

**Gleich geht's los mit unserer digitalen
Informationsveranstaltung
zur Neubaustrecke Dresden–Prag.
Wir starten um 18 Uhr. Bis gleich!**



NETZE

Bürgerdialog

Projekt Neubaustrecke Dresden–Prag

30. November 2022 | online



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**

- 1. Begrüßung und Projektvorstellung**
2. Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs
3. Nächste Schritte im Projekt
4. Ihre Fragen

1. Begrüßung und Projektvorstellung



Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem inkl. Tunnel- und Brückenbauwerken



Neubau von Deutschlands längstem **Eisenbahntunnel** mit mind. 26 km Länge



Verkürzung der **Reise- und Gütertransportzeiten** (circa eine Stunde im Personenverkehr), Stärkung der **Wirtschaftsräume, Einbindung** der Tschechischen Republik in das **Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz** in Mitteleuropa, Schaffung einer **hochwassersicheren Alternative** zum Elbtal



Internationale Bedeutung: Strecke ist ein wesentlicher Abschnitt der Transeuropäischen Netze (TEN), gefördert von der EU durch CEF-Mittel

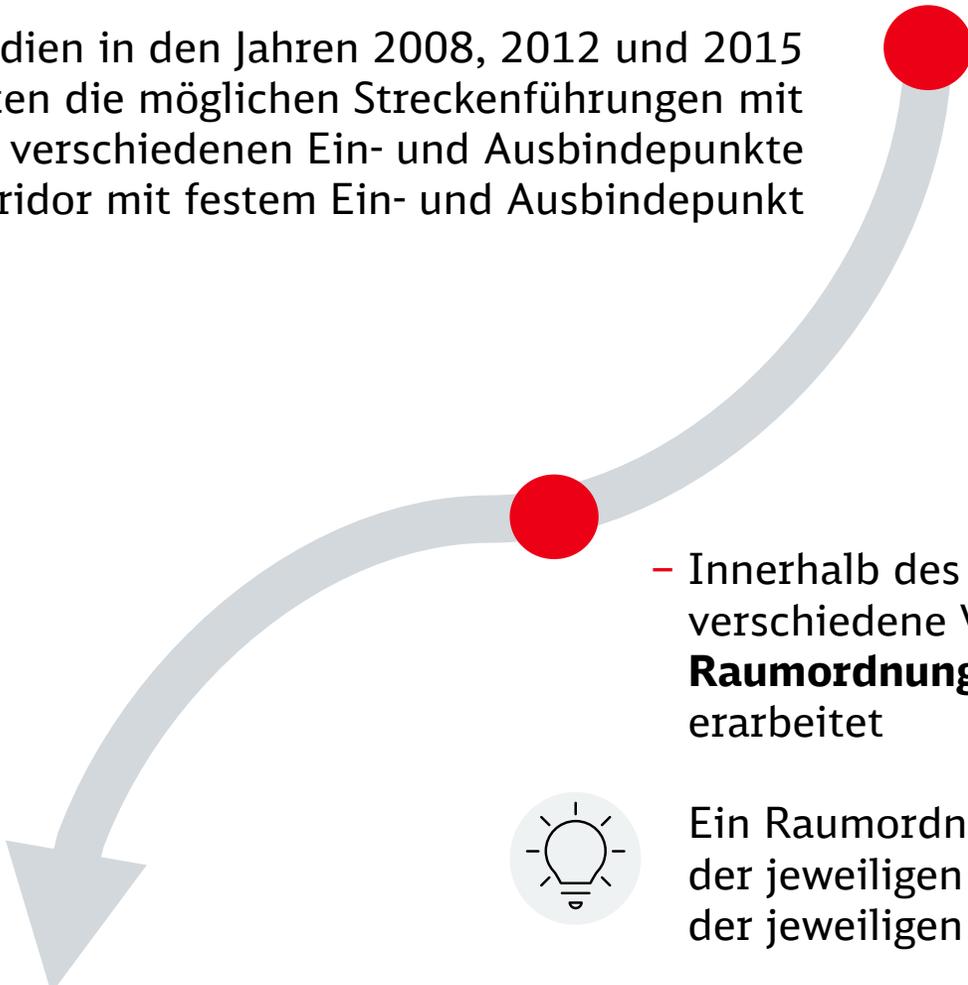
1. Begrüßung und Projektvorstellung
- 2. Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs**
 - 2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten
 - 2.2 Die Streckenvarianten zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze
 - 2.3 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau
3. Nächste Schritte im Projekt
4. Ihre Fragen

1. Begrüßung und Projektvorstellung
2. Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs
 - 2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten**
 - 2.2 Die Streckenvarianten zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze
 - 2.3 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau
3. Nächste Schritte im Projekt
4. Ihre Fragen

2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Erste Studien zum Streckenverlauf

- Verschiedene Studien in den Jahren 2008, 2012 und 2015 untersuchten die möglichen Streckenführungen mit Tunnelabschnitten und verschiedenen Ein- und Ausbindepunkte
 - Ergebnis: Korridor mit festem Ein- und Ausbindepunkt

- 
- Innerhalb des Tunnelkorridors wurden verschiedene Varianten als **Grundlage für** das **Raumordnungsverfahren** (2018 bis 2020) erarbeitet

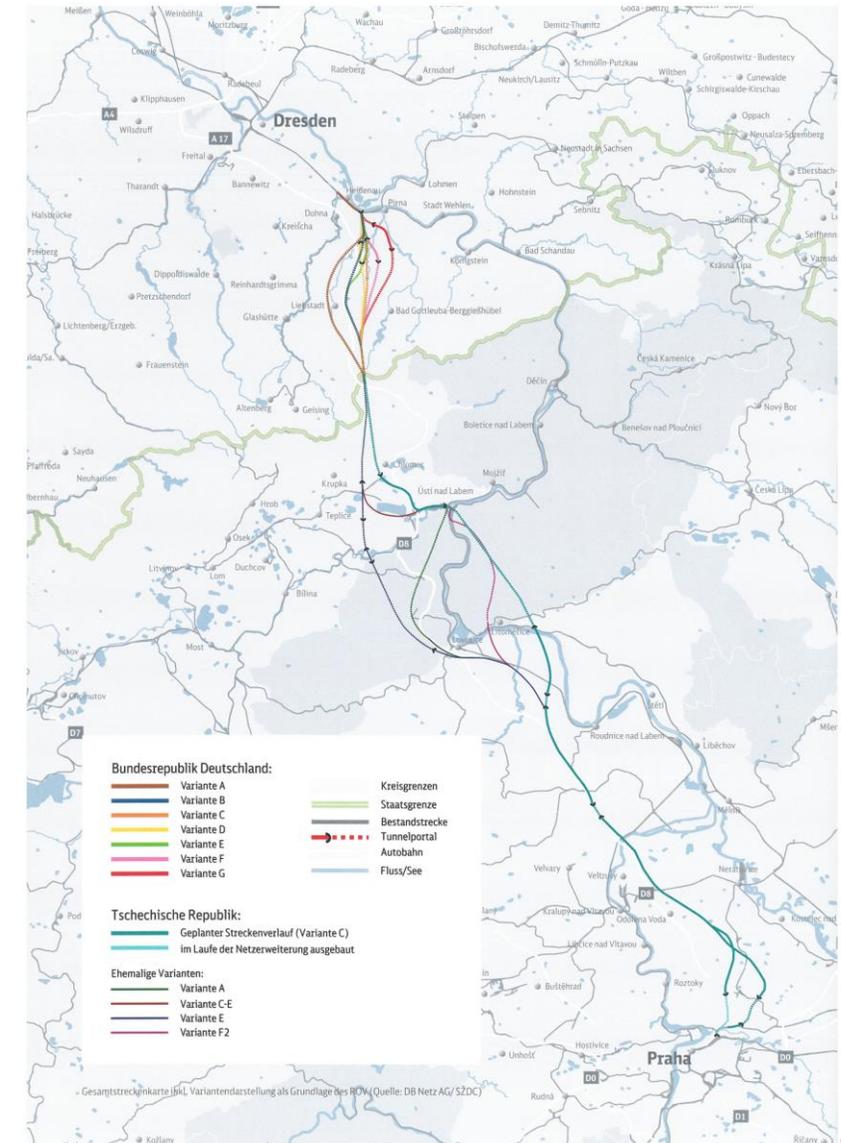


Ein Raumordnungsverfahren ist ein Gutachten der jeweiligen Landesbehörde, das Varianten der jeweiligen Streckenführung bewertet

2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Varianten im Raumordnungsverfahren

- **Variante A und B:** Die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ (BI) entwickelte eine Volltunnelvariante, welche als Variante A in das Raumordnungsverfahren aufgenommen wurde. Die Variante B der BI stellt eine alternative Streckenführung dar.
- **Variante C:** 2019 kam eine zusätzliche, optimierte Volltunnelvariante eines tiefliegenden Tunnels mit verkürztem Trassenverlauf hinzu, mit direktem Streckenverlauf von Heidenau bis zur tschechischen Grenze
- **Variante D bis G:** Die DB entwickelte verschiedene Varianten mit teilweise oberirdischen Streckenführungen



2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens

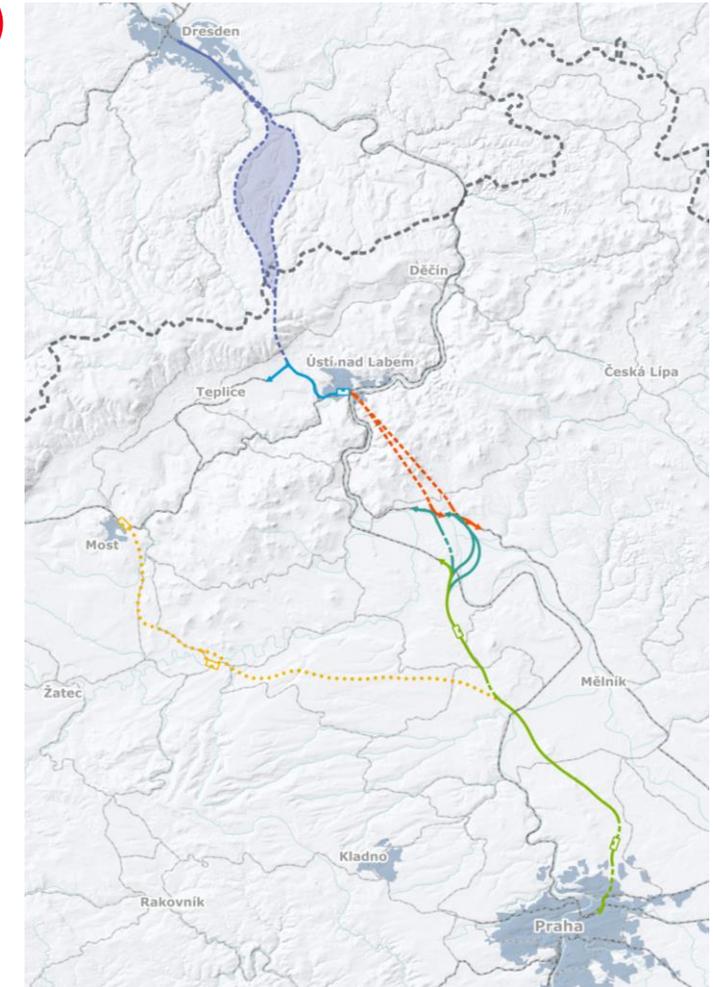
- Für die **Korridor-Varianten D, E und F** konnte die **Raumverträglichkeit nicht bestätigt** werden
- Die Landesdirektion Sachsen bestätigt mit Übergabe der raumordnerischen Beurteilung die Raumverträglichkeit für einen **Volltunnel-Korridor (Varianten A, B, C)** und den **Korridor der Variante G** mit Maßgaben

- 
- Als Resümee untersucht die DB Netz AG im Rahmen der Vorplanung zwei Varianten (Voll- und Teiltunnel) mit verschiedenen Untervarianten

2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Welche Varianten werden in der Vorplanung untersucht?

- Innerhalb der Korridore wurde intensiv geprüft, welche Streckenführung für die Volltunnelvariante und die Teiltunnelvariante im Hinblick auf Mensch und Umwelt, die technische Machbarkeit und die verkehrlichen Ziele am besten geeignet ist
- Die konkrete Streckenführung der möglichen Varianten ergibt sich aus den planerischen Berechnungen, den geologischen Prüfungen sowie den umwelttechnischen Zwängen und Studien
- Durch die Erkenntnisse dieser Untersuchungen wurde unter Berücksichtigung der Trassierungsparameter ein optimaler Streckenverlauf für Voll- und Teiltunnelstrecke errechnet



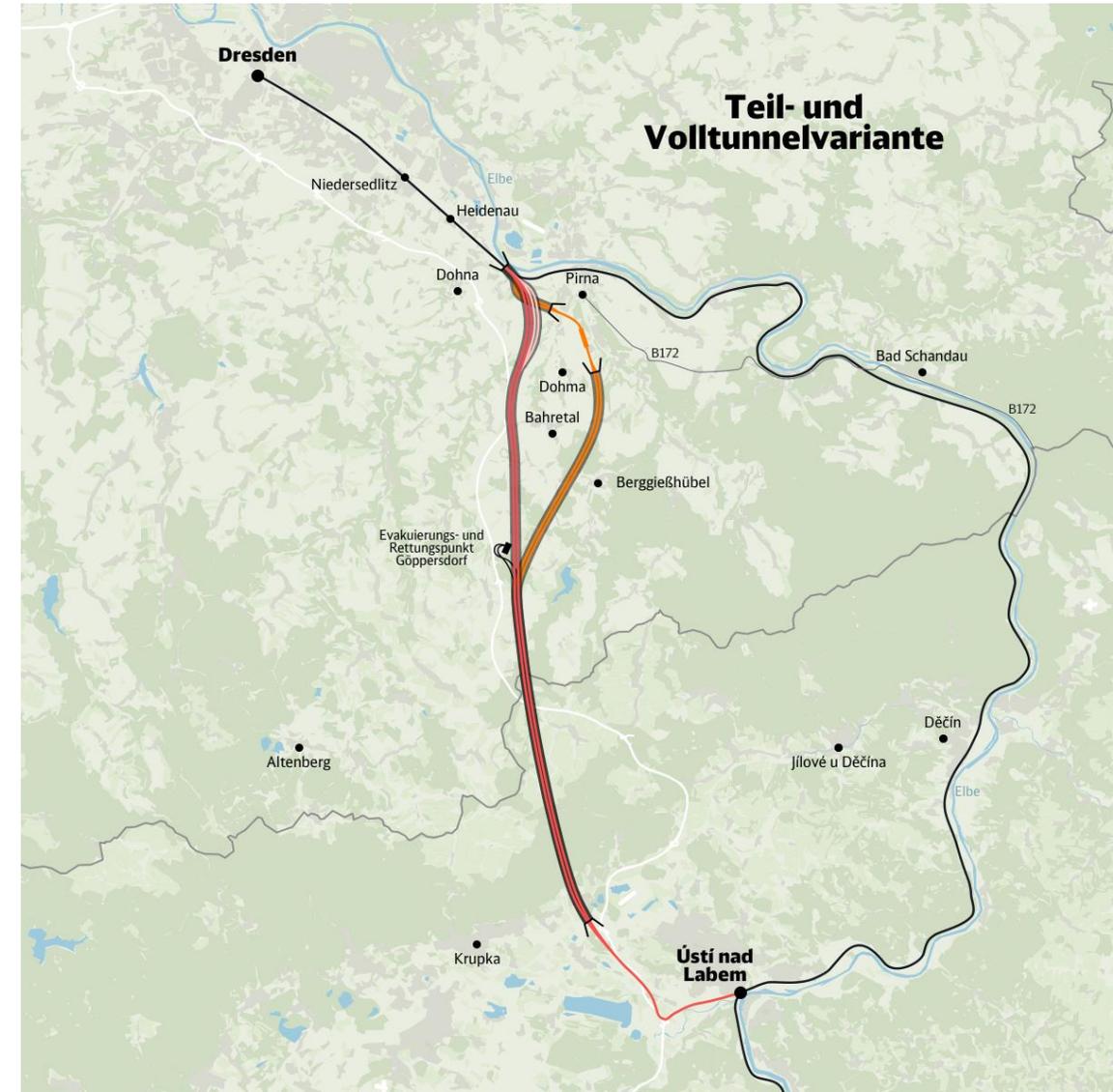
1. Begrüßung und Projektvorstellung
2. Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs
 - 2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten
 - 2.2 Die Streckenvarianten zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze**
 - 2.3 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau
3. Nächste Schritte im Projekt
4. Ihre Fragen

2.2 Die Streckenvarianten zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze



Zwei Varianten zum Streckenverlauf:

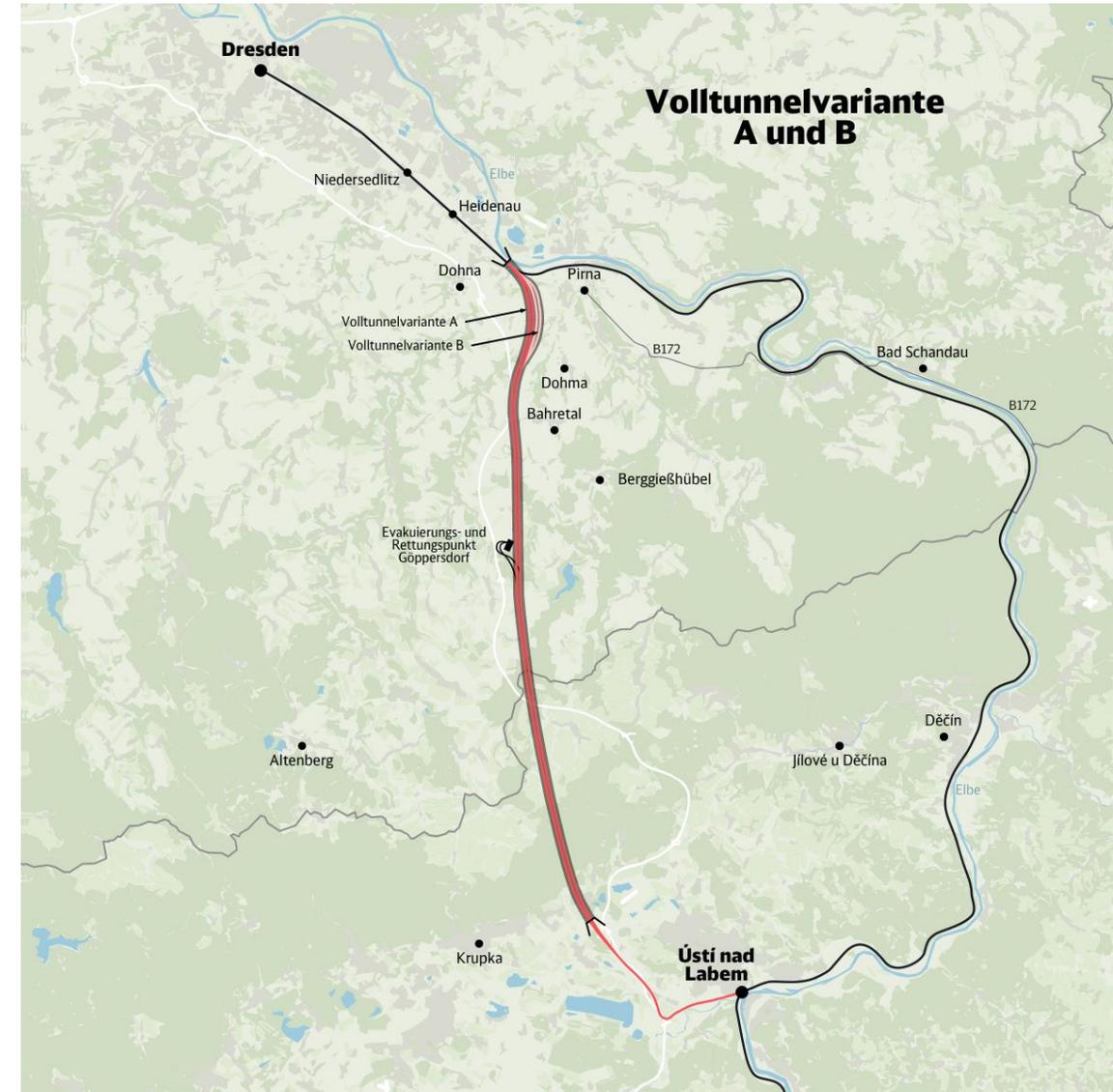
Volltunnel mit durchgängigem Erzgebirgstunnel oder Teiltunnel mit teilweise offener Streckenführung



2.2 Die Streckenvarianten zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze

Die Volltunnelvariante

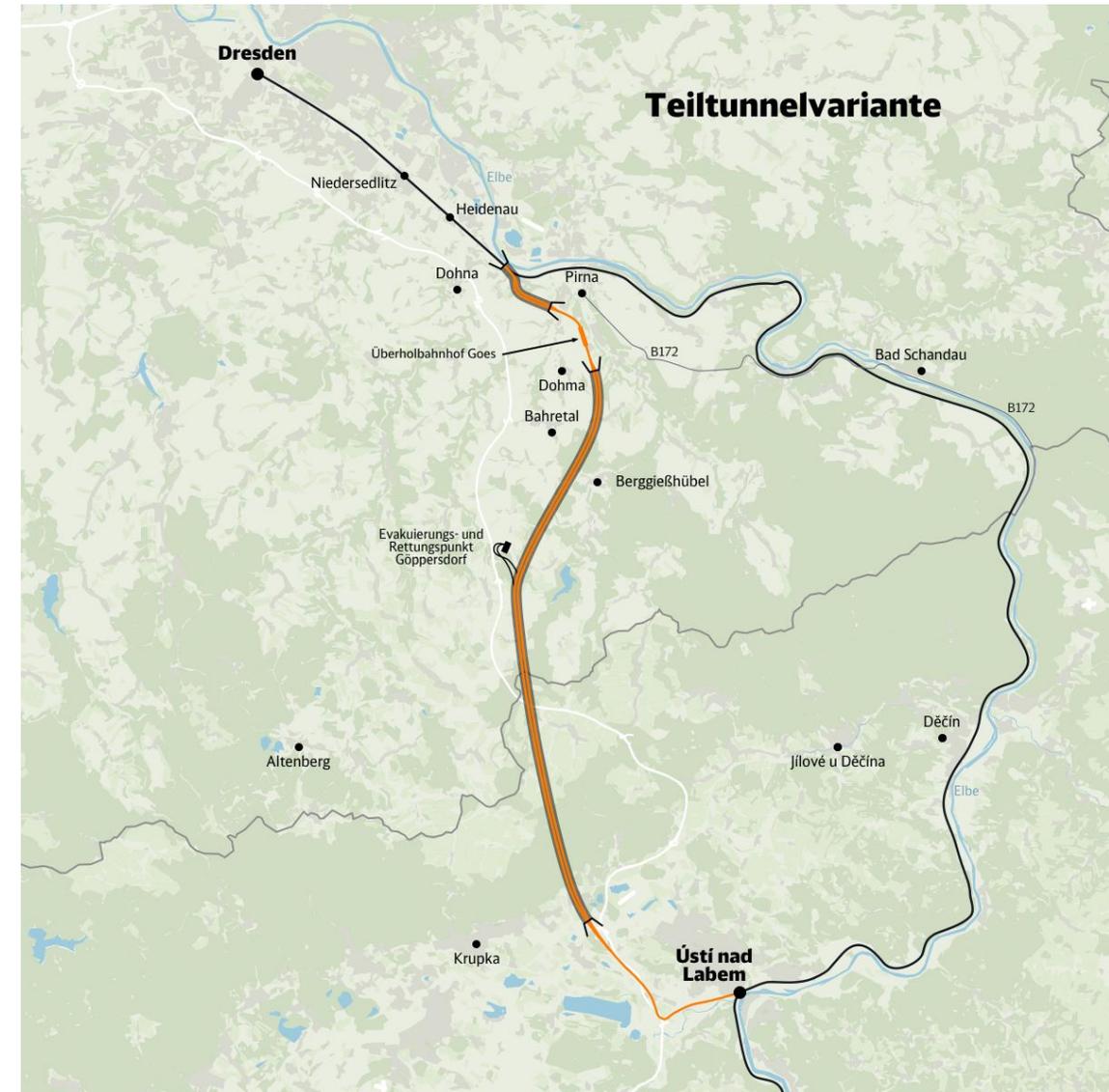
- Erzgebirgstunnel: 30,4 km
- Überholbahnhof in Heidenau
- Geplante Geschwindigkeit: 200 km/h
- Ausrüstung: European Train Control System („ETCS“, Level 2)
- zweigleisige und viergleisige Einbindung vor dem Erzgebirgstunnel
- Warum zwei- und viergleisige Einbindung?
Die viergleisige Einbindung ermöglicht, dass schnelle Personenzüge langsame Güterzüge vor dem Tunnel überholen können. Dadurch könnte der Zugbetrieb optimaler ablaufen. Jedoch hat die zweigleisige Einbindung einen weniger starken Umgriff in Heidenau, was ebenso positiv ist. Es wird geprüft, welche Volltunnelvariante insgesamt vorteilhafter ist.



2.2 Die Streckenvarianten zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze

Die Teiltunnelvariante

- 2 Tunnel: Erzgebirgstunnel: ca. 27 km, Tunnel Heidenau ca. 2,5 km
- Talbrücke Seidewitztal: ca. 490 Meter lang, ca. 22 Meter hoch
- Überholbahnhof in Goes erforderlich
- Geplante Geschwindigkeit: 160/200 km/h
- Ausrüstung: ETCS (Level 2)



1. Begrüßung und Projektvorstellung
2. Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs
 - 2.1 Der Weg zu den Trassenvarianten
 - 2.2 Die Streckenvarianten zwischen Heidenau und der tschechischen Grenze
 - 2.3 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau**
3. Nächste Schritte im Projekt
4. Ihre Fragen

2.3 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Abschnitt zwischen Dresden und Heidenau



- kein Unterschied zwischen Voll- und Teiltunnelvariante nach aktuellen Erkenntnissen

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitserhöhung für Güterzüge von und nach Heidenau von 60 auf 80 km/h, dafür Umtrassierung der Gleise, um Radien zu erhöhen (Kurven)
- Zusätzliches Überholgleis in Dresden-Reick
- Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausstattung mit ETCS, Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Blockverdichtung, so dass Züge in engerem Abstand fahren können)

2.3 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

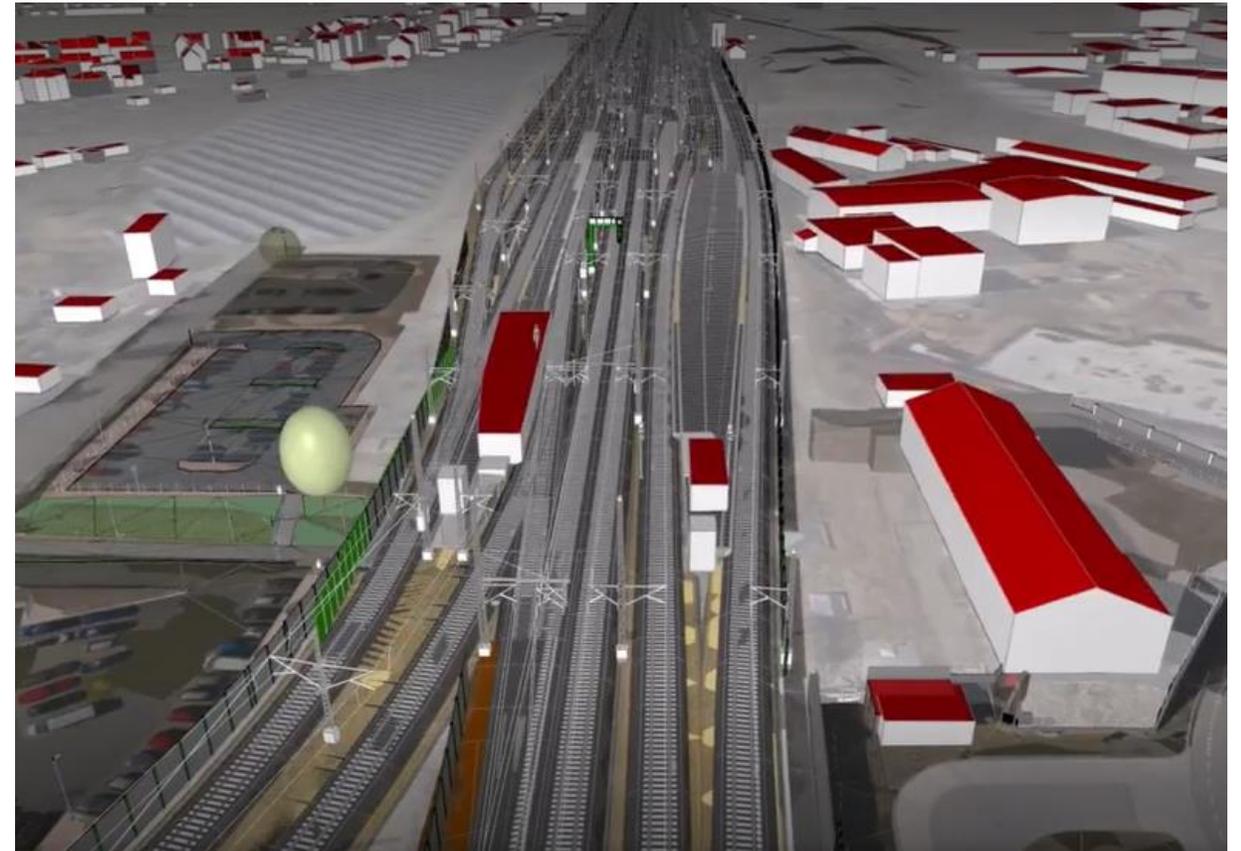
Bahnhof Heidenau

Alle Varianten:

- Umbau des Bahnhofs Heidenau sowie Haltepunkt Dresden-Zschachwitz aufgrund verkehrlicher Anforderungen in allen Varianten
- Verschiebung der Gleise
- Verlängerung der Gleise des Bahnhofs
- Verbreiterung der Gleisabstände
- Gleisneubau
- Brücke über
- „Sporbitzer Straße“ wird komplett neu gebaut

Unterschiede in Teil- und Volltunnelvariante:

- Anzahl der Gleise: vsl. ein Gleis weniger im Bereich des Bahnhofs Heidenau bei der Teiltunnelvariante
- Bei der Volltunnelvariante werden Überholgleise mit Gleisverbindungen im Bahnhof Heidenau angesiedelt
- Bahnhof Heidenau ist bei der Volltunnelvariante breiter



Bahnhof Heidenau, aktueller Planungsstand

2.3 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

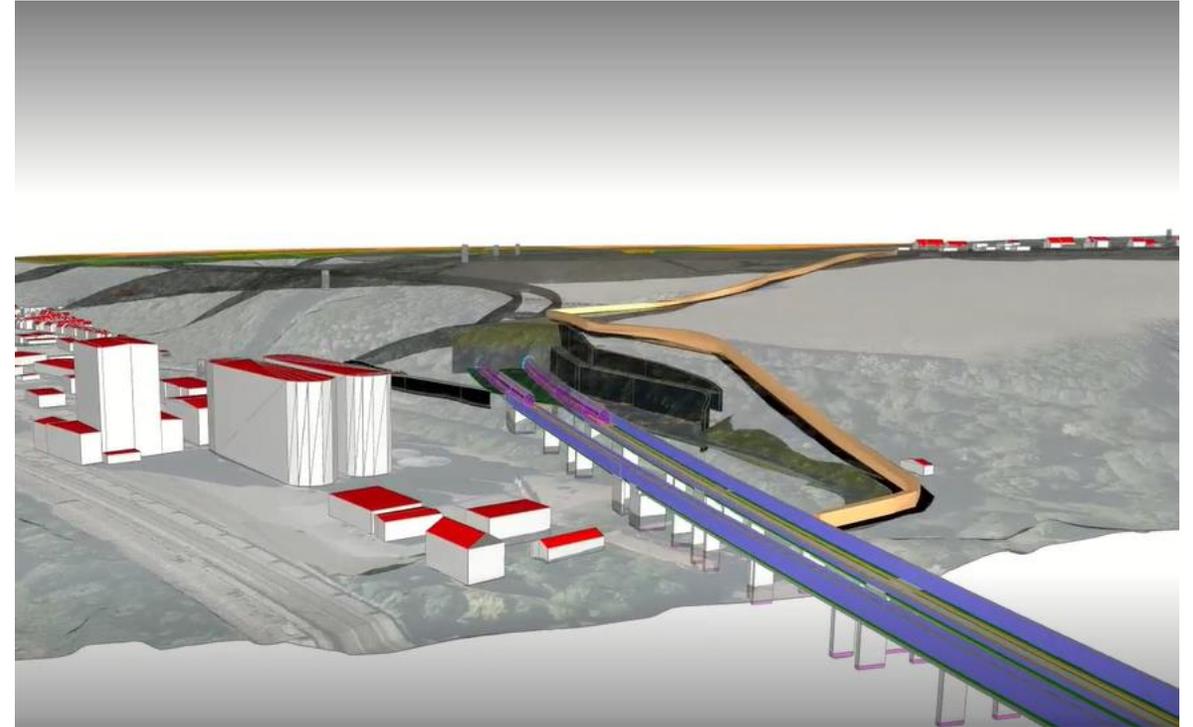
Einbindung Heidenau (zwischen Bahnhof und Tunnelportal)

Alle Varianten:

- Neubau Brückenbauwerke „Geschwister Scholl Straße“ und „Sporbitzer Straße“
- Neubaustrecke wird auf Höhe der „Pechhütte“ über die Bestandsstrecke geführt, mit Hilfe einer Rampe und einem Kreuzungsbauwerk, Neubau Kreuzungsbauwerk
- Neubaustrecke wird so auch über die Straße S172 geführt, Neubau Brücke über die S172

Besonderheit 4-gleisige Volltunnelvariante:

- zwei zusätzliche, bis in den Bahnhof Heidenau durchgehende, Streckengleise
- bei Umsetzung der viergleisigen Volltunnelvariante werden alle bestehenden Brücken zwischen Heidenau und Tunnelportal neu gebaut



Einbindungsbereich zwischen Bahnhof Heidenau und Tunnel, aktueller Planungsstand

1. Begrüßung und Projektvorstellung
2. Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs
- 3. Nächste Schritte im Projekt**
4. Ihre Fragen

3. Nächste Schritte im Projekt

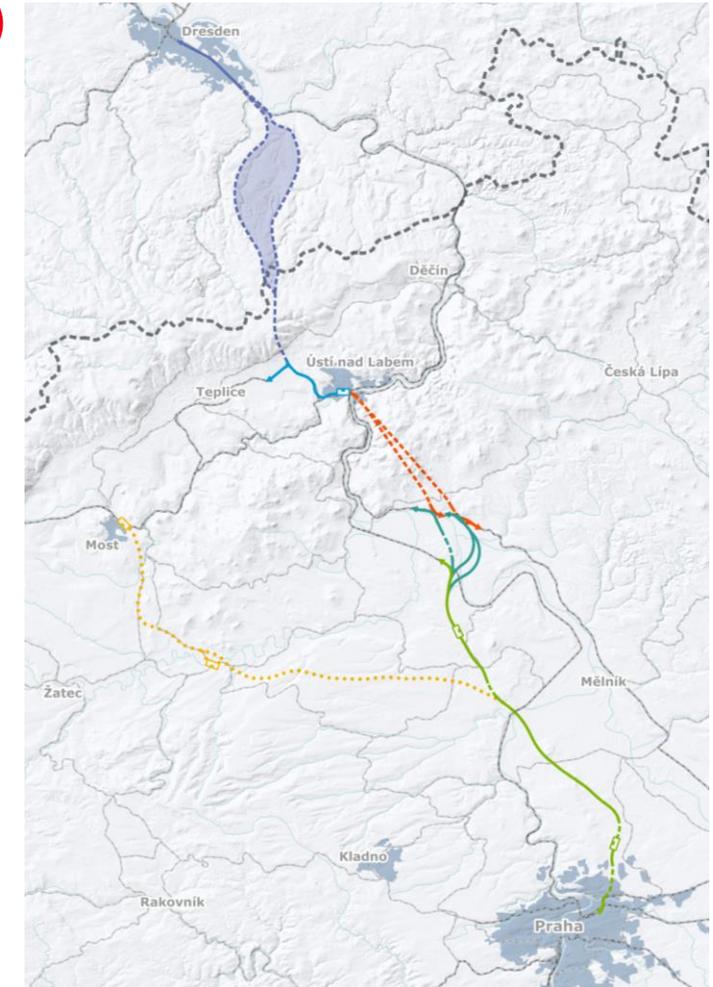
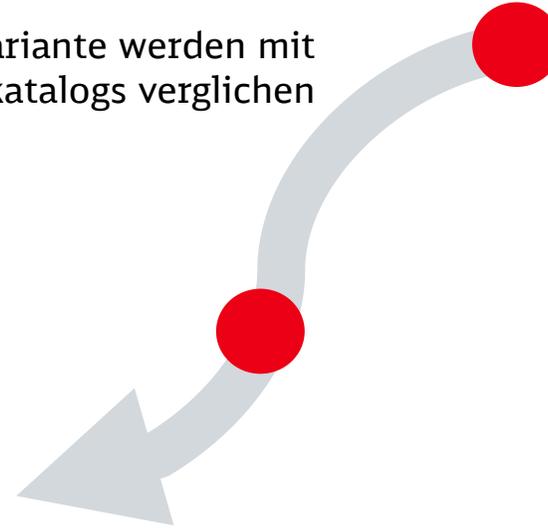
Auswahl der Vorzugsvariante

Die Voll- und Teiltunnelvariante werden mit Hilfe des Kriterienkatalogs verglichen



Ziel Vorplanungsphase

- Voraussichtlich Ende 2024: Variantenvergleich mit Vorauswahl und Empfehlung zu einer Vorzugsvariante einschließlich konkreter Kostenschätzung
- Parlamentarische Befassung: Entscheidung des Deutschen Bundestags über die Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante aus der Vorplanung und ggf. über Kernforderungen der Kommunen



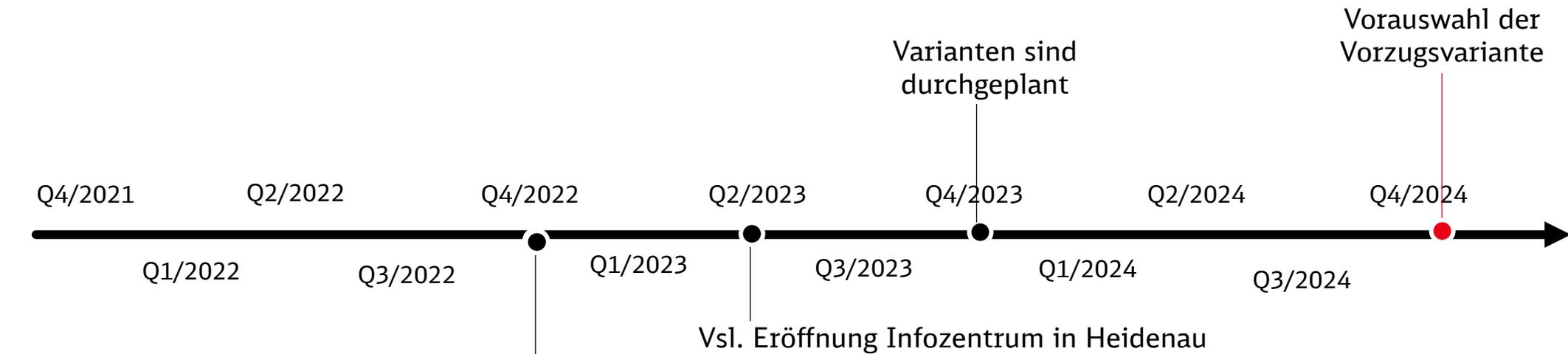
3. Nächste Schritte im Projekt

Die Phasen des Großprojekts



3. Nächste Schritte im Projekt

Geplante Termine



• **digitaler Infomarkt**
www.neubaustrecke-dresden-prag.de/infomarkt



1. Begrüßung und Projektvorstellung
2. Die möglichen Varianten des Streckenverlaufs
3. Nächste Schritte im Projekt
- 4. Ihre Fragen**



NETZE

Bitte stellen Sie Ihre Fragen.





NETZE



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**

Vielen Dank!

Kontakt: dresden-prag@deutschebahn.com

Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de