

Landeshauptstadt Dresden  
Die Oberbürgermeisterin

GZ: (OB) 6 61.6.1  
EU4SEA-rail

Datum: 18. MRZ. 2013

CDU-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Frau Stadträtin  
Dr. Gudrun Böhm

### Europäischer Vier-Meeres-Schienenkorridor mAF0348/13

Sehr geehrte Frau Dr. Böhm,

Ihre oben genannte mündliche Anfrage aus der Stadtratssitzung vom 28. Februar 2013 beantworte ich Ihnen wie folgt:

„Auf Initiative der Anrainerstaaten entstand im Jahr 2008 das europäische Projekt „EU4SEA-rail“, auch bekannt als der Europäische Vier-Meeres-Schienenkorridor. Die Vision ist, dass der Europäische Vier-Meeres-Schienenkorridor die Nordsee, die Ostsee, das Mittelmeer und das Schwarze Meer über das Eisenbahnnetz verbinden soll. Einerseits ist der zunehmenden interdependenten Verflechtung der europäischen Länder gerecht zu werden; andererseits soll ein wettbewerbsfähiger Schienenverkehr für Personen- und Gütertransport den umwelt- und verkehrspolitischen Herausforderungen unserer Zeit Rechnung tragen.

Offizielle Verlautbarungen<sup>1</sup> verkünden: „Besonders der Streckenabschnitt Dresden-Prag entwickelt sich [...] durch eine Bündelung wesentlicher Transportströme zu einem Engpass für den Hinterlandverkehr der Nord- und Ostseehäfen in dieser Region. [...]

Die Tschechische Republik und der Freistaat Sachsen haben sich darauf verständigt, mit der EU4SEA-rail-Initiative weitere Maßnahmen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie die Umsetzung geplanter Maßnahmen im Abschnitt Berlin-Dresden-Prag zu forcieren.

[...]

Der Freistaat Sachsen engagiert sich gemeinsam mit der Tschechischen Republik für den Neubau einer hochgeschwindigkeitstauglichen Strecke zwischen Dresden und Prag außerhalb des Elbtals.

1. Wie weit wird diese geplante europäische Eisenbahntrasse, der Vier-Meeres-Schienenkorridor, im regionalen Flächennutzungsplan und im Landesverkehrsplan berücksichtigt?“

Bei dem sogenannten EU4SEA-rail-Projekt handelt es sich um einen Teilabschnitt im künftigen transeuropäischen Eisenbahn-Kernnetz. Der Vier-Meeres-Schienenkorridor beschreibt

<sup>1</sup> Vgl. <http://www.eu4sea.eu/de/node/26> bzw. <http://www.eu4sea.eu/de/node/40>.

die Achse Skandinavien/Nordsee/Ostsee – Berlin— Dresden/Nürnberg – Prag – Budapest/Wien – Mittelmeer/Schwarzes Meer. Er verbindet wichtige europäische Seehäfen (Hamburg/Bremerhafen/Rostock/Sassnitz/Trieste/Rijeka/Constanta/Athen) mit den zentraleuropäischen Wachstumsregionen. Der Korridor erschließt Städte und Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte und signifikanten Wirtschaftspotenzialen.

Die gegenwärtige Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V-Netze) berücksichtigt den Europäischen Vier-Meeres-Schienenkorridor als sogenannten Korridor Nr. 4 (Hamburg-Lefkosia-Corridor). Dresden ist dabei einer der Haupteisenbahnknoten im europäischen Eisenbahn-Kernnetz.

Im Stadtgebiet von Dresden sind für diesen Bahnkorridor keine neuen Trassierungen erforderlich. Der zur Rede stehende Trassenkorridor umfasst die vorhandenen Bestandsstrecken. Diese sind bereits ausgebaut (Streckenabschnitt Bf Dresden-Neustadt – Bf Dresden-Hauptbahnhof – Bf Pirna) oder befinden sich gerade im Ausbau (Streckenabschnitt Bf Dresden-Neustadt – Bf Coswig).

Zu den im Einleitungstext angesprochenen Teilstrecken Berlin – Dresden und Dresden – Prag lassen sich folgende Aussagen treffen:

Der Um- und Ausbau der Strecke Berlin – Dresden ist bereits im Gange und wird in den nächsten Jahren abschnittsweise weiter forciert. Problematisch ist insbesondere der planungsrechtlich schwierige Berliner Abschnitt zwischen dem Bf Berlin-Südkreuz und dem Berliner Außenring (die sogenannte „Dresdner Bahn“). Für den Abschnitt Dresden – Prag ist ein abschnittsweiser Neubau einer Schnellfahrstrecke konzeptionell vorbereitet.

Ein regionaler Flächennutzungsplan existiert nicht. Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden berücksichtigt die Bestandsstrecken der Eisenbahn vollumfänglich.

Im Landesentwicklungsplan sind entsprechende Zielstellungen (abschnittsweiser Aus- bzw. Neubau des Transeuropäischen Verkehrskorridors Berlin – Dresden – Prag – ... – Südosteuropa/Neubaustrecke Dresden – Prag) unter der Ziffer Z 3.2.5 enthalten.

Der Landesverkehrsplan umfasst neben den Bestandsstrecken ebenfalls den Korridor für eine Neubaustrecke in Richtung Tschechien. Dieser Neubau-Trassenkorridor berührt jedoch nach gegenwärtigem Planungsstand nicht das Stadtgebiet von Dresden (siehe auch Antwort zur Frage 2).

Die mittel-/langfristige Realisierung des Europäischen Vier-Meeres-Korridors wird die Position Dresdens als Wirtschaftsstandort deutlich stärken und ist Grundvoraussetzung für eine spürbare Verbesserung im Schienenpersonenfernverkehr. Alle darauf gerichteten Aktivitäten des Freistaates Sachsen – beispielsweise die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan – sollten vollumfänglich unterstützt werden. Ein entsprechendes Positionspapier wurde am 11. Februar 2011 von der Landeshauptstadt Dresden mitgezeichnet.

**2. „Inwiefern werden das Verkehrskonzept und das Lärmschutzkonzept der Landeshauptstadt Dresden betroffen sein? Welche Maßnahmen kann die Landeshauptstadt Dresden bereits jetzt ergreifen, um möglichen negativen Auswirkungen vorzubeugen?“**

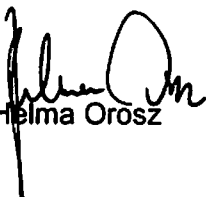
Wie in Antwort zu Frage 1 ausgeführt, ergeben sich aus dem angefragten Projekt nach derzeitigem Kenntnisstand keine infrastrukturellen Auswirkungen im Gebiet der Landeshauptstadt Dresden. Der eigentliche Neubauabschnitt – die gemeinsam mit der Tschechischen Republik angedachte (und dringend notwendige) Neubaustrecke zwischen Sachsen und Tschechien – wird nach der mir bisher vorliegenden Konzeption des Freistaates Sachsen erst in Höhe Heidenau aus der Bestandsstrecke ausbinden. Insofern sind in dem derzeit in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2025plus) der Landeshauptstadt Dresden keine explizit auf diesen Neubaukorridor bezogenen Aussagen notwendig.

Der Ausbau der Eisenbahn-Fernbahnstrecken in Richtung Berlin und Prag wird natürlich im VEP 2025plus als Maßnahme Dritter (Bund, Land, Schienennetzbetreiber) benannt.

Ein Lärmschutzkonzept der Landeshauptstadt Dresden gibt es nicht. Fachliche Grundlage für die Landeshauptstadt Dresden ist der Masterplan Lärminderung als Lärmaktionsplan. Der Masterplan Lärminderung basiert auf den Ergebnissen der Lärmkartierung nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie für den Ballungsraum Dresden. Er äußert sich jedoch in seinem Teil „Eisenbahnlärm“ zum Ist-Zustand, da ihm die Ergebnisse der Kartierung des Eisenbahn-Bundesamtes für das Jahr 2007 zugrunde liegen.

Im Rahmen der bereits vollzogenen Streckenausbaumaßnahmen wurden innerhalb des Stadtgebietes bereits vielfältige aktive und passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Zu den aktiven Maßnahmen zählen die Lärmschutzwände in der Dresdner Neustadt (Bereich Bischofsplatz) und in Dresden-Strehlen. Eine dritte Lärmschutzwand wird gegenwärtig in Dresden-Niedersedlitz errichtet.

Mit freundlichen Grüßen

  
Helma Orosz