

Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag im TEN-V-Korridor Orient / Östliches Mittelmeer





Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Das Europäische Projekt	4
Förderung einer effizienten Eisenbahn- Infrastruktur	5
Dresden - Ústí nad Labem	6
Ústí nad Labem - Prag	9
Effekte des Projekts	11
Aktuelle Bahnprojekte in Deutschland	12
Hochgeschwindigkeitsverbindungen in der Tschechischen Republik	13
Fakten zum Projekt	15

Vorwort

Die Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag mit einem grenzüberschreitenden Tunnel durch das Erzgebirge ist eines der wichtigsten Bahnprojekte in Mitteleuropa sowie zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik. Diese Neubaustrecke ist zudem ein bedeutender Abschnitt im TEN-V-Korridor Orient / Östliches Mittelmeer des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, der die Nord- und Ostseehäfen und die wirtschaftlichen Zentren in Südosteuropa miteinander verbindet.

Die neue Eisenbahnstrecke für den Personen- und Güterverkehr, verringert die Reisezeit für die Fahrgäste zwischen Dresden und Prag aktuell von mehr als zwei Stunden auf eine Stunde.

Sie bewirkt weiterhin eine deutliche Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr, eine Reduzierung von Lärm und Luftverschmutzung im Elbtal und eine hochwassersichere Eisenbahn-Verkehrsverbindung in die Tschechische Republik.

Die Tschechische Republik und der Freistaat Sachsen haben sich verpflichtet, eine effiziente Eisenbahninfrastruktur als Grundlage für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und einen attraktiven Transport von Personen und Gütern zu fördern.

Wir betrachten den Transport über die Schiene als wichtiges Instrument für die Verbindungen innerhalb Europas zur Entwicklung der europäischen Beziehungen und zur Stärkung der Wirtschaft.

Die neue Eisenbahnstrecke und die verbesserte Erreichbarkeit bringen Chancen für wirtschaftliches Wachstum, regionale Entwicklung und grenzüberschreitende Beziehungen. Sie bringt direkten Nutzen für den Personenverkehr und eine verbesserte Verbindung zwischen den beiden europäischen Hauptstädten Prag und Berlin über Dresden.

Die Prognosen für den Zugverkehr in diesem Korridor zeigen, dass die Kapazität der heutigen Bahnstrecke durch das Elbtal in der nahen Zukunft ausgeschöpft sein wird. Aufgrund der geografischen Bedingungen im Elbtal und des Umweltschutzes ist eine Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke mit engen Kurven im Elbtal nicht möglich.

Die Eisenbahn Neubaustrecke Dresden – Prag ist die richtige Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft, da sie eine potentielle Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße aufgrund unzureichender Kapazitäten im aktuellen Eisenbahnnetz verhindern hilft.

Dieses Projekt steht im vollen Einklang mit der europäischen Verkehrspolitik und der Regionalpolitik, die sich auf die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur konzentriert.

Ziel dieser Publikation ist es, die Öffentlichkeit über die wichtigsten Aspekte und die Planung der Neubaustrecke sowie deren Vorteile für die deutschen und tschechischen Regionen zu informieren.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dan Ťok'.

Dan Ťok,
Minister für Verkehr,
Tschechische Republik



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martin Dulig'.

Martin Dulig,
Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Das Europäische Projekt

Die zunehmende internationale Zusammenarbeit innerhalb der EU und den benachbarten Staaten führt zu steigenden Transportmengen, die nicht durch einen einzigen Verkehrsträger übernommen werden können.

Daher sind multimodale transnationale Korridore in einem zentralen europäischen Netzwerk erforderlich. Diese Korridore sollen einen europäischen Mehrwert wie folgt erzielen:

- Sie tragen zur Abwicklung der wachsenden Verkehrsströme bei.
- Sie verbinden wichtige Wirtschaftszentren mit den europäischen Seehäfen
- Sie leisten einen Beitrag zu Energieeffizienz und CO₂-Reduktion im Verkehrssektor.
- Sie ermöglichen eine bessere wirtschaftliche Entwicklung der Bevölkerung und bieten erhebliche verkehrliche Verbesserungen durch schnellen Schienenverkehr.

Sie verbinden transnationale Verkehrsachsen entsprechend den Leitlinien für den Verkehr in Europa und den benachbarten Regionen.



TEN-V-Korridor Orient / Östliches Mittelmeer: Kernnetzkorridor des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

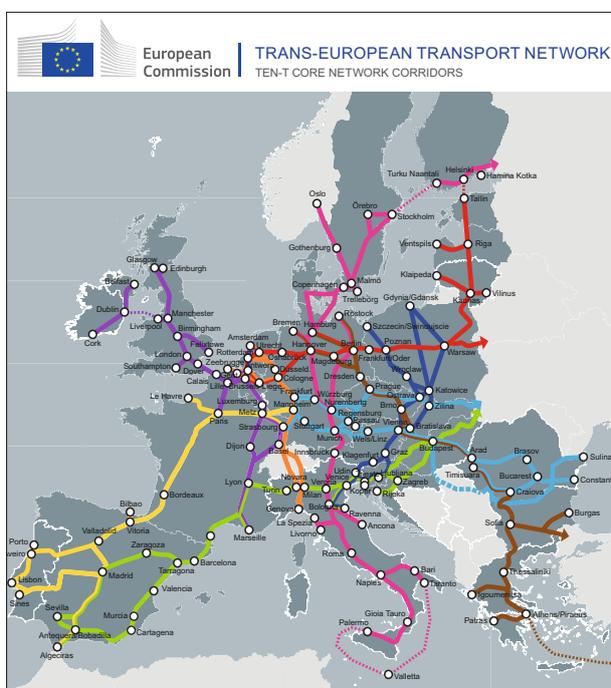
Der TEN-V-Korridor Orient / Östliches Mittelmeer ist einer der 9 Kernnetzkorridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und verbindet Mitteleuropa mit den maritimen Schnittstellen: Nord- und Ostsee sowie das Schwarze Meer und das Mittelmeer.

Dieser wichtige TEN-V-Korridor (Hamburg - Rostock - Burgas - Piräus - Lefkosia) durchquert den Freistaat Sachsen und die Tschechische Republik über Dresden und Prag.

Über das TEN-V Schienenverkehrsnetz wird der Großteil des EU-Binnenverkehrs realisiert. Diese Eisenbahnverbindung entspricht in weiten Teilen nicht den Anforderungen einer globalisierten Weltwirtschaft.

Einer der gravierendsten verkehrlichen Engpässe ist die grenzüberschreitende Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag, die den größten Teil des internationalen Güterverkehrs zwischen Nord- und Südosteuropa trägt.

Ende des Jahres 2013 hat die EU-Kommission beschlossen, die Beseitigung dieses Engpasses als Bestandteil in das neue EU-Finanzierungsinstrument "Connecting Europe Facility" aufzunehmen.



Das Transeuropäische Verkehrskernnetz

Förderung einer effizienten Eisenbahn-Infrastruktur

Der Freistaat Sachsen ist in hohem Maße auf funktionierende Verkehrsverbindungen angewiesen, im EU-Binnenmarkt genauso wie zu den Nachbarländern der Europäischen Union.

Sachsen hat in den vergangenen Jahren wesentlich vom EU-Handel sowie von der Globalisierung der Wirtschaftsprozesse profitiert:

- Der sächsische Export erreichte im Jahr 2014 einen Warenwert von 35,91 Mrd. Euro. Die Exportquote betrug 33 % im Jahr 2014.
- Die Einfuhr von Waren nach Sachsen erhöhte sich zwischen 1995 und 2014 von 3,8 Mrd. Euro auf 20,62 Mrd. Euro.
- Sachsen hat als Tourismus- und Forschungsland sowie als Investitionsstandort eine hohe Anziehungskraft; so verfügte Sachsen im Jahr 2014 mit 18,6 % über die höchste Investitionsquote aller Bundesländer.

Die verbesserte Einbindung Sachsens in das Trans-europäische Verkehrsnetz stellt eine grundlegende Voraussetzung für die weitere Intensivierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beziehungen zu den östlichen und südöstlichen Nachbarländern dar.

Gegenwärtig verkehren täglich ca. 200 Züge auf der Strecke durch das Elbtal. Ein Ausbau der vor mehr als 150 Jahren errichteten Strecke zwischen Dresden – Bad Schandau – Ústí nad Labem zur Bereitstellung der nach den Verkehrsprognosen erforderlichen Transportkapazität ist weder ökonomisch noch naturschutzrechtlich vertretbar.

Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag

Der Freistaat Sachsen unterstützt gemeinsam mit der Tschechischen Republik den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Dresden und Ústí nad Labem außerhalb des Elbtals und deren Fortführung nach Prag.

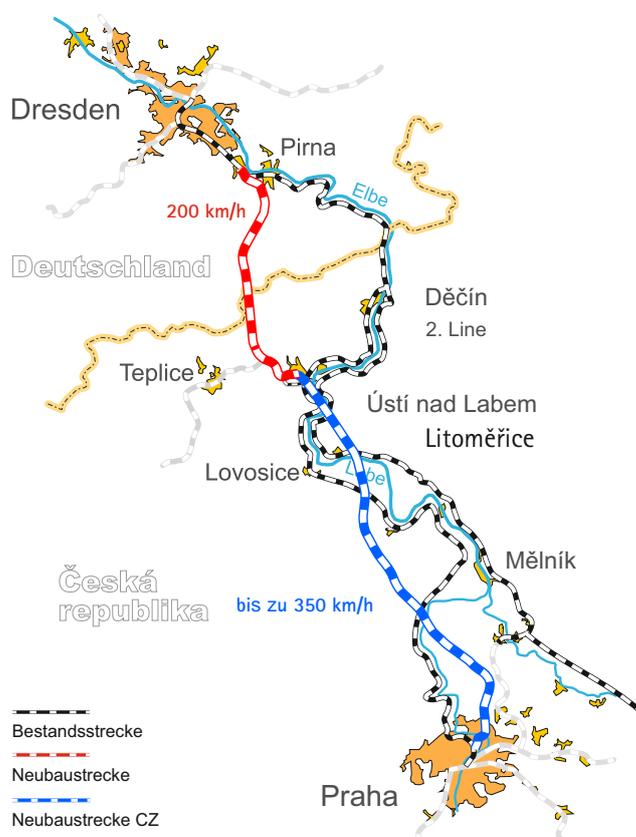
Der Freistaat Sachsen hat bereits folgende vorbereitende Aktivitäten für die Planung einer Neubaustrecke Dresden – Ústí nad Labem durchgeführt:

- Machbarkeitsstudie 2008
- Potenzialanalyse und Kosten-Nutzen-Analyse als Grundlage für eine standardisierte Bewertung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (2010)
- Analyse der Streckenführung in mehreren Varianten in 2011/2012

Mit der Neubaustrecke soll die Reisezeit im Personenverkehr zwischen Dresden und Prag von derzeit mehr als zwei auf ca. eine Stunde reduziert, die Kapazität für den Güterverkehr gesteigert, die Lärmbelastung entlang der Bestandsstrecke reduziert sowie eine hochwassersichere Trassenführung erreicht werden.

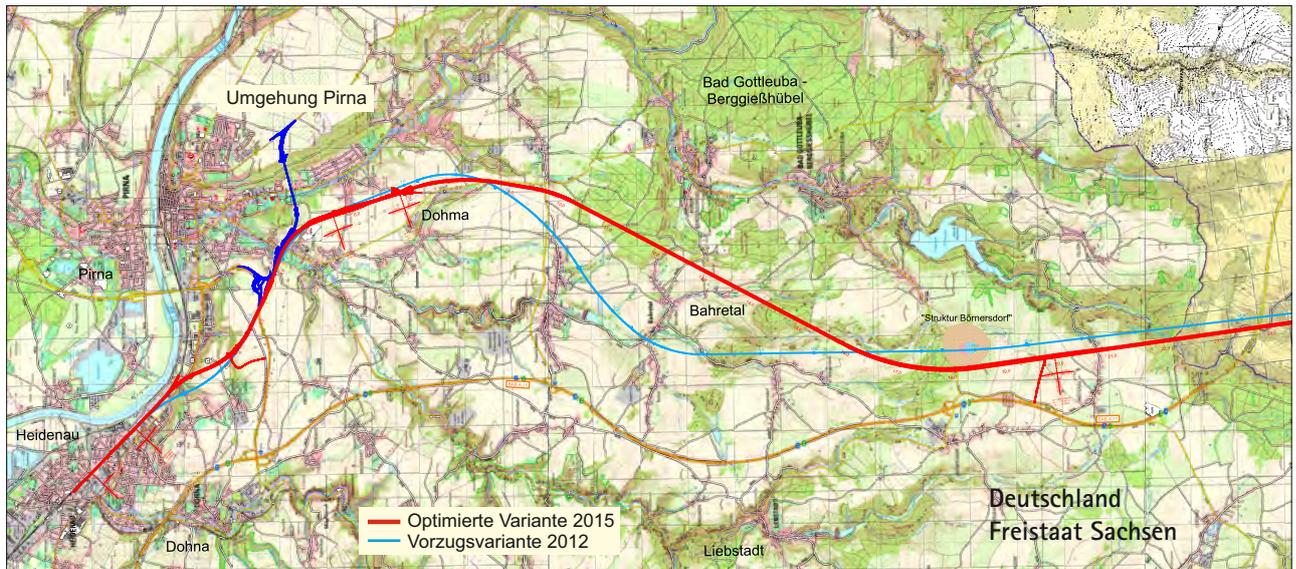
Außerdem soll der Personennahverkehr vom Personenfernverkehr / Güterfernverkehr ab Heidenau-Süd auf der Elbtalstrecke entflochten werden.

In der Tschechischen Republik wird das grenzüberschreitende Projekt an die künftige Hochgeschwindigkeitsstrecke Prag – Litoměřice angebunden. Beide Projekte bilden eine funktionale Einheit von hoher Bedeutung für die Tschechische Republik, da sie mittelfristig die einzige Verbindung zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz darstellt. Darüber hinaus ist die neue Schnellfahrstrecke Prag – Litoměřice ein Teil des TEN-V Kernnetzes mit einer geplanten Fertigstellung für das Jahr 2030. Außerdem stellt dieser Abschnitt die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Tschechischen Republik dar.



Bahnverbindung Dresden – Prag

Dresden – Ústí nad Labem



Lageplanausschnitt mit Streckenabschnitt im Freistaat Sachsen

Die Studie 2015 für die Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag umfasst den grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen Heidenau (DE) und Ústí nad Labem – Litoměřice (CZ).

Im Rahmen der Studie 2015 wurden Untersuchungen zum Eisenbahnkorridor in Bezug auf Umwelt, eisenbahnbetriebliche und wirtschaftliche Vorgaben sowie planrechtliche Verfahren durchgeführt.

Die Aufgabe der Planungsgruppe Recht war die Identifikation der Risiken und Chancen im planungsrechtlichen Ablauf und die Bestimmung der erforderlichen Schritte, die sich aus den unterschiedlichen nationalen Rechtsvorschriften und künftigen Anpassungen der europäischen Leitlinien TSI ergeben.

Zwischen den Planungsgruppen bestand Einigkeit darüber, dass die 2-gleisige Eisenbahn-Neubaustrecke für die Streckenkategorie M 230 der Deutschen Bahn geplant werden sollte. Diese ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für den Güterverkehr und bis zu 230 km/h Entwurfsgeschwindigkeit (200 km/h Betriebsgeschwindigkeit) für den Personenverkehr bei einer maximal zulässigen Steigung von 12,5 ‰ für den gemischten Eisenbahnverkehr.

Das europäische Zugüberwachungssystem ETCS wird auf dieser neuen Bahnlinie vorgesehen.

Der einzige geeignete Korridor, der die genannten Ziele erfüllt, beginnt südlich von Dresden in der Stadt Heidenau. Dort erfolgen der Anschluß der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke und die Ausleitung der Neubaustrecke aus dem Elbtal in Richtung Pirna-Zehista.

Nach der Querung des Seidewitztal bei Zehista folgt der Trassenkorridor dem Lohmgrundrücken unter Umgehung des Bahre- und des Gottleubatal mit den Kurbädern in Berggießhübel und Bad Gottleuba. Danach führt der Trassenkorridor in Richtung Grenze zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik.

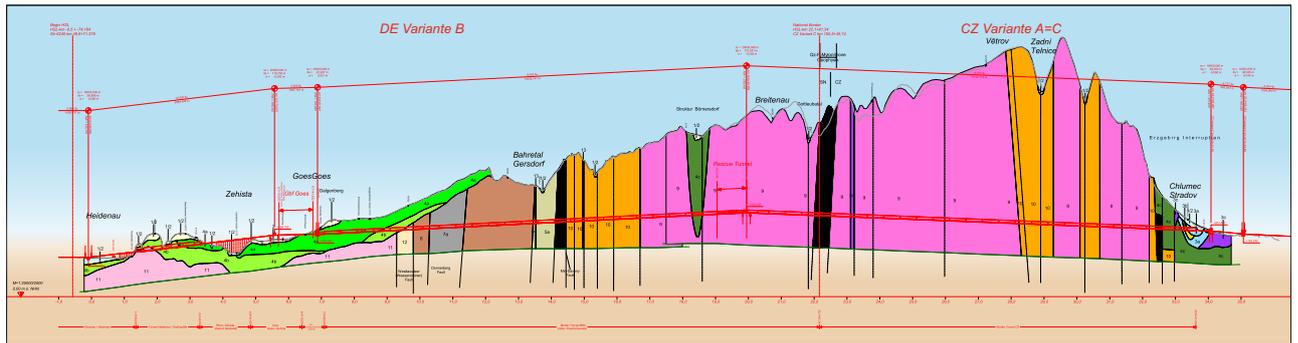
Der Korridor führt auf tschechischer Seite weiter durch den Bereich am Berg Špičák bis nach Chlumeck und danach zum nächsten Bahnhof in Ústí nad Labem.

Der ca. 4 km breite Trassenkorridor wurde sowohl nach den deutschen Umweltgesetzen und den EU-Vorschriften als auch für die bestehende Landnutzung und zukünftige Planung von Infrastrukturprojekten (z. B. Umgehungsstraße Pirna) in Bezug auf Raumwiderstände untersucht.

Die in der Variantenuntersuchung 2012 ausgewählte Vorzugsvariante wurde weiter optimiert, um die Beeinflussung von ökologisch hoch sensiblen Gebieten mit hohen Raumwiderständen und die Auswirkungen auf die bestehende Landnutzung und die Siedlungsstrukturen zu reduzieren sowie die Querung der komplexen geologischen und hydrologischen Formationen im Elbtal-Schiefergebirge möglichst zu vereinfachen.

Nach einer von der Deutschen Bahn durchgeführten Verkehrsstudie verkürzt sich die Fahrzeit auf der Neubaustrecke zwischen Dresden und Ústí nad Labem für den Güterverkehr um ca. 12 % und für den Personenverkehr um fast zwei Drittel.

Dresden – Ústí nad Labem



Geologischer Längsschnitt

Geographie

Die geographische Situation im Elbtal, im Seidewitztal und die Durchquerung des Erzgebirges mit einer maximalen Steigung von 12,5 ‰ bestimmen die Linienfindung im Trassenkorridor. Aus diesem Grund verläuft die Eisenbahn-Neubaustrecke überwiegend in Tunneln (Heidenau und Erzgebirgsbasistunnel) und über eine große Brücke im Seidewitztal.

Die Neubaustrecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem hat eine Gesamtlänge von ca. 42,8 km. Der Abschnitt von Heidenau bis zur Staatsgrenze wird 22,16 km lang sein.

Durch eine Optimierung der Trassierung entlang der geplanten Ortsumgehung von Pirna wird eine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft im Bereich Zehista vermieden und die Belastung der Anwohner reduziert.

Geologie und Hydrologie

Die Neubaustrecke verläuft durch einen Bereich mit komplexen geologischen und hydrogeologischen Verhältnissen im Erzgebirge. Eine vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) durchgeführte Studie hat 7 Gebiete identifiziert, die von besonderer Bedeutung für zukünftige geologische und hydrologische Untersuchungen im Rahmen der Planung der Eisenbahn-Neubaustrecke sind.

Abzweig aus der bestehenden Bahnstrecke bei Heidenau

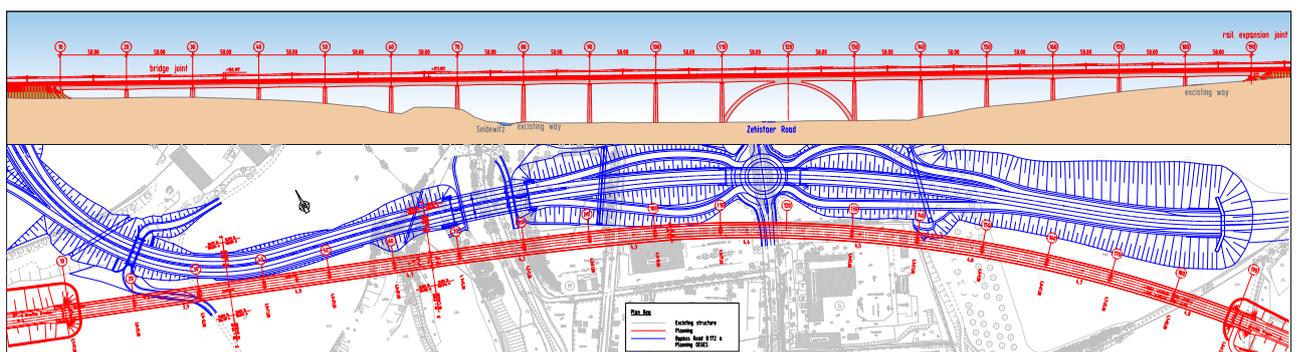
Der Anschluß der zweigleisigen Neubaustrecke bei Heidenau ist mit einem Rampenbauwerk von 675 m Länge geplant, gefolgt von einem Überwerfungsbauwerk über die verschwenkte Bestandsstrecke mit 350 m Länge und 2 eingleisigen Brückenbauwerken von 400 m Länge zur Überquerung der Bundesstraße 172, bevor der Tunnel Heidenau-Großsedlitz erreicht wird.

Tunnel Heidenau-Großsedlitz

Im Anschluß an die Brücken erfolgt der Bau eines Tunnels mit 2 eingleisigen Röhren. Aufgrund der Topographie werden die Tunnelröhren durch ein 120 m langes Trogbauwerk unterbrochen, in dem sich gleichzeitig die Rettungszufahrt zum Tunnelbauwerk befindet. Das Trogbauwerk teilt den Tunnel in 2 Abschnitte mit einer Länge von jeweils ca. 1.000 m. Das Tunnelbauwerk umgeht den historischen Barockgarten Großsedlitz.

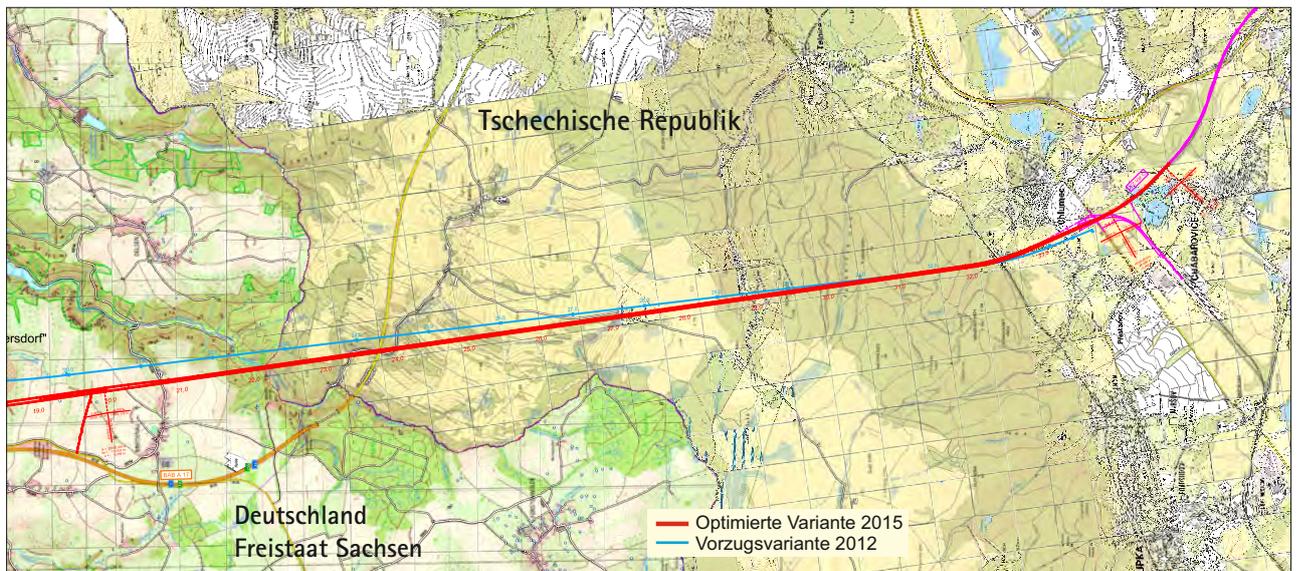
Seidewitz Talbrücke

Die längste Brücke in diesem Abschnitt ist die 2-gleisige Seidewitz Talbrücke mit einer Länge von ca. 1.040 m und einer maximalen Höhe von 40 m über dem Talgrund sowie einer Breite von 13,70 m.



Seidewitz Viadukt

Dresden - Ústí nad Labem

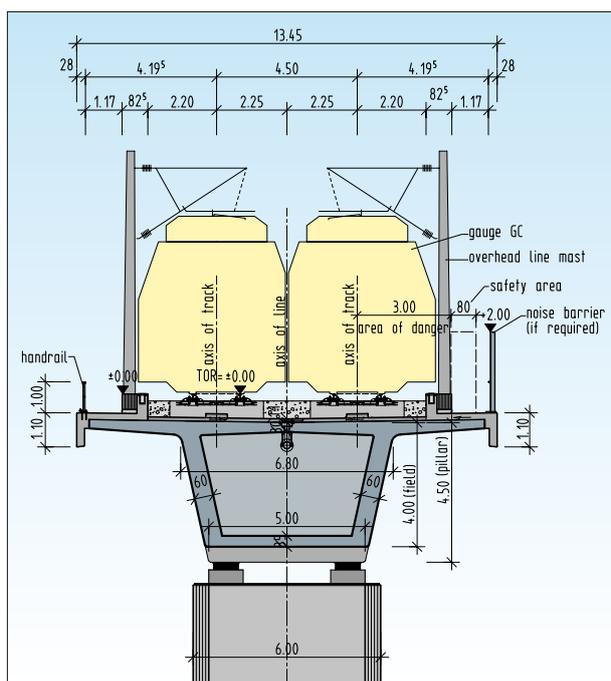


Lageplanausschnitt mit Streckenabschnitt in der Tschechischen Republik

Überholbahnhof Goes

Zwischen den beiden großen Bauwerken mit der Seidewitz Talbrücke und dem Erzgebirgsbasistunnel verläuft die Neubaustrecke ca. 2 km entlang des Lohmgrundes durch offenes Gelände.

In diesem Abschnitt wird der aus betrieblichen Gründen erforderliche Überholbahnhof angeordnet. Der Überholbahnhof besteht aus 4 parallelen Gleisen auf einem Dammbauwerk mit einer Länge von 1.030 m.



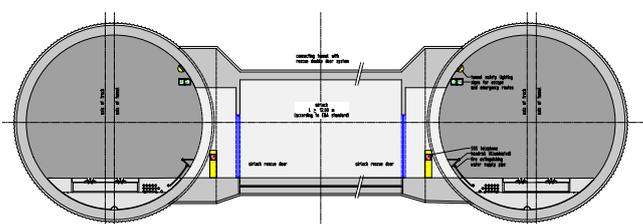
Regel-Querschnitt Seidewitz Viadukt

Dadurch wird das Überholen von langsameren Güterzügen durch schnellere Personenzüge und eine Nothalte-Möglichkeit der Züge vor der Einfahrt oder nach dem Verlassen des langen Basistunnels ermöglicht.

Erzgebirgsbasistunnel

Das wichtigste Bauwerk auf diesem Neubaustreckenabschnitt wird der grenzüberschreitende Erzgebirgsbasistunnel mit einer Länge von 26,53 km sein. Der Tunnel wurde nach den aktuellen EU-Rettungs- und Sicherheitsvorschriften für Tunnelbauwerke mit 2 eingleisigen Röhren konzipiert. Die Tunnellänge wird auf der deutschen Seite 15,10 km und auf der tschechischen Seite 11,43 km betragen.

Das Tunnelbauwerk durchfährt komplexe geologische und hydrogeologische Zonen. Der Erzgebirgsbasistunnel erhält Querstellen als Notfall-Verbindungen im Abstand von 500 m sowie eine nach EU-Vorschriften erforderliche unterirdische Nothaltestation in der Nähe des Tunnelscheitelpunktes bei Börnersdorf. Über die Querstellen und die Nothaltestation können die Passagiere im Notfall die sichere Tunnelröhre auf der gegenüberliegenden Seite erreichen.



Regel-Querschnitt Verbindungstunnel

Ústí nad Labem – Prag

Der Anschluß der Eisenbahn-Neubaustrecke nach Prag befindet sich am neuen Bahnhof in Ústí nad Labem West.

Die Neubaustrecke in Richtung Prag ist für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr ausgelegt. Der Güterverkehr wird ab Ústí nad Labem weiterhin auf den beiden bestehenden 2-gleisigen Strecken entlang der Elbe nach Prag geführt, wobei durch die Trennung von Personenverkehr mehr Kapazität auf den Bestandsstrecken zur Verfügung steht.

Die Weiterführung der Neubaustrecke wurde im Hinblick auf technische Randbedingungen, die Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt, die lokale Bevölkerung und das kulturelle Erbe in mehreren Varianten untersucht.

Die Neubaustrecke quert in Ústí nad Labem West die Elbe mit einer neuen Brücke parallel zur vorhandenen Eisenbahnbrücke. Sie unterquert dann in einem Tunnel das Böhmisches Mittelgebirge (Ceske Stredohori).

Der Anfang des Tunnels befindet sich entweder in der Nähe des Industriegebiets SETUZA oder unter dem Schloss Střekov, abhängig von der gewählten Vorzugsvariante.

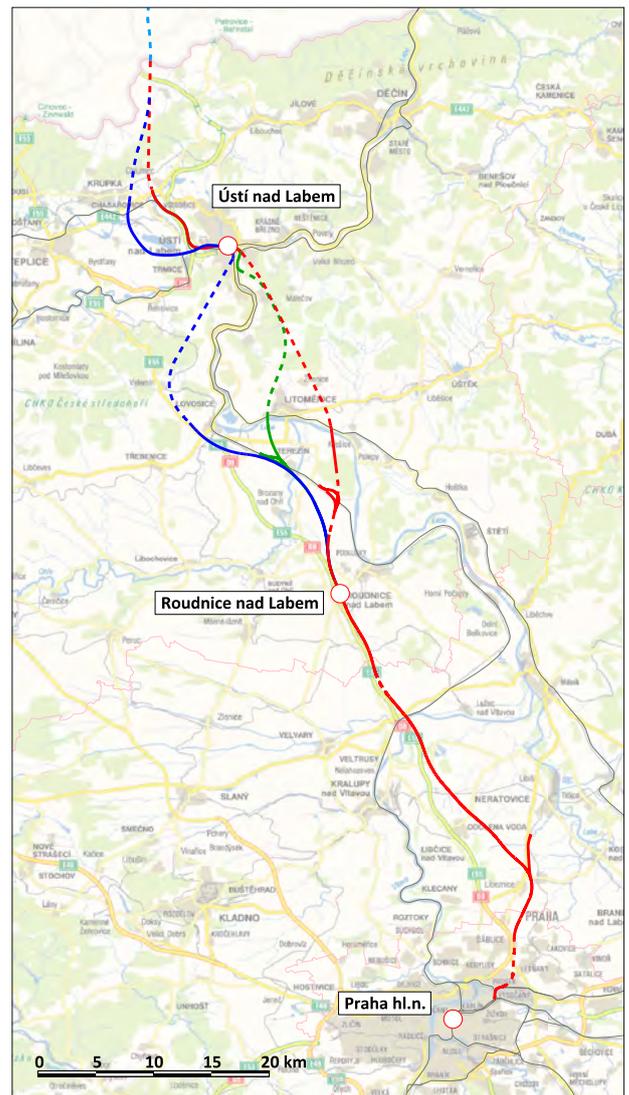
Die Länge des Tunnels wird ca. 17 km betragen. Die Strecke wird außerhalb des Elbtals geführt und nicht



Anschlusschema in Ústí nad Labem



Neue Brücke über die Sokolovskastrasse in Prag



Karte mit Streckenvarianten

in sensible Bereiche des Böhmisches Mittelgebirges eingreifen. Das Tunnelbauwerk besteht aus zwei einzelnen Tunnelröhren mit Querverbindungen, die im Notfall einen sicheren Übergang zwischen den Tunnelröhren ermöglichen. Bei der Planung der Tunnel werden die lokalen hydrologischen und geologischen Bedingungen berücksichtigt.

Das Ende des Tunnels befindet sich in der Nähe von Litoměřice. Die Neubaustrecke wird dann über einen weiten Bereich in den Hochwassergebieten der Elbe und der Ohře geführt. Die Linienführung aller Varianten berücksichtigen die Landnutzung / Siedlungsstruktur, die historische Innenstadt von Litoměřice und auch die Festung in Theresienstadt.

Die Neubaustrecke wird danach parallel zur Autobahn D8 geführt, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren.

Ústí nad Labem – Prag



Alte und neue Brücke über die Elbe in Ústí nad Labem

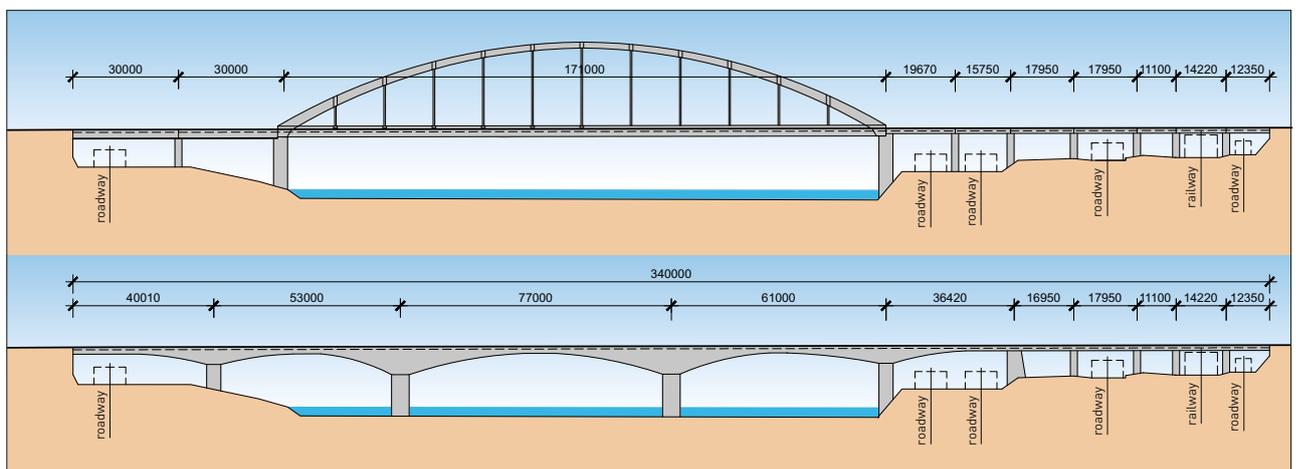
Zur Verbesserung der Reiseverbindungen in den Bahnhöfen Lovosice, Litoměřice und Roudnice wird die Errichtung eines Regionalbahnhofs und damit die Verknüpfung der Neubaustrecke mit dem vorhandenen Schienennetz geprüft. Zur Beschleunigung des Nahverkehrs zum Bereich Mělník wird in der Nähe von Líbeznice ein Anschluss an die vorhandene Strecke in Richtung Neratovice vorgesehen.

Die Übernahme des überwiegenden Fernverkehrs aus den vorhandenen Linien entlang der Moldau wird dazu beitragen, die Möglichkeiten des Nahverkehrs im Betrieb zwischen Kralupy nad Vltavou und Prag zu verbessern.

In den Vororten von Prag wird die Neubaustrecke in einem ca. 4,5 km langen Tunnel unter den dicht bebauten Bereichen der Siedlungen Prosek und Střížkov geführt. Der Tunnel endet in der Nähe des Bahnhofs Vysočany.

Die Neubaustrecke folgt danach der bestehenden Bahnstrecke von Lysá nad Labem zum Hauptbahnhof in Prag mit der Querung des Bereichs von Balabanka und neuen Brückenkreuzungen über mehrere Hauptstraßen.

Auf den letzten 4 km zum Prager Hauptbahnhof wird die Neubaustrecke die vorhandenen Gleise im Tunnel unter dem Vítkovhügel nutzen.



Varianten der neuen Brücke über die Elbe in Ústí nad Labem:
Stab-Bogenbrücke (oben), Durchlaufträgerbrücke (unten)

Effekte des Projekts

Die Realisierung des Projekts wird eine Vielzahl von positiven Auswirkungen haben. Die Öffentlichkeit und die Wirtschaft in den Regionen der Tschechischen Republik und des Freistaates Sachsen sowie die anderen Mitgliedsstaaten der EU profitieren von den Möglichkeiten, die die neue Bahnverbindung bieten wird.

Der entscheidende Nutzen wird durch die Verkürzung der Transport- und Reisezeiten im Personen- und Güterverkehr erzielt.

Durch Entfernen der Kapazitätsengpässe auf dem bestehenden Eisenbahnnetz entlang des TEN-V-Korridor Orient / Östliches Mittelmeer wird der Bahnverkehr verbessert.

Das Projekt wird auch die erste Verbindung der Tschechischen Republik in ein modernes Hochgeschwindigkeitsnetz in Westeuropa darstellen.

Die Neubaustrecke ist ein bedeutender Erfolg in Bezug auf den Schutz der Umwelt und der Förderung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung.

Vorteile für die Umwelt

- Höhere Kapazitäten und Zuverlässigkeit im Bahnverkehr werden zu einer stärkeren Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel im Sinne der europäischen und nationalen nachhaltigen Verkehrsstrategien beitragen.
- Der Bau von Eisenbahnstrecken erfordert weniger Landverbrauch im Vergleich zu Autobahnen.
- Moderne Eisenbahnen führen zu einer niedrigeren Lärmbelastung als der Straßenverkehr.
- Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke reduziert die Lärmbelastung im Elbtal.
- Die Neubaustrecke ist im Vergleich zur Bestandsstrecke im Elbtal eine hochwassersichere Verbindung.



Ústí nad Labem

- Die CO₂-Emissionen werden durch die elektrifizierte Strecke und die Verkehrsverlagerung reduziert (Reduzierung des CO₂-Footprints); mit positiven Auswirkungen auf die Umwelt sowie auf die menschliche Gesundheit.
- Die Neubaustrecke leistet einen Beitrag zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Elektrifizierte Eisenbahnstrecken reduzieren die Abhängigkeit von importierten Brennstoffen.

Die Neubaustrecke bietet Möglichkeiten zur Verbesserung der sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen und Städten.

Vorteile und Chancen für die Wirtschaft

- Schaffung, Entwicklung und Verbesserung von Handel- und Gewerbe-Beziehungen;
- Ansiedlung von neuen Unternehmen und Investitionen in den Regionen, die durch die Neubaustrecke besser erreichbar sind.

Hinsichtlich der Mobilität, ermöglicht das Projekt:

- Eine Verbesserung des öffentlichen Zugangs zu Bildung, Ausbildung und Beschäftigung;
- Eine Erweiterung der Einzugsgebiete für Unternehmen bei der Suche nach neuen Mitarbeitern;
- Schaffung von neuen Arbeitsplätzen während des Baus und beim anschließenden Betrieb der Neubaustrecke.

Die Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs erleichtert die Reisemöglichkeiten für Besuche von Verwandten und Freunden, die Erreichbarkeit von kulturellen Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten sowie von Freizeit- und Einkaufszentren in den Städten.



Königstein Elbtal

Aktuelle Bahnprojekte in Deutschland

Hauptstadtmagistrale Berlin - Dresden

Das Projekt umfasst eine Ertüchtigung der bestehenden 2-gleisigen Strecke zwischen den Hauptstädten Berlin und Dresden auf 125 km Länge.

Die Ertüchtigung der Strecke dient der Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h zwischen Blankenfelde südlich von Berlin und Dresden. Diese Maßnahme führt zu einer attraktiveren Fahrzeit von ca. 1 ½ Stunden für Reisende, die direkt von Dresden nach Berlin fahren. Optional ist die Verbindung an den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ vorgesehen.

Die Arbeiten umfassen die Beseitigung von 20 Bahnübergängen, die Erneuerung des Schotteroberbaues und der Oberleitungen sowie die Umsetzung der neuen Signalisierungstechnik in Verbindung mit 6 neuen elektronischen Stellwerken (ESTW). Die gesamte Verbindung von Berlin nach Dresden wird zukünftig durch das moderne europäische Zugsicherungssystem ETCS überwacht.

Die ertüchtigte Strecke von Berlin nach Dresden ist ein Teil des Korridors Orient / Östliches Mittelmeer, zur Verbindung Mitteleuropas mit Seehäfen an Nord- und Ostsee sowie den Häfen am Schwarzen Meer und am Mittelmeer.

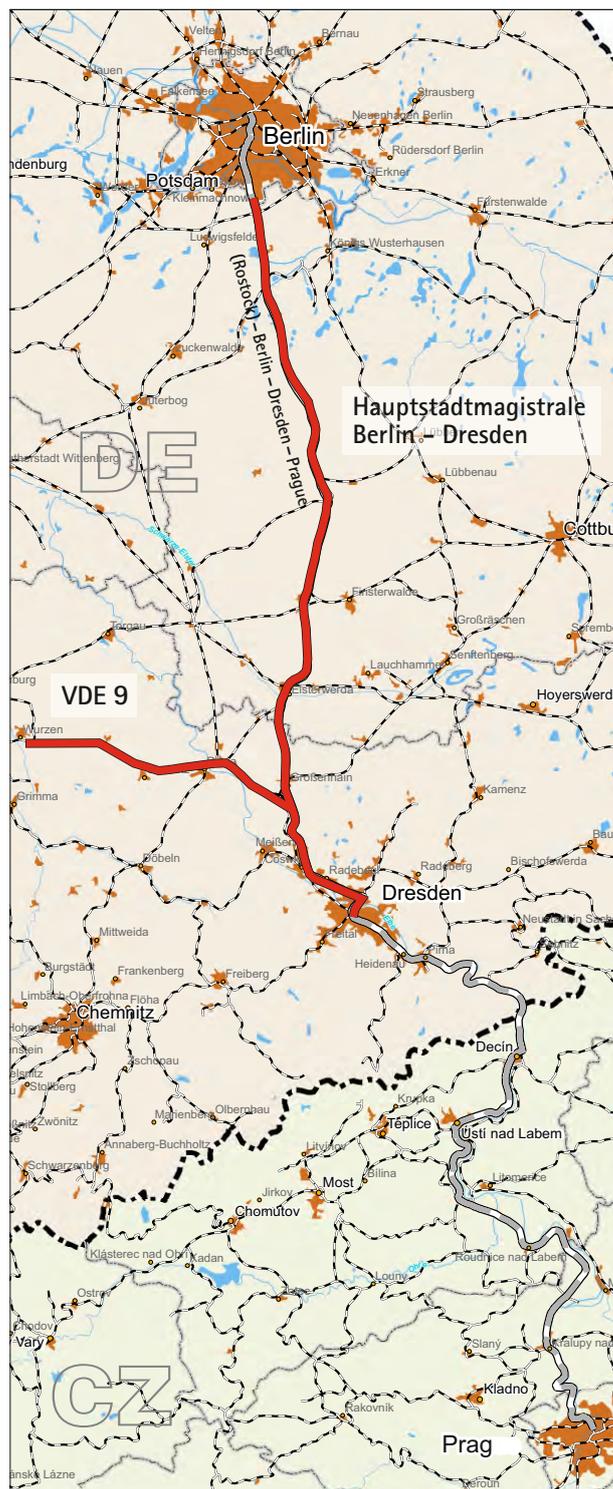
Die wichtigsten Abschnitte des Projekts werden bis 2018 fertig gestellt.

VDE 9 Leipzig - Dresden

Südlich von Großenhain (in der Nähe von Kottewitz / Böhla) erfolgte 2010 die Anbindung der Eisenbahnstrecke Berlin - Dresden an die Bahnstrecke Leipzig - Dresden. Seit diesem Zeitpunkt nutzen die Fernzüge von Berlin bzw. Frankfurt über Leipzig die gleichen Gleise nach Dresden. Die Züge befahren dabei die Strecke, die in den 90er Jahren als Teil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 9 (VDE 9) ertüchtigt wurde.

Der Abschnitt zwischen Weinböhla und Radebeul wird bereits mit einer maximalen Geschwindigkeit von 160 km/h befahren. Die Strecke selbst ist für eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h ausgebaut, welche zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme benachbarter Abschnitte realisiert wird.

Zwischen Radebeul und Dresden-Neustadt wird die Strecke aktuell von 2 / 3 Gleisen auf 4 Gleise erweitert. Zwei Gleise werden durch Fernzüge und schnelle Regionalzüge genutzt, die anderen beiden Gleise durch den S-Bahn Verkehr. Dieses Projekt wird Ende 2016 abgeschlossen sein.



Die Hauptstadtmagistrale Berlin - Dresden

Der Abschnitt von Dresden-Neustadt nach Dresden-Hauptbahnhof wurde bereits ertüchtigt, modernisiert und auf 5 Spuren erweitert. Der verbleibende Abschnitt zwischen Böhla und Weinböhla soll zu einem späteren Zeitpunkt aufgerüstet werden.

Hochgeschwindigkeitsverbindungen in der Tschechischen Republik

Schnelle Zugverbindungen umfassen die operativen und infrastrukturellen Elemente eines modernen Schienennetzes mit dem Ziel, das Qualitätsniveau des öffentlichen Verkehrs in der Tschechischen Republik zu verbessern.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz bildet zukünftig das Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur, um effektive Verbindungen zwischen den benachbarten Ländern und innerhalb der Regionen zu knüpfen.

Dieses Netz wird eine ausgewogene Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur, der Fahrzeuge und der Fahrpläne erforderlich machen, um attraktive, schnelle, häufige und einfach zugängliche Transportmöglichkeiten für ein hohes Passagieraufkommen zu schaffen.

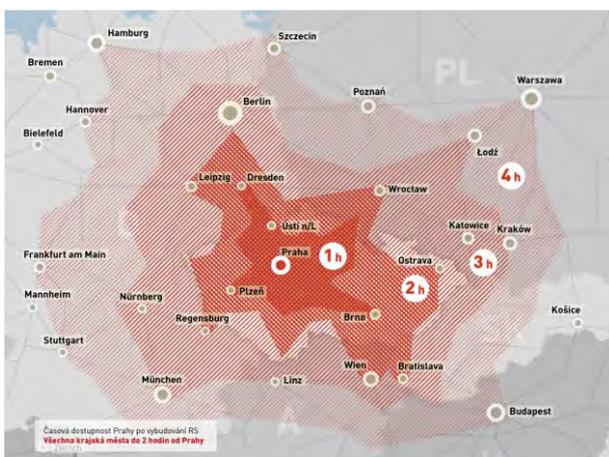
Eine Voraussetzung zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz ist eine ausreichend hohe Qualität und Kapazität der Eisenbahninfrastruktur.

Die aktuelle Nachfrage für den Eisenbahnverkehr in der Tschechischen Republik ist so hoch, dass viele Strecken, insbesondere im Bereich der großen Städte, bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt sind. Sie bieten wenig zusätzliche Kapazitäten, um das Angebot und den Service in Zukunft zu verbessern.

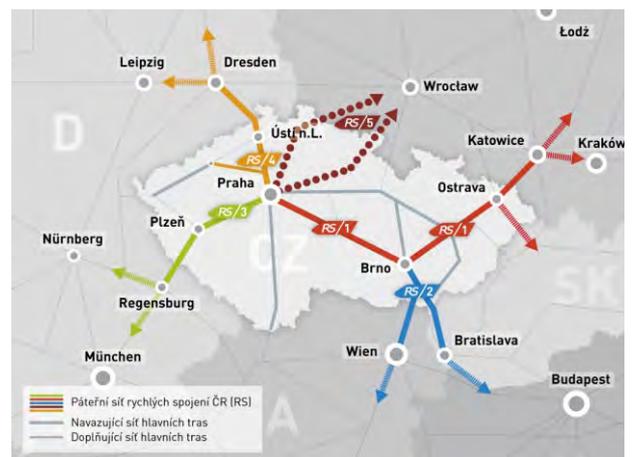
Das Hochgeschwindigkeitsnetz umfasst den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken und bietet ein neues Maß an Qualität und Kapazität für die Integration in das bestehende Eisenbahnnetz.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz wird in drei Stufen realisiert. Auf großer Entfernung verbinden Hochgeschwindigkeitszüge große Ballungsräume. Das Hochgeschwindigkeitsnetz umfasst auch schnelle überregionale Zugverbindungen, die nur auf bestimmten Teilen der Hochgeschwindigkeitsstrecken verkehren und, ähnlich wie bei Autos auf der Autobahn, an geeigneter Stelle in das bestehende Netzwerk einbinden. Sie dienen damit als Direktanbindung in die regionalen Zentren. Im Umland der großen Städte ist zu erwarten, dass zusätzliche Züge betrieben werden, um der starken Nachfrage für Pendlerfahrten innerhalb der Region gerecht zu werden.

Der Fahrplan wird auf der Basis von bestimmten, in regelmäßigen Intervallen verkehrenden Relationen mit entsprechenden Verknüpfungen und Anschlussverbindungen entwickelt. Die Synchronisierung der Fahrpläne mit weiteren Eisenbahnverbindungen und mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt einen weiteren Vorteil für die tschechischen Bürger in einem Großteil des Landes.



Zukünftige Fahrzeiten ab Prag



Hochgeschwindigkeitsnetz in der Tschechischen Republik

Fakten zum Projekt

Dresden – Prag	
Länge der Verbindung (Dresden Hbf – Prag HI. n.)	
Aktuelle Strecke	196 km
Neue Strecke	140 km
Davon Neubaustrecke	123 km
Länge der Straßenverbindung	
Nach Fertigstellung D8	138 km
Fahrzeit mit der Bahn	
Aktuelle Strecke	135 min
Neue Strecke (inkl. Haltestellen)	52 min
Fahrzeit auf der Straße nach Fertigstellung D8	
Auto	86 min
Bus	118 min



Elbtal westlich von Königstein

	Dresden – Ústí nad Labem	Ústí nad Labem – Prag
Länge der Streckenabschnitte		
Aktuelle Strecke	82 km	114 km
Neue Strecke	56 km	84 km
Länge der Neubaustrecke	43 km	80 km
Länge in Deutschland	22,5 km	-
Länge in Tschechien	20,5 km	-
Fahrzeit mit der Bahn		
Aktuelle Strecke	65 min	70 min
Neue Strecke (incl. 2 min. Zughalt)	25 min	27 min
Verkehrsart		
Neue Strecke	Personenverkehr (PV) und Güterverkehr (GV)	Personen-Hochgeschwindigkeitsstrecke
Entwurfsparameter		
PV-Entwurfsgeschwindigkeit	bis zu 230 km/h	bis zu 350 km/h
GV-Entwurfsgeschwindigkeit	120 km/h	-
Anzahl der Gleise	2	2
Elektrifizierung	15 kV 16,7 Hz / 25 kV 50 Hz	25 kV 50 Hz (3kV ss)
Leit- und Sicherungstechnik	ETCS	ETCS
Kommunikationssystem	GSM-R	GSM-R

Eisenbahn-Neubaustrecke Dresden – Prag für Güter- und Personenfernverkehr



Erstellt für:

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik und SŽDC (Staatliche Organisation)

Autoren:  **KREBS + KIEFER**

 **Mott MacDonald**

 **SUDOP PRAHA**

Redaktion: Dez-2015

Die alleinige Verantwortung für diese Publikation liegt beim Autor. Die Europäische Union ist nicht verantwortlich für die eventuelle Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

Fotos: ICE (2), Deutsche Bahn AG
Prag, Blick auf auf die Moldau: Shchipkova Elena – Fotolia
Dresden Skyline: hanphosiri – Fotolia



Sächsisch-Böhmische Wachstumsachse

Eisenbahn Neubaustrecke Dresden - Prag

www.nbs-dresden-prag.eu

www.praha-drazdany.cz



Ministerstvo dopravy



Správa železniční dopravní cesty

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Freistaat
SACHSEN



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)