

# Neubaustrecke Dresden–Prag

## Information der politischen Mandatsträger

### 1. Was sind Ziele und erforderliche Maßnahmen des Projektes?

Die Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag liegt auf dem europäischen TEN-V-Korridor Orient/Östliches Mittelmeer. Er verbindet die deutschen Nord- und Ostseehäfen mit den wirtschaftlichen Zentren in Südosteuropa und durchquert dabei neun Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

Die Projektziele gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sind:

- Beschleunigung Fernverkehrsrelation (Berlin-) Dresden – Prag
- Erhöhung Geschwindigkeit von 120 km/h im Elbtal auf 200 km/h auf der NBS
- Hochwassersichere Eisenbahnverbindung außerhalb des Elbtals
- Verkürzung Reise- und Transportzeiten

Statt aktuell ca. 2:15 h soll sich die Fahrtzeit zwischen Dresden und Prag auf ca. 1:05 Minuten halbieren; von Berlin nach Prag reduziert sich die Fahrtzeit von ca. 4:15 h auf ca. 2:30 h.

Diese Ziele sollen durch den Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem inkl. grenzüberschreitenden Erzgebirgsbasistunnel mit mindestens 26 km Tunnellänge erreicht werden.

Weitere Informationen finden Sie aus der [Projektwebsite](#).

### 2. Wie war der zeitliche Ablauf und wo steht das Projekt aktuell?

Nachdem das Projekt 2017 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde, begann 2018 die Planung. Seit 2019 läuft das Raumordnungsverfahren (siehe Punkt 3).

Mit der Unterzeichnung des Gemeinsamen Planungsvertrag zwischen der DB Netz AG, der DB Energie GmbH und der Tschechischen SŽDC (jetzt: Správa železnic) am 16.12.2019 hat das Projekt einen wichtigen Meilenstein genommen. Darin wurde der gemeinsame Planungsraum (Tunnel durch das Erzgebirge) festgelegt. Gegenwärtig beginnen erste Abstimmungen zu einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik sowie die Vorbereitung der gemeinsamen Ausschreibung der erforderlichen Planungsleistungen.

### 3. Wie läuft das Raumordnungsverfahren ab?

Alle Informationen zum Raumordnungsverfahren (ROV) können Sie dem [FAQ zum ROV](#) entnehmen.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin hat sämtliche Vorschläge von Dritten und somit auch die der Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag aufgenommen. Für das Raumordnungsverfahren wurden alle sich aufdrängenden Varianten nach den gleichen Kriterien und im gleichen Umfang untersucht.

Kein Gegenstand der Raumordnung sind Details wie die genaue Lage der potentiellen Strecken, Gradienten, flurstückgenaue Darstellung der Linienführungen und weitere Details der kommenden Planungsstufen.

Die Raumordnungsunterlagen wurden an insgesamt 120 Träger öffentlicher Belange (TöB) versandt, davon 19 aus der Tschechischen Republik. Die 45 in Papierform versandten Unterlagen lagen vom 6.1. bis zum 6.3.2020 acht Wochen in den betroffenen Gemeinden aus. Am 6.3.2020 endete die Frist für die Stellungnahmen. Seither werden die Stellungnahmen von der Landesdirektion Sachsen geprüft. Das ROV soll Mitte 2020 abgeschlossen sein.

In das ROV sind sieben Varianten eingeflossen. Davon stellen drei Varianten (A-C) einen Volltunnel mit Beginn in Heidenau und vier (D-G) teilweise oberirdische Varianten mit Beginn des Basistunnels im weiteren Verlauf dar. Weitere Informationen zu den einzelnen Varianten erhalten Sie auf der Projektwebsite unter [Streckenverlauf](#).

Aus Sicht der DB Netz AG erscheinen alle untersuchten Varianten grundsätzlich machbar und geeignet, die Ziele des Vorhabens zu erfüllen. Die oberirdischen Varianten D, E und F zeigen sehr große Konflikte nach den Belangen der Raumordnung. Die Vorhabenträgerin kommt insgesamt zu dem Schluss, dass die Varianten A und C (mit entsprechendem weit gefasstem Korridor im Basistunnelbereich zur Findung der optimalen Tunnelführung in der Detailplanung) sowie die Variante G als Alternative für eine teilweise oberirdische Linienführung nach dem Raumordnungsverfahren weiterverfolgt werden sollten, die positive raumordnerische Beurteilung vorausgesetzt.

#### **4. Was sind die Prämissen für die weiteren Planungen?**

Für die detailgenaue Planung der nach dem ROV verbleibenden Varianten gelten folgende Prämissen:

- Vor den Tunnelportalen soll eine Überholmöglichkeit vorhanden sein.
- Gemäß geltendem Regelwerk darf die Längsneigung 12 ‰ nicht überschreiten.
- Die maximale Rampenlänge des Tunnels darf gemäß Regelwerk 20 km nicht überschreiten.
- Der Austrittspunkt in Lage und Höhe auf tschechischer Seite ist für die Raumordnung als fest anzunehmen.
- Die Neubaustrecke muss die bestehende Strecke niveaufrei kreuzen.
- Die Gewässer und Naturschutzgebiete müssen bei Unterquerung mit einem Tunnel eine Überdeckung von mind. 10 m aufweisen. Dies ist abhängig von den geologischen Verhältnissen.

U.a. anhand dieser Prämissen wurden auch die extern eingebrachten Varianten angepasst. Durch die Prämisse der niveaufreien Kreuzung ergibt sich beispielsweise die aktuell angenommene Anordnung des Überholbahnhofs für die Volltunnelvarianten im Bereich der Haltepunkte Heidenau und Heidenau-Süd, um die vorgesehene Kapazität durch den Tunnel fahren zu lassen.

Im Verlauf der dem Raumordnungsverfahren anschließenden Detailplanung können sich einzelne jetzt getroffene Annahmen noch verändern. Die nach dem ROV verbleibenden Varianten werden jeweils komplett durchgeplant. Danach können genaue Aussagen zur Ausgestaltung der Bauwerke getroffen werden.

#### **5. Wie erfolgt die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung vor Ort?**

Die DB Netz AG nimmt die Einbeziehung der Region in den Planungsprozess sehr ernst. Kern der Öffentlichkeitsarbeit sind das 2019 neu eingerichtete Dialogforum und Bürgerdialoge vor Ort. Das Dialogforum hat mit insgesamt drei Sitzungen im Jahr 2019 die Arbeit aufgenommen. Im Verlauf der anstehenden Vorplanung sollen hier beispielsweise Kriterien für die Variantenbewertung am Ende der Vorplanung erarbeitet werden. Teil des Dialogforums ist auch die Arbeitsgruppe Heidenau.

In drei Bürgerdialogen Ende Januar 2020 in Heidenau, Pirna und Dohma konnten die Bürgerinnen und Bürger der Region Fragen und Anregungen im direkten Gespräch mit den Mitarbeitenden der DB Netz AG einbringen. Die wichtigsten Fragen und Antworten der Bürger finden Sie außerdem [online](#).

Der zeitliche Ablauf der nächsten Schritte der Öffentlichkeitsarbeit im Jahr 2020 ist aufgrund der aktuellen Lage noch unklar. Neben einer Streckenbereisung mit der AG Heidenau ist auch eine Gesprächsrunde mit den Kommunen des Oberen Elbtals geplant.

Das Dialogforum wird nach Abschluss des ROV vermutlich im 3. Quartal 2020 wieder zusammenkommen.

#### **6. Wie wurden die Planungen der BI Basistunnel nach Prag verarbeitet?**

Ein weiterer wichtiger Bestandteil für die direkte Kommunikation mit den Bürgern vor Ort ist der Austausch mit der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“. Seit November 2018 stehen die DB Netz AG und die BI im regelmäßigen Austausch. Bereits frühzeitig hat die DB Netz AG die von der BI entwickelte Idee eines Volltunnels in die Planungen aufgenommen. Die von der BI erstellten Varianten wurden durch die DB Netz AG geprüft und an die Vorgaben sowie technischen Richtlinien und Prämissen (siehe Punkt 4) angepasst. Auch Volltunnelvarianten sind somit Teil des Raumordnungsverfahren (Variante A bis C).