

Entschließungsantrag

der Abgeordneten René Bochmann, Steffen Janich, Thomas Ladzinski, Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, Alexis L. Giersch, Lars Haise, Stefen Henze, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß, Alexander Arpaschi, Dr. Christoph Birghan, Joachim Bloch, Erhard Brucker, Thomas Dietz, Dr. Ingo Hahn, Udo Theodor Hemmelgarn, Dr. Michael Kaufmann, Rocco Kever, Kurt Kleinschmidt, Heinrich Koch, Achim Köhler, Reinhard Mixl, Denis Pauli, Arne Raue, Christian Reck, Bernd Schattner, Dr. Paul Schmidt, Georg Schroeter, Martina Uhr, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD

**zu der Beratung der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 21/4400, 21/4865 Nr. 1, 21/5997 –**

**Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung
Neubaustrecke Dresden – Grenze Deutschland/Tschechien (– 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 Deutsche 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 verbunden 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 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.

Berlin, den 19 Mai 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

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.