



**NETZE**

# Pressegespräch

## Neubaustrecke Dresden–Prag

20. November 2023 | Heidenau



Kofinanziert von der  
Europäischen Union

# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

## Vom Untersuchungsraum zur Vorzugsvariante

1

### Untersuchungsraum



- Der bis zu 1,8 Kilometer breite Untersuchungsraum zwischen Dresden Hauptbahnhof und dem tschechischen Verkehrsknoten Ústí nad Labem bildet die Grundlage für die Variantensammlung.

2

### Variantensammlung

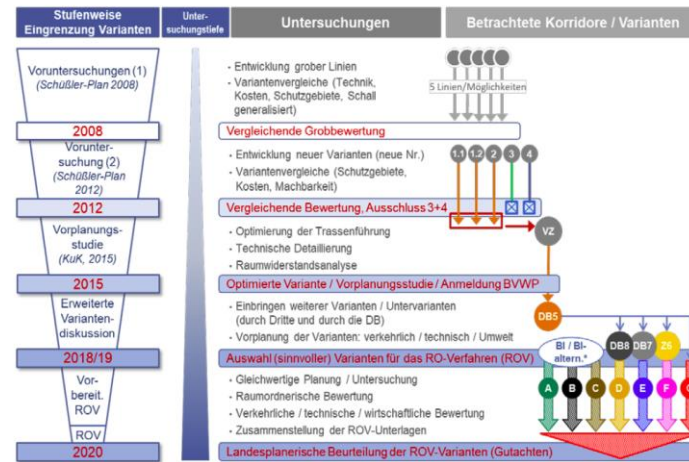
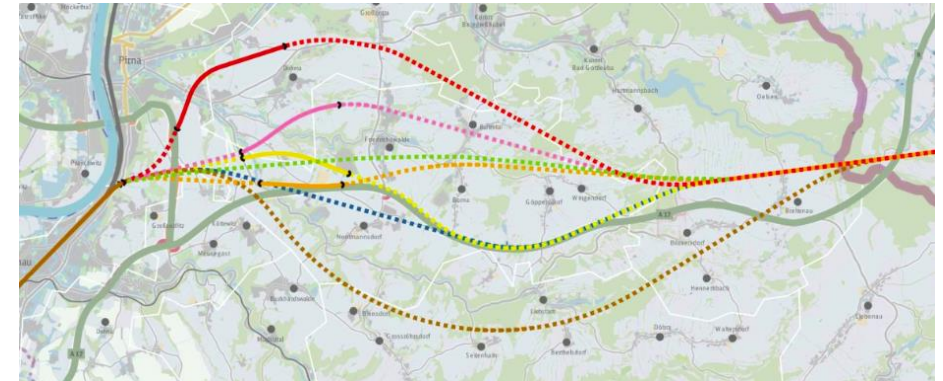


Abbildung 5: Bisheriger Prozess der Variantenfindung und Vorschau auf das Raumordnungsverfahren (Darstellung: IU, 2019)

- Die DB hat in einem mehrstufigen Verfahren verschiedenen Varianten im Untersuchungsraum ausgewertet.

3

### Ernsthaft in Betracht kommende Varianten im Untersuchungsraum



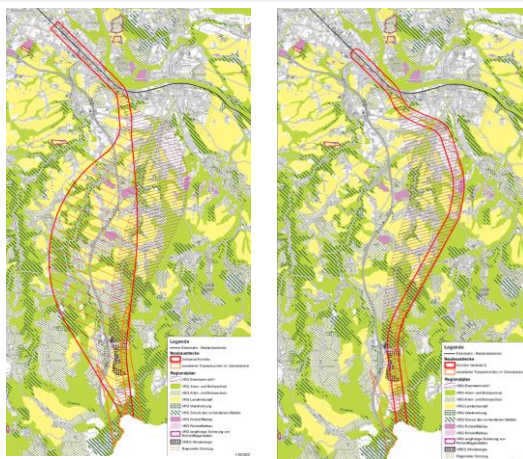
- Das Raumordnungsverfahren hat alle in Frage kommenden Varianten betrachtet: Die Volltunnelvarianten A, B und C sowie die Teiltunnelvarianten D, E, F und G.
- Die Varianten A und B wurden durch eine Bürgerinitiative eingebracht. Die Variante C ist ein optimierter Verlauf des Volltunnels.

# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

Vom Untersuchungsraum zur Vorzugsvariante

4

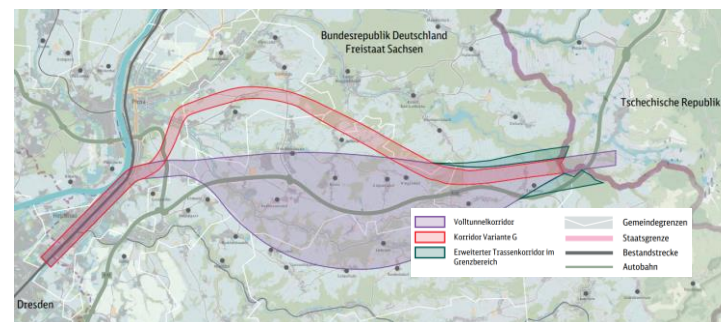
## Raumordnungsverfahren



- Die Landesdirektion Sachsen hat die Raumverträglichkeit für einen Volltunnelkorridor (Grafik links) und den Korridor für die Teiltunnelvariante G mit Maßgaben (Grafik rechts) bestätigt.

5

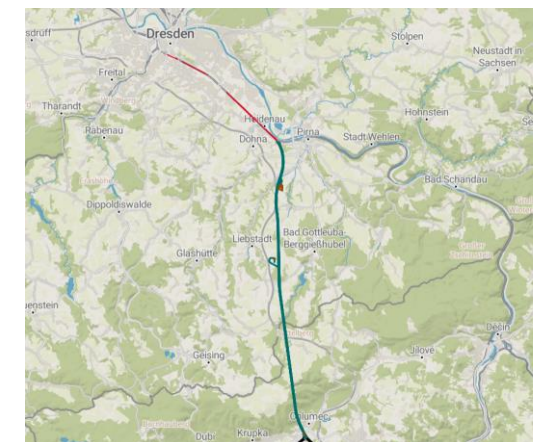
## Vorplanung und Variantenvergleich



- Die DB hat gleichberechtigt die Volltunnel- und Teiltunnelvariante weitergeplant.
- Fachexpert:innen haben die Varianten gegenübergestellt und sie anhand der im Dialogforum erarbeiteten Kriterien verglichen.

6

## Vorzugsvariante



- Eindeutiges Ergebnis innerhalb der Vorplanung: Die Volltunnelvariante liegt in allen drei Bereichen vorne – Umwelt, Verkehr und Technik, Wirtschaftlichkeit. Sie ist die Vorzugsvariante der DB und erfüllt auch die Kernforderung der Region.

# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

## Kriterienkatalog: Variantenbewertung

1 besser    0 gleichwertig    -1 schlechter



Themenfeld Umwelt	Volltunnel	Teiltunnel
Raumwiderstände	1	-1
raumordnerischer Belang	1	-1
Landschaftsraum	1	-1
Bewertung Umwelt (Durchschnitt)	1	-1

**Bewertung Umwelt  
x Gewichtung (1/3)**

Volltunnel	Teiltunnel
0,33	-0,33



Themenfeld Technik und Verkehr	Volltunnel	Teiltunnel
Infrastruktur	1	-1
Betriebsführung und Leistungsfähigkeit	0	0
Bauausführung	1	-1
planrechtliche Aspekte	1	-1
Bewertung Verkehr und Technik (Durchschnitt)	0,75	-0,75

**Bewertung Technik und  
Verkehr x Gewichtung (1/3)**

Volltunnel	Teiltunnel
0,25	-0,25



Themenfeld Wirtschaftlichkeit	Volltunnel	Teiltunnel
Investitionskosten	1	-1
Bewertung Wirtschaftlichkeit (Durchschnitt)	1	-1

**Bewertung Wirtschaftlichkeit  
x Gewichtung (1/3)**

Volltunnel	Teiltunnel
0,33	-0,33

**Gesamtbewertung**

Volltunnel	Teiltunnel
0,92	-0,92

**favorisierte Variante:  
Volltunnelvariante**

# Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

## Vorteile der Volltunnelvariante

### Umwelt



- Landschaftsbild im Seidewitztal bleibt bestehen
- Zugbetrieb ist leiser
- Frischluftgebiete werden weniger beeinflusst
- Geschützte Arten sind weniger betroffen
- Natura2000-Gebiete und gesetzlich geschützte Biotope sind weniger betroffen
- Flächenverbrauch von Böden mit bedeutsamer Bodenfunktion ist geringer

### Infrastruktur

- Zugbetrieb funktioniert genauso gut wie bei Teiltunnelvariante
- Bestehende Infrastruktur muss nicht so stark verändert werden
- Bauausführung ist schonender
- Grunderwerb geringer
- Baukosten geringer

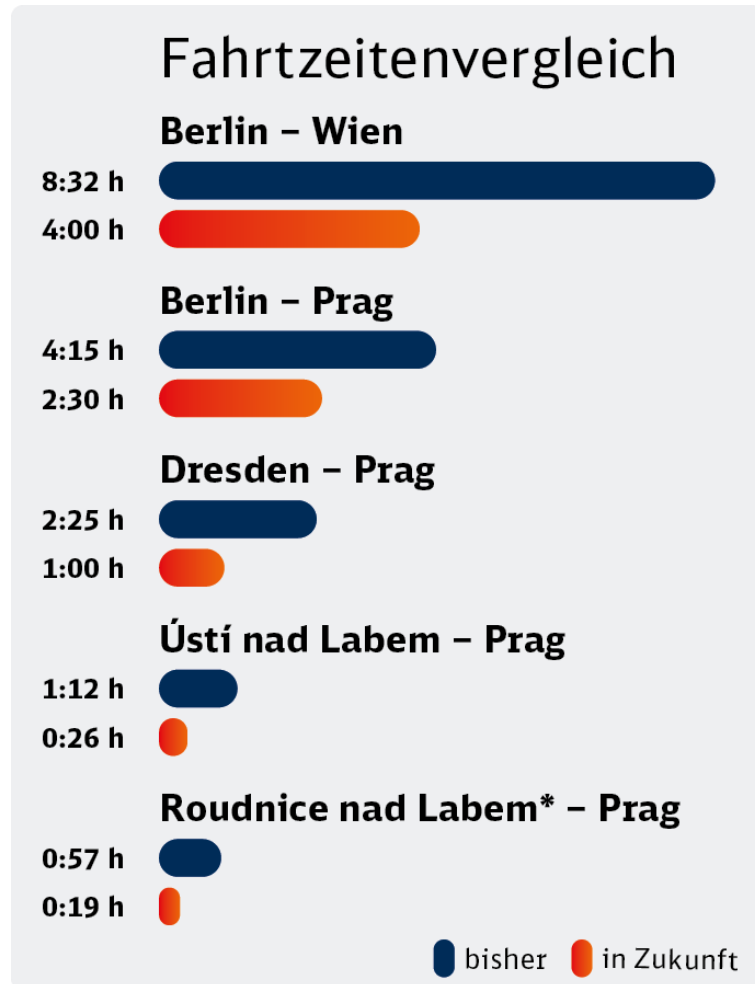


- Beeinträchtigungen im Seidewitztal während des Baus durch den sogenannten Zwischenangriff, mit einer Baueinrichtungsfläche und dem Bau eines Zugangstollens

- Betriebsqualität ist im optimalen Bereich, jedoch geringfügig schlechter als bei der Teiltunnelvariante

# Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Warum der Ausbau zwischen Dresden Hbf und Heidenau?



## Kapazitätserhöhung

### – Personenverkehr

- Stundentakt statt Zweistundentakt des EC Dresden – Prag
- Deutschlandtakt: mögliche Steigerung im Fernverkehr, Abstellmöglichkeiten in Dresden-Reick

### – Güterverkehr

- Neubaustrecke bewirkt eine Zunahme des Güterverkehrs im Abschnitt Dresden – Heidenau um ca. 1/3



- die Auslastung der Strecke 6240 (Fernbahnstrecke) zwischen Dresden Hbf und Heidenau steigt insbesondere tagsüber erheblich an
- Zugzahl S-Bahn nimmt nicht zu

# Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

## Überblick Maßnahmen zwischen Dresden Hbf und Heidenau



### Neu- und Umbau zwischen Dresden und Heidenau

- **rund 90 Weichen**
- **etwa 46 km Gleise**

- **Mehr Kapazität** durch moderne Leit- und Sicherungstechnik mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System). **Mehr Leistungsfähigkeit** durch Blockverdichtung, so dass Züge in engerem Abstand fahren können.

- 1** Umbau Dresden-Friedrichstadt zum Grenzbahnhof
- 2** Zwei neue Gleise ab Dresden Hauptbahnhof – Ende Südhalle bis ca. Gerhart-Hauptmann-Straße, Güterzüge können von und nach Heidenau 80 statt 60 km/h fahren.
- 3** Zusätzliches Überholgleis zwischen Dresden-Reick und Dresden-Strehlen
- 4** Dresden-Niedersedlitz: Neubau von vier Gleisen
- 5** Umbau Bahnhof Heidenau zum Überholbahnhof und Ein- und Ausfahrt in den Tunnel

# Maßnahmen zwischen Heidenau und Chabařovice

## Überblick Maßnahmen zwischen Heidenau und Chabařovice



- Neubau Erzgebirgstunnel: rund 30 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Ausrüstung: ETCS (Level 2)
- Neigungsverhältnisse: 4,0 ‰ – 4,0 ‰ – 6,0 ‰

- 1 Zweigleisige Einbindung in die bestehende Strecke in Heidenau
- 2 Errichtung eines Zwischenangriffs im Bereich des Seidewitztals
- 3 Evakuierungs- und Rettungspunkt auf Höhe Göppersdorf
- 4 Portal auf tschechischer Seite in Chabařovice

**Alles einsehbar auf: [www.dresdenprag.de/vorzugsvariante](http://www.dresdenprag.de/vorzugsvariante)  
online ab 20. November, 16.30 Uhr**

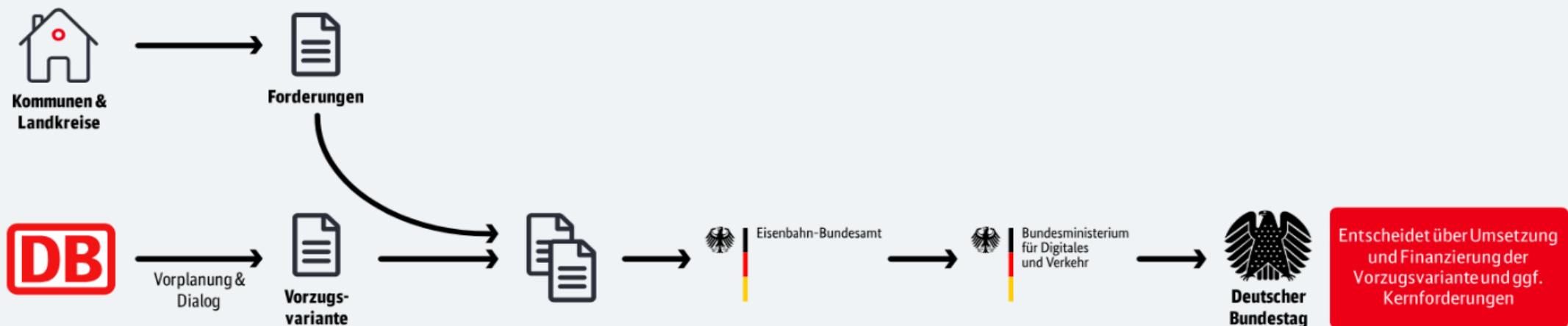


# Ausblick Parlamentarische Befassung

## Wie geht es weiter?

1. Nach Abschluss der Vorplanung überreicht die DB die Planungsunterlagen an das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Behörde prüft die Unterlagen und übergibt sie an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Das erstellt einen Bericht für die Bundestagsausschüsse. Die Parlamentarier entscheiden über Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante.
2. Ziel der Parlamentarischen Befassung ist Transparenz zum Stand der Planung, den Kosten, den Terminen und den Ergebnissen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung.
3. Der Deutsche Bundestag nimmt den Bericht zur Kenntnis. Die Abgeordneten können Entschließungsanträge stellen, um z. B. weitere Forderungen aus der Region finanzieren zu können. Falls es Hinweise gibt, werden diese eingearbeitet.

### Von der Vorplanung ins Parlament



# Ausblick Parlamentarische Befassung

## Zeitlicher Ablauf Projekt Dresden – Prag

### 10. Dialogforum

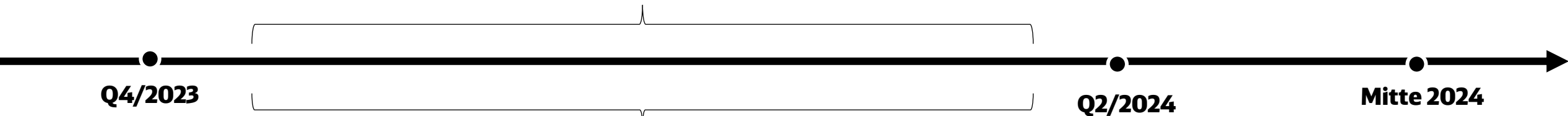
DB verkündet ihre Vorzugsvariante und führt die Beteiligung der Öffentlichkeit fort.

Die Region betrachtet die Variante und kann dem Projekt-Team Fragen stellen.  
DB fertigt den Bericht für die Parlamentarische Befassung an.

### 11. Dialogforum

DB stellt Bericht zur Parlamentarischen Befassung zur Vorzugsvariante und der weiteren Beteiligung der Öffentlichkeit vor.

Übergabe des Berichts zur Parlamentarischen Befassung an das BMDV.



Q4/2023

Q2/2024

Mitte 2024

Information der Öffentlichkeit zur Vorzugsvariante



Dialogplattform  
Website  
dresdenprag.de



Bürgerdialoge  
Januar 2024



bilaterale Gespräche



Bei Bedarf:  
Projektsprechstunden

# Ausblick Projekt NBS Dresden – Prag

## Die Phasen des Großprojekts





**NETZE**

**DB NETZE**

# Danke Děkujeme

**Mail: [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com)**

**Website: [www.neubaustrecke-dresden-prag.de](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de)**

**Newsletter: [www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter](http://www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter)  
[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)**



**Kofinanziert von der  
Europäischen Union**