



**NETZE**

# 5. Dialogforum Neubaustrecke Dresden-Prag

24.03.2021 | Online



Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union



## 1. Begrüßung und Vorstellung

## 2. Verabschiedung Protokoll

## 3. Aktuelles aus dem Projekt

3.1. Aktueller Projektstand Tschechien

3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum

3.3. Aktueller Projektstand Heidenau

3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)

3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum

3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne

3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

## 4. Weitere Schritte

1. Begrüßung und Vorstellung
- 2. Verabschiedung Protokoll**
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte



Protokollentwurf 4. Dialogforum  
Neubaustrecke Dresden-Prag

Erstellt am: 15.09.2020

#### Agenda

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Protokoll des 3. Dialogforums

TOP 3 Ergebnisse Raumordnungsverfahren

TOP 4 Aktuelles aus dem Projektgeschehen

TOP 5 Einrichtung weiterer Arbeitsgruppen

TOP 6 Nächste Schritte und Sonstiges

Erstellt von: IFOK GmbH

DB Netz AG  
Regionalbereich Südost  
Salomonstraße 21  
04103 Leipzig  
[www.neubaustrecke-dresden-prag.de](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de)

#### Ort/Zeit:

Pirna, 02.09.2020, 16:00 - 19:00

#### Protokollumfang:

10 Seiten

#### Anlagen (siehe Link):

[Präsentation der DB Netz AG](#)

[Präsentation Landesdirektion Sachsen](#)

[Presseinformation des Dialogforums](#)

- keine Anmerkungen eingegangen
- Freigabe am 24.03.2021 durch Dialogforum erteilt



1. Begrüßung und Vorstellung

2. Verabschiedung Protokoll

### **3. Aktuelles aus dem Projekt**

3.1. Aktueller Projektstand Tschechien

3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum

3.3. Aktueller Projektstand Heidenau

3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)

3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum

3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne

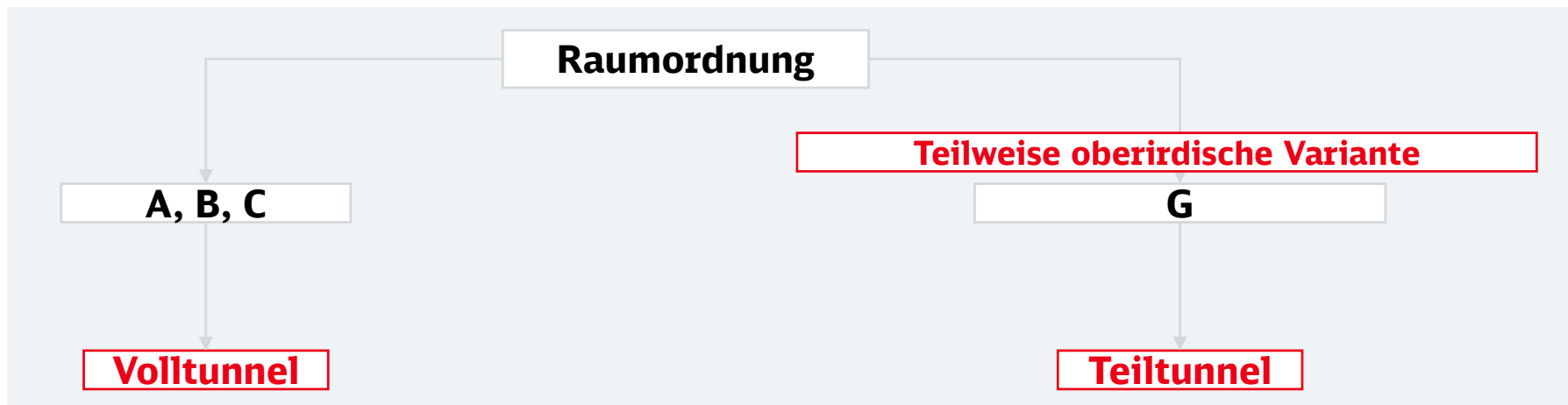
3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

4. Weitere Schritte

# Aktuelles aus dem Projekt

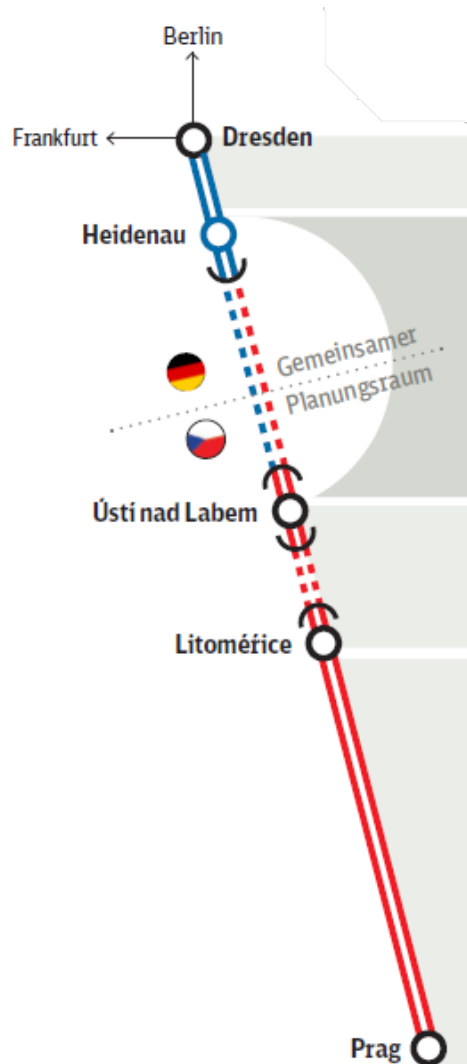
## Wie geht es weiter?

- DB Netz AG untersucht im Rahmen der Vorplanung **zwei Varianten mit verschiedensten Untervarianten**
- Erarbeitung von sowohl Volltunnelvarianten, als auch teilweise oberirdische Streckenführungen, um eine **gesamtreional verträgliche Lösung** zu konstruieren, die außerdem den Vorgaben und Kriterien des Bundes entspricht
- Eine Entscheidung für eine Vorzugstrasse wird erst am Ende der Vorplanung (vsl. 2024) getroffen  
Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es **keine Vorzugsvariante der DB Netz AG**



# Aktuelles aus dem Projekt

Grundlagen der Zusammenarbeit sind im Rahmen eines **Planungsvertrages** festgelegt



Gemeinsame Projektleitung der Neubaustrecke Dresden Prag  
(v.l.n.r. Kay Müller und Petr Provaznik)

**Der gemeinsame Planungsraum** umfasst den Erzgebirgstunnel und ca. 500 m der angrenzenden Zulaufstrecken auf deutscher und tschechischer Seite.



1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien**
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

## 5. Dialogforum Neubaustrecke Dresden–Prag

# NBS Dresden – Prag auf dem Gebiet der Tschechischen Republik

Petr Provazník  
Generaldirektion

24.3.2021





## **NBS Dresden – Prag, auf dem Gebiet der Tschechischen Republik**

Petr Provazník (Správa železnic)



# Zustand der Vorbereitung des Projekts Machbarkeitsstudie

## Machbarkeitsstudie wurde genehmigt

- Bearbeitung 2017-2020
- Komplexe technische und ökonomische Bewertung der Varianten auf dem Gebiet der Tschechischen Republik
- genehmigt von der Zentralen Kommission des Verkehrsministeriums am 22.12.2020
- Die Parameter der Hauptrichtung Prag – Dresden wurden bestätigt.
- Die Nebenrichtung Prag – Louny – Most erfordert eine detailliertere Bearbeitung.
- Der Bau wird in Abschnitte nach Etappen aufgeteilt.

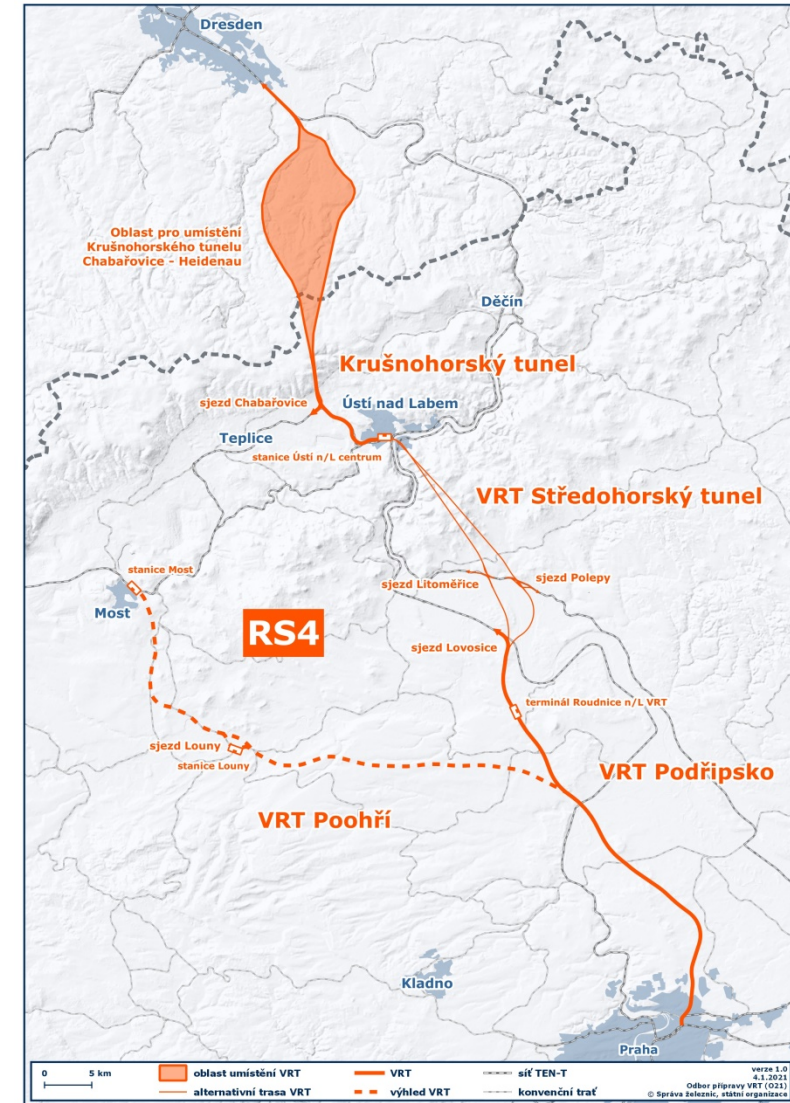
### Bedeutung der tschechischen Abkürzungen:

#### **RS = schnelle Verbindungen**

*Gemäß Konzeption des Verkehrsministeriums umfasst dies Infrastruktur wie auch Betriebsprogramm.*

#### **VRT = Hochgeschwindigkeitsstrecke**

*Infrastruktur der Správa železnic mit einer Streckengeschwindigkeit von mindestens 250 km/h.*



# Zustand der Vorbereitung des Projekts

## Machbarkeitsstudie

### Abschnitt Prag – Abzweig Lovosice / Abzweig Litoměřice

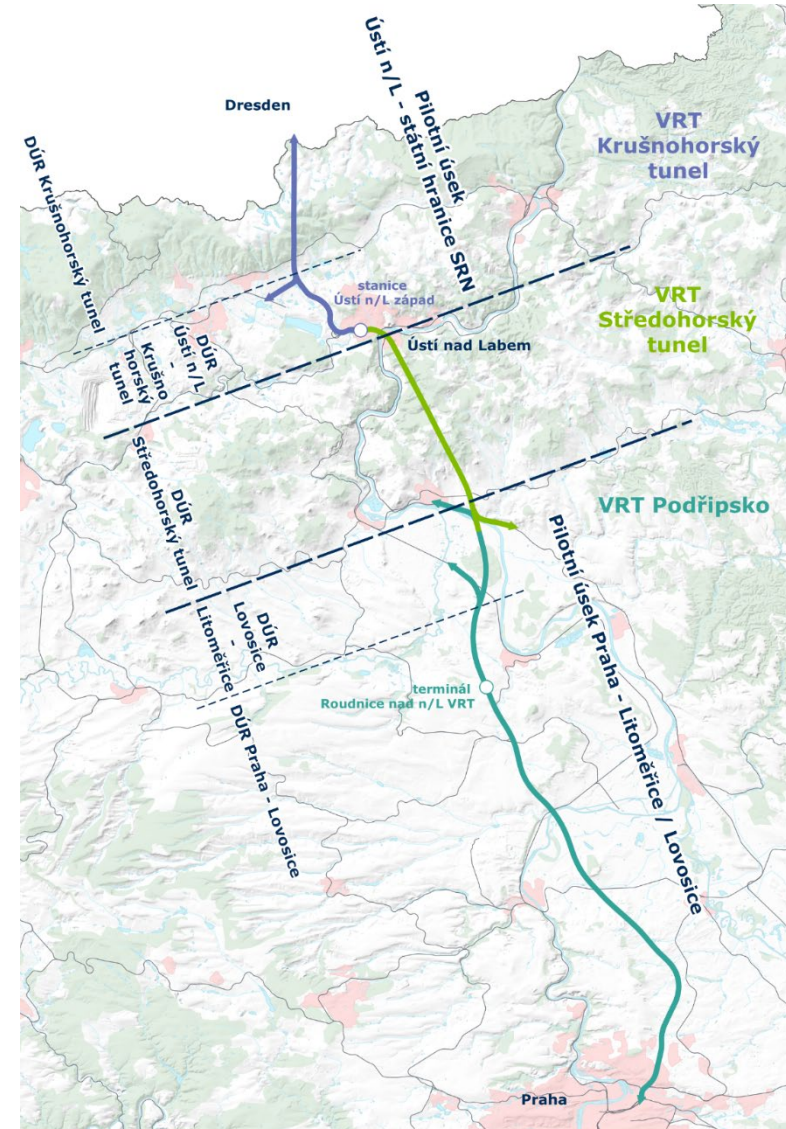
- 57,9 km
- Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 320 km/h
- Etappe 1a.+1b.

### Abschnitt Abzw. Litoměřice – Ústí n. L.

- 21,5 km
- Tunnel durch Böhmisches Mittelgebirge, Länge 18,5 km
- Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 250 km/h
- 3. Etappe

### Abschnitt Ústí n. L. – Heidenau (Dresden)

- 16,4 km (auf dem Gebiet der Tschech. Republik)
- Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 200 km/h (Personenzüge) / 120 km/h (Güterzüge)
- Erzgebirgstunnel
- gemeinsame Vorplanung mit der DB Netz AG
- 2. Etappe

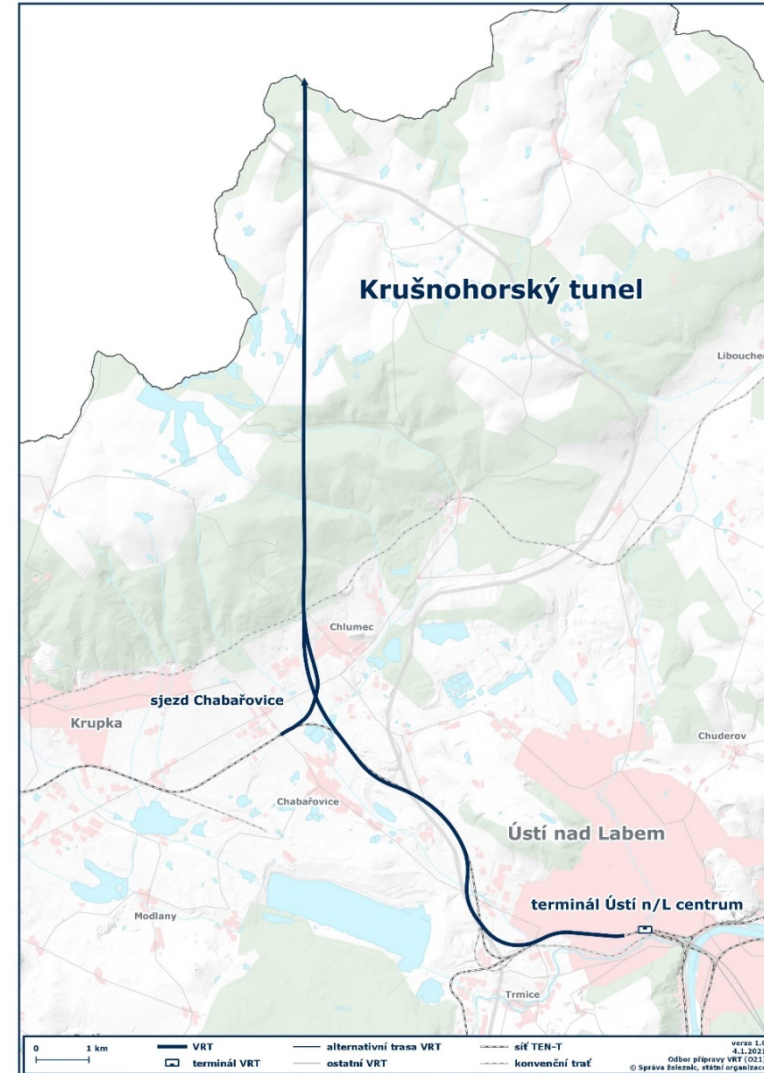
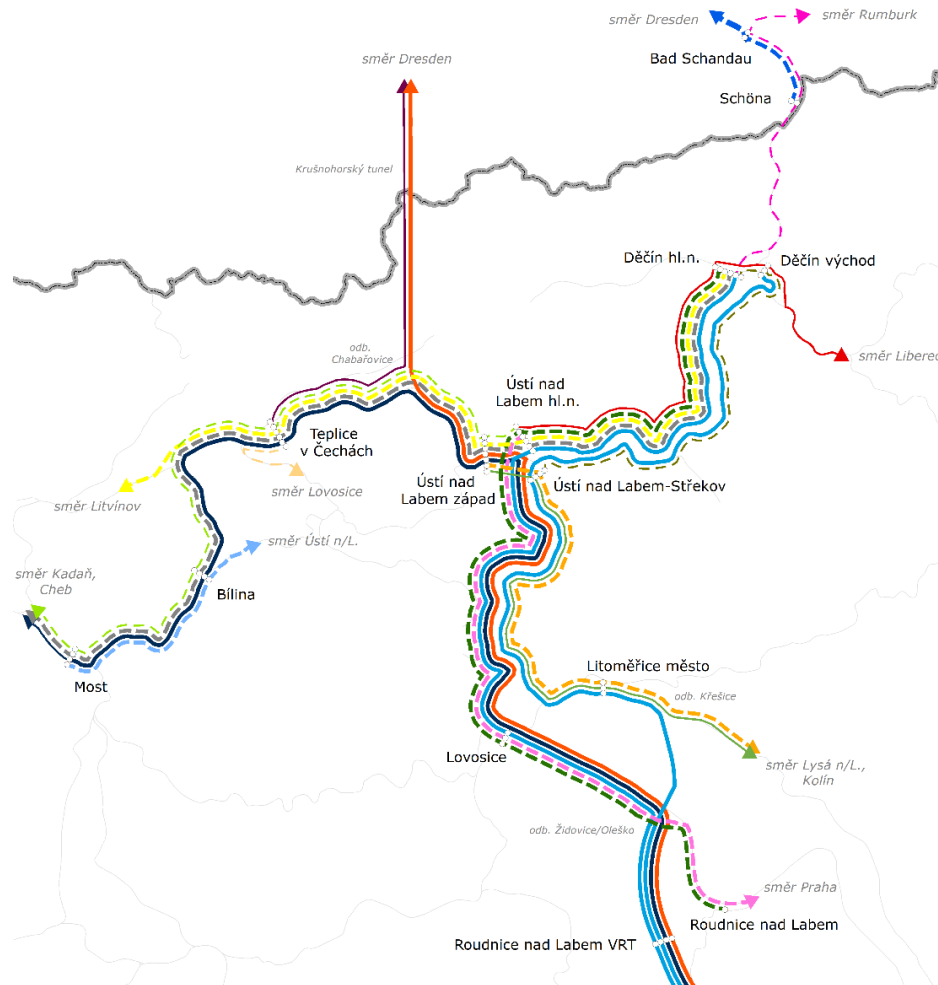


# Zustand der Vorbereitung des Projekts

## Machbarkeitsstudie, technische Lösung und Betriebslösung



### 2. Etappe Szenario A



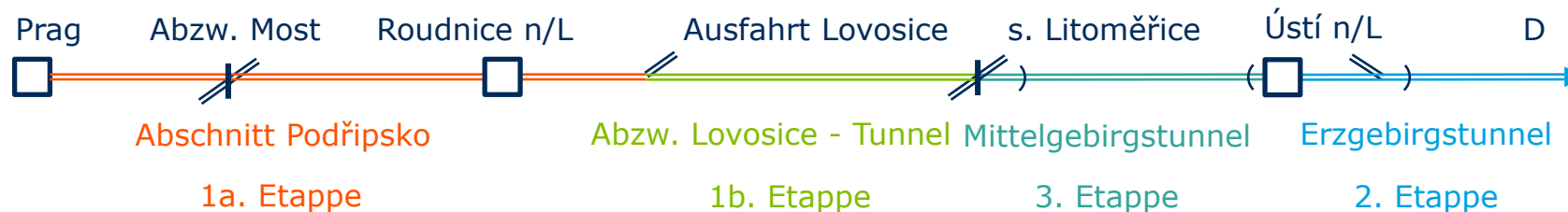


# Zustand der Vorbereitung des Projekts

## Etappierung des Projekts

### Meilensteine:

- Machbarkeitsstudie 2017 – 2020
- Aktualisierung der Grundsätze der Raumordnungsgrundsätze 2021 – 2023
- Beginn der Bearbeitung der Dokumentation für die Gebietsentscheidung (RO) und UVP
  - Podřipsko (Abschnitt Prag – Ausfahrt Lovosice) 2021
  - Podřipsko (Abschnitt Ausfahrt Lovosice – Ausfahrt Litoměřice) 2022
  - Erzgebirgstunnel 2021
  - Mittelgebirgstunnel 2028



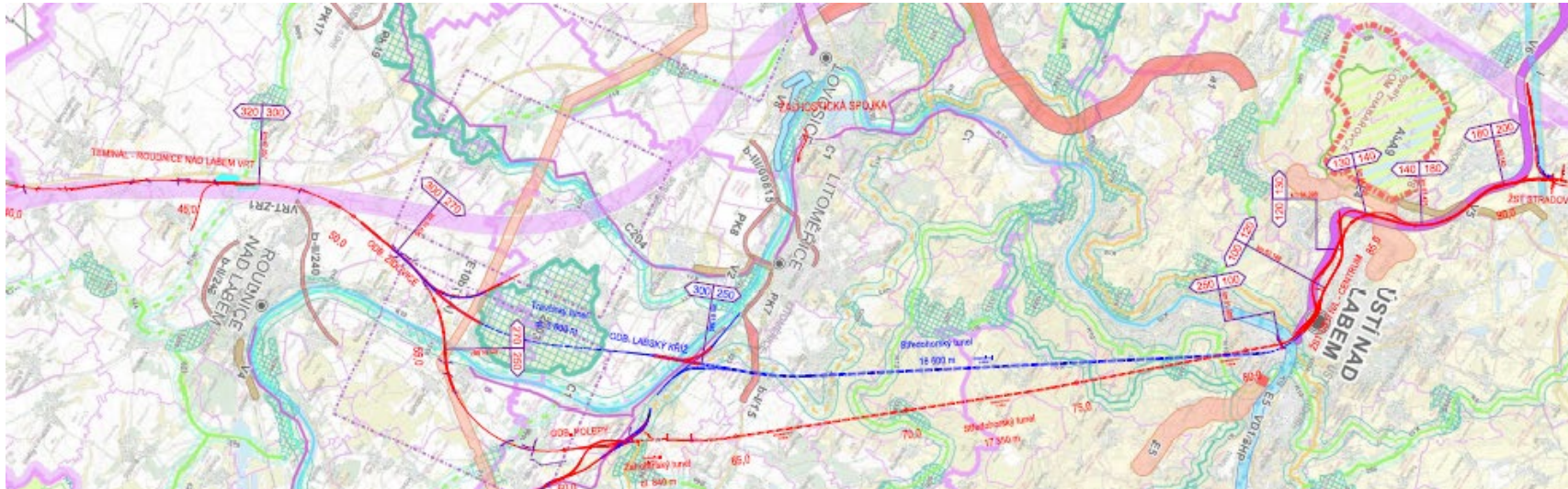
# Zustand der Vorbereitung des Projekts

## Gebietsverfahren = Stadium Gebietsentscheidung

- Beschluss über die Platzierung des Baues erlässt das Bezirksamt
  - Die Dokumentation wird in einer Detailtiefe erarbeitet, die eine Platzierung des Baues auf konkreten Grundstücken ermöglicht.
  - Bestimmt den genauen Umfang des Baues (Eingrenzung)
  - Ermöglicht die Freigabe der übrigen (dann nicht mehr notwendigen) Flächen des ursprünglichen Projektkorridors
  - Die Übereinstimmung des beantragten Baues mit dem Standpunkt der UVP wird begutachtet.
- 
- In der Tschechischen Republik kann gemäß Gesetz Nr. 416/2009 Slg. vorgegangen werden.
    - *Gesetz über den beschleunigten Verkehrs-, Wasser- und Energie-Infrastrukturausbau*
      - RS 4 Dresden — Ústí nad Labem — Prag inkl. Abzweig Kralupy nad Vltavou (Nová Ves) — Louny — Most
- 
- Zum Zweck der Erarbeitung der Dokumentation des Gebietsverfahrens werden Messungen und Geländeerkundungen durchgeführt.

# Zustand der Vorbereitung des Projekts

- Zwischen dem Tunnelportal und Ústí nad Labem ist die Strecke territorial invariant.
- Umbau des Bahnhofs in Ústí nad Labem ist Teil des Projektes.
- Die Streckenführung zwischen Roudnice nad Labem und Ústí nad Labem wird in Varianten bearbeitet.
- Die Öffentlichkeit wird über die Varianten informiert, es wurde eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Vertretern der Gemeinden und des Bezirkes Ústí nad Labem gegründet. Diese Aktivität hat keinen Einfluss auf den Abschnitt von Ústí nad Labem bis zur Staatsgrenze.



# Danke für Aufmerksamkeit

**NBS Dresden – Prag  
auf dem Gebiet der Tschechischen Republik**

**Petr Provazník  
Generaldirektion**

ProvaznikP@spravazeleznic.cz

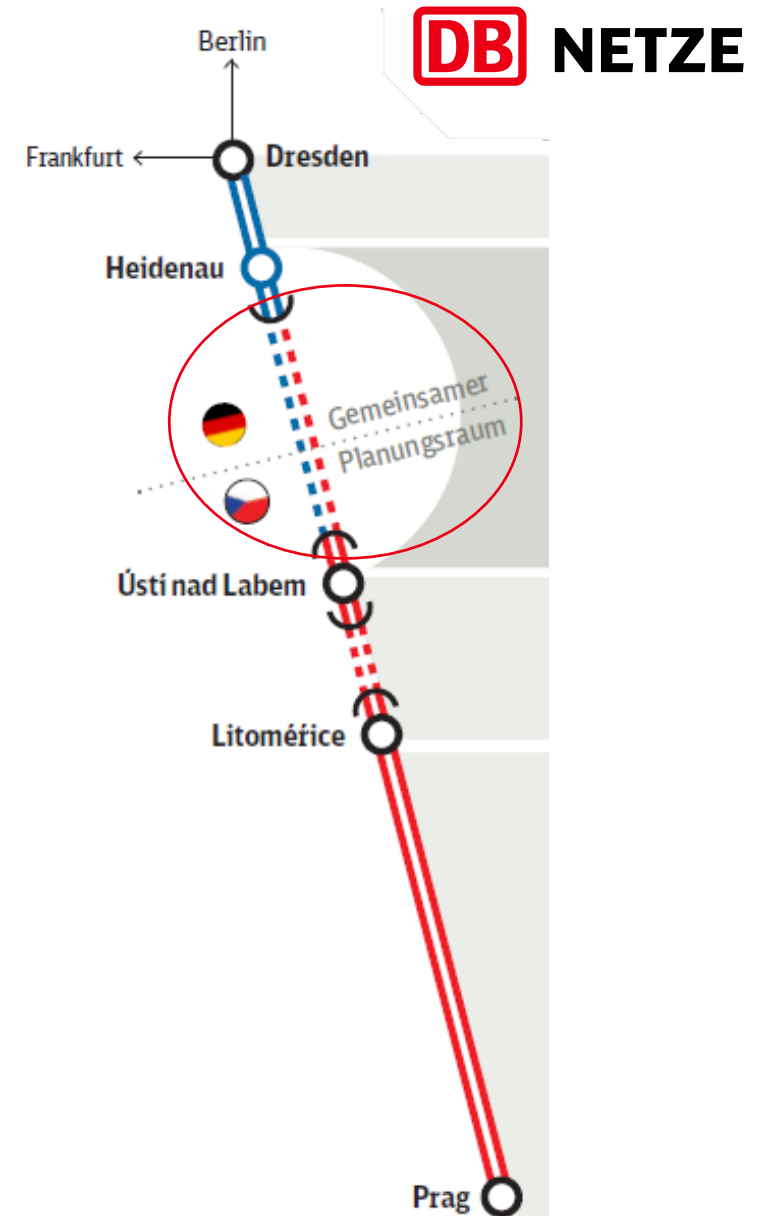


1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum**
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

# Der gemeinsame Planungsraum wird zwischen Deutschland und Tschechien gemeinsam geplant

- Verschiedene Varianten werden innerhalb der Korridore erarbeitet
- gemeinsame Ausschreibung wird aktuell durchgeführt
- Grenzüberschreitende Gutachterleistungen (hydrogeologische sowie tunnelbautechnische Beratungsleistungen) in Abstimmung mit Správa železnic vergeben
- Aktuell Ausarbeitung der Planungshinweise aus Raumordnerischer Beurteilung zur Übergabe an Planer

- Ziele:**
- Erarbeitung einer optimalen und für die Region verträglichen Lösung auf Basis der Raumordnung
  - Vergleichsweise parallele Planung verschiedenster Varianten/Linienführungen im Volltunnel-Korridor sowie im teilweise oberirdischen Korridor





## Kartierungen im Untersuchungsraum des Bahnprojektes Neubaustrecke Dresden-Prag

Seit Februar bis September 2021 sind Ökologen des Büro Myotis – Büro für Landschaftsökologie aus Halle zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze unterwegs, um auf Basis der faunistischen Planungsraumanalyse geschützte Artengruppen zu kartieren. Dabei wird der Bestand und das Vorkommen geschützter Arten, wie z.B. Fledermäuse, Eulen und Zauneidechsen durch Experten aufgenommen, um frühzeitig Konflikte zwischen der technischen Planung und den erforderlichen Maßnahmen aus dem Naturschutz zu erkennen.

Der Ablauf ist abhängig von der Aktivitätszeit der zu untersuchenden Artengruppen:

- Großvögel, wie Eulen, müssen im Frühjahr kartiert werden

- Zauneidechsen hingegen benötigen eine Temperatur ab xx Grad, um kartiert zu werden.

Die Erkenntnisse aus der Planung fließen in die Vorplanung der Neubaustrecke ein, die bis 2025 abgeschlossen werden soll.

Die zu kartierenden Artengruppen sind mit den zuständigen Unteren Naturschutzbehörden abgestimmt worden, um vollständig die planungs- und raumrelevanten Arten zu kartieren. Voraussichtlich 2022 werden weitere Kartierungen durchgeführt.



- Ausschreibung der Planungsleistung für Bereich der grenzüberschreitenden am 21.08.2020 veröffentlicht; Vergabe der Planungsleistungen 2. Quartal
- Kartierungen seit Februar 2021
- Bohrungen werden durchgeführt (siehe 3.6.)





1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau**
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

# Aktueller Projektstand Heidenau

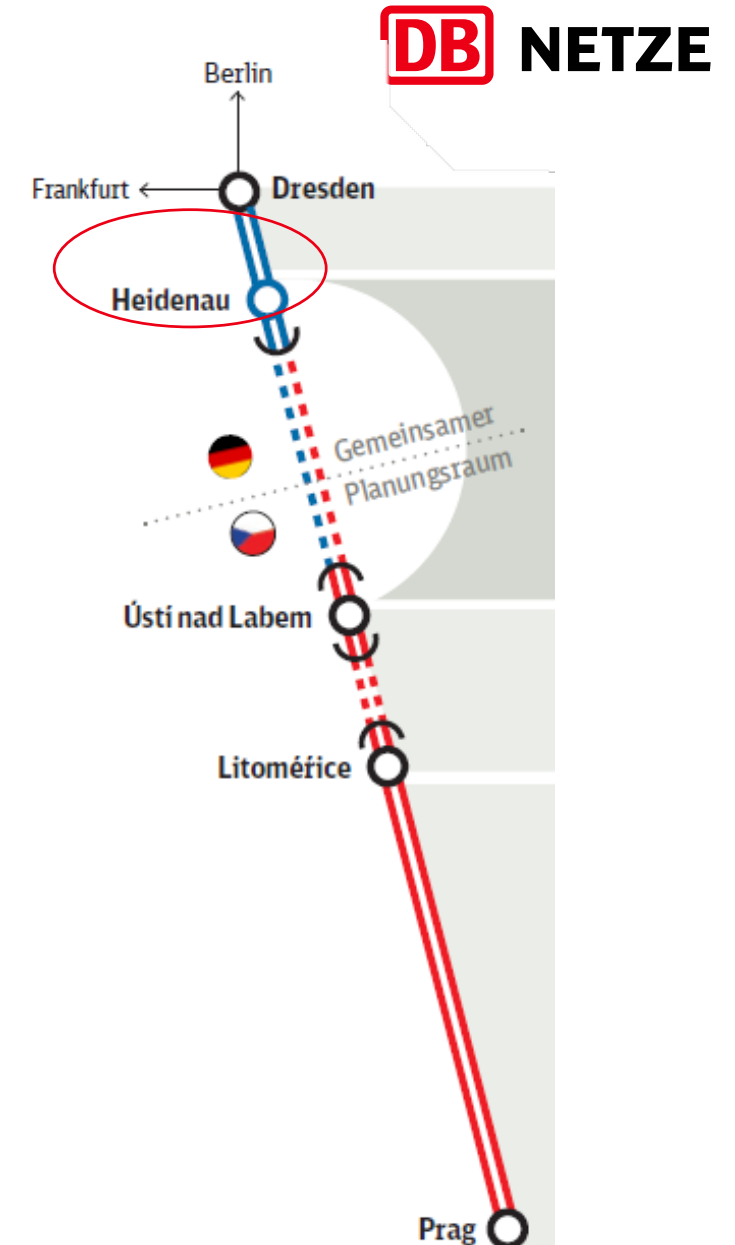
## Heidenau bildet den neuralgischen Punkt der Planung

- Verschiedene Varianten der Spurplananordnung in Heidenau werden untersucht (jeweils für Volltunnel und Teiltunnel unterschiedlich)



### Ziele:

- Minimierung des Flächenbedarfs in Heidenau
- Optimale Lage des Überholbahnhofs für die Volltunnelvariante anhand verschiedenster Kriterien
- Untersuchung der Ausbindung von der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung der Raumordnung (bspw. Denkmalschutz)



# Aktueller Projektstand Heidenau

Es werden verschiedene Varianten mit verschiedenen Optionen untersucht, u.a.

## Hauptvarianten

Volltunnel

Teiltunnel

200/230 km/h ggf. 160 km/h

Lage der Systemtrennstelle

## Option Beschleunigungsgleis

vier Untervarianten  
im Bahnhof Heidenau

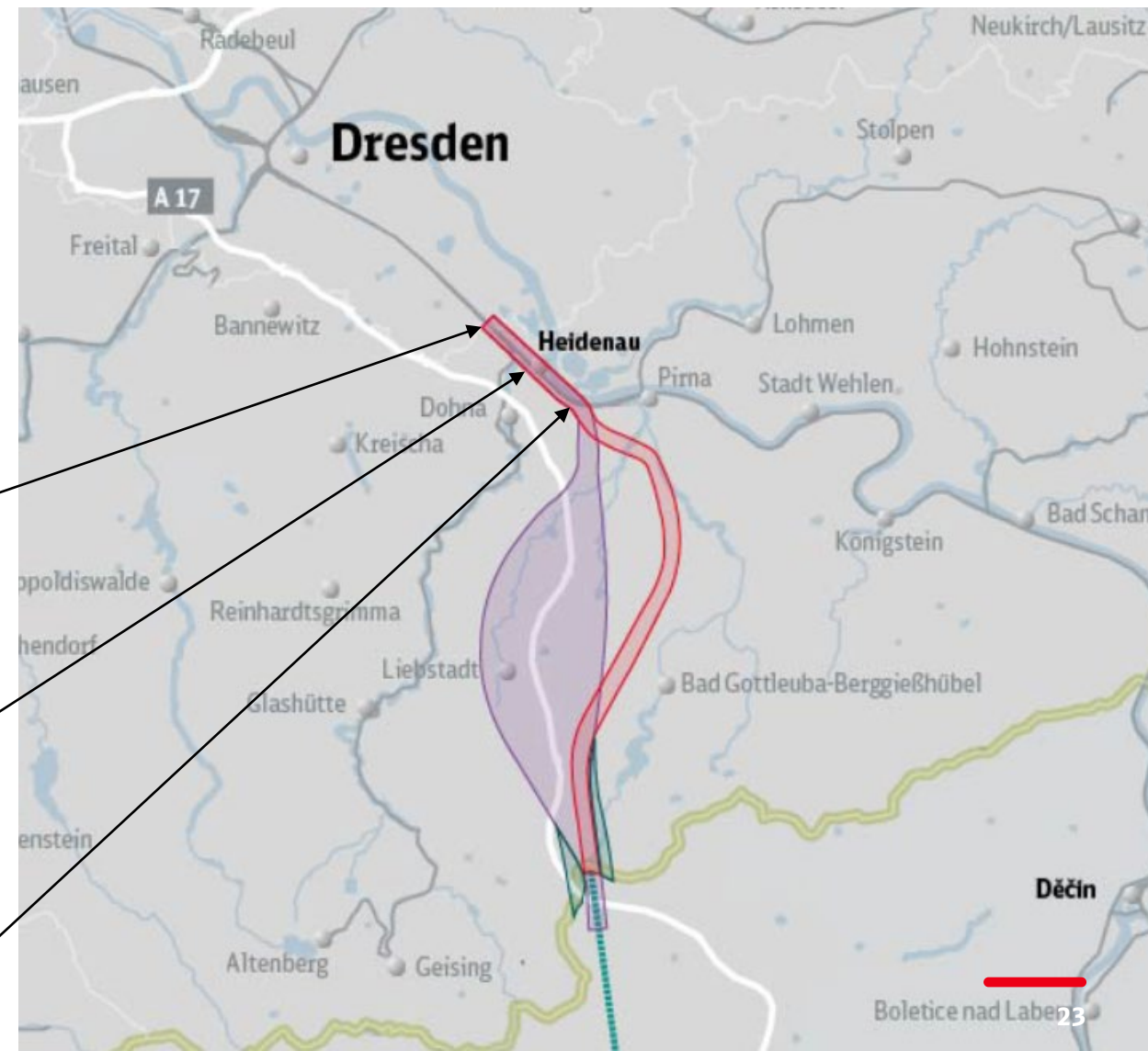
Volltunnel

Teiltunnel

mit  
Regionalhalt

ohne  
Regionalhalt

## Studien im Bereich der Ausbindung





# Aktueller Projektstand Vermessungsarbeiten



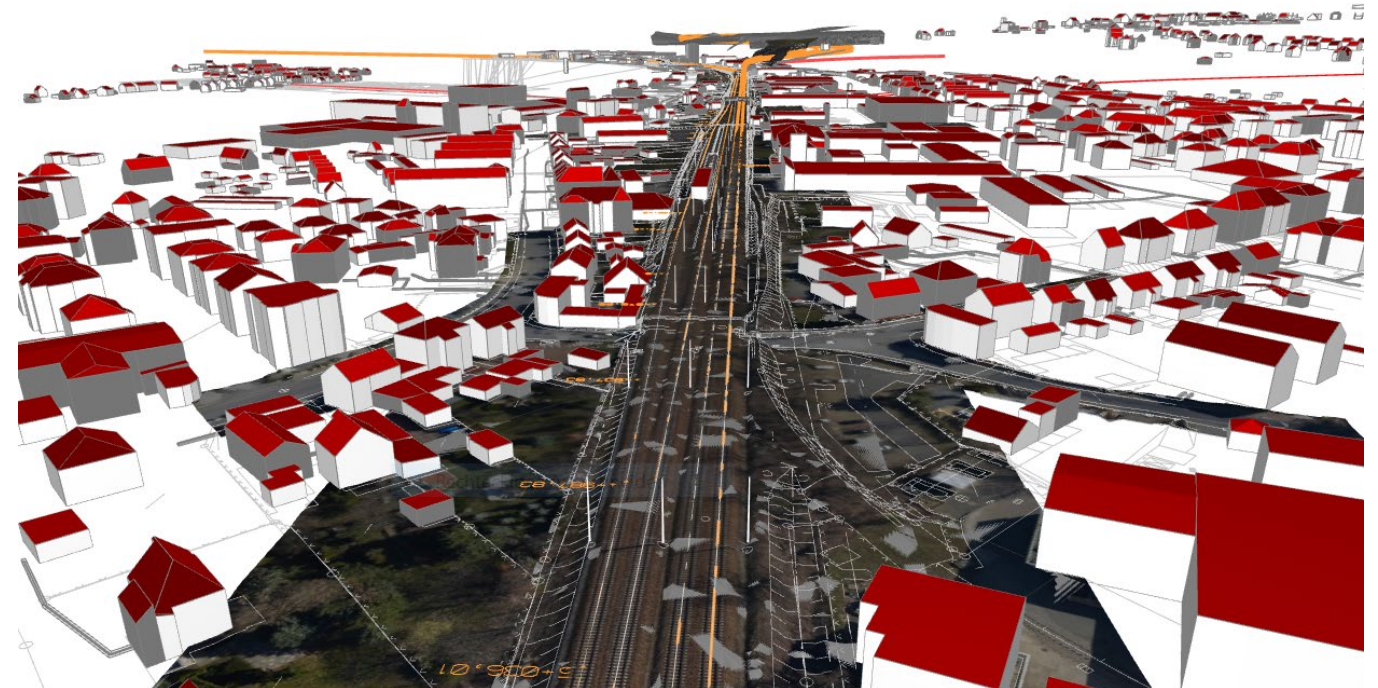
**Vermessungsarbeiten im Zuge der Vorplanung der Neubaustrecke Dresden-Prag gehen weiter**

Im Rahmen der Vorplanung werden seit März bis Mitte 2021 die Vermessungsarbeiten im Bereich der Einbindung Heidenau fortgeführt. Dabei werden u.a. Bauwerke (Brücken) und umliegende Straßen sowie Fuß- und Radwege entlang der Strecke sowie die Verkehrsstationen Heidenau, Heidenau-Süd, Heidenau-Großsedlitz, Dresden-Zschachwitz und Dresden-Niedersedlitz vermessen.

Die Vermessungsarbeiten sind eine wichtige Grundlage für die weitere Planung, z.B. des BIM-Modells (Building Information Modelling), welches begleitend zur Planung erstellt wird.

Die Arbeiten werden weitestgehend auf Gelände der Deutschen Bahn AG sowie auf öffentlichen Straßen und Fuß- und Radwegen durchgeführt. Sollte es notwendig sein, dass private Grundstücke betreten werden müssen, werden die Eigentümer separat informiert und einen Betretungsge-nehmigung eingeholt.

Kofinanziert von der Fazilität „Connecting Europe“ der Europäischen Union



Auszug BIM-Bestandsmodell (DB AG)

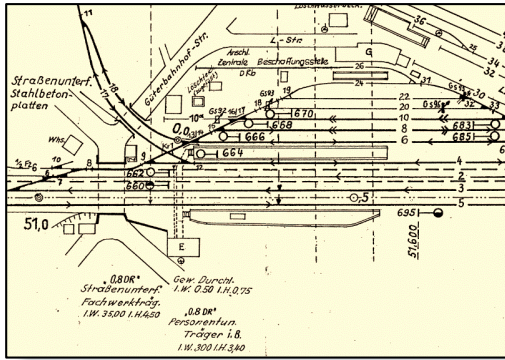
**Die Vermessungsarbeiten sind Grundlage des BIM-Bestandsmodells.**

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)**
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

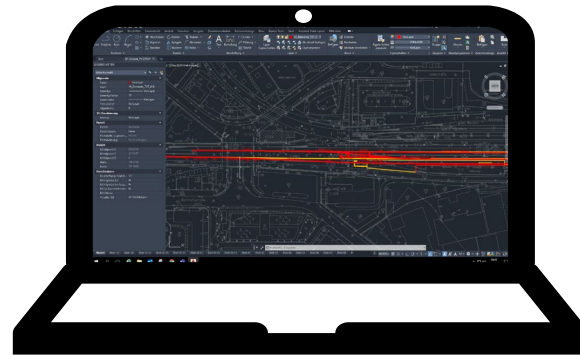
# Wie haben wir bisher geplant und wie planen wir zukünftig?

Von der Zeichnung mit Tusche bis zum 3D-Bauwerksdatenmodell

## konventionelle Planung

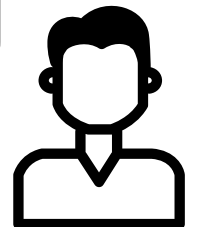
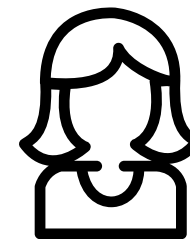


Zeichnung mit Tusche



computergestützte  
Planung (CAD)

## BIM

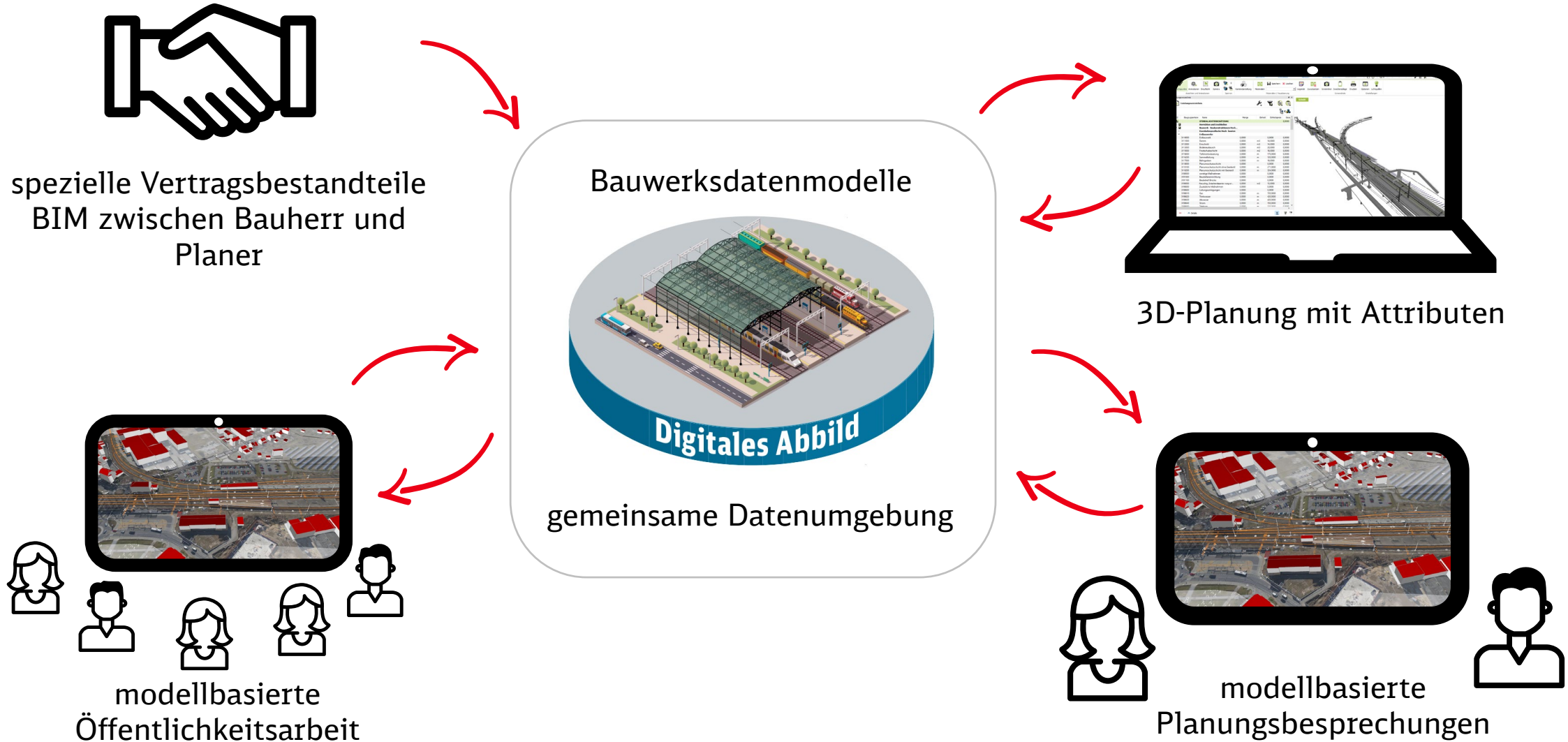


„gemeinsam den Blick auf  
die Dinge entwickeln“



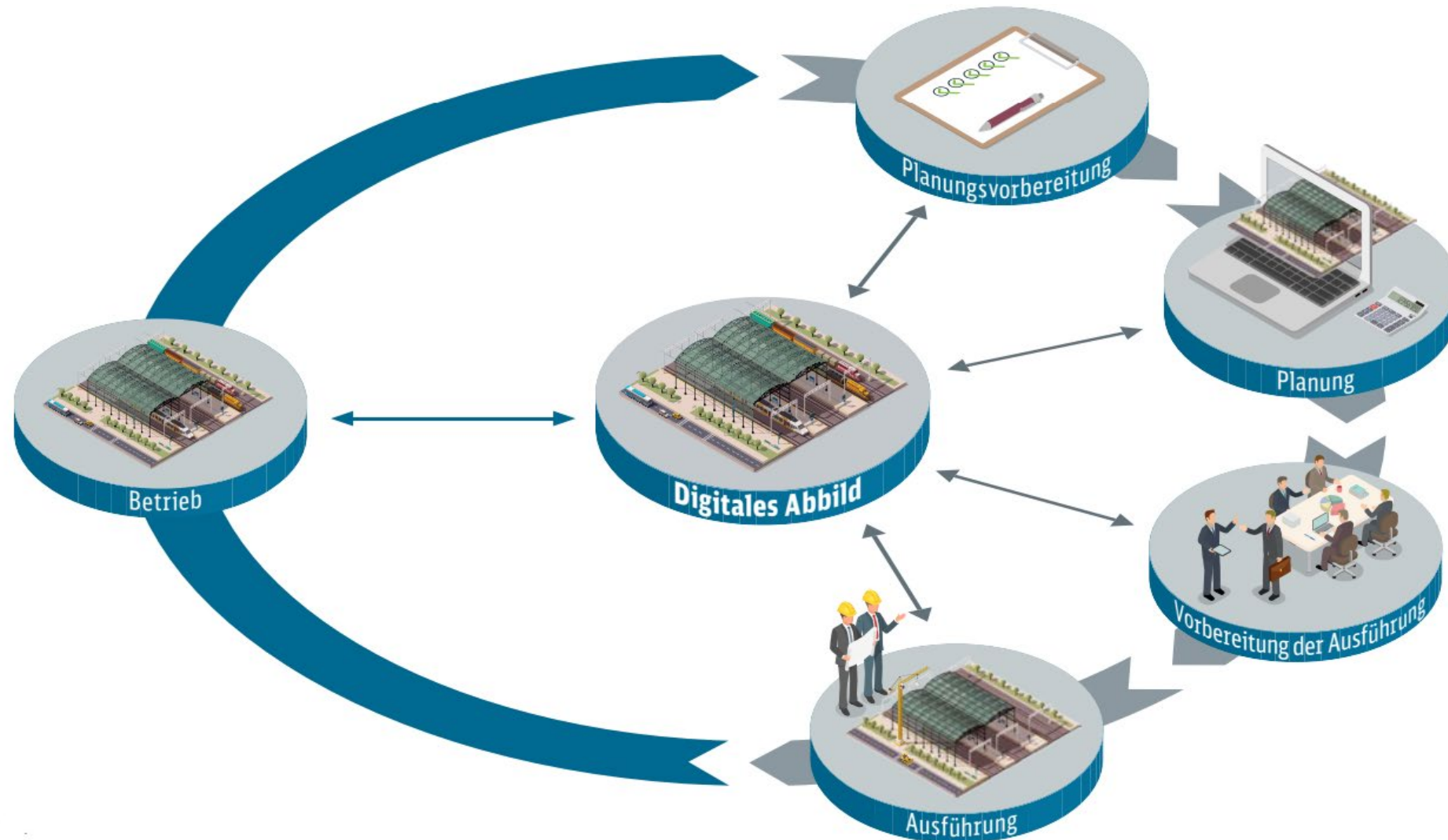
# Was sind die Kernelemente von BIM in der Planung?

BIM ist keine Software, sondern eine Methodik



# Wie wird BIM über die Planungsphase hinaus angewendet?

Die BIM-Methodik umfasst den gesamten Lebenszyklus einer Anlage



# Für welche Bauprojekte wird die BIM-Methodik angewendet?

Eine deutschlandweite und globale Entwicklung



Auswahl deutscher Institutionen, welche die BIM-Methodik anwenden (werden)



Auswahl weiterer Institutionen außerhalb Deutschlands, welche die BIM-Methodik anwenden

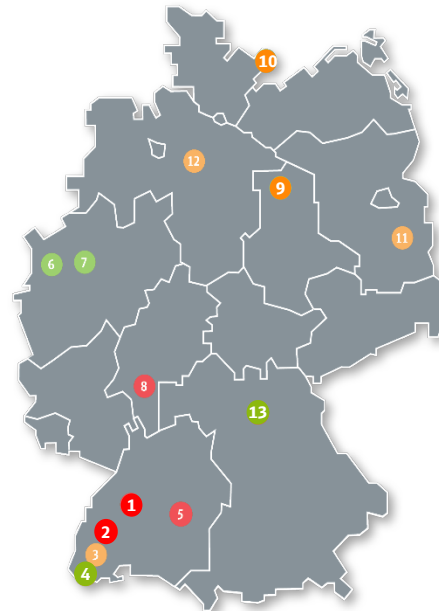
# Wie wendet die DB die BIM-Methodik an?

Seit 2015 wurde BIM stufenweise für das Planen und Bauen eingeführt

bis 2015  
Initialisierung BIM

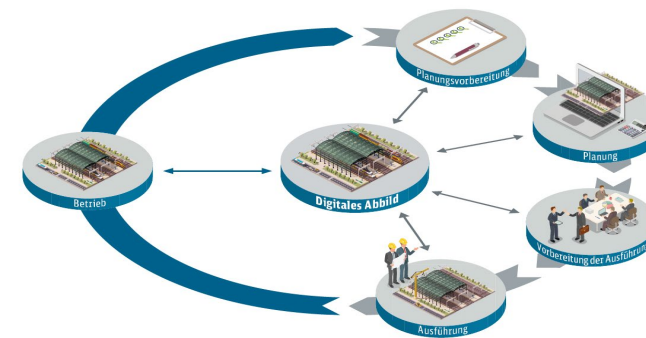


2016 bis 2019  
Pilotierung BIM



seit 2020  
Professionalisierung BIM

Seit 2020 werden  
neue standardisierbare  
bzw. komplexe Projekte  
mit BIM geplant

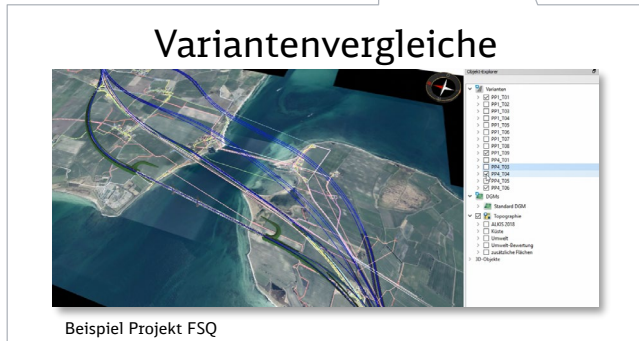
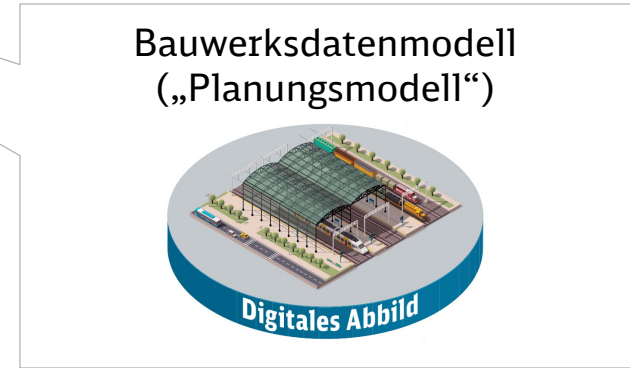
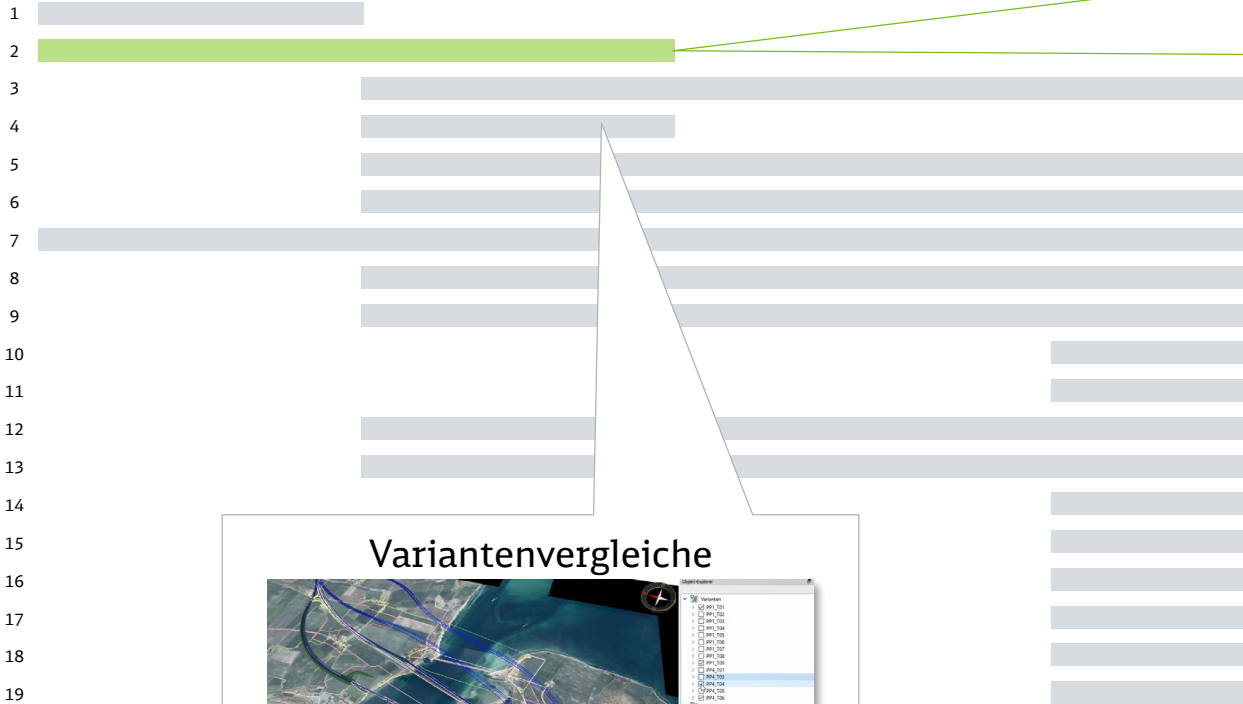


Quelle: links: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, rechts: Deutsche Bahn AG



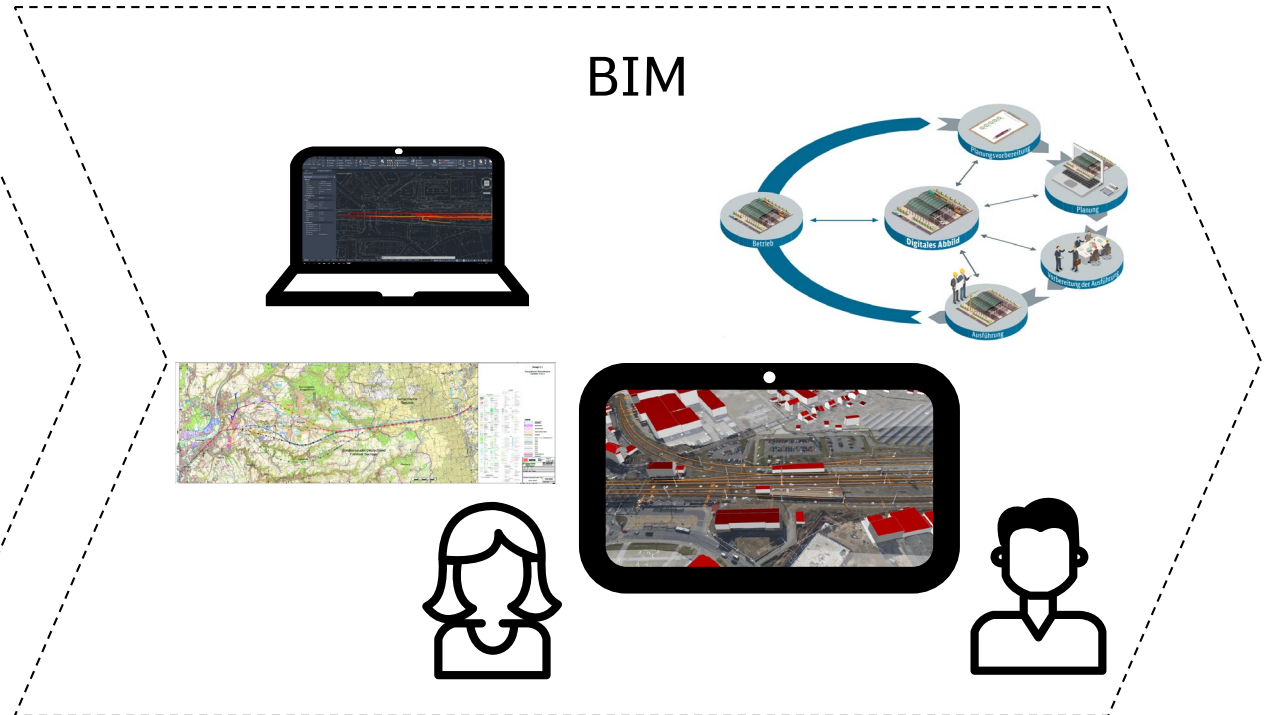
# Wie wendet die DB die BIM-Methodik an?

DB Netz AG hat insgesamt 19 Anwendungsfälle für die BIM-Methodik definiert



# Seit wann wir im Projekt NBS Dresden-Prag BIM an?

Die BIM-Methodik wird mit Beginn der Grundlagenermittlung angewendet



# Wie wenden wir im Projekt NBS Dresden-Prag BIM aktuell an?

Für den Projektteil Einbindung wurde ein erstes Bestandsmodell erstellt

## Bestandsmodell (Grundlagenmodell) NBS Dresden-Prag

Digitales Geländemodell (DGM)

Umwelt (Schutzgebiete)

Digitales Stadtmodell

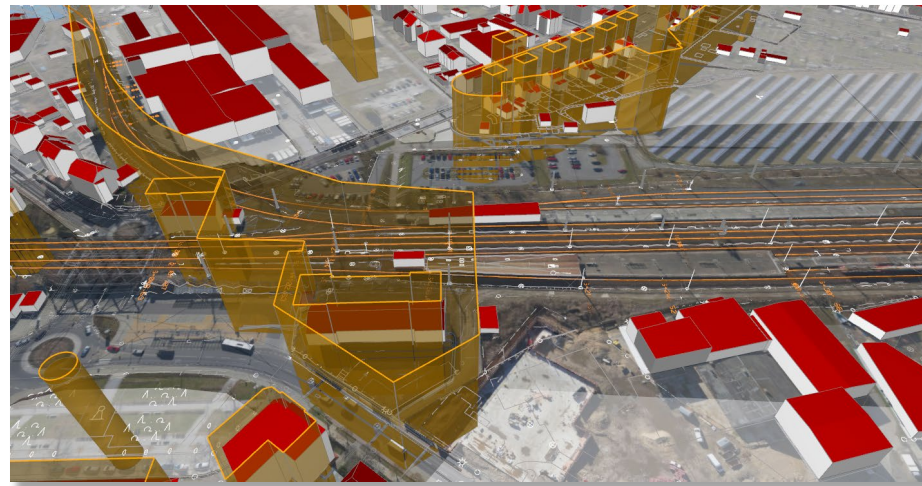
DB Bestandsplan (IvI Plan)

Digitale Orthofotos

DB Bestand (exakte Darstellung)

Leitungen Dritter

Baugrundmodell



Planungen Dritter

DB Bestand (vereinfachte Darstellung)

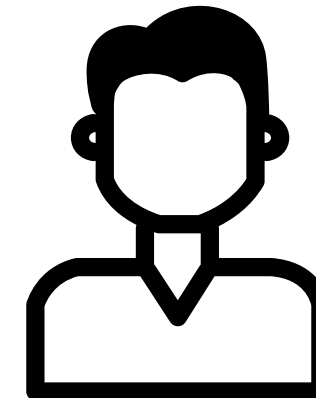
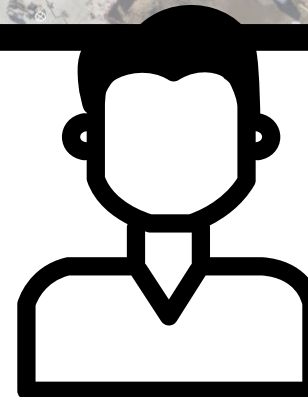
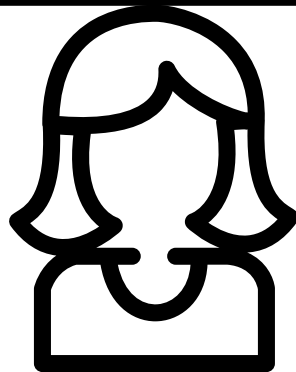
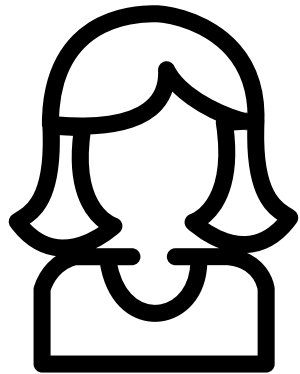
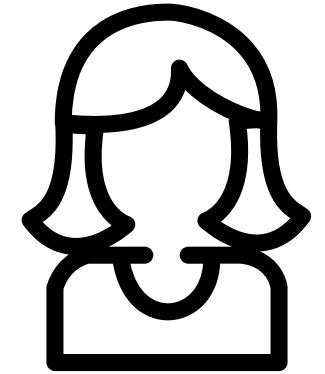
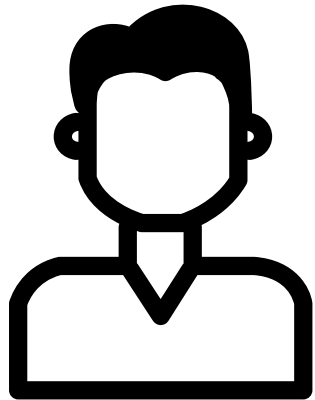
Umwelt (Kartierungsergebnisse)

**Bestandsmodell für den gemeinsamen Planungsraum**



# Wie wenden wir im Projekt NBS Dresden-Prag BIM aktuell an?

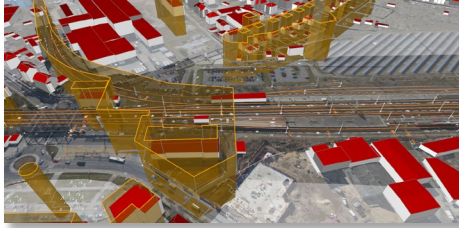
Für den Projektteil Einbindung wurde ein erstes Bestandsmodell erstellt





# Wie wird BIM im Projekt NBS Dresden–Prag in Zukunft angewendet?

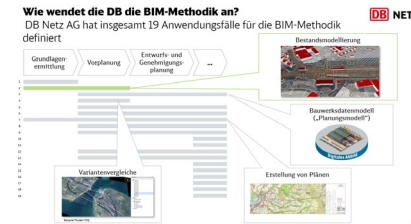
Ausblick – die nächsten Schritte mit BIM



Finalisierung Bestandsmodell



Erstellung des Planungsmodells (Bauwerksdatenmodell)



sukzessive Umsetzung weiterer BIM-Anwendungsfälle

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum**
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte



Bisher sind folgende Arbeitsgruppen entstanden:

## **AG Heidenau:**

- begleitet Planung des neuralgischen Punkts der Ausbindung der Bestandsstrecke in die Neubaustrecke
- gibt Hinweise zur Umsetzung einer für gesamte Region verträglichen Lösung
- Terminvorschlag: Oktober 2021

## **AG Kriterienkatalog:**

- bespricht Vorschlag der DB Netz AG für einen Kriterienkatalog im Detail
- arbeitet Hinweise zu möglichen Kriterien aus
- Terminvorschlag: Abhängig von der Vergabe an Umweltplaner; vsl. 4. Quartal

## **AG Erkundungsweg:**

- Terminvorschlag: Sommer zur Aufstellung der Tafeln und Einbindung neuer Mitglieder







**Neubaustrecke Dresden-Prag**

Bei 2024 will die Deutsche Bahn gemeinsam mit der Tschechien und den tschechischen Partnern eine Vierzweigstrecke für den Streckenverlauf entwickeln. Von Dresden bis Heidenau fahren die Züge über die Bestandsstrecke, danach wird geradlinig und in etwa die Kapazität der Neubaustrecke auszuweichen kann. Im Rahmen eines Dialogforums Dresden-Prag „Kriterienkatalog zum Variantenvergleich“ sowie „Erkundungsweg“ geschicktes in engen Austausch mit der Stadt Heidenau und den betroffenen Anwohnern.

Mit einem Baueigen für den etwa 30 Kilometer langen Tunnel unter dem Erzgebirge rechnen Fachleute ab dem Jahr 2030. Einen Fertigstellungstermin für die Strecke gibt es noch nicht.

**Nový žďadec**

Výhledově nové žďadec Dřážďany - Praha bude odstavkem žďadec mřadec mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou v koridoru Orient / East-Med (TEN-T Corridor ODEM a bude mřadec integrace České republiky do vysokorychlostní dopravní sítě ve střední Evropě. V dřadec vřadec na 2 000 kilometrů prospřadec ODEM koridoru TEN-T sítě ekonomickřadec oblastřadec žďadec Dřadecřadec střadec BIL. Stavba tratřadec je předpokladem pro zvýřadec kapacity v mřadec žďadecřadec sítě.

**Barockgarten Großsedlitz**

Auch wenn August der Starke noch größer – unverwundlich gefürbete – Neubaupläne hatte, bildet bis heute das Friedrichschloss den Raumkern des ersten Gartenbaus. Das unter dem König barocksten Großschloss sind noch offen. Ein Gartensystem zřadec zu den bedeutendsten Schöpfungen des deutschen Barock und im Nordosten des Reichs. In einem außerordentlich bewegten Gelände öffent sich großzügige Blickachsen ins weitebawachene Erzgebirge und in die Berge des Elbsandsteingebirges. August der Starke erricht 1723 das Arealen und ließ es unter der Leitung Christoph Graf von Wackerbarth als repräsentativen Vorklassizismus besetzen. Die Hochschloßes legen den Garten barock auf mehreren Terrassen an, diese Höhenunterschiede über Treppen, Böschungen, Kaskadenbecken und ein Orangeriegebäude überwinden wird.

Mězi Dřadecřadec a Prahou je navřadec pláněměstřadec vřadec s dřadec žďadec jazyk jedně hodně. Barockřadec trasy smřadec řadec nabřadec v regionálně osobně žďadecřadec dopravně pro dřadecřadec a pro dřadec kulturněřadec rozvoje regionu. To by mřadec přinesl žďadec vřadec žďadecřadec pro řadec nad Labem, Měst, Teplic, Dřadecřadec, Heidenau a Píseň.

Mehr Informationen zum Thema.

- **AG Erkundungsweg:** erarbeitet Vorschläge zur Entwicklung eines (grenzübergreifenden) Erkundungswegs entlang der Neubaustrecke und arbeitet Ideen und Umsetzungsmöglichkeiten für touristische Begleitung aus
- Flyer ([https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2021/01/Handzettel\\_Erkundungsweg.pdf](https://neubaustrecke-dresden-prag.de/wp-content/uploads/2021/01/Handzettel_Erkundungsweg.pdf))



Mit freundlicher Unterstützung der Arbeitsgruppe Erkundungsweg (Dialogforum Bahnprojekt Dresden-Prag)

Weitere Informationen zum Bauprojekt  
 Email: [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)  
 Website: [www.neubaustrecke-dresden-prag.de](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de)

Tafelentwurf Heidenau



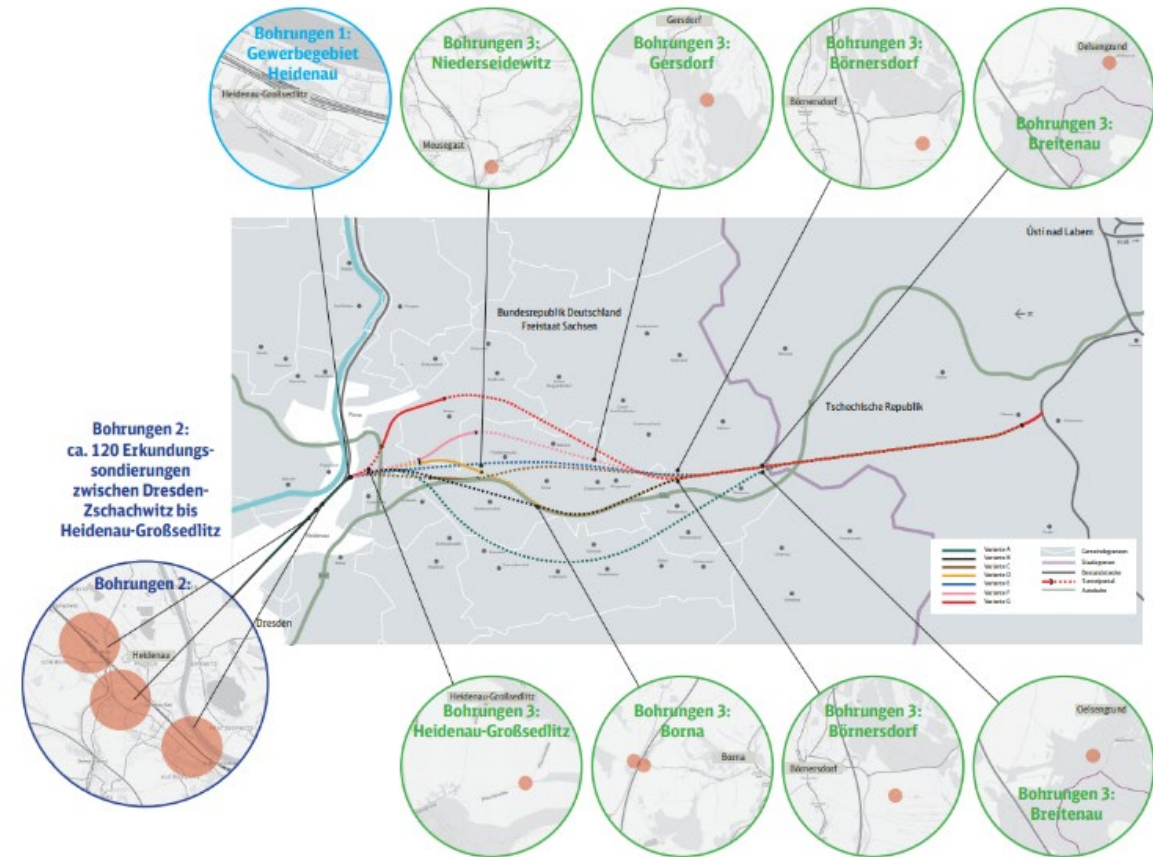
1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne**
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit
4. Weitere Schritte

# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne

- **Von Juni 2020 bis vsl. Mitte 2021:**  
Baugrunduntersuchungen an ausgewählten Punkten entlang der Bestandsstrecke und im Untersuchungsraum der Neubaustrecke



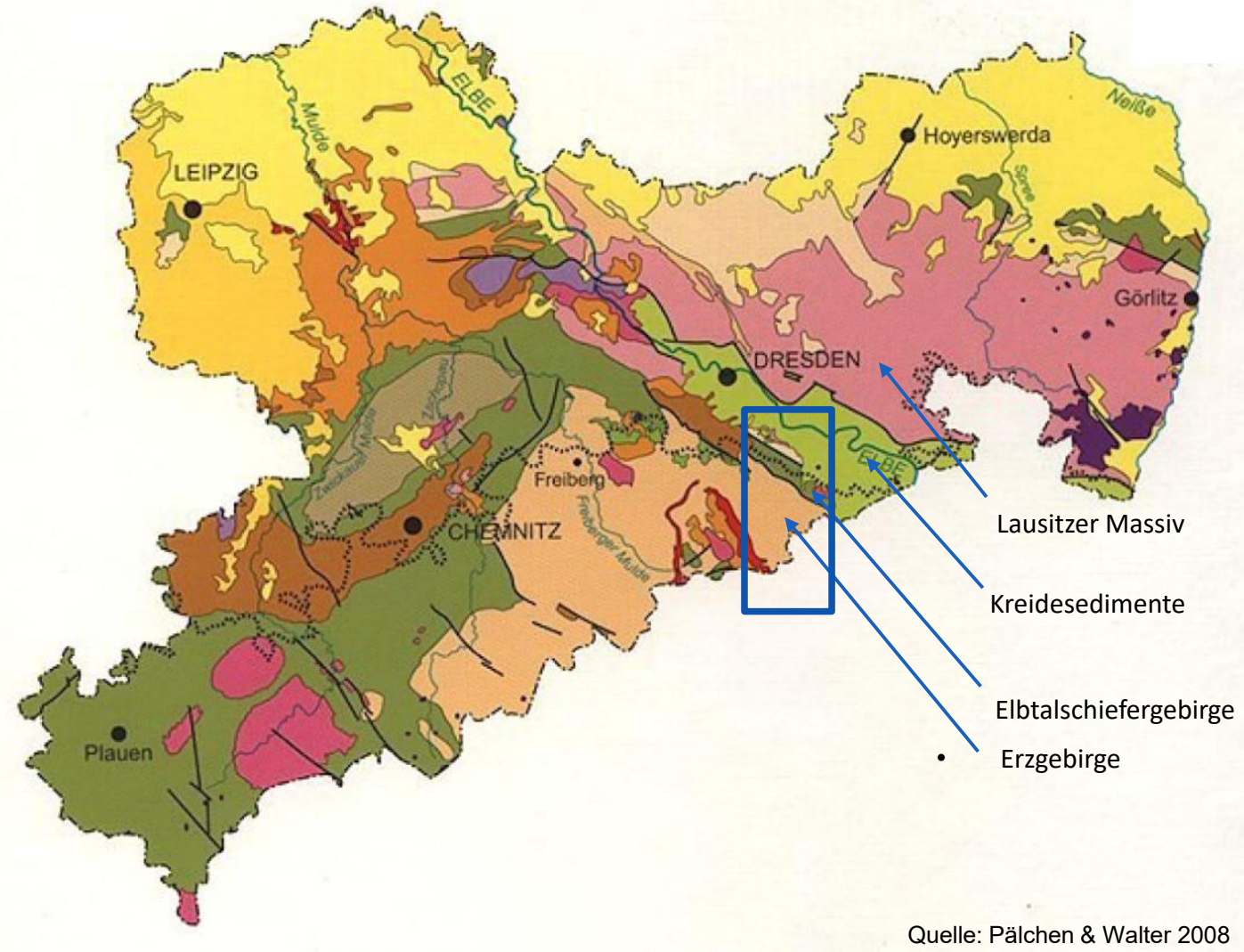
Bohrplatz Pflaumenallee in Heidenau (DB AG/Jan Frintert)



**An allen Bohrungen werden geophysikalische Untersuchungen in verschiedenen Tiefen des Bohrlochs durchgeführt. Dabei werden die Gesteinseigenschaften mittels akustischen, optischen sowie mechanischen Methoden untersucht.**

# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

## Geologische Übersicht

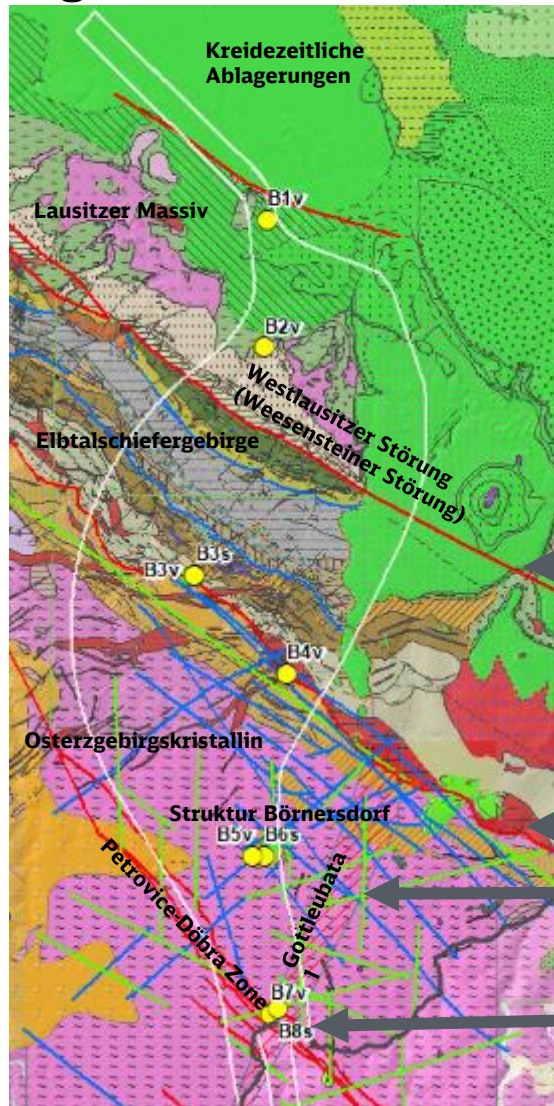


Quelle: Pälchen & Walter 2008



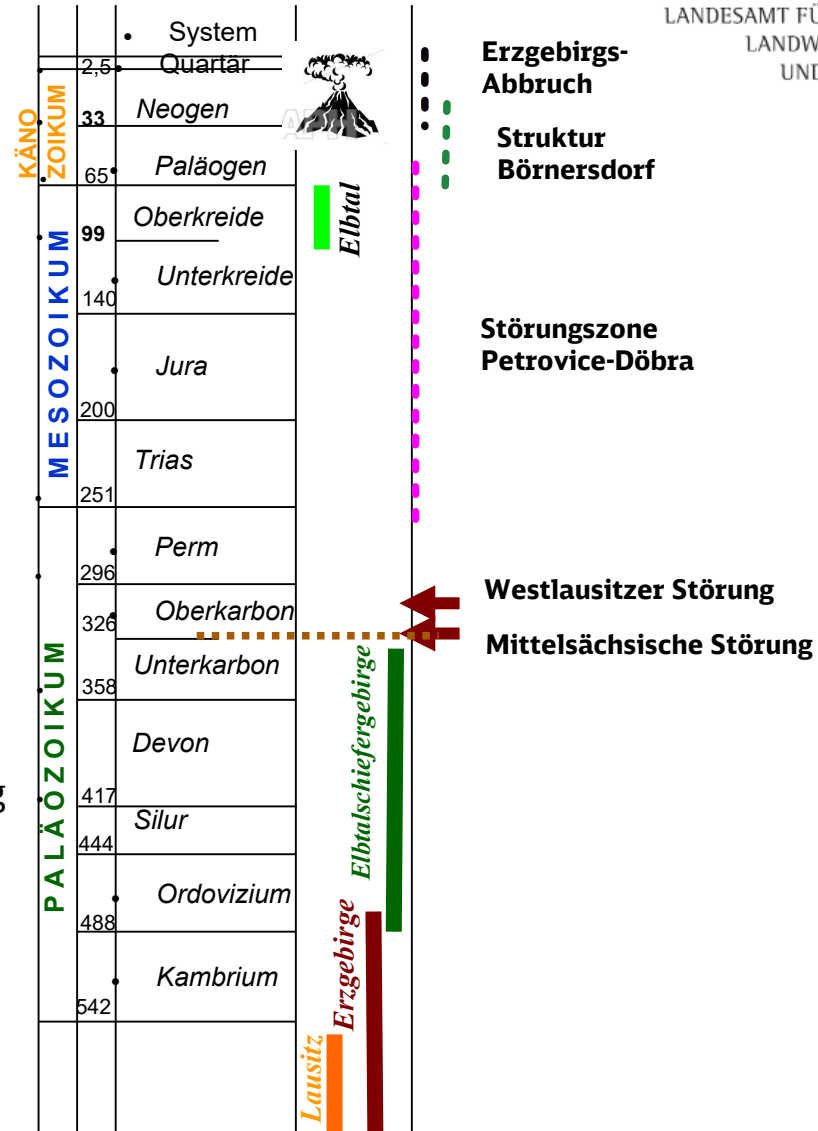
# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

## Geologische Strukturen, Tektonische Störungen im Projektgebiet



- Westlausitzer Störung
- Mittelsächsische Störung
- Struktur Börnersdorf
- Petrovice-Döbra Zone
- Erzgebirgsabbruch

Quelle: verändert nach Thiele et al. 2021



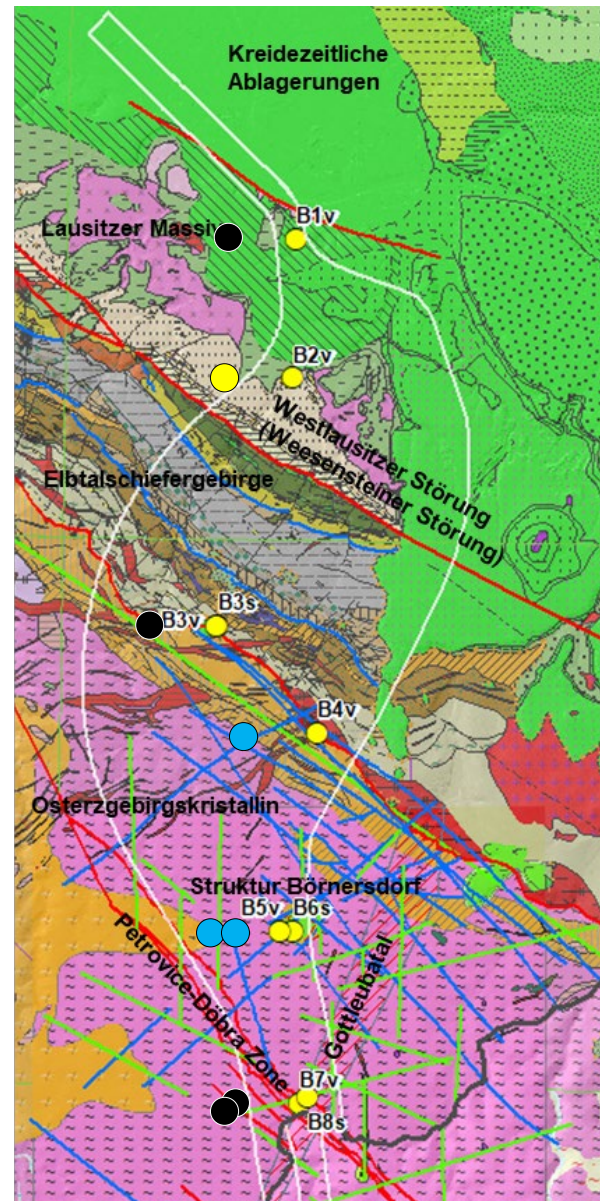
LANDESAMT FÜR UMWELT,  
LANDWIRTSCHAFT  
UND GEOLOGIE





# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

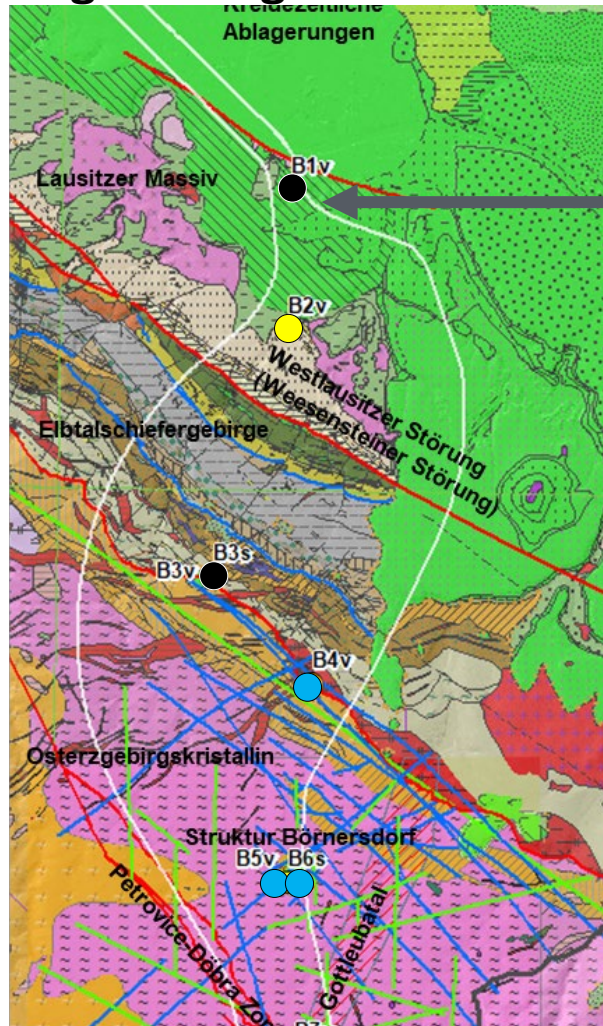
## Erkundungsplanung



- fertig gebohrt
- in Arbeit
- ausstehend

# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

## Erkundungsplanung Bohrungen



LANDESAMT FÜR UMWELT,  
LANDWIRTSCHAFT  
UND GEOLOGIE



Bohrkerne (ARGE Erztunnel)

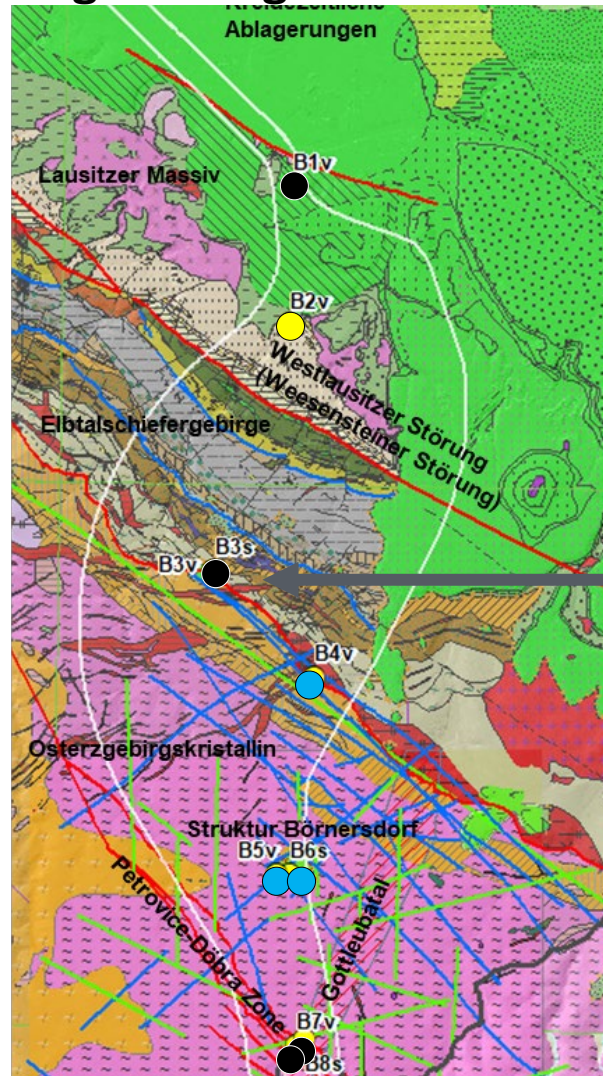
Quelle: verändert nach  
Thiele et al. 2021

**Bei der Bohrung 1 wurden Lausitzer Granodiorit und Sandsteine in der Bohrung angetroffen.**



# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

## Erkundungsplanung Bohrungen



Bohrkerne (M. Oertel, PTB Magdeburg)

Quelle: verändert nach  
Thiele et al. 2021

**Mittelsächsische Störungszone: Bei der Bohrung 3 wurde Blastomylonit in der Bohrung angetroffen.**

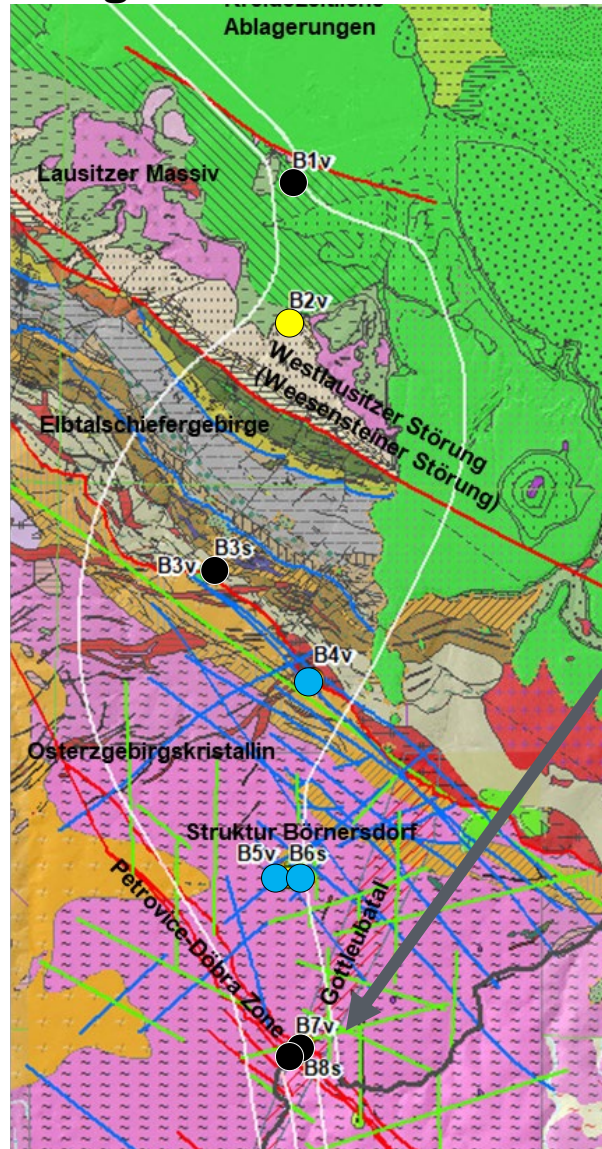


# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

## Erkundungsplanung Bohrungen



Bohrkerne Störung Petrovice-Döbra  
Gneis (M. Oertel, PTB Magdeburg)



Bohrkerne Störung Petrovice-Döbra (M. Oertel, PTB Magdeburg)

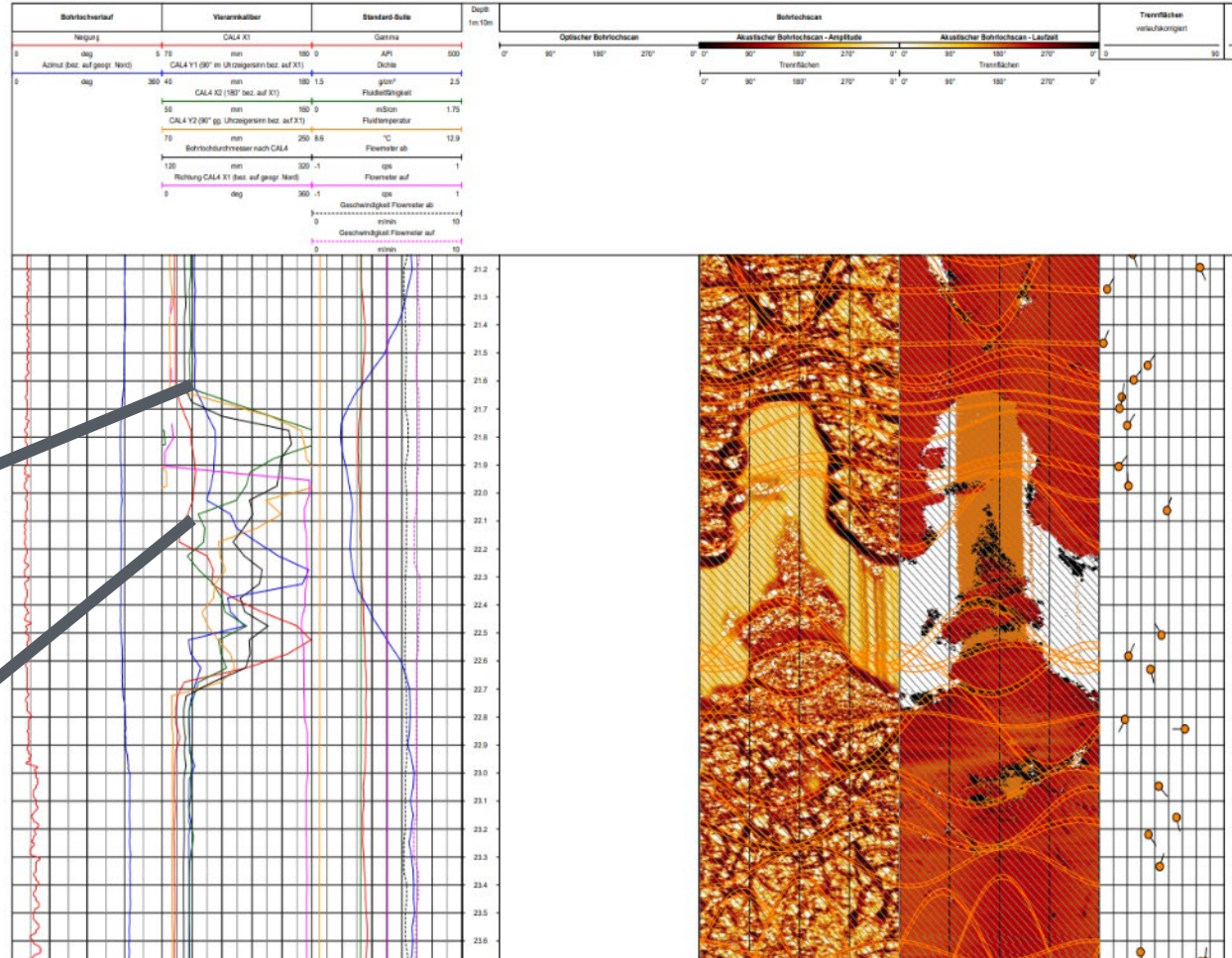
Quelle: verändert nach  
Thiele et al. 2021



# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

## Bohrlochgeophysik – gestörter Bereich

(ARGE Erztunnel)



Bohrkerne (Lisa Thiel/Ottomar Krentz)

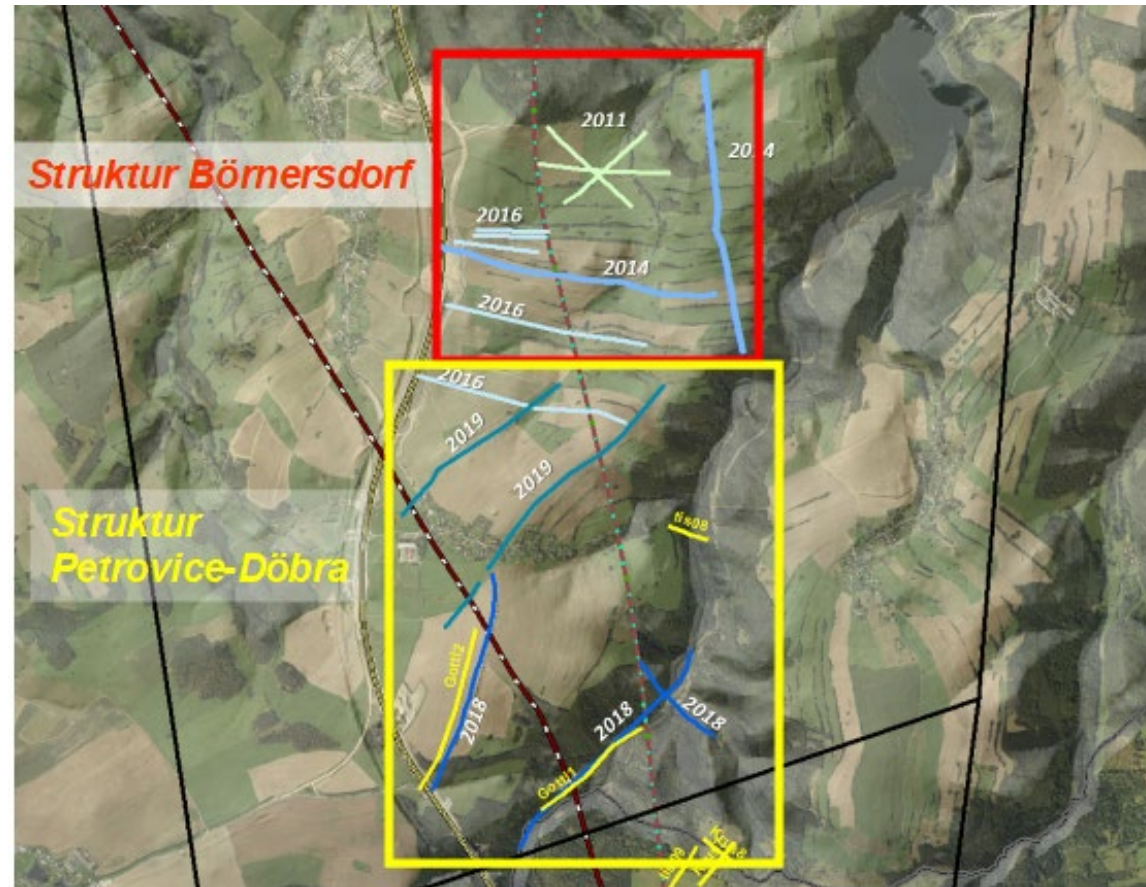
(Fugro)

**Sowohl in den Bohrkerne als auch in der Bohrlochgeophysik können die Störungen nachgewiesen werden.**

# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

## Geophysikalische Profile – Seismik/Geoelektrik

Bohrlochgeophysik –  
gestörter Bereich

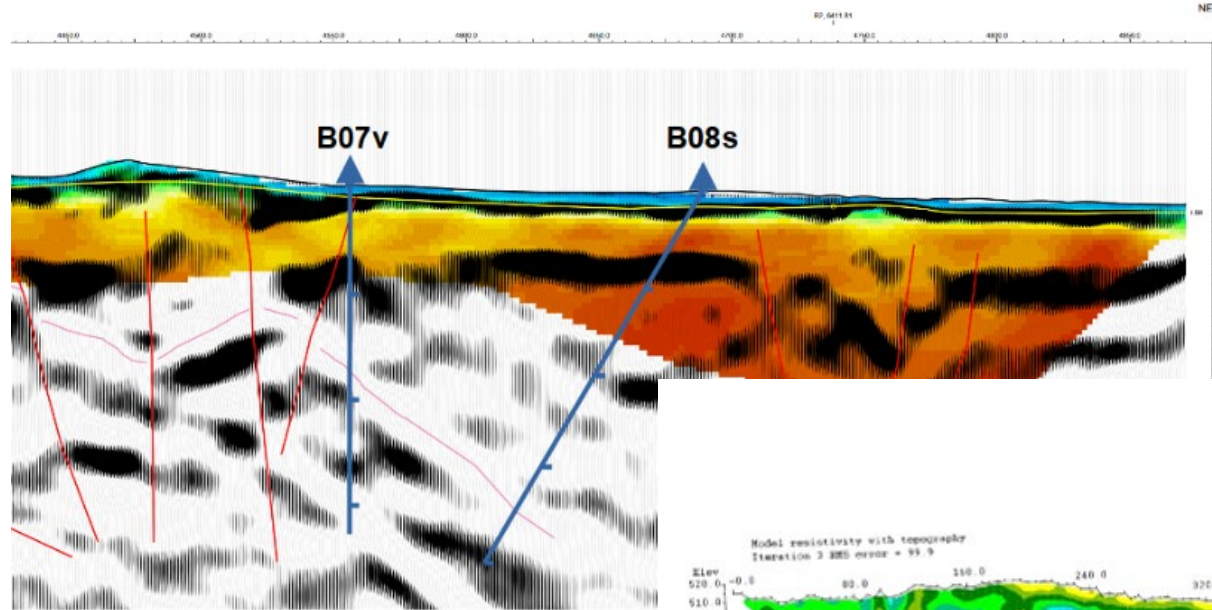


Quelle: Lage der Profile, Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie



# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3

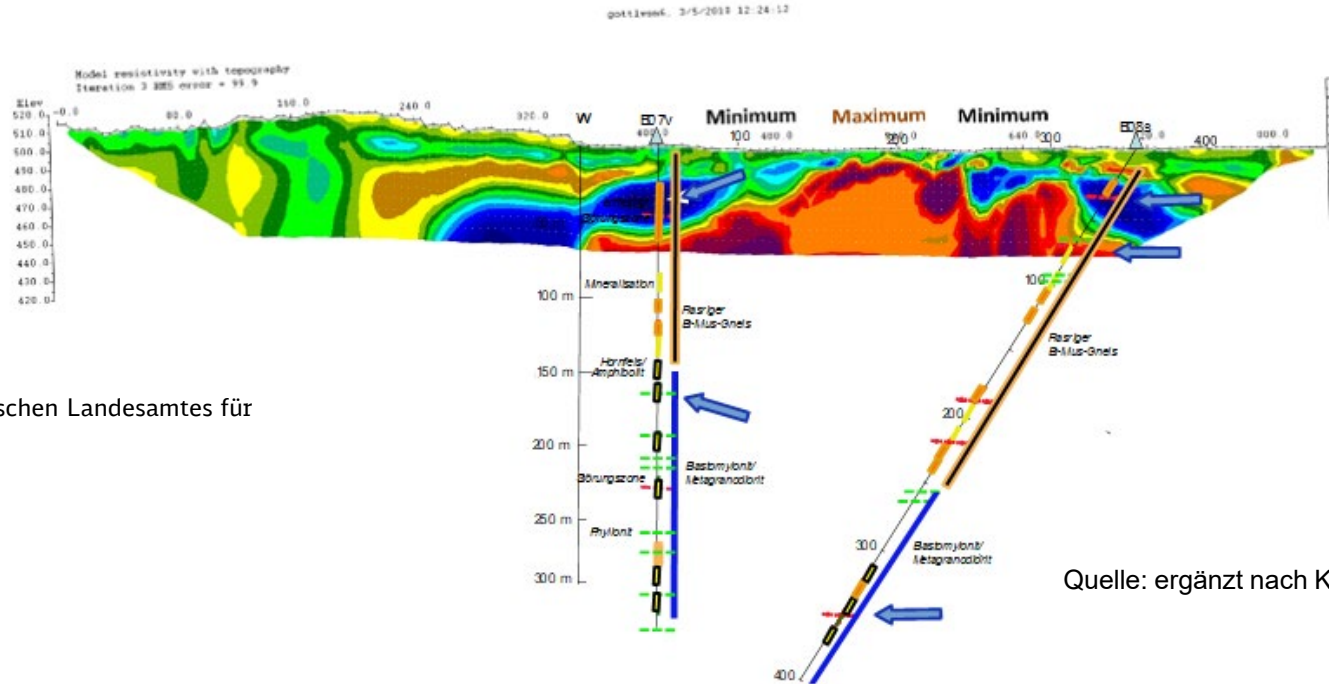
## Geophysikalische Profile – Seismik/Geoelektrik



Seismisches Profil

Quelle: ergänzt nach Bauer & Hennig 2018

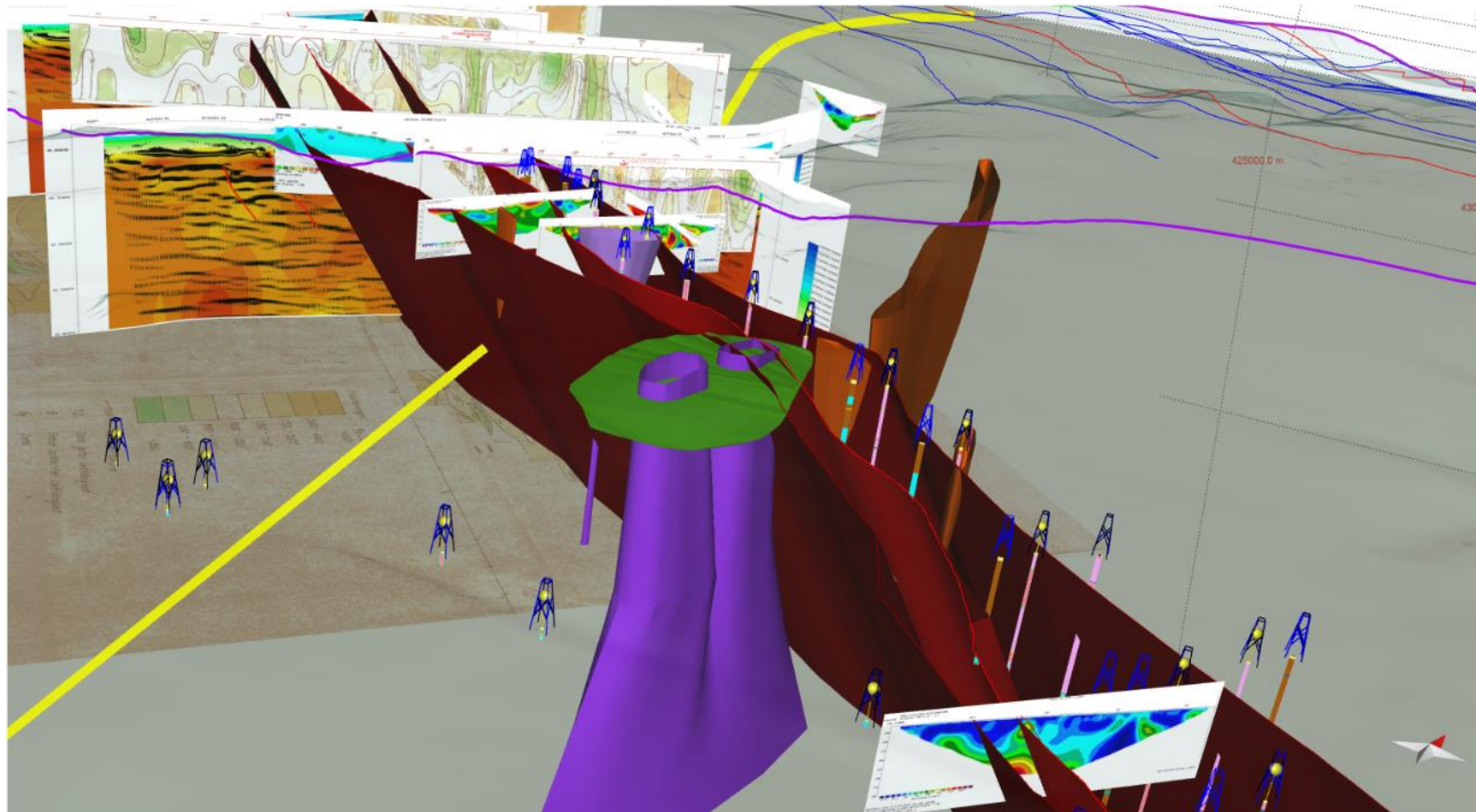
Geoelektrisches Profil



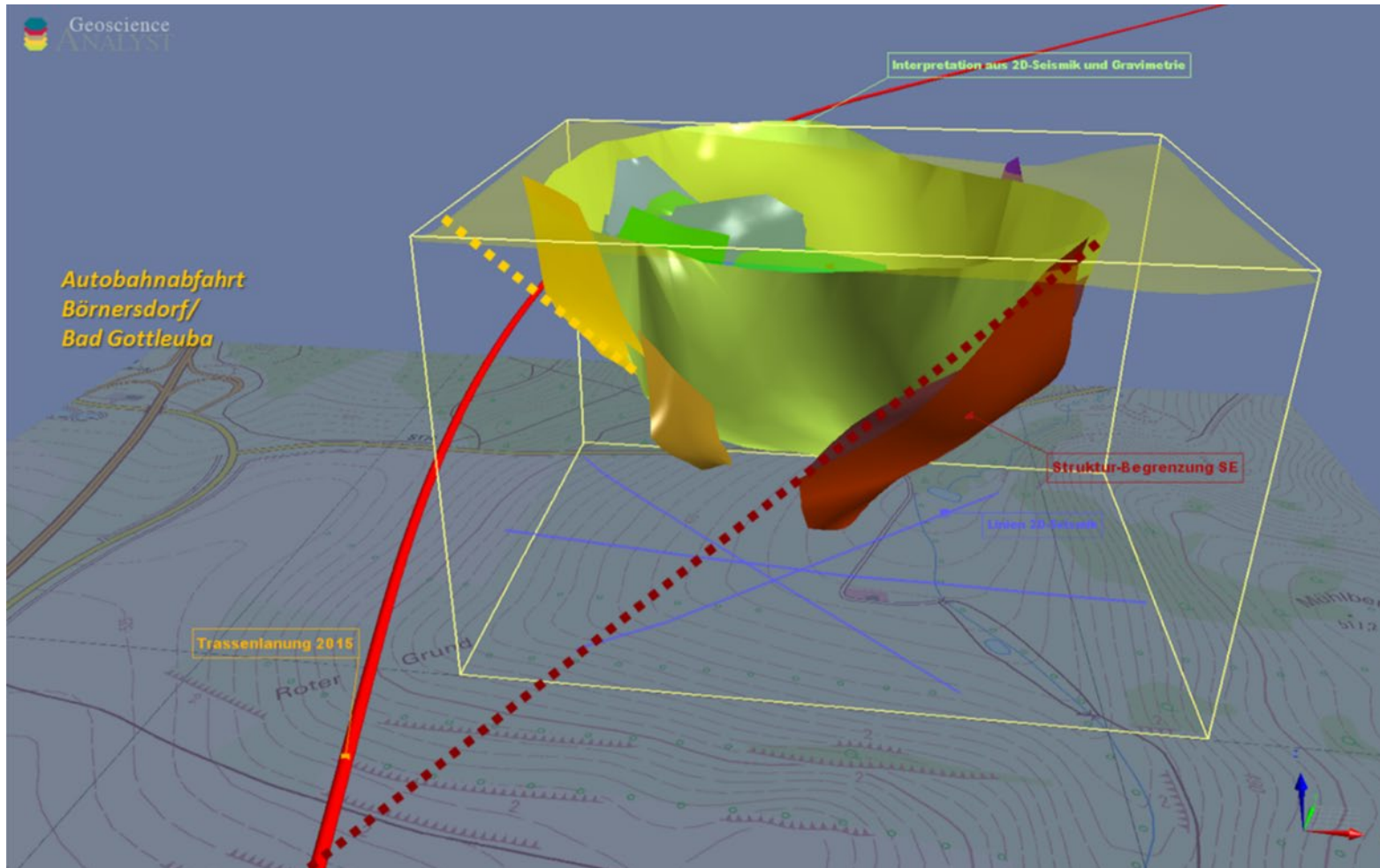
Quelle: **Ergebnisse der geophysikalischen Profile inklusive der Lage**; Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

Quelle: ergänzt nach Kyle et al. 2020

# Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne, Bohrungen 3



Quelle: LfULG 2020



Quelle: Krentz et al. 2015

... danke für die Aufmerksamkeit



1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit**
4. Weitere Schritte

# Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit bisherige Kommunikationsmaßnahmen

**Bürgerdialoge vor  
Ort und digital**

**Information der  
politischen  
Mandatsträger  
auf kommunaler  
und Landes- und  
Bundesebene**

**Bilaterale  
Gespräche**

**Visualisierungen**

**Filme**

**Dialogforum inkl.  
der  
Arbeitsgruppen**

**Website und  
Newsletter**

**Flyer, Broschüren,  
Infotafeln**

**Bewährte Kommunikationsmittel werden beibehalten und durch neue Maßnahmen ergänzt.**

# Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit weitere, neue Kommunikationsmaßnahmen



DB AG, ifok/Die Wegmeister



## Kommunikation im Raum sowie Einbindung der Reisenden

- Aufbau von Stelen an Bahnhöfen Heidenau und Pirna und Ústí nad Labem
- Einsatz digitaler Fenster am Bahnhof Prag, Berlin und Dresden
- Infokube zur Veranschaulichung des Projektes

## Starke digitale Präsenz

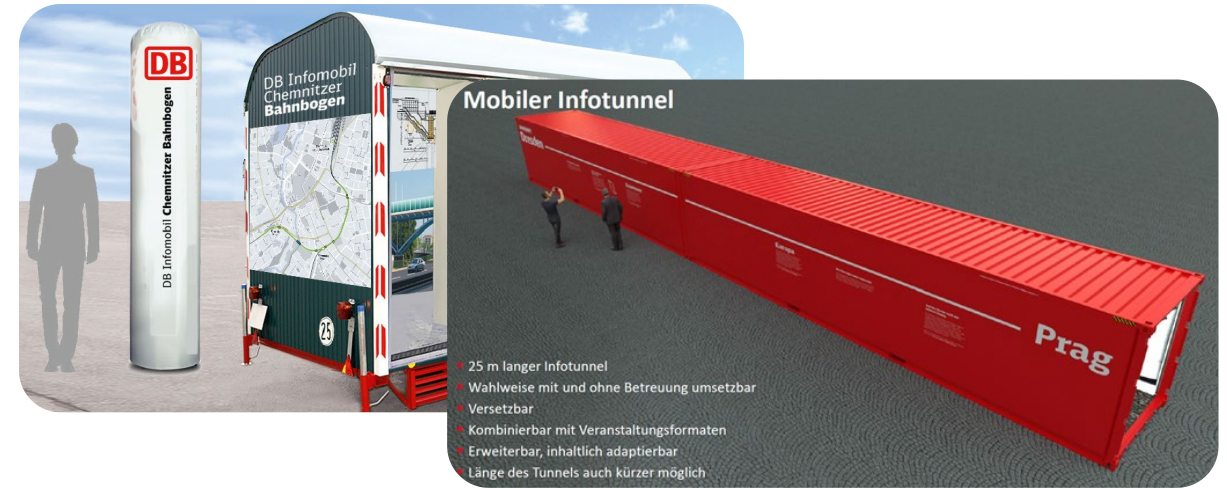
- Der Tunnel als Keynote
- Überarbeitung der Website mit Vorschaltung einer Microsite zur Erleichterung des Einstiegs
- Lebendige FAQs
- Social Media (LinkedIn)



# Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit weitere, neue Kommunikationsmaßnahmen



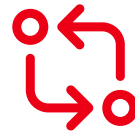
DB AG, Designhaus sowie ifok/Die Wegmeister (1.v.r.)



- 25 m langer Infotunnel
- Wahlweise mit und ohne Betreuung umsetzbar
- Versetzbar
- Kombinierbar mit Veranstaltungsformaten
- Erweiterbar, inhaltlich adaptierbar
- Länge des Tunnels auch kürzer möglich

## Ortsbezogene Kommunikation in Heidenau als neuralgischer Punkt der Planung

- Stärkung der Präsenz und Erreichbarkeit vor Ort in Form von betreuten Angeboten zur Verfolgung der strategischen Kommunikationsziele
- Dauerhafte Anlaufstelle für Besprechungen, bilaterale Gespräche, Beratungen und themenspezifische Veranstaltungen, Startpunkt für Führungen

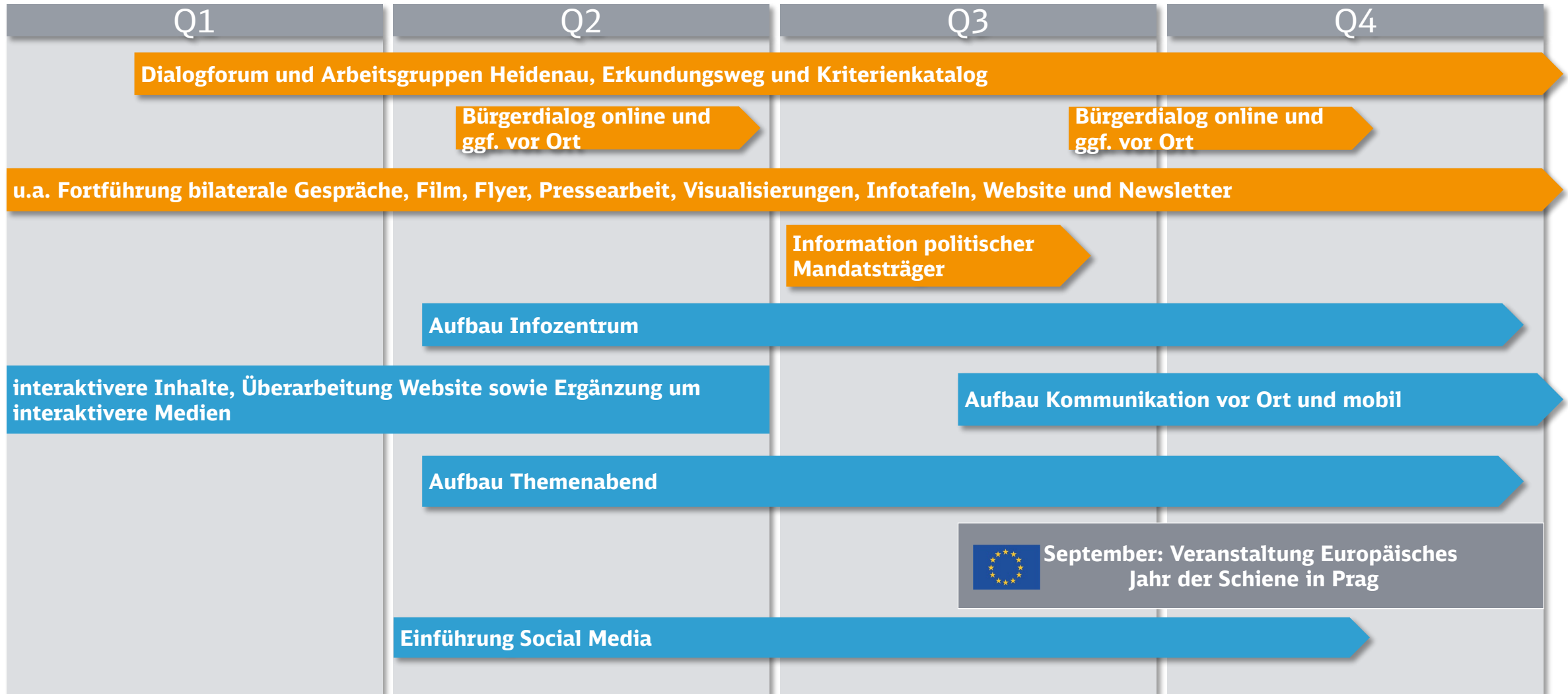


## Ortsbezogene Kommunikation mobil vor Ort

- Stärkung der Präsenz und Erreichbarkeit vor Ort in Form von betreuten Informationsangeboten in mobilen Varianten (Containerlösung oder Bauwagen)
- Flexible Einsetzbarkeit zu Veranstaltungen wie Stadtfesten/Wochenmärkten etc. als Ergänzung zu dauerhafter Vor-Ort-Präsenz in Heidenau

# Kommunikationskonzept Neubaustrecke Dresden-Prag

## Stufenweise Umsetzung, Zeitplan 2021



Fortführung Kommunikation    Erweiterung der Kommunikation

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Aktuelles aus dem Projekt
  - 3.1. Aktueller Projektstand Tschechien
  - 3.2. Aktueller Projektstand gemeinsamer Planungsraum
  - 3.3. Aktueller Projektstand Heidenau
  - 3.4. Grundlagen Building Information Modelling, Vorstellung Bestandsmodell durch Christoph Kautter (BIM-Manager DB Netz AG)
  - 3.5. Bericht der Arbeitsgruppen an das Dialogforum
  - 3.6. Aktueller Projektstand 1. Bohrkampagne
  - 3.7. Einbindung der Region, Öffentlichkeitsarbeit

## **4. Weitere Schritte**



## Heidenau Einbindung

- Planung für Einbindung der Neubaustrecke in bestehende Bahnstrecke bei Heidenau an das Büro Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Dresden vergeben sowie Ausschreibung für Projektsteuerungsleistungen Einbindung Heidenau vergeben
- Vermessungsleistungen werden fortgeführt

## Gemeinsamer Planungsraum

- Ausschreibung der Planungsleistung für Bereich der grenzüberschreitenden am 21.08.2020 veröffentlicht; Vergabe der Planungsleistungen 2. Quartal sowie grenzüberschreitende Gutachterleistungen (hydrogeologische sowie tunnelbautechnische Beratungsleistungen) in Abstimmung mit Správa železnic vergeben
- Aktuell Ausarbeitung der Planungshinweise aus Raumordnerischer Beurteilung zur Übergabe an Planer
- Erarbeitung 2. Bohrkampagne bis Mitte 2021

## Übergreifend

- Erarbeitung Staatsvertrag zwischen Deutschland und Tschechischer Republik durch entsprechende Ministerien
- Gespräch Deutsche Bahn und IPO am 29. März 2021





# Vielen Dank!



Kofinanziert von der Fazilität  
„Connecting Europe“ der Europäischen Union