

**Bundestags-Drucksache 21/4400 (Ergebnis Vorplanung Neubaustrecke Dresden-Grenze Tschechien – Erzgebirgstunnel. Deutscher Bundestag, Unterrichtung durch die Bundesregierung). Durchsicht Rolf Böhm Bad Schandau, 17.04.2026**

---

## **Allgemeines**

Nach der Schüssler-Altkostenschätzung aus dem Jahr 2012 werden nun erstmals wieder Gesamtkosten prognostiziert, die von ursprünglich 2.000 Mio € auf 5.617 Mio € gestiegen sind.

Kosten nominal	<b>5.617 Mio €</b>
Kosten Forderungen der Region	314 Mio €
Kosten mit allen Forderungen	5.931 Mio €

3,6 Milliarden Kostensteigerung erscheinen viel. Hier aber bitte auch bedenken, dass 1,2 Milliarden, also 1/3, schon reine Inflation sind. Weitere erhebliche Mehrkosten dürften dem Volltunnel anzulasten sein, der von ursprünglich (2012) 20,25 km Länge, über zwischenzeitlich (2015) 26,53 km, nun mit 30,30 km Länge geplant ist.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird auf 1,03 geschätzt, d. h. wenn von den 314 Mio € „Forderungen der Region“ nur 168 Mio € berücksichtigt werden, wird das Vorhaben unwirtschaftlich, woraufhin ein Scheitern des Gesamtprojektes als möglich angedeutet wird. Was möglicherweise nicht ganz ernst gemeint, sondern nur als Argument gegen die Sonderwünsche zu verstehen ist.

**Zusammenfassung:** Das Kosten-Nutzen-Verhältnis 1:1,03 bewegt sich sicher im Rahmen des Kostenrauschens, bringt aber zum Ausdruck, dass die doch insgesamt recht teure Volltunnelvariante ihren Preis hat, der für über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Sonderwünsche wenig Spielraum übriglässt. Der Bund hat da teilweise recht energisch den Rotstift angesetzt – im Sinne eines wirtschaftlichen Steuermiteleinsatzes sicher überwiegend zu recht.

Wertvoll ist, dass bei der Strecke, die im Personenverkehr mit 200 km/h geplant wird, eine optionale künftige Erhöhung auf 230 km/h (noch besser: 250 km/h) berücksichtigt wird.

Politisch ungünstig ist, dass es mit Steffen Janich (AfD) – anders als zu Klaus Brähmigs Zeiten – keine regierungsseitige Interessenvertretung vor Ort durch einen Bundestags-Direktkandidaten mehr gibt.

## Welche Forderungen der Region wurden berücksichtigt?

- Ausführung als Volltunnelvariante. Sicherlich ganz wichtig.
- Kompensation Flächenverluste, überwiegend Stadt Heidenau, partiell auch Stadt Dresden
- Schall- und Erschütterungsschutz, soweit gesetzlich gefordert, gestalterische Zusatzmaßnahmen (wohl Begrünung), soweit nach gesetzlichen Gestaltungsrichtlinien umsetzbar. Lärmschutzwände (s. u.) zumindest 2–3 m höher (d. h. von ca. 2,50 m auf ca. 5 m) als rein gesetzlich gefordert.
- Mehrkosten Umwelt entsprechend gesetzlichen Vorgaben, Mehrkosten nicht beziffert (Wasser und Umwelt).

## Und welche Forderungen der Region wurden nicht berücksichtigt?

Wer ganz nach hinten blättert, findet auf S. 246 eine dazu motivierende Ausführung des Eisenbahnbundesamtes, der der Bundestag offenbar überwiegend folgt: „Unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte wird von der Umsetzung der zusätzlichen regionalen Forderungen abgeraten. Eine Realisierung dieser Forderungen würde zu Mehrkosten führen und das Nutzen-Kosten-Verhältnis verringern.“

Im Einzelnen:

- **Brandschutz.** U. a. 4 Tunnel-Spezialeinsatzfahrzeuge (je 0,8 Mio €) und Baukosten (2,0 Mio €), Mehrkosten Brandschutz insgesamt 18 Mio €. Verweis auf Freistaat und Kommunen. Diese Ablehnung ist fragwürdig. Was sollen denn unsere freiwilligen Feuerwehren (und auch die kleine Berufsfeuerwehr von Pirna ist übrigens eine freiwillige Leistung der Stadt) noch alles leisten?
- Forderung Dorfgemeinschaftshaus Gemeinde **Bahretal**, sowie Schaffung schnelles Internet. Sicher als recht projektferne Sonderforderungen einzuschätzen, die zumal haushalterisch anders beheimatet sind.
- Forderungen Mobilität (>168 Mio €), überwiegend **Heidenau**: 2 Kreuzungsmöglichkeiten in Heidenau in der Bauphase; Ausbau bestehender Querungsmöglichkeiten; P+R Fahrradabstellanlagen; P+R Car Sharing; Mobi-Shuttle. Mit Verweis auf Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem gemäß Mehrkosten von Heidenau zu tragen sind, vom Bund abgelehnt. Das ist fragwürdig. — Heidenau hat die frühe Tunnelplanung allerdings auch, anders, als z. B. Dohma/Bahretal, zunächst abwartend auf sich zukommen lassen und ist nun durch die in Heidenau auszuführende Überleitstelle – eine Hauptlast des Volltunnels – über Gebühr betroffen. Die Beeinträchtigung von Heidenau ist eben der Nachteil des Volltunnels, ältere Planungen sahen eine Überleitstelle südlich von Pirna vor. Manche werden erstaunt sein, wie stark sich das Stadtbild von Heidenau durch die Eisenbahn-Neubaustrecke verändern wird. Die Hauptlast der Tunnelneubaufolgen in Heidenau mit Verweis auf die Einhaltung von Gesetzen Heidenau aufzubürden, erscheint dennoch insgesamt unangemessen.

- **Öffentlichkeitsarbeit:** größere Informationszentren in Pirna, Liebstadt u. a. Die kleine Informationsstelle an der Pechhütte ist schon jetzt eher abgelegen und wenig frequentiert. Es ist fraglich, ob es da ein Bedürfnis gibt. Wanderinfrastruktur Bad Gottleuba-Berggießhübel wird zwar auch als auch projektfern apostophiert. Ausgleichsmaßnahmen nach Bundesnaturschutzgesetz mit Akteuren vor Ort abzustimmen und für den Wanderwegausbau nutzbar zu machen, ist aber allemal sinnvoller und ortsverbundener, als irgendwelche „Alibi-Biotop“ zufällig in der Landschaft zu verteilen, wie es oft Planer ohne Ortsbezug machen. Nur Mut zur Zusammenarbeit mit „den Locals“ von Bad Gottleuba-Berggießhübel und Liebstadt, die hier sehr gute Forderungen unterbreitet haben. Sollen ja keine Haushalts-Mehrkosten sein, bloß Naturschutz-Ausgleichskosten passend nutzen.
- **Schall und Erschütterung** (Mehrkosten 127 Mio €): Keine Einhausung, wie von Heidenau gefordert, jedoch 2–3 m höhere Lärmschutzwände, s. o.
- **Straßenausbau:** Bund übernimmt nicht pauschal bauseitige allgemeiner Mehrbelastung, Schäden werden aber gemäß Gesetzen instandgesetzt (Forderung Landkreis und Bad Gottleuba-Berggießhübel).
- **Pauschale Entschädigung** pro Kopf der Einwohner von Bahretal (Forderung Bahretal).

**Zusammenfassung:** Allein der Volltunnel ist ein wesentlicher Gewinn. Heidenau trägt die Hauptlast der Beeinträchtigung durch den Volltunnel. Darum sind die Heidenauer Forderungen nicht von der Hand zu weisen. Ebenso ist fragwürdig, dass mit dem Tunnelbau zusätzliche Lasten für den Brandschutz entstehen, die, wie es scheint, überwiegend kommunal getragen werden sollen.

Für weitere Forderungen wird es aber knapp. Teilweise verwundert, was da noch so für projektfremde Forderungen von den Kommunen angemeldet worden sind.

R. Böhm, Bad Schandau, 17.04.2026.

Manuskriptdruck, Tippfehler möglich.