Medieninformation

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz

Ihr Ansprechpartner
Jens Jungmann

Durchwahl
Telefon +49 351 564 80600
Telefax +49 351 564 80680

presse@smwa.sachsen.de*

28.05.2021

Erste Tiefenbohrungen für Eisenbahnneubaustrecke Dresden – Prag stehen vor dem Abschluss

Sachsens Verkehrsminister Dulig: »Beharrliche Vorarbeiten des Freistaates bewirken jetzt einen Planungsvorsprung.«

Die »Struktur Börnersdorf« im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge gilt als ein »Knackpunkt« für die Trassierung der Eisenbahnneubaustrecke (NBS) Dresden – Prag. Im Bereich dieser geologischen Besonderheit verlaufen beide Korridore, die im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zu untersuchen sind. Um den künftigen Trassenverlauf innerhalb der Korridore festzulegen, erkundet die DB Netz AG gegenwärtig mit bis zu 400 Meter tiefen Bohrungen die Struktur. Dabei wird sie vom Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ), der seinen Sitz im sächsischen Verkehrsministerium (SMWA) hat, intensiv unterstützt. Der EVTZ hat heute (28. Mai) mit den Kooperationspartnern Deutsche Bahn AG und Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) im Beisein von Sachsens Verkehrsminister Martin Dulig über den Stand der Bohrarbeiten informiert.

Die erste tiefe Bohrkampagne im gemeinsamen Planungsraum für die zukünftige Eisenbahnstrecke ist Teil der Grundlagenermittlungen und Vorplanungen. Die Erkenntnisse aus den Bohrungen und den begleitenden Untersuchungen dienen der zukünftigen Festlegung der Tunneltrassierung in Verlauf und Tiefenlage. Ab dem Bereich der Struktur Börnersdorf vereinigen sich die beiden Untersuchungskorridore (Voll- und Teiltunnel) aus dem Raumordnungsverfahren und verlaufen ab da gemeinsam in Richtung tschechischer Grenze.

Die Bohrungen sind das Ergebnis jahrelanger beharrlicher Untersuchungen – von Archiv-Recherchen über geophysikalische Methoden hin zur 3D-Modellierung. Drei der insgesamt neun senkrechten und schrägen Tiefenbohrungen befinden sich aktuell noch in der Umsetzung. Der Abschluss der Bohrarbeiten ist im Juni 2021 geplant. Die Länge aller Bohrkerne, an denen Untersuchungen vorgenommen und Gesteinsproben

Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Zu erreichen ab Bahnhof Dresden-Neustadt mit den Straßenbahnlinien 3 und 9, ab Dresden-Hauptbahnhof mit den Linien 3, 7 und 8. Haltestelle Carolaplatz.

* Kein Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente. Zugang für qualifiziert elektronisch signierte Dokumente nur unter den auf www.lsf.sachsen.de/eSignatur.html vermerkten Voraussetzungen.

entnommen werden, beträgt zusammengerechnet 2.500 Meter. Die zum Teil parallele Auswertung der gewonnenen Bohrkerne wird bis zum Spätsommer 2021 dauern. Weitere Erkundungsbohrungen sind für die nächsten Jahre geplant. SMWA, LfULG und EVTZ haben die Planung der Bohrkampagne intensiv fachlich unterstützt und begleiten auch die Auswertungen.

»Vor fast zehn Jahren hat Sachsen an dieser Stelle mit geologischen Untersuchungen begonnen – lange bevor die Neubaustrecke Dresden – Prag beim Bund überhaupt eine Chance auf Verwirklichung bekam. Nun kommt dieser Planungsvorsprung der Deutschen Bahn zugute«, betonte heute der sächsische Verkehrsminister Martin Dulig. »Wir wissen, wir stehen immer noch am Anfang. Es braucht noch langen Atem bis zum Bau. Die Sächsische Staatsregierung wird auch weiterhin entschlossen und vorausschauend die Planungen der Deutschen Bahn AG unterstützen. Den Bürgern der Region und Europa insgesamt wird das Bauvorhaben großen Nutzen bringen.«

Norbert Eichkorn, Präsident des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, ergänzte: »Ich freue mich, dass unser Geologischer Dienst mit seinem digitalen Geo-Datenmanagement und mit Hilfe von 3D-Modellen eine wesentliche Grundlage für die Erkundungsplanung der Neubaustrecke Dresden – Prag geschaffen hat. Wir werden die Auswertung der Bohrungen weiterhin fachlich begleiten, um genauere Kenntnisse zur geologischen Situation zu gewinnen und das geotechnische Risiko für die Tunneltrasse besser abschätzen zu können.«

»Bevor wir hier den längsten Eisenbahntunnel Deutschlands bauen, müssen wir die Beschaffenheit des Untergrunds bestmöglich kennen. Eine auch aus geologischer Sicht optimale Linienführung des Tunnels bewahrt uns vor Zeitverzug und zusätzlichen Kosten. Die enge und professionelle Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie ist für uns dabei sehr wertvoll«, hob Martin Walden, DB-Konzernbevollmächtigter der Region Südost, hervor.

Hintergrund: »Struktur Börnersdorf«

Die »Struktur Börnersdorf« ist eine eng begrenzte tiefe kreidezeitliche Kesselstruktur inmitten der Gneise des Osterzgebirges. Diese geologische Besonderheit, deren Entstehung noch endgültig zu klären ist, wurde 2011 vom LfULG im Rahmen von Kartierungsarbeiten entdeckt. Im gleichen Jahr begannen erste Untersuchungen. In Fachbegleitung durch das LfULG wurde die Struktur seit 2014 im Zuge der vom SMWA initiierten sächsisch-tschechischen Vorplanungsstudie sowie in nachfolgenden geowissenschaftlichen Untersuchungen erkundet und modelliert.

Unter Einbezug dieser Modellierungsergebnisse konnte die aktuell laufende Bohrungserkundung der DB Netz AG zielgerichtet geplant werden. Mit Hilfe eines geologischen 3D-Modells können Richtung, Neigung, Länge und der optimale Bohransatzpunkt der Schrägbohrungen bestimmt werden. Für die Detailplanung ist es wichtig, welche Gesteine bei welcher Tiefe erwartet werden. Dazu werden Bohrvorprofile mithilfe des 3D-Modells und allen integrierten Daten erstellt.

Hintergrund: NBS Dresden – Prag, EVTZ

Die Neubaustrecke wird einen Engpass im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Deutschland und Tschechien beseitigen. Mit einer Streckenführung außerhalb des Elbtals können die Reisezeiten im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr deutlich verkürzt, zusätzliche Kapazitäten für den Güterfernverkehr geschaffen und das Elbtal in Richtung tschechischer Grenze vom Verkehrslärm spürbar entlastet werden.

Neben der unmittelbaren Verbindungsfunktion zwischen den Metropolen Dresden und Prag besitzt die leistungsfähigere und hochwassersichere NBS einen hohen Stellenwert für Europa insgesamt. Sie ist ein Teilstück des Korridors Orient/Östliches Mittelmeer – einer von insgesamt neun Kernnetzkorridoren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Der Korridor verbindet die Wirtschaftszentren in Zentraleuropa mit den Seehäfen an Nord- und Ostsee, am Mittelmeer und am Schwarzen Meer.

Der Europäische Verbund für Territoriale Zusammenarbeit als gemeinsame Institution von Sachsen, der Tschechischen Republik, dem Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und dem Bezirk Ústí nad Labem unterstützt das Infrastrukturprojekt von europäischer Dimension fachlich und organisatorisch. Der EVTZ steht für fortlaufende konstruktive Zusammenarbeit aller Behörden und Beteiligten im Sinne des Projektfortschritts, für transparente Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Medien:

Foto: Martin Dulig und Martin Walden betrachten Bohrkerne
Foto: Bohrtechnik
Foto: Pressetermin an der "Struktur Börnersdorf"
Foto: Minister Dulig betrachtet Bohrtechnik

Links:

Informationsseite der Deutschen Bahn