

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 21/4400, 21/4865 Nr. 1 –**

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– Prag)

A. Problem

Gegenstand des Berichts der Bundesregierung ist das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu der Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– Prag). Der Bericht beschreibt unter anderem eine Vorzugsvariante für das Projekt.

Die Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ist als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs Nr. 32 in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) enthalten. Das Vorhaben umfasst die Neu-Errichtung einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke zwischen der Bundesrepublik Deutschland (D) und der Tschechischen Republik (CZ) zur Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und zur kapazitativen Entlastung der Bestandsstrecke im Elbtal. Die auf deutschem und tschechischem Hoheitsgebiet zu errichtende Strecke zwischen Dresden und Prag ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau. Weiter stellt der Streckenabschnitt essenzielle Infrastruktur der von Deutschland, Tschechien und Österreich geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – Prag – Wien (Via Vindobona) dar.

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die meisten regionalen Forderungen erfüllt. Für verbleibende Punkte sind jedoch weitere Beschlüsse des Deutschen Bundestages unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit erforderlich.

B. Lösung

Aufforderung an die Bundesregierung, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel das Projekt Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– Prag) im Rahmen der schrittweisen Umsetzung eines integrierten Taktfahrplans (Etappierung Deutschlandtakt) einzubringen und es eng mit den Neu- und Ausbauvorhaben auf tschechischer Seite abzustimmen. Weiter soll die Umset-

zung der Vorzugsvariante der Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– Prag) mit einer Reihe von Maßgaben erfolgen, welche die Themen Brandschutz, Gebietsentwicklung, Mobilität, Öffentlichkeitsarbeit, Schall und Erschütterung, Straßenausbau und sonstige Forderungen betreffen. Zudem soll die Bundesregierung aufgefordert werden, gegenüber der DB InfraGO AG darauf hinzuwirken, dass in der Planung der Strecke die baulichen Voraussetzungen für eine Zielgeschwindigkeit von 230 km/h für den Personenverkehr offengehalten werden und dass im weiteren Planungsprozess die Prüfung eines fernverkehrstauglichen Bahnsteigs in Heidenau vorgenommen wird. Außerdem soll die Bundesregierung mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens dafür Sorge tragen, dass die Prüfungsergebnisse des Bundesrechnungshofes in den weiteren Planungsprozess einfließen. Dabei soll zwingend darauf geachtet werden, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine Höhe von 1,0 nicht unterschreitet. Die Bundesregierung soll dem Deutschen Bundestag außerdem unverzüglich Bericht erstatten, sofern aktuelle Kostenschätzungen oder Nutzenanalysen die Wirtschaftlichkeit des Projekts gefährden sollten.

Kenntnisnahme der Unterrichtung und Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Annahme abweichender Entschließungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/4400 folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs Nr. 32 in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) enthalten. Der Vorhabenumfang umfasst die Neu-Errichtung einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke zwischen der Bundesrepublik Deutschland (D) und der Tschechischen Republik (CZ) zur Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und zur kapazitativen Entlastung der Bestandsstrecke im Elbtal. Die Strecke ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau. Weiter stellt der Streckenabschnitt essenzielle Infrastruktur der von Deutschland, Tschechien und Österreich geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – Prag – Wien (Via Vindobona) dar. Die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik beabsichtigen, hierzu einen Staatsvertrag zu unterzeichnen. Die Vorplanung (Leistungsphase 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) wurde 2025 abgeschlossen.

Das Bedarfsplanvorhaben umfasst folgende Ausbauschritte:

1. Projektabschnitt 1 (PA 1): Ausbau Bestandsstrecke Heidenau – Dresden
2. Projektabschnitt 2 (PA 2): Neubaustrecke Heidenau – Grenze D/CZ – Karbitz/Chabarovice

Im Ergebnis der Vorplanung weist das Vorhaben Gesamtkosten in Höhe von 5.617,2 Millionen Euro auf. Diese beinhalten bereits Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 50 Prozent und eine Nominalisierung. Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit sollen die sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhenden Investitionskosten durch eine Prognose der mutmaßlichen Projektendkosten abgebildet werden. Die Gesamtwertprognose für das Vorhaben beträgt 8.006,4 Millionen Euro. Die Differenz zu den Gesamtkosten ergibt sich aus zusätzlichen Baukostenrisiken sowie zusätzlichen Nominalisierungseffekten, unter anderem aufgrund einer im schlimmsten Fall deutlich verzögerten Fertigstellung. Das Bundesministerium für Verkehr hat die Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ 2025 unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse volkswirtschaftlich bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich eine positive Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) in Höhe von 1,03.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 mit dem Antrag ‚Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze‘ (Bundestagsdrucksache 18/7365) einstimmig beschlossen, ‚in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes [...] auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu berücksichtigen‘ und ‚aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der

verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können'. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, kann der Gesetzgeber im Einzelfall und nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zusätzliche Maßnahmen beschließen oder Forderungen aufnehmen.

Seit 2021 wurden im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreiche Informations- und Dialogveranstaltungen durchgeführt. Bei verschiedenen Öffentlichkeitsveranstaltungen haben die Vertreter und Anwohner der Region ihre Präferenz für die als Vorzugsvariante vorgelegte Volltunnelvariante unterstrichen.

Die Bundesregierung berichtet mit Drucksache 21/4400 über die Vorplanung und frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neubaustrecke Dresden – Prag, einschließlich Vorzugsvariante und erster Kostenschätzungen. Die meisten regionalen Forderungen wurden erfüllt. Für verbleibende Punkte sind jedoch weitere Beschlüsse des Deutschen Bundestages unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit erforderlich.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

Im Rahmen eines Dialogforums, das sich unter anderem aus Vertreterinnen und Vertretern von Bürgerinitiativen und Vertretern der betroffenen Städte, Gemeinden und Landkreise, der DB InfraGO AG und dem Beratungsunternehmen ifok GmbH zusammensetzte, konnten für viele der vorgebrachten Forderungen Lösungen erarbeitet werden, die in die Vorplanung eingeflossen sind.

Durch die weitestgehend im Tunnel verlaufende Streckenführung können die dauerhaften Auswirkungen auf Anwohnerinnen und Anwohner besonders gering gehalten und die Akzeptanz vor Ort gestärkt werden.

Im Vergleich zur Bestandsstrecke entlang der Elbe ist die Neubaustrecke deutlich unabhängiger von Umwelt- und Wettereinflüssen und sie ist dadurch bedeutend weniger anfällig für Betriebsstörungen. Die geplante Nachnutzung der während des Baus anfallenden Rohstoffe ist beispielhaft auch für nachfolgende Projekte.

III. Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel

1. das Projekt im Rahmen der schrittweisen Umsetzung eines integrierten Taktfahrplans (Etappierung Deutschlandtakt) einzubringen. Es ist eng mit den Neu- und Ausbauvorhaben auf tschechischer Seite abzustimmen;
2. die Vorzugsvariante der Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– Prag) zusätzlich und ausschließlich mit den folgenden Maßnahmen umzusetzen:
 - a. Brandschutz: Technische Ausstattung der Feuerwehr, Fortbildungskosten (Kernforderung 1)

Das Tunnelprojekt wurde unter den geltenden technischen Anforderungen für Brandschutz und Sicherheit geplant, um den höchsten Schutzstatus zu gewährleisten. Dies gilt sowohl für die Anlage mit zwei Röhren als auch für die Sicherung der Zugänge für Einsatzkräfte. Um die hohen Ansprüche an Brandschutz gewährleisten zu können, ist zudem die ausreichende Ausstattung der anlie-

genden Feuerwehren sicherzustellen. Die Deutsche Bahn AG hat bereits in der Vergangenheit mit anliegenden Feuerwehren verbindliche Übereinkünfte getroffen, wie die nötige technische und personelle Ausstattung vor Ort gewährleistet werden kann. Diese verbindlichen Regelungen sind auch in diesem Fall durch die Deutsche Bahn AG zu treffen. Die für die Umsetzung der Kernforderung 1 erforderlichen Mehrkosten in Höhe von 18,1 Millionen Euro sind als projektbezogene Maßnahme im Sinne des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 28. Januar 2016 (Bundestagsdrucksache 18/7365) dem Bedarfsplanvorhaben zuzuordnen und aus dessen Finanzierungsrahmen zu tragen.

b. Gebietsentwicklung (Kernforderung 3)

Den Ländern stehen aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität 100 Milliarden Euro für entsprechende Maßnahmen bis 2036 zur Verfügung. Das Land Sachsen wird gebeten, entsprechende Forderungen der Gemeinde Bahretal zu prüfen und bei positivem Bescheid zu finanzieren. Der Forderung kann somit nicht im Rahmen dieser parlamentarischen Befassung entsprochen werden.

c. Mobilität (Kernforderung 4)

Die beschriebene Problematik resultiert nicht oder nur sehr mittelbar aus Änderungen der Verkehrsflüsse aufgrund der Umsetzung dieses Bedarfsplanvorhabens. Eine parlamentarische Befassung setzt sich nach dem einstimmigen Beschluss (Bundestagsdrucksache 18/7365) allerdings nur mit den Auswirkungen auseinander, die aus dem Bau von Bedarfsplanvorhaben mit Bedeutung für den Schienenverkehr resultieren. Der Forderung kann somit nicht im Rahmen dieser parlamentarischen Befassung entsprochen werden.

d. Öffentlichkeitsarbeit (Kernforderung 5)

Die stetige Information der Öffentlichkeit über den Fortgang des Projekts ist ein wichtiger Bestandteil, um die Akzeptanz des Projekts vor Ort zu stärken. Die Deutsche Bahn AG wird aufgefordert, im Rahmen der für diese Aufgabe vorgesehenen Mittel die geplante Strategie zu evaluieren und bei Bedarf anzupassen.

e. Schall und Erschütterung (Kernforderung 6)

Die geforderten Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus würden zu keinem nennenswert höheren Schutzniveau führen. Den Forderungen kann somit nicht im Rahmen dieser parlamentarischen Befassung entsprochen werden.

f. Straßenausbau (Kernforderung 7)

Eine generelle Instandsetzung von für den Baustellenverkehr genutzten Straßen unabhängig von eigentlichen Schäden durch tatsächliche Nutzung oder gar ein Ausbau der angrenzenden Straßen aus Mitteln des Bedarfsplans Schiene ist mangels Projektbezugs ausgeschlossen. Die Deutsche Bahn AG wird allerdings aufgefordert, einen ordnungsgemäßen Zustand der Straßen über den gesamten Zeitraum des Baus sicherzustellen.

Um die Belastung für das örtliche Straßennetz vor allem in Bahretal möglichst gering zu halten, wird die Nutzung der Autobahnanschlussstelle für den Baustellenverkehr vorgeschlagen. Die DB InfraGO AG soll dies in einer detaillierten Ausführungsplanung prüfen. Die DB InfraGO AG wird aufgefordert, die betroffenen Gemeinden in diese Prüfung einzubeziehen und auch den Aspekt der Akzeptanz der Maßnahme vor Ort in die Prüfung mit einzubeziehen.

g. Sonstige Forderungen (Kernforderung 10)

Durch die vorliegende Vorzugsvariante mit circa 18 Kilometern Tunnelbauwerken allein auf deutscher Seite sind bereits viele Anliegen der betroffenen Gemeinden mit Blick auf Lärmschutz und Trennung von Verkehrswegen berücksichtigt worden. Darüber hinausgehende Forderungen, die sich auf die Verbesserung der Lebensumstände beziehen, sind weitestgehend kommunale Aufgaben. Das Land Sachsen wird gebeten, weitere Maßnahmen zu prüfen, die der Akzeptanz der Neubaustrecke zuträglich sein können.

IV. Darüber hinaus fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. gegenüber der DB InfraGO AG darauf hinzuwirken, in der Planung der Strecke die baulichen Voraussetzungen für eine Zielgeschwindigkeit von 230 km/h für den Personenverkehr offenzuhalten;
2. gegenüber der DB InfraGO AG darauf hinzuwirken, im weiteren Planungsprozess die Prüfung eines fernverkehrstauglichen Bahnsteigs in Heidenau vorzunehmen;
3. mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens dafür Sorge zu tragen, dass die Prüfungsergebnisse des Bundesrechnungshofes in den weiteren Planungsprozess einfließen. Dabei ist zwingend darauf zu achten, dass das NKV eine Höhe von 1,0 nicht unterschreitet;
4. dem Deutschen Bundestag unverzüglich Bericht zu erstatten, sollten aktuelle Kostenschätzungen oder Nutzenanalysen die Wirtschaftlichkeit des Projekts gefährden.“

Berlin, den 6. Mai 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Vorsitzender

René Bochmann
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten René Bochmann

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 21/4400** wurde am 19. März 2026 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 21/4865 Nr. 1).

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Unterrichtung beinhaltet im Wesentlichen die Beschreibung des Projekts der Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag), die Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, die von der DB InfraGO AG zu dem Projekt vorgeschlagene Vorzugsvariante und eine Empfehlung des Eisenbahn-Bundesamtes dazu.

Die Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ist als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs Nr. 32 in der Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG enthalten. Das Vorhaben umfasst die Neu-Errichtung einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik zur Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und zur kapazitiven Entlastung der Bestandsstrecke im Elbtal. Die auf deutschem und tschechischem Hoheitsgebiet zu errichtende Strecke zwischen Dresden und Prag ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau. Weiter stellt der Streckenabschnitt essenzielle Infrastruktur der von Deutschland, Tschechien und Österreich geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – Prag – Wien (Via Vindobona) dar.

Im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von Beteiligten Anregungen bzw. Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des Streckenausbaus und zu Begleitmaßnahmen eingebracht. Die Unterrichtung beschreibt unter anderem, welche Forderungen bei der Vorzugsvariante berücksichtigt wurden und welche nicht.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat die Unterrichtung in seiner 37. Sitzung am 6. Mai 2026 beraten. Er empfiehlt die Kenntnisnahme der Unterrichtung auf Drucksache 21/4400 und mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD empfiehlt er die Annahme der Entschließung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(8)3615 (inhaltlich identisch mit der Ausschussdrucksache 21(15)73 des federführenden Verkehrsausschusses).

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Den Hintergrund für die Befassung des Deutschen Bundestages mit dem Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem Projekt Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) bildet zum einen der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Februar 2016 zu dem Antrag auf Drucksache 18/7365 (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze). Auf dessen Grundlage wurden auch in den folgenden Wahlperioden Berichte über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu verschiedenen Schienenprojekten als Bundestagsdrucksachen verteilt und überwiesen. Den weiteren Hintergrund bildet die am 1. Januar 2018 in Kraft getretene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und verschiedenen Unternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG), welche in ihrem § 5 die parlamentarische Befassung regelt. Die Regelung sieht Berichte der Bundesregierung zu neu zu verwirklichenden Vorhaben vor, bei denen die Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure durchgeführt sind. In § 5 Absatz 2 und 3 BUV sind diesbezüglich Mitwirkungsmöglichkeiten des Deutschen Bundestages geregelt.

Der Verkehrsausschuss hat die Unterrichtung auf Drucksache 21/4400 in seiner 28. Sitzung am 15. April 2026 beraten. In dieser Sitzung stellten Vertreter der DB InfraGO AG sowie des DB-Konzerns dem Verkehrsausschuss das Projekt im Rahmen einer Präsentation vor und beantworteten dann Fragen der Ausschussmitglieder dazu. Zudem nahm ein Vertreter des Eisenbahn-Bundesamtes an der Sitzung teil.

Betont wurde in der Präsentation, dass die Neubaustrecke Dresden – Prag als Bestandteil des TEN-Korridors Rhein-Donau eine besondere europäische Dimension habe. Die Bestandsstrecke, bei der ein Ausbau nicht möglich sei, bilde für den Personen- und Güterverkehr ein Nadelöhr und sie sei durch ihren Verlauf entlang der Elbe auch hochwassergefährdet. Die Neubaustrecke könne den Warenaustausch mit der Tschechischen Republik fördern, sie führe zu verkürzten Reisezeiten, insbesondere für den Fernverkehr zwischen Dresden und Prag, und sie bedeute für das Bestandsnetz einen Beitrag zur Lärmentlastung. Zudem wurden unter anderem Einzelheiten des Projekts und der Planung sowie Ablauf und Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr wurde betont, dass man das positive Ergebnis der Vorplanung begrüße. Für Wünsche, die über den gesetzlichen Rahmen hinausgingen, könne man aber seitens des Bundesministeriums keine positiven Signale geben, denn das Nutzen-Kosten-Verhältnis sei relativ knapp.

Der Abgeordnete Michael Donth (Fraktion der CDU/CSU) und die Abgeordnete Anja Troff-Schaffarzyk (Fraktion der SPD) wiesen gemäß § 49 Satz 1 des Abgeordnetengesetzes im Rahmen der Berichterstattung für ihre jeweilige Fraktion auf ihre Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der DB InfraGO AG hin.

Die Fraktion der CDU/CSU betonte, es handle sich um ein Projekt, welches die europäischen Schienenverbindungen wesentlich fördern könne, aber auch Entlastung für das Elbtal bringe und Sicherheit bei Hochwasser schaffe. Es habe auch eine große wirtschaftliche Bedeutung für den Freistaat Sachsen und weit darüber hinaus. Der DB AG dankte sie für das gute Beteiligungs- und Planungsverfahren sowie für die gute Einbindung der Betroffenen in der Region. Sie warf Fragen zum Sicherheitskonzept auf sowie zur Abwicklung von Mischverkehr bei einem derart langen Tunnel. Weiter ging sie auf das NKV von 1,03 ein, erkundigte sich, ob es aus Sicht der DB AG günstigere Varianten gebe und warf unter Bezugnahme auf die Fehmarnbeltquerung die Frage auf, ob es günstiger sein würde, das grenzüberschreitende Projekt nach tschechischen Standards, statt nach deutschen Standards zu realisieren.

Die Fraktion der AfD hob hervor, dass das Projekt für Sachsen einen großen Schritt bedeute und es für ganz Europa Entlastungen im Verkehr bringen werde. Es handle sich um ein großes europäisches Projekt, welches die Eisenbahn stärke. Sie betonte, sie habe sich erfolgreich für die nun vorgelegte Vorzugsvariante eingesetzt. Bei dem Doppeltunnel durch das Erzgebirge gehe es um eine herausragende technische Leistung. Die neue Strecke könne einen erheblichen Teil des Güterverkehrs aufnehmen, der jetzt im Elbtal erhebliche Lärmemissionen verursache. Das Projekt stehe für eine Entlastung der bestehenden Strecken, für weniger Verkehr auf der Straße und für mehr Effizienz im gesamten System. Durch die nun geplante Tunnelvariante bleibe das Landschaftsbild im sensiblen Elbtal weitgehend erhalten, was wichtig sei, weil die Sächsische Schweiz Tourismusgebiet bleiben solle. Sie unterstütze dieses Projekt daher ausdrücklich.

Die Fraktion der SPD ging auf die besondere Lärmsituation vor Ort ein und die Verbesserungen, welche sich diesbezüglich durch das Projekt ergeben sollten. Ein wichtiges Ziel des Projekts sei es, eine Entlastung des touristisch sehr sensiblen Elbtals gerade im Bereich des Lärmschutzes zu erreichen. Sie warf die Frage nach konkret zu erwartenden lärmschutztechnischen Verbesserungen auf. Weiter betonte sie die Wichtigkeit einer Abstimmung mit den tschechischen Partnern für den Erfolg der Strecke und warf die Frage nach der Bedeutung unterschiedlicher Planungs- und Genehmigungsstandards beider Länder für das Projekt auf. Auch Fragen, welche kritischen Meilensteine in der anstehenden Leistungsphase 3 erreicht werden müssten, um den Zeitplan abzusichern und wie die Bahnhöfe Pirna, Rathen und Bad Schandau künftig angebunden werden sollten, stellte sie.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßte das Projekt sowie die Planungsfortschritte. Es gehe darum, Engpässe im deutschen und im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu beseitigen. Die derzeitige Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h sei nicht zeitgemäß und für den Fernverkehr nicht mehr akzeptabel, denn die Bahn sei dadurch anderen Verkehrsträgern gegenüber insoweit benachteiligt. Sie betonte, die Maßnahme komme auch dem Güterverkehr zugute und führte aus, im Fernverkehr gebe es im grenzüberschreitenden Verkehr das stärkste Wachstum, so dass es angebracht sei, die Infrastruktur entsprechend anzupassen. Zum Nutzen-Kosten-Verhältnis wies sie darauf hin, dass bei der Berechnung derzeit die Pünktlichkeit von Zügen im Personenverkehr nicht ange-

rechnet werde. Andernfalls würde das Ergebnis hier möglicherweise nicht so knapp ausfallen. In Bezug auf die Frage der Kernforderungen unterstütze sie die Ausführungen der Bundesregierung.

Die **Fraktion Die Linke** betonte, es handle sich um ein wichtiges europäisches Bahnprojekt, welches sie befürworte. Eine geringere Reisezeit im Personenverkehr sei auch ein entscheidender Faktor im Wettbewerb der Bahn mit anderen Verkehrsträgern. Weiter hob sie hervor, es sei wichtig, mit der Realisierung des Projekts auch bessere Bedingungen für den besonders wichtigen Schienengüterverkehr zu schaffen. Die Tunnelvariante sei zwar teuer, biete aber große Vorteile für den Bereich Lärmschutz und sei daher auch ein Stück weit verständlich. Sie warf aber die Frage auf, inwieweit bei Projekten, bei denen Tunnel vorgesehen seien, auch die Klimakosten einfließen.

In seiner 31. Sitzung am 6. Mai 2026 hat der Verkehrsausschuss die Unterrichtung abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben dazu einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)73) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion der AfD hat den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 21(15)71) eingebracht:

Zusätzlicher Lärmschutz für die Stadt Heidenau im Rahmen der projektierten Neubaustrecke Dresden-Prag

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. *In Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/4400 stellt der Deutsche Bundestag fest:*

Die Neubaustrecke Dresden – Grenze D/CZ (– Prag) ist Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 und als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Nr. 32 in der Anlage zu § 1 Absatz 1 BSWAG enthalten. Der Bundestag wurde durch die Bundesregierung über das Ergebnis der Vorplanung und der früheren Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Der Vorhabenumfang umfasst die Neu-Errichtung einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik zur Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und zur kapazitativen Entlastung der Bestandsstrecke im Elbtal. Die auf deutschem und tschechischem Hoheitsgebiet zu errichtende Strecke zwischen Dresden und Prag ist Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) als Abschnitt des TEN-Korridors Rhein-Donau. Weiter stellt der Streckenabschnitt essenzielle Infrastruktur der von Deutschland, Tschechien und Österreich geplanten Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin – Prag – Wien (Vindobona) dar.

Ziele der Maßnahme sind die Reduktion der Reisezeit, die Erhöhung der Kapazitäten zwischen Dresden und Prag sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Bestandsstrecke 6240 auf die Neubaustrecke.

Durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Wunsch der Region und mehrerer Mitglieder des Bundestags deutlich, der Volltunnelvariante den Vorzug zu gewähren. Im Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens, welche die Bewertungskriterien Umwelt, Technik und Verkehr sowie Wirtschaftlichkeit beinhaltete, stellte sich diese Variante tatsächlich als vorzugswürdig gegenüber einer Teiltunnelvariante heraus.

Der Bundestag begrüßt das Ergebnis der Vorplanung.

- II. *Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,*

auf die Vorhabensträgerin hinzuwirken, die Vorzugsvariante der Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– Prag) als Teil des Bedarfsplanvorhabens zusätzlich mit der Kernforderung 6 – Schall- und Erschütterungsschutz umzusetzen und die Finanzierung hierfür anzumelden. Insbesondere sind

1. *die Forderung der Stadt Heidenau zur Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände sowie gestalterische Elemente an den Wänden zu berücksichtigen, wonach die Lärmschutzwände auf einer Länge von circa 12 bis 16 km rd. 2 bis 3 m höher ausgebildet werden sollen, als das gesetzliche Maß es erfordert, die damit verbundenen Kosten aufgrund teilweise komplexer Anpassungen an bestehenden Brücken, u. a. aufgrund wesentlich höherer Belastungen (Windlast), sind zu berücksichtigen*
2. *die zusätzlichen Kosten von geschätzten 127,23 Mio. Euro sind zu beantragen und vom Zuwendungsgeber bereitzustellen, insoweit das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dadurch nicht unter 1,0 fällt.*

3. die Forderungen nach Lärmschutz für die Stadt Pirna im Rahmen des Lärmschutzprojektes Elbtal umzusetzen.
4. mit dem Freistaat Sachsen ein Brandbekämpfungskonzept zu erarbeiten, das die Beschaffung von Tunnel-Spezialeinsatzfahrzeugen und zusätzlichen Gebäuden zur Fahrzeugunterbringung für eine effektive Tunnelbrandbekämpfung sowie Fortbildungen im Bereich der Tunnelbrandbekämpfung ermöglicht.

Begründung

Da die Forderung der Stadt Heidenau nach einer teilweisen Streckeneinhausung zu einer größeren Anzahl von Betroffenen führt und deshalb verworfen wurde, liegt dem Bundestag die Forderung über ergänzenden konventionellen Schallschutz vor, der über das gesetzliche Maß hinausgeht. Auf einer Strecke von ca. 12 bis 16 Kilometern sind höhere Lärmschutzwände sowie komplexe Anpassungen an bestehende Brücken erforderlich. Die hier erforderliche Finanzierung ist unter der Voraussetzung zu beantragen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dadurch nicht unter 1,0 fällt, um das Gesamtprojekt nicht zu gefährden.

Ebenfalls einen Entschließungsantrag eingebracht hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 21(15)72):

Der Ausschuss wolle dem Plenum des Deutschen Bundestags folgende Entschließung zur Annahme empfehlen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Vorhaben stellt einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Schienenanbindung in Mitteleuropa dar. Die bestehende Bahnstrecke überzeugt durch eine beeindruckende Fahrt durch ein einmaliges Landschaftsgebiet in Mitteleuropa - auch angereichert durch ein für Fernreisen angemessenes und meist auch verfügbares Angebot an Speisen und Getränken des tschechischen Zugbetreibers České dráhy. Gleichzeitig sind die Fahrzeiten im Vergleich zur Straße nicht konkurrenzfähig. Diese Infrastrukturmaßnahme, der auf deutscher Seite absehbar fertiggestellte Ausbau der Strecke Berlin – Dresden sowie den Planungen neuer Schieneninfrastruktur auf tschechischer Seite ermöglichen ein konkurrenzfähiges Angebot auf der Schiene.

Der Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und Tschechien ist unter wirtschaftlich sinnvollen Aspekten aktuell nur über den einzigen elektrifizierten Grenzübergang im Elbtal möglich. Das schwächt den energieeffizienteren Schienengüterverkehr im Wettbewerb. Die Schaffung eines zweiten leistungsfähigen Grenzübergangs ist ein wichtiger Schritt zur Stärkung des Schienengüterverkehrs.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf:

1. Das Projekt ist im Rahmen der Etappierung des Deutschlandtakts einzureihen. Insbesondere ist wichtig, dass das Projekt im Zusammenhang mit den Neu- und Ausbauplänen auf tschechischer Seite umgesetzt wird. Eine Verzögerung der deutschen Zusagen zu dem internationalen Projekt ist zu vermeiden. Dafür ist eine auskömmliche und überjährige Finanzierung von Schienenprojekten notwendig.
2. Durch die Auswahl der Vorzugsvariante entfallen viele Betroffenen im Hinblick auf Verkehrslärm und den Naturschutz. Es sind die gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen anzusetzen. Die Kommunen sind bei ihrer Ausgestaltung eng einzubeziehen. Die bestehende Elbstrecke ist dem veränderten Verkehrsaufkommen bezüglich entsprechend lärmschutztechnisch zu sanieren.
3. Im Rahmen der weiteren Planung sind auf Aspekte wie Erschütterung, Wasserschutz sowie den Naturschutz gemäß aktueller Gesetzeslage zu achten.
4. Die Auslegung der Infrastruktur im Abschnitt der Neubaustrecke ist auf mindestens 230 km/h zu erhöhen. Dafür notwendige Infrastrukturkosten sind zu finanzieren und der Nutzen der weiter reduzierten Fahrzeit in der Wirtschaftlichkeitsberechnung abzubilden. Die Erhöhung der Geschwindigkeit dient prioritär als Fahrzeitpuffer.

5. *Es ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die notwendige Infrastruktur sowie Fahrzeuge für Rettungseinsätze bei Neubaustrecken zu Verfügung stehen. Die Verantwortung insbesondere für einmalige Investitionen ist nicht allein an die Kommunen abzugeben. Infrastruktur, Fahrzeuge und Teilkomponenten an Fahrzeugen, die vorrangig der Rettung in Schieneninfrastrukturanlagen des Bundes zum Einsatz kommen, sind entsprechend durch den Bund zu finanzieren. Sofern gesetzliche Anpassungen notwendig sind, legt die Bundesregierung dem Bundestag bis zum Sommer 2026 ein entsprechendes Gesetz vor.*
6. *Bei den gesamtwirtschaftlichen Bewertungen von Bahnprojekten ist der Aspekt der Änderung der Pünktlichkeit im Vergleich zum Bezugsfall zukünftig grundsätzlich zu berücksichtigen. Der Effekt einer attraktiveren Reise durch zuverlässige Angebote muss abgebildet werden.*
7. *Im Rahmen der weiteren Planung zur Stärkung des Schienenverkehrs in Mitteleuropa ist die Resilienz zu verbessern. Dafür sind Maßnahmen zu ergreifen, die zeitnah einen zweiten elektrifizierten Bahnübergang nach Tschechien ermöglichen. Das betrifft insbesondere die Elektrifizierung Hof-Marktredwitz-Cheb im Zuge der Ausbaustrecke Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding/Grenze D/CZ-Cheb.*
8. *Die Bundesregierung legt gegenüber dem Verkehrsausschuss dar, ob das beim Pfaffensteigtunnel erprobte Modell „Partnerschaftliches Bauen“ sich auch beim Projekt ABS/NBS Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (-Prag) anbietet und wie es sich auf den Umsetzungszeitraum und die Kosten auswirken würde.*

Die Fraktion der CDU/CSU hob die große Bedeutung des Projekts hervor. Diese ergebe sich vor allem auch aus dessen europäischer Dimension. Mit der Neubaustrecke werde eine wichtige Achse im europäischen Schienenverkehrsnetz geschaffen. Es sei hier intensiv geplant worden und auch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sei sehr ernst genommen worden. Viele Anliegen aus der Region seien in die vorliegende Vorplanung eingeflossen. Die Vorplanung sei abgeschlossen, die Wirtschaftlichkeit sei nachgewiesen und daher könne das Projekt nun in die nächste Planungsphase übergehen. Die Umsetzung des Projekts bedeute einen wichtigen Schritt zu mehr Kapazität auf der Schiene, zu kürzeren Wegen, zu geringeren Belastungen für die Menschen im Elbtal und für eine bessere Anbindung des Freistaates Sachsen an den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Ihr sei wichtig, dass die Kernforderungen aus der Region sorgfältig geprüft und dort aufgegriffen worden seien, wo sie fachlich begründet, projektbezogen und verhältnismäßig seien. Das gelte insbesondere auch für den Brandschutz. In dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen sei daher auch berücksichtigt worden, dass die Ausstattung und Fortbildung der anliegenden Freiwilligen Feuerwehren entscheidend seien und man Kosten dafür dem Projekt zuordne. Klar sei, dass die weitere Planung weiterhin sorgfältig und transparent sowie kostensensibel erfolgen müsse. Auch die weitere Einbindung der Kommunen sei zentral.

Die Fraktion der AfD führte aus, in einem offenen Brief an den Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen hätten sich die AfD-Bundestagsabgeordneten aus dem Arbeitskreis Verkehr sowie die Mitglieder der Landesgruppe Sachsen der AfD-Fraktion gemeinsam mit einer Bürgerinitiative mit Erfolg für die jetzt vorgesehene Vorzugsvariante eingesetzt. Damit habe man auch die Akzeptanz in der Bevölkerung für dieses Vorhaben gewonnen. Die DB habe sich zunächst gegen die Volltunnel-Variante ausgesprochen, aber gemeinsam mit der Bürgerinitiative und der Landesregierung habe man die DB AG für die jetzige Vorzugsvariante gewinnen können.

Zu entscheiden sei über Forderungen der Stadt Heidenau zur Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände. Die damit verbundenen Kosten in Höhe von etwa 130 Millionen Euro ergäben sich teilweise aufgrund komplexer Anpassungen, die vor allem aufgrund der höheren Windlast erforderlich seien. Sie verwies auf den dazu von ihr eingebrachten Entschließungsantrag. Sie bitte, diesem Antrag zuzustimmen, um die Akzeptanz des Projekts nicht zu gefährden. Sie vertrat die Auffassung, der Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN helfe den Menschen hingegen nicht weiter. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen gehe nicht weit genug, weshalb man sich bei diesem Antrag enthalten werde.

Die **Fraktion der SPD** wies auf die besondere Bedeutung des Projekts für die Region hin. Zudem sei es auch Ausdruck großer Zukunftsfähigkeit durch moderne Technik. Mit der Volltunnelvariante mit 18 Kilometern auf der deutschen Seite werde man dort den längsten Eisenbahntunnel Deutschlands bauen. Die Streckenführung bedeute für die Menschen im Elbtal eine spürbare Entlastung, da bisher der Großteil des Güterverkehrs durch die

Bestandsstrecke abgedeckt werde und die Neubaustrecke eine Verlagerung ermögliche. Für das Elbtal werde das zu einer großen Entlastung von Bahnlärm führen.

Weiter führte sie aus, das Beteiligungsverfahren vor Ort sei positiv verlaufen. Sie betonte, die Ansprüche an Brandschutz und Sicherheit seien den Koalitionsfraktionen besonders wichtig. Daher begrüße sie sehr, dass es möglich sei, knapp 18 Millionen Euro für die technische Ausstattung und die Fortbildung der Feuerwehren entlang der Neubaustrecke bereitzustellen. Weiter wies sie darauf hin, dass die Neubaustrecke eine hochwassersichere Alternative zu der Bestandsstrecke darstelle. Zudem sei diese wesentlich unabhängiger von Wetter- und Umwelteinflüssen. Außerdem betonte sie die europäische Komponente der Bahnstrecke. Durch das Projekt werde ein wichtiger Teil der Infrastruktur für eine europäische Hochgeschwindigkeitsverbindung von Berlin über Prag nach Wien geschaffen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, dass die vorgelegten Planungen durchaus überzeugend seien. Sie widersprach der Behauptung der Fraktion der AfD, diese habe mit ihrer Initiative eine Entscheidung für die nun vorgeschlagene Vorzugsvariante erreicht. Vielmehr habe sich dieser Vorschlag ergeben, weil die Planung der Logik und den Vorgaben gefolgt sei. Sie betonte, es gelte, das erreichte Nutzen-Kosten-Verhältnis, welches relativ knapp sei, weiter zu erhalten. Vor diesem Hintergrund werde deutlich, was noch möglich sei. Sie unterstütze die Planung für das Projekt, weil es einen wichtigen Schritt zur Verbesserung einer Ost-West-Verbindung beinhalte. Die Fahrzeiten der Bahnverbindung seien hier derzeit gegenüber der Straße nicht konkurrenzfähig. Hervor hob sie, mit dem Projekt erreiche man sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr wichtige Verbesserungen.

Sie verwies auf den von ihr eingebrachten Entschließungsantrag, kündigte aber an, auch dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen zustimmen zu wollen. Betont wurde von ihr das Erfordernis, das Projekt mit den anderen Projekten im Deutschlandtakt abzustimmen und die Voraussetzungen für eine auskömmliche und verlässliche Finanzierung zu schaffen. Sie sprach sich dafür aus, den Neubauabschnitt im Interesse des Verspätungsabbaus für eine Geschwindigkeit von mindestens Tempo 230 auszulegen. Weiter plädierte sie dafür, künftig bei der Bewertung von Bahnprojekten das Thema Pünktlichkeit stärker zu berücksichtigen.

Die **Fraktion Die Linke** betonte, es handle sich um ein wichtiges europäisches Bahnprojekt für die Verbindung mit Tschechien. Das Projekt schaffe einen erheblichen Nutzen durch eine Erhöhung der Kapazität im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr und durch eine erhöhte Zuverlässigkeit der Verbindung insgesamt. Den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD lehne sie ab.

In Bezug auf den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüße man die Forderungen, den Lärmschutz an der Bestandsstrecke zu verbessern und die Kosten für notwendige Rettungsfahrzeuge durch den Bund zu übernehmen. Im Hinblick auf die Kosten sei man allerdings von der darin enthaltenen Forderung, die Infrastruktur auf eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 230 km/h auszulegen, nicht überzeugt. Deshalb werde man sich hier enthalten. Dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen werde sie zustimmen. Die dort geforderten Maßnahmen stünden unter dem Vorbehalt, dass ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1 nicht unterschritten werden dürfe. Das Projekt zeige aber, dass der Bewertungsmaßstab in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht den heutigen Gegebenheiten entspreche. Die Vorteile des Projekts, über die im Ausschuss Einigkeit bestehe, würden in dem errechneten NKV nicht ausreichend abgebildet. Unter den Rahmenbedingungen der Klima- und Energiekrise müssten sich in Zukunft auch die Bewertungsmaßstäbe für Projekte verändern.

Der Verkehrsausschuss hat den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 21(15)71 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 21(15)72 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD auf Ausschussdrucksache 21/(15)73 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD angenommen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Deutschen Bundestag mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD, die darin enthaltene Entschließung in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 21/4400 anzunehmen.

Berlin, den 6. Mai 2026

René Bochmann
Berichterstatter

