

## Das Raumordnungsverfahren

Bei Infrastrukturprojekten mit raumbedeutsamer, überörtlicher Bedeutung wird vor der eigentlichen Planfeststellung ein sogenanntes Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt.

In diesem Rahmen wird untersucht, ob das Projekt mit anderen geplanten oder bereits vorhandenen Nutzungen vereinbar ist und welche Auswirkungen das Bauvorhaben auf die Umwelt haben kann.

Die Unterlagen liegen in den betroffenen Gemeinden aus, so dass die Möglichkeit besteht Einwendungen an die Raumordnungsbehörde zu übergeben.

Für den deutschen Teil der Strecke sind zwei Zwangspunkte festgelegt, erstens die Ausfädelung von der Strecke Dresden – Bad Schandau bei Heidenau und zweitens der mit der tschechischen Bahn abgestimmte Verlauf im Bereich der Staatsgrenze D/ČR.

Bei der Trassierung sind die Aspekte Siedlungsgebiete, Raumentwicklungsplanung, Planungsvorhaben Dritter, Natur und Umwelt (Schutzgüter), Geophysik (Bergbau, Störungszonen) sowie Geologie und Hydrogeologie besonders zu beachten. Diese Aspekte sowie bahn- und bautechnische Vorgaben sind auch die entscheidenden Faktoren bei der Bewertung der Trassierungsvarianten im Raumordnungsverfahren.

## Ablauf eines Raumordnungsverfahren



# Neubaustrecke durch das Erzgebirge Dresden–Prag

## Impressum

Herausgeber:  
DB Netz AG  
Regionalbereich Südost  
Großprojekte  
Salomonstraße 21  
04103 Leipzig

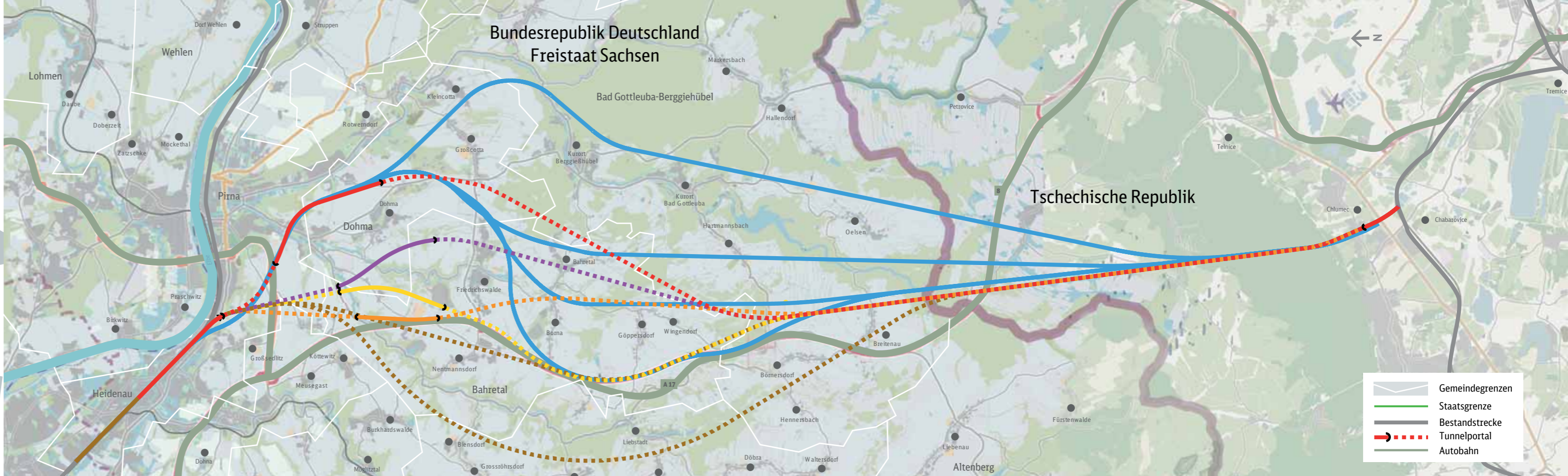
dresden-prag@deutschebahn.com

Änderungen vorbehalten.  
Einzelangaben ohne Gewähr.  
Stand: März 2019

Weitere Informationen zum Bauprojekt erhalten Sie im BauInfoPortal (mit Infomail):

**bauprojekte.deutschebahn.com**  
► Sachsen ► Dresden–Prag





Orient/East-Med Korridor: Kernkorridor des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

## Die europäische Bedeutung

Die zunehmenden internationalen Verflechtungen der Länder der Europäischen Union mit ihren Nachbarstaaten führen zu wachsenden Verkehrsmengen. Diese sind durch einzelne Verkehrsträger nur bedingt zu bewältigen. Gefragt sind daher länderübergreifende multimodale Korridore. Ein wichtiger europäischer Korridor ist der Orient/East-Med Korridor. Er gehört zu den neun Kernnetzkorridoren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und wird Mitteleuropa mit den maritimen Schnittstellen – Nord- und Ostsee als auch Schwarzes Meer und Mittelmeer – verbinden. Damit wird er die Entwicklung der Häfen als wichtige multimodale Logistik-Plattformen fördern und die Anbindung der wirtschaftlichen Zentren in Mitteleuropa an die Küste verbessern. Mit einer Länge von 5900 km durchquert er dabei neun Mitgliedsstaaten der Europäischen Union – Deutschland, Tschechische Republik, Slowakische Republik, Österreich, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Griechenland und Zypern. Darüber hinaus bietet er eine Verbindung in Richtung Türkei. In Deutschland verläuft der Korridor auf der Schiene aktuell über mehrere Äste entlang der Strecken Wilhelmshaven– Bremen–Hannover–Leipzig–Dresden - Grenze CR sowie Hamburg/Rostock–Berlin–Dresden. Er umfasst dabei Schienenstrecken, Straßen, Flughäfen, Häfen sowie die Elbe und die Donau (im südöstlichen Abschnitt) als Binnenwasserstraße.

## Projektziele der Neubaustrecke

**Pendler und Tourismus:** Zwischen Dresden und Prag entsteht eine Pendlerbeziehung mit einer Fahrzeit von ca. einer Stunde. Der Ausbau der Strecke ermöglicht neue Angebote im regionalen Schienenpersonenverkehr für Pendler und für eine weitere touristische Erschließung der Regionen.

**Mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene:** Der Ausbau der Strecke dient dazu, der gestiegenen Nachfrage im Güterverkehr nachzukommen und zukünftig erwartete Mehrverkehre aufzunehmen, ca. 50 LKWs können durch einen 740 m langen Güterzug ersetzt werden.

**Wirtschaftsräume stärken:** Sowohl der sächsische als auch tschechische Wirtschaftsraum kann durch die verbesserte und verkürzte Anbindung (von den Nordseehäfen bis Zypern) gestärkt und weiterentwickelt werden. Die Strecke kann z.B. Impulse für weitere Gewerbeansiedlungen bringen.

**Umwelt:** Im Rahmen des Projektes werden zahlreiche Maßnahmen vorgenommen, um die Naturschutzgüter vor Ort auszugleichen, sofern Eingriffe erforderlich sind. Zudem besteht die einmalige Chance, Flächen für die biologische Aufwertung im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen einzubringen. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bedeutet außerdem eine erhebliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>- und Lärmemission.

## Die länderübergreifende Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Tschechien

Deutschland und Tschechien sind für das Projekt der Neubaustrecke Dresden–Prag gemeinsam verantwortlich. Da es sich hier um ein grenzüberschreitendes Vorhaben handelt, ist eine enge Kooperation mit dem tschechischen Ministerium für Verkehr (MDCR) und dem tschechischen Eisenbahn-Infrastrukturverwaltung SŽDC erforderlich. Es gibt im Projekt einen gemeinsamen Planungsraum, der sowohl durch eine tschechische, als auch eine deutsche Projektleitung umgesetzt wird. Dieser beginnt am Tunnelanfang in Deutschland und endet am Tunnelende in Tschechien. Im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Tschechien wird ein Planungsvertrag ausgearbeitet, der die technischen, finanziellen und verantwortungstechnischen Grundsätze zwischen den projektbeteiligten Ländern im gemeinsamen Planungsraum regelt.

Ein wichtiger Partner in der Region ist außerdem der 2016 zwischen Sachsen und der Tschechischen Republik gegründete Europäische Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ).

## Der Dialog mit der Region

Große bedeutsame Infrastrukturprojekte lassen sich nur dann erfolgreich umsetzen, wenn man von Anfang an transparent über sie informiert und eine möglichst breite Akzeptanz bei den Betroffenen erzielt wird. Mit einem frühzeitigen Dialog lassen sich Konflikte minimieren und die Planung verbessern. Die Beteiligung der Öffentlichkeit stellt kein behördliches Verfahren dar und ersetzt dieses auch nicht. Sie soll die Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die geplante Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten.

Direkt nach Start der Planungsphase wurden alle Bürgermeister vor Ort persönlich über das Vorhaben informiert. Seitdem steht das Projektteam in enger Abstimmung mit der Region. Zusätzlich werden die Mitglieder des Landtags, Mitglieder des Bundestags und die Landräte in einem gemeinsamen Termin jährlich informiert, denn die politische Unterstützung für Vorhaben des Bundes ist die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung.

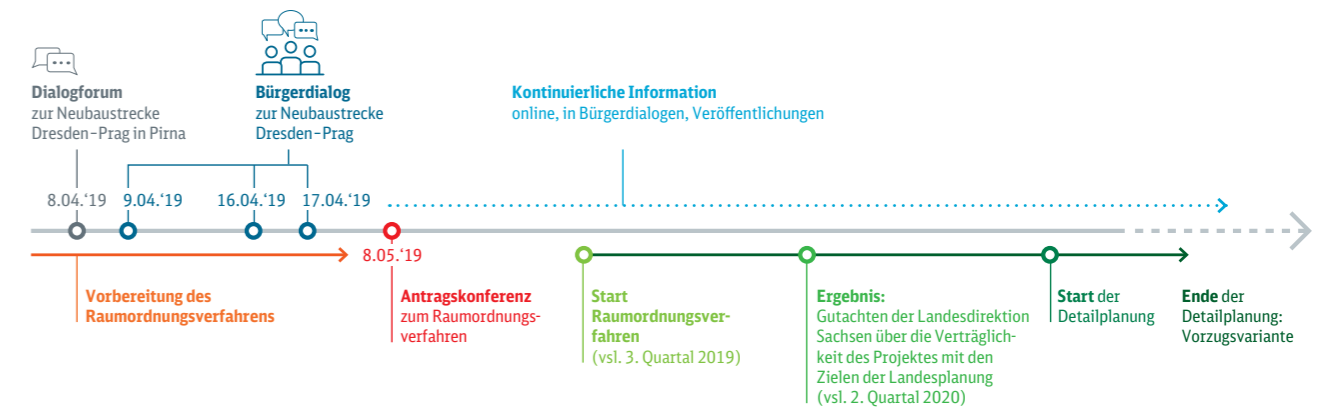
Ab April 2019 werden Bürgerdialoge durchgeführt. Hierbei ist es wichtig, dass die Anwohner und Interessierten aus erster Hand über den Projektfortschritt informiert werden, offene Fragen direkt geklärt werden und klar wird, welche Anliegen der Region wichtig sind.

Für den Austausch mit der Region während der Planungen wird außerdem ab April 2019 ein Dialogforum ins Leben gerufen. Hierbei tritt die DB AG mit Ihren Kollegen der SŽDC mit Vertretern der Kommunen, Landkreise, Zivilgesellschaft und Bürgerinitiativen sowie Vertretern aus Umwelt, Verkehr und Wirtschaft in den Austausch. Der EVTZ ist als Unterstützungsgremium ebenfalls mitwirkend am Dialogforum.

## Aktueller Projektstand sowie die weiteren Schritte

Nachdem die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 im Jahr 2018 aufgenommen werden konnte, wurden, aufbauend auf die vom Freistaat Sachsen in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie, weitere Varianten einer möglichen Streckenführung entwickelt und tiefergehend bewertet. Hierfür ist eine intensive Grundlagenermittlung erforderlich. Weiterhin betrachtet wurde eine alternative Trassierung als Vorschlag einer Bürgerinitiative.

Bei Infrastrukturprojekten mit raumbedeutsamer, überörtlicher Bedeutung wird vor der eigentlichen Planfeststellung ein sogenanntes Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt. Das Verfahren ist ein behördliches Verfahren und wird durch die Landesdirektion Sachsen durchgeführt. Die DB Netz AG tritt hierbei als Vorhabenträgerin auf.



## Projektkennndaten

- Neubaustrecke Heidenau–Ústí n.L. (ca. 43 km) (Verkürzung der Streckenlänge Dresden–Prag auf ca. 140 km)
- Entwurfsgeschwindigkeiten:
  - Personenverkehr 200 km/h
  - Güterverkehr 120 km/h
- maximale Neigung 12,5 ‰

## Inhalt des Bauprojekts

- Bau einer 2-gleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke mit ca. 43 km Länge zwischen Heidenau und Ústí nad Labem einschließlich Tunnel und Brückenbauwerken
- Ausrüstung der Strecke mit ETCS (European Train Control System: europäisch einheitliches Zugbeeinflussungssystem)
- Bau eines Erzgebirgsbasistunnels mit mindestens 25 km Tunnellänge
- Bau eines Überholbahnhofs
- Anbindung an die Bestandsstrecken:
  - auf deutscher Seite in Heidenau
  - auf tschechischer Seite im Bereich Ústí nad Labem