



NETZE

10. Dialogforum

Neubaustrecke Dresden–Prag

20. November 2023 | Heidenau



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**

1. **Begrüßung**

1.1 Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung

2. Herleitung Vorzugsvariante

3. Vorstellung Vorzugsvariante

4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

1. Begrüßung
1.1 Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung
2. Herleitung Vorzugsvariante
3. Vorstellung Vorzugsvariante
4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

Verabschiedung des Protokolls der letzten Sitzung

Protokoll 9. Sitzung

Dialogforum
Neubaustrecke Dresden–Prag

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 21
04103 Leipzig

<https://neubaustrecke-dresden-prag.de/>

Ort/Zeit:

Hauptstraße 121, 01809 Heidenau
07. Juni 2023, 16:00 – 19:00 Uhr

Protokollumfang: 9 Seiten

Teilnehmende:

- Bürgerinitiative Basistunnel nach Prag
- Europäische Verbünde für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)
- Gemeinde Dohma
- Industrie- und Handelskammer Dresden
- Landesdirektion Sachsen
- Landratsamt Pirna
- NABU
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Ostertal
- Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel
- Stadt Dresden
- Stadt Heidenau
- Stadt Pirna
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Zweckverband Industriepark Oberelbe
- Kay Müller (DB Netz AG)
- Natalie Klein (DB Netz AG)
- Petr Provazník (Správa železnic)
- Julian Koeppf (ifok)
- Gesa Ahrend (ifok)
- Jana Krötzsch (Dolmetscherin, digital zugeschaltet)

Anlagen:

Präsentation zur 9. Sitzung des Dialogforums

Agenda

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 1.1 Verabschiedung Protokoll
- TOP 2 Rückblick: Eröffnung Infozentrum
- TOP 3 Aktueller Projektstand
- TOP 3.1 Information der Správa železnic
- TOP 3.2 Planungsstand: Blick auf die Varianten
- TOP 3.3 Kriterienkatalog und Gewichtung
- TOP 4 Ausblick zum weiteren Projektablauf
- TOP 4.1 Parlamentarische Befassung
- TOP 4.2 Nächste Schritte und Veranstaltungen
- TOP 5 Führung durch das Infozentrum

Erstellt von: ifok GmbH

– Keine Anmerkungen eingegangen

1. Begrüßung
- 2. Herleitung Vorzugsvariante**
 - 2.1 Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante
 - 2.2 Ausblick Parlamentarische Befassung
3. Vorstellung Vorzugsvariante
4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

1. Begrüßung
2. Herleitung Vorzugsvariante
 - 2.1 Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante**
 - 2.2 Ausblick Parlamentarische Befassung
3. Vorstellung Vorzugsvariante
4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

2.1 Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

Vom Untersuchungsraum zur Vorzugsvariante

1

Untersuchungsraum



- Der Untersuchungsraum bildet die Grundlage für die Variantensammlung.

2

Variantensammlung

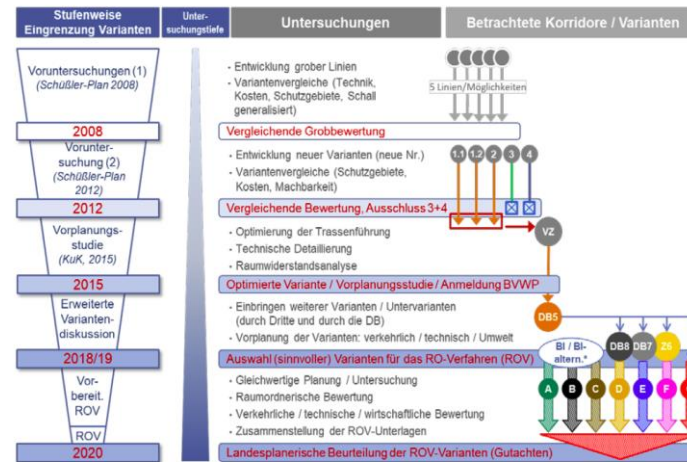
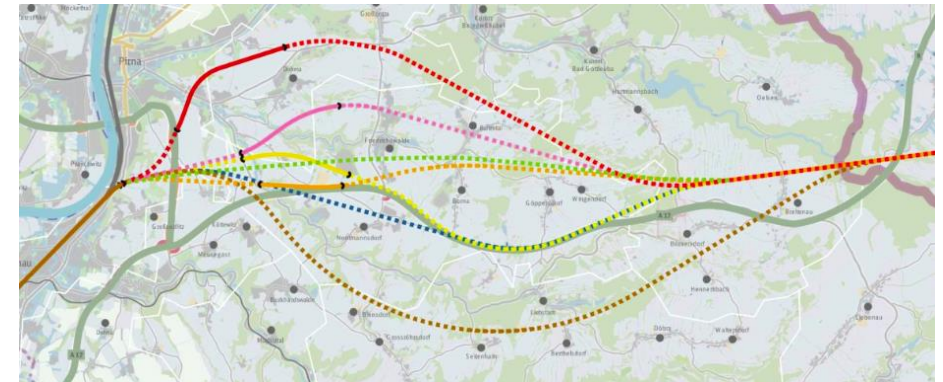


Abbildung 5: Bisheriger Prozess der Variantenfindung und Vorschau auf das Raumordnungsverfahren (Darstellung: IU, 2019)

- Die Betrachtung verschiedenster Varianten wurde im Rahmen eines mehrstufigen Verfahrens durchgeführt.

3

Ernsthaft in Betracht kommende Varianten im Untersuchungsraum



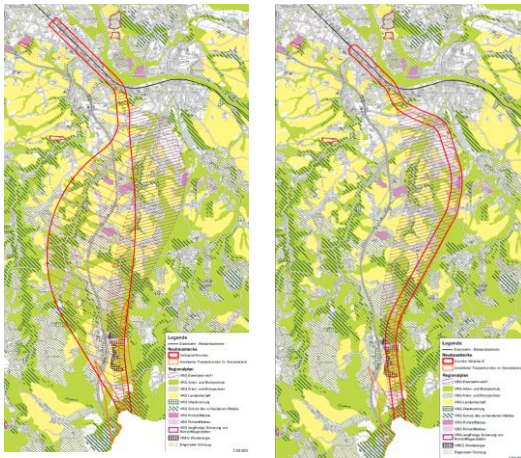
- In das Raumordnungsverfahren werden alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten aufgenommen.
- Grundlage des Raumordnungsverfahrens bildeten die Varianten A, B, (Volltunnel-Varianten Bürgerinitiative), C (weitere VT-Variante) sowie D, E, F, G (teilweise oberirdische Varianten).

2.1 Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

Vom Untersuchungsraum zur Vorzugsvariante

4

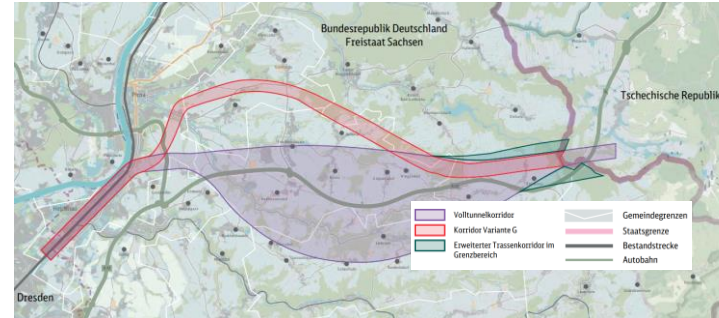
Raumordnungsverfahren



- Die Landesdirektion Sachsen bestätigt die Raumverträglichkeit für den dargestellten Volltunnel-Korridor (Grafik links) und Korridor Variante G (teilweise oberirdisch, Grafik rechts) mit Maßgaben.

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.

2.1 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 0,33	Teiltunnel -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 0,25	Teiltunnel -0,25



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

Bewertung Wirtschaftlichkeit x Gewichtung (1/3)	
Volltunnel 0,33	Teiltunnel -0,33

Gesamtbewertung	
Volltunnel 0,92	Teiltunnel -0,92
favorisierte Variante: Volltunnelvariante	

2.1 Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante

Vorteile der Volltunnelvariante

Dresden

Heidenau

Dohna

Pirna

Bad G

Ústi

Umwelt

- Landschaftsbild im Seidewitztal bleibt bestehen
- Geringere Lärmbelastung durch den Zugbetrieb
- Beeinträchtigt weniger geschützte Arten
- Beeinträchtigt weniger Natura2000-Gebiete und gesetzlich geschützte Biotope
- Weniger Flächenverbrauch von Böden mit bedeutsamer Bodenfunktion
- Weniger Beeinflussung von Frischluftgebieten

Infrastruktur

- Lässt sich besser in Einklang mit bestehender Infrastruktur und dem Regelwerk bringen
- Kann den Betrieb genauso gut ausführen wie die Teiltunnelvariante
- Beeinträchtigt in der Bauausführung Andere weniger
- Hat weniger Grunderwerb zur Folge
- Ist günstiger

- Bauzeitliche Beeinträchtigung durch den Zwischenangriff im Seidewitztal

- hat eine geringfügig schlechtere Betriebsqualität
 - die Betriebsqualität liegt trotzdem im optimalen Bereich
 - das zugrunde gelegte Betriebsprogramm kann dennoch optimal abgewickelt werden

1. Begrüßung
2. Herleitung Vorzugsvariante
 - 2.1 Variantenvergleich Volltunnel- und Teiltunnelvariante
 - 2.2 Ausblick Parlamentarische Befassung**
3. Vorstellung Vorzugsvariante
4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

2.2 Ausblick Parlamentarische Befassung

Zeitlicher Ablauf Projekt Dresden – Prag

10. Dialogforum

Verkündung der
Vorzugsvariante sowie
Fortführung der
Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Region macht sich mit der Variante und den
möglichen Auswirkungen auf das eigene Umfeld
vertraut und stellt dem Projekt-Team Fragen.

11. Dialogforum

Vorstellung des Berichts
zur Parlamentarischen
Befassung zur
Vorzugsvariante sowie
Fortführung der
Öffentlichkeitsbeteiligung

Übergabe des
Berichts zur PaBe
an das BMDV

Q4/2023

Q2/2024

Mitte 2024

Information der Öffentlichkeit zur Vorzugsvariante



Dialogplattform

Website

(neu ab 20.11.2023)



Bürgerdialoge



bilaterale Gespräche



Bei Bedarf:

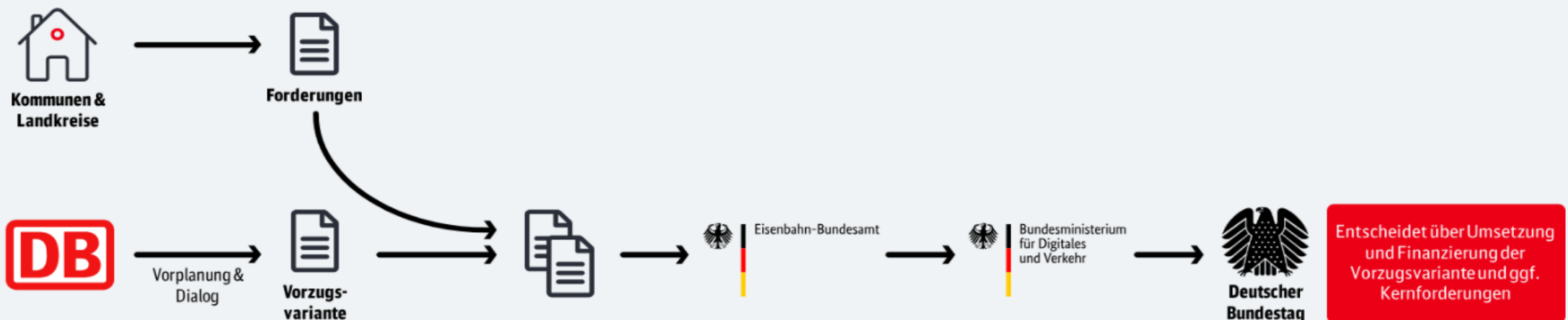
Projektsprechstunden

2.2 Ausblick Parlamentarische Befassung

Wie geht es weiter?

1. Nach Abschluss der Vorplanung übergibt 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



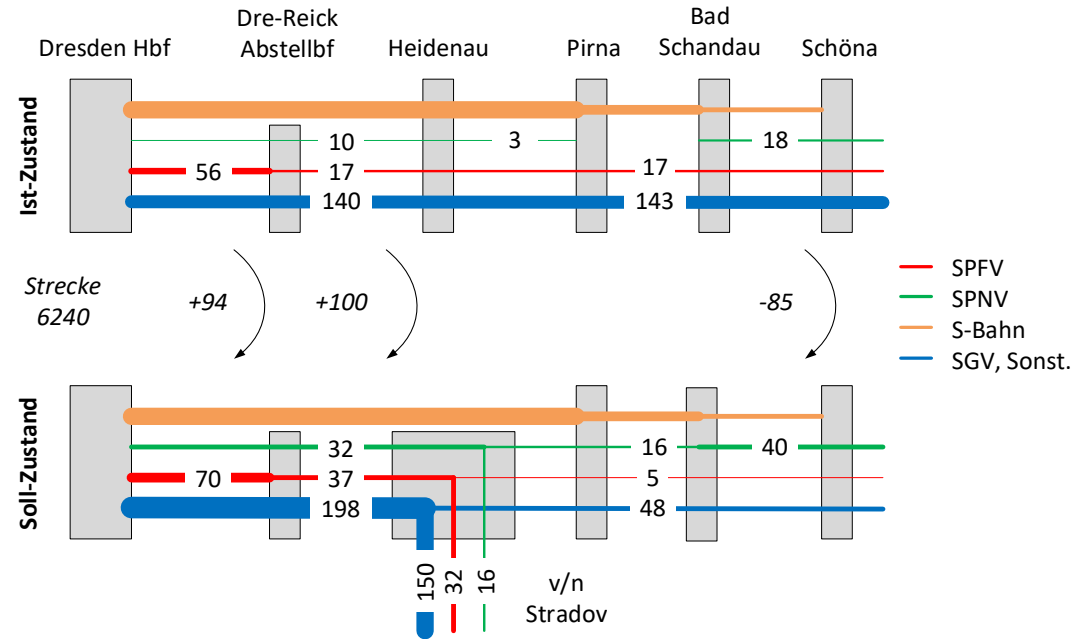
Pause

1. Begrüßung
2. Herleitung Vorzugsvariante
- 3. Vorstellung Vorzugsvariante**
 - 3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau
 - 3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem
4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

1. Begrüßung
2. Herleitung Vorzugsvariante
3. Vorstellung Vorzugsvariante
 - 3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau**
 - 3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem
4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Abschnitt zwischen Dresden Hbf und Heidenau



- Mehrung von Verkehren
- Kapazitätserhöhung Personenverkehr
 - Stundentakt statt Zweistundentakt des EC Dresden – Prag
 - zudem mögliche Steigerung im SPFV durch im Deutschlandtakt vorgesehene Neuverkehre, die nach Dresden-Reick zur Abstellung verkehren könnten
- Güterverkehr
 - die NBS 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

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Überblick Maßnahmen zwischen Dresden Hbf und Heidenau



Neu- und Umbau zwischen Dresden und Heidenau

- **Insgesamt 92 Weichen**
- **Insgesamt 46 km Gleise**

- Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausstattung mit ETCS, Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Blockverdichtung, so dass Züge in engerem Abstand fahren können)

- 1** Umbau Dresden-Friedrichstadt zum Grenzbahnhof
- 2** ab Dresden Hauptbahnhof (Ende Südhalle bis ca. Gerhart-Hauptmann-Str):
 - Neubau und Anpassung der Gleise („Frühabzweig“) für Kapazitätserhöhung, Geschwindigkeitserhöhung für Güterzüge von und nach Heidenau von 60 auf 80 km/h
- 3** Zusätzliches Überholgleis zwischen Dresden-Reick und Dresden-Strehlen
- 4** Dresden-Niedersedlitz: Neubau von vier Gleisen
- 5** Umbau Bahnhof Heidenau zum Überholbahnhof und Ausfädelung Heidenau-Großsedlitz

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Umbau von Dresden-Friedrichstadt zum Grenzbahnhof

Anlass



- die heute genutzten Bahnhöfe Pirna, Rathen, Bad Schandau und Bad Schandau Ost werden von den über die NBS fahrenden Zügen nicht mehr erreicht
- Dresden-Friedrichstadt muss diese Aufgaben im grenzüberschreitenden Güterverkehr übernehmen
- daher sind dort zusätzliche Kapazitäten für Verkehrshalte zu schaffen

Projektziel



- Errichtung von zehn Grenzbetriebsgleisen mit einer Nutzlänge von 740 m (im IST-Spurplan nicht vorhanden)

Zusätzlich notwendige Maßnahmen



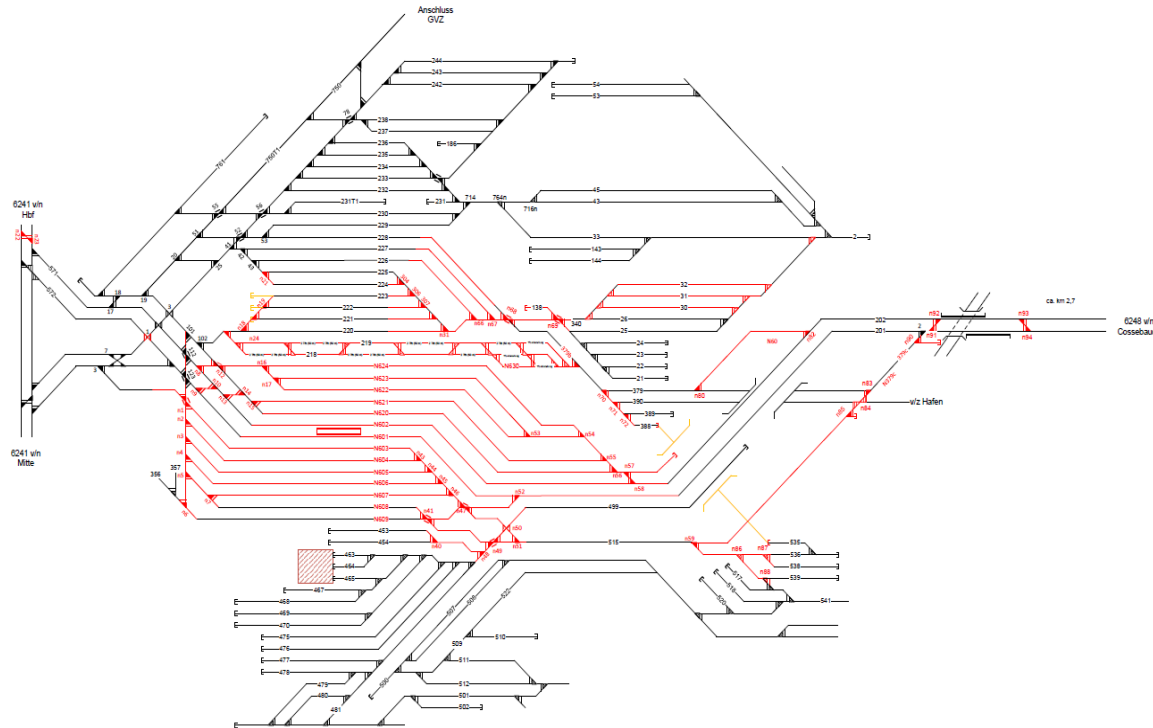
- Es ergibt sich eine Verdrängung von Gleisen mit aktuell anderen Nutzungsarten(Serviceeinrichtungen für Zugbildung und Abstellung), diese müssen in anderen Bahnhofsbereichen kompensiert werden
- Verschiebung der vorhandenen Verkehrsstation Dresden-Friedrichstadt im Bereich des Bahnhofs



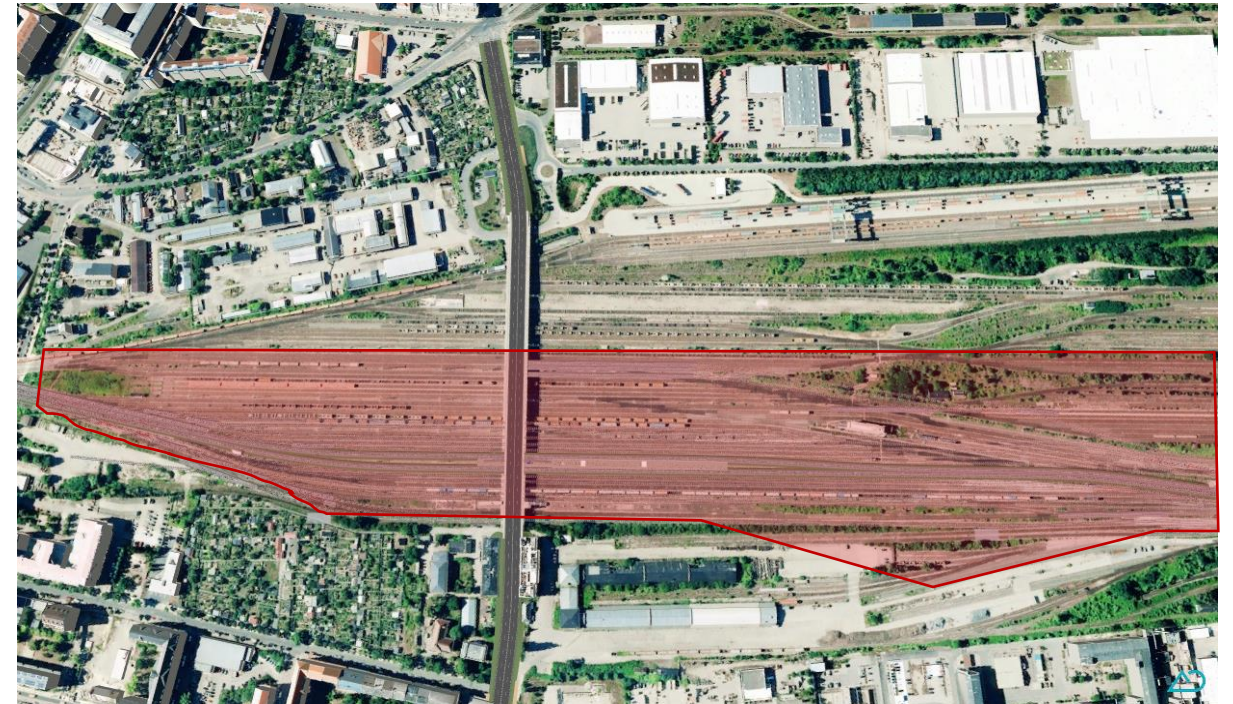
Machbarkeitsstudie ist erfolgt
Ab 2024 Leistungsphasen 1/2

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Umbau vom Dresden-Friedrichstadt zum Grenzbahnhof



Spurplan, aktueller Planungsstand



Übersicht zum vrstl. Umgriffsbereich

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Umbau vom Dresden-Friedrichstadt zum Grenzbahnhof



Blickrichtung Dresden-Altstadt, Visualisierung Machbarkeitsstudie (Q1/23)

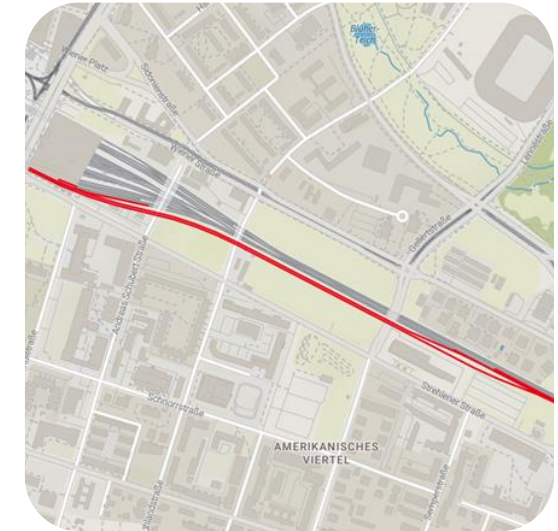
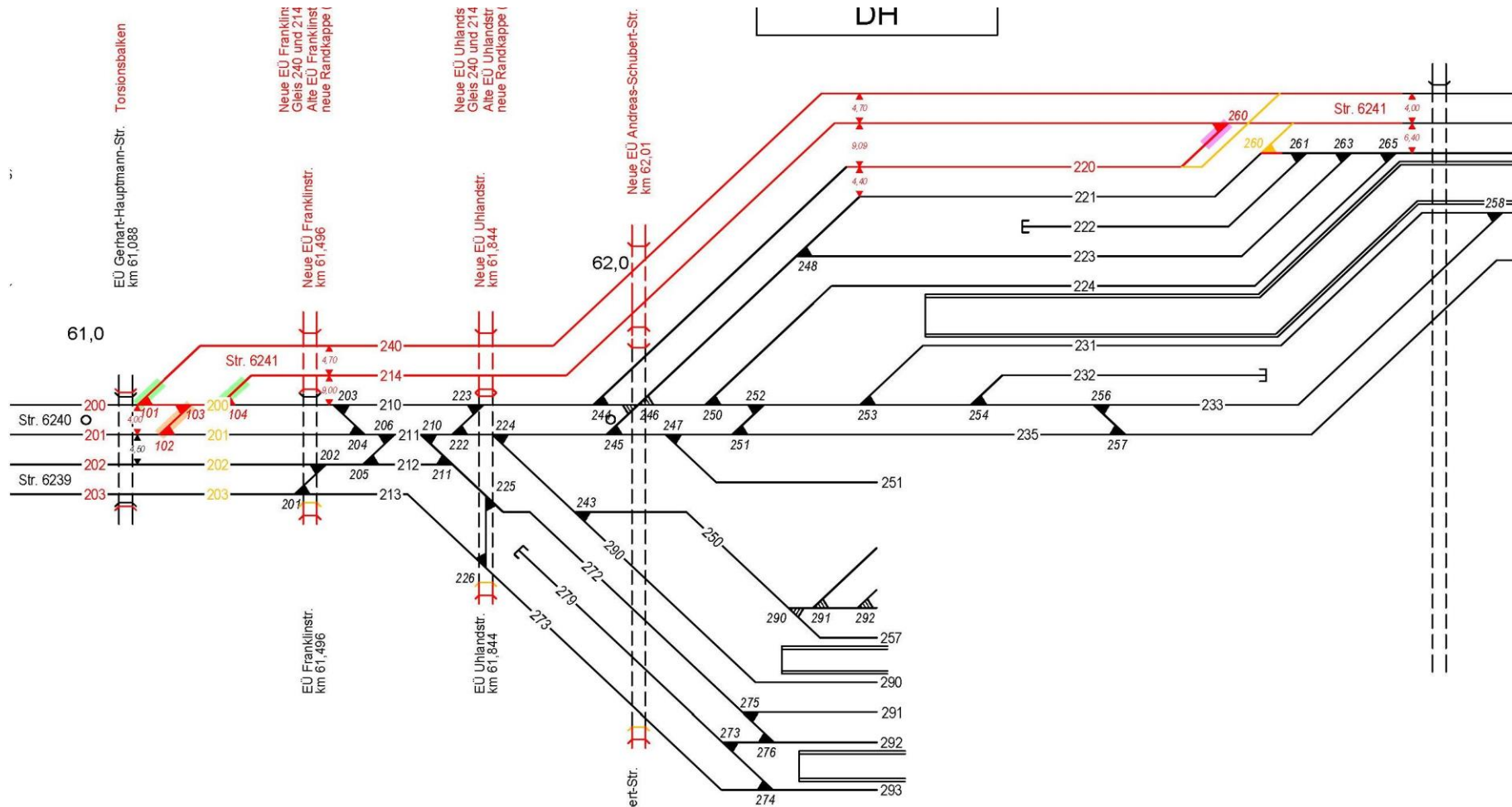


Umverlegung der Verkehrsstation um ca. 40m nach Süden

Quelle: Deutsche Bahn AG, Visualisierung einer Machbarkeitsstudie

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Dresden Hbf Ostseite: Neubau zweier Gleise



3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

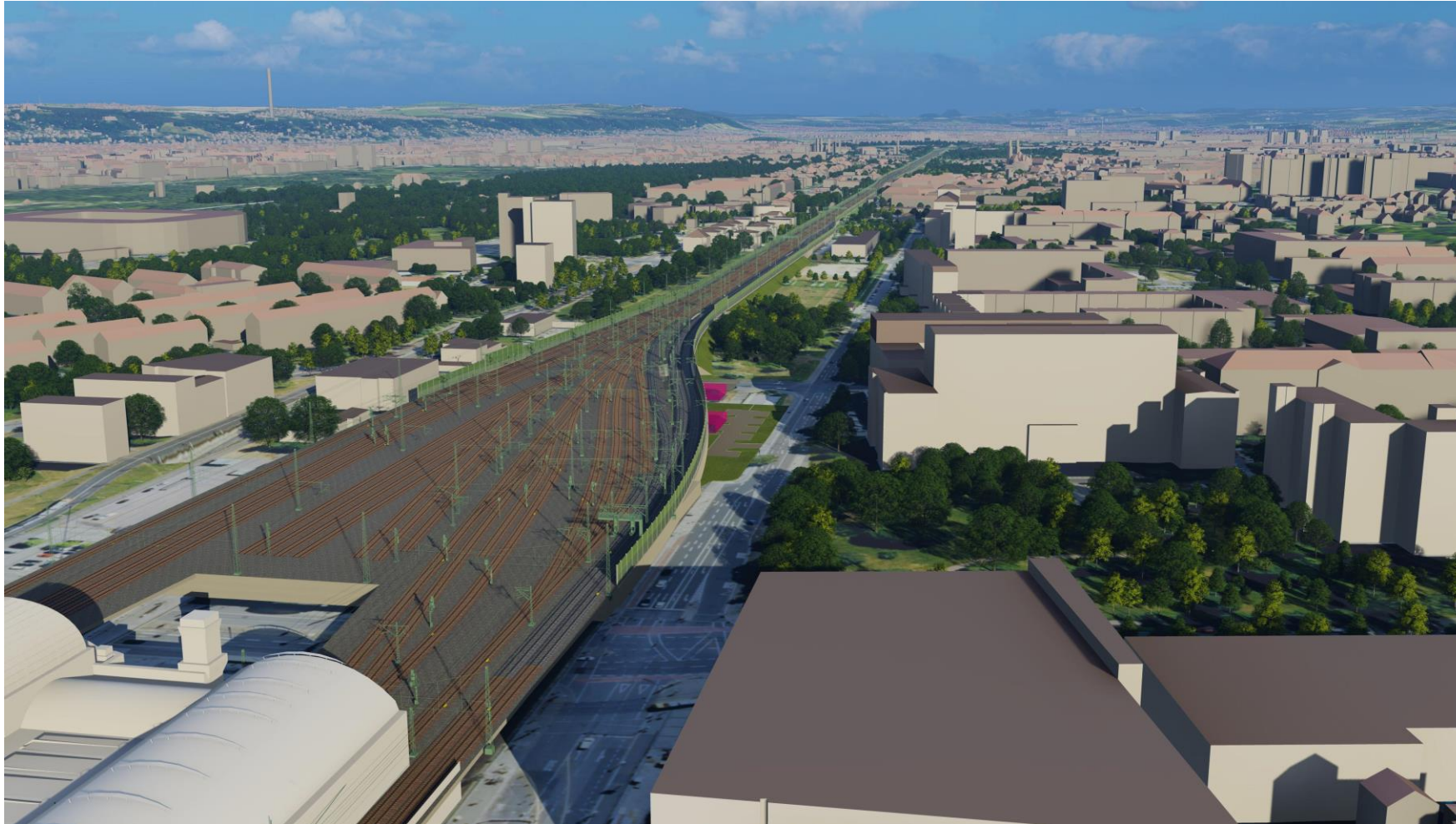
Dresden Hbf Ostseite: Neubau zweier Gleise



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Hbf „Frühabszweig“

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

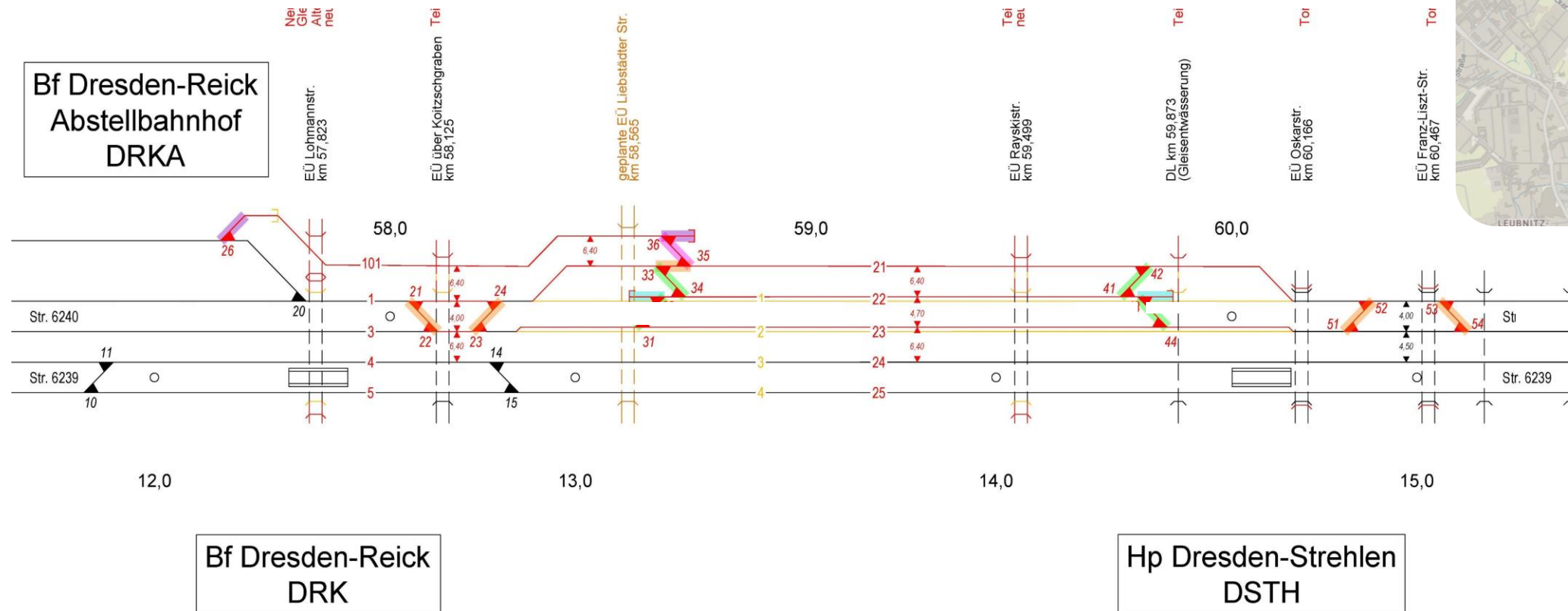
Dresden Hbf Ostseite: Neubau zweier Gleise



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Hbf „Frühabszweig“

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Dresden-Reick: Überholgleis zur Kapazitätssteigerung



3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

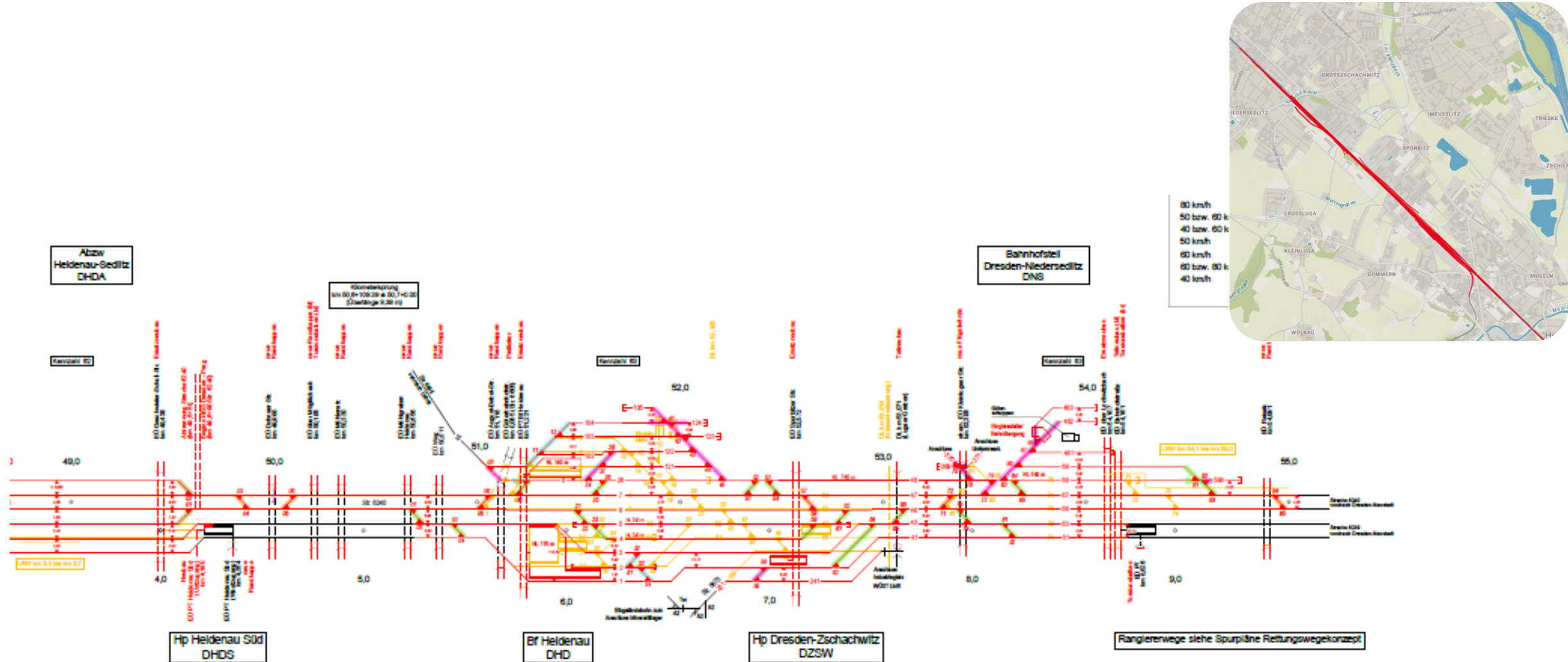
Dresden-Reick: Überholgleis zur Kapazitätssteigerung



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Rayskistraße

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

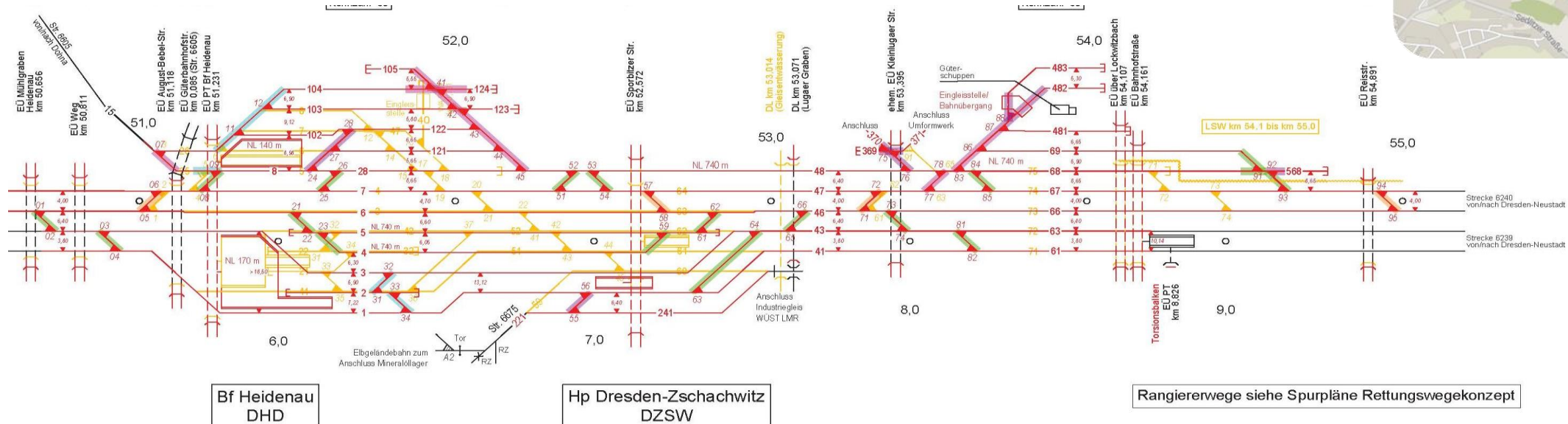
Dresden-Niedersedlitz: Neubau von vier Gleisen



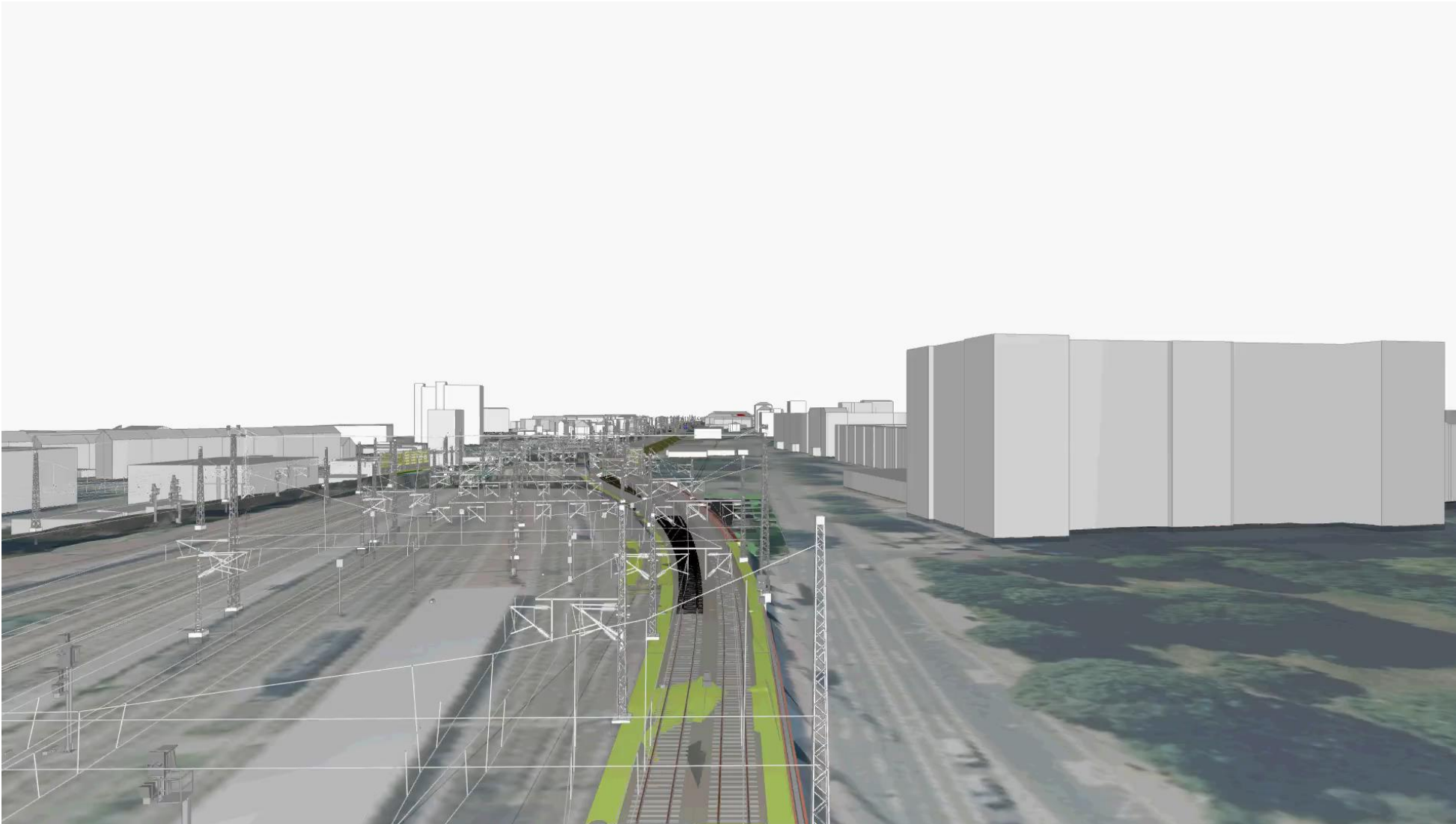
3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Umbau Dresden-Zschachwitz und Bhf Heidenau

- Umbau des Bahnhofs Heidenau sowie Haltepunkt Dresden-Zschachwitz aufgrund verkehrlicher Anforderungen in allen Varianten
- Verschiebung der Gleise, Verlängerung der Gleise des Bahnhofs, Verbreiterung der Gleisabstände, Gleisneubau
- Brücke über “Sporbitzer Straße” wird komplett neu gebaut



3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau



Zum Video auf der Website: [https://www.dresden-praha.eu/Resources/Persistent/b/a/b/3/bab35ea3645632cd54d9b7879c776354454f856a/DDP BIM-Video Dresden-Heidenau.mp4](https://www.dresden-praha.eu/Resources/Persistent/b/a/b/3/bab35ea3645632cd54d9b7879c776354454f856a/DDP_BIM-Video_Dresden-Heidenau.mp4)

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Umbau Dresden-Zschachwitz und Bhf Heidenau



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Bahnhof Heidenau

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Umbau Dresden-Zschachwitz und Bhf Heidenau



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Bahnhof Heidenau

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Umbau Dresden-Zschachwitz und Bhf Heidenau



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Bahnhof Heidenau

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

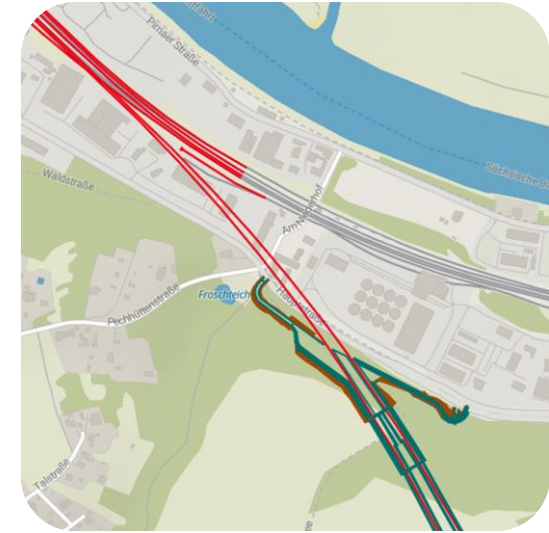
Einbindung Heidenau (zwischen Bahnhof und Tunnelportal)

Alle Varianten:

- Neubau Brückenbauwerke “Geschwister Scholl Straße”
- Neubau Kreuzungsbauwerk: Neubaustrecke wird auf Höhe der “Pechhütte” über die Bestandsstrecke geführt, mit Hilfe einer Rampe und einem Kreuzungsbauwerk
- Neubau Brücke über die S172: Neubaustrecke wird so auch über die Straße S172 geführt



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Einbindung Heidenau



3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Einbindung Heidenau (zwischen Bahnhof und Tunnelportal)



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Einbindung Heidenau

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Einbindung Heidenau (zwischen Bahnhof und Tunnelportal)



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Einbindung Heidenau

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

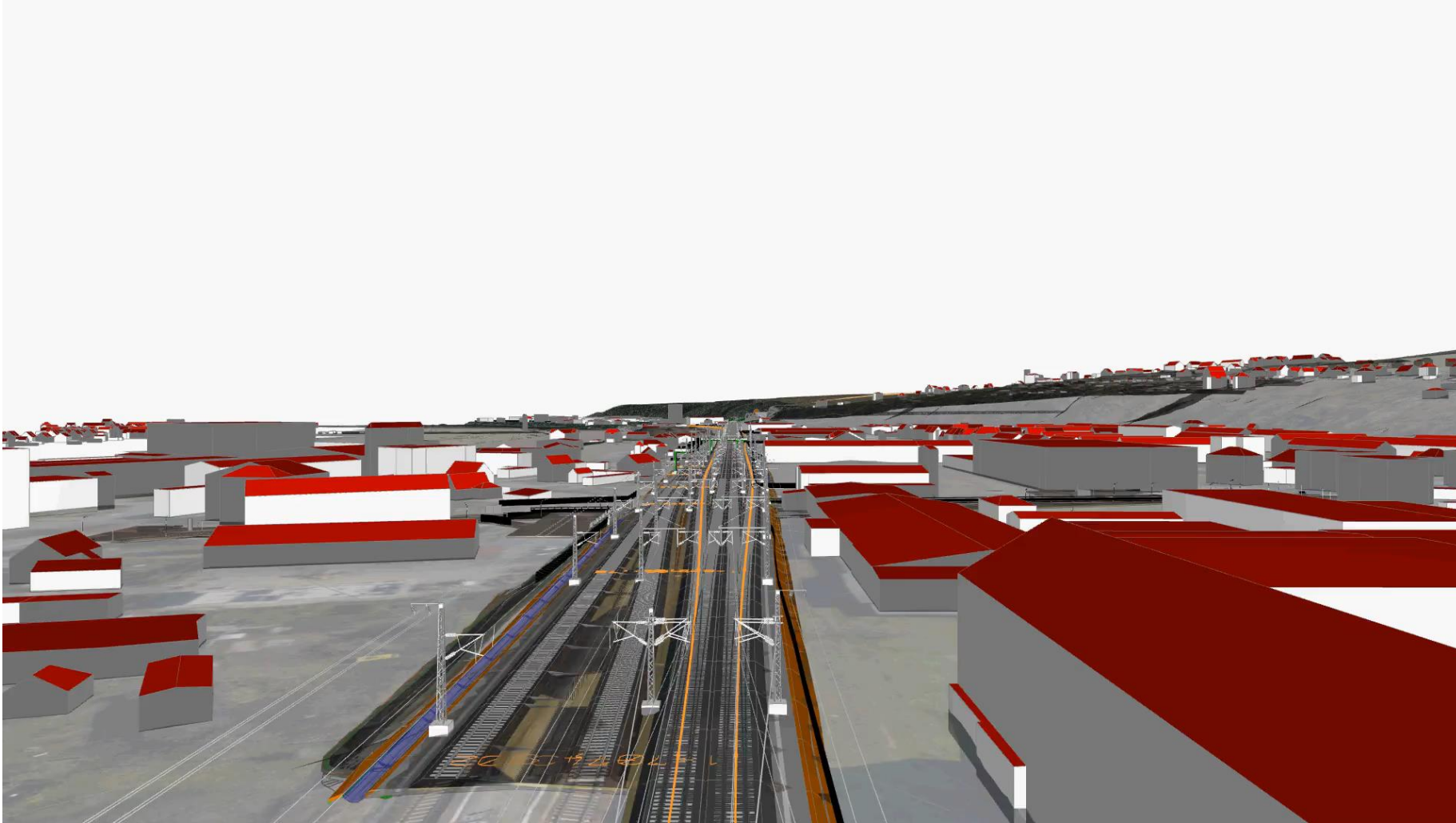
Einbindung Heidenau (zwischen Bahnhof und Tunnelportal)



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Einbindung Heidenau

3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Einbindung Heidenau (zwischen Bahnhof und Tunnelportal)

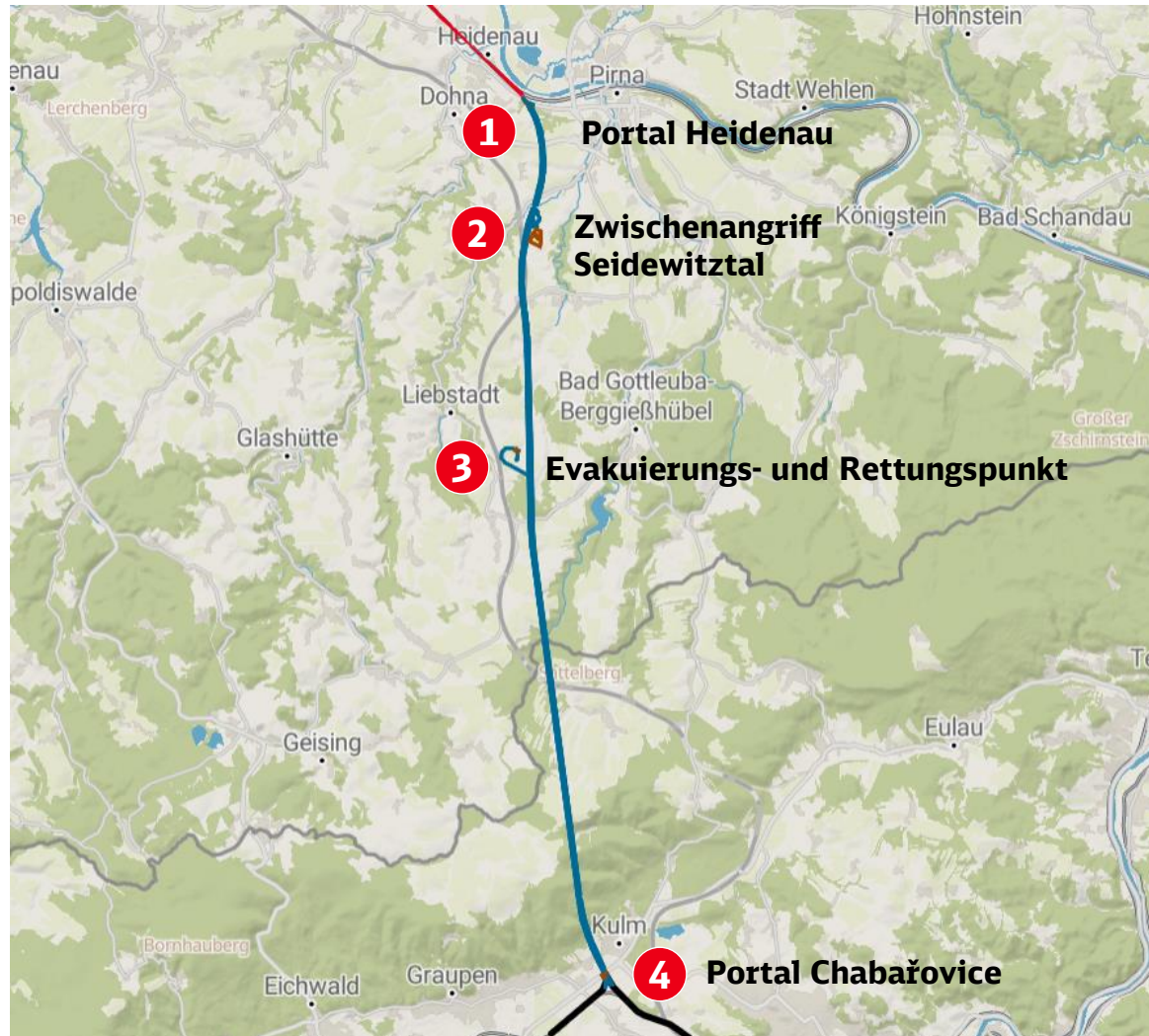


Einbindungsbereich zwischen Bahnhof Heidenau und Tunnel, aktueller Planungsstand

1. Begrüßung
2. Herleitung Vorzugsvariante
3. Vorstellung Vorzugsvariante
 - 3.1 Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau
 - 3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem**
4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau

Überblick Maßnahmen zwischen Heidenau und Chabařovice

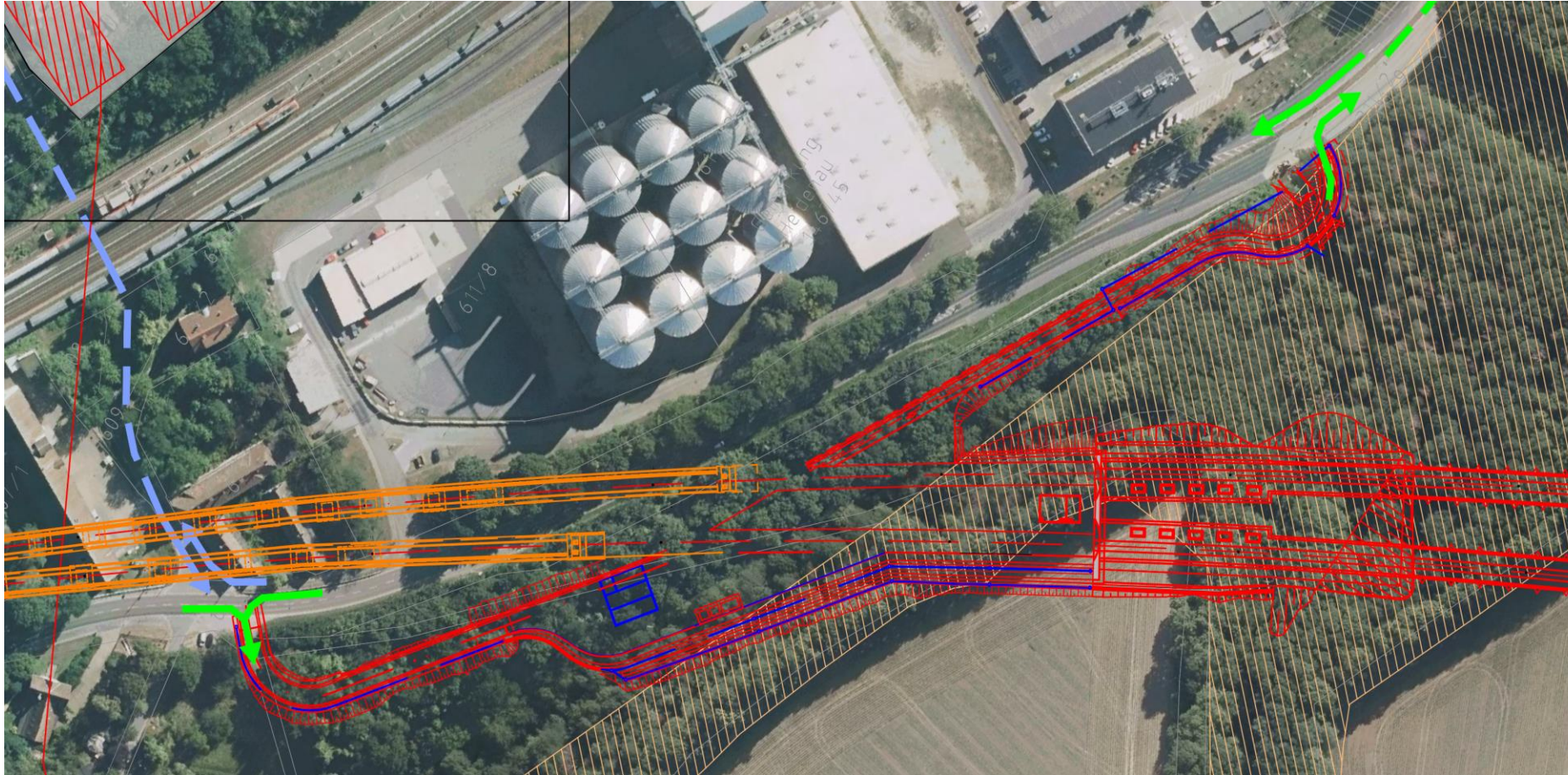


- Neubau Erzgebirgstunnel: ca. 30 km
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Ausrüstung: ETCS (Level 2)
- Neigungsverhältnisse: 4,0 ‰ – 4,0 ‰ – 6,0 ‰

- 1** Zweigleisige Einbindung vor dem Tunnelportal in Heidenau
- 2** Errichtung eines Zwischenangriffs im Bereich Seidewitz
- 3** Evakuierungs- und Rettungspunkt auf Höhe Göppersdorf
- 4** Portal auf tschechischer Seite in Chabařovice

3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

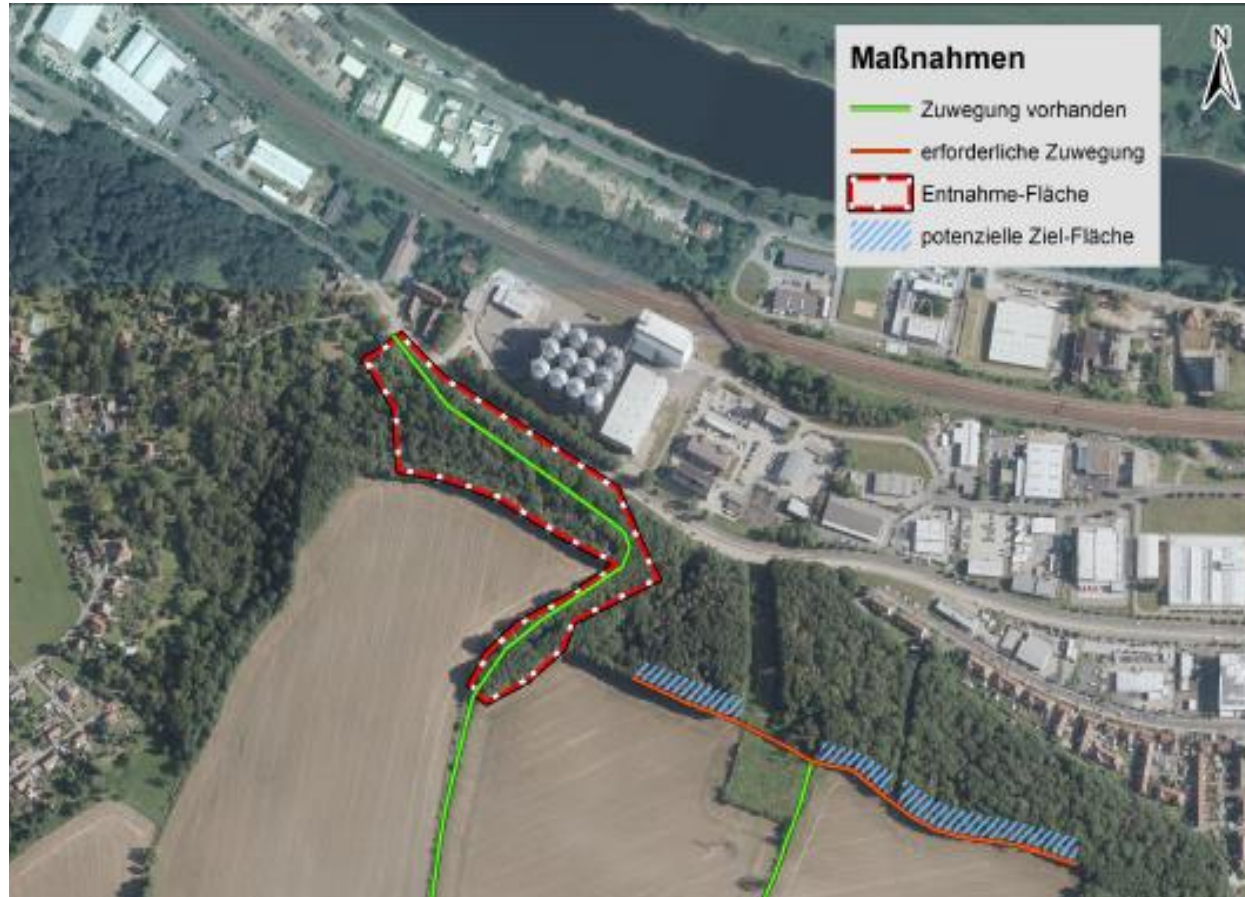
Portalbereich Heidenau



- Gesamtbeanspruchung einer Fläche mit **39.500 m²**, jedoch kleiner Anteil im FFH-Gebiet mit **17.600 m²**
- Einschnitt mit bis zu 20 m Baugrubentiefe
- Moderate Steigungen und direkte Anbindung an Bundesstraße im Einbahnverkehr möglich

3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

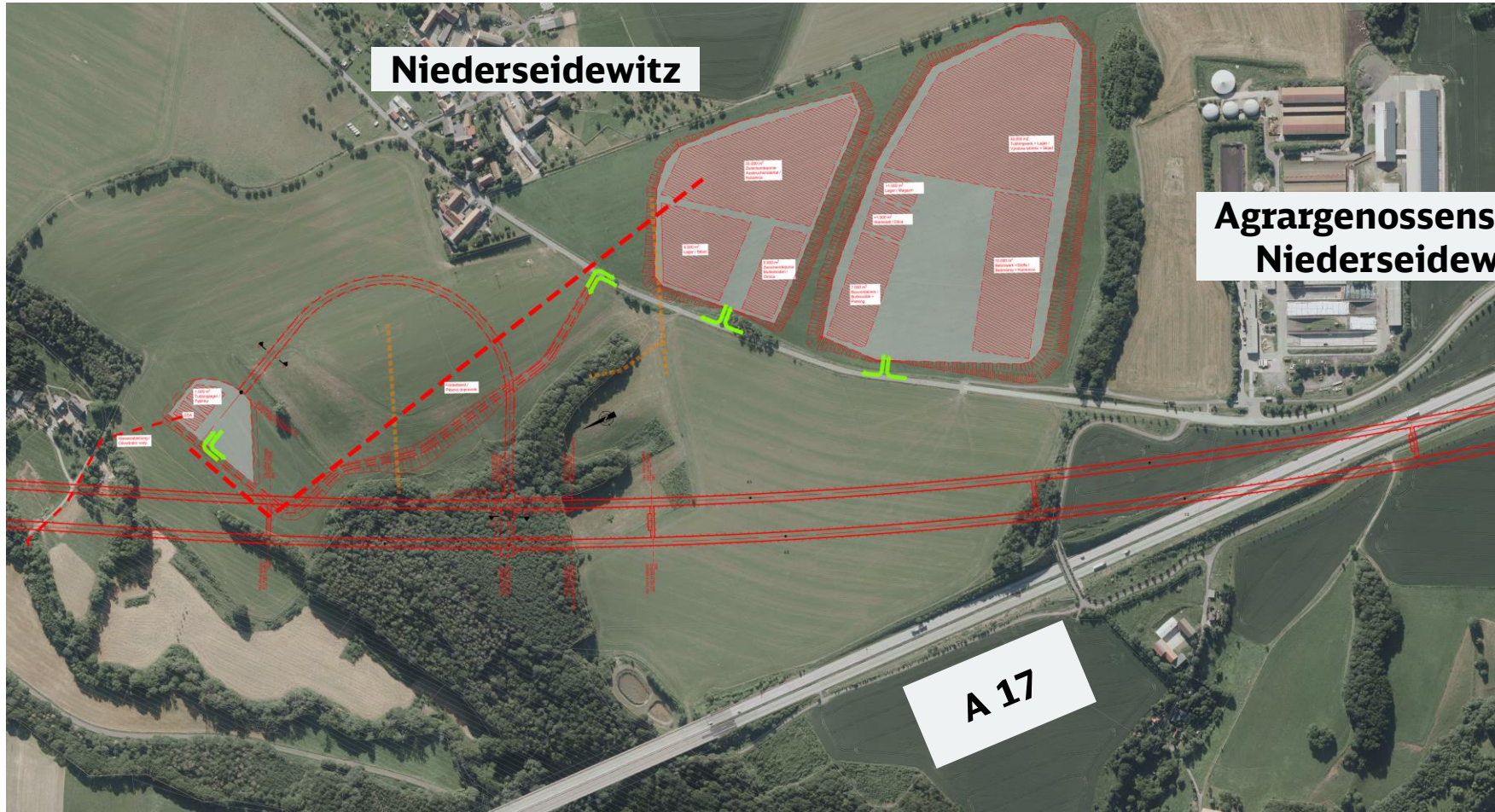
Portalbereich Heidenau



- In den faunistischen Kartierungen wurden im Bereich des Tunnelportals Heidenau zwei streng geschützte Käferarten (Urwaldreliktarten) nachgewiesen
- für beide Arten sind Umsiedlungsmaßnahmen erforderlich

3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

Zwischenangriff Seidewitztal



3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

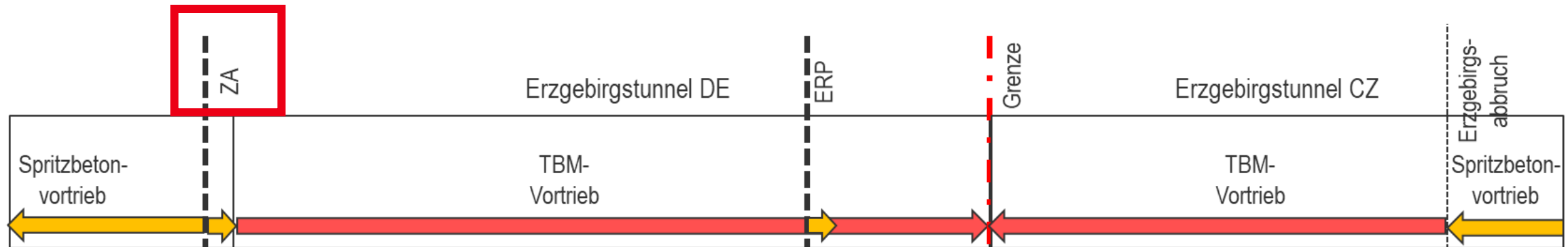
Zwischenangriff Seidewitztal



Visualisierung des aktuellen Planungsstandes, Zwischenangriff

3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

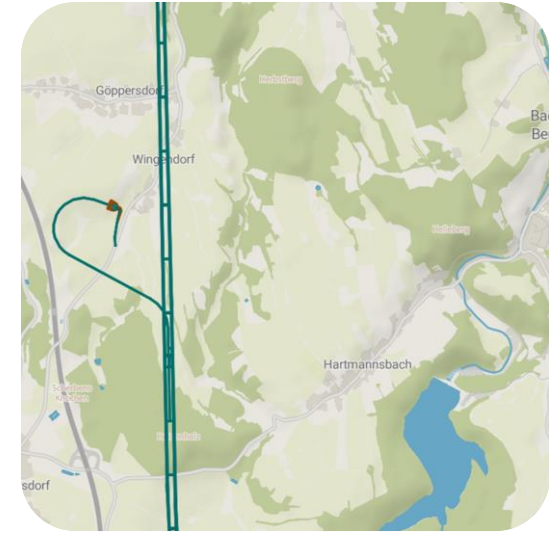
Zwischenangriff Seidewitztal



3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP)

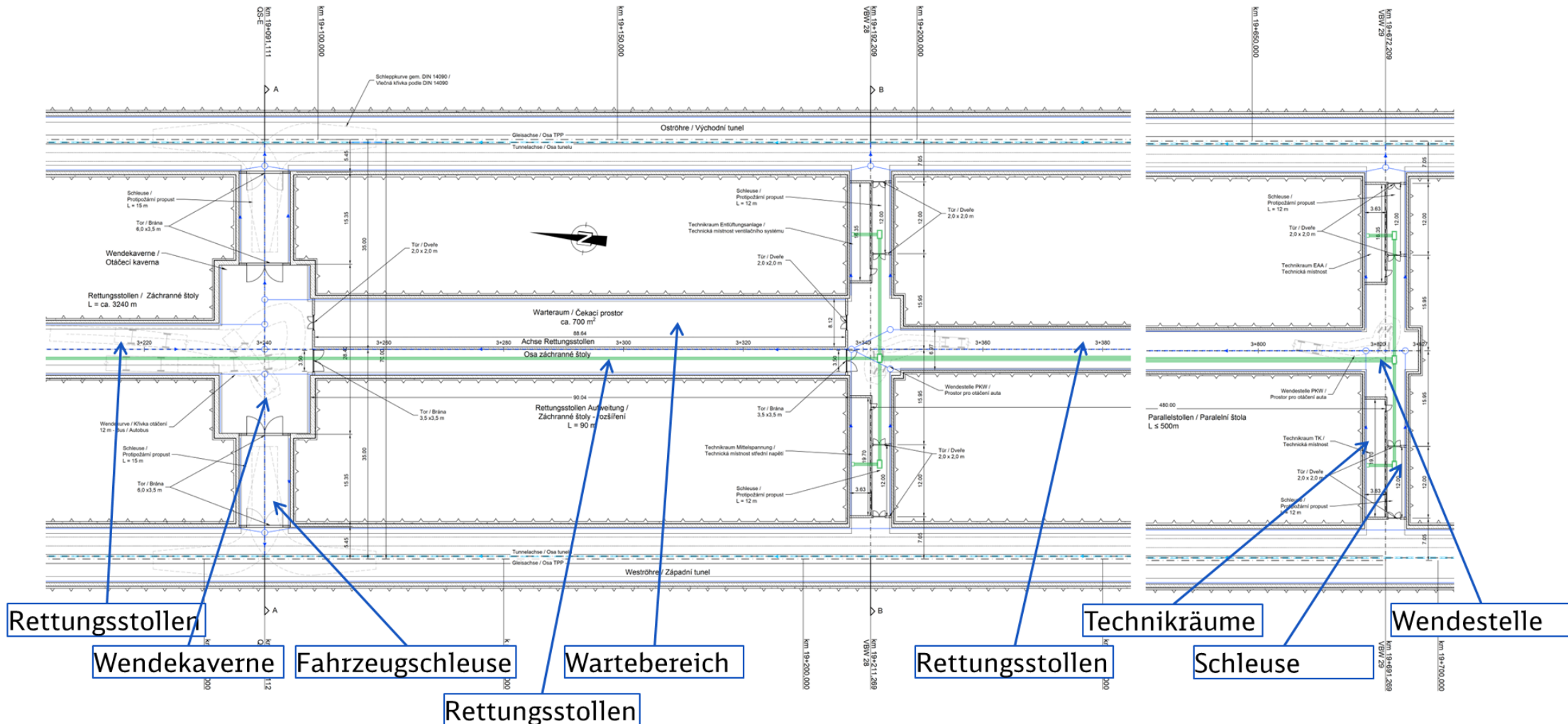
- Forderung TSI/SRT ERP nach maximal 20 km
 - Mehrphasige Herleitung des ERP
 - Prüfung verschiedener Standorte auf Genehmigungsfähigkeit, Verhältnismäßigkeit und Aufwand für die Technische Umsetzung
 - Tunnelsicherheit, Herstellungsaufwand, Umweltbelange, Zugänglichkeit, Geologie
 - Optimierung: Bautechnologie, Baulogistik
- Aus diesen 3 Phasen ergab sich als Vorzugsvariante den Standort Göppersdorf in Verbindung mit der Erstellung Zwischenangriff Seidewitztal



3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

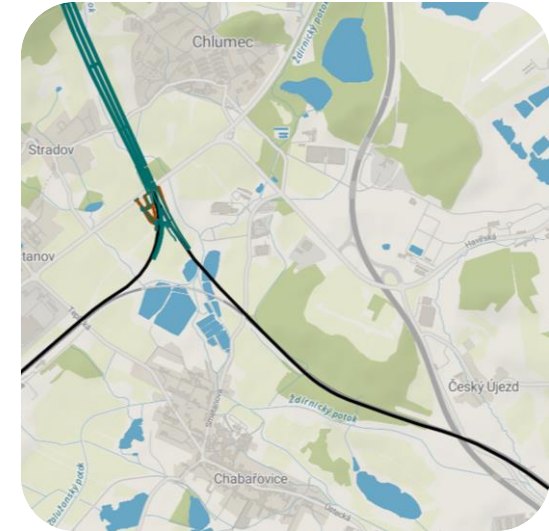
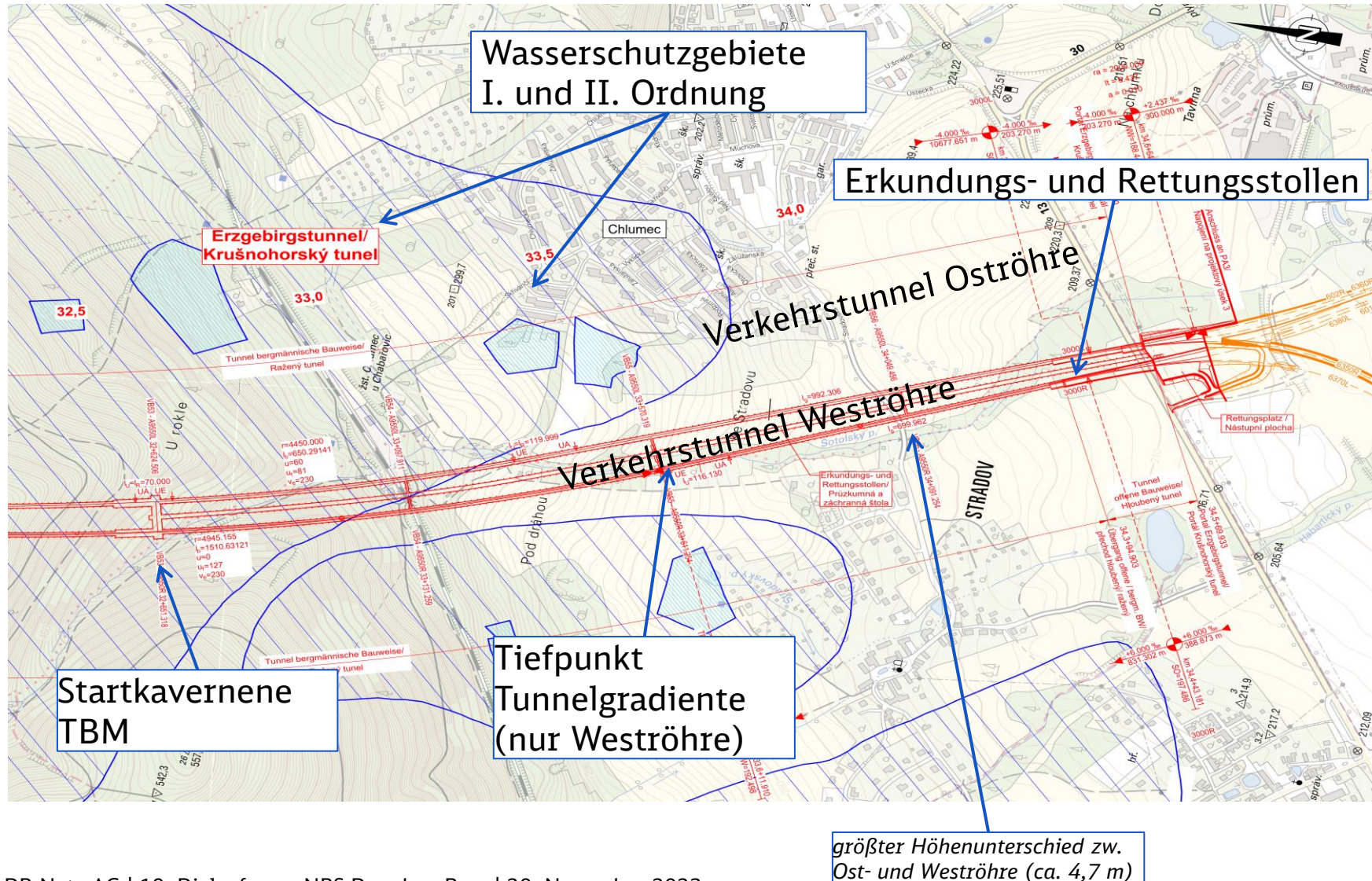
Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP)

HORIZONTALSCHNITT EVAKUIERUNGS- UND RETTUNGSPUNKT /
VODOROVNÝ ŘEZ EVAKUAČNÍ A ZÁCHRANNÉ MÍSTO
M 1:250



3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

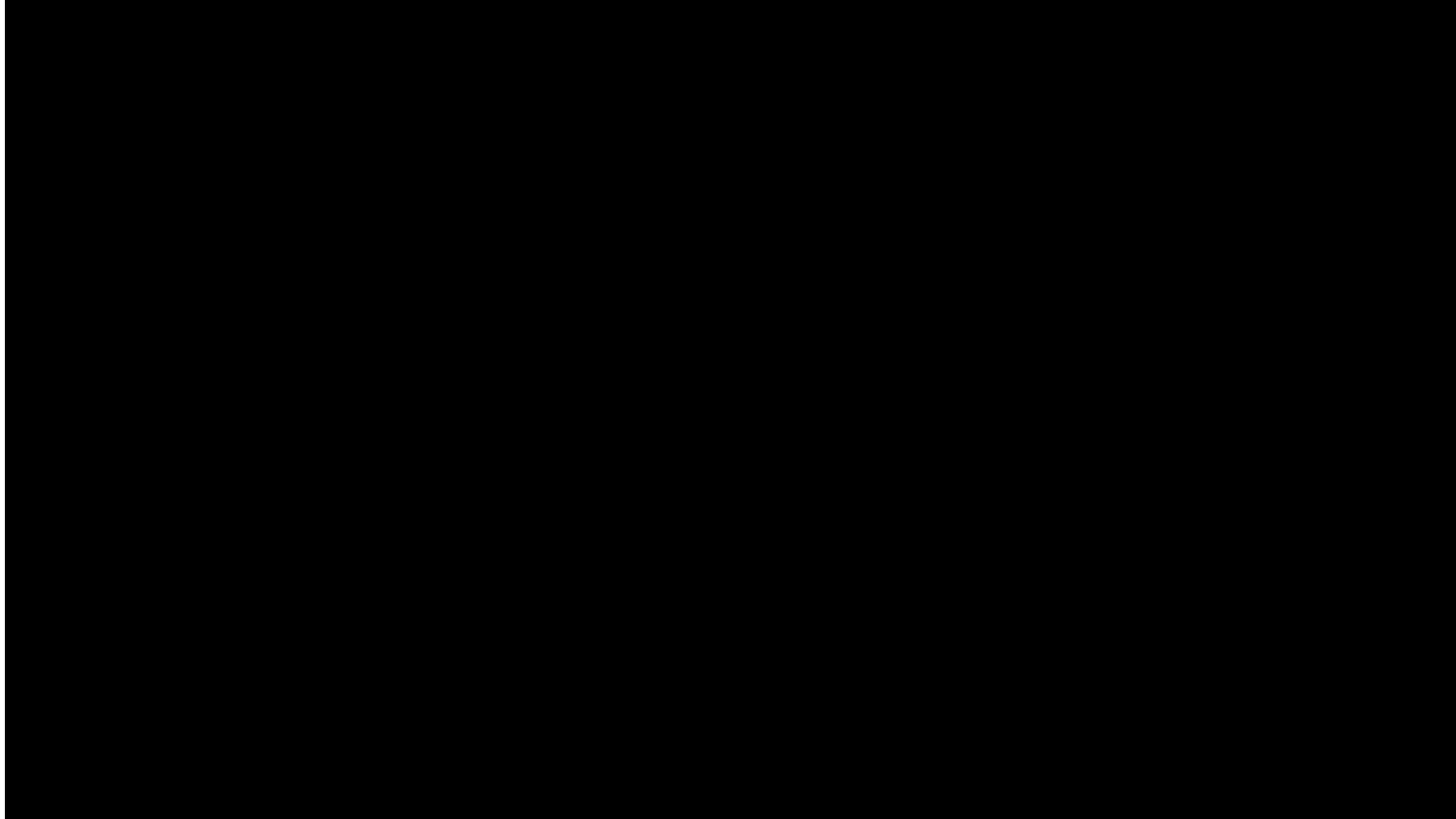
Tunnelportal Chabařovice



3.2 Maßnahmen zwischen Heidenau und Ústí nad Labem

BIM-Video

Volltunnelvariante, aktueller Planungsstand



Zum Video auf der Website: [https://www.dresden-praha.eu/Resources/Persistent/d/f/2/0/df206575aa5c504629c5437fc494697b5e38b6db/DDP BIM-Video Heidenau-Usti%20nad%20Labem.mp4](https://www.dresden-praha.eu/Resources/Persistent/d/f/2/0/df206575aa5c504629c5437fc494697b5e38b6db/DDP_BIM-Video_Heidenau-Usti%20nad%20Labem.mp4)

1. Begrüßung
2. Herleitung Vorzugsvariante
3. Vorstellung Vorzugsvariante
- 4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte**

4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

Zeitlicher Ablauf Projekt Dresden – Prag

10. Dialogforum

Verkündung der
Vorzugsvariante sowie
Fortführung der
Öffentlichkeitsbeteiligung

Bürgerdialoge – vrstl. Termine

22.01. Bürgerdialog Dresden

25.01. Bürgerdialog Heidenau

29.01. Bürgerdialog Pirna

30.01. Bürgerdialog Liebstadt (Bahretal,
Bad Gottleuba-Berggießhübel)

31.01. Bürgerdialog Dohma

05.02. digitaler Bürgerdialog

11. Dialogforum

Vorstellung des Berichts
zur Parlamentarischen
Befassung zur
Vorzugsvariante sowie
Fortführung der
Öffentlichkeitsbeteiligung

Übergabe des
Berichts zur PaBe
an das BMDV

Q4/2023



Dialogplattform

dresdenprag.de/vorzugsvariante

Website dresdenprag.de
(neu ab 20.11.2023)

Besuch in **Stadträten** und **Ausschüssen**

Q1/2024



bilaterale Gespräche



Bei Bedarf:
Projektsprechstunden

Q2/2024

Mitte 2024

4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

Zeitlicher Ablauf Projekt Dresden – Prag

- Anmerkungen zur Variantenuntersuchung durch die Teilnehmenden des Dialogforums auf Grundlage der interaktiven Karte: dresdenprag.de/vorzugsvariante
- Bitte um Einreichung der Anmerkungen bis **29. Februar 2024 per E-Mail an dresden-prag@deutschebahn.com**, damit eine Bewertung bis zum 11. Dialogforum (Q2/24, vrstl. April) geschehen kann

4. Öffentlichkeitsarbeit und nächste Schritte

Gemeinsame Botschaften

- Mit der Wahl der Vorzugsvariante ist ein weiterer wichtiger Meilenstein im Projekt Dresden – Prag erreicht worden.
- Der Vergleich der beiden zweigleisigen Varianten anhand der vom Dialogforum und Umweltplaner:innen festgelegten objektiven Kriterien hat ergeben, dass die Volltunnelvariante sowohl die für Umwelt als auch verkehrlich, technisch und wirtschaftlich beste Lösung darstellt.
- Auch durch den guten und vertrauensvollen Dialog mit allen Beteiligten und den Bürger:innen konnte die Variante stetig optimiert werden.
- Für den Ausbau der Strecke sind einige Eingriffe/Maßnahmen auf den Streckenabschnitten zwischen Dresden und Heidenau und zwischen Heidenau und Ústí nad Labem notwendig.
- Im Januar 2024 beginnen die Bürgerdialoge in den Gemeinden. Hier können sich die Bürger:innen über die Planung informieren. Daneben können auf der Website dresdenprag.de alle Details zur Planung über eine interaktive Karte eingesehen werden. Außerdem können Kommentare zur Planung platziert werden, die vom Projekt-Team beantwortet werden.



NETZE

DB NETZE

Danke Děkujeme

Mail: dresden-prag@deutschebahn.com

Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de

**Newsletter: www.neubaustrecke-dresden-prag.de/newsletter
www.spravazeleznic.cz**



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**