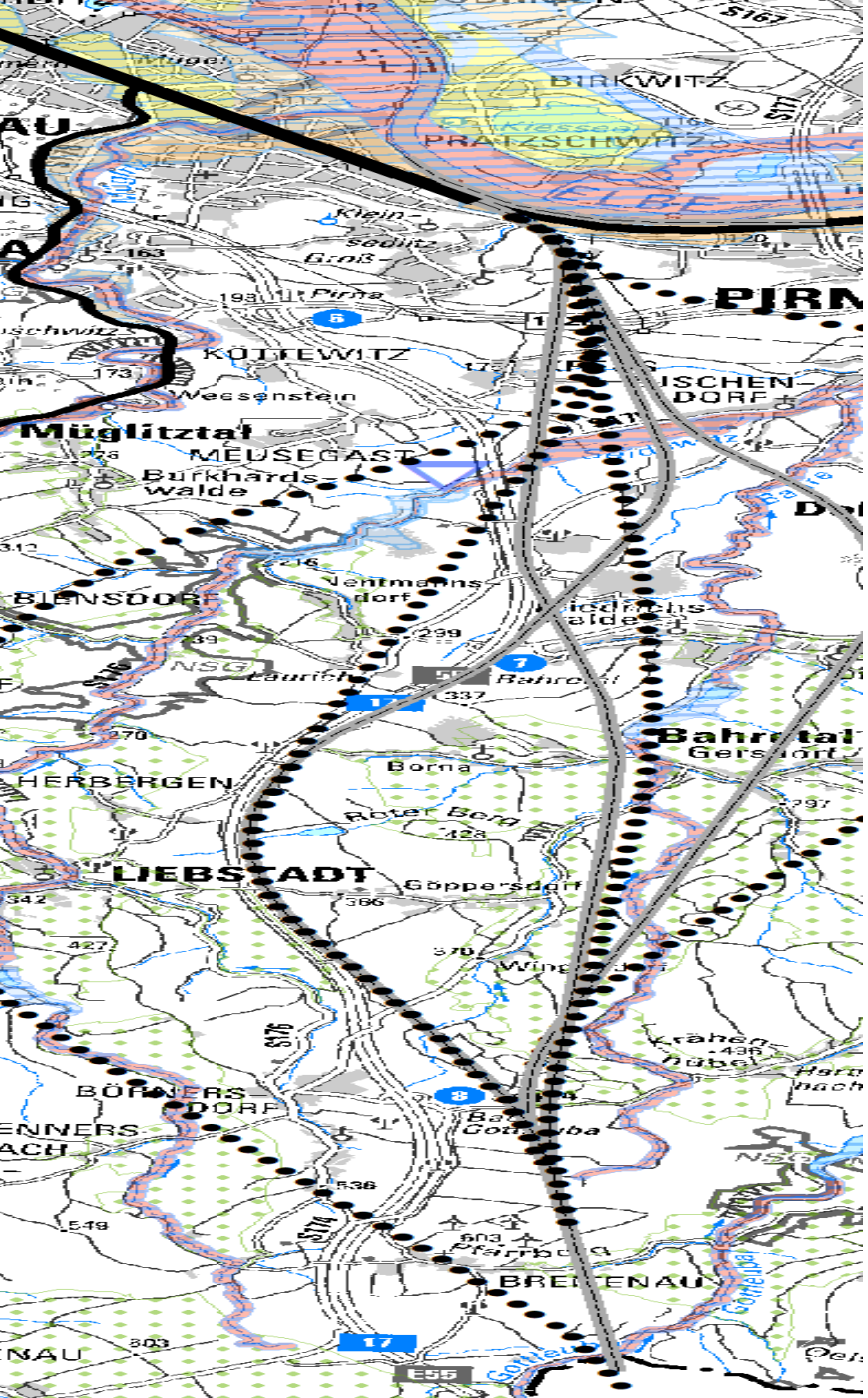


Belang Trinkwasserschutz

- bei Regionalplanfortschreibung höher als Belange des Eisenbahnbaus gewichtet
- Eisenbahn muss sich dem Trinkwasserschutz anpassen
- alle Varianten berühren Einzugsgebiet der Talsperre Gottleuba (Vorranggebiet Wasserversorgung) = potenzieller Zielkonflikt
- Tunnel liegt dort in 245 bis 350 m Tiefe

➡ tatsächlicher Konflikt sehr unwahrscheinlich, aber noch nicht mit Sicherheit auszuschließen

Geobasisdaten: GeoSN

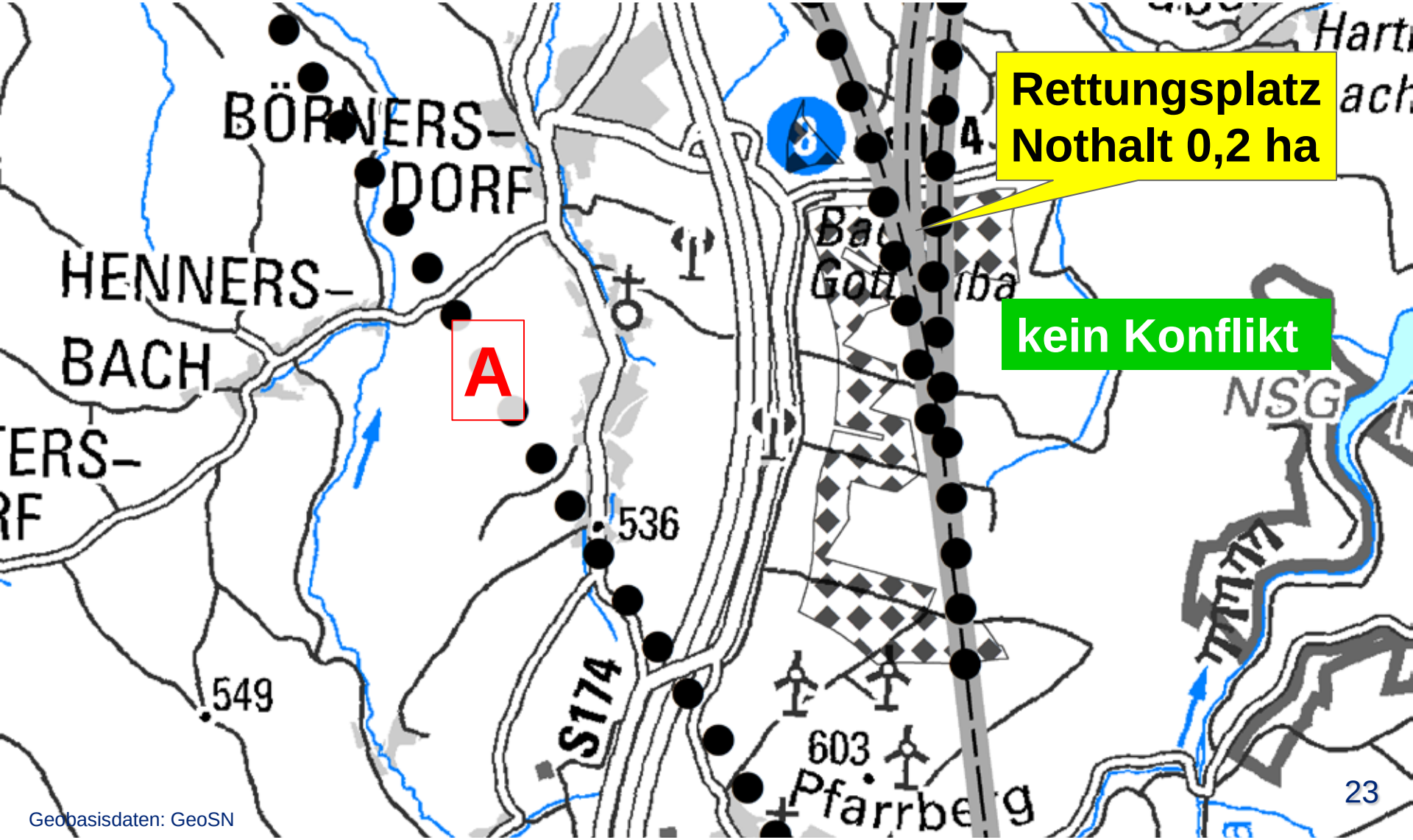


Belang Hochwasservorsorge

- alle Varianten liegen außerhalb des Überschwemmungsbereiches der Elbe
- alle Varianten queren die Müglitz in Heidenau mit einem Brückenbauwerk und die Gottleuba im Bereich der Staatsgrenze im Tunnel = kein Konflikt
- Varianten A bis C queren die Seidewitz im Tunnel = kein Konflikt
- Varianten D bis F queren die Seidewitz oberirdisch in geringer Höhe, Variante D dabei im Einschnitt = Konflikt
- Variante F quert zusätzlich die Bahre oberirdisch = kein Konflikt
- Variante G quert Seidewitz mit hoher Talbrücke = kein Konflikt

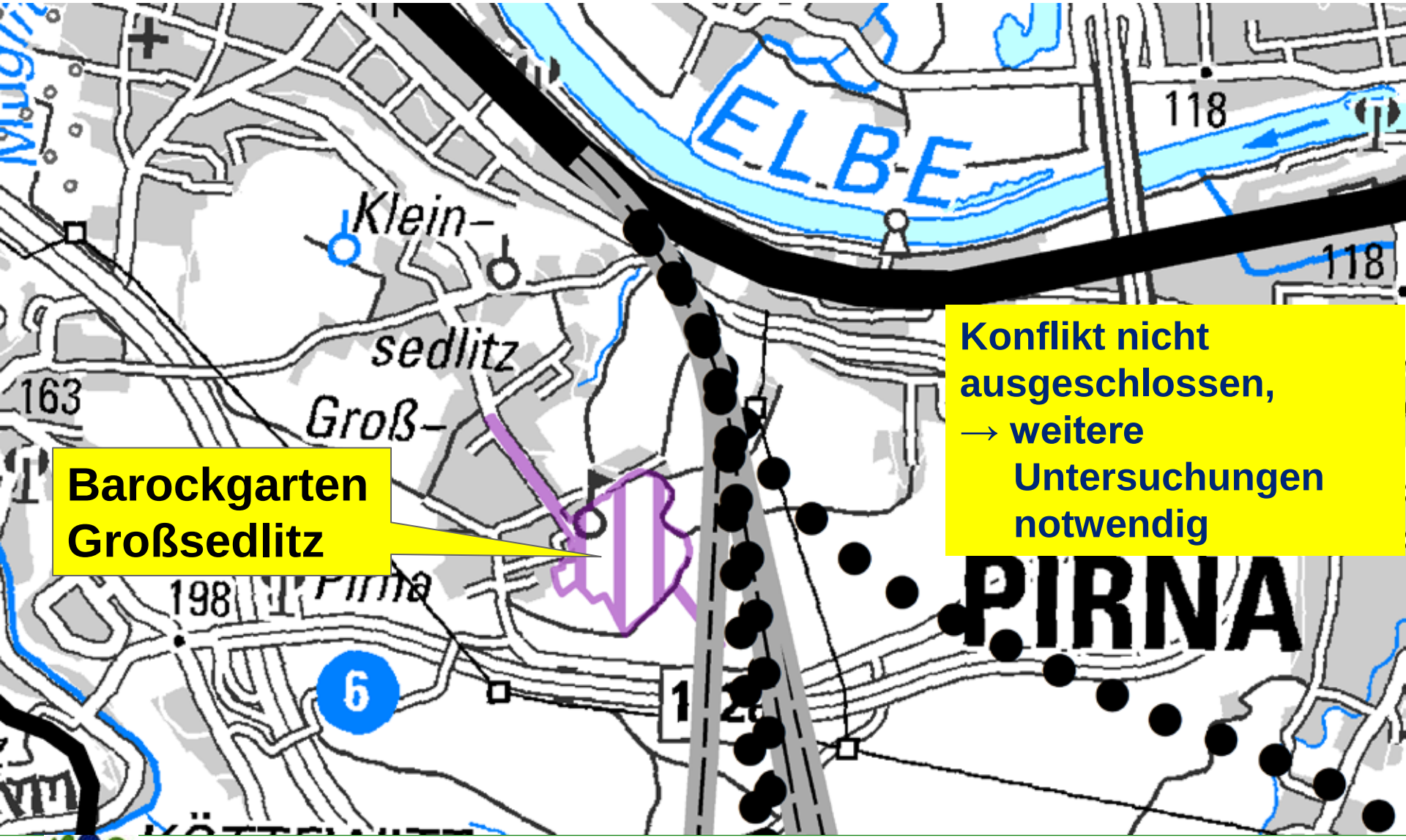
➡ Variante D voraussichtlich nicht vereinbar mit Regionalplan 2019 (VRG HW Funktion „Abfluss“)

Belang Windenergienutzung



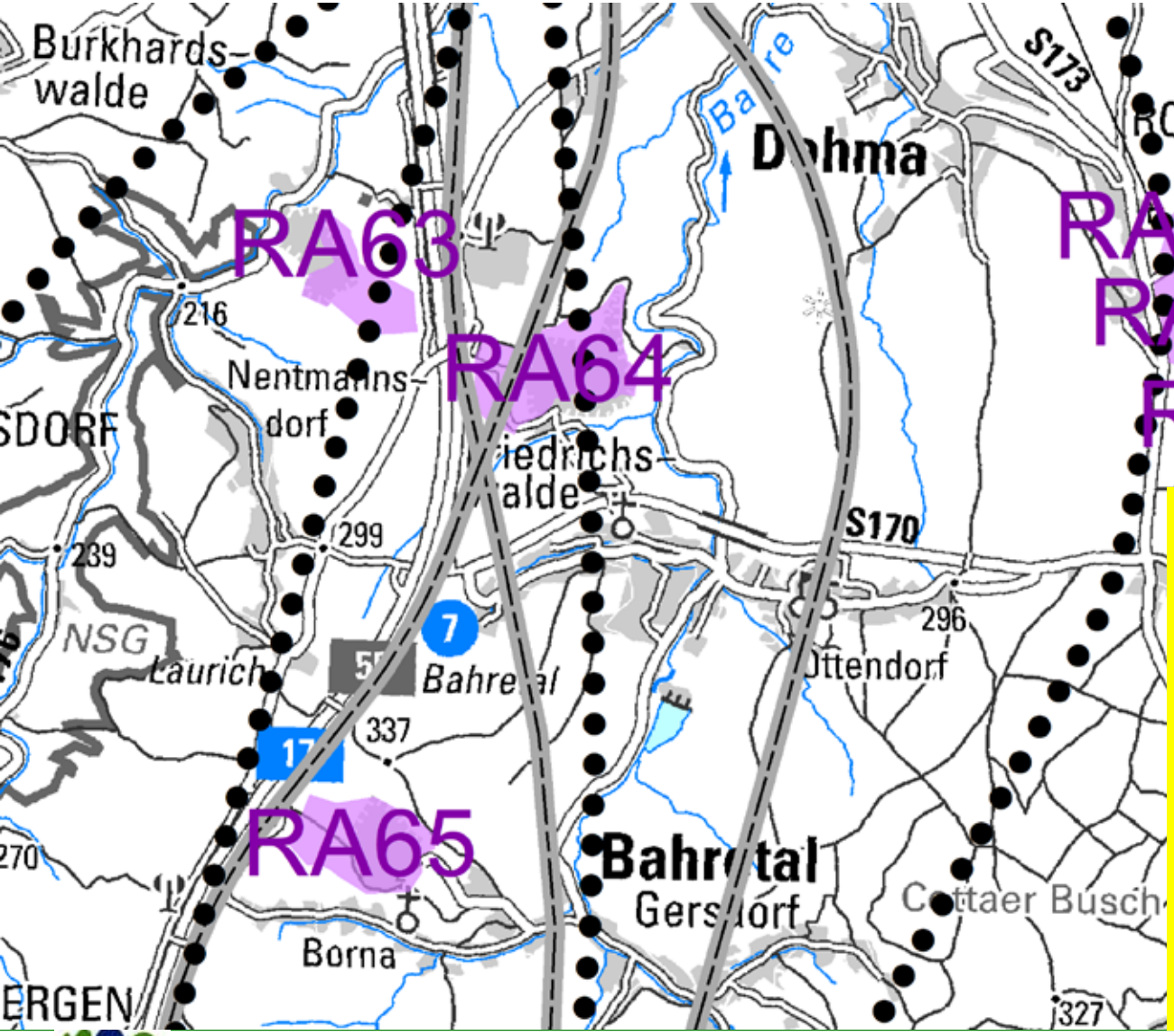
Geobasisdaten: GeoSN

Belang Kulturlandschaftschutz



Geobasisdaten: GeoSN

Belang Rohstoffsicherung



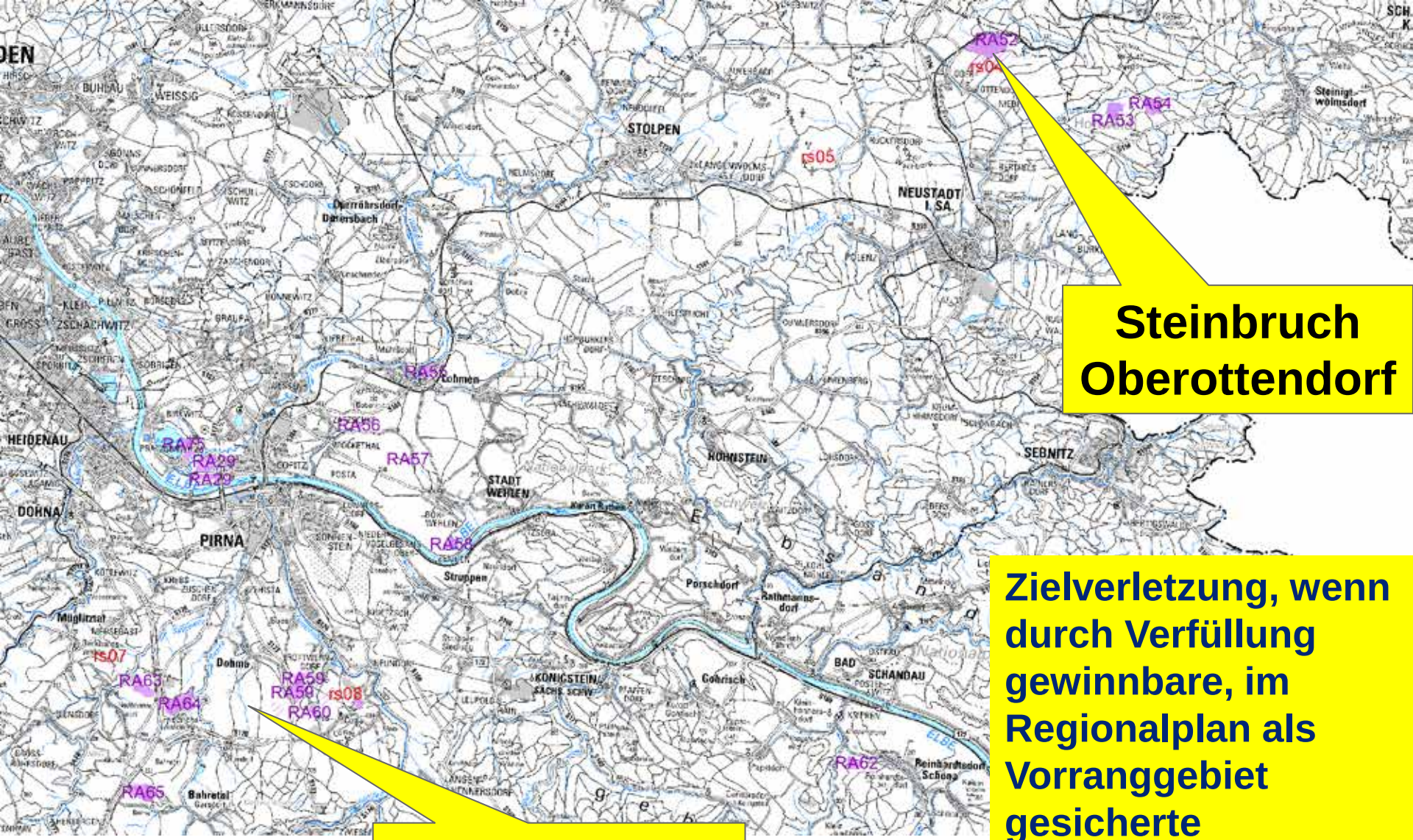
mit Ausnahme von Variante A nähern sich alle für die Weiterverfolgung in Betracht kommenden Varianten (B, C und G) regionalplanerisch gesicherten Rohstofflagerstätten

Geobasisdaten: GeoSN

Tabelle 6: Überschläglich ermittelte Aushubmengen nach Varianten und Abschnitten im Vergleich

		Var. A	Var. B	Var. C	Var. D	Var. E	Var. F	Var. G
Gleise Heidenau	m³	204.300	204.300	204.300	114.100	114.100	114.100	114.100
Trog/Rampe Heidenau	m³	299.000	299.000	299.000	61.000	61.000	61.000	61.000
Brücke Heidenau	m³				6.500	6.200	6.200	6.200
Tunnel Heidenau	m³				265.000	245.000	244.000	194.000
Tunnel Erzgebirge	m³	5.572.000	5.265.000	5.174.000	4.199.000	4.300.000	4.249.000	4.639.000
Talbrücken	m³				7.100	8.700	8.700	14.300
Damm	m³	90.000	90.000	90.000	46.000	46.000	46.000	81.000
Einschnitt	m³				16.811.000	11.364.000	2.461.000	784.000
Gesamtmenge	m³	**6.165.300**	**5.858.300**	**5.767.300**	**21.509.700**	**16.145.000**	**7.190.000**	**5.893.600**
Davon in Sachsen	m³	**4.730.000**	**4.506.000**	**4.473.000**	**20.293.000**	**14.926.000**	**5.971.000**	**4.672.000**

Bildquelle: DB Netze

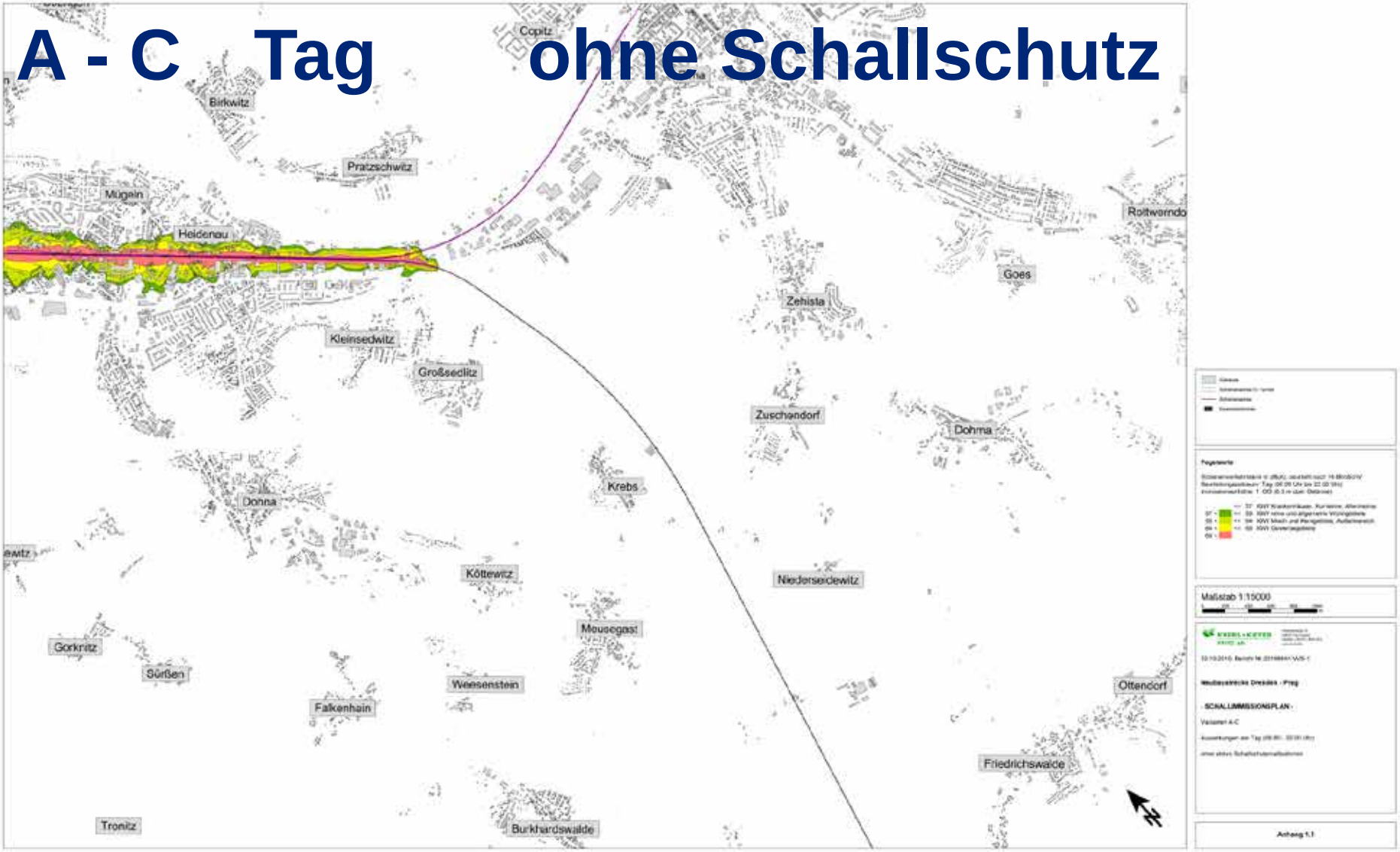


Geobasisdaten: GeoSN

Weitere raumrelevante Belange, für die im Regionalplan 2019 keine speziellen Festlegungen getroffen wurden

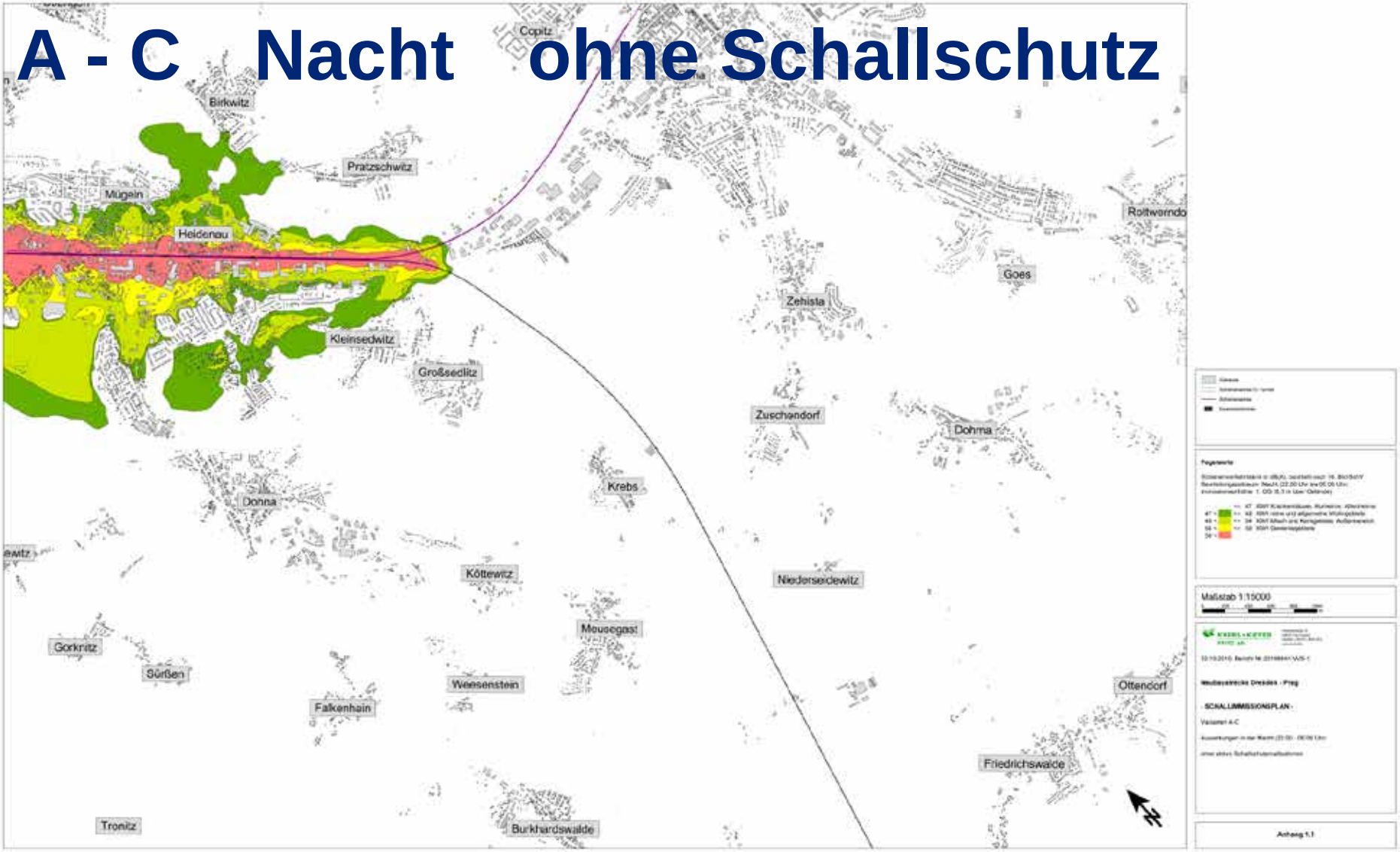
- Lärmvorsorge
- Bestandsschutz Siedlungen
- Bestandsschutz überregionale Verkehrstrassen

A - C Tag ohne Schallschutz



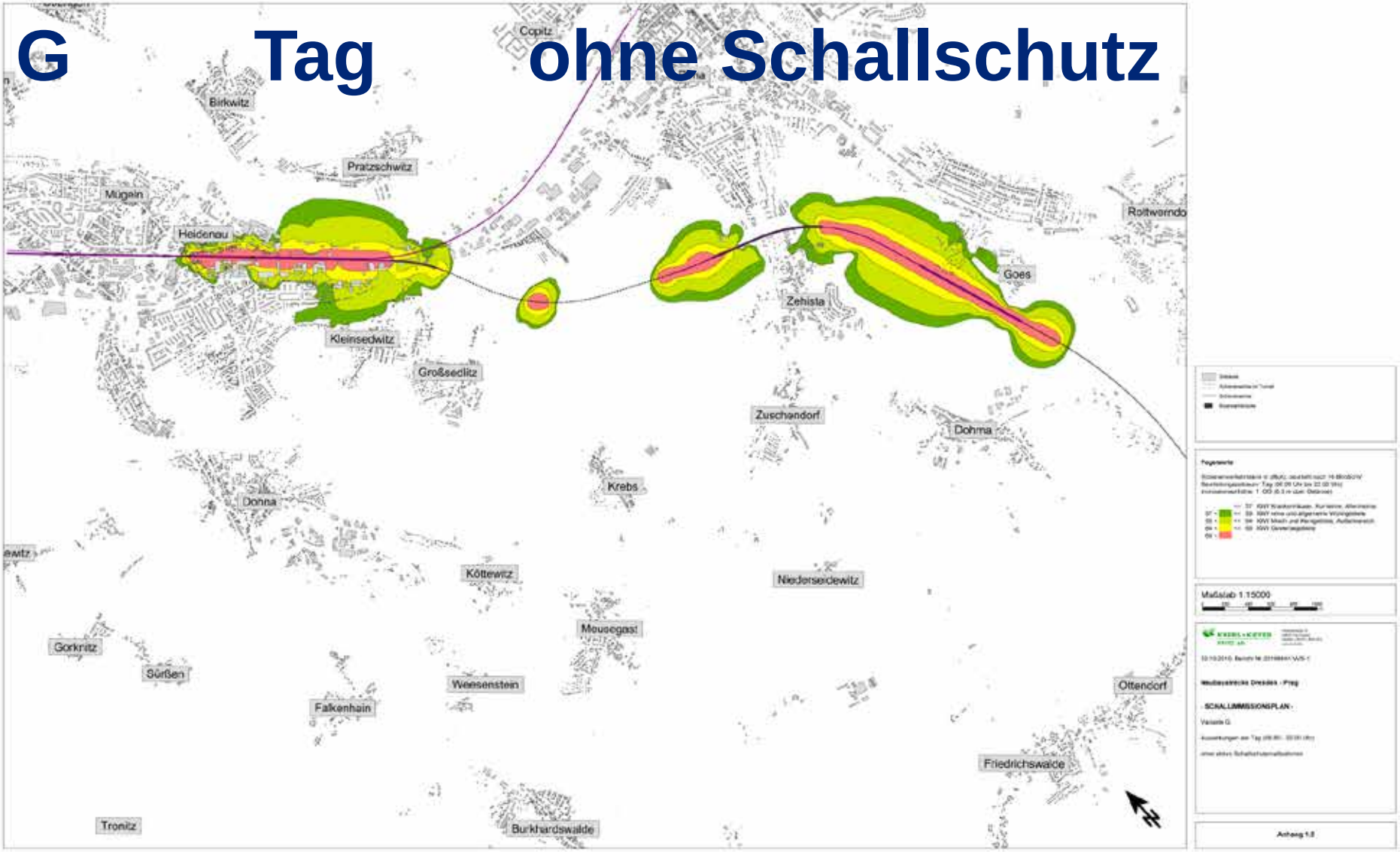
Bildquelle: DB Netze

A - C Nacht ohne Schallschutz



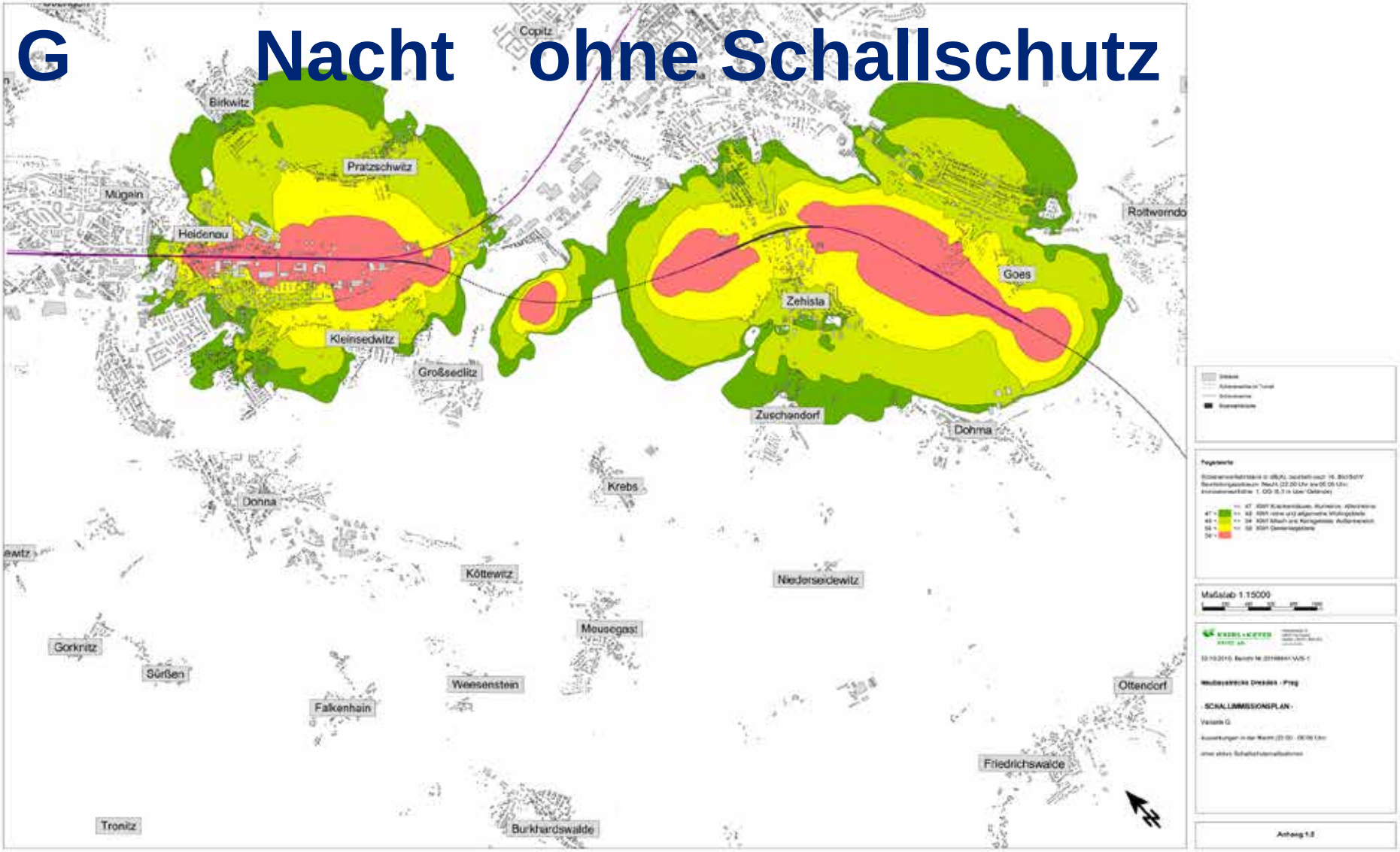
Bildquelle: DB Netze

G Tag ohne Schallschutz



Bildquelle: DB Netze

G Nacht ohne Schallschutz

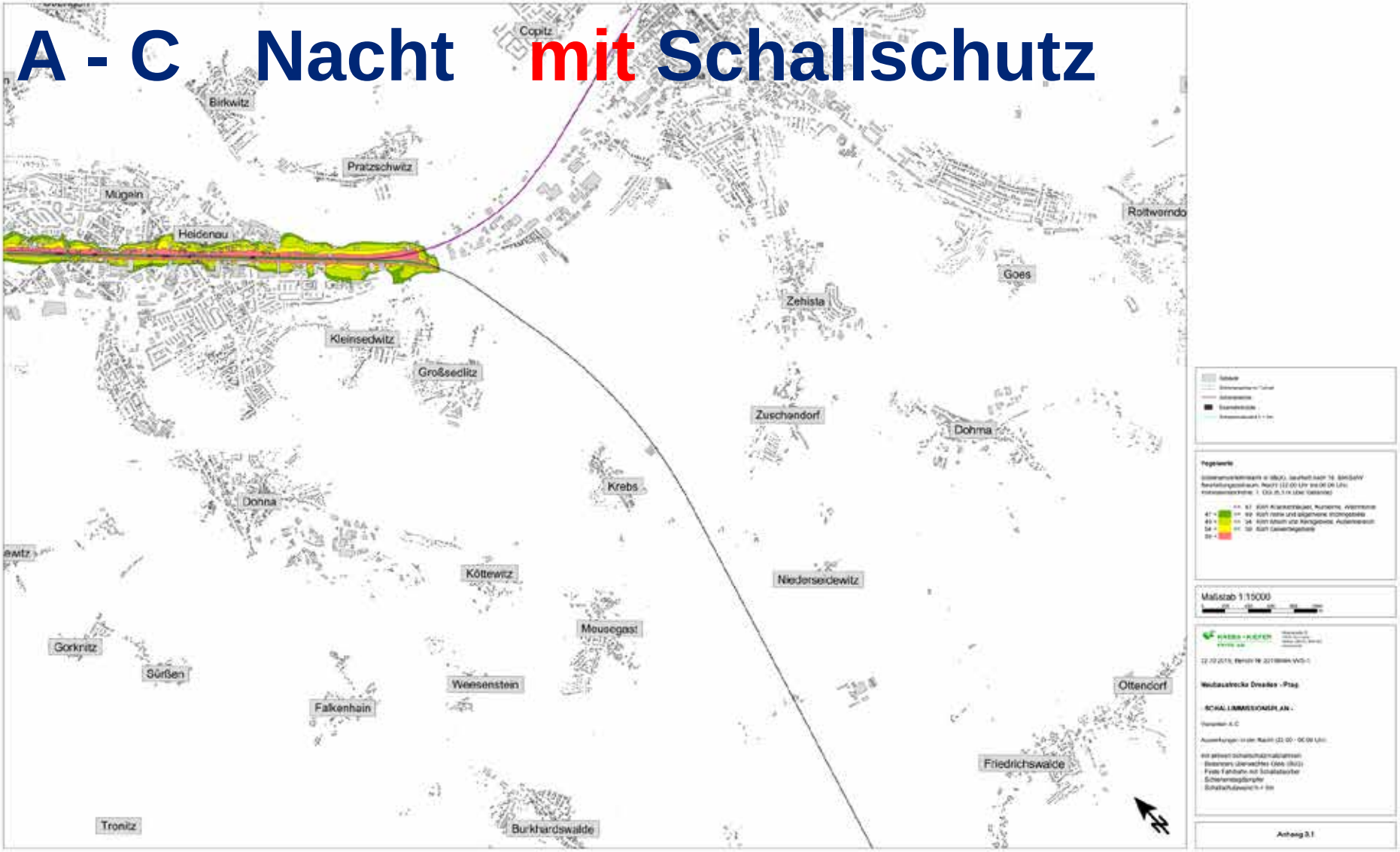


Bildquelle: DB Netze

A - C Tag mit Schallschutz

Bildquelle: DB Netze

A - C Nacht mit Schallschutz

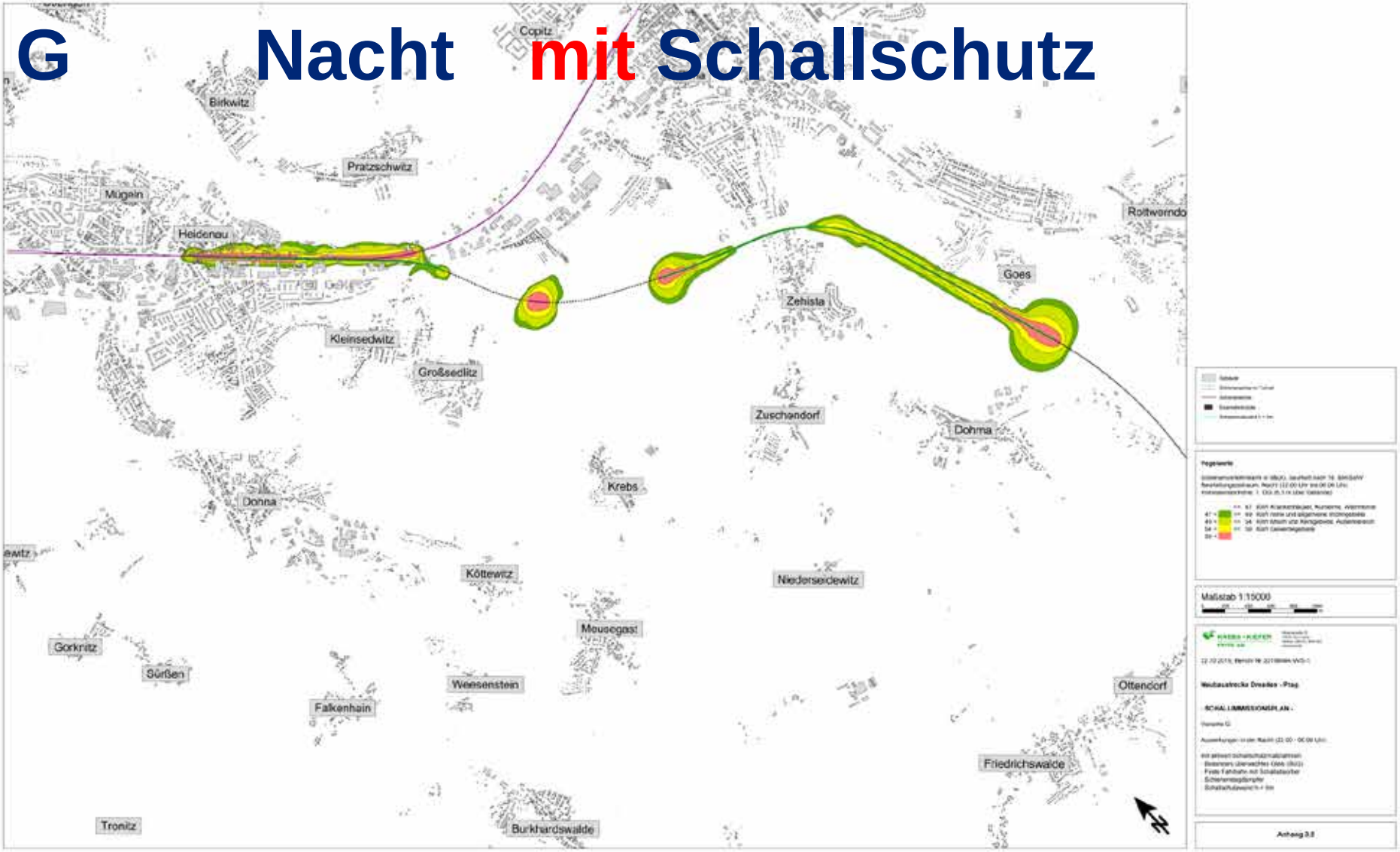


Bildquelle: DB Netze

G Tag mit Schallschutz

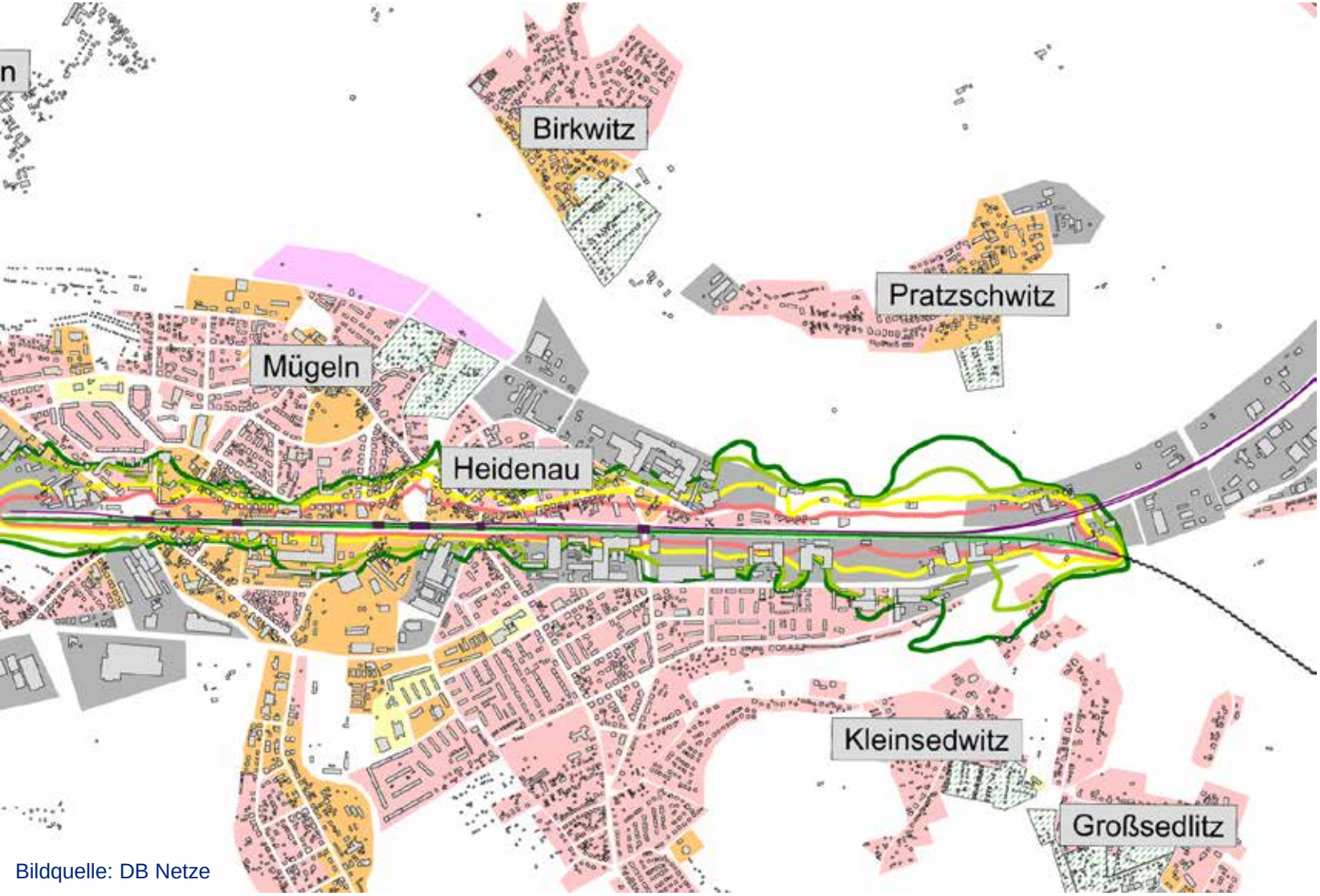
Bildquelle: DB Netze

G Nacht mit Schallschutz



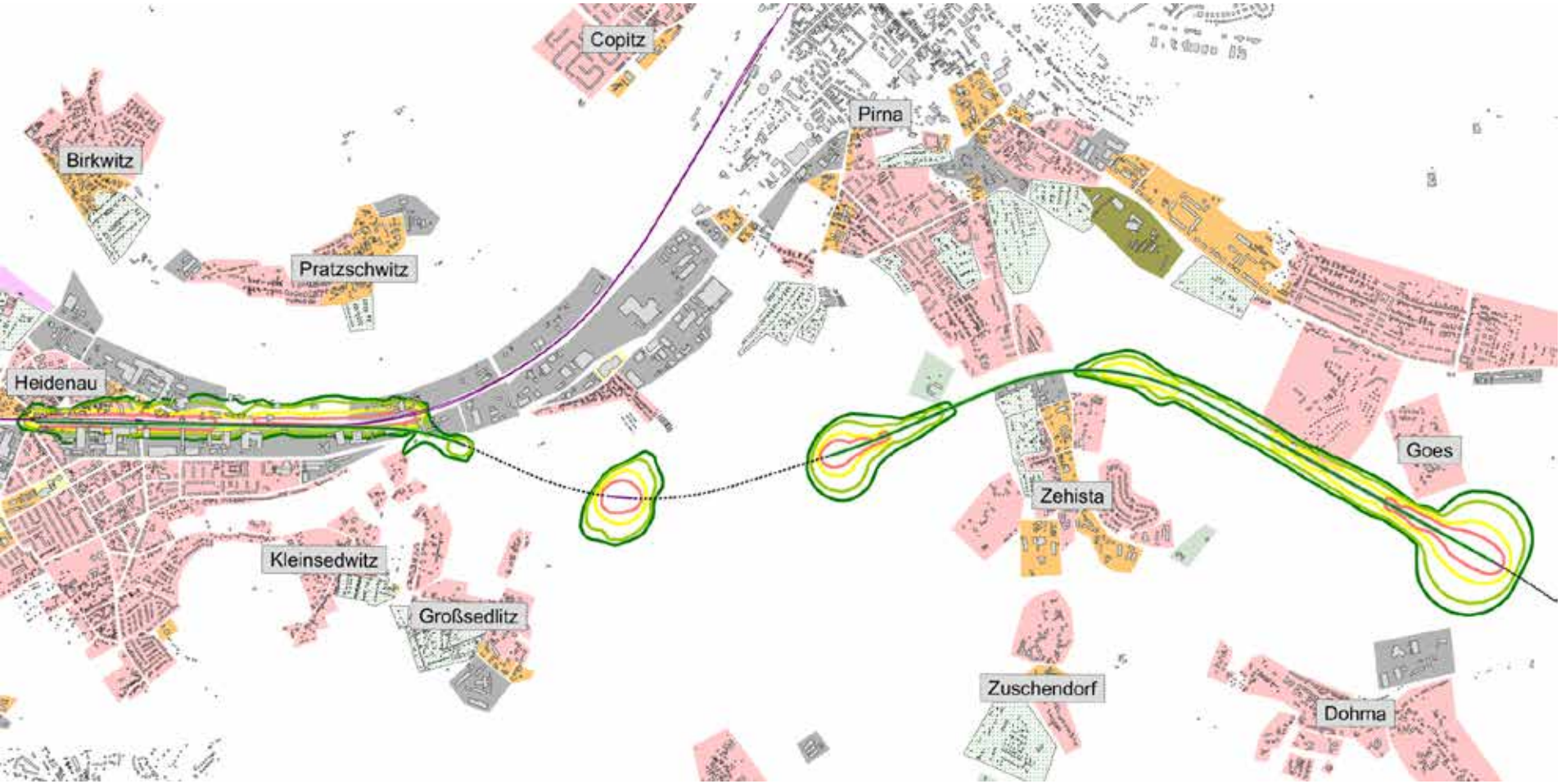
Bildquelle: DB Netze

A - C Nacht mit Schallschutz



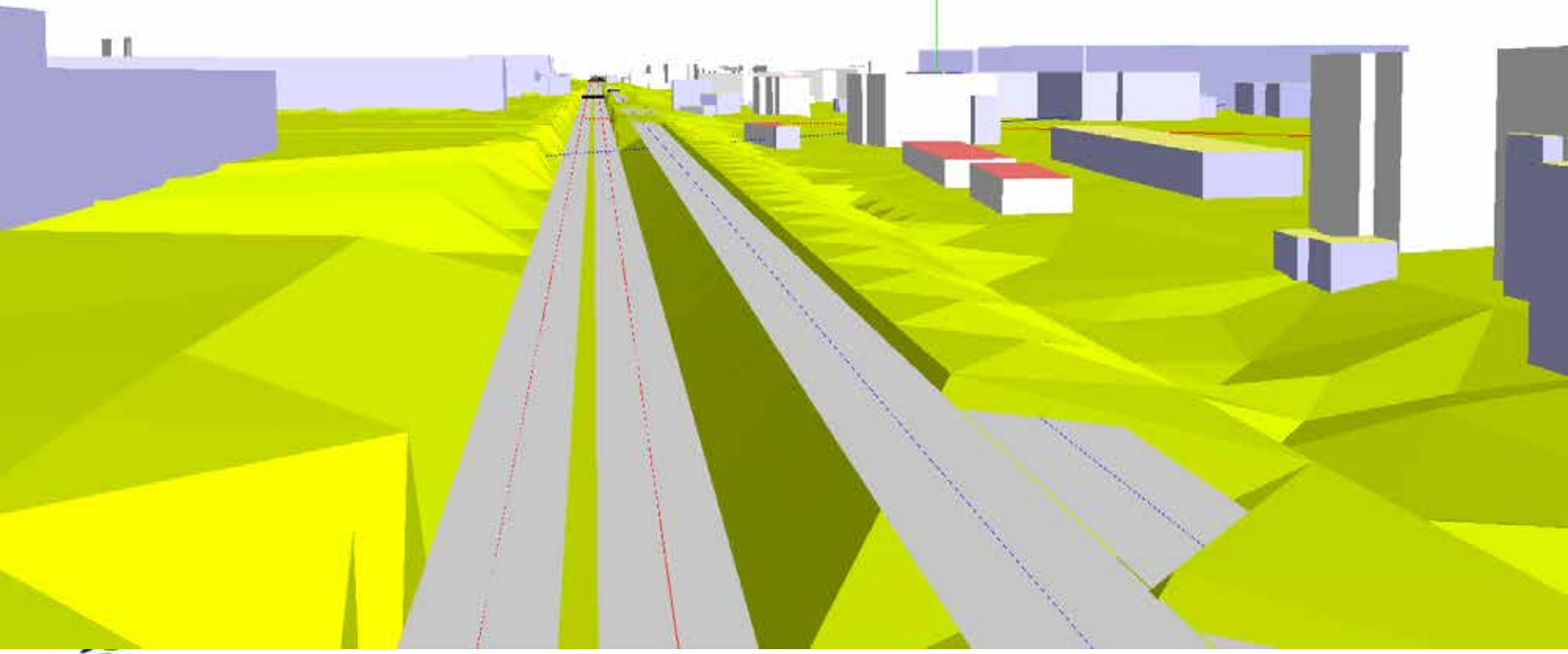
Bildquelle: DB Netze

G Nacht mit Schallschutz



Bildquelle: DB Netze

Tieflage Gleisanlagen in Heidenau bei Variante A – C (Volltunnel)

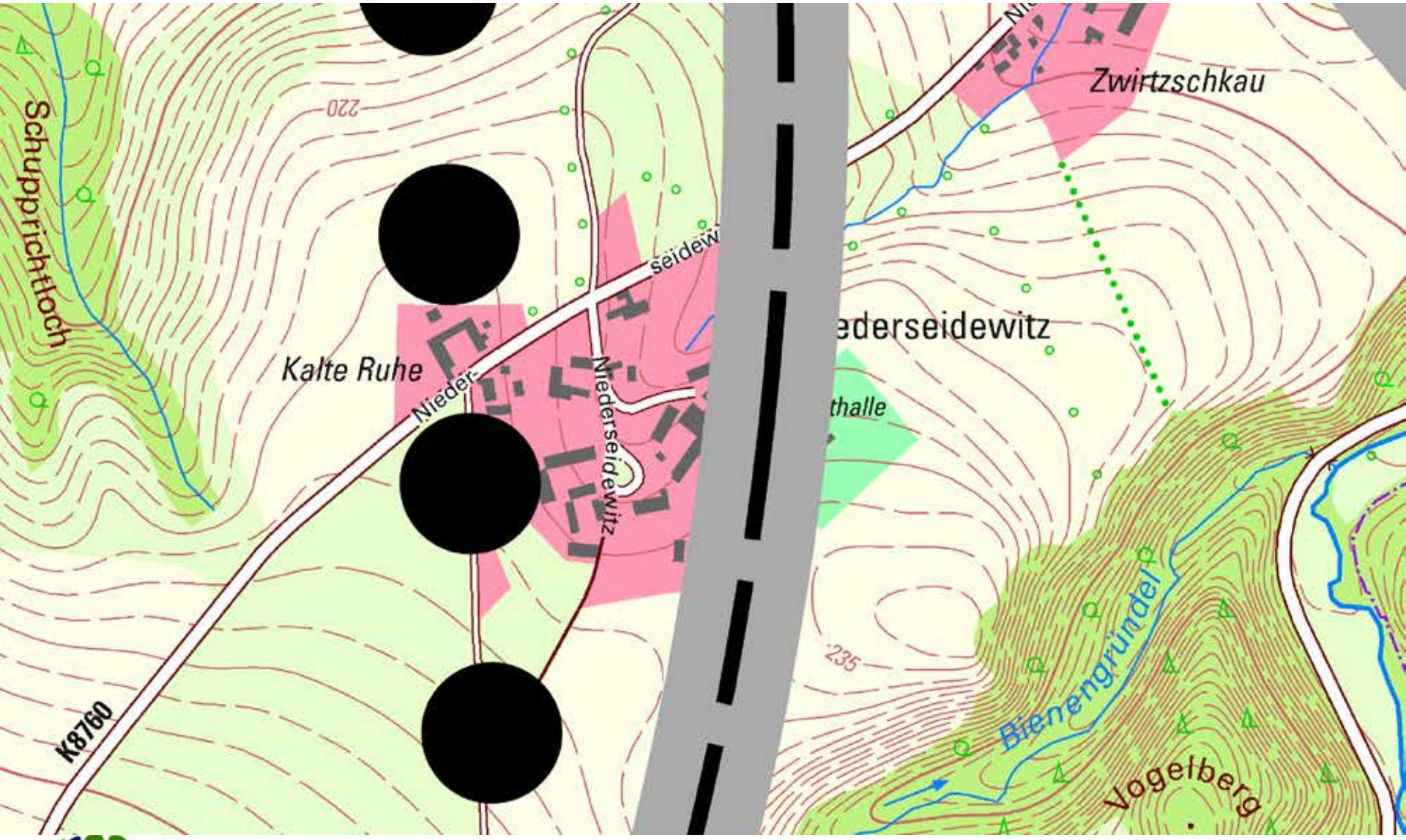


Bildquelle: KREBS+KIEFER FRITZ AG

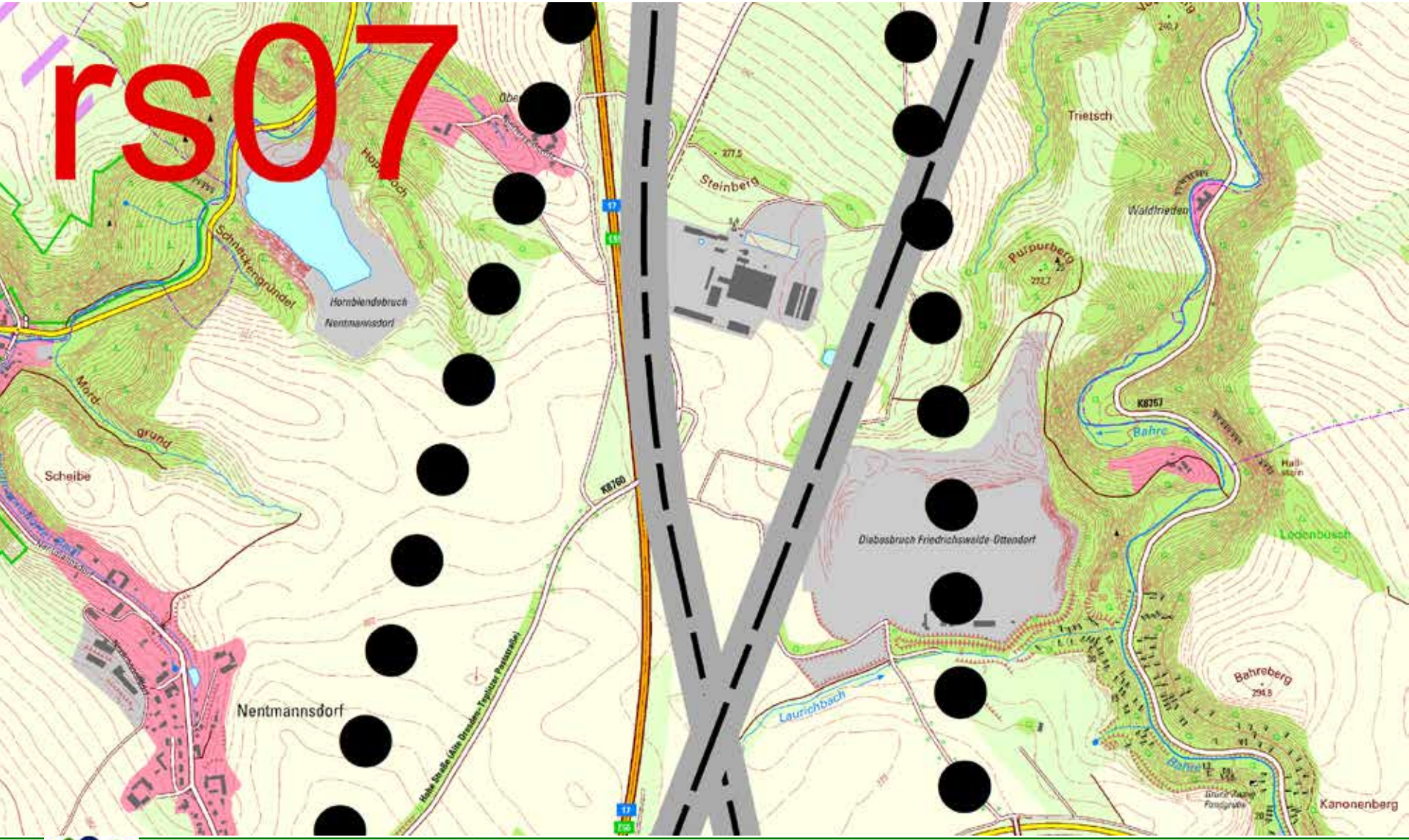
Hochlage Gleisanlagen in Heidenau bei teilweise oberirdischen Varianten, hier Variante D

Bildquelle: KREBS+KIEFER FRITZ AG

Bestandsschutz Siedlung: Variante E trifft Niederseidewitz



Bestandsschutz überregionale Verkehrstrasse: Variante E trifft A17



1. Anliegen des Vorhabens und Bedeutung für die Region

2. Technische Details und Varianten

3. **Besonders betroffene regionalplanerische Belange**

4. Fazit

Tabelle 8: Übersicht der Bewertungen zur Raumverträglichkeit nach Belangen und Varianten

Belang:	Volltunnel-Varianten			Varianten teilweise oberirdisch			
	A	B	C	D	E	F	G
Leitvorstellungen der Raumordnung / Grundsätze gemäß ROG							
Überregionale Anbindung der Region	+	+	+	+	+	+	+
Sparsame Flächeninanspruchnahme				-	-	o	o
Regional-, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung							
Regionalentwicklung	+	+	+	+	+	+	+
Siedlungsentwicklung	o	o	o	-	-	o	o
Wirtschaftsentwicklung	+	+	+	-	o	+	+
Verkehrsentwicklung							
Überregionale Verkehrsentwicklung	+	+	+	o	+	+	+
Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum	+	+	+	+	+	+	+
Verkehrsentwicklung im Elbtal	+	+	+	+	+	+	+
Freiraumschutz							
Ökologie / Arten- und Biotopschutz / Fließgew.	+	– +*	– +*	-	-	o	o
Kulturlandschaft	-	-	-	o	-	-	o
Boden und Grundwasser	o	o	o	o	o	o	o
Hochwasservorsorge	+	+	+	-	o	o	+
Siedlungsklima	+	+	+	+	-	o	o
Freiraumnutzung							
Landwirtschaft	+	+	+	-	-	-	o
Wald- und Forstwirtschaft	+	+	+	-	+	-	o
Bergbau und Rohstoffsicherung	o	+	o	-	-	+	o
Technische Infrastruktur							
Energieversorgung	+	+	+	+	+	+	+
Wasserversorgung	– +**	– +**	– +**	– +**	– +**	– +**	– +**

Legende:

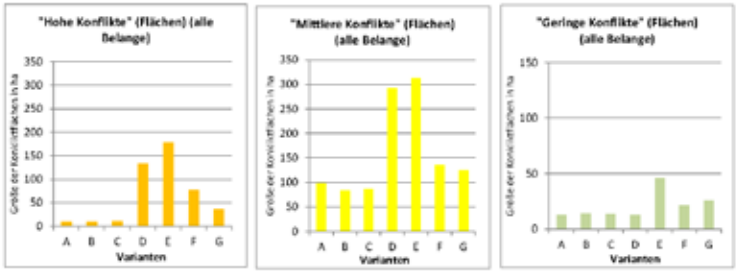
Günstig im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)	+
Mittel im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)	o
Ungünstig im Hinblick auf raumordnerische Konflikte (relativ zu anderen Varianten)	-
Erhebliche Konflikte sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht nachweisbar, aber auch nicht auszuschließen; günstige Bewertung, wenn in nachfolgenden Planungen erhebliche Konflikte ausgeschlossen werden können.	– +

** Anmerkung: zwar sind nach dem jetzigen Planungsstand im Seidewitztal keine erheblichen Konflikte der Varianten nachweisbar aber aufgrund der geringen Tiellage unter dem empfindlichen Auenbereich (Vorranggebiet) und den FFH-Gebieten auch nicht auszuschließen. Daher wir hier auf mögliche Konflikte in dem Bereich hingewiesen, die in nachfolgenden Planungen und Untersuchungen ausgeschlossen werden müssen.*

*** Anmerkung: zwar sind keine erheblichen Konflikte der Tunnelstrecken mit Grundwasserbelangen bzw. Belangen der Wasserversorgung nachweisbar aber auch nicht auszuschließen. Daher wir hier auf mögliche Konflikte hingewiesen, die in nachfolgenden Planungen und Untersuchungen ausgeschlossen werden müssen.*

Statistische Zusammenstellung der analysierten Konflikte
(lediglich zur Orientierung/keine Bewertung)

Flächen aller potenziellen Zielkonflikte (Summe der Flächen über alle Belange)



Anzahl potenzieller Einzelkonflikte (Summer der Einzelkonflikte über alle Belange)

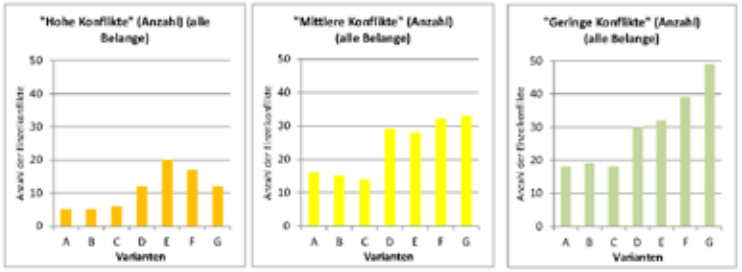


Abbildung 15: Statistische Darstellung potenzieller Konflikte (Flächen und Anzahl) der Varianten aggregiert über alle betrachteten Belange (ohne potenzielle Konflikte durch Schallimmissionen)

Bewertung

Im Vergleich aller untersuchten Varianten zeigt sich für die raumordnerische Konfliktbewertung, dass die Volltunnelvarianten A-C bei den meisten Belangen ein vergleichsweise geringes Konfliktpotenzial aufweisen. Dies erklärt sich dadurch, dass im Bereich der Tunnelführung Konflikte mit den überwiegend an der Oberfläche relevanten raumordnerischen Festlegungen und Raumnutzungen vermieden werden. Somit verbleiben auf dem Tunnelabschnitt potenzielle Konflikte mit tiefliegenden Belangen (Bergbau und Rohstoffsicherung sowie Grundwasser/Wasserversorgung). Auf dem oberirdischen Teil der Varianten A-C führt die Beeinträchtigung oder Inanspruchnahme von denkmalgeschützten Objekten (Gebäuden) im Bereich Heidenau, die für die Baumaßnahmen zur Ausfädelung und die Einschnitte vor dem tiefliegenden Basistunnel unumgänglich ist, zu einem größeren

Bildquelle: DB Netze
Bildquelle: DB Netze

- Die Varianten A bis C (Volltunnel) weisen in der Summe das geringste Konfliktpotenzial auf und werden vom RPV zur Weiterplanung empfohlen.
- Variante D steht aufgrund eines Zielkonfliktes mit der Hochwasservorsorge im Seidewitztal nicht mit dem Regionalplan 2019 in Übereinstimmung. Sie ist auch aufgrund der Überlagerung mit der Autobahn 17, des 110 m tiefen Einschnitts am Überholbahnhof, der großen Flächeninanspruchnahme von ca. 82 ha und der großen Aushubmassen nicht empfehlenswert.
- Variante E ist aufgrund des notwendigen Teilrückbaus der Ortslage Niederseidewitz, der sehr hohen Flächeninanspruchnahme von ca. 94 ha und der großen Aushubmassen raumordnerisch nicht empfehlenswert.
- Variante F ist aufgrund der durch Wahl einer anderen Variante vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Bahrebachtal“ naturschutzrechtlich nicht zulässig.
- Variante G ist von den teilweise oberirdischen Varianten die mit dem geringsten Konfliktpotenzial und der geringsten Inanspruchnahme von Flächen. Unter bestimmten Bedingungen kann sie Vorteile hinsichtlich Lärmschutz und Streckenkapazität bieten. Sie wird daher vom RPV ebenfalls zur weiteren Untersuchung empfohlen.
- Hinsichtlich Kulturlandschaftsschutz (Barockgarten Großsedlitz) und der Rohstoffsicherung (beeinträchtigte Nutzung wertvoller Lagerstätten) sowie der Lärmvorsorge wird Optimierungsbedarf gesehen.
- Um eine Beteiligung im Rahmen einer Vorplanung wird gebeten.

TOP 4

Bekanntgaben, Anfragen, Sonstiges

TOP 4

- **Bescheid des SMI zur Fristverlängerung Genehmigungs-verfahren Regionalplan**

→ 24.06.2019 Antrag auf Genehmigung
→ 18.12.2019 Bescheid zur Fristverlängerung für die Genehmigung (endet nunmehr am 24.06.2020)
Begründung: Koalitionsverhandlungen und bevorstehende Regierungsbildung

→ Prüfung der Auswirkungen auf den RPV
→ Anfang Januar 2020 Verständigung zw. VGS und Verbandsvorsitzendem zum weiteren Umgang damit

Ergebnis:
Annahme des Bescheids ohne Einlegen von Rechtsmitteln hat keine negativen Folgen für RPV bis zum Abschluss des Verfahrens

TOP 4

- **Finanzlage im RPV - Überprüfung der Aufgabenerfüllung der RPV im Hinblick auf ihre Organisation und Finanzierung**

  → 10.01.2020 Schreiben des Verbandsvorsitzenden an SMR mit der Bitte um Darstellung des Sachstandes

  → 14.01.2020 Schreiben des SMR an Verbandsvorsitzenden
  - ü Mitteilung, das die Überprüfung abgeschlossen sei
  - ü dass beabsichtigt ist, den Sächs. Landtag über das Ergebnis zu unterrichten
  - ü dass dem RPV die Möglichkeit gegeben wird, aus seiner Sicht Stellung zu nehmen

    aber: Prüfergebnis wurde nicht zur Kenntnis gegeben

  → **14.02.2020 erneutes Schreiben des Verbandsvorsitzenden** an SMR mit
  - ü Aufforderung, das Prüfergebnis des RPV zur Kenntnis zu geben
  - ü Darstellung der Finanzsituation des RPV und der prekären Lage ab voraussichtlich 2023 vor dem Hintergrund der Aufgabenerfüllung und der diesbezüglich absehbaren Entwicklungen

TOP 4

- **Stand der Vorbereitung der Sächsischen Regionalplaner-tagung am 1./2. Oktober 2020 in Meißen**

Veranstalter: RPV in Sachsen, SMR, ARL

17. Januar 2020 Treffen der Veranstalter zur inhaltlichen Ausgestaltung

Thema: Gleichwertige Lebensverhältnisse in Sachsen mit den Schwerpunkten

- Befunde und Erwartungen an die räumliche Planung
- Das Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse im Spannungsfeld zwischen
  - wachsenden Ballungszentren und schrumpfenden ländlichen Regionen
  - Entwicklungsanspruch und Restriktion

zum Ablauf ist geplant: Beginn 1.10.,13.00 Uhr, Ende 2.10., gegen 14.00 Uhr

- Angebot einer Exkursion im Vorfeld der eigentlichen Tagung in die Lommatzscher Pflege (derzeit noch in Prüfung)
- Durchführung einer Abendveranstaltung zum Networking in der Albrechtsburg mit verschiedenen Führungen zu Beginn

VGS strebt aus Anlass der Tagung eine Veröffentlichung als Kartensammlung zum Thema für die Region OEOE **an**

TOP 4

- **Informationsveranstaltung für (neue) Mitglieder in der Verbandsversammlung**

  erste Veranstaltung am 20.01.2020 mit 8 Teilnehmern

  zweite Veranstaltung Ende März/Anfang April geplant aufgrund weiterer Interessenten (derzeit Terminabstimmung mit den potenziellen Teilnehmern)

Kartenhinweis:

Copyright: RPVOEOE, dl-de/by-2-0
GeoSN, dl-de/by-2-0