

BUND LV Sachsen e.V., Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz

Landesdirektion Sachsen
Herrn Matthias Zimmer

09105 Chemnitz

Landesverband Sachsen e.V.
Straße der Nationen 122
09111 Chemnitz
Fon 0371 / 301 477
Fax 0371 / 301 478

info@bund-sachsen.de
www.bund-sachsen.de

Bearbeiter: David Greve

Geschäftszeichen: DD34-2417/751/4
Ihr Schreiben vom 17. Dezember 2019

Chemnitz, 6. März 2020

**Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren für das Vorhaben Eisenbahn-
Neubaustrecke (NBS) Dresden – Prag, Abschnitt Sachsen, Dresden – Staatsgrenze
(Ústí nad Labem)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen e.V., nimmt
zum o. g. Vorhaben wie folgt Stellung.

Vorbemerkung:

Grundsätzlich begrüßt der BUND Sachsen den Ausbau des im Vergleich zum Kraftfahrzeugverkehr umweltfreundlicheren Verkehrsmittels Eisenbahn.

Gerade auf dem geplanten Streckenabschnitt könnten die Planungen zu zwei wesentlichen Verbesserungen beitragen:

1. würde der leistungsfähigere Ausbau der Strecke (will heißen: kürzere Fahrzeiten, höhere Zugtaktungen) eine willkommene Alternative zur Autobahn A17 zwischen Dresden und der Tschechischen Republik darstellen. Sowohl der Lastverkehr wie auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) könnte reduziert werden. Das bedeutet nicht nur mehr Klimaschutz (soweit die Züge mit Strom aus erneuerbaren Energien angetrieben werden) sondern auch eine Entlastung der an die Autobahn angrenzende Natur und Umwelt von Lärm und Schadstoffen wie NOx oder Mikroplastik und eine Einsparung von Ressourcen.

2. würde das Elbetal erheblich vom Lärm entlastet, der insbesondere von den Güterzügen ausgeht.

Hierzu ist es aber erforderlich, dass nach dem Bau des Eisenbahn-Osterzgebirgstunnels tatsächlich der gesamte Güter- und Personenfernverkehr, soweit Ziel- und Quellbereich nicht im umfahrenen Bereich des Elbetals liegen (z. B. in Bad Schandau), durch den Tunnel geführt werden. Hierzu muss eine entsprechende Leistungsfähigkeit des Tunnels

und der Anschlussstellen in Deutschland und der Tschechischen Republik hergestellt werden und die Trassenentgelte entsprechend gestaltet werden.

Sollte dies nicht gelingen und ein nennenswerter Teil insbesondere des Güterverkehrs weiter durch das Elbtal geleitet werden, lehnen wir das Projekt grundsätzlich ab.

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass mit dem Bau des Tunnels auch erhebliche Belastungen für Natur und Umwelt zu erwarten sind, mithin also eine Doppelbelastung auftritt.

Unabhängig hiervon sollte eine zentrale Strategie der Bundesregierung und des Freistaats sein, in Zukunft in weitaus höherem Maße als bisher eine Verkehrsvermeidung anzustreben. Insofern ist die Annahme in Teil A, S. 5ff, dass der Güterverkehr in den kommenden Jahrzehnten deutlich zunehmen wird, unter den aktuell bekannten Parametern zwar ggf. richtig. Nicht akzeptabel ist allerdings, dass dies einfach hingenommen wird und nur unter dem Verweis, dass das Eisenbahnnetz zu viele Engpässe aufweise, eine geringere Zunahme des Bahngüterverkehrs prognostiziert wird. Ziel muss unter Klimaschutz- und diversen anderen ökologischen Gesichtspunkten sein, dass umgekehrt nur noch der Bahngüterverkehr wächst und hierfür entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden, der Straßengüterverkehr dagegen zusehends schrumpft und das weitere Anwachsen des Güterverkehrs generell hinterfragt wird.

Weiter ist zu bedenken, dass eine verstärkte Frequentierung der Strecke infolge des Neubaus zu einer Steigerung der Immissionen auf den vor- und nachgelagerten Abschnitten kommt. Hier sind entsprechende Maßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt zu treffen.

Abwägung der Varianten

Unter der Prämisse, dass der Neubau der Strecke unter den o. g. Gesichtspunkten, sinnvoll ist (also eine erhebliche Verringerung des MIV auf der A17 eintritt mit deutlichen Verlagerungseffekten und die prognostizierte mögliche Maximalauslastung von 75 Güterzügen je Tag und Richtung (Teil A, S. 52) ausreicht, um das Elbtal nahezu vollständig vom Güterzugverkehr zu entlasten und künftige Wachstumsentwicklungen beim Schienengüterverkehr aufzunehmen), präferiert der BUND Sachsen eine vollständige Tunnellösung wie in den Varianten A, B und C. Hierbei ist laut Teil D, S. 80 ff. von den geringsten Auswirkungen auf Natur und Umwelt auszugehen.

Diese werden insbesondere im Seidewitztal minimiert. Jedoch muss für die Varianten B und C nachgewiesen werden, dass keine Beeinträchtigung der Auen im Seidewitztal durch die niedrige Tunnelführung zu befürchten ist.

Die Variante D, E und F ist abzulehnen, da durch die oberflächennahe Bauweise (u. a. tiefe Einschnitte) eine erhebliche Auswirkung auf Natur und Umwelt erfolgen würde. Die geplanten Brückenbauwerke verschandeln nicht nur den Landschaftseindruck insbesondere des Seidewitztals weiter sondern führen absehbar (siehe Lärmkartierungen) zu einer stärkeren Verlärmung der angrenzenden Gebiete. Auch und gerade die Nähe zur Auto-

bahn A17 in der Variante D ist hierbei nicht positiv zu werten, wird doch eine ohnehin schon stark beeinträchtigte Region weiter in Mitleidenschaft gezogen.

Bei allen diesen Varianten ist zu prüfen, in welcher Form die Auswirkung auf den Barockgarten Großsedlitz vermindert, wenn nicht gar vermieden werden kann.

Ähnlich wie bei den Varianten D, E und F verhält es sich mit der Variante G, deren Linieneinführung sich teilweise an die ohnehin umstrittene Südumfahrung Pirnas anschmiegt und so den Raum Pirna weiter belastet, obschon eines der Kernziele des Projekts ja ist, das Elbtal zu entlasten.

Generell ist bei allen Varianten die Frage des Aushubs und dessen Abtransports zu beachten. Offenbar soll der Aushub dazu dienen, Tagebaue in der naheliegenden Umgebung zu verfüllen. Hierbei ist darauf zu achten, dass nicht etwa durch die Wahl der Komplett-Tunnellösung zwar die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden, in den zu verfüllenden Tagebauen aber ggf. neu entstandene Biotope zerstört werden. Insbesondere ist hier darauf zu achten, dass keine geschützten Arten beeinträchtigt werden und entsprechende Voruntersuchungen durchgeführt werden und dann ggf. auf andere Deponieplätze ausgewichen wird. Gleiches gilt für die in Teil A, S. 60 vorgebrachte Idee, eine „Landschaftsmodellierung“ am Kohl- und Galgenberg vorzunehmen. Die hier geäußerte Absicht muss planerisch dargestellt und der Sinn einer solchen Maßnahme erläutert werden. Auch hier ist die Auswirkung auf Flora und Fauna aber auch auf Oberflächengewässer und das Abflussgeschehen von Niederschlägen zu untersuchen.

Die Abfuhr des Abraums – offenbar durch Lkw vorgesehen, hat auf bestehenden Straßen zu erfolgen, nach Möglichkeit ohne nennenswerten Neubau von „Baustraßen“. Auch die Auswirkung auf Natur und Umwelt durch Lärm- und Staubimmissionen ist zu untersuchen und durch geeignete, vorher der Öffentlichkeit vorgelegte Maßnahmen zu minimieren.

Gegenstand dieser Untersuchung ist ja die deutsche Seite des geplanten Tunnelprojekts. Wir erwarten, dass eine entsprechende Form der Öffentlichkeitsbeteiligung auch in Tschechien stattfindet, um auch dort eine geringstmögliche Auswirkung auf Natur und Umwelt durch das geplante Projekt zu gewährleisten.

Bitte halten Sie uns über den weiteren Verlauf des Verfahrens auf dem Laufenden.

Mit verBUNDenen Grüßen

Dr. David Greve
Landesgeschäftsführer