



NETZE

9. Dialogforum

Neubaustrecke Dresden – Prag

07. Juni 2023 | Heidenau



Kofinanziert von der
Europäischen Union

1. **Begrüßung**

1.1 Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung

2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau

3. Aktueller Projektstand

4. Ausblick zum weiteren Projektablauf

5. Führung durch das Infozentrum

1. Begrüßung
 - 1.1 Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung**
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
5. Führung durch das Infozentrum

1.1 Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung



– Keine Anmerkungen

Protokoll 8. Sitzung
Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig
<https://neubaustrecke-dresden-prag.de/>

Erstellt am: 13.12.2022

Agenda

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Verabschiedung des Protokolls
- TOP 3 Information der Správa železnic
- TOP 4 Bericht aus der AG Kriterienkatalog
- TOP 5 Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
- TOP 6 Nächste Schritte im Projekt

Erstellt von: IFOK GmbH

Ort/Zeit:

Ammonstr. 08, 01069 Dresden,
24. November 2022, 16:00 – 19:00 Uhr

Protokollumfang:

12 Seiten

Anlagen:

Präsentation zum 8. Dialogforum
Gemeinsame Botschaften des Dialogforums

1. Begrüßung
- 2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau**
3. Aktueller Projektstand
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
5. Führung durch das Infozentrum

2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau



© DB Netz AG/ Jörn Daberkow

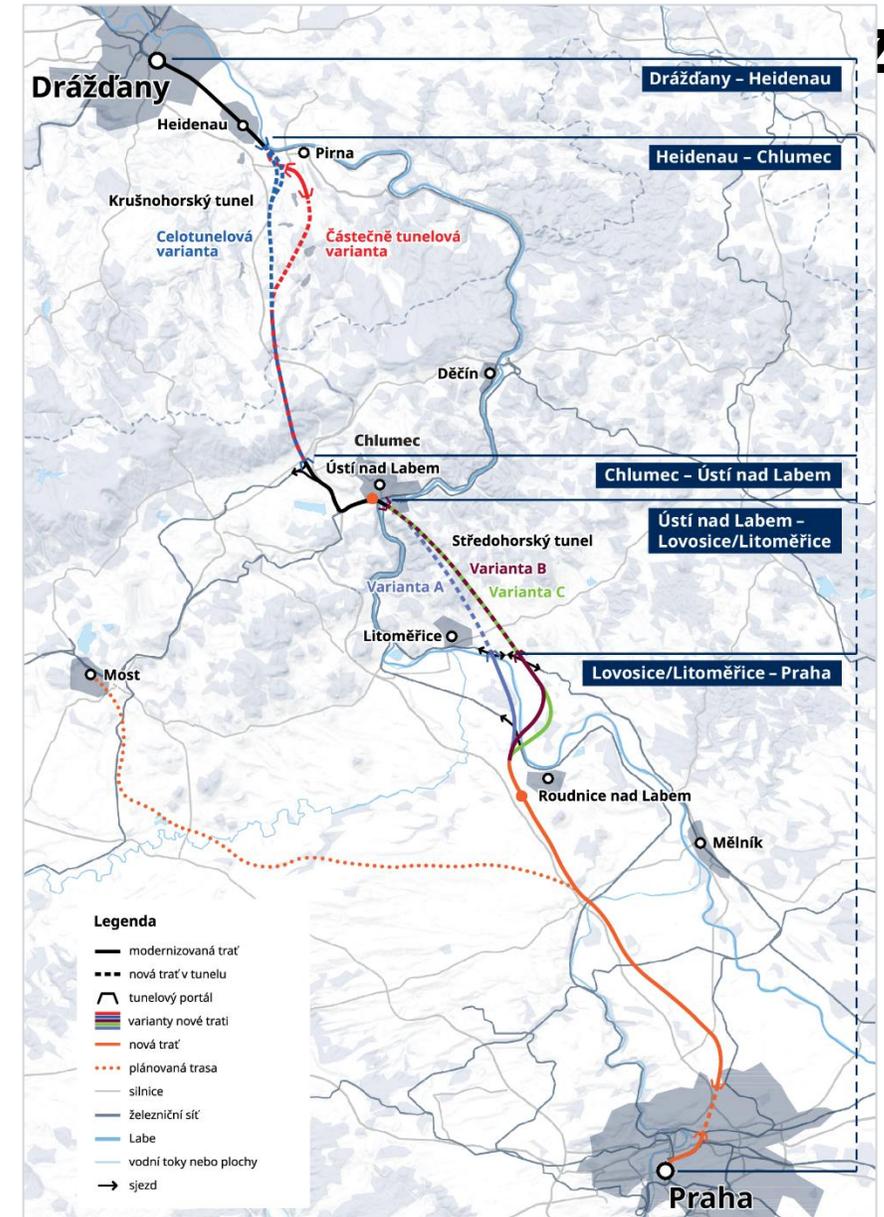
1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
- 3. Aktueller Projektstand**
 - 3.1 Information der Správa železnic
 - 3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten
 - 3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
5. Führung durch das Infozentrum

1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
 - 3.1 Information der Správa železnic**
 - 3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten
 - 3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
5. Führung durch das Infozentrum

3.1 Information der Správa železnic

Aktueller Stand der Vorplanung Raumplanung

- Aktualisierung der Raumordnungsgrundsätze des Bezirks Ústí nad Labem (ZUR; Gebietsplan des Bezirks)
 - Festlegung des Korridors für die neue Strecke
 - Erstellung am 28. Februar 2022 von der Bezirksregierung beschlossen
 - Seit 07/2022 erfolgt die Erarbeitung durch einen externen Dienstleister
 - Öffentliche Anhörung des Vorschlags zur Aktualisierung am 24. Januar 2023
 - Anmerkungen und Anforderungen der zuständigen Behörden und der Öffentlichkeit
 - Bearbeitung läuft
 - Dauer des Prozesses: 1-2 Jahre
 - Bei Übereinstimmung kann die Správa železnic die Gebietsentscheidung beantragen
- Im Abschnitt Staatsgrenze - Ústí nad Labem steht die Trasse fest



3.1 Information der Správa železnic

Derzeitiger Stand der Vorplanung
Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)

PA 2 – gemeinsamer Planungsraum

- gemeinsame Erarbeitung der Dokumentation mit der DB Netz
- Aktualisierung des Genehmigungsverfahrens in Tschechien gemäß neuem Baugesetz
 - Bislang: Gebietsentscheidung + Baugenehmigung
 - ab 01/2024: Genehmigung des Vorhabens
 - Bedingungen:
 - festgelegter Korridor in den Raumordnungsgrundsätzen
 - rechtswirksamer Staatsvertrag
 - Planungstiefe der technischen Umsetzung gemäß DUR⁺ (LPH3)
- Umweltuntersuchungen laufen seit 2. Quartal 2022
- Geologische Erkundung:
 - **Der Plan für die geologische Erkundung ist fertiggestellt**
 - **Beginn der geologischen Bohrungen 2023**

Průzkumné geologické práce pro VRT

Obce v okolí připravované
VRT Krušnohorský tunel

listopad – prosinec 2022



Prosíme vás o spolupráci při provádění průzkumných geologických prací souvisejících s přípravou vysokorychlostní tratě. Dodavatelé provedou geofyzikální měření v oblasti portálu Krušnohorského tunelu, Krušnohorského zlomu a OPVZ Gottleuba.

Vaše dotazy rádi zodpovíme na e-mailu vrt@spravazeleznic.cz.

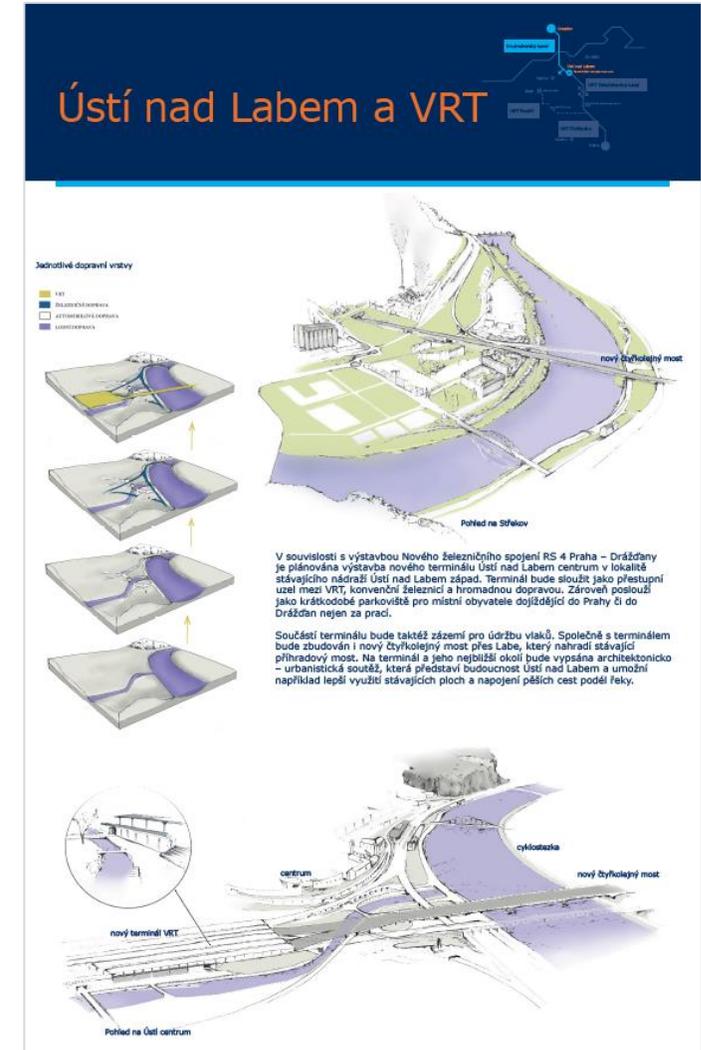
Omlouváme se za případné nepříjemnosti a děkujeme za spolupráci.

3.1 Information der Správa železnic

Derzeitiger Stand der Vorplanung Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)

PA 3 – Abschnitt Tunnel - Ústí nad Labem

- seit 2. Quartal 2022 ist ein Interimsplaner für die Koordinierung mit dem PA2 eingebunden (bis zum Vertragsabschluss mit dem Planer für das Gebietsverfahren)
 - Gleisplan für den Abschnitt ist erarbeitet
 - Möglichkeiten der Festlegung von Etappen ohne Umbau des Bf Ústí nad Labem West wurden überprüft
- 30. November 2022: öffentliche Ausschreibung für Planungstätigkeiten (DUR + UVP, einschl. Einbindung Ústí n. L., **Bewertung der Angebote beendet, Vertragsunterzeichnung steht bevor**)
- **Beginn der Arbeit wird in 06/2023 angenommen**
- Endzustand des Bf Ústí nad Labem West abhängig von der Auswahl der Trasse ab Ústí n.L. – Verhandlungen und Bewertung dauern an
- Umbau des Bf Ústí nad Labem West ist eine wählbare Option des Auftrages (wird weiter in Koordination konsultiert)



3.1 Information der Správa železnic

Derzeitiger Stand der Vorplanung Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)

Einbindung im Binnenland

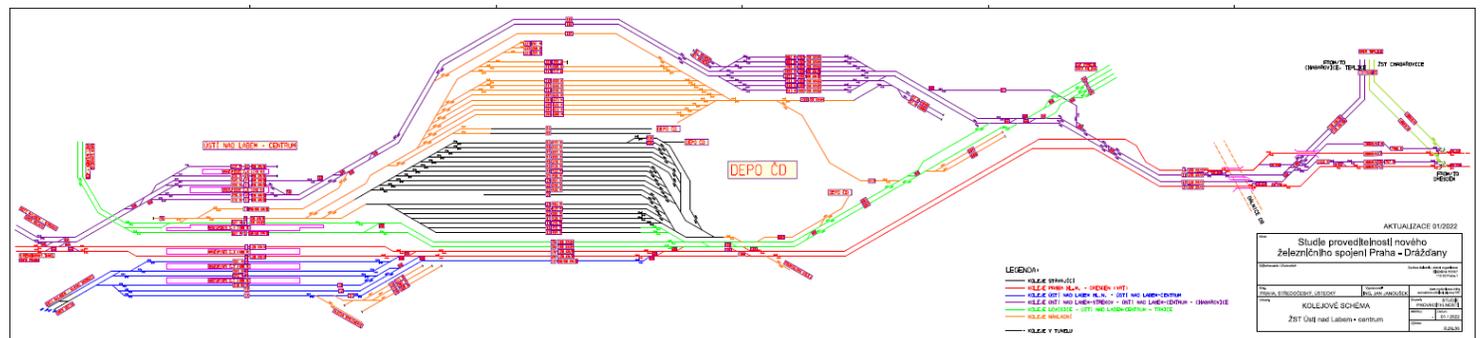
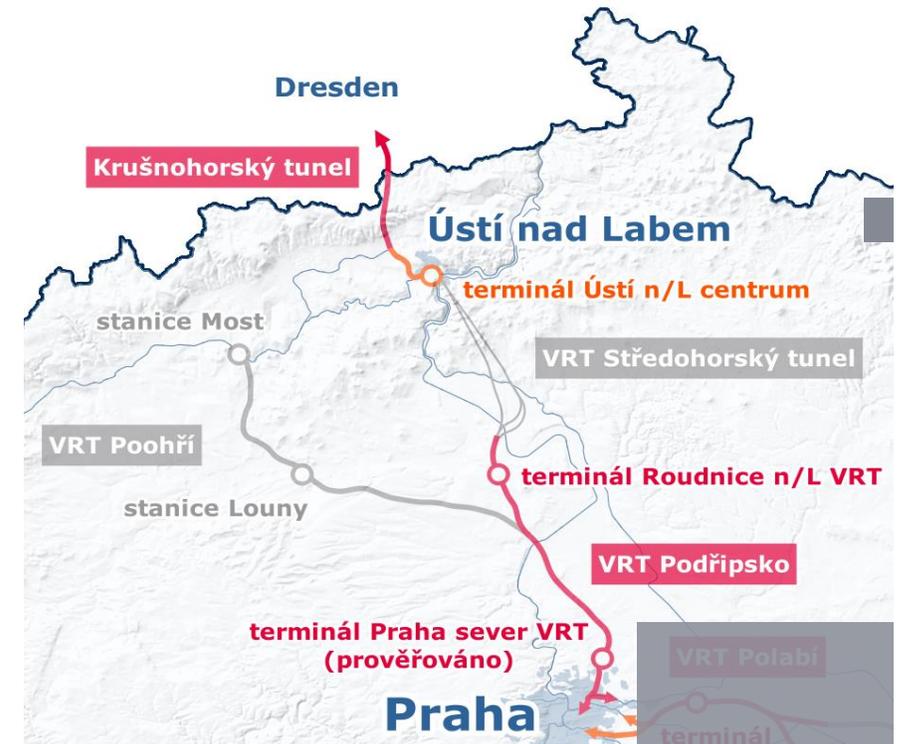
- Bauvorhaben im Gebiet Ústí nad Labem
 - Neubau / Rekonstruktion des Abschnitts Chabařovice – Ústí n. L.
 - Ústí n. L. Zentrum Personen-/Güterbahnhof
 - Rekonstruktion Bf Chabařovice
 - ETCS-Ausrüstung des Knotens Ústí nad Labem
 - Änderung der Stromversorgung von Gleichstrom 3 kV > Wechselstrom 25 kV

740 m

AC 25 kV

22.5 t

ERTMS ECTS



3.1 Information der Správa železnic

Stand der Vorplanung

Prag – Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)

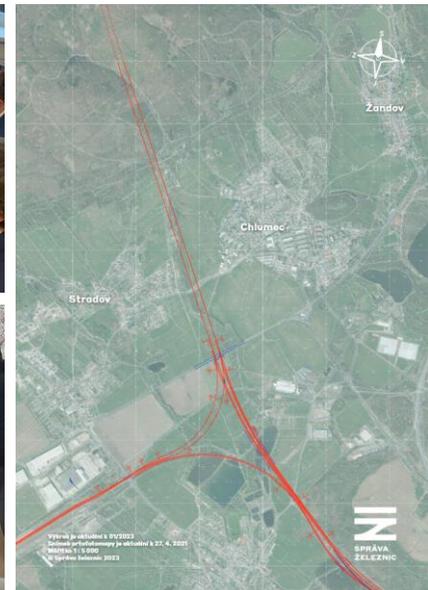


INGE PLANNING PA Z NBS DRESDEN - PRAG
ALFA BUNG **IC** **consulenter** **Valbek** **Prodex**
CONSULTING ENGINEERS

Projekt: DIALOG
Správa železnic a město Chlumec
Vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan

DIALOG: Správa železnic a veřejnost

Chlumec
Vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan



3.1 Information der Správa železnic

Aktueller Stand der Vorplanung

Prag – Abzw. Lovosice/Abzw. Litoměřice



- Erarbeitung der Dokumentation für das Gebietsverfahren läuft (DUR + UVP; Eröffnung UVP im 2. Quartal 2023)
- Beginn des Genehmigungsverfahrens 2024 (Annahme, abhängig von Aktualisierung der Raumordnungsgrundsätze)
- Bearbeitung des architektonischen Entwurfs für den Bf Roudnice n. L. (HGV) für die DUR
- Begutachtung des neuen Hochgeschwindigkeits-Bf Prag Nord (Letňany / Líbeznice)
- Informationsveranstaltungen mit den Gemeinden werden fortgesetzt
- Erkundungen sind abgeschlossen (Umwelt, Geologie ...)

3.1 Information der Správa železnic

Aktueller Stand der Planung des HGV-Netzes in Tschechien



1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
 - 3.1 Information der Správa železnic
 - 3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten**
 - 3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
5. Führung durch das Infozentrum

3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten

Planungsstand 2020

Teiltunnel:

- Tag: Qualitätsfaktor 1,20 bzw. 1,17 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)
- Nacht: 0,12 bzw. 0,07 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)

Volltunnel zweigleisige Einbindung:

- Tag: Qualitätsfaktor 1,34 bzw. 1,35 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)
- Nacht: 0,12 bzw. 0,07 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)

Planungsstand 2023

Teiltunnel:

- Tag: Qualitätsfaktor 1,09 bzw. 0,98 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)
- Nacht: 0,12 bzw. 0,07 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)

Volltunnel zweigleisige Einbindung:

- Tag: Qualitätsfaktor 1,18 bzw. 1,12 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)
- Nacht: 0,12 bzw. 0,07 (Richtung Prag bzw. Richtung Dresden)



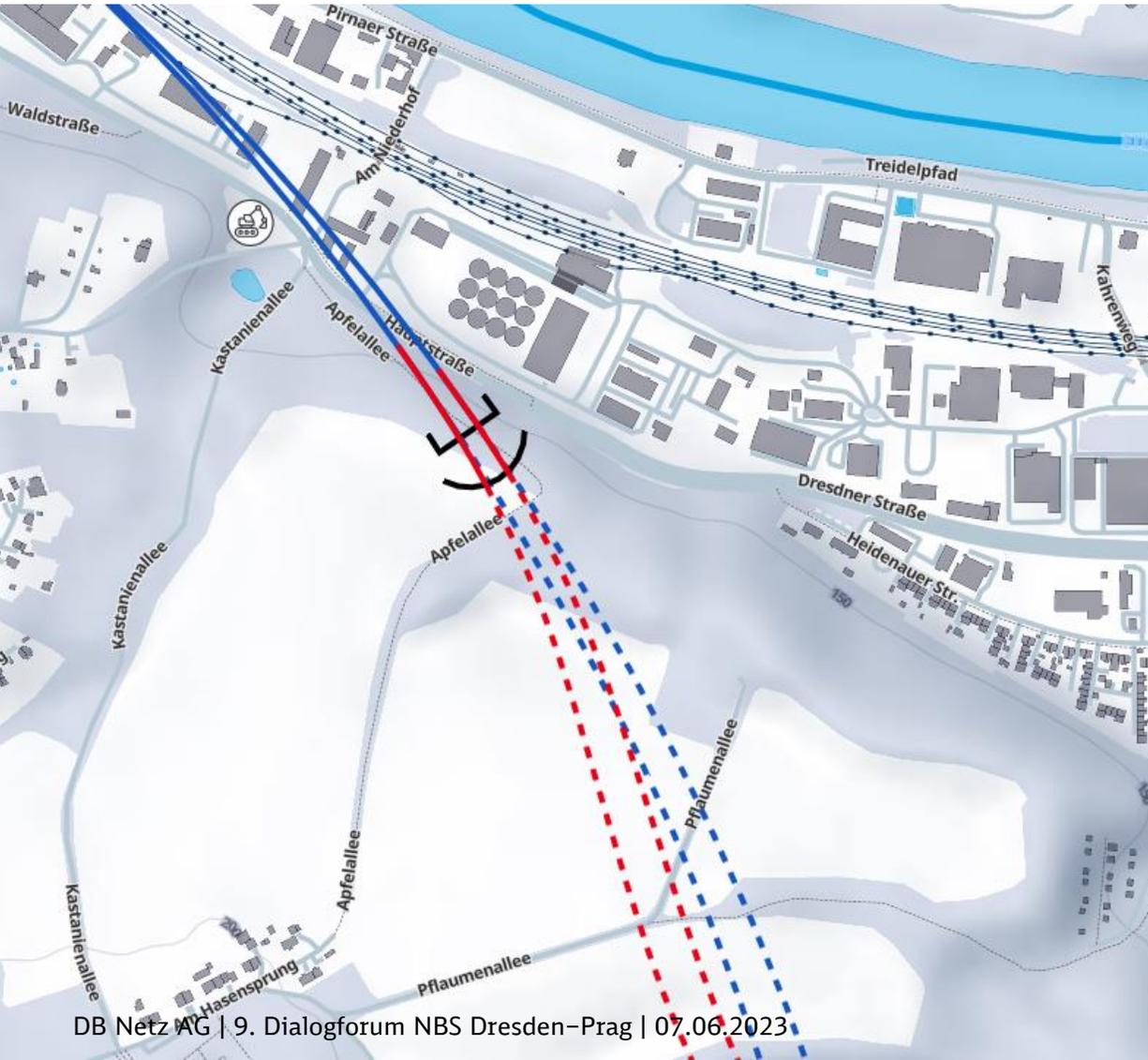
Durch die Planungen konnten die Werte für die zweigleisige Volltunnelvariante optimiert werden:

- betrieblich günstige Lage der elektrischen Systemtrennstelle jeweils hinter dem Scheitelpunkt in Regelrichtung
- Reduzierung der Längsneigung des Tunnels auf 4 ‰
- zusätzliche Überholmöglichkeiten im Abschnitt Dresden–Heidenau



3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten

Die viergleisige Volltunnelvariante wird nicht weiter verfolgt



- Die zweigleisige Volltunnelvariante erfüllt alle betrieblichen Anforderungen
- Die viergleisige Volltunnelvariante wird deshalb nicht weiterverfolgt, da die zweigleisige Volltunnelvariante einen weniger großen Umgriff für Heidenau bedeutet
- Ausblick weitere Planung
 - Detailplanung der einzelnen Bauwerke
 - Auswertung Gutachten Schall
→ Dimensionierung Höhe und Länge der Lärmschutzwände
 - Auswertung Umweltgutachten
→ Ermittlung der Ausgleichsflächen

1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
 - 3.1 Information der Správa železnic
 - 3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten
 - 3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung**
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
5. Führung durch das Infozentrum

3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung



Themenfelder Umwelt und Infrastruktur werden gleichwertig betrachtet

3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung

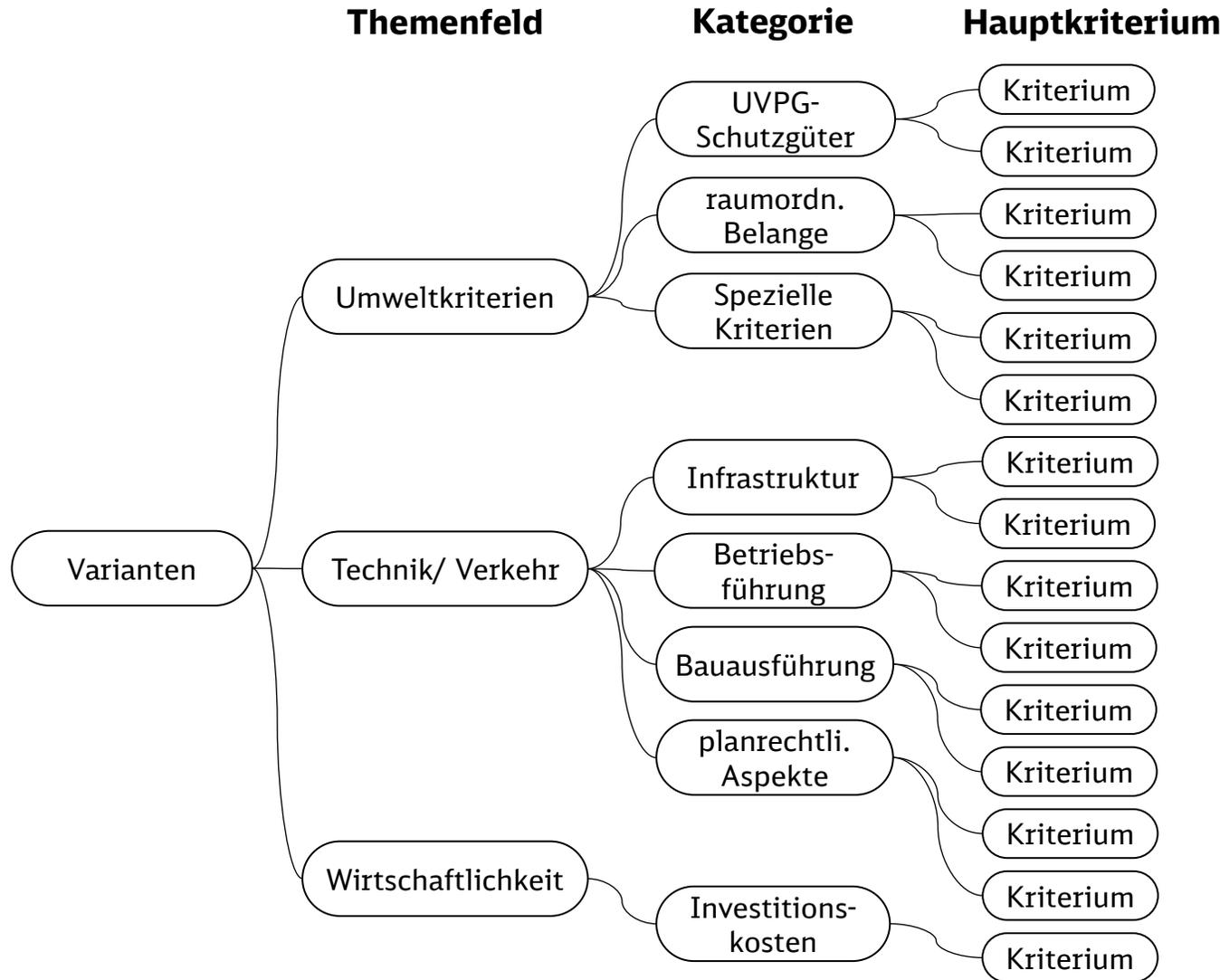


Themenfelder Umwelt, Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit werden gleich gewichtet



3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung

Die Bewertung der Hauptkriterien erfolgt durch die Gutachter



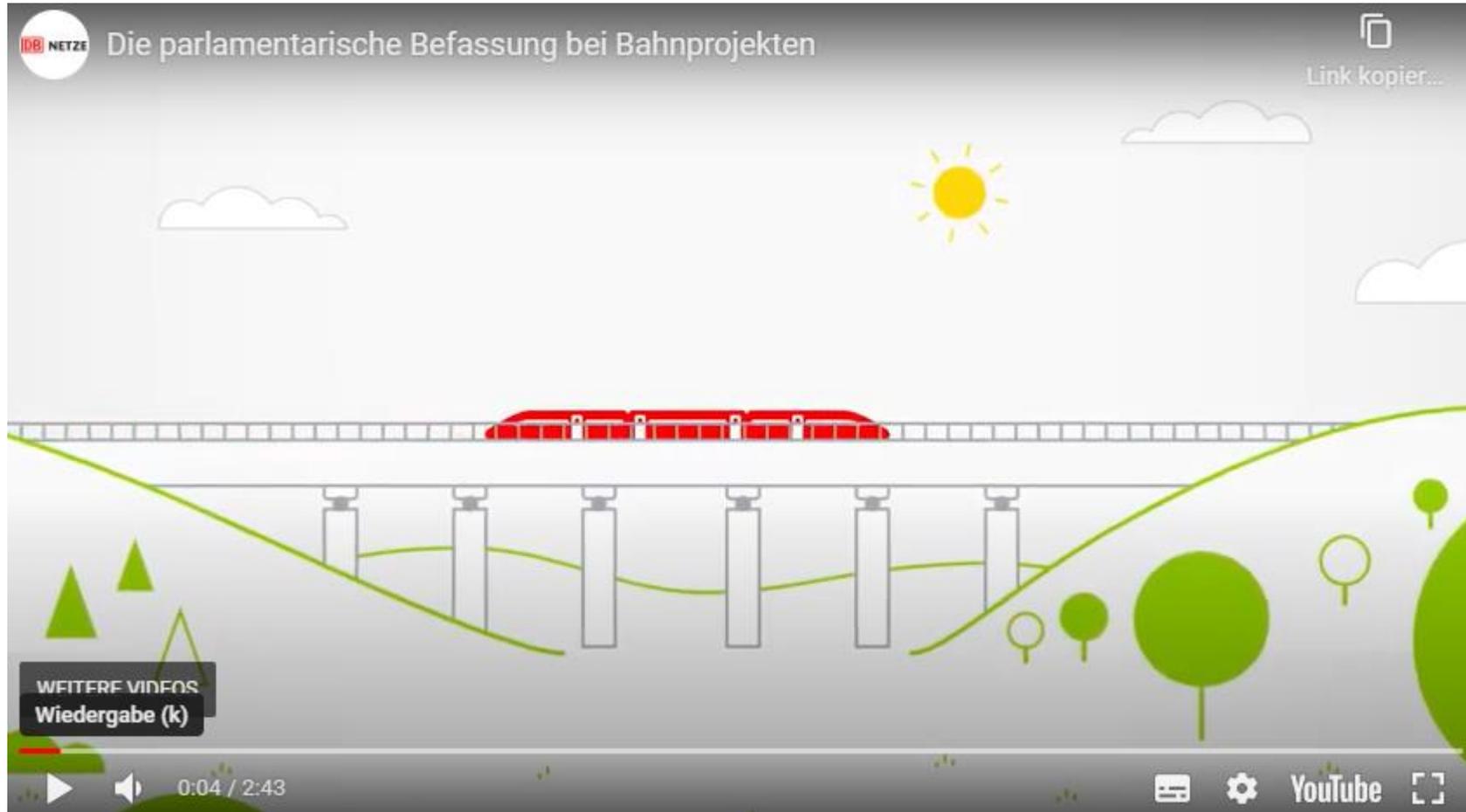
Kriterienbewertung

- Alle Hauptkriterien sind gleichwertig – es erfolgt keine Wichtung
- Kategorien sind gleichwertig – alle haben die gleiche Gewichtung
- Gewichtung der Themenfelder:
 - Umwelt 33 %
 - Technik und Verkehr 33 %
 - Wirtschaftlichkeit 33 %

1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
- 4. Ausblick zum weiteren Projektablauf**
 - 4.1 Parlamentarische Befassung
 - 4.2 Nächste Schritte und Veranstaltungen
5. Führung durch das Infozentrum

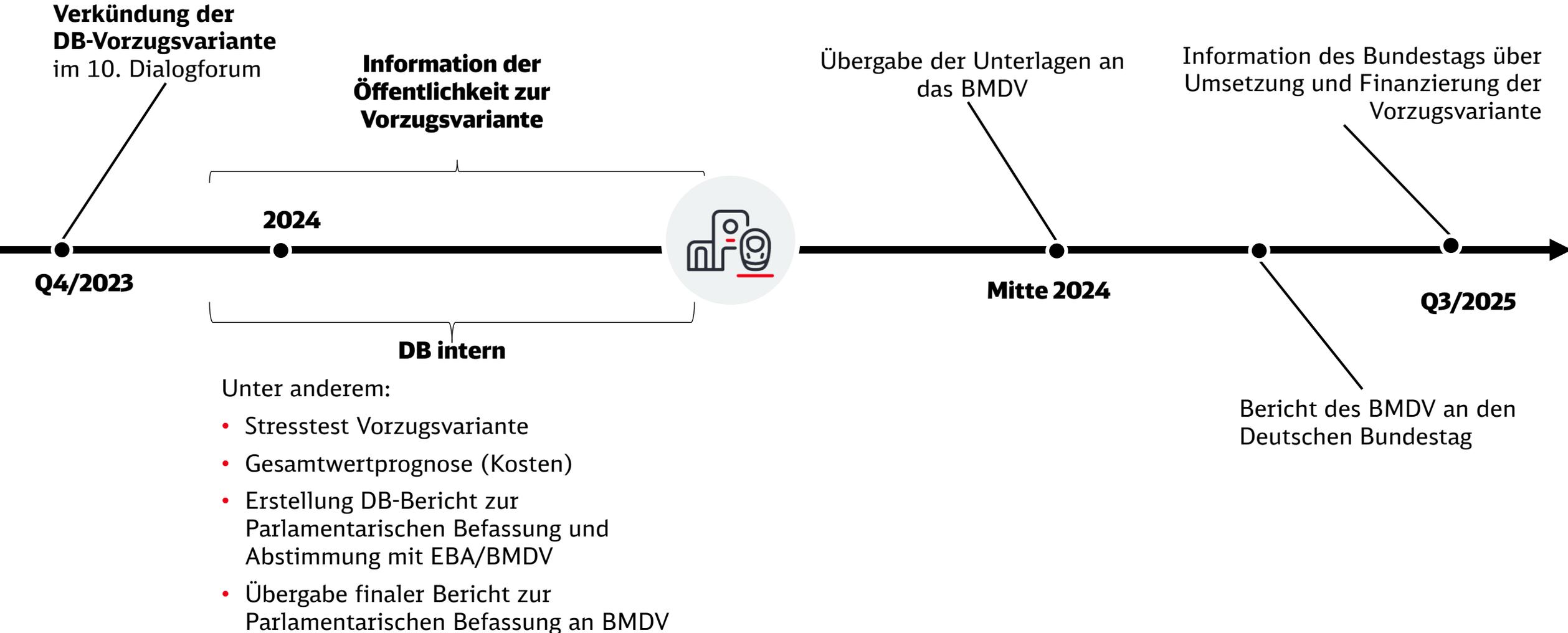
1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
 - 4.1 Parlamentarische Befassung**
 - 4.2 Nächste Schritte und Veranstaltungen
5. Führung durch das Infozentrum

4.1 Parlamentarische Befassung



4.1 Parlamentarische Befassung

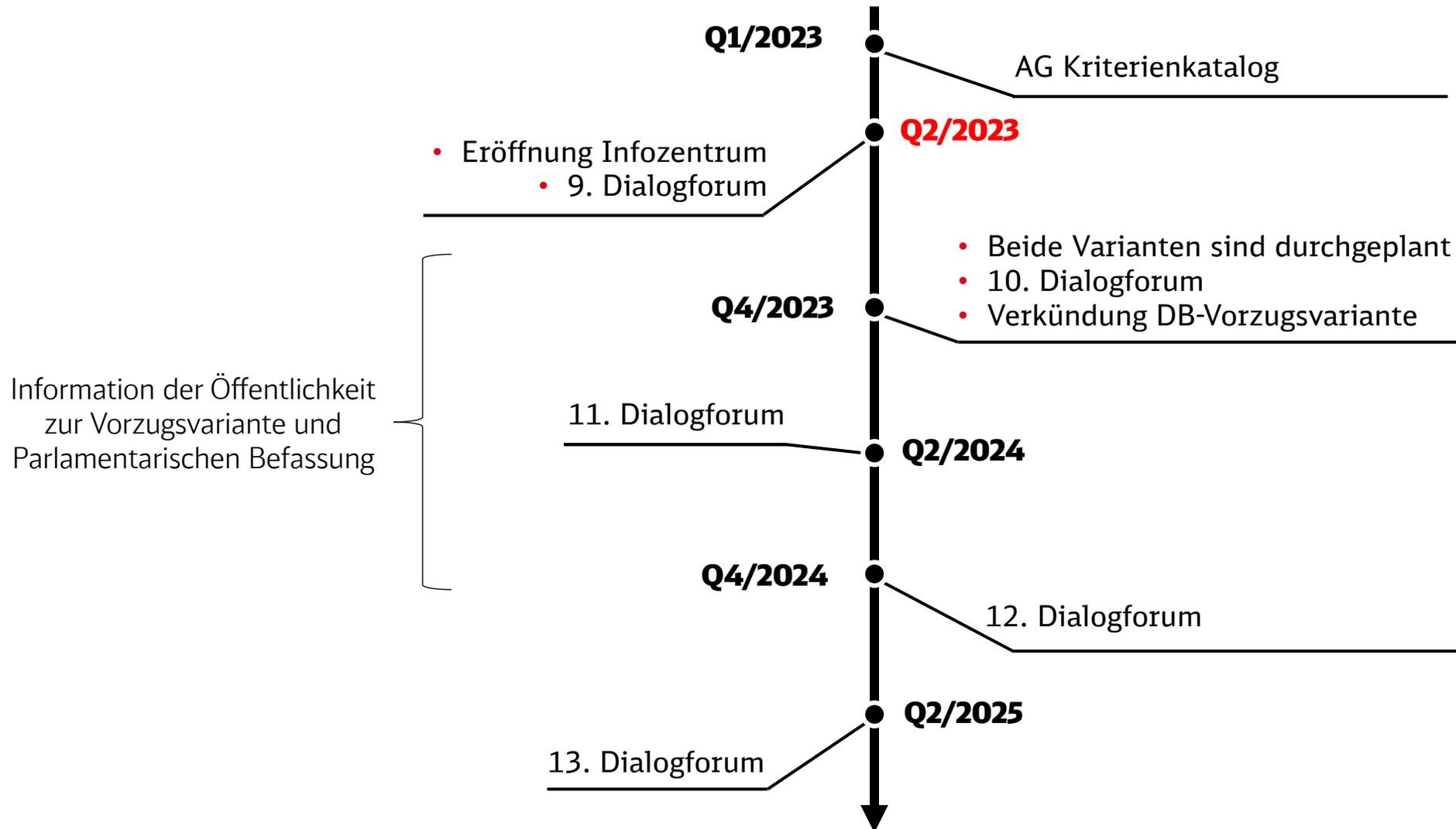
Zeitlicher Ablauf Projekt Dresden – Prag



1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
 - 4.1 Parlamentarische Befassung
 - 4.2 Nächste Schritte und Veranstaltungen**
5. Führung durch das Infozentrum

4.2 Nächste Schritte

Geplante Termine



4.2 Nächste Schritte

Gemeinsame Botschaften

- Im Mittelpunkt des 9. Dialogforums standen die Ergebnisse der EBWU und die Gewichtung der Kriterien für den Variantenentscheid.
- Die EBWU ergab, dass die Voll- und Teiltunnelvariante mit zweigleisiger Einbindung in den Tunnel eine optimale Betriebsqualität bieten. Deshalb wird die Volltunnelvariante mit einer viergleisigen Einbindung in den Tunnel, die mit stärkeren Eingriffen in Schutzgüter verbunden wäre, nicht weiter verfolgt. Im Ergebnis findet der Variantenvergleich nun zwischen den beiden Varianten Voll- und Teiltunnel mit zweigleisiger Einbindung in den Tunnel statt.
- Im Kriterienkatalog werden die Themenfelder Umwelt, Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit gleich gewichtet, sie gehen jeweils zu einem Drittel in die Bewertung ein.
- Darüber hinaus wurde ein Ausblick auf den Variantenentscheid und die Parlamentarische Befassung gegeben.
- Die Vorzugsvariante wird durch die Bahn identifiziert und im 10. Dialogforum vorgestellt.

1. Begrüßung
2. Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
3. Aktueller Projektstand
4. Ausblick zum weiteren Projektablauf
- 5. Führung durch das Infozentrum**



NETZE

DB NETZE

Thank you Děkujeme

Mail: dresden-prag@deutschebahn.com

Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de

Newsletter: www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter
www.spravazeleznic.cz



Kofinanziert von der
Europäischen Union