

Auf einen Blick: Zahlen und Fakten Neubaustrecke Dresden – Prag

- Kernmaßnahmen**
- Gesamtstrecke von Dresden nach Prag wird von 192 km auf 150 km verkürzt.
 - Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Dresden und Heidenau.
 - Neubau einer zweigleisigen, grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Dresden und Ústí nad Labem (ca. 54 km).
 - Bau eines Erzgebirgstunnels von ca. 30 km Länge (mit ca. 18 km Länge auf deutscher Seite wird er zum bundesweit längsten Eisenbahntunnel).
 - Ausstattung der Strecke mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS).
 - Bau einer neuen, mehr als 100 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke in Tschechien mit zwei Gleisen.
 - Bau des Středohorský tunel in Tschechien zur Unterquerung des Böhmisches Mittelgebirges mit einer Länge von mindestens 18 km.
 - Bau eines neuen Bahnhofs für den Hochgeschwindigkeits- und Regionalverkehr in Ústí nad Labem.
 - Bau eines neuen Hochgeschwindigkeitsbahnhofs in Roudnice nad Labem.

- Anbindung an Bestandsstrecken**
- Deutschland: Heidenau
 - Tschechien: Chabařovice, Ústí nad Labem, Lovosice, Litoměřice, Roudnice nad Labem und Prag

- Geschwindigkeiten**
- Personenverkehr: 200 km/h (D), bis zu 320 km/h (CZ)
 - Güterverkehr: 120 km/h (auf Abschnitten für den Güterverkehr)

- EU-Subventionen**
- Deutschland: ca. 3,4 Mio. Euro (CEF1) und ca. 11,8 Mio. Euro (CEF2)
 - Tschechien: ca. 19,1 Mio. Euro (CEF2)

Weitere Informationen

Weitere Informationen und Aktuelles zu den Vorhaben finden Sie jederzeit unter:

dresden-praha.eu
dresdenprag.de
drzdanypraha.cz

Kontakt

DB InfraGO AG
Natalie Klein – Stakeholder Management und Public Relations
Salomonstraße 21
04103 Leipzig
Sie erreichen uns unter:
dresden-prag@deutschebahn.com

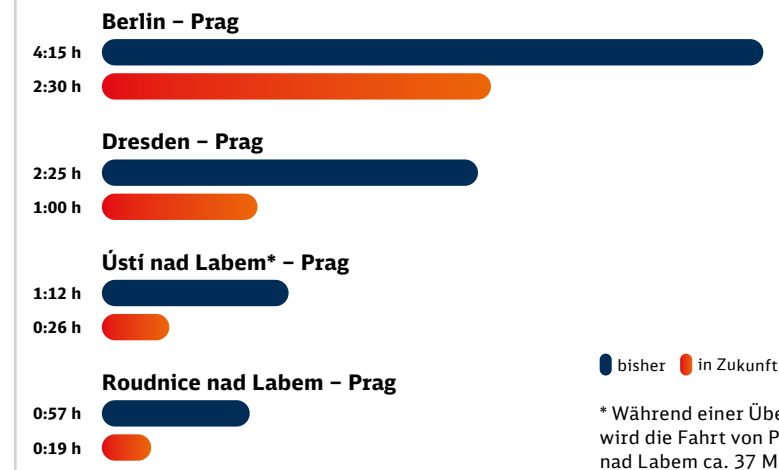
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
Praha 1, 110 00
Senden Sie Ihre Fragen an:
vrt@spravazeleznic.cz

Stand
Januar 2024



Dresden – Prag in nur einer Stunde mit der Bahn Die Neubaustrecke verbindet

Fahrtzeitenvergleich



Auf einen Blick: Die Streckenabschnitte

- **Dresden – Heidenau**
ca. 18 km Ausbau der bestehenden Strecke für Personen- und Güterverkehr
- **Heidenau – Chabařovice**
ca. 30 km langer, grenzüberschreitender Erzgebirgstunnel (gemeinsamer Planungsraum); ca. 18 km auf deutscher Seite – und damit bei Fertigstellung der längste Eisenbahntunnel Deutschlands – und ca. 12 km auf tschechischer Seite
- **Erzgebirgstunnelportal Chabařovice – Ústí nad Labem**
ca. 10 km Neu- und Ausbaustrecke, neuer Hochgeschwindigkeitsbahnhof in Ústí nad Labem Zentrum
- **VRT* Středohorský tunel: Ústí nad Labem – Lovosice/Litoměřice**
ca. 22 km Neu- und Ausbaustrecke mit ca. 18 km Tunnel durch das Mittelböhmische Hügelland
- **VRT* Podřipsko: Lovosice/Litoměřice – Prag**
ca. 57 km Neubaustrecke, neuer Hochgeschwindigkeitsbahnhof in Roudnice nad Labem

*VRT(Vysokorychlostní trať): übersetzt Hochgeschwindigkeitsstrecke

Eine Strecke, zwei Länder:

Wir profitieren alle

Die Neubaustrecke macht es möglich, schnell, klimafreundlich und komfortabel zwischen Dresden und Prag zu pendeln. Mit einer Geschwindigkeit bis zu 320 km/h wird sich die Reisezeit in Zukunft von fast 2,5 Stunden auf eine Stunde verkürzen und so die Menschen beider Länder näherbringen.

Als wesentlicher Abschnitt der Transeuropäischen Netze (TEN) bindet die Neubaustrecke Tschechien in das mitteleuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz ein und bietet eine optimale Anbindung von Ústí nad Labem und Roudnice nad Labem an die Hauptstadt Prag.

Auf deutscher Seite bedeutet die hochwassersichere Neubaustrecke eine erhebliche Entlastung der Bahnstrecke im Elbtal. Auch Güterzüge werden auf der Mischverkehrsstrecke fahren und das Wirtschaftswachstum durch kurze Transportzeiten weiter fördern.

Projektablauf in Deutschland und in Tschechien

An der Realisierung der Strecke sind sowohl die tschechische Eisenbahnverwaltung Správa železnic als auch die deutsche DB InfraGO AG beteiligt. Expert:innen beider Länder arbeiten bei der Umsetzung eng zusammen, setzen aber jeweils länderspezifische Verfahren um:



© Správa železnic, státní organizace
Visualisierung des Hochgeschwindigkeitsbahnhofs in Roudnice nad Labem

Planungsphasen und Genehmigungsverfahren

2024 2025

Deutschland

Vorplanung

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Ausführungsplanung

Tschechische Republik

Machbarkeitsstudie/
Raumordnungs-
verfahren

Umweltverträglich-
keitsprüfung

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Ausführungsplanung

Europa verbinden

Das Verkehrsaufkommen in der EU wächst stetig. Als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) soll die Neubaustrecke Dresden – Prag dazu beitragen, Europa immer stärker durch geeignete, klimaschonende Infrastruktur zu vernetzen.

Das Bahnprojekt gehört zum Korridor Orient/Östliches Mittelmeer (Gesamtlänge: 9.000 km), einem der neun Kernnetzkorridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Er verbindet Mitteleuropa mit den maritimen Schnittstellen Nord- und Ostsee sowie Schwarzes Meer und Mittelmeer und ist sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr von großer Bedeutung.

Den Finanzierungsbeschluss (Grant Agreement) zur europäischen Förderung des Projekts haben die Europäische Kommission sowie das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur 2020 unterzeichnet.

Die Neubaustrecke Dresden – Prag gehört auf tschechischer Seite als RS4 (Rapid Transit Line) zu einer von fünf weiteren Strecken im Land und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetz.



Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Eine Strecke, viele Vorteile:

Für Mensch, Umwelt und Gesellschaft

1. Von Dresden nach Prag in einer Stunde: Die Reisezeit wird sich im Vergleich zu heute um mehr als die Hälfte verkürzen.
2. Tschechien ist 78.867 km² groß und hat mit Prag und Ústí nad Labem bedeutende Wirtschaftszentren. Mit dem Bau der RS4 werden die Entfernungen innerhalb des Landes maßgeblich und klimaschonend verkürzt.
3. Die schnelle Anbindung der regionalen Zentren Nordböhmens innerhalb von 30 Minuten bringt neue Investitionen und Beschäftigungsmöglichkeiten.
4. Durch die neue Strecke werden Kapazitäten für Personen- und Güterzüge auf Regionalstrecken freigesetzt. So wird Raum geschaffen, um die Verbindungen zu den regionalen Zentren und zu stärken.
5. Das Pendeln auf der hochmodernen, elektrifizierten und mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgestatteten Hochgeschwindigkeitsstrecke ist nicht nur komfortabel, sondern ermöglicht auch einen effizienten Verkehrsablauf.
6. Bahnfahren statt fliegen: Schnelle Zugverbindungen zu europäischen Hauptstädten sind attraktiv für beruflich wie privat Reisende.
7. Bahnfahrend die Natur schonen: Das Reisen mit der Bahn ist umweltfreundlich und emissionsarm. Durch die neue Strecke werden außerdem die umgebenden Autobahnen entlastet.



© Správa železnic, státní organizace

Im Dialog mit den Menschen der Region

Die Menschen vor Ort werden bei allen Maßnahmen rund um den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke mitgenommen: Sowohl auf deutscher als auch auf tschechischer Seite wird der Dialog mit den betroffenen Gemeinden aktiv gesucht und angeboten.