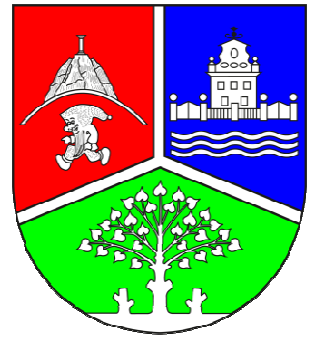


GEMEINDEVERWALTUNG DOHMA
Mitglied des Sächsischen Städte- und Gemeindetages
Verwaltungsgemeinschaft mit der Großen Kreisstadt Pirna



Gemeindeverwaltung Dohma, Zum Heideberg 18, 01796 Dohma

Landesdirektion Sachsen
Ref. 34 Raumordnung,
Stadtentwicklung
Herr Zimmer

09105 Chemnitz

**Raumordnungsverfahren für das Vorhaben der
Eisenbahnneubaustrecke Dresden – Prag, Abschnitt zwischen
Dresden und der Staatsgrenze zu Tschechien**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Zimmer,

mit Schreiben der Landesdirektion Sachsen vom 17.12.2019,
eingegangen am 02.01.2020, wurden an die Gemeinde Dohma
Unterlagen für die Beteiligung von öffentlichen Stellen nach § 15
Abs. 3 Satz 1 ROG übersandt.

Wie bereits zur ersten Antragskonferenz, sowie in der letzten
Konferenz zum Raumordnungsverfahren vom Bürgermeister und
seinem Vertreter ausgeführt, sind die Gegenüberstellungen der
Varianten mit Fehlern dargestellt, welche wiederum beim
Betrachter und Leser einen völlig falschen Eindruck hinterlassen.

Sie suggerieren, dass die Gegenüberstellung der Varianten den
Gegebenheiten und allen Parametern entsprechend aufgeführt
wurden. Hier wurden mutmaßliche Fehler eingearbeitet, um die

Dohma, 10.03.2020

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
Stellungnahme Gemeinde Dohma
zum ROV NBS Dresden-Prag ROV
05-03-2020.doc.

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Herr Heinemann
Dohma

Durchwahl
Telefon +49 3501 52 77 76
Telefax +49 3501 46 46 83
Verwaltung @Dohma.de*

Ihre Nachricht vom
Unterlagen ROV per Post
20.12.2019

Hausanschrift
Gemeindeverwaltung Dohma
Zum Heideberg 18
01796 Dohma

www.dohma.de

Bankverbindung
Ostsächsische Sparkasse Dresden
Konto-Nr. 3 00 000 2048
BLZ 850 503 00
IBAN DE48 8505 0300 3000 0020 48
BIC OSDDDE81XXX
Gläubiger-ID DE05 ZZZ 000 000 71679

* Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente.

Volltunnelvarianten der Bürgerinitiative als nicht notwendig und überzogen darzustellen.

Im Detail haben bereits die Vertreter der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ Ausführungen gemacht, die hier nicht noch einmal wiederholt werden sollen und müssen.

Grundsätzlich wird die Neubaustrecke der Deutschen Bahn durch die Gemeinde Dohma befürwortet und begrüßt, um das Elbtal vom Bahnlärm zu entlasten, jedoch müssen im Vordergrund bei der Auswahl der Streckenvarianten die Schutzgüter Mensch, Lebensraum und Natur stehen.

Bei Auswahl der Streckenvarianten, muss auch auf die Veränderungen des Klimawandels eingegangen werden und dem Rechnung getragen werden. Somit müssen alle oberirdischen Varianten herausfallen, da diesem Aspekt in keinsten Weise Rechnung getragen wurde.

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass hier nicht die wirtschaftlichste Variante, die bessere Alternative für nachkommende Generationen sein kann und darf, sondern das nur eine Nachhaltige dem Klima angepasste Variante in einem Volltunnel die Lösung ist.

Die Gemeinde Dohma ist von allen Varianten betroffen. Die oberirdischen Teilvarianten werden komplett abgelehnt, da diese die Schutzgüter Mensch, Klima und Umwelt komplett beeinträchtigen.

Bei der Streckenauswahl darf keinesfalls Ausschlag gebend sein, ob und wie lang eine Streckenführung ist. Es sind alle Schutzgüter einzubeziehen, um den Lebensraum nicht zu zerstören.

In den folgenden Abschnitten wurden die Begründungen zur Ablehnung jeglicher bisher bekannter Varianten, beginnend mit dem Verlassen der Hauptstrecke in Heidenau Großsedlitz aufgeführt. Wir möchten an dieser Stelle auch gleichzeitig darauf hinweisen, dass auch jegliche andersartige Streckenführung mit offenen Anteilen in der Region, resultierend aus einer möglicherweise Suche nach Alternativen strikt abgelehnt wird.

Weiterhin müssen wir darauf verweisen, dass wir eine Prüfung der Einwände unter Hinzuziehung der DB Netz AG mehr als kritisch einstufen und dies kategorisch ablehnen. Die DB Netz AG ist Vorhabenträgerin und somit befangen in der Bearbeitung der Einwände.

Würde die DB Netz AG die Einwände prüfen, bearbeiten oder Zuarbeiten leisten, läge eine einseitige und parteiische Wertung vor, die juristisch anzufechten sein wird.

Daher wird erwartet, dass eine unabhängige Prüfung der Einwände durch einen unabhängigen Dritten, der nicht in Verbindung mit der DB Netz AG steht durchgeführt wird. Der Nachweis der Unabhängigkeit ist öffentlich zu führen, sowie die Ergebnisse in einer der Öffentlichkeit zugänglichen Art zur Verfügung zu stellen, welche nicht vorab mit der DB Netz AG vorab abgestimmt wurden.

Abschließend möchten wir noch auf folgendes Selbstverständnis eingehen:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die DB Netz AG bisher zu 3 sogenannten Dialogforen geladen. Die Wahl des Kreises der Teilnehmer steht in absolutem Missverhältnis mit deren Betroffenheit.

Das bedeutet im Einzelnen, dass eine Anwesenheit einzelner Vertreter nicht wirklich zwingend notwendig ist, da keine direkte Betroffenheit vorliegt. Außerdem sehen wir als Vertreter der Gemeinde Dohma diese Dialogformen kritisch in Bezug auf tatsächliches Einbringen in das Verfahren.

Neben viel zu langen Eigendialogen durch die Moderation in Bezug auf Selbstverständnis, ist kaum erwünscht, kritische Ansätze zu diskutieren.

Im Gegenteil, es wurde von der DB Netz AG verhindert, Abwägungen oder Entscheidungen zu einzelnen Dingen zuzulassen.

Wir, als Vertreter der Gemeinde Dohma erwarten von einem Dialogforum, eine wirkliche Begleitung des Projektes und damit verbunden, ein entsprechendes Mitbestimmungsrecht.

Die betroffenen Städte und Gemeinden müssen tatsächlich mit ihren Einwänden gehört werden und deren berechtigte Einwände müssen lösungsorientiert diskutiert und im Sinne der Betroffenen umgesetzt werden.

Aus Sicht der Vertreter der Gemeinde Dohma sind die Dialogforen das, was sie bisher waren, ein nettes Treffen, aber völlig wirkungslos und verschwendete Zeit.

Mit freundlichem Gruß

Heinemann
Bürgermeister

Oltersdorf
stellv. Bürgermeister

Häcker
stellv. Bürgermeister

Siedlungsentwicklung

Die Gemeinde Dohma, bestehend aus ihren Ortsteilen Dohma, Goes sowie Cotta A und Cotta B und werden derzeit durch Neuansiedlungen von jungen Familien und dem damit verbundenen Sanierungs – bzw. Neubau von ländlicher Struktur gezeichnet. Dies wiederum bringt mit sich, dass ländliche Strukturen, wie Bauernwirtschaften mit Tierhaltung, wieder reaktiviert und im gesellschaftlichen Leben integriert werden.

Weiterhin sind im Gemeindegebiet Agrargenossenschaften in Cotta A angesiedelt, welche als größte Flächenbewirtschafter betroffen sein würden und in der Konsequenz als Arbeitgeber bei Flächenabgaben an die Deutsche Bahn mit Entlassungen von Arbeitskräften und Aufgabe ihres Geschäftsbetriebes die Gemeinde und umliegendes Gebiet nachhaltig schädigen würden. Des Weiteren wurde in diesem Jahr eine kostenintensive Stallanlage in Betrieb genommen, eine Geschäftsaufgabe wäre hier ein existenzielles Desaster für Kommune und Land als Fördermittelgeber und mit nichts begründbar.

Die Gemeinde Dohma ist bemüht weitere Bebauungsgebiete bzw. Lückenbebauungen im Flächennutzungsplan auszuweisen, damit eine stabile Altersstruktur entstehen kann. Dies wird durch das Vorhaben der DB Netz AG, Streckenvarianten D – F, im Falle der Gemeinde Dohma besonders bei den Varianten F und G so negativ beeinflusst, dass weitere Ansiedlungen im Gemeindegebiet unmöglich gemacht werden. Schon jetzt werden Anfragen zu Baugrundstücken in der Nähe der möglichen Streckenvarianten durch mögliche Investoren abgesagt. Kein Bauherr nimmt Kredite für einen Hausbau auf, wenn absehbar ist, dass sich das neugebaute Haus zukünftig unmittelbar in näherer Umgebung einer Bahnstrecke befindet.

Die Pläne der DB Netz AG, sowohl für die durch das Wirtschaftsministerium vorgeschlagen heutige Variante G, wie auch die Variante F des Kartographen Böhm aus Bad Schandau stehen entgegen einer durch den Freistaat Sachsen gewollten ländlichen Entwicklung und wirken dieser entgegen, auch der, der

Gemeinde Dohma. Schon allein die Absicht der DB und die Veröffentlichung der offenen

Streckenvarianten, hat und hatte Auswirkungen auf Bauanfragen in der Gemeinde Dohma. Eine Umsetzung käme, in Bezug auf Einwohnerzahl sowie Entwicklung und damit verbunden einem stabilen Wachstum der Gemeinde, einem völligen Kollaps gleich.

Des Weiteren ist in der Entwicklung des ländlichen Raumes durch die teiloffenen Streckenvarianten, eine weitere Entwicklung des ländlichen Raumes in jeglicher Form der Raum genommen, um eine mögliche Erweiterung oder Entwicklung eines bestehenden Flächennutzungsplanes zu ermöglichen.

Daher kann die Gemeinde Dohma jegliche offenen Streckenführungen, (Varianten D – G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offenen Streckenführungen, ab der Ausbindung der Bestandsstrecke, nur ablehnen.

Teiloffene Streckenführungen

Die teiloffenen Streckenführungen Varianten D – G werden als komplett unzumutbar zurückgewiesen.

Wie bereits in den Konferenzen mehrfach dargelegt, werden die Einwohner der Gemeinde Dohma, mit ihren Ortsteilen, derzeit vom Lärm der Autobahn stark belastet. Wenn die Ortsumgehung von Pirna in Betrieb genommen wird, ist von dieser Seite mit verstärktem Lärm zu rechnen.

Sollte der Industriepark Oberelbe hinzukommen, wird auch aus dieser Richtung vermehrt Lärm auf die Einwohner einwirken. Von den Umweltbelastungen ist hierzu noch nichts bekannt.

Sollte nun die teiloffene Streckenführung hinzukommen, ist das Schutzgut Mensch, Tier und Natur völlig aus dem Gleichgewicht geraten. Zudem werden Flächen von über 25 km² aus derzeitig intakter Natur herausgerissen und nachhaltig zerstört.

Hinzu kommt, dass für diese Flächen Ausgleichsflächen geschaffen werden müssen, welche wiederum anderen Maßnahmen bzw. Bewirtschaftungen entzogen wird.

Dies widerspricht sich mit den Aussagen der Bundesregierung, bestehende Naturflächen im Rahmen des Umweltschutzes im Zuge der globalen Erderwärmung zu erhalten.

Bereits bemängelt wurde, dass die Deutsche Bahn AG nur auf ihren zu erwartenden Lärmerwartungen die Unterlagen vorgelegt hat. Nicht berücksichtigt wurden die Autobahn nach Tschechien, die Ortsumgehung von Pirna sowie der zu erwartende Industriepark Oberelbe. Hier ist die Landesdirektion im derzeitigen Verfahren mit der Deutschen Bahn zu verpflichten, alle Lärmquellen in die Betrachtung einzubeziehen und nachweispflichtig aussagekräftige Planungsunterlagen allen betroffenen Gemeinden, auch denen im Elbtal, vor weiteren Planungsschritten zur Einsicht und Stellungnahme und der damit verbundenen Prüfung zu übergeben.

Daher kann die Gemeinde Dohma, jegliche offenen Streckenführungen (Varianten D – G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden offene Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke, nur ablehnen.

Lärm

Nach dem Bau des Eisenbahntunnels der Neubaustrecke ist bestimmungsgemäß mit einer Erhöhung der Zuganzahl im Personen- und Güterverkehr zu rechnen. Dies führt zu einer enormen Erhöhung der schon bestehenden starken Lärmbelastung, die mutmaßlich in den Lärmkarten Anlage D 2 berücksichtigt sein soll.

Betrachtet man nun die Lärmkarten vom 22.10.2019; Bericht Nr.20198044-VVS-1 Anhang 1.4 Variante F bei Tag und Nacht, sowie Anhang 1.5 Variante G Tag und Nacht, so ist zu erkennen, dass bereits ohne Schallschutzmaßnahmen, teilweise die Grenzwerte eingehalten werden sollen.

Die Gemeinde Dohma, mit ihren Ortsteilen Dohma – Cotta – Goes, wird durch den Lärm der Autobahnbrücke A 17 über das Seidewitztal bereits jetzt erheblich beaufschlagt. Auch hier wurden durch Prognoserechnungen scheinbar Werte erreicht, die keinen Einfluss auf die Ortslagen haben. Diese Prognoserechnungen waren offensichtlich auch Basis dafür, dass die Autobahnbrücke keinen Lärmschutz erhalten hat, welcher die Einwohner durch Lärmbelastung schon jetzt stark beeinträchtigt.

Es steht für die Gemeinde Dohma außer Frage, dass mutmaßlich optimierte Lärmbetrachtungen erstellt worden sind.

In der Gemeinde Dohma, sowohl in der Ortslage Dohma selbst (Variante F) wie auch die Ortslage Goes (Variante G) herrscht vorrangig Westwindwetterlage. Es ist aus den Angaben nicht zu erkennen, ob u.a. dieser Sachstand berücksichtigt wurde. In gleicher Weise ist davon auszugehen, dass auch Variante D und E negativ für das Gemeindegebiet sind, bzw. sein werden.

Daher kann die Gemeinde Dohma nur die Umsetzung eines Volltunnels ab Heidenau Großsedlitz fordern.

Die Darstellung der Lärmemissionen in der Karte Anhang 1.1. (Variante A-C) sind dabei das Maß für die Gemeinde Dohma.

Daher lehnt die Gemeinde Dohma, jegliche, Varianten (D – G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden, offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Flächeninanspruchnahme

Gemäß der vorliegen Unterlagen Teil B, Seite 60 ist an der Staatsstraße 173/ Staatsstraße S 170 bei den Varianten D - G eine etwa 50.000 m² große Fläche für Baustelleneinrichtungen und Tübbingfertigung vorgesehen.

Diese Vorhaben führen zu enormen Belastungen für die Gemeinde Dohma. Es ist mit erheblichem Lärm, Staubbelastung und Verkehrsbelastung zu rechnen. Die Varianten A bis C – Volltunnelvarianten hingegen nutzen Flächen, die Gewerbeflächen sind (ehemaliges Gelände Zellstoffwerk) und bei denen keine Einwohner zusätzlich über eine extrem lange Zeit (gemäß) ROV Dokument > 10 Jahre) mutmaßlich gesundheitlich geschädigt werden.

Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D – G), sowie alle im Zuge von Optimierungen, von entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Verkehr

Gemäß den vorliegenden Unterlagen Teil B, Seite 59 und folgende, sind bei den Varianten D – G an der Staatsstraße 173/ Staatsstraße S 170 eine etwa 50.000 m² und am Schlegelweg eine 10.000 m² große Fläche für Baustelleneinrichtungen und Tübbingfertigung vorgesehen.

Diese Vorhaben führen zu enormen Belastungen in Bezug auf Verkehr über die Umgehungsstraße Friedrichswalde / Ottendorf sowie aller angrenzenden Straßen. Die Straßen, u.a. die Talbrücke Ottendorf verfügen nicht über einen Lärmschutz. Sämtliche Betriebs- und Verbrauchsmittel müssen über die Straße beschafft werden.

Die Staatsstraße S 173 würde zum Transport der Tunnelelemente zum Tunnelportal, Variante G, und der Abtransport des Ausbruchmaterials zur Brenneranlage benutzt

werden. Durch den damit entstehenden zusätzlichen LKW Verkehr kommt es zu einer übermäßig großen Belastung des Verkehrsraumes und der bestehenden Infrastruktur. Eine erhöhte Unfallhäufigkeit bleibt hier zu prognostizieren.

Der Transportweg zum Tunnelportal Variante F ist völlig offen, über vorhandene Verkehrswege ist dieser nicht zu erreichen. Das bedeutet, hier müssten zusätzliche Baustraßen angelegt werden, die zwangsläufig zu einer weiteren Zerschneidung der Natur führen würden.

In Zeiten des verstärkten Umweltschutzes ist nicht hinnehmbar, dass der Schwerlastverkehr noch weiter steigt.

Bei den Varianten A bis C hat die BI alternative Vorschläge zur Nutzung von Brachflächen entlang der bestehenden Eisenbahnlinie vorgeschlagen (ehemaliges Gelände Zellstoffwerk). Dabei besteht die Möglichkeit, große Güterströme mit der Eisenbahn und alternativ mit dem Schiff zu transportieren.

Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D – G), sowie alle im Zuge von Optimierungen, von entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Bahnhof

Im Teil A auf Seite 48, Punkt 4.1.7 / ebenso im Teil B Seite 36 Punkt 3.7. wird die Thematik Überholbahnhof behandelt. Die entsprechende Darstellung sowohl für F wie auch G sind völlig ungenügend, da ein Bahnhof einen sehr großen Eingriff bedeutet.

Die DB Netz AG stellt völlig unzureichend dar, dass neben den eigentlichen Gleisanlagen auch Zufahrtsstraßen und Stellplätze, Areal für Betriebsgebäude (u.a. Brandmeldeanlage, feuerwehrtechnische Einrichtungen), wie auch Areal für Rettungs- und Reparatursätze benötigt werden. Insofern wird hier nicht

umfassend informiert, so dass die Unterlagen der DB Netz AG für die Bürger ungeeignet sind, ihre eigentliche Betroffenheit zu ermitteln und einzuschätzen. Daher lehnt die Gemeinde Dohma, jegliche, Varianten (D – G) sowie alle im Zuge von Optimierung entstehenden, offenen Streckenführungen ab der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Flora / Fauna

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso eine Beeinflussung der Flora und Fauna durch Varianten mit offener Streckenführung (D-G) überhaupt in Erwägung gezogen werden.

In den Unterlagen ist eindeutig beschrieben, dass die Volltunnelvarianten ab Heidenau Großsedlitz, die wenigsten Raumwiederstände mit sich bringen und damit die geringste Beeinflussung von Flora und Fauna hervorrufen.

Dennoch beschäftigt man sich in völlig zerstörerischer Art und Weise, dennoch mit offene Streckenvarianten. Dies ist in keinster Weise nachzuvollziehen und nicht tolerierbar.

Hier kann das Argument, dass ein Tunnel teurer ist, nicht gelten.

Die aus Schutzmaßnahmen entstehenden Kompensationen, die viel umfangreicheren Untersuchungen, im Bereich Flora / Fauna dauern zum einen wesentlich länger und sind auch mit einem nicht zu unterschätzenden Kostenrahmen verbunden.

Rechnet man die Kosten für die Leistungen bei den oberirdischen Varianten gegen die höheren Kosten des Volltunnels auf (wobei hier je nach Tunnelvariante gar nicht so viel Unterschiede in der Tunnellänge sind), relativiert sich das Argument

teurer Tunnel relativ schnell. Weiterhin stehen die Varianten mit oberirdischem Anteil (D-G) gegen das eigentliche Schutzziel für Mensch, Flora und Fauna.

Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D – G), sowie alle im Zuge von Optimierungen, von entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Im Einzelnen muss hier noch auf einige Besonderheiten der beheimateten Flora / Fauna verwiesen werden:

Im Schloss Cotta, befindet sich ein europaweit einzigartiges Quartier der kleinen Hufeisennase, welches streng durch die EU geschützt wird. Es handelt es sich dabei um ein bedeutsames Wochenstuben- und Winterquartier dieser Fledermausart. Die Fledermausart ist in Deutschland vom Aussterben bedroht und steht daher auf der „Roten Liste“.

Die Streckenführung der Variante nahe Goes berührt den ehemaligen Bahntunnel der Bahn Pirna - Großcotta. In diesem Tunnel befindet sich das Winterquartier dieser und anderer Fledermäuse, welches durch den Tunnelbau zerstört werden wird. Ein weiterer Standort dieser Fledermausart ist der ehemalige Gasthof im Bahretal. Auch hier käme es bei einer offenen Streckenführung der Variante F über das Seidewitz - und Bahretal, zu einer Beeinflussung des Lebensraumes dieser und anderer Fledermausarten.

Die geplante Bahnstrecke hinter Dohma (Variante F) beeinflusst den Lebensraum der Eichmistel, welches das nördlichste Vorkommen in Europa darstellt und unter Naturschutz steht.

Das Gebiet um die Gottleuba (Variante G), sowie das Gebiet um das Bahretal (Variante F) ist ein Vorrang- und Vorbehaltsgebiet für den Arten- und Biotopschutz.

Das FFH-Gebiet Gottliebatal, sowie auch das FFH Gebiet des Bahretals, sowie angrenzender Laubwälder, weist ein hohes Aufkommen an gefährdeten Pflanzen- und Tierarten auf.

Beispielsweise sollen hier Tierarten aufgeführt werden, die auf der roten Liste bzw. als streng geschützte Tierarten nachweislich im Gebiet angesiedelt sind:

Säugetiere:

- Biber
- Fischotter
- Verschiedene Fledermausarten
- Feldhase
- Feldhamster
- Kleine Hufeisennase
- Großes Mausohr
- Kleines Mausohr

Lurche / Amphibien:

- Erdkröte
- Grasfrosch
- Springfrosch
- Wechselkröte
- Teichmolch
- Ringelnatter
- Blindschleiche
- Zauneidechse
- Kreuzotter
- Feuersalamander

Vögel:

- Eisvogel
- Neuntöter
- Rotmilan
- Pirol
- Europäische Wachtel
- Wasserramsel
- Raubwürger

- Turmfalke
- Weißstorch
- Schwarzstorch

Nicht aufgelistet sind die in diesem Bereich angesiedelten Insekten, welche für Flora und Fauna dringend benötigt werden. Hier sollen Schmetterlinge wie die spanische Flagge, Faunaug und Zitronenfalter genannt werden.

Diese Auflistung hat nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, soll jedoch die Brisanz des bestehenden und zur Zerstörung anstehenden Lebensraumes dieser Tierarten deutlich machen.

Kulturlandschaft – Denkmalschutz

Gemäß dem Sächsischen Denkmalschutzgesetz vom 3. März 1993 (SächsGVBl. S. 229), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 2. August 2019 (SächsGVBl. S. 644) geändert worden ist, haben Denkmalschutz und Denkmalpflege die Aufgabe, die Kulturdenkmale zu schützen und zu pflegen, insbesondere deren Zustand zu überwachen, auf die Abwendung von Gefährdungen und die Bergung von Kulturdenkmalen hinzuwirken und diese zu erfassen und wissenschaftlich zu erforschen.

Dabei können Gegenstände des Denkmalschutzes u. a. die Umgebung eines Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Bestand oder Erscheinungsbild von erheblicher Bedeutung ist, Denkmalschutzgebiete, Grabungsschutzgebiete und archäologische Reservate sein.

Die Gemeinden können im Benehmen mit den Fachbehörden oder auf deren Vorschlag Gebiete, insbesondere Straßen-, Platz- oder Ortsbilder, Ortsgrundrisse, Siedlungen, Ortsteile, Gebäudegruppen, Produktionsanlagen, an deren Erhaltung aus geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen, städtebaulichen oder landschaftsgestalterischen Gründen ein besonderes öffentliches Interesse besteht,

sowie deren Umgebung, soweit sie für deren Erscheinungsbild bedeutend ist, durch Satzung unter Schutz stellen (Denkmalschutzgebiete).

In der Gemeinde Dohma OT Goes sind im Verhältnis zu den Gesamtgebäuden eine Vielzahl von Einzeldenkmalen (13) zu finden. Wann die erste Besiedelung von Goes stattfand ist schwerlich nachzuvollziehen, erste urkundliche Erwähnungen gehen auf das Jahr 1350 zurück. Goes wurde als Rundling angelegt und ist jetzt ein Flächendenkmal, wobei die Höfe keil- bzw. sektorenförmig um einen runden Platz – hier Dorfteich – gruppiert sind. Die Besiedlung erfolgte wahrscheinlich von Slawen.

Durch das Landesamt für Denkmalpflege wurde ein Denkmalschutzgebiet vorgeschlagen, welches fast den gesamten Ortsteil in seiner Sachgesamtheit einschließt. Dieses Gebiet befindet sich weniger als 300 m von der geplanten Neubaustrecke Variante G und wurde nicht in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren berücksichtigt.

Die meisten Gebäude im OT Goes wurden bereits liebevoll von den Eigentümern in der Regel mit vielen Auflagen der Denkmalpflege saniert. Der Erhalt des Rundlings hat auch unter den Einwohnern von Goes oberste Priorität. Umso verwunderlicher ist es, dass dieser Umstand keine Berücksichtigung in den Unterlagen fand.

Ausgehend von einer negativen Bevölkerungsentwicklung sofern die Variante G gebaut wird, ist von einer mittel- bis langfristigen Beeinträchtigung mit Auswirkung auf den Erhaltungszustand des Gebietes „Rundling Goes“ auszugehen.

In gleicher Weise trifft die Variante F den eigentlichen ursprünglichen Ortskern von Dohma. Speziell um das Gemeindeamt befinden sich die ältesten Gebäude der Ortslage Dohma. Die betrifft u.a. das ehemals Erbgericht Dohma, die ehemalige Teichschänke Dohma, die Bauernhöfe Schelzig und Häse.

Das Gebiet um die Gottleuba (Variante G), sowie das Gebiet um das Bahretal (Variante F) ist ein Vorrang- und Vorbehaltsgebiet für den Arten- und Biotopschutz.

Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D – G), sowie alle im Zuge von Optimierungen, von entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Wasser

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurde das auftretende Tunnelwasser bisher nicht betrachtet. Als Tunnelwasser wird Bergwasser bezeichnet, das aus Spalten und wasserführenden Gesteinsschichten in über dem Grundwasserspiegel liegende Tunnel und Stollen eindringt. Je nach Gesteinsarten kann es zu Stoffeinträgen kommen, die gereinigt / gefiltert werden müssen. Dazu sind möglicherweise Wasseraufbereitungsanlagen notwendig.

Während der Bauphase wird für Kühlung und Reinigung ebenfalls Frischwasser zugeführt, welches wieder aus dem Tunnel abgeführt werden muss. Auch dieses Wasser muss gereinigt werden.

Auftretendes Tunnelwasser sowie Bauwasser tritt bei allen Varianten A bis G auf. Das Tunnelwassers der Varianten A – C könnte problemlos auf ehemaligen Gewerbeflächen in Heidenau gereinigt und ggf. einer Wiederverwendung von Gewerbebetrieben zugeführt werden bzw. abfließen.

Problematischer in der Betrachtung ist die Verwendung bzw. der Abfluss von Wasser bei allen anderen Varianten.

Ein Abfluss in die Seidewitz sowie in die Gottleuba ist aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht möglich.

Neben den bisher nicht betrachteten Tunnelwässern wird es durch Dammbauwerke zu Wasseraufstau kommen. Beispielsweise ist bei der Variante G nahe des Ortsteiles Goes ein 1,3 km langer Damm sowie ein 1 km Einschnitt geplant. Der OT ist keine 300 m entfernt. Selbst der Tunnelmund (mit vorgelagertem Einschnitt) im südlichen Bereich ist in unmittelbarer Nähe geplant, so dass davon auszugehen ist, dass alle anfallenden Wasser vor dem OT aufgefangen werden müssen. Es sind umfangreiche Wasserrückhaltmaßnahmen notwendig, um den Ort zu schützen. Die dafür notwendigen Flächen sind weder angedacht noch benannt.

Hier werden neue Problemgebiete geschaffen. Wir fordern deshalb die Erstellung entsprechender Gutachten, die eine objektive Bewertung der Problematik zulassen.

Bei der Variante F liegt der Tunnelbeginn in einen sensiblen Bereich des Quellgebietes des Dohmaer Wassers. Durch den Tunnelbau kann es zu einer Zerschneidung der Wasseradern kommen und somit zu einem versiegen des Dohmaer Wassers. Ein Einleiten der Tunnelwässer in das Dohmaer Wasser kann infolge der möglichen Hochwasserproblematik in der Ortslage Dohma nicht erfolgen. Dies würde bedeuten, dass ebenfalls erweiterte Rückhaltungen vorzusehen wären. Auch diese sind weder in Bezug auf Flächeninanspruchnahme, noch in Bezug auf Bauleistungen benannt.

Auch der Bereich des Bahnhofs der Variante F ist in einem Einschnitt hinter Dohma gelegen. Dieser Einschnitt führt zu einer natürlichen Störung des Ablaufens des Hangwassers, sowie weitere Quellgebiete in dem Bereich und somit zu einer Vertrocknung der unterhalb des Bahnhofseinschnittes gelegenen Gebiete.

Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D – G), sowie alle im Zuge von Optimierungen, von entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Unmittelbare Betroffenheit von Einwohnern im Bereich Tunnelmund

Sowohl bei Variante G, wie auch Variante F, befindet sich in unmittelbarer Nähe (Abstand < 300 m) zu Wohnhäusern jeweils der Tunnelmund. Dies bedeutet, dass es eine direkte Beeinflussung in Bezug auf Lärm, Feinstaubemissionen, Lichtemission und Erschütterungen gibt. An keiner Stelle der ROV Unterlagen wird eine Maßnahme aufgezeigt, wie diese gesundheitsgefährdenden Sachverhalte ausgeschlossen werden können. Im Gegenteil, vorgenannte gesundheitsgefährdenden Sachverhalte werden nicht einmal explizit der Örtlichkeit zugeordnet benannt. Leider muss auch an dieser Stelle die Unvollständigkeit der ROV Unterlagen betont werden.

Daher lehnt die Gemeinde Dohma jegliche Varianten (D – G), sowie alle im Zuge von Optimierungen, von entstehenden offenen Streckenführungen beginnend von der Ausbindung der Bestandsstrecke ab.

Lösungsansatz der Bürgerinitiative Bahnhof Heidenau

Mit völligem Unverständnis müssen wir feststellen, dass in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die Lösungen der Bürgerinitiative in Bezug auf den Bahnhof in Heidenau Großsedlitz nicht berücksichtigt worden sind. Wir fordern eine weitere gleichberechtigte Betrachtung dieser Variante. Wir lehnen somit jede Variante die im ROV durch die DB Netz AG vorgeschlagen wurde als völlig unzureichend ab, da diese die Wohngebiete über Gebühr mit Lärm, Lichtemission und Feinstaubbelastung im Bau und Betrieb gesundheitsschädlich belastet.

Abschließend möchten wir noch einmal die Unterlage des ROV zitieren:

Auf Seite 63 Teil A wird ausgeführt:

„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.

Selbstverständlich hat der Tunnel seine Konfliktfelder im Untergrund, diese jedoch bei allen Varianten, also auch den Varianten D- G. Technisch lösbar sind diese Konfliktfelder in jedem Fall.

Insofern kann die Raumordnungsbehörde nur aufgefordert werden, Ihrer Aufgabe gerecht zu werden und diejenigen Varianten (Volltunnel) zu bevorzugen, die die wenigsten Konflikte für

- Mensch
- Pflanzen
- Tiere
- Umwelt
- Klima

aufweisen und lösen.

Die Menschen in der betroffenen Umgebung haben eindrucksvoll ihren Willen im Raumordnungsverfahren für eine Volltunnelvariante ausgedrückt, diese Forderung hat die Raumordnungsbehörde entsprechend zu würdigen und zu berücksichtigen.

Heinemann
Bürgermeister

Oltersdorf
stellv. Bürgermeister

Häcker
stellv. Bürgermeister