



NETZE

8. Dialogforum

Projekt Neubaustrecke Dresden–Prag

23. November 2022 | Dresden



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**

1. Begrüßung

2. Verabschiedung des Protokolls
3. Information der Správa železnic
4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog
5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
6. Nächste Schritte im Projekt

1. Begrüßung
- 2. Verabschiedung des Protokolls**
3. Information der Správa železnic
4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog
5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
6. Nächste Schritte im Projekt

2. Verabschiedung des Protokolls

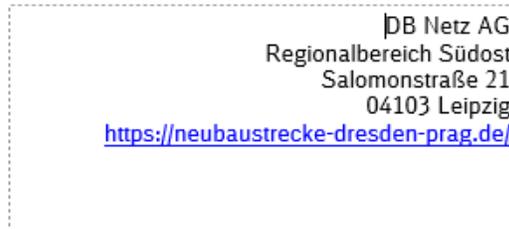


Protokoll 7. Sitzung
Dialogforum
Neubaustrecke Dresden-Prag

Erstellt am: 24.06.2022
Erstellt von: IFOK GmbH

Agenda

- TOP 1 Begrüßung und Vorstellung
- TOP 2 Verabschiedung des Protokolls
- TOP 3 Berichte aus den Arbeitsgruppen
- TOP 4 Vorstellung des aktuellen Planungsstandes
- TOP 5 Der Kriterienkatalog zur Variantenfindung
- TOP 6 Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- TOP 7 Ausblick und nächste Schritte



Ort/Zeit:
Virtuell 09.05.2022, 15:00 - 18:00

Protokollumfang:
10 Seiten

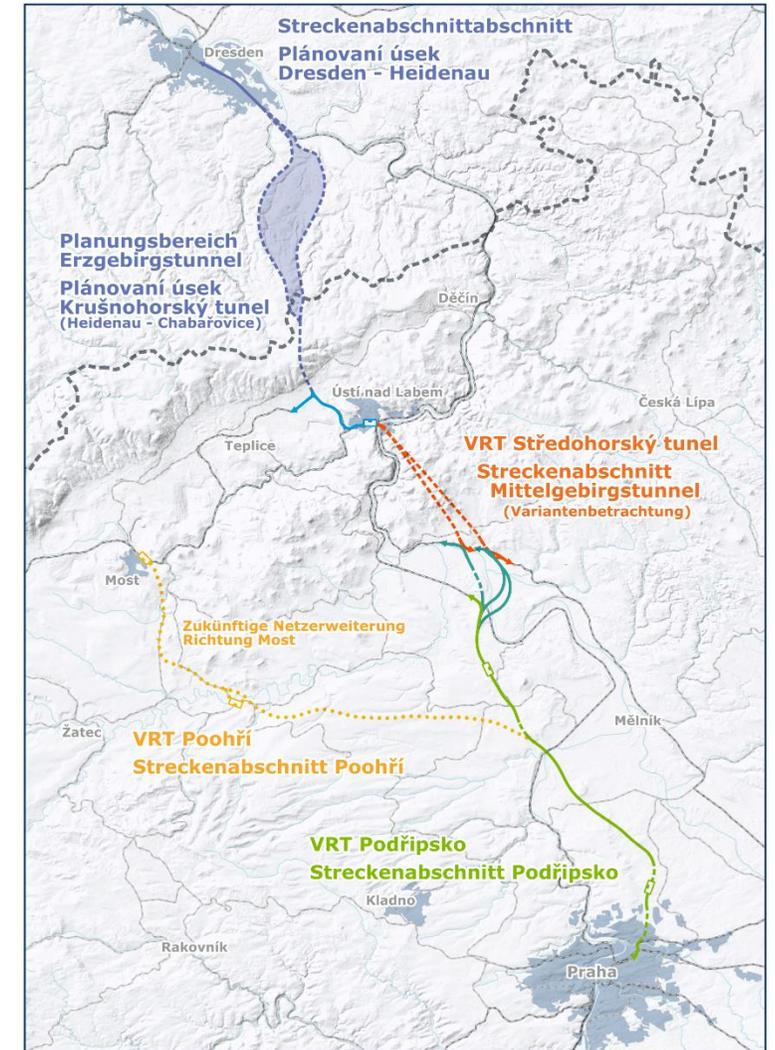
Anlagen:
[Präsentation](#) zum 7. Dialogforum
[Gemeinsame Botschaften](#) des Dialogforums

- Anmerkung vom EVTZ zur Seite 7 zur Passage:
„Der EVTZ bietet an, dass ihre Fachexpertise hinsichtlich Trinkwasserschutzgebieten und sicherungswürdigen Rohstoffen genutzt werden kann.“
- Ergänzung: „Der EVTZ bietet an, dass die gegenwärtig laufende wissenschaftliche Arbeit zum Trinkwasserschutzgebiet Gottleuba / Rybny potok (Masterarbeit an der TU Bergakademie Freiberg) sowie die vom SMWA beauftragte Fachexpertise mit Empfehlungen zur ressourcenschonenden Materialwirtschaft für die Arbeit der AG genutzt werden können.“

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls
- 3. Information der Správa železnic**
4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog
5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
6. Nächste Schritte im Projekt

Aktueller Stand der Vorplanung Raumplanung

- Aktualisierung der Raumordnungsgrundsätze des Bezirks Ústí nad Labem (ZUR; Gebietsplan des Bezirks)
 - Festlegung des Korridors für die neue Strecke
 - Erstellung am 28.2.2022 von der Bezirksregierung genehmigt
 - Seit 07/2022 erfolgt die Erarbeitung durch einen externen Dienstleister
 - Öffentliche Anhörung des Vorschlags zur Aktualisierung im 1. Q/2023
 - Dauer des Prozesses: ein bis zwei Jahre
 - Aufgrund der Übereinstimmung kann die Správa železnic die Gebietsentscheidung beantragen
- Im Abschnitt Staatsgrenze - Ústí nad Labem steht die Trasse fest.



Stand der Vorplanung Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)

PA 2 - gemeinsamer Planungsraum

- Erarbeitung der gemeinsamen Dokumentation mit der DB Netz
- Voraussetzung: Eröffnung des Gebietsverfahrens in der tschechischen Republik nach 2023
- Untersuchungen der Umwelt erfolgen seit 2. Q/2022
- Geologische Erkundung:
 - Der Plan für die geologische Erkundung wird derzeit erarbeitet.
 - Vertrag über Zusammenarbeit mit dem tschechischen geologischen Dienst geschlossen
 - Untersuchungen und Vermessungen im Gelände seit 11/2022
 - Beginn der geologischen Bohrungen 2023

Průzkumné geologické práce pro VRT

Obce v okolí připravované
VRT Krušnohorský tunel

listopad – prosinec 2022



Prosíme vás o spolupráci při provádění průzkumných geologických prací souvisejících s přípravou vysokorychlostní tratě. Dodavatelé provedou geofyzikální měření v oblasti portálu Krušnohorského tunelu, Krušnohorského zlomu a OPVZ Gottleuba.

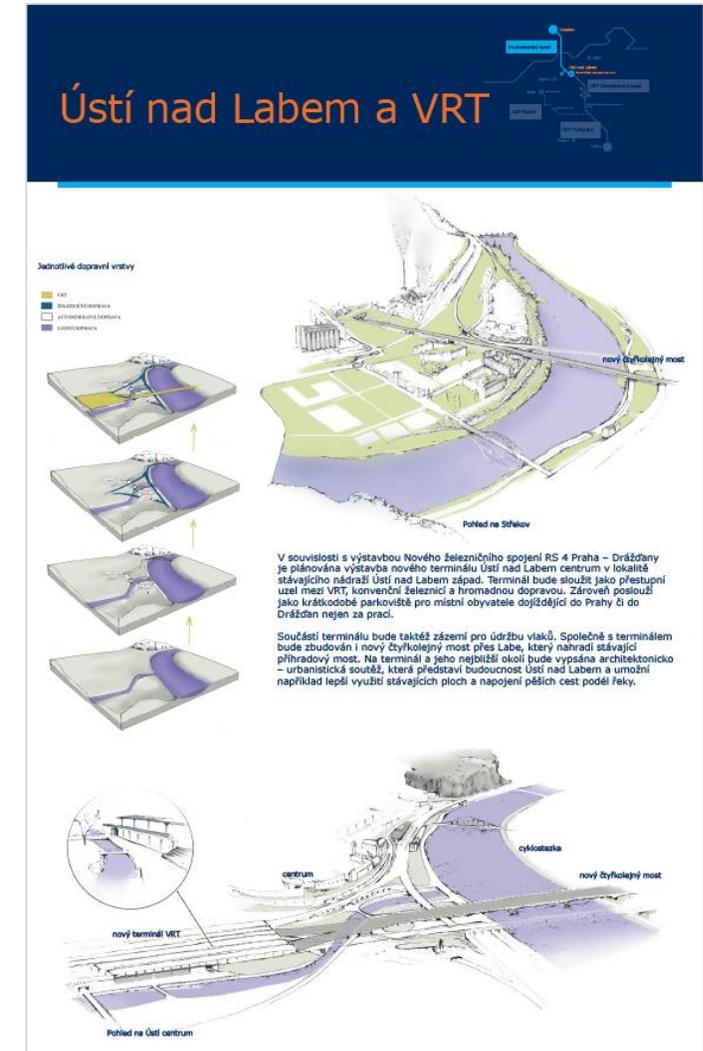
Vaše dotazy rádi zodpovíme na e-mailu vrt@spravazeleznic.cz.

Omlouváme se za případné nepříjemnosti a děkujeme za spolupráci.

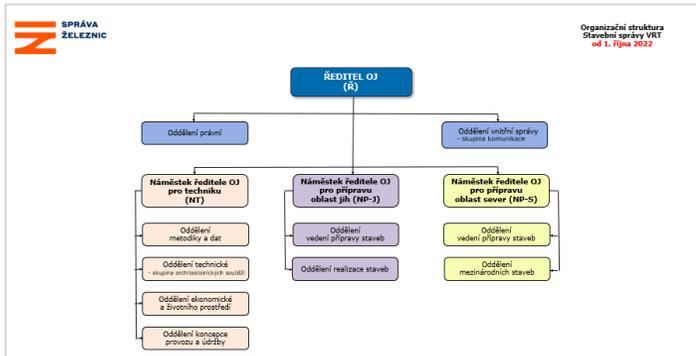
Stand der Vorplanung Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)

PA 3 - Abschnitt Tunnel - Ústí nad Labem

- seit 2. Q/2022 ist ein Interimsplaner für die Koordinierung mit dem PA2 eingebunden (bis zum Vertragsabschluss für das Gebietsverfahren)
 - Gleisplan für den Abschnitt wird erarbeitet
 - Möglichkeiten der Festlegung von Etappen ohne Umbau des Bahnhofs Ústí nad Labem West werden überprüft
- 4. Q/2022 öffentliche Ausschreibung für Planungstätigkeiten (DUR und UVP, einschließlich Einbindung Ústí n. L.)
- Endzustand des Bahnhofs Ústí nad Labem West ist abhängig von der Auswahl der Trasse ab Ústí nad Labem – Verhandlungen und Bewertung dauern an
- Umbau des Bahnhofs Ústí nad Labem West wird weiter in Koordination konsultiert, aber eigenständig

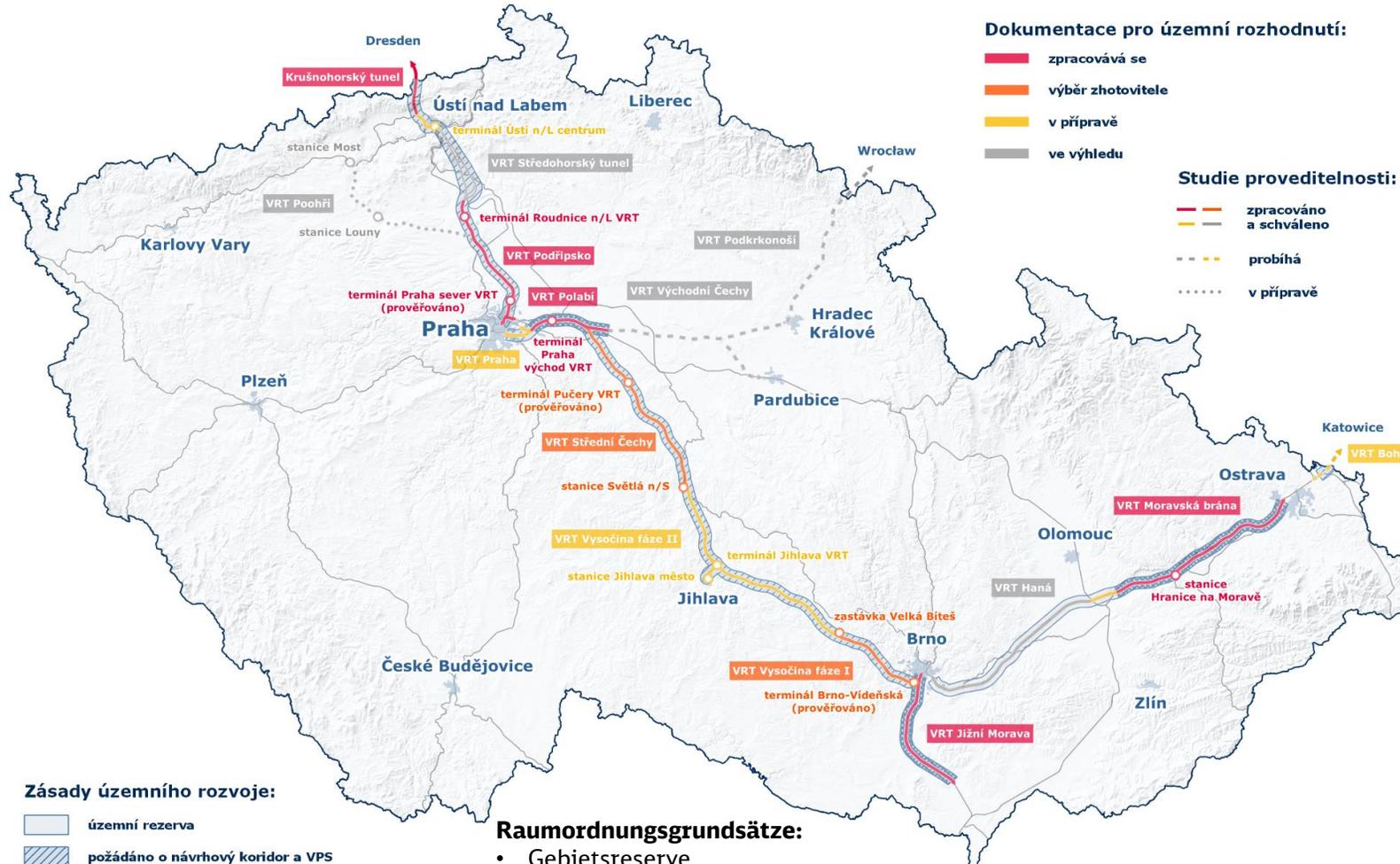


Stand der Vorplanung Ústí nad Labem – Heidenau (Dresden)



- Erfolgreicher Finanzierungsantrag im Programm CEF II – Fördervertrag im vollen Umfang des Antrages geschlossen – Förderung in Höhe von 19.108.270,00 € für den Teil der Správa železnic (2022-2024)
- Ab 1.10.2022 Änderung der Organisationsstruktur der Správa železnic für die Planung des Hochgeschwindigkeitsnetzes
 - Eigene Organisationseinheit „Bauliche Verwaltung der Hochgeschwindigkeitsstrecke“ (SSVRT)
 - Stärkung der internen Kapazitäten für die Vorplanung
 - Ohne Änderung der Beziehungen zu externen Subjekten

Aktueller Planungsstand des Hochgeschwindigkeitsnetzes in CZ



Dokumentation für Gebietsentscheidung (DUR):

In Bearbeitung
 Auswahl des Bearbeiters
 In Vorbereitung
 In Aussicht gestellt

Machbarkeitsstudie:

Bearbeitet
 und genehmigt
 läuft
 In Vorbereitung

Raumordnungsgrundsätze:

- Gebietsreserve
- Entwurfskorridor und Allgemeinnützlichkeitsbescheinigung des Baus beantragt
- Entwurfskorridor und Allgemeinnützlichkeitsbescheinigung

Aktueller Stand der Vorplanung PA 5 Prag – Abzweig Lovosice/Abzweig Litoměřice



- Erarbeitung der Dokumentation für das Gebietsverfahren läuft (DUR + UVP; Eröffnung der UVP 2. Q/2023)
- Übergabe der Dokumentation zum Gebietsverfahren im Jahr 2024 (unter der Voraussetzung, dass die Grundsätze der Raumplanung aktualisiert werden)
- Bearbeitung des architektonischen Entwurfs des Hochgeschwindigkeits-Bahnhofs Roudnice n. L. für die DUR
- Begutachtung des neuen Hochgeschwindigkeits-Bahnhofs Prag Nord (Letňany / Líbeznice)
- Informationsveranstaltungen mit den Gemeinden werden fortgesetzt
- Abschluss der Fachgutachten

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls
3. Information der Správa železnic
- 4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog**
5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
6. Nächste Schritte im Projekt

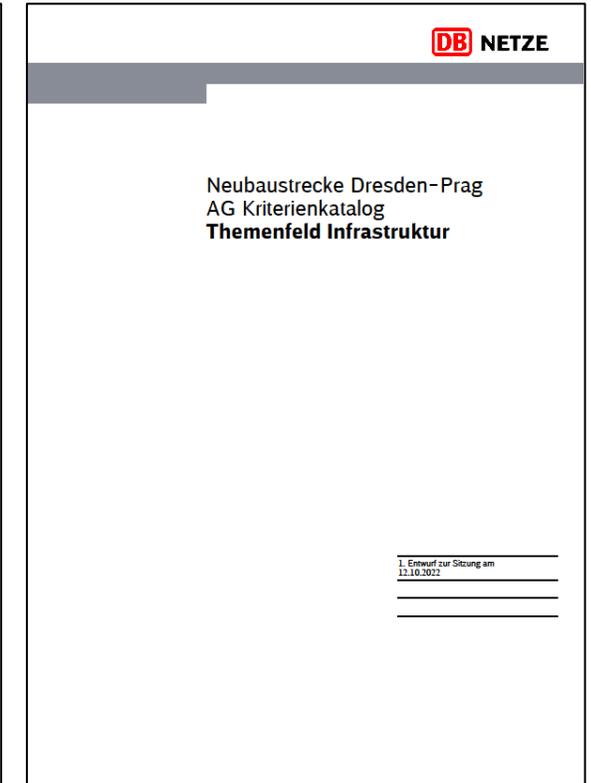
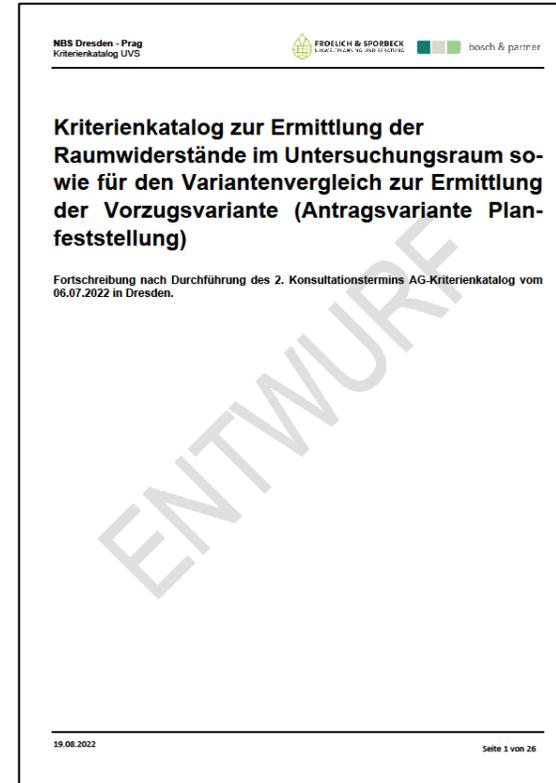
4. Berichte aus den AGs

Die AG Kriterienkatalog

- Die Entwicklung des Kriterienkatalogs inkl. der Kriterien wird in der AG Kriterienkatalog behandelt
- Bisher 4 Sitzungen im Jahr 2022 (Februar, Juli, September, Oktober): eine konstituierende Sitzung, zwei Sitzungen zum Thema Umwelt, eine Sitzung zum Thema Infrastruktur
- Kriterienkatalog Umwelt wurde verabschiedet
- Teilnehmende: DB, Umweltpaner, Interessierte aus dem Dialogforum
- Thema Infrastruktur und Gewichtung wird im nächsten Jahr abgeschlossen

Zur Erinnerung:

- Ein Kriterienkatalog enthält Kriterien aus den Bereichen Umwelt und Infrastruktur, welche für den Trassenverlauf relevant sind
- Anhand dieser Kriterien werden die Trassenvarianten später bewertet, durch diese Bewertung wird letztlich eine Vorzugstrasse ausgewählt



4. Berichte aus den AGs

Die AG Kriterienkatalog

Themenfeld Umwelt
Adobe Acrobat Document

- UVPG-Schutzgüter
- Umweltfachliche Belange der Raumordnung
- Spezielle Kriterien für Variantenvergleich

Themenfeld Infrastruktur
Adobe Acrobat Document

Technik und Verkehr

- Infrastruktur
- Leistungsfähigkeit
- Bauausführung
- Planrechtliche Aspekte

Wirtschaftlichkeit

- Investitionskosten

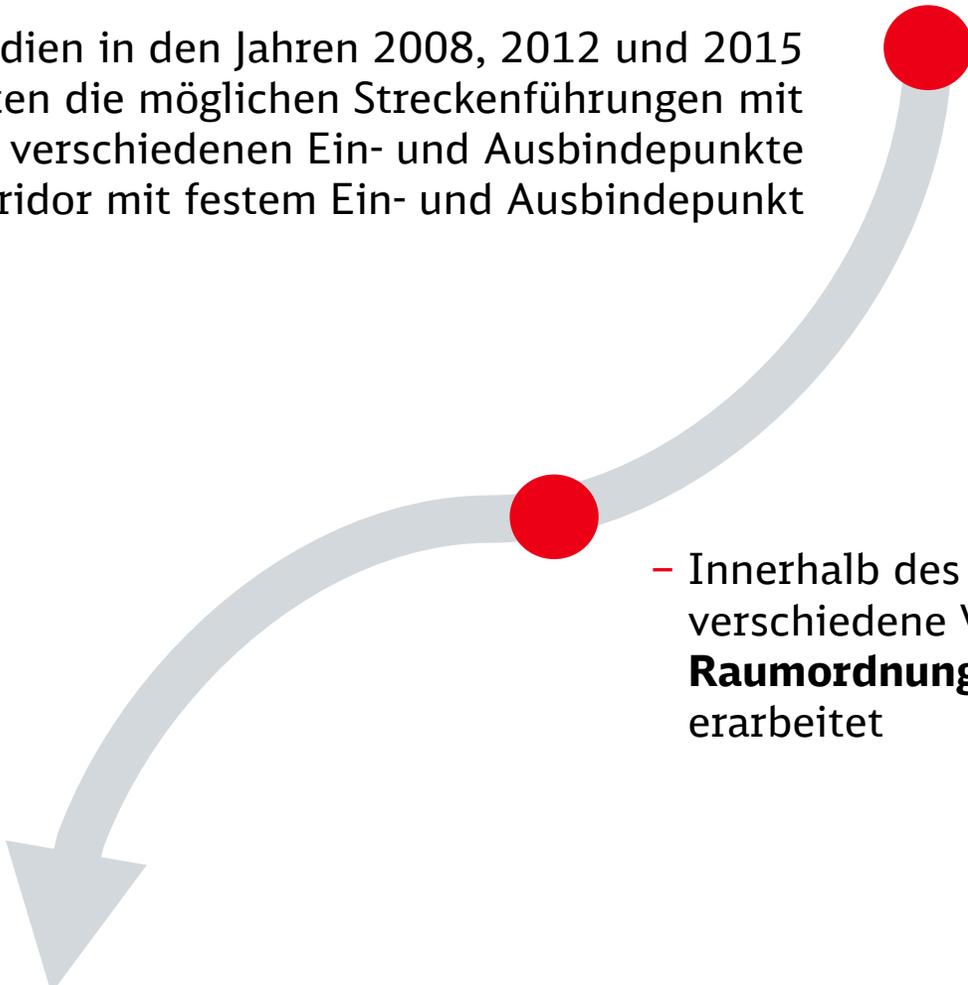
1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls
3. Information der Správa železnic
4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog
- 5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite**
 - 5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten
 - 5.2 Der konkrete Streckenverlauf
6. Nächste Schritte im Projekt

1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls
3. Information der Správa železnic
4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog
5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
 - 5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten**
 - 5.2 Der konkrete Streckenverlauf
6. Nächste Schritte im Projekt

5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Erste Studien zum Streckenverlauf

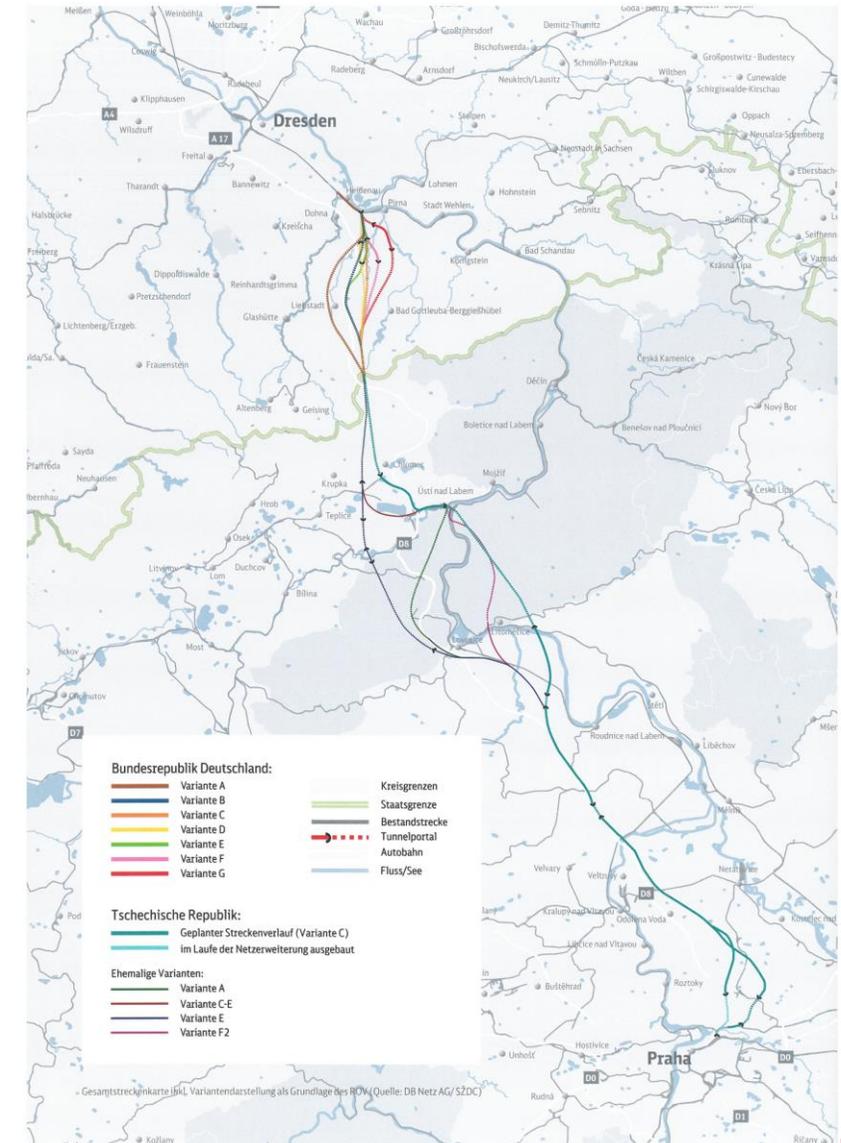
- Verschiedene Studien in den Jahren 2008, 2012 und 2015 untersuchten die möglichen Streckenführungen mit Tunnelabschnitten und verschiedenen Ein- und Ausbindepunkte
 - Ergebnis: Korridor mit festem Ein- und Ausbindepunkt

- 
- Innerhalb des Tunnelkorridors wurden verschiedene Varianten als **Grundlage für** das **Raumordnungsverfahren** (2018 bis 2020) erarbeitet

5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Varianten im Raumordnungsverfahren

- **Variante A und B:** Die Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ (BI) entwickelte eine Volltunnelvariante, welche als Variante A in das Raumordnungsverfahren aufgenommen wurde. Die Variante B der BI stellt eine alternative Streckenführung dar.
- **Variante C:** 2019 kam eine zusätzliche, optimierte Volltunnelvariante eines tiefliegenden Tunnels mit verkürztem Trassenverlauf hinzu, mit direktem Streckenverlauf von Heidenau bis zur tschechischen Grenze
- **Variante D bis G:** Die DB entwickelte verschiedene Varianten mit teilweise oberirdischer Streckenführungen



5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens

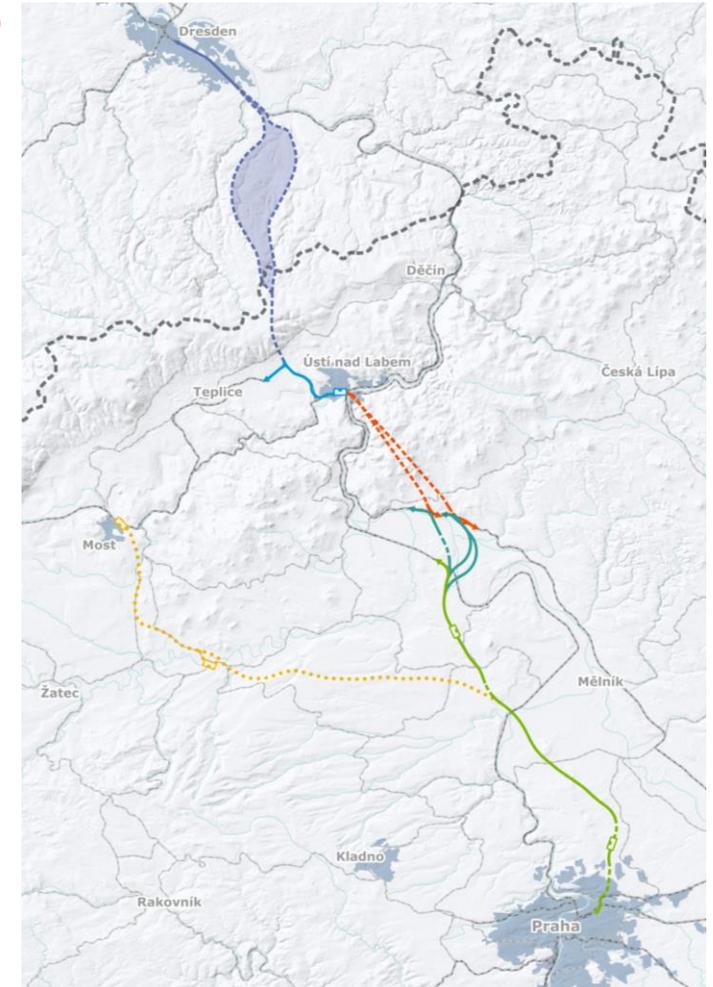
- Für die **Korridor-Varianten D, E und F** konnte die **Raumverträglichkeit nicht bestätigt** werden
 - Die Landesdirektion Sachsen bestätigt mit Übergabe der raumordnerischen Beurteilung die Raumverträglichkeit für einen **Volltunnel-Korridor (Varianten A, B, C)** und den **Korridor der Variante G** mit Maßgaben

- 
- Als Resümee untersucht die DB Netz AG im Rahmen der Vorplanung zwei Varianten (Voll- und Teiltunnel) mit verschiedenen Untervarianten

5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

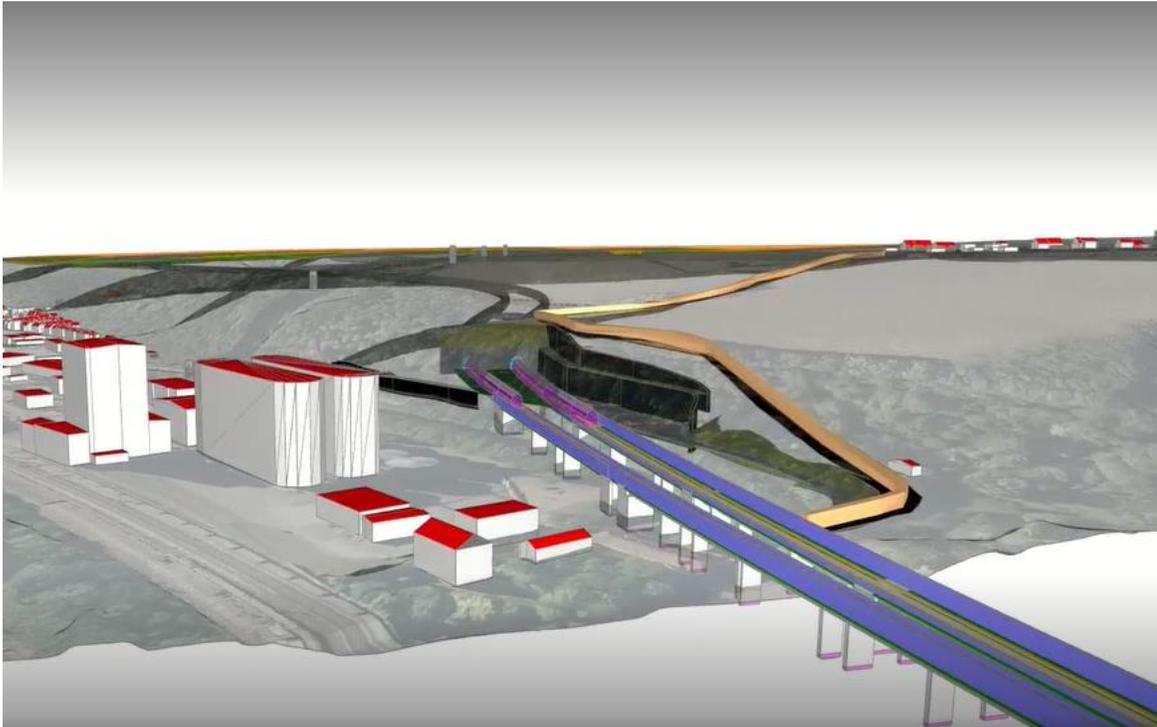
Welche Varianten werden in der Vorplanung untersucht?

- Innerhalb der Korridore wurde intensiv geprüft, welche Streckenführung für die Volltunnelvariante und die Teiltunnelvariante im Hinblick auf Mensch und Umwelt, die technische Machbarkeit und die verkehrlichen Ziele am besten geeignet ist
- Die konkrete Streckenführung der möglichen Varianten ergibt sich aus den planerischen Berechnungen, den geologischen Prüfungen sowie den umwelttechnischen Zwängen und Studien
- Durch die Erkenntnisse dieser Untersuchungen wurde unter Berücksichtigung der Trassierungsparameter ein optimaler Streckenverlauf für Voll- und Teiltunnelstrecke errechnet



5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

Der Gelenkpunkt in Heidenau

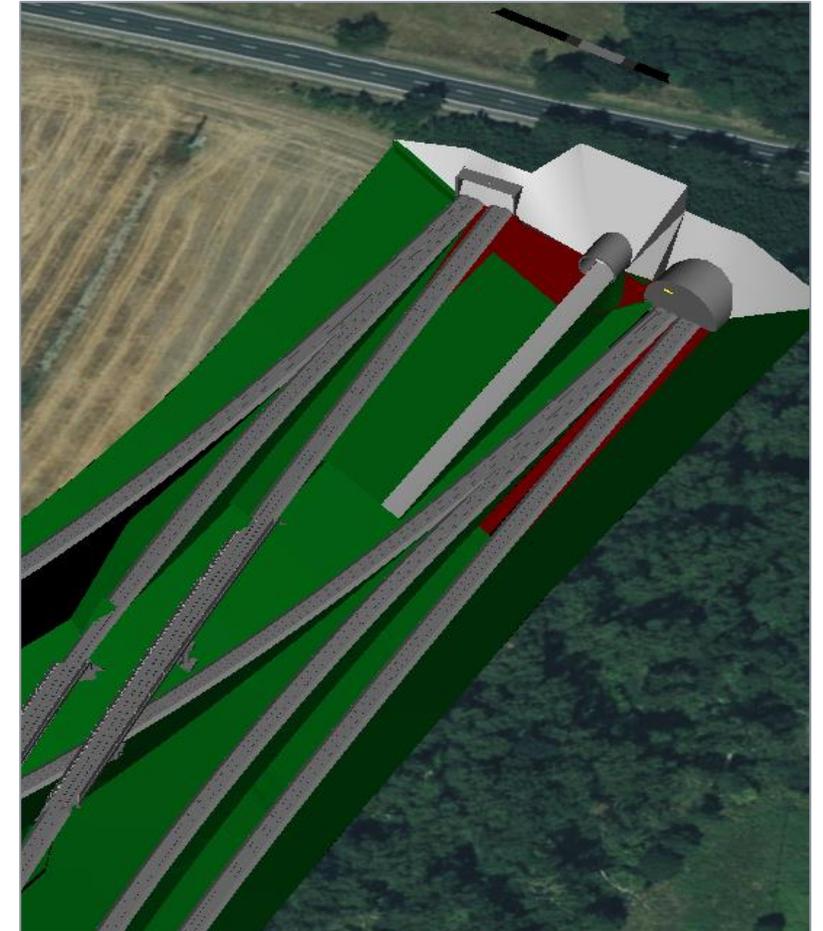
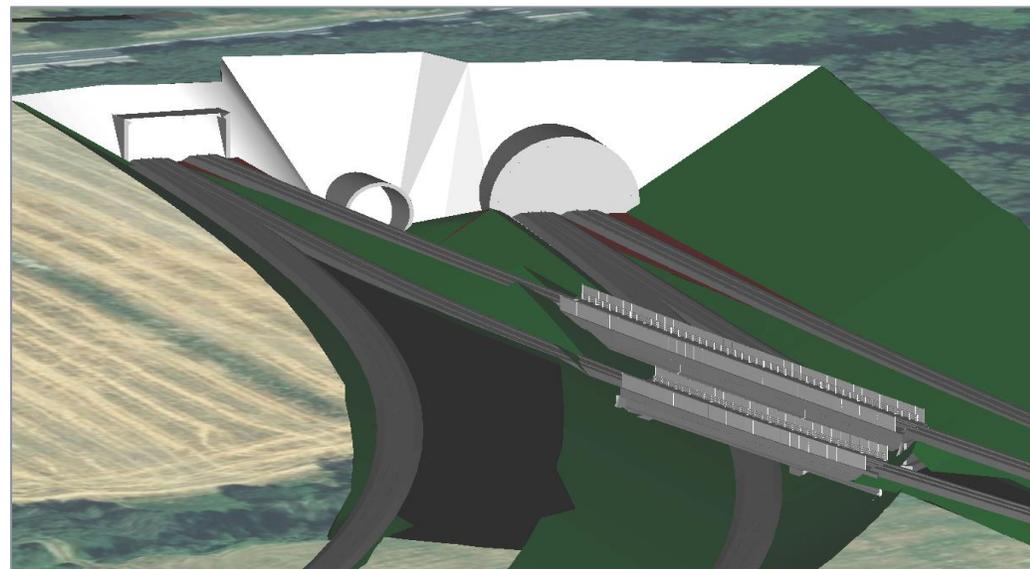
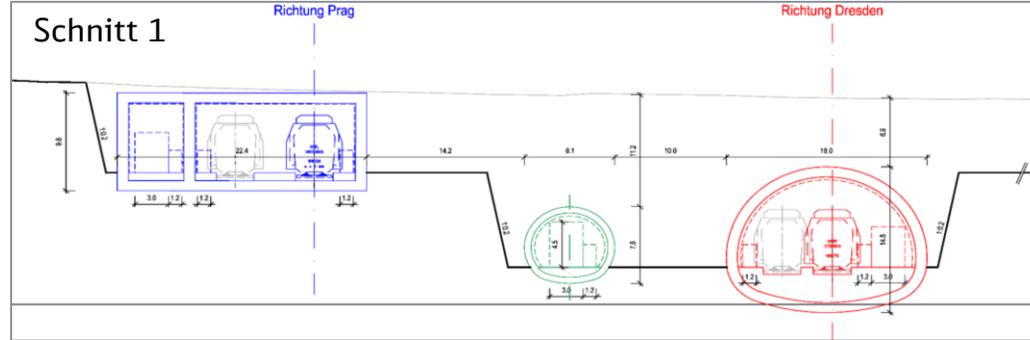
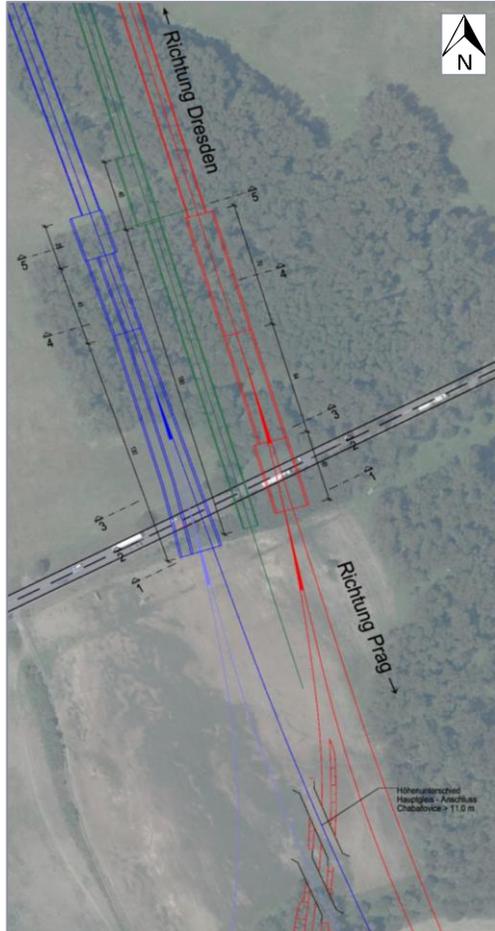


Die Einbindung in den Tunnel in Heidenau (aktuelle Planungen zur zweigleisigen Volltunnelvariante)

- Gelenkpunkte: Tunnelportale in Lage und Höhe wurden fixiert
- Untersucht: Hoch- und Tiefausbindung
- Tiefausbindung: Bestandsstrecke läuft über NBS, S172 würde ebenfalls über NBS geleitet werden → viele Anpassungen im Straßenbestand
- Deshalb Hochausbindung

5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

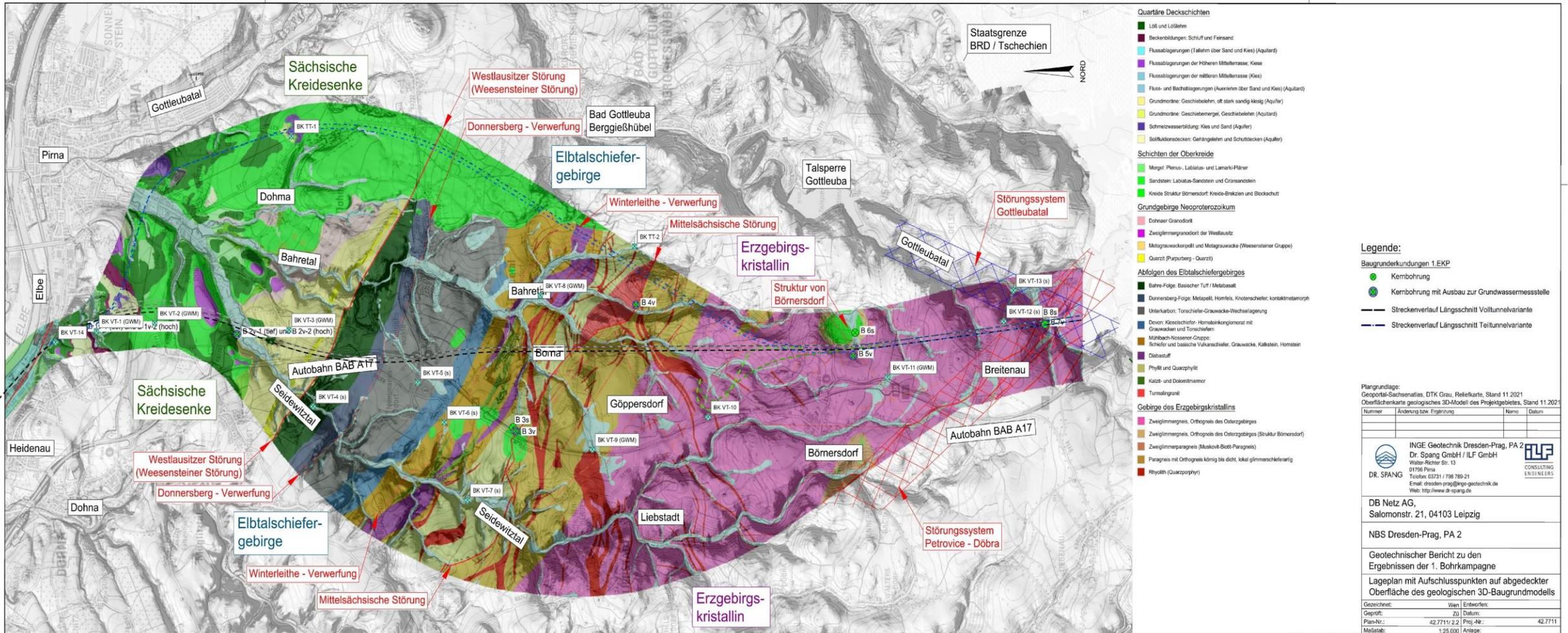
Der Gelenkpunkt in Chlumec



- Tunnelportal in Chlumec: hohe Komplexität, da viele Strecken übereinander laufen
- Portal Richtung Prag liegt 10 Meter höher als Portal Richtung Dresden

5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten

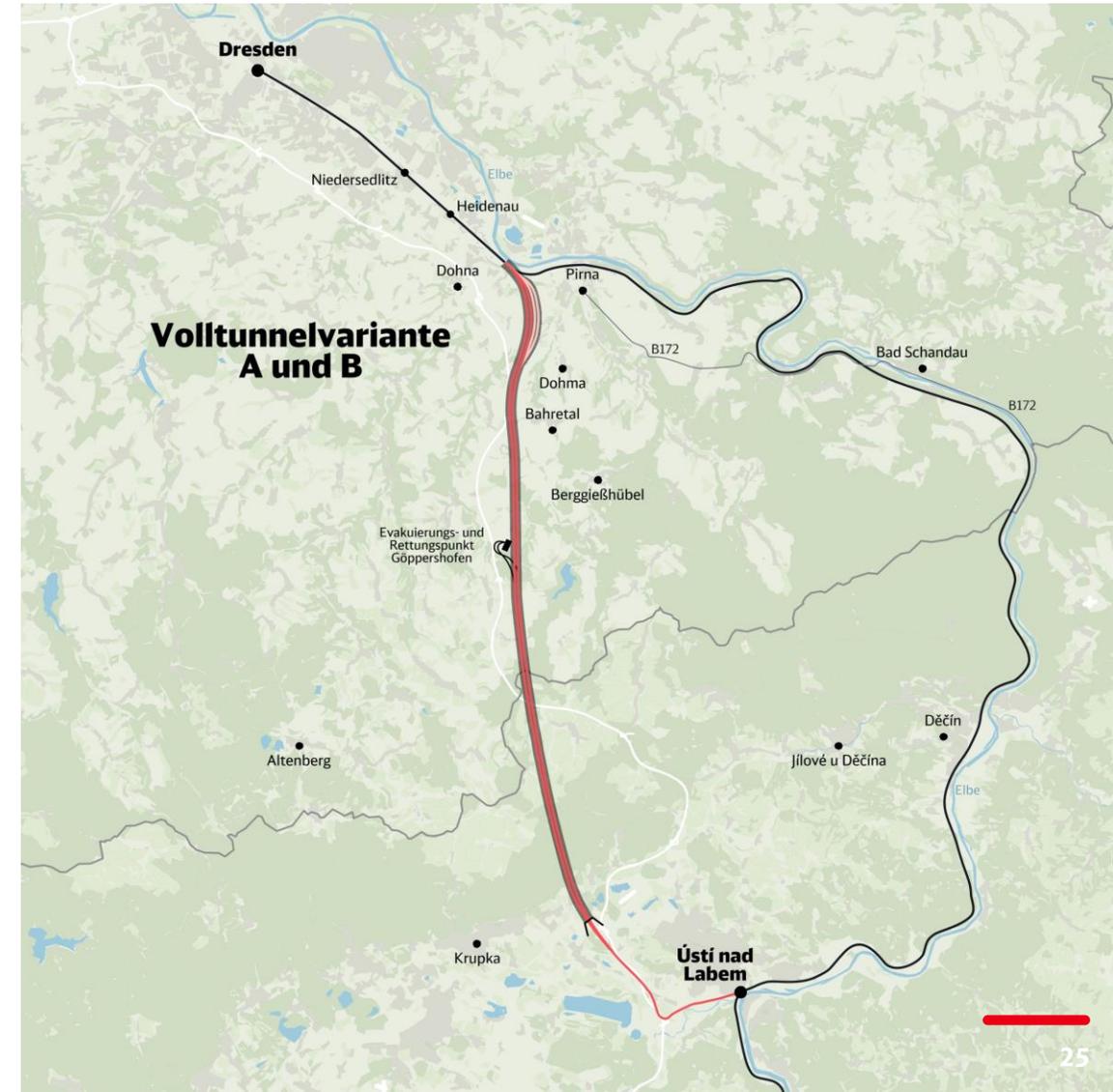
Die Komplexität des Raums: die geologischen Störzonen



1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls
3. Information der Správa železnic
4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog
5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
 - 5.1 Der Weg zu den Trassenvarianten
 - 5.2 Der konkrete Streckenverlauf**
6. Nächste Schritte im Projekt

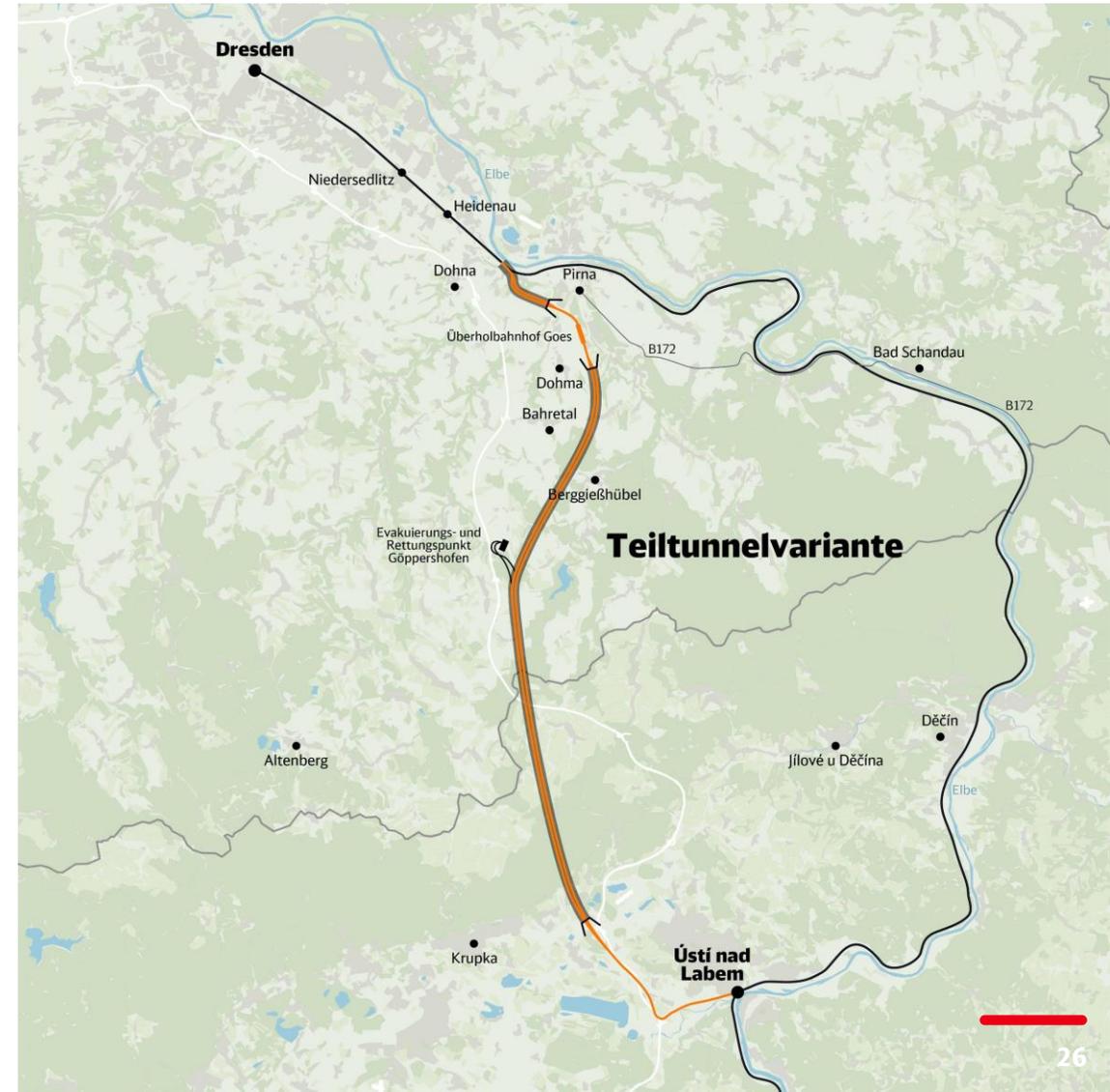
5.2 Der konkrete Streckenverlauf Die Volltunnelvariante

- Erzgebirgstunnel: 30,4 km
- Überholbahnhof in Heidenau
- Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h
- Ausrüstung: ETCS (Level 2)
- 2 Volltunnelvarianten: zweigleisige und viergleisige Einbindung vor dem Erzgebirgstunnel
- Warum zwei- und viergleisige Einbindung?
Die viergleisige Einbindung ermöglicht, dass schnelle Personenzüge langsame Güterzüge vor dem Tunnel überholen können. Dadurch könnte der Zugbetrieb optimaler ablaufen. Jedoch hat die zweigleisige Einbindung einen weniger starken Umgriff in Heidenau, was ebenso positiv ist. Es wird geprüft, welche Volltunnelvariante insgesamt vorteilhafter ist.
- Betriebsprogramm für Volltunnelvariante wird geprüft



5.2 Der konkrete Streckenverlauf Die Teiltunnelvariante

- 2 Tunnel: Tunnel Heidenau ca. 2,5 km, Erzgebirgstunnel: ca. 27 km,
- Talbrücke Seidewitztal: ca. 490 Meter lang, ca. 22 Meter hoch
- Überholbahnhof in Goes erforderlich
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160/200 km/h
- Ausrüstung: ETCS (Level 2)
- Variante erfüllt das im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Betriebsprogramm



5.2 Der konkrete Streckenverlauf

Abschnitt zwischen Dresden und Heidenau



- kein Unterschied zwischen Voll- und Teiltunnelvariante nach aktuellen Erkenntnissen

Geplante Maßnahmen:

- Geschwindigkeitserhöhung für Güterzüge von und nach Heidenau von 60 auf 80 km/h, dafür Umtrassierung der Gleise, um Radien zu erhöhen (Kurven)
- Zusätzliches Überholgleis in Dresden-Reick
- Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausstattung mit ETCS, Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Blockverdichtung, so dass Züge in engerem Abstand fahren können)

5.2 Der konkrete Streckenverlauf

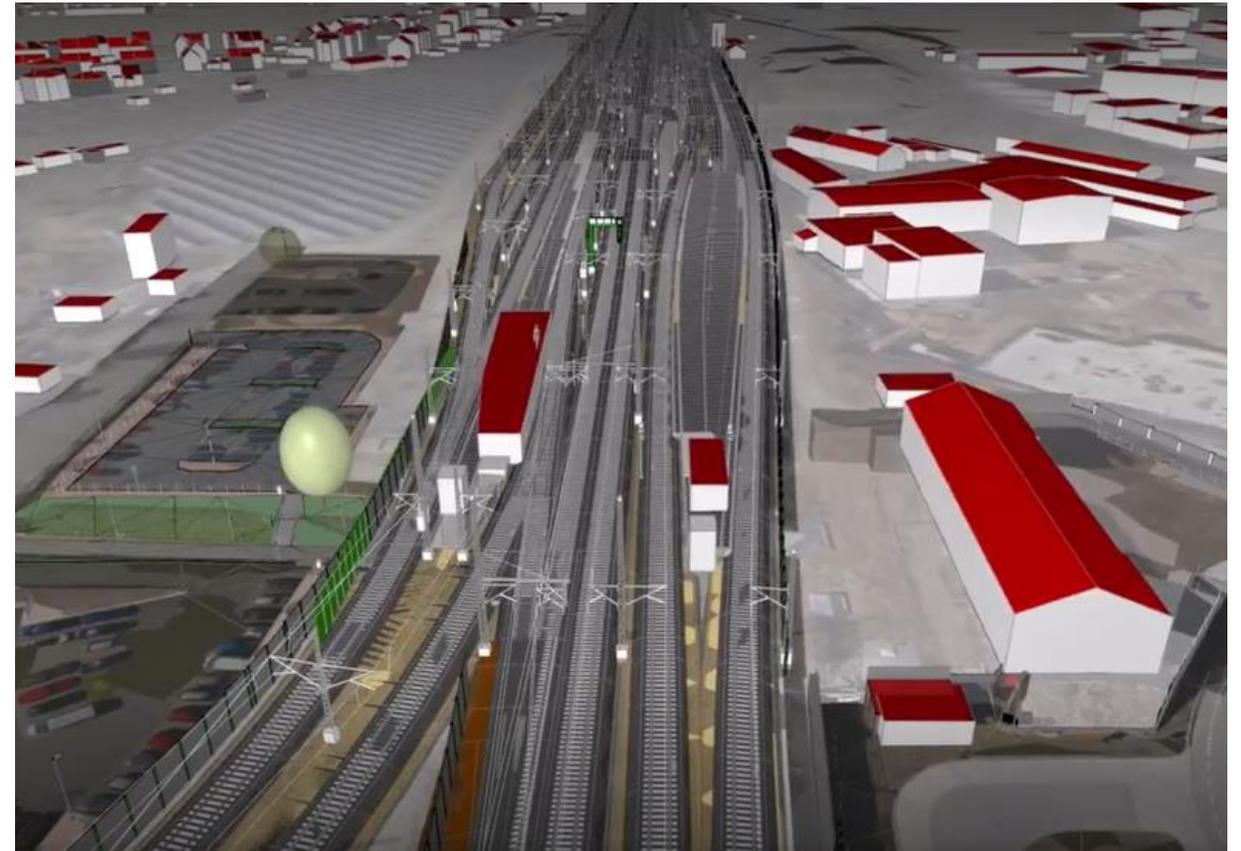
Bahnhof Heidenau

Alle Varianten:

- 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

Unterschiede in Teil- und Volltunnelvariante:

- Anzahl der Gleise: vsl. ein Gleis weniger im Bereich des Bahnhofs Heidenau bei der Teiltunnelvariante
- Bei der Volltunnelvariante werden Überholgleise mit Gleisverbindungen im Bahnhof Heidenau angesiedelt
- Bahnhof Heidenau ist bei der Volltunnelvariante breiter



Bahnhof Heidenau, aktueller Planungsstand

5.2 Der konkrete Streckenverlauf

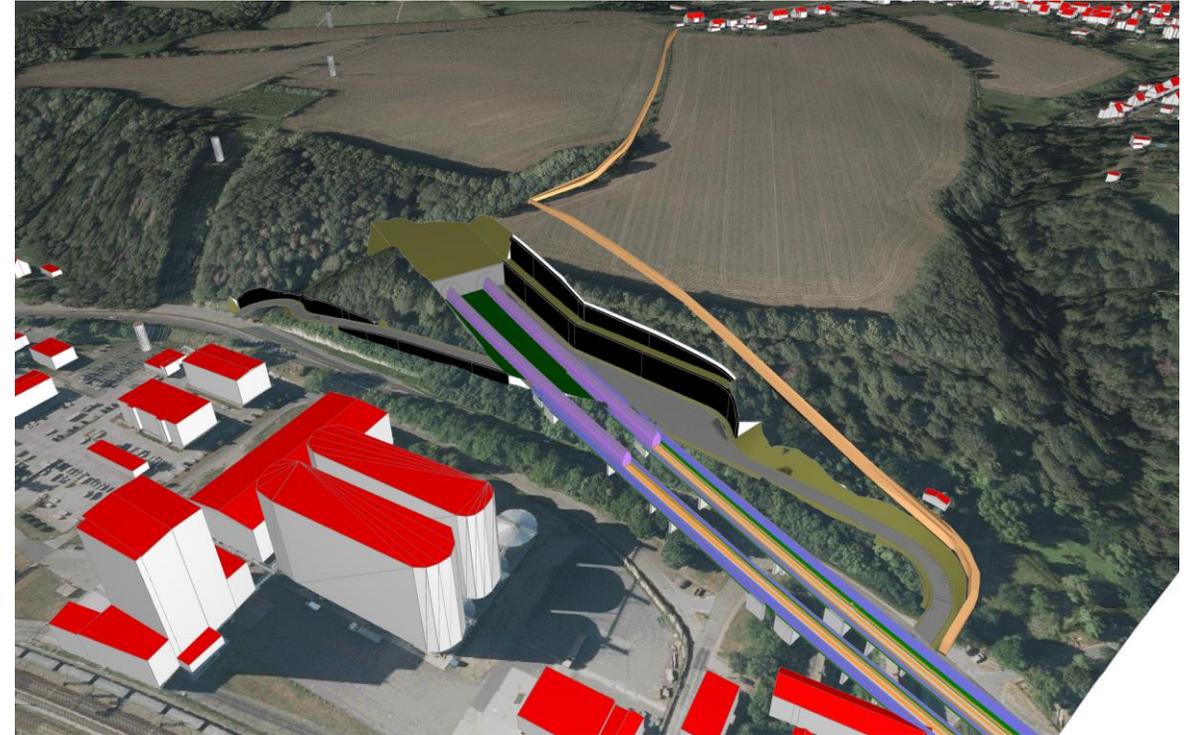
Einbindung Heidenau (zwischen Bahnhof und Tunnelportal)

Alle Varianten:

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

Besonderheit 4-gleisige Volltunnelvariante:

- zwei zusätzliche, bis in den Bahnhof Heidenau durchgehende, Streckengleise
- bei Umsetzung der viergleisigen Volltunnelvariante werden alle bestehenden Brücken zwischen Heidenau und Tunnelportal neu gebaut



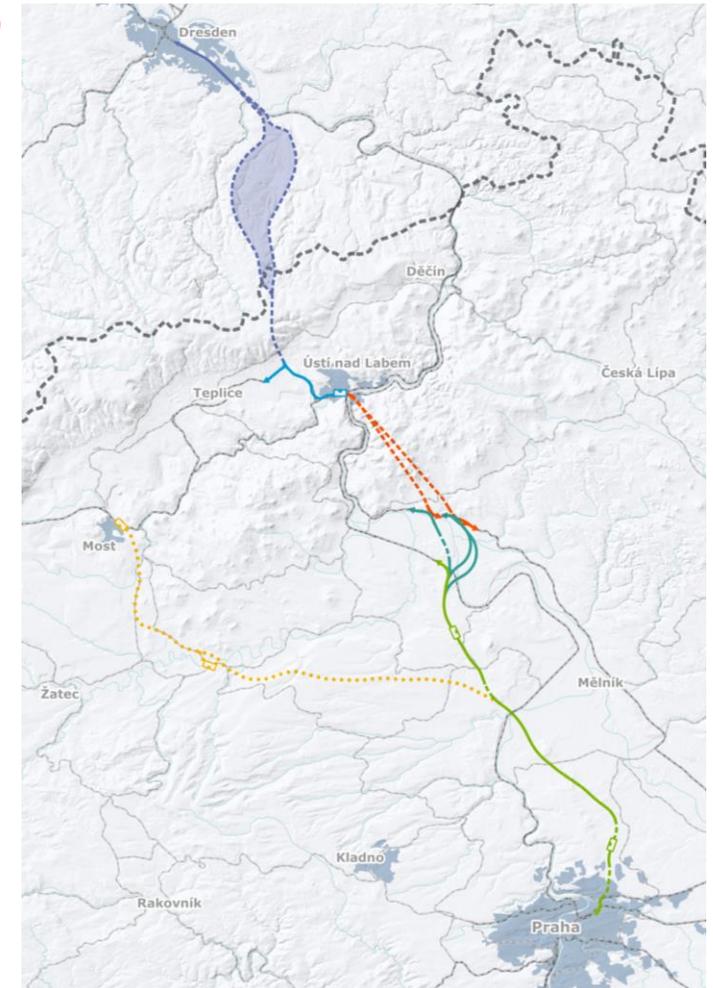
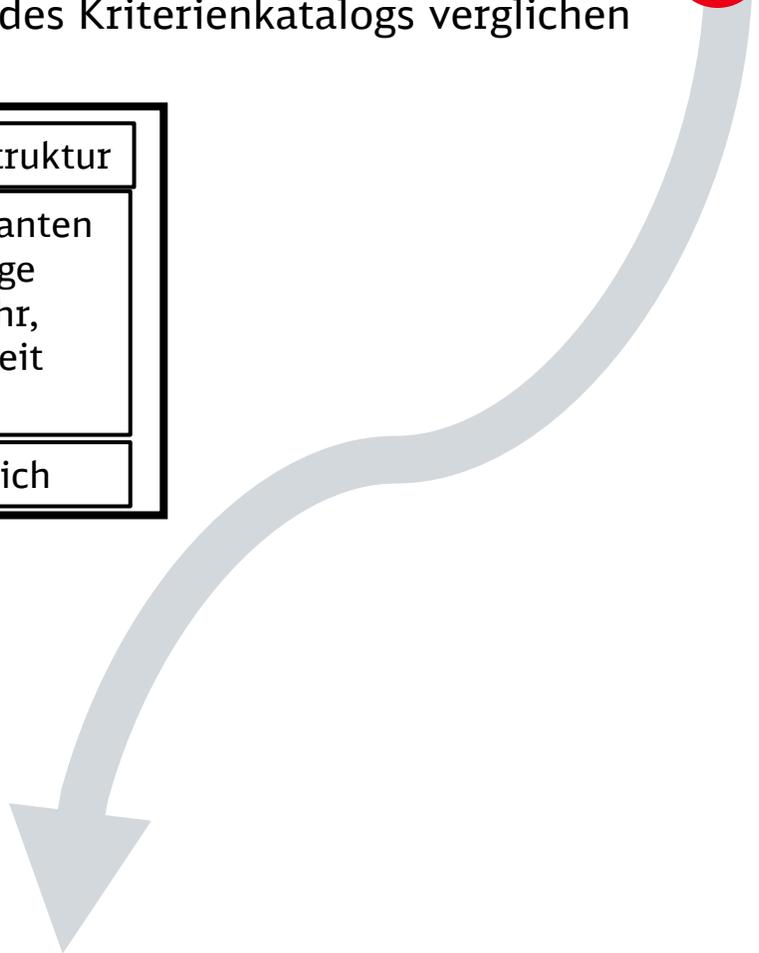
Einbindungsbereich zwischen Bahnhof Heidenau und Tunnel, aktueller Planungsstand

5.2 Der konkrete Streckenverlauf

Der Kriterienkatalog

- Die Voll- und Teiltunnelvariante werden mit Hilfe des Kriterienkatalogs verglichen

Themenfeld Umwelt	Themenfeld Infrastruktur
Vergleich der Varianten über die Umweltschutzgüter nach UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeit)	Vergleich der Varianten über die Belange Technik, Verkehr, Wirtschaftlichkeit
Variantenvergleich	Variantenvergleich



5.2 Der konkrete Streckenverlauf

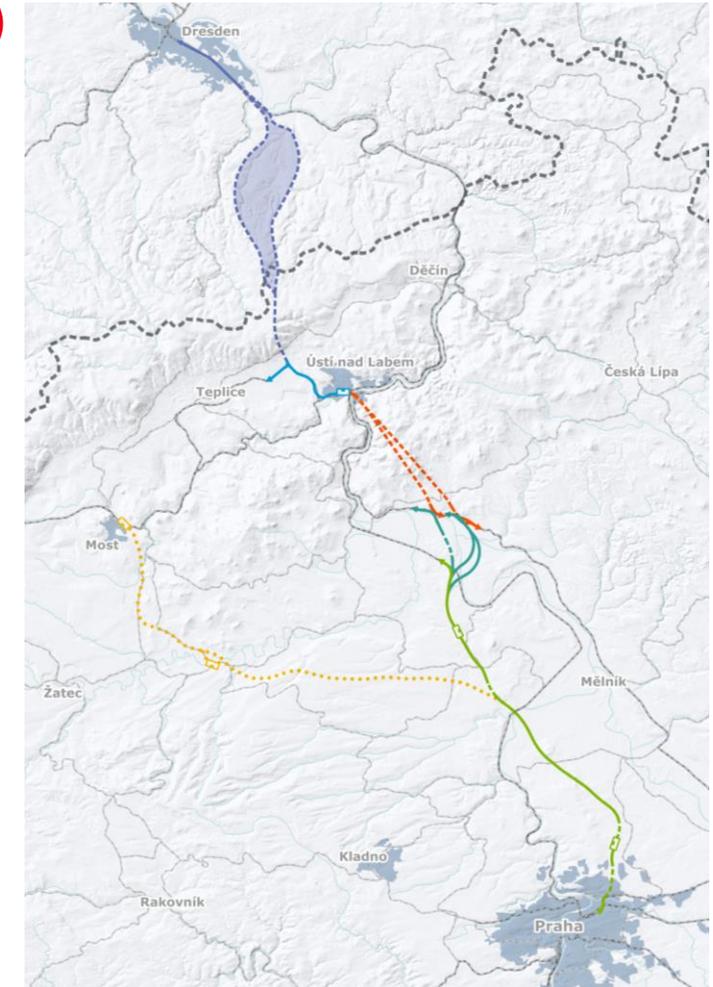
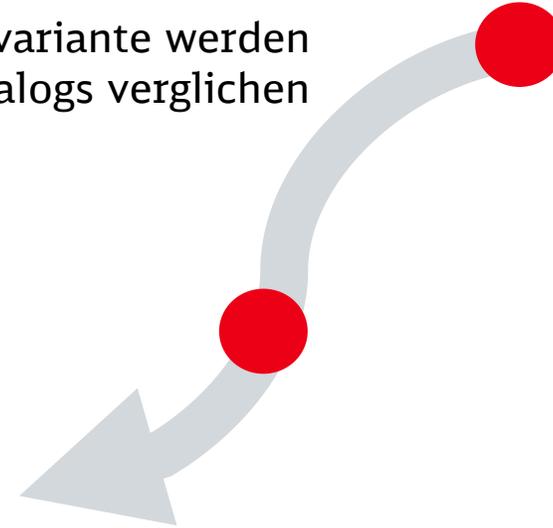
Der Variantenvergleich

- Die Voll- und Teiltunnelvariante werden mit Hilfe des Kriterienkatalogs verglichen



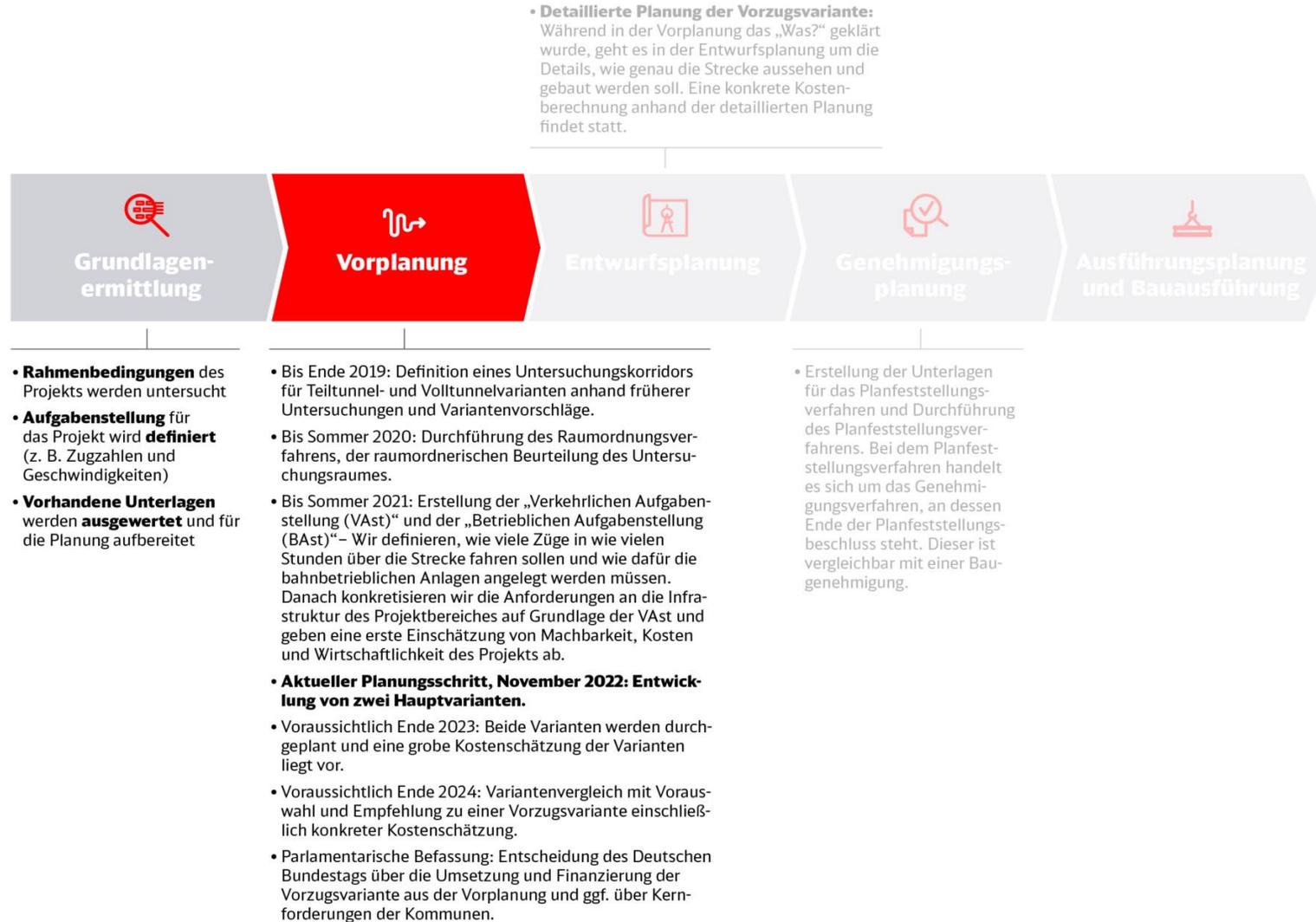
Ziel Vorplanungsphase

- Voraussichtlich Ende 2024: Variantenvergleich mit Vorauswahl und Empfehlung zu einer Vorzugsvariante einschließlich konkreter Kostenschätzung
- Parlamentarische Befassung: Entscheidung des Deutschen Bundestags über die Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante aus der Vorplanung und ggf. über Kernforderungen der Kommunen



1. Begrüßung
2. Verabschiedung des Protokolls
3. Information der Správa železnic
4. Bericht aus der AG Kriterienkatalog
5. Der Weg zur Vorzugsvariante auf deutscher Seite
- 6. Nächste Schritte im Projekt**

6. Nächste Schritte im Projekt



6. Nächste Schritte im Projekt

• **Detaillierte Planung der Vorzugsvariante:**
Während in der Vorplanung das „Was?“ geklärt wurde, geht es in der Entwurfsplanung um die Details, wie genau die Strecke aussehen und gebaut werden soll. Eine konkrete Kostenberechnung anhand der detaillierten Planung findet statt.



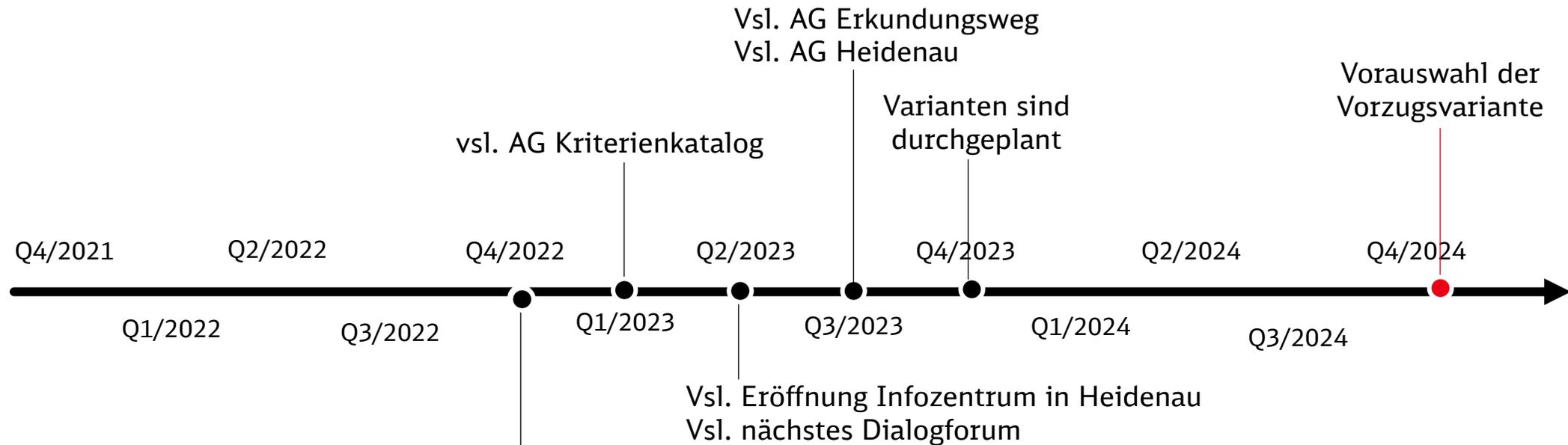
- **Rahmenbedingungen** des Projekts werden untersucht
- **Aufgabenstellung** für das Projekt wird **definiert** (z. B. Zugzahlen und Geschwindigkeiten)
- **Vorhandene Unterlagen** werden **ausgewertet** und für die Planung aufbereitet

- Bis Ende 2019: Definition eines Untersuchungskorridors für Teiltunnel- und Volltunnelvarianten anhand früherer Untersuchungen und Variantenvorschläge.
- Bis Sommer 2020: Durchführung des Raumordnungsverfahrens, der raumordnerischen Beurteilung des Untersuchungsraumes.
- Bis Sommer 2021: Erstellung der „Verkehrlichen Aufgabenstellung (VAst)“ und der „Betrieblichen Aufgabenstellung (BAst)“ – Wir definieren, wie viele Züge in wie vielen Stunden über die Strecke fahren sollen und wie dafür die bahnbetrieblichen Anlagen angelegt werden müssen. Danach konkretisieren wir die Anforderungen an die Infrastruktur des Projektbereiches auf Grundlage der VAst und geben eine erste Einschätzung von Machbarkeit, Kosten und Wirtschaftlichkeit des Projekts ab.
- **Aktueller Planungsschritt, November 2022: Entwicklung von zwei Hauptvarianten**
- Voraussichtlich Ende 2023: Beide Varianten werden durchgeplant und eine grobe Kostenschätzung der Varianten liegt vor.
- Voraussichtlich Ende 2024: Variantenvergleich mit Voraussicht und Empfehlung zu einer Vorzugsvariante einschließlich konkreter Kostenschätzung.
- Parlamentarische Befassung: Entscheidung des Deutschen Bundestags über die Umsetzung und Finanzierung der Vorzugsvariante aus der Vorplanung und ggf. über Kernforderungen der Kommunen.

- **Erstellung der Unterlagen** für das Planfeststellungsverfahren und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Bei dem Planfeststellungsverfahren handelt es sich um das Genehmigungsverfahren, an dessen Ende der Planfeststellungsbeschluss steht. Dieser ist vergleichbar mit einer Baugenehmigung.

6. Nächste Schritte im Projekt

Geplante Termine



- **digitaler Infomarkt, online ab 24. November**
www.neubaustrecke-dresden-prag.de/infomarkt
- **digitaler Bürgerdialog am 30. November**
www.db-buergerdialog.de/dresden-prag

6. Nächste Schritte im Projekt

Abstimmung gemeinsamer Botschaften (1/2)

- Im Mittelpunkt des achten Dialogforums zum Projekt Neubaustrecke Dresden–Prag stand der Austausch zu den zwei von der DB Netz AG vorgestellten möglichen Varianten für den deutschen und gemeinsamen Planungsraum. Es wurde eine Voll- und eine Teiltunnelvariante vorgestellt.
- Die konkrete Streckenführung der Varianten ergibt sich aus den planerischen Berechnungen, den geologischen Prüfungen sowie den umwelttechnischen Zwängen und Studien. Durch die Erkenntnisse dieser Untersuchungen wurde unter Berücksichtigung der Trassierungsparameter ein optimaler Streckenverlauf für Voll- und Teiltunnelstrecke entwickelt.
- Die Teiltunnelvariante sieht einen 2,5 Kilometer langen Tunnel ab Heidenau und einen etwa 27 Kilometer langen grenzüberschreitenden Tunnel durch das Erzgebirge vor. Eine Brücke über das Seidewitztal sowie ein Überholbahnhof in Goes verbindet die beiden Bauwerke miteinander. Die Gesamtstreckenlänge der Teiltunnelvariante beträgt ca. 32,8 Kilometer. Die Volltunnelvariante startet ebenfalls in Heidenau, wo der Überholbahnhof vorgesehen wird, und verläuft über eine Länge von etwa 30,4 Kilometern nach Tschechien. Die Gesamtstreckenlänge der Volltunnelvariante beträgt ca. 30,6km.
- 2023 werden die nun präsentierten Varianten weiter geprüft und detailliert ausgeplant. Anschließend werden die Varianten anhand eines Kriterienkatalogs verglichen, den die DB gemeinsam mit Umweltplaner:innen und Teilnehmer:innen des Dialogforums in der AG Kriterienkatalog erarbeitet. Die Vorzugsvariante, also die Empfehlung der DB für den finalen Streckenverlauf, soll Ende 2024 feststehen.

6. Nächste Schritte im Projekt

Abstimmung gemeinsamer Botschaften (2/2)

- Die Themen der AG Kriterienkatalog wurden an das Dialogforum berichtet. Es gab im Jahr 2022 vier Sitzungen der Mitglieder: eine konstituierende Sitzung, zwei Sitzungen zum Themenfeld Umwelt, eine Sitzung zum Themenfeld Infrastruktur. Das Themenfeld Umwelt wurde mit unterschiedlichen Standpunkten abgeschlossen.
- Vom Projektfortschritt auf tschechischer Seite berichtete die tschechische Eisenbahnverwaltung Správa železnic. Im Projektabschnitt zwischen der Staatsgrenze und Ústí nad Labem steht die Trasse fest. Für den gemeinsamen Planungsraum werden gerade die geologischen Erkundungen vorbereitet, die 2023 erfolgen sollen.
- Ab 24.11.2022 wird unter www.neubaustrecke-dresden-prag.de/infomarkt ein digitaler Infomarkt sowie am 30.11.22 ein digitaler Bürgerdialog zu den im Dialogforum präsentierten Varianten stattfinden. Fragen können auf dem digitalen Infomarkt eingereicht werden sowie beim digitalen Bürgerdialog direkt gestellt werden. Das nächste Dialogforum findet voraussichtlich im Q2/2023 statt.



Vielen Dank!

Kontakt: dresden-prag@deutschebahn.com

Website: www.neubaustrecke-dresden-prag.de

DB Netz AG | 8. Dialogforum NBS Dresden–Prag | 23.11.2022



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**