

---

DB Netz AG

## **Digitale Informationsveranstaltung zum Bahnprojekt Neubaustrecke Dresden–Prag**

Dokumentation

06. Juli 2023

---

Ort:	Livestream
Dauer:	18.00 – 20.00 Uhr
Moderation:	Julian Koepff, ifok
Dokumentation:	Julia Schmidt, ifok Gesa Ahrend, ifok

## **Tagesordnung**

- TOP 1    Begrüßung
  
- TOP 2    Rückblick: Eröffnung Infozentrum Heidenau
  
- TOP 3    Aktueller Projektstand
  
- TOP 4    Ausblick zum weiteren Projektablauf
  
- TOP 4    Ihre Fragen

## **Anlagen zur Dokumentation**

- Anlage 1        Präsentation der Deutschen Bahn zum aktuellen Stand im Projekt
- Anlage 2        Videomitschnitt des Vortrages

### **TOP 1 Begrüßung**

Der Moderator Julian Koepff von der ifok GmbH und Kay Müller, der technische Projektleiter der DB Netz AG für die Neubaustrecke Dresden–Prag, begrüßen die Teilnehmenden zur digitalen Informationsveranstaltung. Der Moderator stellt die Tagesordnung sowie den organisatorischen Aufbau der Veranstaltung vor.

(Anlage 1, Seite 3 sowie Anlage 2 bis Minute 04:15).

### **TOP 2 Rückblick Eröffnung Infozentrum Heidenau**

Kay Müller berichtet von der feierlichen Eröffnungszeremonie des DB Infozentrums in der Pechhütte Heidenau mit geladenen Gästen und interessierten Besucher:innen. Er lädt ins Informationszentrum ein, um sich zum aktuellen Planungsstand des Projekts zu informieren. Die Öffnungszeiten sind mittwochs und freitags von 11 bis 17 Uhr sowie auf Nachfrage. Anmeldungen größerer Gruppen und regionaler Veranstaltungen sind auch außerhalb der Öffnungszeiten sowie am Wochenende möglich. Anfragen können an die Projektadresse [dresden-prag@deutschebahn.com](mailto:dresden-prag@deutschebahn.com) gesendet werden.

(Anlage 1, Seiten 4 und 5 sowie Anlage 2, Minute 04:16 bis 05:51).

### **TOP 3 Aktueller Projektstand**

Kay Müller stellt das Projekt der grenzüberschreitenden Neubaustrecke zwischen Dresden und Prag mit seinen Zielen und seiner internationalen Bedeutung kurz vor. Er berichtet über das Vorgehen bei der Trassenfindung und erläutert die einzelnen Planungsphasen. Anschließend informiert er über den aktuellen Stand der Planung im deutschen Planungsraum. Die zweigleisige Volltunnelvariante und die zweigleisige Teiltunnelvariante erfüllen alle betrieblichen Anforderungen und werden weiter ausgeplant. Die viergleisige Volltunnelvariante, die mit größeren Eingriffen in Heidenau verbunden wäre, wird dagegen nicht weiterverfolgt. Ende 2023 soll eine Vorzugsvariante identifiziert sein. Zur Veranschaulichung zeigt Kay Müller beispielhaft Abschnitte aus dem Building Information Modeling für die Einbindung in Heidenau, den Volltunnel und den Teiltunnel und erläutert an diesen die Planung auf deutscher und auf tschechischer Seite. Er erläutert, dass die beiden Varianten anhand der in den Arbeitsgemeinschaften besprochenen Kriterien bewertet werden. Hierbei werden die Themenfelder Umwelt, Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit gleich gewichtet und fließen jeweils zu einem Drittel in die Bewertung ein. Innerhalb der Themenfelder sind die Kategorien zueinander gleichwertig. Wenn die Vorzugsvariante identifiziert ist, wird das Projektteam die Öffentlichkeit darüber informieren und die Bewertungsergebnisse der beiden Varianten ausführlich erläutern.

(Anlage 1, Seite 6 bis Seite 24 sowie Anlage 2, Minute 05:52 bis 47:07).

## **TOP 4 Ausblick zum weiteren Projektablauf**

Kay Müller gibt einen Ausblick auf den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess auf deutscher Seite. Über den Planungsstand auf tschechischem Staatsgebiet können sich Interessierte im Informationszentrum in Ústí nad Labem informieren.

(Anlage 1, Seite 25 bis 27 sowie Anlage 2, Minute 47:08 bis 51:13).

## **TOP 5 Ihre Fragen**

Kay Müller beantwortet die Fragen der Teilnehmenden

(Anlage 2, Minute 51:26 bis 01:48:37).

Folgende Fragen wurden während der Veranstaltung beantwortet:

### **Zugprogramm und Geschwindigkeiten**

#### ***Aus wie vielen Zügen besteht das Mengengerüst je Richtung?***

Das Mengengerüst beinhaltet pro Tag insgesamt 150 Güterzüge (75 pro Richtung), 32 Fernverkehrszüge (16 pro Richtung) und 16 Nahverkehrszüge (8 pro Richtung). Über die Neubaustrecke sollen damit täglich ca. 200 Züge verkehren. Das Mengengerüst basiert auf Untersuchungen und Prognosezahlen und ist zwischen der Deutschen Bahn und der Správa železnic abgestimmt.

Güterzüge werden maximal 120 km/h fahren, Personenzüge 200 km/h bzw. 230 km/h. Damit die Züge ungehindert verkehren können und nicht abbremsen müssen, braucht es unmittelbar vor und hinter dem Tunnel Überholmöglichkeiten. Diese sind sowohl in Deutschland als auch in Tschechien vorgesehen.

#### ***Gibt es Überlegungen für eine höhere Entwurfsgeschwindigkeit in den Bereichen Dresden–Heidenau und Heidenau–Ústí nad Labem, analog zu möglichen Geschwindigkeitserhöhungen auf den Schnellfahrstrecken der ersten Generation?***

Auf dem Abschnitt Heidenau–Ústí nad Labem ist eine höhere Entwurfsgeschwindigkeit (etwa 300 km/h) kein Thema. Bei höheren Geschwindigkeiten würde der benötigte Abstand zwischen einem langsamen Güterzug und einem Hochgeschwindigkeitszug so groß, dass kein Güterverkehr mehr durch den Tunnel geführt werden könnte. Im Tunnel selbst ist eine Überholung aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Zwischen Heidenau-Süd und dem Tunnelportal wird untersucht, ob die Geschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h erhöht werden kann. Eine Geschwindigkeitserhöhung stellt u.a. veränderte Anforderungen an die dort vorhandenen Brücken, die stärkeren dynamischen Belastungen ausgesetzt wären. Dies ist Bestandteil der derzeit noch laufenden Vorplanung.

#### ***Der Schienengüterverkehr (SGV) soll perspektivisch deutlich wachsen. Eine Verlagerung des SGV vom Elbtal auf die NBS würde die Kapazitäten nur bedingt erhöhen. Wird der SGV im Elbtal dann überhaupt signifikant sinken?***

Derzeit wird davon ausgegangen, dass das Elbtal entlastet werden wird, auch unter Berücksichtigung entsprechender Zuwachszahlen beim Schienengüterverkehr. Allerdings werden auch nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke voraussichtlich noch Güterzüge durch das Elbtal fahren. Für Züge in Richtung Děčín wird der Weg über das Elbtal nach wie vor der kürzere Weg sein gegenüber einer Fahrt

über die Neubaustrecke. Die Prognose, wie sich die Zugzahlen entwickeln, ist Aufgabe der Gutachter des Bundes. Die Entlastung des Elbtals bleibt ein wesentliches Ziel der Neubaustrecke.

***In welcher Richtung der NBS wird das höhere Güterverkehrsaufkommen erwartet?***

In beiden Richtungen wird von der gleichen Anzahl an Güterzügen ausgegangen. Es wird so geplant, dass Verspätungen kompensiert werden können. Der Zugverkehr im Jahr 2040 oder 2050 ist nicht mit Sicherheit vorherzusehen, daher wird mit Prognosen gearbeitet.

***Wird es den EuroCity über Bad Schandau geben? Ist ein IRE geplant ähnlich wie bei Wendlingen – Ulm?***

Fragen zu konkreten Zugprogrammen können derzeit leider noch nicht beantwortet werden. Erst zum Ende der Baumaßnahmen wird der Fahrplan erstellt. Es wird definitiv weiter Personenverkehr durch das Elbtal geben. Das Projekt schafft die Voraussetzungen für eine Ausweitung des Personenverkehrs und bedarfsgerechte Zugprogramme.

## **Tunnelbau**

***Welche maximale Tiefe unter der Oberfläche ist für den Tunnel geplant?***

Die größte Überdeckung befindet sich auf tschechischem Staatsgebiet und beträgt ca. 350 Meter. Es gibt diesbezüglich keinen Unterschied zwischen der Voll- und der Teiltunnelvariante.

***Wie wird im Erzgebirgsbasistunnel der optimale Tunnelquerschnitt ermittelt? Wie werden Themen wie Staudruck/Energiebedarf von Zügen (idealerweise möglichst große Radien) und Baukosten (idealerweise möglichst kleine Radien) berücksichtigt?***

Die Regelwerke der Deutschen Bahn sehen bestimmte Tunnelquerschnitte vor. Ein bestimmender Faktor ist die Geschwindigkeit, mit der Züge anschließend durch den Tunnel fahren werden. Zudem wurden aerodynamische Untersuchungen durchgeführt, um zu prüfen, ob der gewählte Durchschnitt ausreichend ist. Im Ergebnis liegt die Fläche des inneren Tunnelquerschnitts zum derzeitigen Planungsstand bei ca. 85 m<sup>2</sup>. Für die Dimensionierung des Außendurchmessers müssen auch Geologie und äußere Einflüsse betrachtet werden. Hieran wird derzeit noch geplant.

***Wie sehen die Überlegungen hinsichtlich des Abtransports des Tunnelausbruchs aus?***

Eine mögliche Option wäre ein Abtransport im Bereich der Staatsstraße 172 bei Heidenau. Dort steht aber nicht genügend Platz für die Baustelleneinrichtungsflächen zur Verfügung. Aufgrund der Bauzeit wäre eine mehrjährige Sperrung der Staatsstraße erforderlich. Das will das Projektteam vermeiden.

Daher ist ein Zwischeneingriff geplant, d.h. ein zusätzlicher Tunnelzugang, von dem aus der Tunnel in Richtung Tschechien und in Richtung Heidenau errichtet werden kann. Der Eingriff am Portal Heidenau wird dadurch so gering wie möglich gehalten.

Zur Materiallogistik sind erst mit der weiteren Planung detaillierte Aussagen möglich. Die dritte Bohrkampagne wird weitere Erkenntnisse bringen, beispielsweise inwiefern das ausgehobene Material wiederverwertbar ist. Die Deutsche Bahn will so viel Material wie möglich einer Wiederverwendung zuführen. Wo das nicht möglich ist, soll der Aushub auf umweltfreundliche Art und Weise entsorgt werden.

***Sind die Bohrdaten öffentlich verfügbar und einsehbar?***

Die Bohrdaten werden wissenschaftlich ausgewertet und anschließend dem Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie für weitere Forschungen und Untersuchungen zur Verfügung gestellt.

Die Bohrkern selbst können nicht zur Verfügung gestellt werden, da es sich um Beweismaterial handelt.

***Welche Bodenüberdeckung haben jeweils die beiden Varianten nach dem Eintritt in den Tunnel in Heidenau?***

Im Portalbereich steigt die Überdeckung schnell an, weshalb ohne die Zuordnung eines konkreten Punktes eine Höhenangabe nicht möglich ist.

## **Teiltunnel- und Volltunnelvariante**

***Wie wird der Überholbahnhof in Goes aussehen?***

Neben jedem der beiden Fahrgleise wird außen ein Überholgleis verlegt, auf dem ein Zug mit 740 Metern Länge abgestellt werden kann. In Summe werden im Bereich Goes also vier Gleise liegen. Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen.. Spätestens wenn die Vorzugsvariante identifiziert ist, werden für beide Varianten gleichermaßen Ansichten, Lagepläne usw. vorliegen. In der dann folgenden Entwurfsplanung können sich Details ändern, etwa um Eingriffe noch weiter zu verringern.

***Werden bei der teiloffenen Variante Güterzüge mit 740 m und einer entsprechenden Achslast die Ausfahrt aus dem Überholbahnhof Goes schaffen?***

Ja, die Planung stellt das sicher. Die passende Anordnung der Gleise, optimale Lage der Weichen und maximale Neigung der Trasse hierfür sind Ergebnis des intensiven Planungsprozesses. Bei beiden Varianten liegt die Neigung des Tunnels bei maximal 4 Promille. Auch an der ungünstigsten Stelle kann dadurch der schwerste angenommene Güterzug zum Stehen kommen und anschließend wieder anfahren.

***Wo sollen die Tübbinge bei der Teiltunnelvariante hergestellt werden und welche Fläche wird dies beanspruchen?***

Bei beiden Varianten wird es temporäre Baustelleneinrichtungsflächen geben. Bei der Teiltunnelvariante bietet es sich an, Flächen in der Nähe des künftigen Tunnelportals des Erzgebirgstunnels zu nutzen, zum Beispiel der Bereich des künftigen Überholbahnhofs.

***Wird bei der Volltunnelvariante weiterhin mit einer Ausbindung in einem Trog unter der Staatsstraße/Bestandsstrecke hindurch geplant? Wie verhält es sich hier mit der ursprünglich angeführten Überflutungsgefahr?***

Nein, in beiden Varianten ist eine Überquerung der Bestandsgleise und der Staatsstraße geplant. Einer der Gründe hierfür ist das angesprochene Hochwasserrisiko. Bei einer Planung unter der Staatsstraße hindurch wären sehr viele Anpassungen an der Straße und an den bestehenden Gleisen erforderlich gewesen. Diese Untersuchungen sind verhältnismäßig weit fortgeschritten, hier sind keine grundsätzlichen Änderungen mehr zu erwarten.

## **Kosten und weitere Auswahlkriterien**

***Bei der Volltunnelvariante bedarf es keiner weiteren Brücke und somit keiner zusätzlichen Baustellenzuwegung, Bauflächen und Lagerplätze. Projektierungen, Planungs- und Genehmigungsverfahren, Qualitäts- und Verzugsrisiken und somit zusätzliche Kosten würden entfallen. Warum wird die Teiltunnelvariante überhaupt geplant?***

Die Deutsche Bahn ist verpflichtet, alle sich aufdrängenden Varianten vertieft zu untersuchen. Erst wenn alle Untersuchungen hinsichtlich der genauen Streckenführung und der damit verbundenen

Eingriffe (z. B. in die Umwelt) abgeschlossen sind, können die Kosten kalkuliert und die Varianten verglichen werden. Die Volltunnelvariante beinhaltet ebenfalls aufwändigere Bestandteile, etwa mehr neue Infrastruktur im Bereich Heidenau oder den zusätzlichen Zwischenangriff zum Tunnelbau. Die Bewertung der Varianten und die Identifikation der insgesamt besten Variante (Vorzugsvariante) erfolgt anhand der vorab definierten Kriterien. Später geht die Vorzugsvariante ins Genehmigungsverfahren. Dabei wird nochmals geprüft, ob alle relevanten Aspekte berücksichtigt wurden und ob die gewählte Variante unter der Betrachtung aller Aspekte tatsächlich die bestmögliche Variante ist.

***Wo kann der Kriterienkatalog eingesehen werden?***

Die entsprechenden Dokumente und Protokolle sind [auf der Internetseite des Projekts](#) abrufbar.

***Wann wird es belastbare Kostenermittlungen für beide Varianten geben?***

Voraussichtlich im vierten Quartal 2023 werden Kostenermittlungen für beide Varianten vorliegen.

## **Eingriffe in Eigentum**

***Befinden sich die benötigten Flächen in Heidenau bereits im DB-Eigentum?***

Nein, nicht alle benötigten Flächen befinden sich bereits im Eigentum der Deutschen Bahn. Das Planungsteam versucht, den Eingriff in den Bestand möglichst gering zu halten. Dennoch werden u.a. im Bereich Heidenau und in Dresden Flächen von privaten und gewerblichen Eigentümern betroffen sein. Welche Grundstücke betroffen sind, wird ebenfalls im vierten Quartal 2023 feststehen. Die Deutsche Bahn sucht frühzeitig den Dialog mit den Grundeigentümern.

***Geht die Bahn aktiv auf die stark betroffenen Grundstückseigentümer:innen zu? Und wenn ja, wann?***

Wenn im vierten Quartal die Vorzugsvariante feststeht, wird klar, welche Grundstücke betroffen sein werden. Die Deutsche Bahn informiert anschließend die Eigentümer:innen möglicherweise stark betroffener Grundstücke. Anfang 2024 erläutert das Planungsteam die Vorzugsvariante und den Weg dorthin in der Öffentlichkeit. Gleichzeitig sucht die Deutsche Bahn den Dialog mit Betroffenen zu individuellen Auswirkungen und möglichen Optionen. Nachdem sich der Deutsche Bundestag mit den Planungsergebnissen befasst hat, kann voraussichtlich 2025 die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beginnen, die auf das Genehmigungsverfahren hinführt. Dabei wird es intensiven Austausch mit den Grundstückseigentümern geben.

## **Signaltechnik und Zugsicherung**

***Welche Signaltechnik ist für die Strecke vorgesehen und wie gestaltet sich der Systemwechsel hinsichtlich der Zugsicherung zwischen Deutschland und Tschechien?***

Der gesamte Tunnel wird grenzüberschreitend mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet. ETCS arbeitet ohne klassische physische Signale, sondern ermöglicht die Zugsicherung und -steuerung über elektronische Geräte zwischen den Schienen (sogenannte Balisen). Daher wird es im gemeinsamen Planungsraum keinen Systemwechsel in der Zugsicherung geben.

Bei anderen Bereichen der technischen Infrastruktur jedoch kommen auf deutscher und tschechischer Seite jeweils unterschiedliche Systeme zum Einsatz. Das betrifft etwa die Stromversorgung, wo in Deutschland und Tschechien unterschiedliche Spannungen genutzt werden. Hier ist eine Systemtrennstelle erforderlich, deren optimale Lage derzeit noch aus funktionaler und sicherheitstechnischer Sicht untersucht wird.

Eine grenzüberschreitende Arbeitsgruppe setzt sich detailliert mit den komplexen Unterschieden zwischen den jeweils genutzten Systemen auseinander und definiert Lösungen für das Projekt.

***Konnten die Erfahrungen der „Betuwe-Linie“ zwischen Deutschland und den Niederlanden hinsichtlich des Systemwechsels bereits berücksichtigt werden?***

Ja, das Projektteam ist mit mehreren europäischen Projekten im Austausch (z.B. Brenner, Deutschland–Niederlande und Fehmarnbeltquerung) und hält die technischen Entwicklungen im Blick. Ziel ist, planerische Lösungen aus ähnlich komplexen Vorhaben kennenzulernen und ihre Übertragbarkeit auf das Projekt Dresden–Prag zu prüfen. Gleichzeitig ist jedoch jedes Projekt einzigartig und an vielen Stellen müssen individuelle Lösungen gefunden werden.

**Verabschiedung**

Kay Müller und Julian Koepff danken für das Interesse an der Veranstaltung und verabschieden die Teilnehmenden.