

# Studie zum regionalen Nutzen der Neubaustrecke Dresden – Prag

STAATSMINISTERIUM FÜR  
INFRASTRUKTUR UND  
LANDESENTWICKLUNG



Freistaat Sachsen  
repräsentiert durch  
Sächsisches Staatsministerium für  
Infrastruktur und Landesentwicklung  
Archivstraße 1 | D-01097 Dresden

Tschechische Republik  
repräsentiert durch  
Ministerium für Verkehrswesen  
Ludvíka Svobody 1222/12  
CZ-110 15 Praha 1

Landkreis Sächsische Schweiz-  
Osterzgebirge | Schloßhof 2/4  
D-01796 Pirna

Bezirk Ústí nad Labem  
Velká Hradební 3118/48  
CZ-400 02 Ústí nad Labem

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Veranlassung und Zielsetzung .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Analogiebetrachtung zu vergleichbaren Infrastrukturprojekten .....</b>	<b>5</b>
2.1	Untersuchungsansatz.....	5
2.2	Öresundbrücke.....	5
2.3	Gotthard-Achse .....	8
2.4	Koralmbahn .....	12
2.5	Brenner-Basistunnel .....	14
<b>3.</b>	<b>Effekte während der Bauphase .....</b>	<b>22</b>
3.1	Methodischer Ansatz .....	22
3.2	Beschäftigungswirkung und regionale Wertschöpfung.....	22
3.3	Gewinnung von Rohstoffen aus dem Tunnelbau.....	26
<b>4.</b>	<b>Effekte während der Betriebsphase .....</b>	<b>30</b>
4.1	Überblick.....	30
4.2	Schienenpersonenverkehr .....	31
4.3	Schienengüterverkehr .....	43
<b>5.</b>	<b>Sonstige regionale Nutzenswirkungen.....</b>	<b>57</b>
<b>6.</b>	<b>Zusammenfassung der Ergebnisse .....</b>	<b>59</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>64</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>65</b>
	<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>67</b>
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>68</b>

## 1. Veranlassung und Zielsetzung

Die Eisenbahninfrastrukturbetreiber Deutsche Bahn und Správa železnic planen seit 2018 gemeinsam den Erzgebirgstunnel – Herzstück der neuen Eisenbahnverbindung Dresden – Prag. Weitere Abschnitte des Gesamtvorhabens auf deutscher und tschechischer Seite werden in enger Abstimmung geplant. So sind mit dem Projekt auf sächsischer Seite der Umbau des Bahnhofes Dresden-Friedrichstadt zum Grenzbahnhof und der Ausbau der Bestandsstrecke bis zur Ausbindung der Strecke in Heidenau verbunden. Von hier führt der 30 km lange Tunnel bis südlich des Erzgebirgsabbruches bei Chabařovice. Der Knoten Ústí nad Labem wird grundlegend umgestaltet. Von dort aus ist das Böhmisches Mittelgebirge zu überwinden – mit einem weiteren, 18 km langen Tunnel – bevor die Trasse ab Lovosice parallel zur Autobahn D8 bis nach Prag führt.

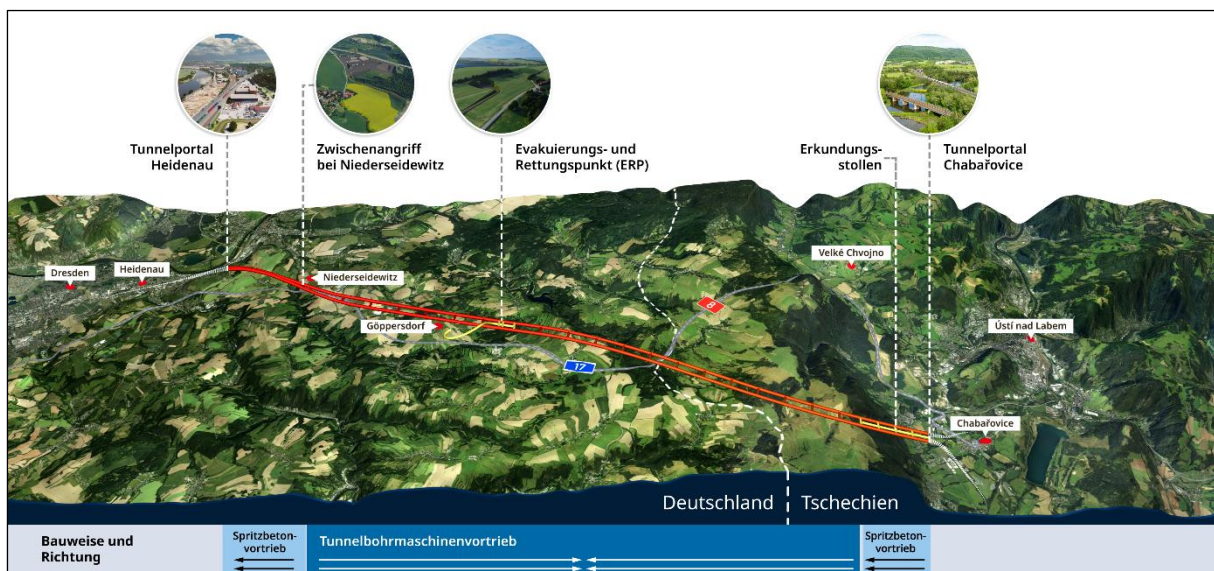


Abbildung 1: Übersichtskarte zur Neubaustrecke im Abschnitt Dresden – Ústí nad Labem (Quelle: DB InfraGO)

Der Freistaat Sachsen unterstützt das Vorhaben auf vielfältige Weise. Fach- und Genehmigungsbehörden wirken in allen öffentlichen Belangen mit – von der Raumordnung über Geologie, Umweltschutz, Trinkwasserschutz bis hin zu Feuerwehr und Rettungswesen. Dies alles wird mit anders strukturierten tschechischen Fachpartnern koordiniert. Der „Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag EVTZ“, ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit mit Sitz in Dresden, unterstützt diese Zusammenarbeit, führt Partner zueinander und blickt weit vorausschauend auf zukünftige Aufgaben. Er trägt aktiv dazu bei, die Planung und Genehmigung des für Sachsen wichtigsten Infrastrukturvorhabens der kommenden Jahre zu beschleunigen. Der EVTZ und seine Mitglieder bilden eine Organisationsstruktur, die die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ermöglicht und unterstützt sowie den engen nachbarschaftlichen Zusammenhalt zwischen Sachsen und Tschechien stärkt. Geht man davon aus, dass sich mit der Neubaustrecke auf sächsischer

Seite nicht nur im Großraum Dresden, sondern im gesamten Freistaat Fahrzeitvorteile ergeben und auf tschechischer Seite neben der Hauptstadtregion Prag insbesondere auch der grenznahe Bezirk Ústí nad Labem von der Verbindung profitieren, ergibt sich ein verkehrliches Einzugsgebiet von über 6 Millionen Einwohnern.

Erste Untersuchungen zu einer NBS erfolgten bereits Mitte der 1990iger Jahre. Darauf aufbauend wurden seit 2007 im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) verschiedene Machbarkeitsuntersuchungen zu einer Trassenführung außerhalb des Elbtals erstellt. Ebenfalls im Auftrag des SMWA wurde im Jahr 2014 durch die Unternehmen ProgTrans AG (Basel) und LUB Consulting GmbH (Dresden) die Studie „Analyse der makroökonomischen Effekte der Neubaustrecke Dresden – Prag für den Freistaat Sachsen“ erstellt. Untersucht wurden u. a.:

- Verbesserung der Erreichbarkeit
  - Schienenpersonenfernverkehr
  - Schienenpersonennahverkehr
  - Güterverkehr und Logistik
- Makroökonomische Effekte in der Bauphase
  - Direkte Wirkungen
  - Induzierte Wirkungen
- Makroökonomische Effekte in der Betriebsphase
  - Berufs- und Ausbildungspendler
  - Tourismus
  - Standorteffekte für Unternehmen

Grundlage war die vom SMWA gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik beauftragte Studie zu Vorplanungsleistungen für die Neubaustrecke, aus der eine erste Trassierungsvariante mit Bauzeiten und -kosten hervorging.

Ausgehend von der voranstehend genannten Studie zu den Effekten der NBS sollen nunmehr anhand des aktuellen Planungsstandes die regionalen Effekte aktualisiert und weiter detailliert dargestellt werden. Dabei wurde zusätzlich zu den o. g. Aspekten ebenfalls eine Analogiebetrachtung zu vergleichbaren Infrastrukturprojekten durchgeführt. Ergänzend wurden Expertengespräche mit Akteuren auf der sächsischen sowie auf der tschechischen Seite zu ihren Erwartungen an das Infrastrukturvorhaben geführt.

In die Bearbeitung sind sowohl Ergebnisse aus Projektbeteiligungen des EVTZ eingeflossen als auch aus vom EVTZ initiierte Studien und sonstige Aktivitäten aus den zurückliegenden Jahren. Hierzu zählen u. a. das Interreg-A-Projekt „Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Sachsen-Tschechien“, das Central-Europe-Projekt CORCAP, die „Fachexpertise zur nachhaltigen Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial am Beispiel des Erzgebirgstunnels“ sowie die Ergebnisse einer Fachexkursion zum Brenner-Basistunnel.

## 2. Analogiebetrachtung zu vergleichbaren Infrastrukturprojekten

### 2.1 Untersuchungsansatz

Für die Abschätzung der künftigen Effekte der NBS Dresden – Prag in der Bau- und Betriebsphase wurde es als sinnvoll erachtet, reale Werte von bereits im Bau oder Betrieb befindlichen, vergleichbaren Infrastrukturprojekten einzubeziehen. Hierzu wurden folgende Vorhaben berücksichtigt:

- Öresundbrücke (Betrieb)
- Gotthardachse (Betrieb)
- Koralmbahn (Bau)
- Brenner-Basistunnel (Bau)

Nachfolgend werden die Rechercheergebnisse zusammengefasst dargestellt. Gleichzeitig werden Rückschlüsse hinsichtlich des Umfangs der Vergleich- bzw. Übertragbarkeit der eingetretenen Effekte gezogen.

### 2.2 Öresundbrücke

Eine Ausnahme hinsichtlich der voranstehend erwähnten Situation, d. h. Erfassung der regionalen Effekte während der Betriebsphase, bildet die Öresundbrücke. Nachdem die Brücke im Jahr 2000 in Betrieb gegangen ist, hat das Betreiberkonsortium in den Jahren 2010<sup>1</sup> und 2015<sup>2</sup> entsprechende Untersuchungen in Auftrag gegeben.

Eine wesentliche Gemeinsamkeit mit der NBS Dresden – Prag besteht in der Schaffung einer im Vergleich zu den zuvor verfügbaren Alternativen deutlich schnelleren, grenzüberschreitenden Verbindung für den Personen- und Güterverkehr. Unterschiede zwischen beiden Vorhaben ergeben sich u. a. wie folgt:

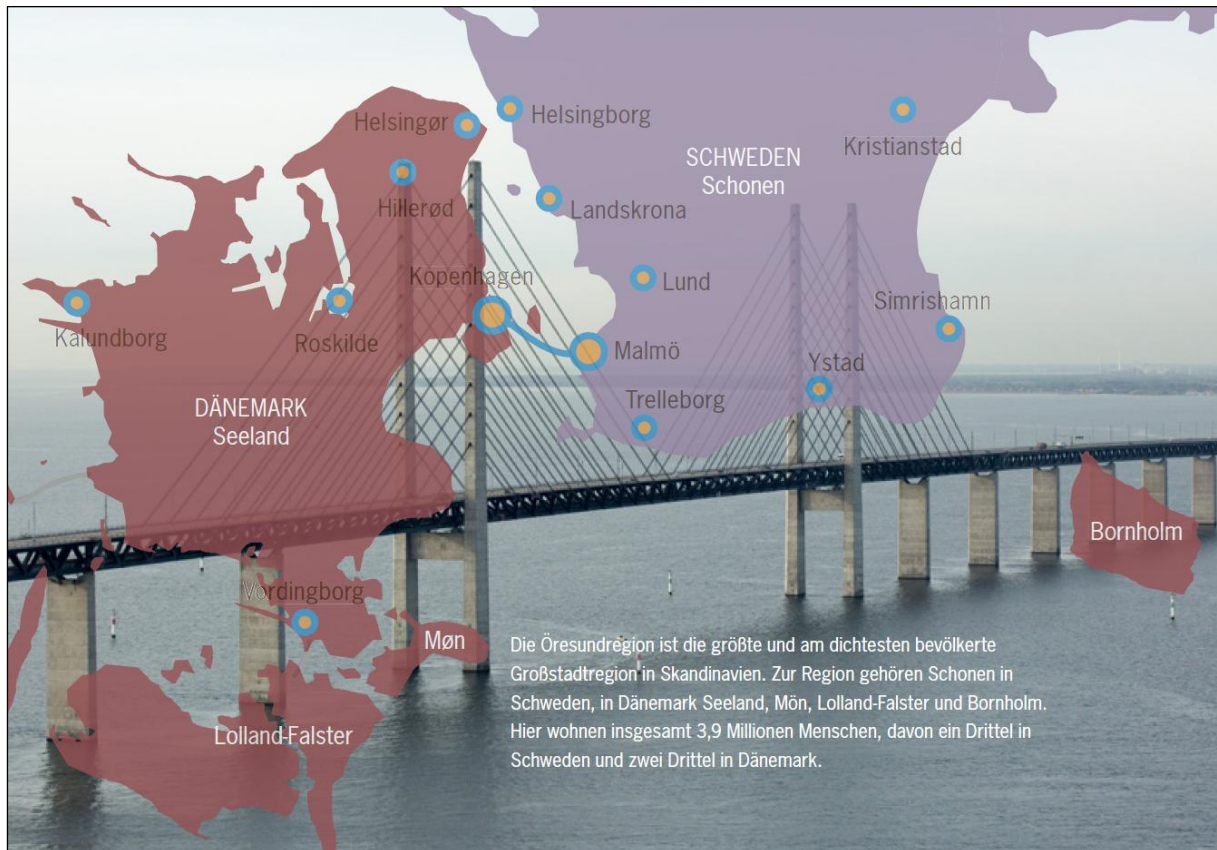
- Es handelt sich um eine Brücke über eine Meerenge, die eine Alternative zum Fährverkehr bildet.
- Die Brücke ist eine kombinierte Straßen- und Schienenquerung, d. h. für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie für den Straßengüterverkehr traten ebenfalls Fahrzeitvorteile ein.
- Die Sprachbarrieren zwischen Dänemark und Schweden sind vergleichsweise gering, was die Mobilität grenzüberschreitender Berufspendler bis hin zur Wohnortwahl im anderen Land begünstigt.

---

<sup>1</sup> Vgl. Øresundsbro Konsortiet, 2010

<sup>2</sup> Vgl. Øresundsbro Konsortiet, 2015

Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt eine geografische Einordnung der Verbindung. Daran anschließend werden wesentliche Aussagen aus den beiden voranstehend genannten Studien wiedergegeben.

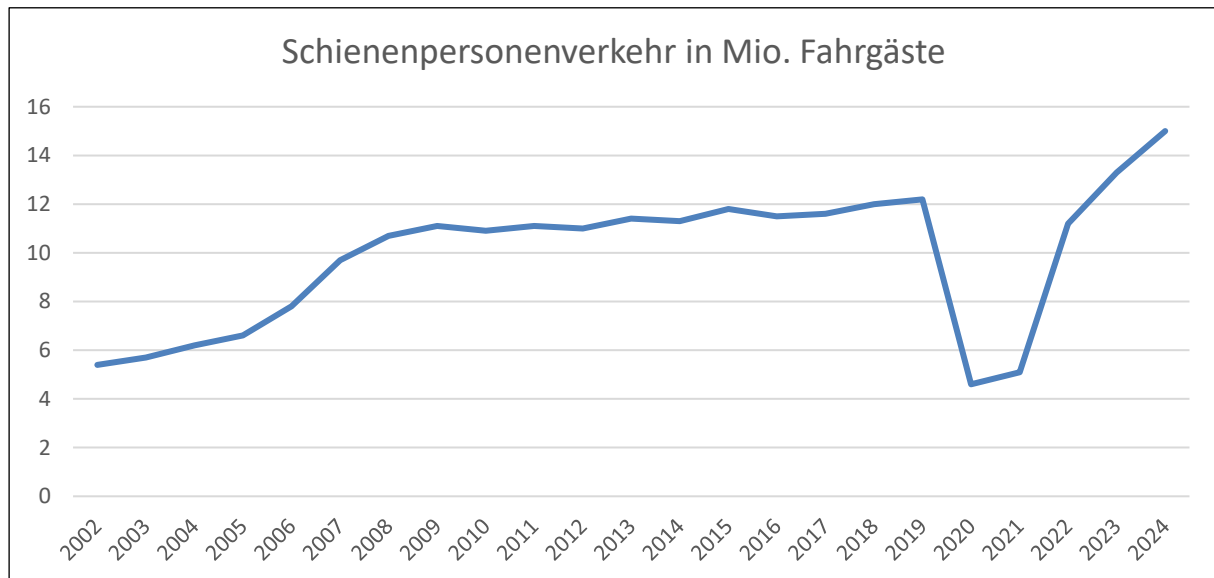


**Abbildung 2: Geografische Einordnung der Öresundbrücke (Quelle: Øresundsbro Konsortiet)**

Die Eröffnung der Öresundbrücke im Jahr 2000 führte zu einem starken Anstieg des gesamten Verkehrsaufkommens über den Öresund. Bereits von 2001 bis 2009 ist der schienenbezogene Personenverkehr von 4,9 Millionen auf 11,1 Millionen Reisende angestiegen – ein Zuwachs von 125 Prozent. 2009 passierten 56.800 Personenzüge und 7.250 Güterzüge die Brücke. Auf dänischer Seite führt das Streckennetz am Flughafen vorbei und weiter über den Kopenhagener Hauptbahnhof bis Helsingør. In Schweden verzweigt sich das Netz hinter Malmö nach Göteborg, Kalmar und Karlskrona. Die „Øresundstog“-Regionalbahn nimmt in erster Linie den regionalen Personenverkehr innerhalb der Region wahr. 90 Prozent aller Reisen finden innerhalb der Region statt. Vier von fünf Bahnreisenden wohnen in Schweden, einer von fünf in Dänemark. Etwa 60 Prozent der Reisenden sind Arbeitsstellen- oder Studienpendler. Unter den restlichen 40 Prozent befinden sich hauptsächlich Freizeitreisende, während Berufs- und Urlaubsreisende nur einen kleinen Teil ausmachen.

Vor Eröffnung der Öresundbrücke gab es nur einen begrenzten Pendlerverkehr über den südlichen Teil des Öresunds. Nur etwa 2.000 Personen wohnten in dem einen und arbeiteten

in dem anderen Land. Die durch die Öresundbrücke verbesserte Infrastruktur erleichterte jedoch vielen Bürgern beider Länder das tägliche Pendeln über den südlichen Öresund mit annehmbaren Fahrzeiten. Während der ersten zehn Jahre mit der Öresundbrücke hat sich die Pendleranzahl verzehnfacht. Die Zahl der Pendler erreichte anfänglich Zuwachsraten von jährlich zwischen 20 und 40 Prozent. Lediglich im Jahr 2020 war pandemiebedingt ein Rückgang zu verzeichnen.



**Abbildung 3: Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs auf der Öresundbrücke (Quelle: Øresundsbro Konsortiet, eigene Bearbeitung)**

Neben den Infrastrukturverbesserungen trugen auch die Unterschiede in Wohnkosten und Gehältern zwischen Dänemark und Schweden zum Anstieg des Pendlerverkehrs bei. Die Entwicklung im Pendlerverkehr ist jedoch auch die Geschichte der Verkehrsströme zwischen der Metropole Kopenhagen und der deutlich kleineren Stadt Malmö. Etwa 95 Prozent aller Pendler wohnen in Schweden und arbeiten in Dänemark. Morgens und abends verkehrt die Öresundbahn bis zu sechs Mal in der Stunde zwischen beiden Städten. Die Reisezeit beträgt 35 Minuten. So ist die Bahn eine wettbewerbsfähige Alternative zum Auto geworden, wenn Reisesart und -ziel dicht an der Trasse der Öresundbahn liegen.

Das Wachstum im Pendlerstrom wurde in den ersten Jahren nach Eröffnung der Öresundbrücke in erster Linie durch den ständig steigenden Unterschied in den Wohnkosten zwischen Dänemark und Schweden angetrieben. Zahlreiche Dänen zogen nach Schonen, behielten jedoch ihre Arbeit auf der dänischen Seite des Öresunds. Gleichzeitig bot der Arbeitsmarkt im Großraum Kopenhagen attraktive Bedingungen aus der benachbarten schwedischen Region. Insgesamt hat die Brücke zu einer engen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verflechtung und damit zur Etablierung einer grenzüberschreitenden Öresundregion geführt. Dies kommt u. a. in den sog. Netzwerkplattformen zum Ausdruck, die

zur Vermarktung und Stärkung von Forschung und Entwicklung quer über die Landesgrenzen und institutionellen Unterschieden tätig sind. Øresund Science Region heißt der Dachverband von unterschiedlichen Plattformen, die jede für sich die Stärken der Region profilieren und auf enge Zusammenarbeit zwischen Forschungsinstituten, privaten Unternehmen und dem öffentlichen Sektor bauen. Die Öresunduniversität ist ein weiteres Netzwerk, in dem neun Universitäten und Hochschulen der Region für die Stärkung von Forschung und Bildung in der Öresundregion kooperieren.

Die wirtschaftliche Integration in der Region kommt u. a. im zunehmenden Warentransport auf Straße und Schiene über die Brücke zum Ausdruck. So nahm bereits von 2001 bis 2009 die Gesamtgütermenge per Bahn über die Brücke um durchschnittlich 5 Prozent jährlich zu und in den ersten 10 Betriebsjahren wurde das Gesamtgüteraufkommen verdoppelt. 2010 erlebte der Güterverkehr auf den Schienen einen wahren Höhenflug – 36 Prozent mehr Züge und 46 Prozent mehr Güter als im Jahr davor. 2014 fuhren bereits ca. 8.000 Güterzüge über die Brücke. Aktuell wird die Verbindung von ca. 35 Güterzügen pro Tag (ca. 12.000 pro Jahr) bedient, das sind durchschnittlich 0,7 Güterzüge pro Stunde und Richtung.

### 2.3 Gotthard-Achse

Nachfolgend werden Ergebnisse des Projekts „Monitoring Gotthard-Achse“<sup>3</sup>, welches die verkehrsbezogenen und räumlichen Auswirkungen dieses Infrastrukturvorhabens zum Gegenstand hat, auszugsweise wiedergegeben.

Bei der Gotthard-Achse handelt es sich, ähnlich wie bei der NBS Dresden – Prag, um eine reine Schienenverbindung mit einem langen Basistunnel als infrastrukturprägendem Element. Darüber hinaus gibt es einen wesentlichen Unterschied: Der Gotthard-Basistunnel ist mit 57 km der längste Eisenbahntunnel der Welt. Er ist mit bis zu 2300 Metern Felsüberdeckung auch der weltweit am tiefsten unter den Bergen liegende Tunnel. Der Gotthard-Basistunnel besteht aus zwei vollausgebauten, separaten Röhren und verkürzt gegenüber der Berglinie die Strecke zwischen den Kantonen Uri und Tessin um rund 30 Kilometer.

Der Gotthard-Basistunnel ist seit Dezember 2016 in Betrieb. Pro Tag können ihn bis zu 260 Güterzüge nutzen. Im Personenverkehr wird schrittweise der Halbstundentakt eingeführt. Die Kosten für den Gotthard-Basistunnel belaufen sich auf 12,2 Milliarden Franken (heutige Kosten inkl. Zinsen und Mehrwertsteuer)<sup>4</sup>. Die Bauzeit betrug 17 Jahre.

Weiterhin verbindet die Gotthardachse, anders als die NBS, nicht unmittelbar zwei Großstädte in zwei Staaten, sondern im Norden die landwirtschaftlich und industriell geprägte Reussebene und im Süden – nach dem Ceneri-Basistunnel – das Stadtgebiet von Lugano (ca. 64.000 Einwohner) und verläuft von dort weiter in Richtung Italien.

---

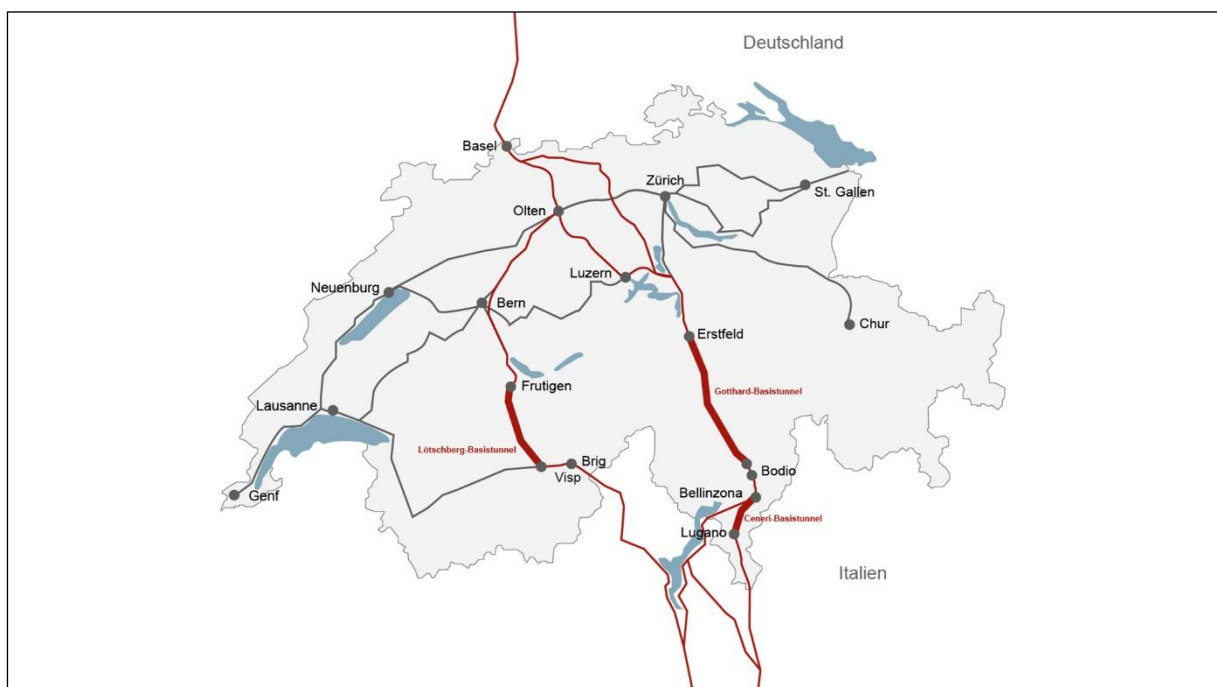
<sup>3</sup> Vgl. Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2024

<sup>4</sup> Vgl. Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV, 2025

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wurde die erste und zugleich zentrale Infrastruktur der neuen Gotthard-Achse in Betrieb genommen. Der Ausbau der Gotthard-Achse bildet zusammen mit der ebenfalls ausgebauten Lötschberg-Achse die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT als Kernstück des multimodalen Rhein-Alpen-Verkehrskorridors zwischen den Häfen von Genua und Rotterdam. Die Gotthard-Achse entstand in folgenden Etappen:

- Gotthard-Basistunnel (GBT): seit 2016 in Betrieb.
- Ceneri-Basistunnel (CBT): etappenweise in Betrieb genommen zwischen Dezember 2020 und April 2021 (15 km Länge).
- Vier-Meter-Korridor: Schienenverbindung entlang der Nord-Süd-Achse mit vier Metern Eckhöhe im Güterverkehr (u. a. für alle gängigen Sattelanhänger). Sie erlaubt den Einsatz von Doppelstockzügen im Personenverkehr und wurde Ende 2020 in Betrieb genommen.
- Kantonsbahnhof Altdorf: Neuer Bahnhof, Fertigstellung Ende 2021.

Die nachfolgende Abbildung 4 zeigt eine geografische Einordnung der Gotthard-Achse.

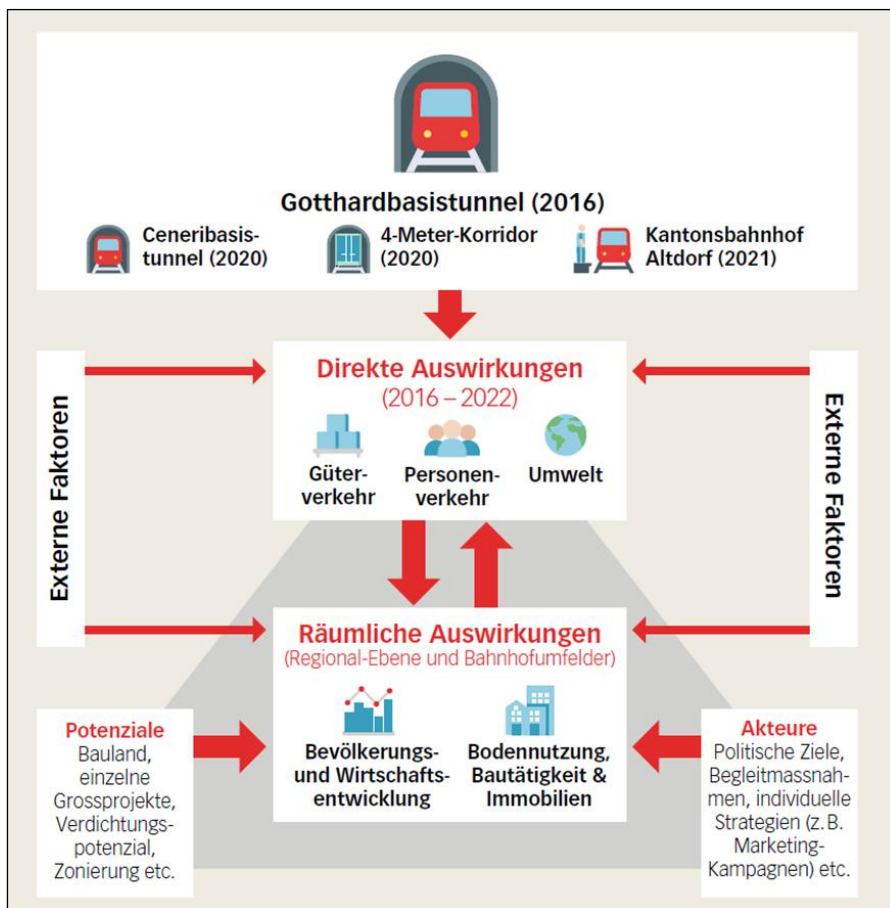


**Abbildung 4: Geografische Einordnung der Gotthard-Achse (Quelle: Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV)**

Das Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat im Jahr 2015 zusammen mit anderen Bundesämtern sowie den Kantonen Tessin und Uri das Projekt „Monitoring Gotthard Achse“ (MGA) gestartet. Es bezweckt, die Auswirkungen dieser großen Infrastrukturen auf den Verkehr und die Raumentwicklung zu messen. Zudem hilft es, ihre Wirkung auf die Ziele der Verkehrs- und Raumplanungspolitik zu interpretieren und den verantwortlichen Akteuren

Empfehlungen für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu geben. Die Untersuchungs- und Wirkungsebenen sind in Abbildung 5 dargestellt.

Die Inbetriebnahme des GBT zusammen mit dem CBT und dem 4-Meter-Korridor hat messbare Auswirkungen auf das Wachstum des Schienengüterverkehrs auf der Gotthard-Achse. Seit 2020 hat sich die Gesamttonnage deutlich erhöht, insbesondere im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV). In absoluten Zahlen hat diese Zunahme in erster Linie im Transitverkehr stattgefunden. Doch auch die Dynamik im Binnengüterverkehr ist bemerkenswert. Der UKV zwischen der Deutschschweiz und Tessin hat deutlich zugelegt, relativ betrachtet sogar mehr als im Transitverkehr (2016–2022: + 70 % gegenüber + 57 % im Transit). Der Anteil der Bahn am Gütertransportaufkommen über den Gotthard hat sich seit 2010 nahezu kontinuierlich von 58 % auf 71 % (2022) erhöht.



**Abbildung 5: Monitoring Gotthard Achse – Untersuchungs- und Wirkungsebenen (Quelle: Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE)**

Der Gotthard-Basistunnel hat eine erhebliche Auswirkung auf den Personenverkehr. Im Fernverkehr verzeichneten die vier untersuchten Verbindungen Zürich – Lugano, Zürich – Mailand, Basel – Lugano und Bellinzona – Mailand nach der Inbetriebnahme des GBT ein starkes Nachfragewachstum von 45 bis 76 Prozent (2016 bis 2022). Auch im Regionalverkehr

weisen die Verbindungen eine signifikante Nachfragezunahme auf. Zentraler treibender Faktor für die Nachfragesteigerungen auf der Schiene ist die Verbesserung des Angebots. Im Fernverkehr konnten die Fahrzeiten auf allen Verbindungen deutlich reduziert werden. Auf den Verbindungen von Basel und Zürich nach Bellinzona und Lugano reduzierte sich die Reisezeit um 33 Minuten, zwischen Zürich und Mailand sogar um einige Minuten mehr. Dies entspricht einer Fahrzeitreduktion von 21 bis 30 Prozent. Zudem wurde sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr die Zugfrequenz verdichtet und das Angebot an Park-and-Ride-Parkplätzen erweitert.

Die Veränderungen des Fern- und Regionalverkehrs im Vergleich vor bzw. nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels sind in Abbildung 6 dargestellt.

Tabelle 1: Veränderung von Angebot und Nachfrage im Personenverkehr vor und nach der Inbetriebnahme des GBT nach Verbindungen.  
 DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr (für alle Tage im Jahr)

- starke Zunahme
- leichte Zunahme
- geringe Abnahme
- starke Abnahme

Art des Verkehrs	Verbindungen	Veränderung vor vs. nach Inbetriebnahme GBT		
		Angebot Zugfrequenz (Vergleich 2016 mit 2022)	Fahrzeit (Vergleich 2016 mit 2022)	Nachfrage DTV (Vergleich 2016 mit 2022)
Fernverkehr national/ international	Basel – Gotthard – Lugano	+ 1 Zug pro h	Rund 50 min schneller (– 22 % Fahrzeit)	Zunahme um 76 %
	Zürich – Gotthard – Mailand	+ 1 Zug pro h	Gut 50 min schneller (– 21 % Fahrzeit)	Zunahme um 56 %
	Bellinzona – Lugano – Mailand	+ 1,5 Züge pro h	Rund 3 min schneller (– 4 % Fahrzeit)	Zunahme um 45 %
Regionalverkehr überregional	Erstfeld – Gotthard – Biasca – Bellinzona	+ 0,5 Züge pro h	Zunahme um 7 min (+ 7 % Fahrzeit)	Zunahme um 40 %
Regionalverkehr innerhalb der Kantone Tessin und Uri	Locarno – Lugano	+ 1 Zug pro h	Rund 30 min schneller (– 51 % Fahrzeit)	Zunahme um 183 %
	Bellinzona – Lugano – Chiasso	+ 1,5 Züge pro h	Rund 9 min schneller (– 15 % Fahrzeit)	Zunahme um 19 %
	Bellinzona – Rivera	Keine Veränderung	Rund 5 min langsamer (+ 38 % Fahrzeit)	Abnahme um 23 %
	Lamone – Bellinzona	Keine Veränderung	Rund 23 min langsamer (+ 10 % Fahrzeit)	Abnahme um 17 %

**Abbildung 6: Veränderungen des Fern- und Regionalverkehrs vor/nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (Quelle: Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE)**

Eine Analyse der Verkehrsindikatoren hat gezeigt, dass im Personenverkehr auf jenen Verbindungen mit den größten Angebotsverbesserungen bzw. den markantesten Reisezeitverkürzungen die Nachfrage auf der Schiene nach Inbetriebnahme des GBT am stärksten gestiegen ist. Dies gilt insbesondere für den Fernverkehr zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin beziehungsweise Norditalien.

Hinsichtlich der räumlichen Effekte ist eine direkte Wirkung der verbesserten Verbindungen zur Alpennordseite seit 2017 auf die Verstärkung der Funktion Wohnen südlich des GBT nicht erkennbar. Die Befürchtung, dass Bürger vermehrt im Tessin wohnen, um im Norden der Alpen zu arbeiten, ist somit bislang nicht eingetroffen. Hingegen schreibt die Entwicklung zwischen 2011 und 2021 den Trend einer zunehmenden Attraktivität urbaner Räume und einer räumlichen Konzentration von Bevölkerung und Wirtschaftstätigkeiten in den großen

Agglomerationsräumen fort. In mehreren Regionen hat die Bevölkerung um die Bahnhöfe deutlich zugenommen. Im Kanton Tessin wird die räumliche Entwicklung in den beiden Knotenpunkten Bellinzona und Lugano verstärkt, da sie dank GBT und CBT über eine bessere beziehungsweise schnellere Anbindung verfügen. Die beiden Zentren und ihr Umfeld erweisen sich im Beobachtungszeitraum als Wachstumszentren. Demgegenüber deutet die gleichzeitig negativ verlaufende Entwicklung im Nordtessin darauf hin, dass die Verschlechterung der Erreichbarkeit die negative Dynamik aufgrund von strukturellen Schwierigkeiten noch verstärkt.

Sowohl der Übernachtungs- als auch der Tagestourismus im Tessin haben stark von der Eröffnung des GBT profitiert. Eine klare Unterscheidung zwischen den Auswirkungen auf den Tagestourismus und auf den Übernachtungstourismus lassen die Zahlen jedoch nicht zu.

## 2.4 Koralmbahn

Im Jahr 2026 wird der Koralmtunnel als Kernstück der Koralmbahn die Bundesländer Steiermark und Kärnten bzw. die urbanen Agglomerationen Graz und Klagenfurt-Villach direkt miteinander verbinden. Die Erreichbarkeitsverhältnisse in Südösterreich werden sich damit deutlich verbessern. Die Städte Graz und Klagenfurt werden in Tagespendeldistanz liegen, die derzeit vergleichsweise abgelegenen Bezirke Wolfsberg und Deutschlandsberg werden sich inmitten einer erweiterten südösterreichischen urbanen Agglomeration befinden.

Die Koralmbahn ist Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors und damit des Kernnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Mit Fertigstellung der Koralmbahn soll sich die Fahrzeit zwischen Graz und Klagenfurt von rund drei Stunden auf 45 Minuten reduzieren. Auf der zweigleisigen, elektrifizierten Hochleistungsstrecke mit einer Gesamtlänge von rd. 125 km werden zwölf Tunnel und 23 neue oder modernisierte Bahnhöfe realisiert. Das Kernstück der Koralmbahn ist der 32,9 km lange Koralmtunnel, der in seiner Größenordnung mit dem Basistunnel der NBS Dresden – Prag vergleichbar ist. Die Zulaufstrecke Kärnten (Klagenfurt am Wörthersee bis St. Paul im Lavanttal) wurde mit Fahrplanwechsel Dezember 2023 in Betrieb genommen. Die Gesamtinbetriebsetzung der Koralmbahn ist für Dezember 2025 vorgesehen. Die prognostizierten Gesamtkosten für die Planung und Errichtung des Projekts Koralmbahn betragen 6,139 Mrd. EUR. Hiervon entfallen 2,783 Mrd. EUR auf den Koralmtunnel<sup>5</sup>.

Die nachfolgende Abbildung 7 enthält eine geografische Einordnung der Koralmbahn.

---

<sup>5</sup> Rechnungshof Österreich, 2025



Abbildung 7: Geografische Einordnung der Koralmbahn (Quelle: [www.kaernten.at](http://www.kaernten.at))

Im Unterschied zur NBS Dresden – Prag handelt es sich um eine Binnenverbindung, sodass die regional entstehenden Effekte naturgemäß nur eingeschränkt vergleichbar sind. Dennoch enthält die im Jahr 2022 veröffentlichte Studie „Der Koralmtunnel – Chance für Süd-Österreich?“<sup>6</sup> mehrere auch für die NBS Dresden – Prag relevante Aspekte, die nachfolgend auszugsweise wiedergegeben werden:

Durch die Koralmbahn entsteht eine Agglomeration mit dem Kerngebiet zwischen Graz und Klagenfurt. Sie umfasst jene Gemeinden, die im Schnitt in 40 Minuten einen der Bahnhöfe entlang der Strecke erreichen können. Das erweiterte Einzugsgebiet zieht sich von der südlichen Obersteiermark bis hin nach Villach. Die erweiterte urbane Agglomeration Graz-Klagenfurt wird insgesamt rund 1,1 Millionen Einwohner und eine halbe Million Beschäftigte zählen.

Auch für den Arbeitsmarkt wird eine zusätzliche Dynamik erwartet: Für Beschäftigte dehnt sich durch die neue Südbahn der Suchradius aus. Für sie wird es möglich, neue Arbeitsplätze in derzeit nicht in Tagespendlerdistanz liegenden Regionen anzunehmen. Die Möglichkeiten, eine adäquate Beschäftigung zu finden, steigen signifikant, und dies in beiden Bundesländern. Die Pendlerströme zwischen den einzelnen Regionen entlang der Koralmbahn werden sich

<sup>6</sup> JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH, 2022

signifikant erhöhen, wobei die Effekte bei Reisezeiten bis zu 40 – 50 Minuten am höchsten sein werden. Der geschätzte mittlere Anstieg der Pendelverflechtungen beträgt knapp 35 %.

Für die Unternehmen im Einzugsgebiet der Koralmbahn erweitert sich das „Einzugsgebiet“ an potenziellen Arbeitskräften bzw. Humankapital. Es sind potenziell mehr qualifizierte Personen erreichbar, was die Chancen erhöht, Fachkräfte für sich zu gewinnen.

Mit dem neuen Ballungsraum Graz – Klagenfurt entsteht der zweitgrößte Ballungsraum in Österreich. Durch die Koralmbahn ergibt sich gemäß der o. g. Studie die Chance, den negativen demografischen Trend in der Region Südösterreich zu brechen. Eine quantitative Modellschätzung der direkten und indirekten Effekte, die sich mit der Eröffnung der Koralmbahn für die urbane Agglomeration Graz – Klagenfurt ergeben, vor allem aber für die jeweiligen Regionen, die steirischen und Kärntner Gemeinden, zeigt einen signifikant positiven Zusammenhang zwischen dem Infrastrukturausbau und der Bevölkerungsentwicklung. Das Vorhandensein eines Bahnhofs geht mit einem um 2,86 Prozentpunkte höheren Bevölkerungswachstum einher. Der Zugang zu einem Bahnhof erhöht das erwartete Bevölkerungswachstum um knapp 2 Prozent.

## 2.5 Brenner-Basistunnel

Aktuell werden mehr als 30 % des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs über den Brennerpass abgewickelt. 73 % der Gütertransporte erfolgen auf der Straße, 27 % der Güter passieren den Brenner per Bahn. Mit dem BBT können aufgrund der im Vergleich zur jetzigen Brennerbahn deutlich flacheren Gradienten (max. 7 ‰ statt 26 ‰) schwerere Güterzüge in Einfachtraktion (lediglich eine Lokomotive als Zugfahrzeug) verkehren, was die Leistungs- und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Bahntransports wesentlich verbessert.

Der BBT verläuft zwischen Innsbruck in Österreich und Franzensfeste in Italien mit einer Länge von 55 km. Bereits im Mai 1994 wurde im Süden von Innsbruck eine Eisenbahnnumfahrung, der sogenannte „Inntaltunnel“, eröffnet. In diesem 12,7 km langen Tunnel befindet sich eine Anbindung an den zukünftigen BBT. Züge, die auf dieser Strecke reisen, befinden sich daher zusätzlich zum BBT einige Kilometer lang im Inntaltunnel, was im Gesamtsystem des BBT künftig zu einer Länge von 64 km führt.

Die Gesamtkosten für den BBT belaufen sich aktuell auf ca. 10,5 Mrd. EUR, wovon die EU ca. 50 % im Rahmen der CEF-Förderung übernimmt. Die verbleibenden Kosten werden hälftig durch Österreich und Italien getragen. Für die Errichtung des Projektes zwischen Österreich und Italien ist die BBT SE zuständig, eine Europäische Aktiengesellschaft. Im Auftrag der Republik Österreich, der Republik Italien und der Europäischen Union ist sie also für die Planung und den Bau des Brenner-Basistunnels verantwortlich. SE steht dabei für Societas Europaea, eine länderübergreifende Gesellschaftsform nach Europäischem Recht. Die Baufertigstellung ist für das Jahr 2031 und die Inbetriebnahme für Ende 2032 geplant.



Abbildung 8: Geografische Einordnung des Brenner-Basistunnels (Quelle: EVTZ Alpine Pearls)

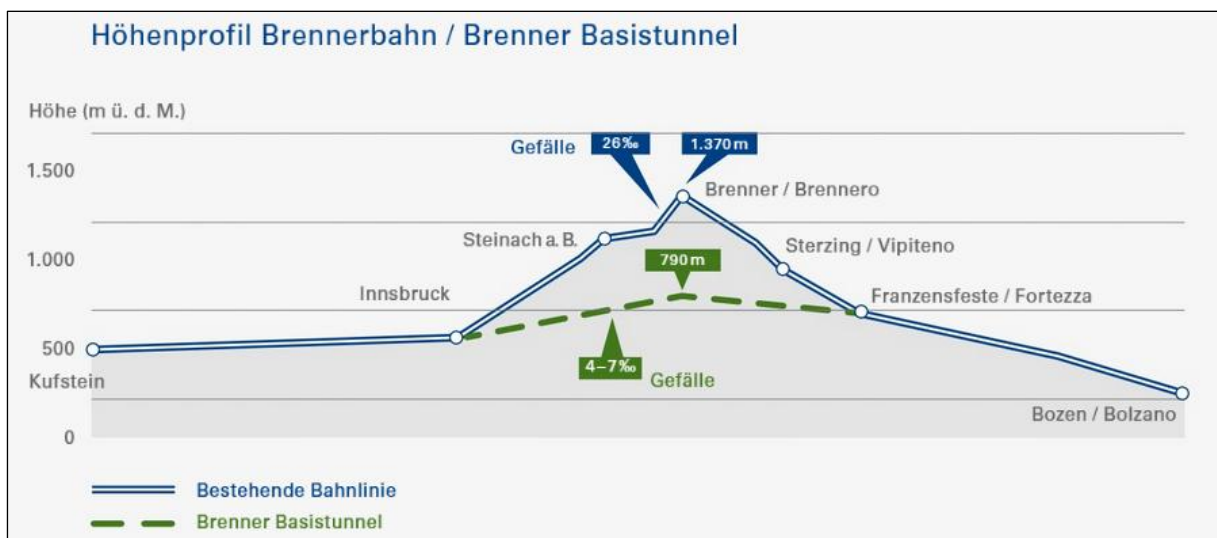


Abbildung 9: Vergleichendes Längenprofil des Brenner-Basistunnels (Quelle: BBT SE)

Der BBT besteht aus zwei 8,1 m breiten Tunnelröhren, die in einem Abstand von 40 bis 70 m verlaufen. Sie werden eingleisig ausgerüstet, sodass die Züge im Einrichtungsverkehr durch die beiden Tunnel fahren. Gleichzeitig können sich bis zu fünf Züge in einer Tunnelröhre befinden. In Abständen von 333 m verbinden Stollen, sogenannte Querschläge, die zwei Streckenröhren. Die Querschläge dienen in Notfallsituationen als Fluchtweg von der Störfallröhre in die „sichere Röhre“. Eine Evakuierung erfolgt per Zug über die jeweils gegenüberliegende sichere Tunnelröhre. Der durchgehende Erkundungsstollen wird künftig als Servicetunnel genutzt und soll einen Großteil der technischen Ausrüstungen beinhalten, um im Inspektions- und Instandhaltungsfall den Fahrbetrieb in den Streckenröhren möglichst wenig zu beeinflussen.

Der Anteil von Sprengvortrieb und Einsatz von Tunnelbohrmaschinen (TBM) beträgt jeweils ca. 50 %. Insgesamt sollen bis zu 9 TBM eingesetzt werden. Der Tunnelausbruch wird in der Regel mit Förderbändern aus dem Berg gefördert. Insgesamt entstehen ca. 21 Mio. m<sup>3</sup> Ausbruchmaterial, welches auf Grund der geologischen Verhältnisse zu etwa einem Drittel – überwiegend in Italien – als Material für die Betonherstellung wiederverwendet werden kann. Die Restmengen werden für Erdbaumaßnahmen verwendet oder möglichst baustellennah deponiert.

Um von den Erfahrungen vergleichbarer grenzüberschreitender Tunnelbauvorhaben entlang transeuropäischer Verkehrsachsen zu partizipieren, führte im Mai 2024 eine Fachexkursion insgesamt 50 sächsische und tschechische Fachleute und Regionalvertreter, die mit dem Projekt befasst sind, zum Brenner-Basistunnel (BBT). Gastgeber war das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA). Organisiert hat die Fachexkursion der „Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag EVTZ“ mit Unterstützung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Mitglieder des EVTZ, die Bauherren Správa železnic und DB InfraGO sowie Vertreter von Ministerien, Fachbehörden und Kommunen erfuhren bei Besichtigungen, Vorträgen und intensiven Gesprächen, wie die komplexe Aufgabe des zukünftig längsten Eisenbahntunnels der Welt am Brenner und dessen Zulaufstrecke erfolgreich angegangen wird.

In der von der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn in Auftrag gegebenen Studie „Der wirtschaftliche Nutzen des BBT in der Bau- und Betriebsphase“<sup>7</sup> wurde eine Wirtschaftlichkeitsanalyse zu diesem Infrastrukturvorhaben erstellt. Der wirtschaftliche Nutzen der Bauphase wird durch den Investitionsimpuls über die Produktions- und Konsumverflechtungen der Akteure im Wirtschaftskreislauf (Bauwirtschaft, Lieferanten, Arbeitnehmer usw.) ausgelöst und verstärkt. Er schlägt sich in quantifizierbaren wirtschaftlichen Effekten wie Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen nieder. Der wirtschaftliche Nutzen in der Betriebsphase wurde hingegen rein qualitativ bewertet. Hierbei handelt es sich um Fahrzeitgewinne, Reduzierung

---

<sup>7</sup> Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

von Umwelteinwirkungen (Lärm, Emissionen etc.), Erreichbarkeitsverbesserungen im Personen- und Güterverkehr sowie Senkung der Transportkosten in beiden Verkehrsarten.

Nachfolgend werden die quantitativen Ergebnisse dieser Studie zur Bauphase auszugsweise und zusammengefasst dargestellt.

Grundlage für die Berechnung der Auswirkungen eines Investitionsimpulses auf den Wirtschaftskreislauf ist der Einsatz eines sogenannten Input-Output-Modells, welches die Liefer- und Konsumverflechtungen zwischen den Sektoren einer Volkswirtschaft, bzw. der Volkswirtschaft mit dem Ausland, aufzeigt. In erster Linie führt eine Erhöhung der Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen der beauftragten Unternehmen zu einem Anstieg ihrer Produktion, d. h. ihres Umsatzes. Zieht man von dem Produktionswert die von den Unternehmen beanspruchten Vorleistungen ab, ergibt sich die Bruttowertschöpfung als besonders aussagekräftiges Maß des gesamtwirtschaftlichen Nutzens. Die durch den Investitionsimpuls erhöhte Produktion fordert nicht zuletzt einen höheren Einsatz des Faktors Arbeit: Wie viele Beschäftigte sind notwendig, um die Nachfragesteigerung zu befriedigen? Die Beschäftigten selbst beziehen wiederum ein Einkommen, welches sie – abzüglich indirekter Steuerabgaben und Sozialbeiträge – für Spar- und Konsumzwecke verwenden können.

Die Effekte wirken auf verschiedenen Ebenen. Direkt treten die Effekte in jenen Sektoren auf, in welchen der ursprüngliche Investitionsimpuls unmittelbar wirksam wird. Im Fall des BBT handelt es sich um die Vergabe von Aufträgen an Unternehmen der Bauwirtschaft, die den Tunnel bauen, sowie an Dienstleistungsunternehmen, die mit Planungs- und Beratungsaufgaben betraut werden.

Als indirekte Effekte bezeichnet man dagegen die aus der Nachfrageerhöhung ausgelösten Vorleistungen mit weiterfolgenden Nachfrage- bzw. Produktionserhöhungen in einer zweiten – und in der Folge weiteren – Wirkungsrunde. Benötigt beispielsweise ein Bauunternehmen für den Tunnelvortrieb Stahl, so kauft es dieses Material bei einem Stahlproduktionsunternehmen ein. Für die Stahlproduktion selbst werden wiederum weitere Ausgaben für den Ankauf von Materialien und Rohstoffen ausgegeben und so weiter.

Schließlich schlägt sich der Investitionsimpuls nicht ausschließlich in einer Erhöhung von Umsätzen nieder, sondern beispielsweise auch in höheren Einkommen und Konsummöglichkeiten für die privaten Haushalte. So geben die Arbeiter, die für den Bau des BBT eingestellt werden, Teile ihres Lohnes für Lebensmittel, Kleidung, für die Reparatur des Autos oder für Urlaube aus. Auf diesem Wege setzt sich eine erneute, sogenannte induzierte Wirkungsrunde in Gang und beeinflusst wiederum die Kreislaufgrößen Nachfrage, Produktion, Beschäftigung und Einkommen.

Insgesamt wurden zum Zeitpunkt der Studiererstellung für den Bau des BBT bzw. der Zulaufstrecke Franzensfeste – Waidbruck eine Kostenbasis von 10,29 Mrd. EUR<sup>8</sup> verwendet. Nach dem beschriebenen Untersuchungsansatz generiert diese Investition über die gesamte Bauphase von 2007 bis 2025 in den untersuchten Ländern Italien und Österreich ein kumuliertes Bruttoinlandsprodukt in Höhe von 15,85 Mrd. EUR, welches sich aus einer Bruttowertschöpfung von insgesamt 15,34 Mrd. EUR und den Nettosteuern in der Höhe von 511 Mio. EUR zusammensetzt. Zwei Drittel der generierten Bruttowertschöpfung fallen dabei in Italien an, ein Drittel in Österreich.

In Bezug auf die Beschäftigung führt der Investitionsimpuls weiterhin zu einem Bedarf von 200.500 Beschäftigungsverhältnissen während der gesamten Bauphase, davon 116.600 in Italien und 83.800 in Österreich. Je investierter Million EUR werden damit zwischen 19 (Österreich) und 20 (Italien) Beschäftigungsverhältnisse gesichert oder geschaffen. Insgesamt werden von den ausbezahlten Arbeitnehmerentgelten (7,34 Mrd. EUR) wiederum 4,35 Mrd. EUR für den privaten Konsum ausgegeben.

Für die Regionen, in denen der BBT bzw. die Zulaufstrecke gebaut wird, wirkt sich der Investitionsimpuls auch für die lokale Wirtschaft sehr positiv aus. So wird über den Zeitraum 2007 bis 2025 eine kumulierte Bruttowertschöpfung in Südtirol in Höhe von 1,87 Mrd. EUR geschaffen, was einem Anteil von 13,48 % am entsprechenden Ausgangsniveau entspricht. Im Bundesland Tirol beträgt die generierte Bruttowertschöpfung 1,54 Mrd. EUR, das sind 6,25 % des Ausgangsniveaus.

Mit einem Bedarf von 58.300 Beschäftigungsverhältnissen über die gesamte Bauphase wirkt sich der Bau des BBT und der Zulaufstrecke Franzensfeste – Waidbruck auf lokaler Ebene ebenfalls sehr vorteilhaft aus.

Konkrete Beispiele für Effekte, die indirekt bzw. induziert auf der lokalen Ebene wirken, sind z. B. Ausgaben, die für die Verpflegung und Unterkunft der Arbeitskräfte an den Baustellen in Südtirol und Tirol anfallen. So sind während der gesamten Bauphase des BBT im Schnitt pro Jahr 500 Arbeitskräfte direkt an der Baustelle tätig, davon 84 % Bauarbeiter und 16 % andere Arbeitskräfte (Verwaltungsangestellte, Geologen usw.). Nicht unmittelbar in der Region ansässige Arbeitskräfte müssen in den jeweiligen Gemeinden für den Zeitraum der Bauphase untergebracht werden. Durch die Nutzung des lokalen Gastronomie-, Handels- und Dienstleistungsangebotes ergeben sich für Südtirol und Tirol Umsätze in Höhe von 77 Mio. EUR.

Nicht zuletzt wirkt sich der „Baustellentourismus“ in Form von zahlreichen Besuchen der BBT-Baustellen und Infopoints positiv auf den lokalen Tourismus und die lokale Nahversorgung durch die Generierung von Umsätzen in den umliegenden Gemeinden in Höhe von 5 Mio. EUR aus. Darüber hinaus arbeitet der Infopoint mit touristischen Anbietern in der jeweiligen Region

---

<sup>8</sup> Kostenbasis 2012

zusammen, um die Besichtigung der Baustelle mit dem Besuch anderer Sehenswürdigkeiten, Museen, Ausstellungen oder Freizeit- und Sportaktivitäten zu verbinden.

Weitere positive Effekte für die Regionen Südtirol und Tirol ergeben sich durch den Bau des BBT aus sogenannten Netzwerk- und Kompetenzeffekten. Diese entstehen hauptsächlich durch Erfahrungswerte, welche die ausführenden Unternehmen sowie die Gemeinden selbst über den Zeitraum der Bauarbeiten sammeln. Durch die Baustellen wird eine Reihe von Aufträgen auf direktem oder indirektem Wege vergeben. Viele dieser Aufträge entsprechen der üblichen Kerntätigkeit des Unternehmens, in einigen Fällen sind sie aber eine echte Herausforderung. Die Vernetzungswirkungen ergeben sich insbesondere aus der Tatsache, dass sich viele Bauunternehmen zur Leistungserbringung zu Arbeitsgemeinschaften zusammenschließen (müssen), um den jeweiligen Erfahrungsreichtum auszuschöpfen. Davon profitieren vor allem kleinere, lokale Unternehmen, welche sich zur Unterstützung mit renommierten und besonders wettbewerbsfähigen größeren Unternehmen zusammenschließen, um auf diese Weise Synergien zu erzielen. Durch das von der BBT SE geschaffene Wissensnetzwerk mit vielen Universitäten wird in Form von Bachelor- und Masterarbeiten sowie Dissertationen Forschung betrieben und zusätzliches Wissen geschaffen.

Die wirtschaftlichen Vorteile fallen überdurchschnittlich stark in Südtirol bzw. in Tirol an, d. h. in den Regionen, in denen die Bauten durchgeführt werden. Bereits 3,41 Mrd. EUR der insgesamt geschaffenen volkswirtschaftlichen Bruttowertschöpfung von 15,34 Mrd. EUR, d. h. 22,2 %, verbleiben in Südtirol und Tirol.

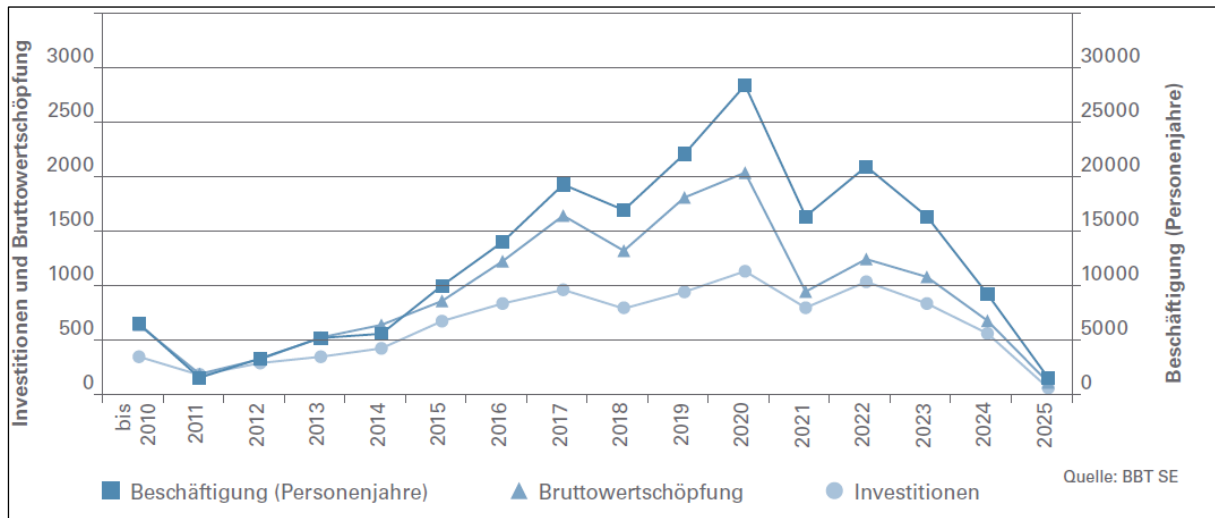
In den nachfolgenden Tabellen sind die Einzelwerte der beschriebenen Effekte auf nationaler und regionaler Ebene enthalten. Sie bilden eine Grundlage für die Abschätzung der investitionsbezogenen wirtschaftlichen Effekte der NBS Dresden – Prag.

	Italien		Österreich		Gesamt
	Anteil am Ausgangsniveau in %		Anteil am Ausgangsniveau in %		
Bruttoinlandsprodukt (Mio. EUR)	10.144	0,71	5.708	2,33	15.852
Bruttowertschöpfung (Mio. EUR)	9.771	0,58	5.570	2,13	15.341
Gütersteuern abzüglich Gütersubventionen (Mio. EUR)	373	0,63	138	2,09	511
Arbeitnehmerentgelte (Mio. EUR)	4.562	0,78	2.782	2,01	7.344
Privater Konsum (Mio. EUR)	2.836	0,34	1.514	0,75	4.350
Beschäftigte (Personenjahre)	116.621	0,48	83.846	1,98	200.467
Beschäftigte (Personenjahre) je investierter Mio. EUR	20		19		

**Tabelle 1: Volkswirtschaftliche Effekte der BBT-Bauphase in Italien und Österreich (Quelle: Aktionsgemeinschaft Brennerbahn)**

	Südtirol		Tirol		Gesamt
	Anteil am Ausgangsniveau in %		Anteil am Ausgangsniveau in %		
Bruttoinlandsprodukt (Mio. EUR)	1.923	12,63	1.567	6,36	3.490
Bruttowertschöpfung (Mio. EUR)	1.868	13,48	1.540	6,25	3.408
Gütersteuern abzüglich Gütersubventionen (Mio. EUR)	55	10,5	27	6,37	82
Arbeitnehmerentgelte (Mio. EUR)	674	4,98	550	4,51	1.224
Privater Konsum (Mio. EUR)	401	6,94	281	4,22	682
Beschäftigte (Personenjahre)	36.859	14,53	21.442	5,47	58.301

**Tabelle 2: Regionalwirtschaftliche Effekte der BBT-Bauphase in Südtirol und Tirol (Quelle: Aktionsgemeinschaft Brennerbahn)**



**Abbildung 10: Jährliche Verteilung der Investitionen und der volkswirtschaftlichen Effekte der Bauphase Innsbruck – Waidbruck mit BBT in Italien und Österreich (Quelle: Aktionsgemeinschaft Brennerbahn)**

### **3. Effekte während der Bauphase**

#### **3.1 Methodischer Ansatz**

Grundlage ist die Studie „Analyse der makroökonomischen Effekte der Neubaustrecke Dresden – Prag für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2014. Zu diesem Zeitpunkt lagen nur erste grobe Kostenschätzungen für die sog. teiloffene Variante vor. Die nunmehr für die Realisierung favorisierte Volltunnelvariante wurde damals noch nicht betrachtet.

Die damaligen Netto-Gesamtkosten wurden mit ca. 1,9 Mrd. EUR angesetzt. Ebenfalls wurden die Investitionskosten auf das deutsche und tschechische Staatsgebiet verteilt. Danach entfielen ca. 65 %, also ca. 1,3 Mrd. EUR auf die Maßnahmen in Sachsen. Betrachtet wurde eine insgesamt achtjährige Bauphase und der daraus abgeleitete Arbeitskräfteeinsatz.

Erwartungsgemäß hat sich der Kostenansatz seit 2014 sowohl im Zuge der Inflationsentwicklung (z. B. Preissteigerungen im Energiesektor und Teuerung der Baustoffe) als auch aufgrund der nunmehr größeren Planungstiefe deutlich erhöht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie wird von voraussichtlichen Bau- und Planungskosten in Höhe von ca. 5 Mrd. EUR<sup>9</sup> ausgegangen.

Durch diese Investitionen während der Bauphase sind vorrangig folgende volks- bzw. regionalwirtschaftliche Effekte zu erwarten:

- Schaffung einer signifikanten Anzahl temporärer Arbeitsplätze im Umfeld des Bauvorhabens
- Regionale Wertschöpfung (Bauhaupt- und -nebegewerbe, Handwerk, Transport, Dienstleistungen, Gastronomie etc.)
- Gewinnung von Rohstoffen aus dem Tunnelbau (Kontext Rohstoffstrategie)

Nachfolgend werden diese Nutzenswirkungen der Studie aus dem Jahr 2014 anhand der aktuell bekannten Informationen und Daten verifiziert und durch Analogiebetrachtungen zu vergleichbaren Infrastrukturvorhaben untersetzt.

#### **3.2 Beschäftigungswirkung und regionale Wertschöpfung**

In der Studie aus dem Jahr 2014 wurde folgender Ansatz zur Ermittlung der Beschäftigungswirkung gewählt: Die Beschäftigungseffekte während der Bauphase wurden im Wesentlichen aus den Investitionskosten des Vorhabens generiert. Dabei wurden die Investitionskosten in Jahresbeschäftigte umgerechnet, wobei je nach volkswirtschaftlicher Ausgangslage Multiplikatoren zwischen 7 und 10 pro 1 Mio. EUR Investitionskosten angesetzt wurden. Aus der Einkommensverwendung der Beschäftigten, die über die Baukosten geschaffen werden,

---

<sup>9</sup> Die Kosten wurden auf Basis der Preissteigerung im Baugewerbe sowie des erweiterten Projektumfangs ermittelt.

werden weitere nicht näher zu spezifizierende Beschäftigte geschaffen, die den direkt geschaffenen Arbeitsplätzen hinzugerechnet wurden.

Nach diesem Ansatz generiert das Neubauvorhaben auf der deutschen Seite während der Bauzeit insgesamt 8.710 Vollzeitjahresbeschäftigte (neue und gesicherte Beschäftigungsverhältnisse). Im Durchschnitt sind dies bei der hier unterstellten Bauzeit von 8 Jahren jährlich ca. 1.000 Vollzeitbeschäftigungsverhältnisse. Die jährliche Aufteilung ist in der nachstehenden Tabelle enthalten.

Jahr	Investitionskosten		Beschäftigte
	%	Mio. €	
1	5 %	61,8	440
2	12 %	148,4	1.040
3	17 %	210,3	1.480
4	22 %	272,1	1.920
5	18 %	222,6	1.570
6	12 %	148,4	1.040
7	8 %	98,9	700
8	6 %	74,2	520
<b>Insgesamt</b>	<b>100 %</b>	<b>1.236,8</b>	<b>8.710</b>

**Tabelle 3: Direkte Beschäftigungsverhältnisse während der Bauphase (Studie 2014)<sup>10</sup>**

Zu den direkten Beschäftigungswirkungen durch den Bau kommen zusätzlich die induzierten Beschäftigungseffekte im Umfeld des Bauvorhabens. Induzierte Effekte entstehen, wenn die Vollzeitbeschäftigten Konsumausgaben tätigen und dabei die Nachfrage nach Dienstleistungen und Produkten erhöhen. Diese zusätzliche Nachfrage wird wiederum beschäftigungswirksam, wobei die zeitliche, örtliche und branchenbezogene Verteilung variiert. In der Studie wurde auf der Basis von Literaturquellen ein Multiplikator von 1,25 gewählt. Demnach werden weitere 2.100 Vollzeitjahresbeschäftigte generiert. Insgesamt ergab sich somit ein Beschäftigungseffekt von ca. 10.800 Vollzeitjahresbeschäftigten unmittelbar an der Baustelle, was einem jährlichen Durchschnitt von 1.350 Beschäftigungsverhältnissen entspricht.

Die in der Tabelle enthaltenen Werte entsprechen einem Ansatz von 7 direkt generierten bzw. inklusive des induzierten Effekts 9 Jahresbeschäftigten pro 1 Mio. EUR Investition. Auch wenn die Kostenansätze deutlich gestiegen sind, wird die gewählte jährliche Verteilung der

<sup>10</sup> ProgTrans AG, LUB Consulting GmbH, 2014

Beschäftigungswirkung weiterhin als plausibel angesehen. Hingegen zeigen die in Abschnitt 2.5 beschriebenen Ergebnisse zum Brenner-Basistunnel, dass weitaus höhere Beschäftigungswerte erreichbar sind. Hier wird davon ausgegangen, dass je investierter Million EUR zwischen 19 und 20 Jahresbeschäftigungsverhältnisse generiert werden. Da diese Werte auf der Kostenbasis von 2012 ermittelt wurden, sind auch für einen Vergleich zur NBS Dresden – Prag die ursprünglichen Investitionen auf deutscher Seite i. H. v. 1.236,8 Mio. EUR als geeignete Berechnungsbasis heranzuziehen. Dementsprechend könnten während der gesamten Bauzeit bis zu 23.500 direkt mit dem Bau in Verbindung stehende und weitere 5.800 induzierte Jahresbeschäftigungsverhältnisse generiert werden. Das hierdurch insgesamt entstehende Potenzial der Beschäftigungswirkung ergibt sich somit zu ca. 29.000 Beschäftigungsverhältnissen während der Bauphase mit einem Jahresdurchschnitt von ca. 3.600 Beschäftigten.

Es sollte einerseits davon ausgegangen werden, dass ein wesentlicher Teil der insgesamt entstehenden Beschäftigungsverhältnisse außerhalb Sachsens geschaffen werden, da sich die Beschäftigten nur vorübergehend während der Bauphase in Sachsen aufhalten werden bzw. weitere Arbeiten, z. B. zur Herstellung von Ausrüstungen, generell außerhalb Sachsens ausgeführt werden. Andererseits ist zu erwarten, dass insbesondere im Bereich der induzierten Beschäftigungsverhältnisse, z. B. im Hotel- und Gastgewerbe, Dienstleistungs- und Transportsektor, Einzelhandel sowie im Handwerk ein vergleichsweise höherer Anteil an der Beschäftigungswirkung in Sachsen entsteht. Setzt man voraus, dass ähnliche regionale Effekte wie beim Bau des Brenner-Basistunnels eintreten, würde auf den sächsischen Arbeitsmarkt ein Anteil von ca. 25 % der gesamten Beschäftigungswirkung<sup>11</sup> (direkt und induziert) entstehen, was im Jahresdurchschnitt bis zu 900 Beschäftigten bzw. über die gesamte Bauzeit bis zu 7.250 Beschäftigungsverhältnissen entspricht.

Geht man weiterhin davon aus, dass – ähnlich wie beim BBT – ca. 20 % der Bruttowertschöpfung in der Region bleibt, führt dies zu signifikanten wirtschaftlichen Impulsen im Freistaat: Beim BBT wird bei einer Gesamtinvestition von 10,290 Mrd. EUR eine Bruttowertschöpfung 15,341 Mrd. EUR erwartet, d. h. ein Multiplikator von ca. 1,5. Übertragen auf die NBS, würde dies bedeuten, dass bei Baukosten in Deutschland von ca. 5 Mrd. EUR eine Bruttowertschöpfung von ca. 8,392 Mrd. EUR zu erwarten ist, wovon ein Anteil von 1,679 Mrd. EUR in Sachsen generiert wird.

Zieht man ähnliche Analogieschlüsse für die Inanspruchnahme lokaler Gastronomie-, Handels- und Dienstleistungsangebote durch Arbeitskräfte auf der Baustelle (BBT: 77 Mio. EUR), sind während der Bauphase Umsätze in Sachsen in einer Größenordnung zwischen 16 und 23 Mio. EUR<sup>12</sup> zu erwarten. Diese werden vorrangig im Umfeld der

---

<sup>11</sup> 21.442 Personenjahre in Tirol von insgesamt 83.846 Personenjahren in Österreich

<sup>12</sup> Niedrigerer Wert: Jahreswert BBT im Längenverhältnis zur NBS, Höherer Wert: einfaches Längenverhältnis NBS zum BBT

Zugangsstellen (Angriffspunkte) zur Tunnelbaustelle im Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge entstehen. Diese Zugangsstellen sind:

- das Nordportal Heidenau
- der Zwischenangriff Niederseidewitz (vgl. Abbildung 12)
- der Evakuierungs- und Rettungspunkt (ERP) in der Ortslage Göppersdorf/Wingendorf

In der nachfolgenden Abbildung ist die Lage von Beherbergungsbetrieben (Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen etc.) in einem Einzugsbereich von ca. 20 Minuten Pkw-Fahrzeit um die drei Angriffspunkte dargestellt.

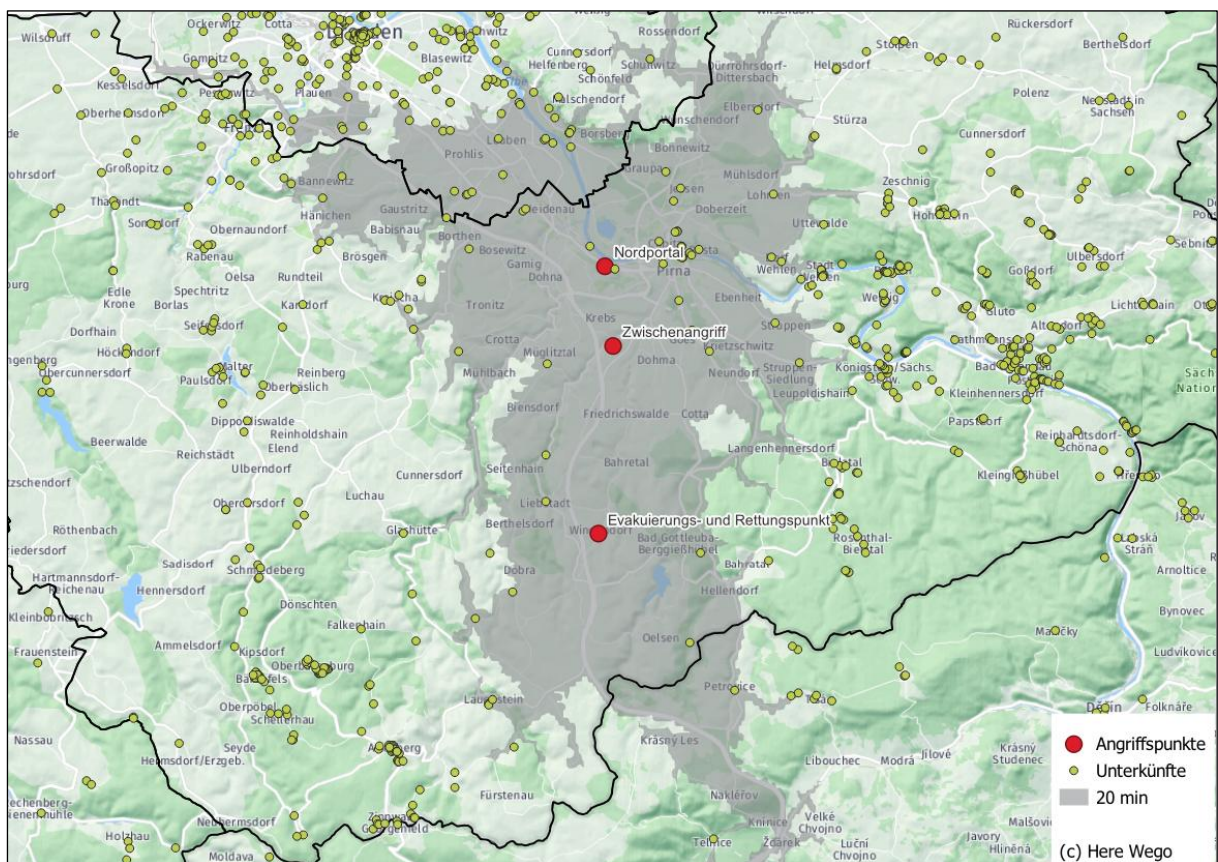


Abbildung 11: Pkw-Erreichbarkeit von Unterkünften innerhalb 20 min Fahrzeit (Karte: Here Wego, eigene Bearbeitung)



Abbildung 12: Visualisierung Zwischenangriff Niederseidewitz (Quelle: DB InfraGO)

### 3.3 Gewinnung von Rohstoffen aus dem Tunnelbau

Eine Tunnelbaustelle ist zugleich Rohstoffquelle. Dadurch werden u. a. Straßentransporte und die Menge des zu deponierenden Materials reduziert. Außerdem werden bestehende Ressourcen geschont, da weniger Material aus externen Steinbrüchen oder Kiesgruben bezogen werden muss.

Im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) wurde im Jahr 2023 im Rahmen der planungsunterstützenden Grundlagenermittlung für die Neubaustrecke Dresden – Prag eine „Fachexpertise zur nachhaltigen Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial am Beispiel des Erzgebirgstunnels“ durch die IGT-Geotechnik und Tunnelbau ZT GmbH erstellt und durch die LUB Consulting GmbH um ein Transportkonzept ergänzt.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden fachspezifische Erfahrungen für eine nachhaltige und ressourcenschonende Wiederverwertung des anfallenden Aushub- und Ausbruchmaterials bei Infrastrukturprojekten, insbesondere im Tunnelbau in Österreich und der Schweiz, gesammelt, welche für die NBS Dresden – Prag bereits in einem frühen Projektstudium im Zuge einer zielorientierten Projektentwicklung von entscheidender Bedeutung sind.

Bei der Erstbeurteilung des Materialanfalls können Ziele für die weitere Verwendung definiert werden und unter Einbeziehung des Materialbedarfs beurteilt werden. Dabei stellt sich heraus, dass die Wiederverwendung von Tunnelausbruchmaterial bei derartig großen

Untertagebauvorhaben einen wichtigen Aspekt für eine nachhaltige, gesamtwirtschaftlich positive und auch akzeptable Bauausführung im Einklang mit den regionalen Gegebenheiten darstellt. Die übergeordneten Ziele zur Erreichung einer nachhaltigen Wiederverwendung von Tunnelausbruch können wie folgt dargelegt werden:

- Maximale Wiederverwertung des Ausbruch- bzw. Aushubmaterials zum Zwecke größtmöglicher Eigenversorgung
- optimale Wirtschaftlichkeit der gesamten Materialbewirtschaftung
- minimale Umweltbelastung durch Minimierung von Transportvorgängen und weitgehender Ressourcenschonung

Der Fokus der Betrachtungen soll dabei aber nicht nur auf die internen Stoffkreisläufe im eigentlichen Bauvorhaben gelegt werden, sondern es zeigt sich, dass gerade durch die Einbindung kommunaler bzw. regionaler Partner oder Interessenten aus der Wirtschaft weitere Optimierungen und ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen generiert werden könnte. Als Beispiele dafür seien die Seeschüttungen am Vierwaldstättersee im Zuge des Gotthard-Basistunnels in der Schweiz genannt oder die Rohstoffbevorratung im Rahmen des Bauvorhabens Koralmtunnel in Österreich für eine etwaige Nachnutzung Dritter, z. B. zum Zwecke des landwirtschaftlichen Wegebau.

Im Zusammenhang mit den Untertagebauten ist ein Überschuss an Ausbruchmaterial gegeben, was das Erfordernis von Abtransport von den jeweiligen Baustellen und die externe Ablagerung bzw. eine etwaige externe Verwendung nach sich zieht. Bevor ausschließlich an eine Deponierung gedacht wird, sollten auch alternative Verwendungsmöglichkeiten mit überlegt werden. Sollten sich derartige als zweckmäßig und machbar herausstellen, sind naturgemäß diesbezüglich auch frühzeitige Vorkehrungen (z. B. rechtliche Vorvereinbarungen, vertiefende Untersuchungen) zu treffen, derartige Maßnahmen bedürfen aber umso mehr eines verantwortungsvollen Zusammenwirkens aller Beteiligten.

Die Verwendung von Tunnelausbruchmaterial bzw. von Aufbereitungsrückständen könnte demgemäß z. B. auch erfolgen für

- die Errichtung ortsnaher Hochwasserschutzbauwerke,
- die vorbereitende Schüttung von Industrie-, Gewerbe- oder Verkehrsflächen,
- landschaftsgestaltende Maßnahmen und die Generierung von neuen Natur- und Lebensräumen,
- die Rekultivierung von obertägigem Altbergbau und Steinbrüchen sowie für den Versatz untertägiger bergbaulicher Hohlräume,
- die Bevorratung von geeignetem Material für spätere regionale oder kommunale Betriebe (z. B. als Schüttmaterial für kommunale Straßenbaubetriebe oder den landwirtschaftlichen Wegebau), die Nutzung als Bodenverbesserung oder Basisabdichtung im Infrastruktur- und Deponiebau, die stoffliche Beigabe für die

Herstellung von grobkeramischen Produkten oder Zement sowie die landwirtschaftliche Bodenverbesserung (physikalisch und bodenchemisch).

Gemäß der in der Studie durchgeführten Abschätzung fallen auf deutscher Seite ca. 8 Mio. Tonnen (Volumen ca. 4 Mio. m<sup>3</sup>) überschüssiges Ausbruchmaterial an. Hiervon wird ungefähr die Hälfte (ca. 3,8 Mio. t) als wiederverwendbares Material eingestuft.

Als Standorte zur Lagerung des Ausbruchmaterials in unmittelbarer Umgebung der BE-Fläche wurden folgende Areale – ohne Berücksichtigung der aktuellen Bergbaurechtslage – berücksichtigt:

- Steinbruch Borna
- Steinbruch Friedrichswalde
- Steinbruch Nentmannsdorf
- Lohmgrund 1
- Lohmgrund 2

Eine frühzeitige Auseinandersetzung mit der Materialbewirtschaftung ist essenziell für eine optimale Projektabwicklung, insbesondere im Untertagebau. Aspekte der Materialwirtschaft können maßgebliche Auswirkungen und auch große Unsicherheiten bzw. Risiken in Hinblick auf die Variantenauswahl, den Bauablauf, die Baumethoden und somit auf die Bauzeit und Baukosten mit sich bringen. Letztendlich wirkt sich das auch gesamtheitlich auf die Akzeptanz und Genehmigungsfähigkeit des gesamten Bauvorhabens aus.

Darüber hinaus bieten derartige Vorhaben mit entsprechenden Innovationsmöglichkeiten Potenziale und es ergeben sich dadurch sogar gesamtwirtschaftliche Vorteile. Es wird empfohlen, die Materialbewirtschaftung, die auch im hohen Interesse der Gebietskörperschaften liegt und einen wichtigen Beitrag zur Genehmigungsfähigkeit des Projektes und dessen Akzeptanz liefert, frühzeitig und kontinuierlich mitzubetrachten. Diesbezügliche Schnittstellen können sich ergeben

- bei der Betrachtung von Erkundungszielen,
- bei der Diskussion der hochdynamischen Transportlogistik, deren Möglichkeiten und Leistungsfähigkeit,
- bei der frühzeitigen Vorsorge von Flächen und Flächenverfügbarkeiten (Erstellen von zivilrechtlichen Übereinkommen, Berücksichtigung bei hoheitlichen Raum- und Verkehrswegefestlegungen etc.),
- bei der Rohstoffsicherung statt deren Beseitigung sowie
- bei wirtschaftlichen Betrachtungen, z. B. Kostenbetrachtung Deponierung vs. Verwendung/Verwertung.

Die untersuchten Varianten zeigen, dass bei geeigneter Berücksichtigung im Projekt bzw. Bauablauf ein hohes Maß an Selbstversorgung für die Projektterrichtung gegeben ist, dass im nahen Umfeld der Baustelleneinrichtungsflächen auch potenziell geeignete (Zwischen-)

Lagerflächen bestehen und dass bei Abfuhr auf entfernte, externe Standorte auch die Möglichkeit des klimafreundlicheren Bahntransportes gegeben ist. Ebenso zeigt sich, dass bei entsprechender kooperativer Vorgangsweise aus den vorhandenen Massen auch wichtige Materialien für Bauvorhaben öffentlicher Institutionen, z. B. für Hochwasserschutzbauten oder für alternative Verwendungszwecke, verwendet werden können.

Die beschriebene Fachexpertise mit Empfehlungen für die weitere Verwertung von Tunnelausbruchmaterial ist somit Ausdruck des gestiegenen Rohstoffbewusstseins im Kontext der sächsischen Rohstoffstrategie.

## 4. Effekte während der Betriebsphase

### 4.1 Überblick

Die Effekte während der Betriebsphase leiten sich im Wesentlichen aus folgenden infrastrukturellen Merkmalen der Neubaustrecke Dresden – Prag ab:

- Schaffung von zusätzlichen Trassenkapazitäten für den Personen- und Güterverkehr,
- signifikante Reduzierung der Streckenlänge zwischen Dresden und Ústí n. L.,
- Trassierung für höhere Geschwindigkeiten im Personenverkehr sowie
- die aus der Neubaustrecke resultierende Fahrzeitreduzierung.

Wie sich diese Merkmale auf das Betriebsprogramm auf der Strecke Dresden – Ústí n. L. im Ist- und Soll-Zustand auswirken, zeigt eine schematische Darstellung in Abbildung 13.

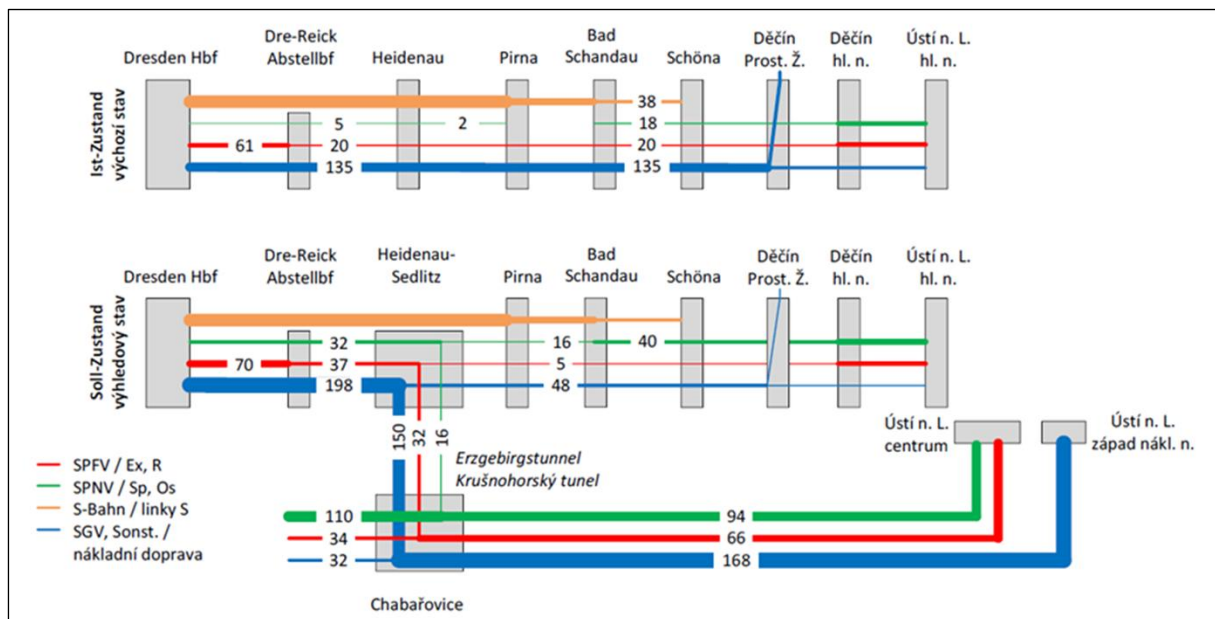


Abbildung 13: Betriebsprogramm der NBS im Ist- und Soll-Zustand (Quelle: DB InfraGO)

Obwohl der grenzüberschreitende Abschnitt der NBS mit dem Basistunnel als Kernelement im Fokus der Betrachtung der regional entstehenden Nutzenswirkung steht, werden ebenfalls Aspekte berücksichtigt, die über diesen Untersuchungsraum hinausgehen. Dies beinhaltet sowohl die Fertigstellung der Streckenabschnitte der NBS auf tschechischer Seite bis Prag als auch darüber hinaus gehend den Streckenausbau bis in den Raum Wien bzw. Budapest auf der sog. Vindobona-Achse.

Nachfolgend werden die für den Freistaat Sachsen in der Betriebsphase der NBS hinsichtlich des Personen- und Güterverkehrs sowie die daraus abgeleiteten Themen (z. B. Tourismus, Außenhandel) beschrieben.

## 4.2 Schienenpersonenverkehr

### 4.2.1 Methodischer Ansatz

Im Schienenpersonenverkehr (SPV) ergeben sich für den Freistaat Sachsen durch die NBS sowie die in Tschechien darüber hinaus gehenden Bahnstrecken folgende Veränderungen:

- Verkürzte Reisezeit zwischen Dresden und Ústí n. L. (von 1:13 h auf 34 min) sowie Dresden und Prag (von 2:25 h auf 1:00 h)
- Verbesserte Fernverkehrsanbindung des Knotens Dresden in Richtung Prag – Brno – Wien/Budapest (reduzierte Fahrzeit, ganztägiger Stundentakt nach Prag)
- Direkte Regionalzugverbindung Dresden – Teplice
- Zusätzliche Kapazitäten im Regionalverkehr Dresden – Pirna – Děčín – Ústí n. L.

Hieraus sind folgende Effekte für die Region zu erwarten:

- Erhöhte Attraktivität bzw. Erweiterung des Einzugsgebiets sächsischer Arbeits- und Studienplätze für tschechische Berufspendler und Studierende
- Wettbewerbsfähige und nachhaltige Alternative zum Pkw im Geschäftsreiseverkehr (Unternehmen, Hochschulkooperationen, Behörden)
- Verbessertes SPNV-Angebot für Tagestouristen und Pendler im Oberen Elbtal
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Erreichbarkeit und ÖV-Attraktivität im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- Erhöhung der touristischen Attraktivität Sachsens durch verbesserte Erreichbarkeit aus Tschechien, Slowakei, Ungarn und Österreich
- Verbesserter Zugang für sächsische Reisende zu den Flugangeboten des Flughafens Prag, insbesondere Linienverkehr zu außereuropäischen Destinationen

Diese Effekte werden nachfolgend aus regionaler Perspektive und vor dem Hintergrund statistischer Daten sowie weiterer relevanter Informationen erörtert.

### 4.2.2 Betriebsprogramm Personenverkehr

Die deutlichen Verbesserungen im Schienenpersonenverkehr ergeben sich neben der erwähnten Fahrzeitreduzierung auf der Verbindung Dresden – Ústí n. L. – Prag u. a. durch die Einführung eines ganztägigen Stundentakts der EC-Linie Dresden – Prag mit Einbindung in den Deutschlandtakt. Hierdurch besteht in Dresden Anbindung u. a. an die S-Bahn-Linien S8 nach Kamenz und S5 nach Riesa sowie die Regionalbahn RB30 nach Zwickau, wodurch sich die regionale Erschließungswirkung deutlich verstärkt. Auf der tschechischen Seite besteht im Bahnhof Ústí n. L. Anbindung u. a. in Richtung Lovosice und Litoměřice, Mělník (vgl. Abbildung 14).

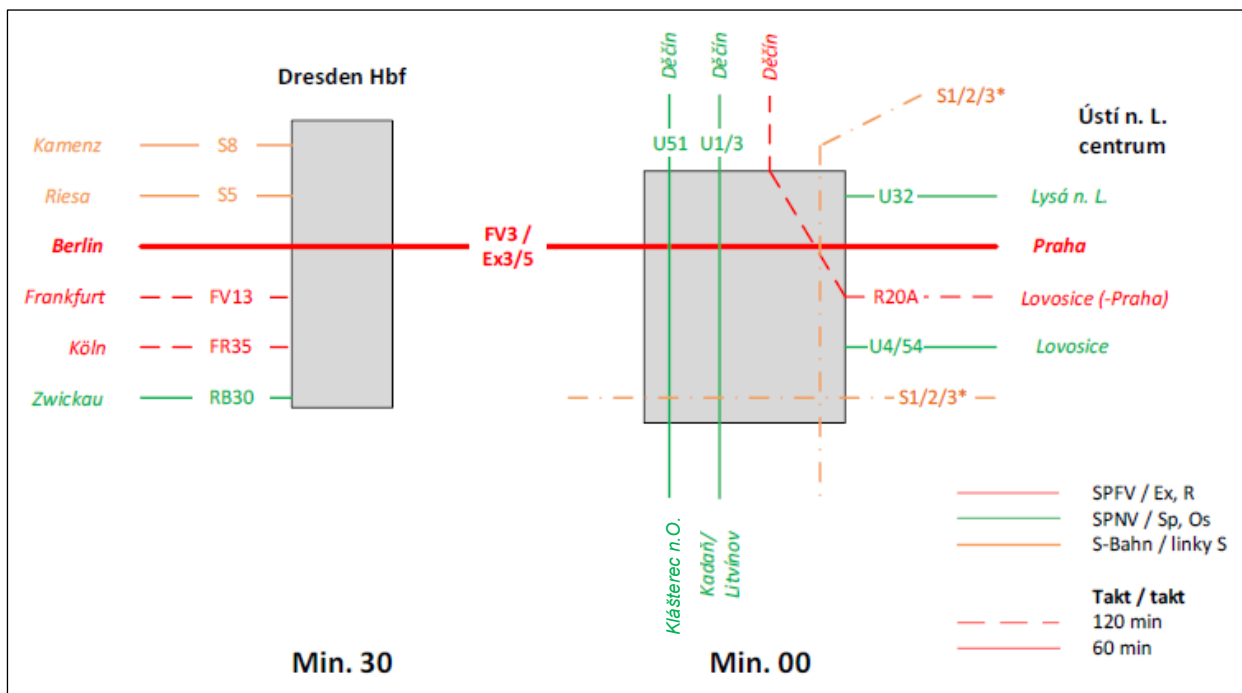


Abbildung 14: Anbindung von Dresden Hbf und Ústí n. L. (Quelle: DB InfraGO)

Weiterhin ist in der Planung der NBS ein zusätzlicher direkter Regionalexpress (RE) zwischen Dresden und Teplice vorgesehen. Dieser soll im Zweistundentakt mit 8 Zügen je Tag und Richtung verkehren. Auf deutscher Seite wurde für den RE abgesehen von Dresden Hbf kein Verkehrshalt angenommen. Weiterhin wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h angesetzt.

Zwischen Dresden Hbf und dem neuen NBS-Abzweig Heidenau-Sedlitz wurde eine Überlagerung mit dem Zweistundentakt einer ebenfalls neuen RE-Linie Dresden Hbf – Bad Schandau – Ústí n. L. angenommen, wodurch sich die SPNV-Angebotsqualität im oberen Elbtal deutlich verbessert.

Die beiden zusätzlichen RE wurden so in den Fahrplan integriert, dass sich eine Bündelung mit der EC-Linie Berlin – Dresden – Prag ergibt und in Dresden Hbf Anschlüsse an weitere Fernverkehrslinien (z. B. Richtung Erfurt/Frankfurt (M.), Hamburg, Dortmund) aus dem Deutschlandtakt entstehen.

Im Interreg-A-Projekt „Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Sachsen – Tschechien“ (2019), an dem das SMWA als Partner beteiligt war und an dem sich der EVTZ aktiv beteiligt hat, wurden Untersuchungen zu den Fahrzeiteffekten durchgeführt. Hierdurch lassen sich differenzierte Aussagen zum erwartbaren Fahrzeitgewinn durch die Implementierung der NBS Dresden – Prag treffen. Die in der Studie vorgenommenen Analysen beruhen auf Verkehrsmodellierungen und Szenarienberechnungen, die den Zustand mit und ohne NBS abbilden.

Die Untersuchung vergleicht detailliert Fahrzeiten und Erreichbarkeiten im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Grundlage bilden dabei Modellierungen des Betriebsprogramms im Zielzustand, bei dem die NBS durchgehend für den internationalen Fernverkehr (EC) sowie zusätzliche Regionalverbindungen genutzt wird. Besonders hervorzuheben sind:

- der geplante Fahrzeitgewinn des EuroCity (EC) auf der Strecke Dresden – Ústí nad Labem,
- die Einführung neuer, grenzüberschreitender RegionalExpress-Verbindungen, u. a. Dresden – Teplice sowie Dresden – Bad Schandau – Ústí nad Labem,
- die Integration der Verbindungen in bestehende Taktverkehre und Anschlusssysteme auf deutscher und tschechischer Seite.

Die modellierten Ergebnisse zeigen deutliche Verkürzungen der Fahrzeiten, was zu einer grundlegenden Verbesserung der Mobilitätsbedingungen in der Region führt. Die folgende Tabelle verdeutlicht exemplarisch die Auswirkungen auf ausgewählte Relationen:

Relation			Zug (2019)			Zug (Szenario 2030 ohne NBS)			Zug (Szenario mit NBS)			Bus			Kfz
Nr.	Quelle	Ziel	Fahrzeit	Umstiege	Fahrten pro Richtung und Tag	Fahrzeit	Umstiege	Taktfrequenz	Fahrzeit	Umstiege	Taktfrequenz	Fahrzeit	Umstiege	Fahrten pro Richtung und Tag	Fahrzeit
1	Dresden	Děčín	0:42	0	8	0:45	0	2:00	0:47	0	2:00	2:00	0	3	1:00
2	Dresden	Most	-	-	-	1:58	0,5	2:00	0:58	0	2:00	3:20	2,5	13	1:10
3	Dresden	Rumburk	2:06	1	9	2:00	1	2:00	1:59	1	2:00	4:30	3,5	5	1:21
4	Ústí n. L.	Annaberg-Buchholz	-	-	-	3:23	2	2:00	2:44	2	2:00	4:40	4	4	1:35
5	Ústí n. L.	Bad Schandau	0:35	0	7	0:33	0	2:00	0:33	0	2:00	-	-	-	0:47
6	Ústí n. L.	Freiberg	1:41	1	7	1:39	1	2:00	0:59	1	2:00	-	-	-	1:13
7	Ústí n. L.	Görlitz	3:30	3	10	2:52	1	2:00	2:12	1	2:00	-	-	-	1:50
8	Ústí n. L.	Pirna	1:22	1	7	1:09	1	2:00	0:51	1	1:00	-	-	-	0:38
9	Ústí n. L.	Plauen	3:14	1	6,5	3:04	1	2:00	2:24	1	2:00	-	-	-	2:05
10	Pirna	Děčín	0:59	1	17	0:52	1	2:00	0:33	1	2:00	-	-	-	0:46
11	Dresden	Ústí n. L.	1:01	0	7	1:02	0	2:00	0:23	0	1:00	0:55	0	3	0:45
12	Dresden	Litoměřice	1:54	2	7	1:59	2	2:00	1:01	1	1:00	-	-	-	0:58
13	Dresden	Teplice	-	-	-	1:34	1	2:00	0:34	0	2:00	1:38	0	7	0:49
14	Dresden	Litvinov	2:24	2	7	2:53	1	2:00	1:53	1	1:00	3:00	2	7	1:11
15	Dresden	Chomutov	2:32	1	7	2:17	1	2:00	1:17	0	2:00	4:00	2,5	11	1:25
16	Teplice	Freiberg	2:23	2	7	2:10	2	2:00	1:10	1	2:00	-	-	-	1:04
17	Most	Chemnitz	3:21	2	7	3:00	2	2:00	2:00	1	2:00	-	-	-	1:14
18	Chomutov	Chemnitz	-	-	-	3:19	2	2:00	2:19	1	2:00	-	-	-	0:55
19	Chomutov	Zwickau	3:54	1	3,5	3:49	2	2:00	2:49	1	2:00	-	-	-	1:25
20	Ústí n. L.	Chemnitz	2:09	1	7	2:05	1	2:00	1:25	1	2:00	-	-	-	1:27
21	Ústí n. L.	Zwickau	2:42	1	7	2:35	1	2:00	1:55	1	2:00	-	-	-	1:46
22	Bautzen	Ústí n. L.	2:49	2	7,5	2:12	1	2:00	1:33	1	2:00	-	-	-	1:20
23	Bautzen	Děčín	2:28	2	7,5	1:55	1	2:00	2:15	1,5	2:00	-	-	-	1:20
24	Bautzen	Chomutov	4:46	2	7	3:27	2	2:00	2:27	1	2:00	-	-	-	2:00
25	Görlitz	Děčín	2:58	2	7,5	2:34	1	2:00	2:50	1,5	2:00	-	-	-	1:40
26	Teplice	Heidenau	2:08	2	9	1:49	2	2:00	0:23	0	2:00	-	-	-	0:50

**Tabelle 4: Erreichbarkeiten der repräsentativen Verkehrsbeziehungen in den Szenarien (Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr, 2019)**

Die Fahrzeitverkürzungen entstehen durch die höhere Streckengeschwindigkeit der NBS (vorgesehen bis zu 200 km/h), eine geringere Zahl an Zwischenhalten sowie durch die Entlastung der heute stark ausgelasteten Elbtalstrecke. In Kombination mit einer Taktverdichtung (z. B. Stundentakt EC statt Zweistundentakt) ergibt sich daraus ein deutlich attraktiveres ÖV-Angebot.

Neben dem quantitativen Fahrzeitgewinn werden auch qualitative Verbesserungen der Erreichbarkeit erzielt. Durch den erweiterten Einzugsbereich von Haltestellen und

Knotenpunkten wie Dresden, Heidenau oder Ústí nad Labem profitieren sowohl Pendler als auch Bildungsreisende und Gelegenheitsnutzer. Die Nachfrageeffekte sind signifikant:

- Für die Relation Dresden – Ústí n. L. wird ein Nachfragezuwachs von bis zu 51 % prognostiziert.
- Für Dresden – Teplice liegt der prognostizierte Zuwachs bei bis zu 53 %, ebenso für Dresden – Litoměřice.

Diese Zunahmen resultieren aus dem erweiterten Aktionsradius bei gleicher Reisezeit („Zeitgewinn = Reichweitengewinn“), aber auch aus verbesserten Anschlüssen. Für den regionalen Arbeitsmarkt bedeutet dies eine Erhöhung der Pendelreichweite, insbesondere für tschechische Erwerbstätige, die in Dresden und Umgebung tätig sind. Gleichzeitig entsteht ein neues Angebot für Geschäftsreisende und Touristen, die nun im Tagespendelraum beide Länder erschließen können.

Insbesondere durch die Fahrzeitverkürzung und Taktverdichtung im Fernverkehr (EuroCity) wird insgesamt mit einer deutlichen Steigerung der Nachfrage gerechnet. Die Fahrzeiten auf der neuen Strecke ermöglichen die Einbindung in die Taktknoten in Dresden und Ústí nad Labem. Es gibt darüber hinaus signifikante und potenzielle Zuwächse bei den Fahrgastzahlen für Orte, welche nicht auf der neuen Route liegen, zum Beispiel Litoměřice (vgl. nachfolgende Tabelle 5).

Nr.	Relation	Nachfrageveränderung in %	
		min.	max.
6	Ústí n. L. - Freiberg	19 %	26 %
8	Ústí n. L. - Pirna	11 %	28 %
11	Dresden - Ústí n. L.	25 %	51 %
12	Dresden - Litoměřice	30 %	53 %
14	Dresden - Litvínov	24 %	39 %
20	Ústí n. L. - Chemnitz	19 %	23 %
21	Ústí n. L. - Zwickau	19 %	21 %

**Tabelle 5: Prognose Verkehrsnachfrage für Verbindungen mit dem EuroCity über die Neubaustrecke (Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019)**

Darüber hinaus werden in der Studie auch durch die angenommene Angebotsverbesserung im Regionalverkehr auf der Relation Dresden – Teplice deutliche Nachfragesteigerungen erwartet, wie die Auswahl in Tabelle 6 zeigt.

Nr.	Relation	Nachfrageveränderung in %	
		min.	max.
2	Dresden - Most	31 %	44 %
13	Dresden - Teplice	30 %	53 %
15	Dresden - Chomutov	32 %	44 %
16	Teplice - Freiberg	22 %	42 %
17	Most - Chemnitz	14 %	36 %
18	Chomutov - Chemnitz	6 %	34 %
26	Teplice - Heidenau	41 %	73 %

**Tabelle 6: Prognose Verkehrsnachfrage für Verbindungen mit dem RegionalExpress über die Neubaustrecke (Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019)**

Die geplante Neubaustrecke Dresden – Prag führt somit zu substantziellen Verbesserungen der Fahrzeiten, Zuverlässigkeit und Kapazität im grenzüberschreitenden Personenverkehr. Sie erschließt neue Pendlerströme, erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und verbessert die internationale Anbindung des Ballungsraums Dresden. Damit leistet das Projekt einen zentralen Beitrag zur Erreichung verkehrs-, umwelt- und strukturpolitischer Zielsetzungen im sächsisch-böhmischen Grenzraum.

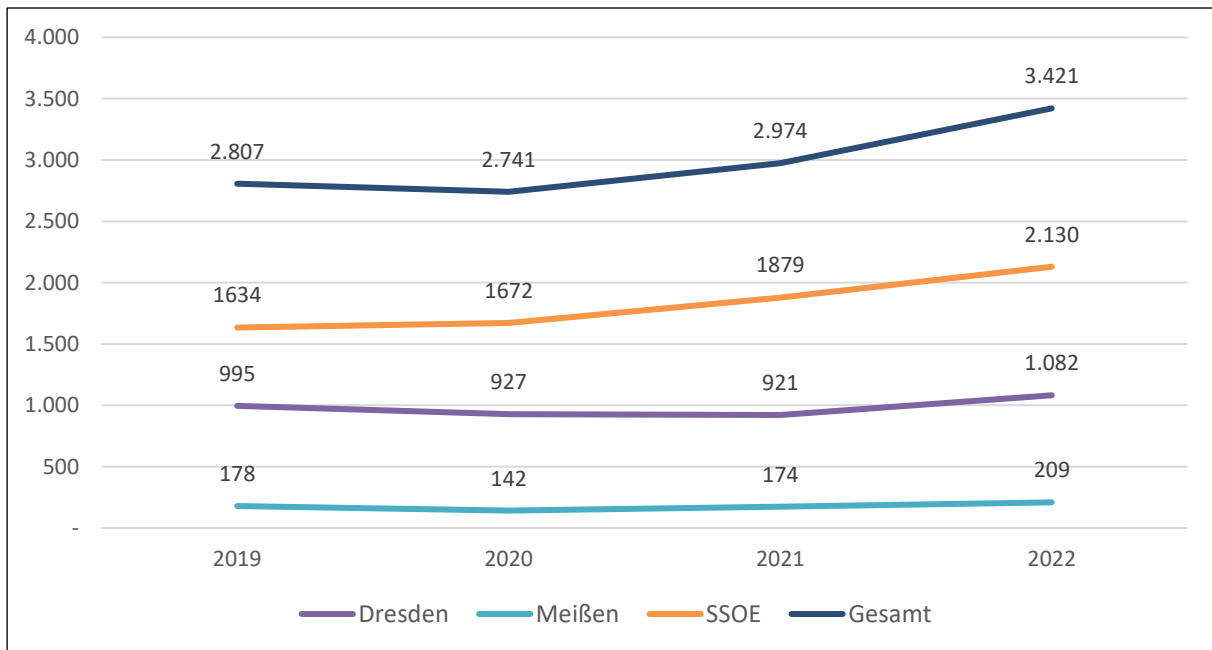
#### 4.2.3 Pendlerbeziehungen

Gemäß der Studie zu makroökonomischen Effekten (2014) waren für das Jahr 2012 nur etwas mehr als 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) mit Wohnort in der Tschechischen Republik an einem sächsischen Arbeitsort gemeldet. Von diesen Beschäftigten arbeiteten 169 in der Landeshauptstadt Dresden und 120 im Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge. Der Landkreis Meißen verzeichnete zu diesem Zeitpunkt keine tschechischen Beschäftigten.

Seit dieser Zeit hat die Zahl der tschechischen Einpendler deutlich zugenommen: Wie das Diagramm in Abbildung 15 zeigt, haben sich die Zahlen für Sachsen insgesamt mehr als verdreifacht und betragen nunmehr ca. 3.400 Beschäftigte. Für den Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge wird mit einem Wert von ca. 2.100 Beschäftigten ungefähr das Neunfache der Zahlen aus dem Jahr 2012 und für die Landeshauptstadt Dresden mit über 1.000 der sechsfache Wert erreicht. Im Landkreis Meißen waren im Jahr 2022 ca. 200 Menschen beschäftigt.

Dies deutet auf ein weiteres wirtschaftliches Zusammenwachsen der Grenzregion hin. Die NBS kann diese Tendenz weiter verstärken, wenn Pendeln mit der Bahn entweder deutlich

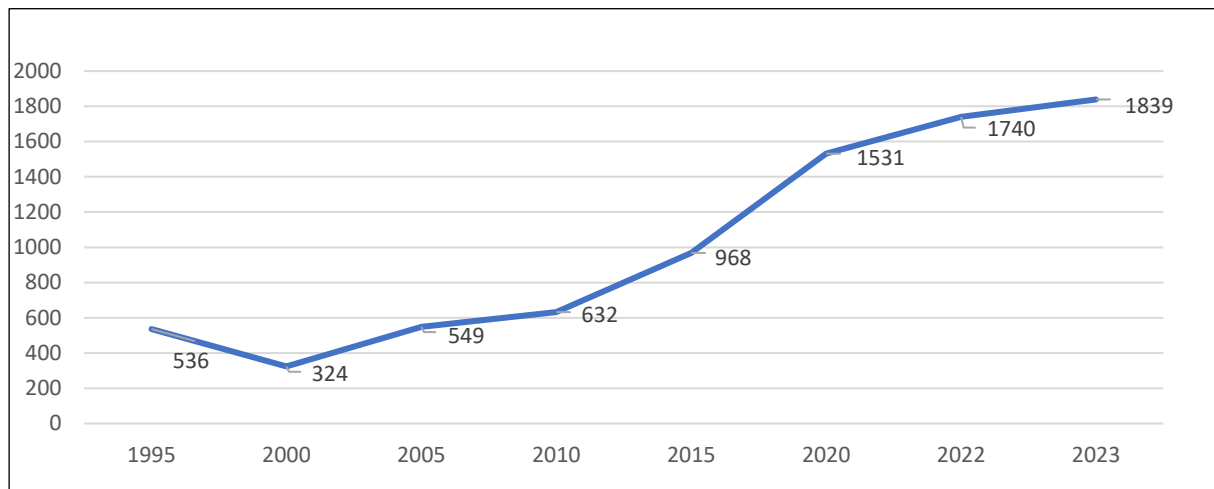
weniger zeitaufwendig wird oder mit dem gleichen Zeitbudget weiter entfernte Orte erreicht werden können. Neben der in 4.2.2 erwähnten RE-Verbindung Dresden – Teplice trifft dies insbesondere auf Einpendler aus dem Ústecký kraj zu. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür sind jedoch attraktive Ticketpreise, z. B. durch Nutzbarkeit der Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Ústí n. L. und Dresden zum Regionalverkehrstarif.



**Abbildung 15: Einpendler aus Tschechien (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen)**

Letztlich hat die engere Verflechtung innerhalb der sächsisch-tschechischen Grenzregion auch dazu geführt, dass die Anzahl der sächsischen Einwohner mit tschechischer Staatsbürgerschaft in den zurückliegenden Jahren gestiegen ist. Diesen Trend belegen u. a. die Zahlen aus der Landeshauptstadt Dresden: Während hier im Jahr 2000 lediglich 324 Tschechinnen und Tschechen ihren Wohnsitz hatten, hat sich diese Zahl im Jahr 2023 mit 1.839 mehr als verfünffacht, wie das Diagramm in Abbildung 16 zeigt.

Auch in diesem Kontext ist davon auszugehen, dass durch die Neubaustrecke die Landeshauptstadt und die angrenzenden Landkreise im Einzugsgebiet der Bahnverbindung Dresden – Prag als Wohnort an Attraktivität für tschechische Bürgerinnen und Bürger gewinnen, wenn sich der Zeitaufwand für Fahrten zu Verwandten und Freunden in Tschechien deutlich reduziert.



**Abbildung 16: Tschechische Bevölkerung in Dresden (Hauptwohnung) (Quelle: Landeshauptstadt Dresden)**

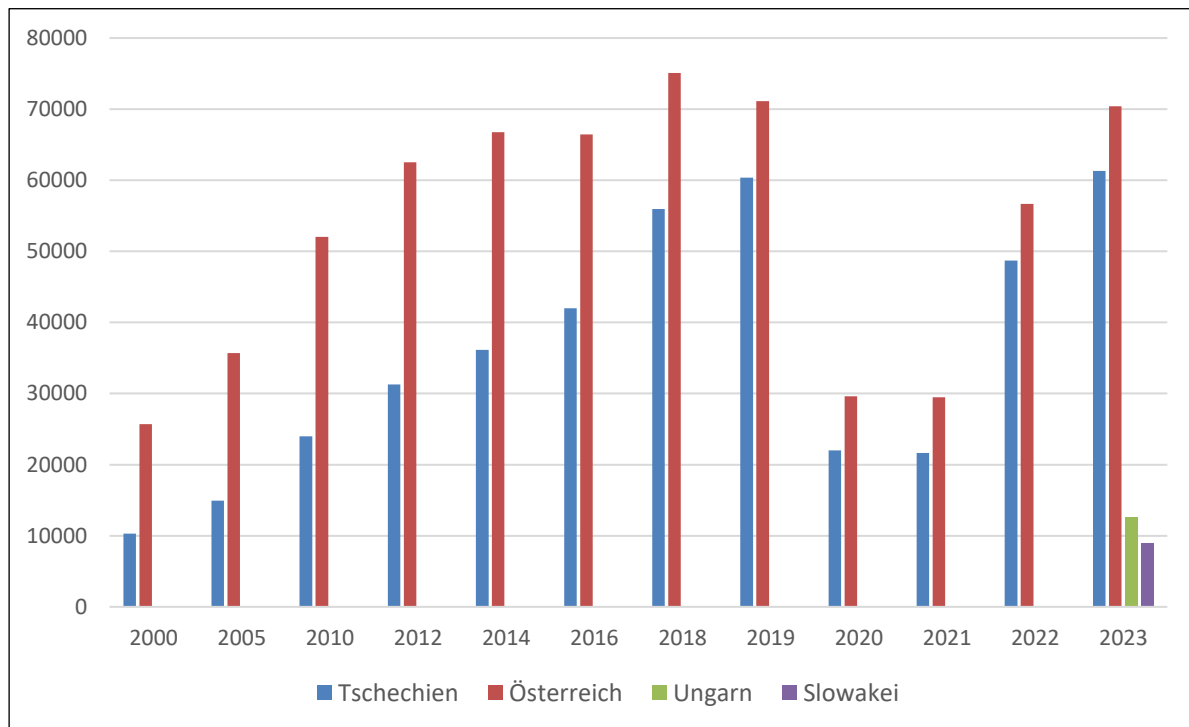
#### 4.2.4 Tourismus

Die NBS Dresden – Prag ist Bestandteil der Verkehrsachse Berlin – Prag – Wien, der sog. „Via Vindobona“. Zum Ausbau dieses Bahnkorridors haben Deutschland, die Tschechische Republik und die Republik Österreich im Jahr 2021 ein Memorandum unterzeichnet. Ziel der Übereinkunft ist, die Fahrzeit von derzeit über 8 Stunden auf ca. 4 Stunden zu reduzieren.

Neben den positiven Effekten der NBS für den Tagestourismus in Sachsen sind somit vor diesem Hintergrund auch Impulse für die Übernachtungszahlen in sächsischen Tourismusdestinationen zu rechnen. Der internationale Bahntourismus hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Insbesondere für Städtereisen bevorzugen Reisende zunehmend die Bahn. Unter anderem verzeichnete die DB im Jahr 2023 ein Anstieg der Fahrgäste im internationalen Fernverkehr von 21 Prozent im Vergleich zu 2019<sup>13</sup>. Auch für die tschechische Bahngesellschaft České dráhy zählt die Strecke Berlin – Dresden – Prag – Wien/Bratislava zu den wichtigsten Verbindungen im internationalen Reiseverkehr, wie die Karte in Abbildung 17 verdeutlicht.

<sup>13</sup> Vgl. Deutsche Bahn, 2024





**Abbildung 18: Ankünfte in Sachsen (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, 2023)**

Noch deutlicher lässt sich dieser Trend aus den Werten für die Landeshauptstadt Dresden ablesen. Diese sind in Abbildung 19 und Tabelle 7 dargestellt. Während bei den Ankünften in Beherbergungsstätten die Zahlen für Ungarn in den zurückliegenden Jahren weitgehend stabil geblieben sind und Werte für die Slowakei nicht separat ausgewiesen werden, sind sie für Tschechien und Österreich signifikant und kontinuierlich gestiegen – ebenfalls wiederum mit Ausnahme der Pandemiezeit.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Perspektive „Via Vindobona“ ist es bemerkenswert, dass sowohl für den Tourismus in der Landeshauptstadt als auch in Sachsen insgesamt die Gäste aus Österreich inzwischen annähernd die gleiche Bedeutung haben wie Besucher aus dem deutlich näher gelegenen Nachbarland Tschechien. Beide Besuchergruppen nehmen inzwischen einen Anteil von jeweils ca. 10 % an den gesamten Ankünften von Auslandsgästen in Dresden ein.

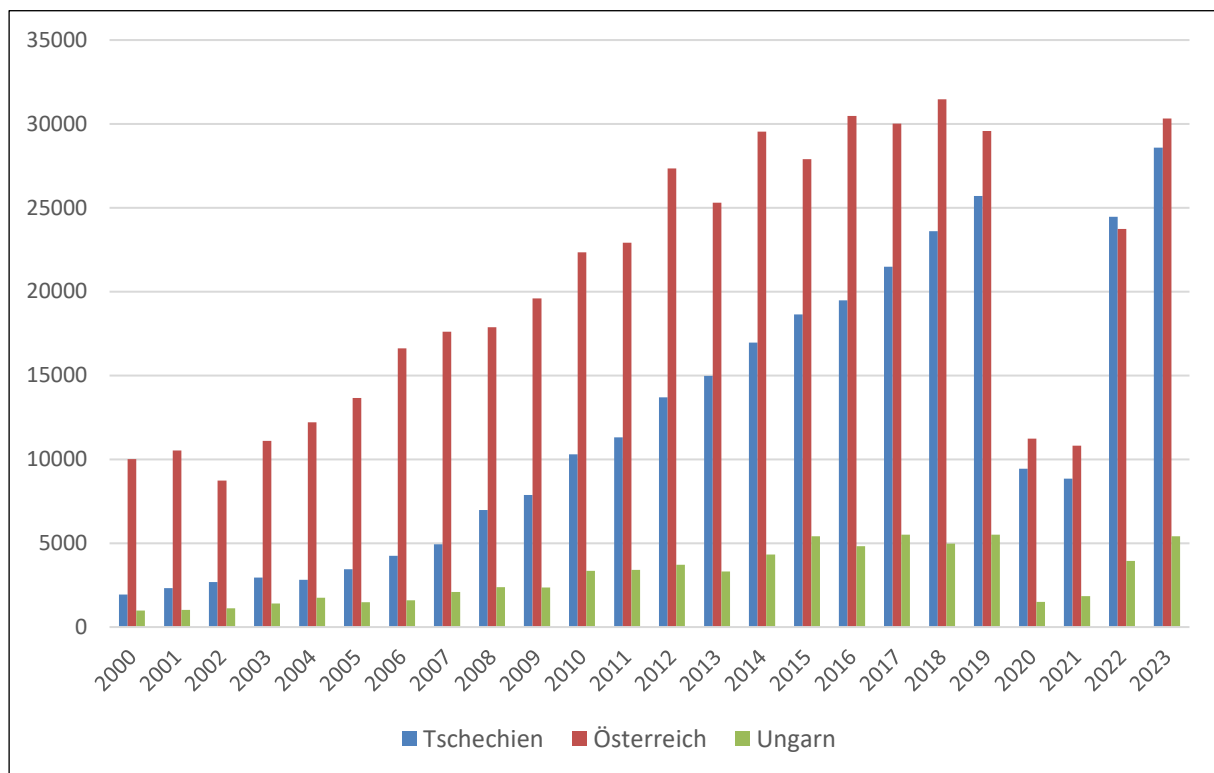


Abbildung 19: Ankünfte in Beherbergungsstätten in Dresden (Quelle: Landeshauptstadt Dresden)

	Ankünfte	Veränderung ggü. Vorjahr in %	Übernachtungen	Veränderung ggü. Vorjahr in %	Durchschnittl. Aufenthaltsdauer
Europa gesamt	233.829	125,2	483.187	99,8	2,07
Tschechien	24.454	176,6	41.400	100,3	1,69
Österreich	23.744	119,6	49.270	113,5	2,08
Slowakei	2.531	104,8	5.384	-5,7	2,13
Ungarn	3.947	114,3	8.024	53,4	2,03

Tabelle 7: Aufenthalt von Auslandsgästen in Dresden in 2022 (Quelle: Landeshauptstadt Dresden)

Auch der Masterplan Tourismus des Freistaates Sachsen<sup>14</sup> stellt in seinem Handlungsfeld Mobilität heraus: „Intermodale Mobilität ist zu einer entscheidenden Frage der touristischen Wettbewerbsfähigkeit geworden. Gäste erwarten zunehmend, dass vor Ort Alternativen zur

<sup>14</sup> Sächsisches Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus, 2023

Verfügung stehen, die die Nutzung des eigenen PKW, auch bei tagestouristischen Aktivitäten, entbehrlich macht.“ Weiter heißt es dort: „Das gesteigerte Umwelt- und Klimabewusstsein von Reisenden hat Auswirkungen auf die Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Immer mehr Reisende bevorzugen umweltfreundliche Verkehrsmittel und erwarten, dass ihre Reiseziele solche Angebote bereitstellen... Darüber hinaus ist im Interesse der Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Bereich des Bahnverkehrs auch eine Verbesserung der Fernverkehrsanbindung der sächsischen Groß- und Mittelstädte und ein Ausbau der internationalen Zugverbindungen zu unseren europäischen Nachbarn in den Blick zu nehmen.“

Mit der Umsetzung der Maßnahmen der anderen Handlungsfelder des Masterplans Tourismus in Kombination mit denen des Handlungsfelds Mobilität ist daher davon auszugehen, dass dies zur weiteren Stabilisierung und Erweiterung der touristischen Nachfrage für sächsische Tourismusdestinationen beiträgt. Wie in Abschnitt 4.2.2 gezeigt, führen die Erreichbarkeitsverbesserungen der NBS nicht nur zu Nachfragesteigerungen im SPV im Raum Dresden, sondern auch in weiteren sächsischen Tourismusregionen.

#### **4.2.5 Hochschulen und Forschungseinrichtungen**

Auch der Austausch zwischen Hochschulen und Forschungseinrichtungen in Sachsen und Tschechien wird durch die NBS begünstigt. Die intensive Zusammenarbeit trägt dazu bei, die regionalen Beziehungen durch Bildung, Forschung und wirtschaftliche Zusammenarbeit zu festigen. So unterhält die TU Dresden bereits grenzüberschreitende Partnerschaften u. a. mit der Universität J. E. Purkyně in Ústí nad Labem, der Karlsuniversität Prag, der TU Prag, der Agraruniversität Prag, der TU Liberec sowie der Universität Pardubice<sup>15</sup>.

Im Rahmen dieser Partnerschaften werden wissenschaftliche Projekte zu folgenden Themen, die regionale und grenzüberschreitende Herausforderungen adressieren, gefördert:

- Gesundheit
- Gesellschaftlicher und Struktureller Wandel
- Energie (Wasserstoff), Mobilität, Kreislaufwirtschaft, Nachhaltigkeit, Landschaftsschutz
- Informationstechnologie, Mikroelektronik
- Materialwissenschaften

Die Zusammenarbeit soll dabei überregional sichtbar werden und sowohl Mitglieder der beteiligten Hochschulen als auch weitere Akteure aus Wissenschaft und Wirtschaft einbeziehen.

Auch das Programm Interreg Sachsen – Tschechien fördert sächsisch-tschechische Kooperationen von Unternehmen mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen zu

---

<sup>15</sup> Technische Universität Dresden, 2025

innovativen klimafreundlichen Technologien, Produkten und/oder Dienstleistungen. Gefördert werden beispielsweise

- die Verbesserung der Einbindung von KMU in Forschung und Innovation durch grenzübergreifende Kooperationen von KMU mit Hochschulen,
- Forschungseinrichtungen und Technologie- und Innovationszentren,
- die Bereitstellung von Einrichtungen für gemeinsame Entwicklung und Erprobung,
- grenzübergreifende Kooperationen zwischen KMU zu innovativen klimafreundlichen Technologien sowie
- Dienstleistungen und/oder Produkte und Überführung wissenschaftlicher Erkenntnisse in Produkte und Verfahren.

Im Schwerpunkt Kooperation von Hochschulen und Berufsakademien können Projektanträge eingereicht werden für

- Kooperationen zwischen Hochschulen und anderen tertiären Bildungseinrichtungen,
- den Auf- und Ausbau von akademischen/wissenschaftlichen Kooperationsnetzwerken,
- die Entwicklung tertiärer Bildungsangebote,
- die Entwicklung gemeinsamer (virtueller) Lehr- und Studienmaterialien,
- die Verbesserung der Sprachkompetenzen sowie
- kooperative Studienprogramme und Studierendenaustausche.

So werden z. B. im Projekt „Materialwissen – Unis gemeinsam“ (2023 – 2026)<sup>16</sup> von der TU Dresden und der Universität in Ústí n. L. gemeinsame Qualifizierungsangebote ausgearbeitet, die die fachliche Breite und Qualität der studentischen Ausbildung erhöhen und gemeinsame Forschungsarbeiten initiieren. Ziel ist die grenzübergreifende Nutzbarmachung von Synergien in diesem Feld. Die technische Ausrüstung ist auf beiden Seiten sehr gut, aber nicht gleich. Dieses Potential der sehr kostenintensiven Laborausstattung soll zukünftig gemeinsam genutzt werden. Es ist vorgesehen, insbesondere aktuelle Forschungsthemen und Hightech-Verfahren und -geräte in die gemeinsame Ausbildung zu integrieren. Hierzu sind Doktoranden und Masterstudenten jeweils zeitweise an der anderen Universität tätig.

Ein weiteres Beispielprojekt, in dem die Technischen Universitäten in Dresden und Prag kooperieren, befasst sich aktuell mit Verkehrsangeboten der Nationalparks Böhmisches und Sächsisches Schweiz<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Interreg Sachsen – Tschechien, 2025. Materialwissen – Unis gemeinsam

<sup>17</sup> Interreg Sachsen – Tschechien, 2025. Verkehrsangebote des Nationalparks Böhmisches und Sächsisches Schweiz

## 4.3 Schienengüterverkehr

### 4.3.1 Methodischer Ansatz

Im Schienengüterverkehr ergibt sich durch die NBS eine signifikante Erhöhung der Anzahl der Güterzugtrassen im Abschnitt Dresden – Ustí n. L. Hierdurch sind für den Freistaat Sachsen folgende unmittelbare Effekte zu erwarten:

- Lärmentlastung im Elbtal
- Zusätzliche Zugkapazitäten im Transit durch Sachsen führen zur Entlastung des sächsischen Autobahnnetzes vom Lkw-Verkehr
- Impuls für den sächsischen Außenhandel entlang der Vindobona-Achse, Gewährleistung klimafreundlicher Transportwege über intermodale Umschlagzentren in Sachsen
- Zusätzliche Trassenkapazitäten nach Norden für die zur SBO-Gruppe gehörenden Häfen Děčín und Lovosice

Der Effekt der Lärmentlastung im Elbtal durch weitgehende Verlegung der Güterzüge<sup>18</sup> auf die Neubaustrecke wurde bereits durch die Darstellung des künftigen Betriebsprogramms in Abbildung 13 verdeutlicht. Alle anderen genannten Effekte werden nachfolgend diskutiert.

### 4.3.2 Entlastung des sächsischen Autobahnnetzes vom Lkw-Verkehr

Auf den sächsischen Autobahnen ist in den zurückliegenden Jahren ein stetiger Aufkommenszuwachs zu verzeichnen. Dies gilt sowohl für den Pkw-Verkehr als auch den Schwerverkehr. Jedoch fällt der Anstieg für den Schwerverkehr deutlich stärker aus, was insbesondere auf dem östlichen Abschnitt der A 4 und auf der A 17 zu beobachten ist.

Gemäß der Auswertung der Dauerzählstelle am Grenzübergang Breitenau überqueren in beiden Richtungen ca. 7.000 Lkw pro Tag<sup>19</sup> die sächsisch-tschechische Grenze. Dies entspricht bei einem durchschnittlichen Gesamtverkehrsaufkommen von 18.700 Fahrzeugen einem Schwerverkehrsanteil von ca. 37 % (vgl. Abbildung 20). Zum Vergleich: Der durchschnittliche Schwerverkehrsanteil auf den Bundesautobahnen liegt bei ca. 18 %<sup>20</sup> und ist damit nur etwa halb so hoch.

---

<sup>18</sup> Reduzierung der Güterzugtrassen im Elbtal von derzeit 135 auf künftig 48 (vgl. Abbildung 13: Betriebsprogramm der NBS im Ist- und Soll-Zustand (Quelle: DB InfraGO))

<sup>19</sup> Montag bis Samstag

<sup>20</sup> Vgl. BASt, Straßenverkehrszählung 2021

<b>Dauerzählstelle: GÜG Breitenau-Schönwald</b>			
Info: Bei der Erfassungsart "2" umfasst der Schwerverkehr (SV) nur LKW-ähnliche Fahrzeuge. ---: Keine belastbaren Zähldaten.			
<b>Allgemeine Angaben</b>			
<b>Name</b>	GÜG Breitenau-Schönwald	<b>DTV-Kfz</b>	18.699 Kfz/24 h
<b>Straße</b>	A17	<b>SV-Anteil</b>	37,1 %
<b>Land</b>	Sachsen	<b>Erfassungsart</b>	8+1
<b>BAST-Nr.</b>	4122		
<b>TK-Blatt</b>	5149		
<b>Richtungsbezogene Angaben</b>			
	<b>Richtung 1</b>	<b>Richtung 2</b>	
<b>Fernziel</b>	Dresden	Prag (CZ)	
<b>Nahziel</b>	AS Bad Gottleuba	GÜG Breitenau	
<b>DTV-Kfz</b>	9.000 Kfz/24 h	9.700 Kfz/24 h	
<b>SV-Kfz</b>	3.357 Kfz/24 h	3.575 Kfz/24 h	

**Abbildung 20: Auswertung der Dauerzählstelle A 17, Grenzübergang Breitenau 2023 (Quelle: www.bast.de)**

Die nachfolgende Tabelle enthält einen Auszug aus der Mautstatistik des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) und gibt einen Überblick über die Lkw-Verkehre an den Grenzübergängen zu Tschechien. Hieraus geht hervor, dass die Anzahl der Fahrten seit 2019 von ca. 1,92 Mio. auf 2,23 Mio. im Jahr 2024 gestiegen ist, was einer Zunahme von 12 % entspricht. Auch künftig ist von einem weiteren Anwachsen des Straßengüterverkehrs auszugehen, wie die aktuelle Verkehrsprognose 2040 des BMV belegt (vgl. 4.3.4).

<b>Grenzübergang</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>Tschechien ges.</b>	<b>6.452.806</b>	<b>6.178.839</b>	<b>6.085.272</b>	<b>5.831.897</b>	<b>5.692.817</b>	<b>5.890.994</b>
A 6 Waidhaus	2.544.781	2.364.440	2.294.481	2.158.241	2.082.709	2.184.245
<b>A 17 Breitenau</b>	<b>2.228.478</b>	<b>2.164.351</b>	<b>2.172.449</b>	<b>2.063.541</b>	<b>1.937.172</b>	<b>1.920.977</b>
Bundesstraßen	1.679.547	1.650.048	1.618.342	1.610.115	1.672.936	1.785.772

**Tabelle 8: Anzahl der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen zu Tschechien (Quelle: BALM)**

Die Neubaustrecke Dresden – Prag gewährleistet somit, dass die bestehende Engpass-situation im Schienengüterverkehr durch das Elbtal beseitigt wird und somit bestehende Schienengüterverkehre auch künftig auf einer leistungsfähigen Verbindung durchgeführt werden können und es zu keiner Rückverlagerung auf das sächsische Autobahnnetz kommt.

Darüber hinaus bietet die NBS die Voraussetzung, dass das prognostizierte Wachstum im Schienengüterverkehr durch eine Steigerung der Trassenkapazitäten für Güterzüge um 47 % von derzeit 135 auf künftig 198<sup>21</sup> realisierbar wird. Hiervon werden auch sächsische Standorte im Außenhandel und in der logistischen Wertschöpfung profitieren.

### 4.3.3 Impuls für den sächsischen Außenhandel

Die Nachhaltigkeit in Transport und Logistik gewinnt zunehmend an Bedeutung für Produktions- und Handelsunternehmen. Daher ist bereits aktuell eine steigende Nachfrage nach klimafreundlichen bis hin zu klimaneutralen Alternativen zum Lkw-Transport zu erkennen, welche durch den Bahntransport ermöglicht werden.

Die Neubaustrecke mit zusätzlichen Trassenkapazitäten stärkt somit die Position der sächsischen Wirtschaft im Handel mit Südosteuropa durch günstige Rahmenbedingungen für wettbewerbsfähige Logistikketten mit Integration des Bahntransports.

Rund 40 Prozent der sächsischen Wirtschaftsleistung beruhen auf dem Export – wobei die EU-Partner zentrale Absatzmärkte sind. Ausfuhren im Wert von 23 Milliarden EUR entfielen im Jahr 2024 auf die Europäische Union – damit ist der EU-Binnenmarkt weiterhin der wichtigste Handelsraum der sächsischen Unternehmen<sup>22</sup>.

Die nachfolgenden Diagramme in Abbildung 21 und Abbildung 22 enthalten die wertmäßigen Ein- und Ausfuhren des Freistaates Sachsen im Zeitraum 2020 bis 2023 für die Länder der „Vindobona-Achse“, d. h. Tschechien, Slowakei, Ungarn und Österreich. Erwartungsgemäß hat das sächsisch-tschechische Handelsvolumen den größten Anteil. Es zeigt jedoch auch, dass der Import aus Ungarn in diesem Zeitraum gestiegen ist und auch der Export nach Österreich an Bedeutung gewonnen hat.

Daher soll im darauffolgenden Abschnitt anhand der Daten aus der Verkehrsprognose 2040 der Frage nachgegangen werden, wie sich dies längerfristig auf die Transportströme aus bzw. in Richtung Südosteuropa auswirkt.

---

<sup>21</sup> NBS (150) und Bestandsstrecke (48) im Elbtal

<sup>22</sup> Europatag 2025: Die Europäische Union als tragende Säule des wirtschaftlichen Erfolgs in Sachsen, SMWA, 2025

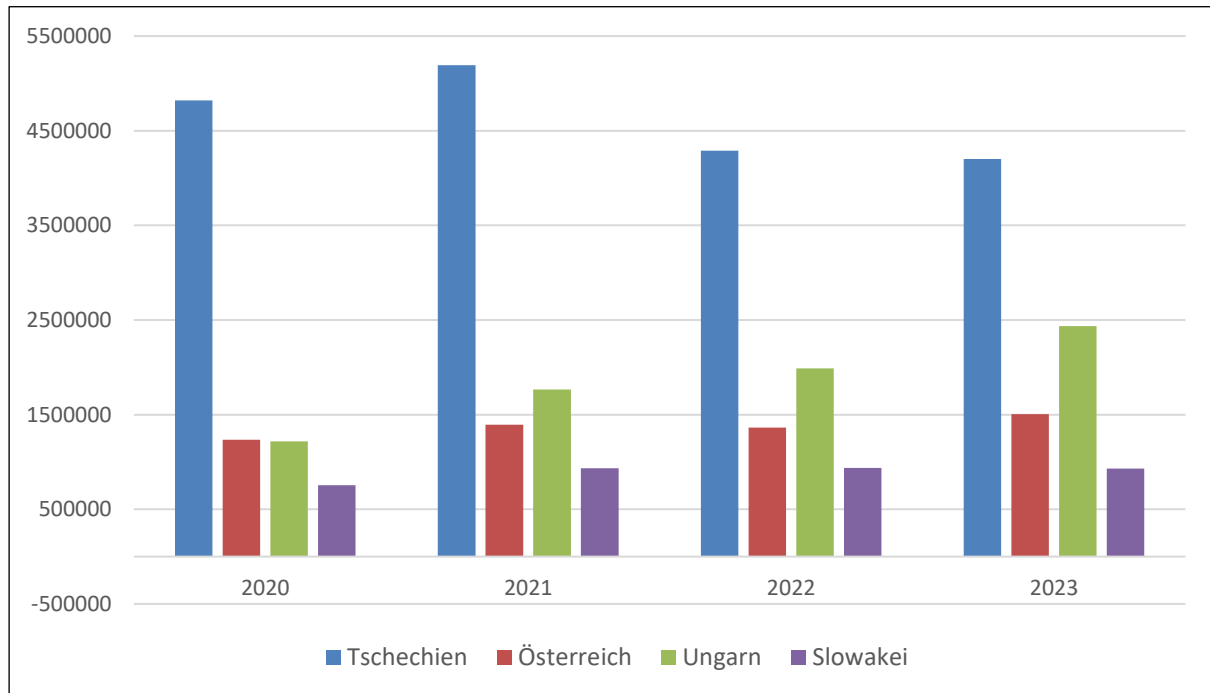


Abbildung 21: Einfuhr nach Sachsen in 1.000 EUR (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, 2023b)

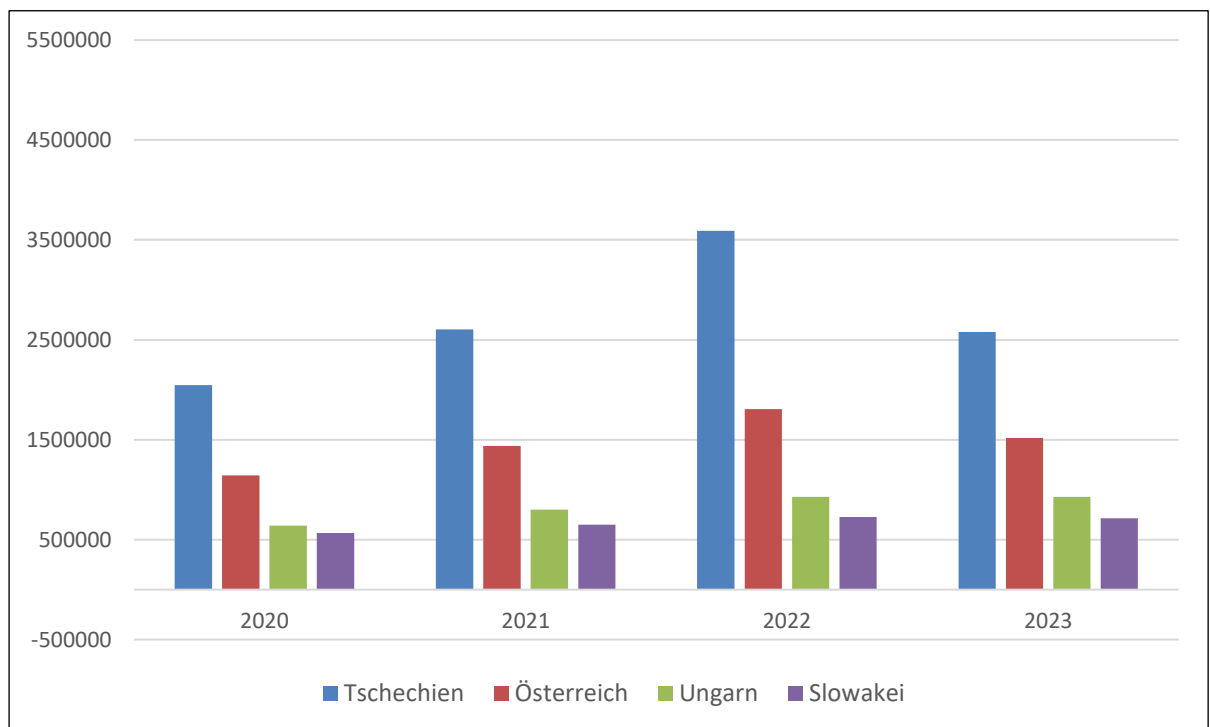


Abbildung 22: Ausfuhr aus Sachsen in 1.000 EUR (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, 2023b)

#### 4.3.4 Verkehrsprognose 2040

Die im Oktober 2024 vorgestellte Verkehrsprognose 2040 des BMV weist einen signifikanten Anstieg des Güterverkehrs für das gesamte Bundesgebiet aus. Demnach wird beim Transportaufkommen im Vergleich zum Basisjahr 2019 eine Zunahme von 18 % im Eisenbahntransport und von 19 % im Straßentransport erwartet. Bezogen auf die Transportleistung fallen die Wachstumsraten mit 35 % bzw. 34 % deutlich höher aus. Hierbei sind Auswirkungen des Güterstruktureffekts, z. B. der Wegfall von Massenguttransporten von fossilen Energieträgern, bereits berücksichtigt. Während die Binnenschifffahrt hierdurch bilanziell signifikante Aufkommensrückgänge (ca. -16 %) verzeichnet, werden die rückläufigen Transportmengen im Eisenbahntransport durch die erwarteten Zuwachsraten im Kombinierten Verkehr (KV) deutlich überkompensiert: Im KV Schiene – Straße beträgt das Wachstum bezogen auf das Transportaufkommen ca. 96 % sowie bei der Transportleistung ca. 82 % (vgl. Tabelle 9 und Tabelle 10).

Zum KV Schiene – Straße zählt ebenfalls der Bahntransport von ISO-Containern im Hinterlandverkehr der Seehäfen, der auf der Elbtalstrecke bereits gegenwärtig einen hohen Anteil am Schienengüterverkehr aufweist und auch bei der Festlegung der Trassenkapazität der Neubaustrecke eine maßgebende Größe darstellt.

Transportaufkommen Güterverkehr (Mio. t)			
	2019	2040	Veränderung
<b>Schiene</b>	390,8	461,0	18,0 %
<b>Straße</b>	3.759,3	4.475,7	19,1 %
<b>Wasserstraße</b>	206,8	173,9	- 15,9 %
<b>Summe</b>	4.356,8	5.110,6	17,3 %
<b>Davon KV</b>			
<b>Schiene</b>	108,1	211,5	95,7 %
<b>Wasserstraße</b>	23,0	36,0	56,5 %
<b>Summe KV</b>	131,1	247,6	88,9 %

Tabelle 9: Transportaufkommen Güterverkehr (Mio. t) (Quelle: BMV)

Transportleistung Güterverkehr (Mrd. tkm)			
	2019	2040	Veränderung
<b>Schiene</b>	138,9	188,0	35,3 %
<b>Straße</b>	498,8	668,4	34,0 %
<b>Wasserstraße</b>	51,6	48,2	- 6,6 %
<b>Summe</b>	689,3	904,6	31,2 %
<b>Davon KV</b>			
<b>Schiene</b>	57,3	104,4	82,2 %
<b>Wasserstraße</b>	6,5	11,1	71,1 %
<b>Summe KV</b>	63,8	115,5	81,0 %

Tabelle 10: Transportleistung Güterverkehr (Mrd. tkm) (Quelle: BMV)

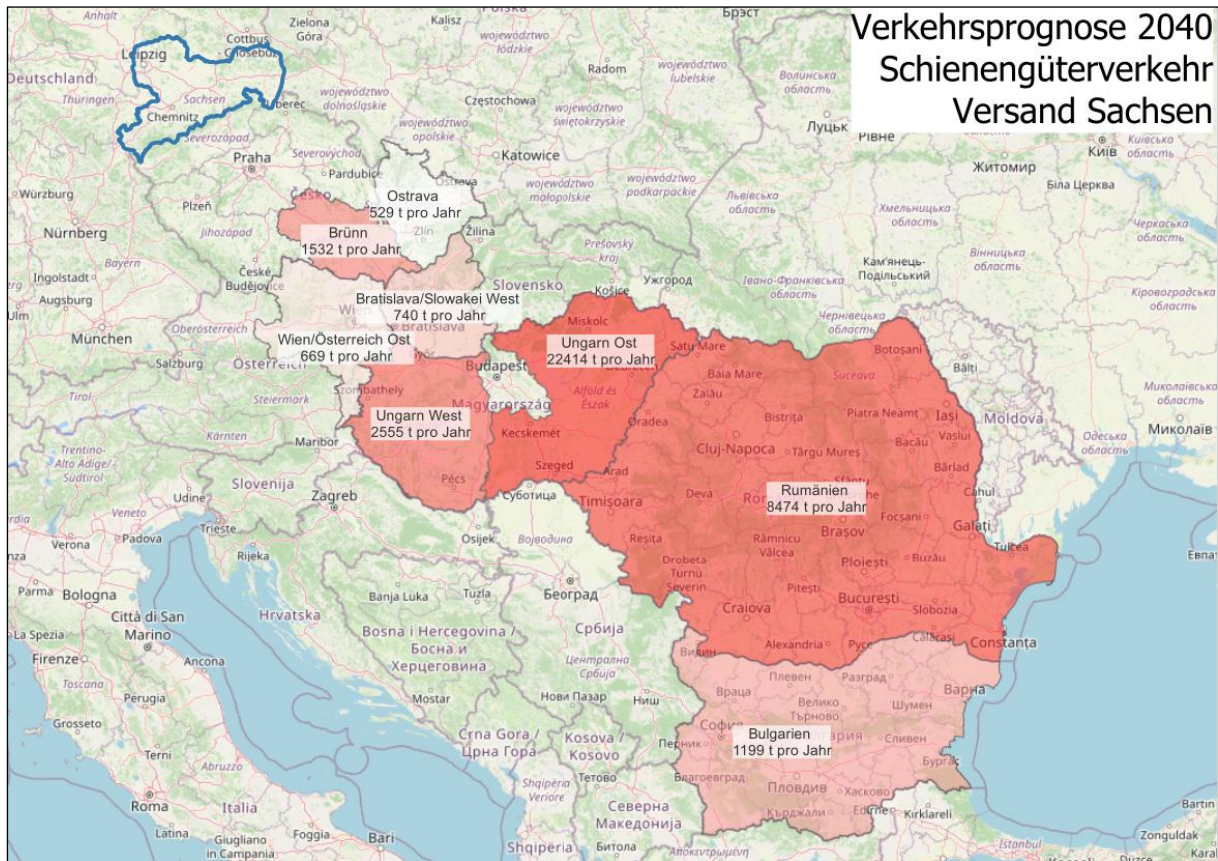
In der Prognose werden die gegenüber der bisher gültigen Verkehrsprognose 2030 veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt. Hierzu zählen u. a. die zur Erreichung der Klimaschutzziele gesetzlich und programmatisch festgelegten Maßnahmen, die als Annahmen bzw. Prämissen in den Prognoseprozess eingeflossen sind. Netzbestimmende Verkehrsinfrastrukturprojekte wie die NBS Dresden – Prag sind in der Verteilung der Transportströme ebenfalls berücksichtigt.

Die Verkehrszelleneinteilung für die Verkehrsprognose 2040 umfasst ganz Europa. Die Zelleinteilung im Ausland ist generell nicht so fein und detailliert wie in Deutschland, in den grenznahen Bereichen jedoch noch kleinräumig, mit zunehmender Entfernung von Deutschland wird sie immer größer. Der Datensatz ist aufgegliedert nach Verkehrsträgern. Jede Verflechtungsmatrix enthält jeweils die Quell- und Zielzelle auf Basis des europäischen LAU-Codes (Local Administrative Unit), als weitere Unterteilung der NUTS3-Regionen. Diese Unterteilung ist in der Verkehrsprognose nur für die Zellen in Deutschland verfügbar, Nachbarländer sind in NUTS-1 Regionen, weitere Staaten sind nicht weiter unterteilt. Zu jeder Relation gibt es Informationen zur primären Gütergruppe, der Menge in Tonnen, der Verkehrsart und dem Wert des Transportes, sowie vereinzelt weitere Datenpunkte.

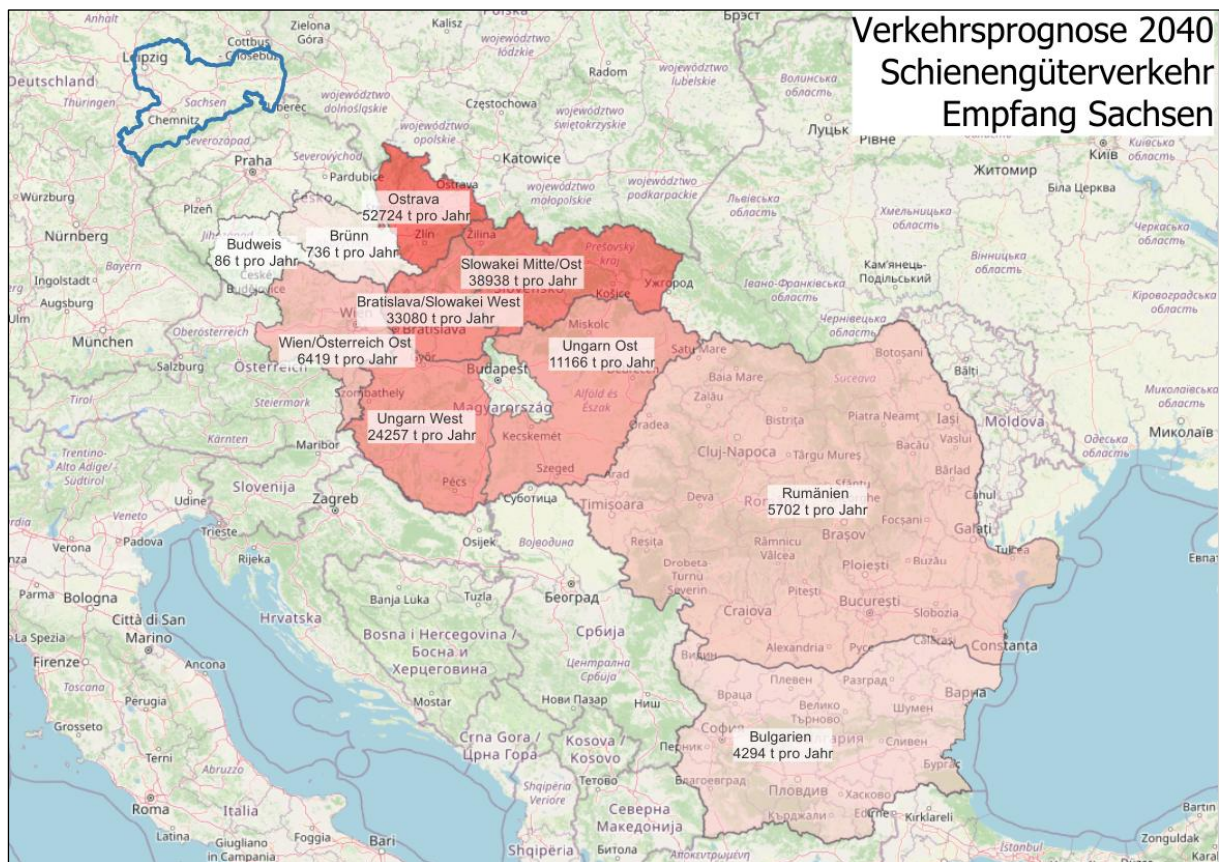
In dieser Analyse wurden die Relationen zwischen den jeweiligen Quell- und Zielzellen zwischen Sachsen und dem Untersuchungsgebiet mit einer Mindestentfernung von 400 km (z. B. Leipzig – Brno) ermittelt und die Transportmenge in Tonnen nach Region ausgewertet, jeweils für den Straßen- und Schienengüterverkehr. In der nachfolgenden Tabelle 11 sind die Werte der einzelnen Verkehrszellen für das Basisjahr 2019 und für das Prognosejahr 2040 enthalten. Zusätzlich sind die Werte für das Jahr 2040 und die geografische Abgrenzung der Verkehrszellen in den Karten in Abbildung 23 und Abbildung 24 enthalten.

Verkehrszelle/ Region	Basisjahr 2019		Prognosejahr 2040	
	Versand Schiene (t)	Empfang Schiene (t)	Versand Schiene (t)	Empfang Schiene (t)
Budweis	k. A.	47	k. A.	86
Brünn	784	533	1532	736
Ostrava	650	39125	529	52724
Slowakei West	453	27302	740	33080
Slowakei Mitte/Ost	k. A.	28107	k. A.	38938
Wien/Österreich Ost	651	6621	669	6419
Ungarn West	2136	20264	2555	24257
Ungarn Ost	15653	8131	22414	11166
Rumänien	6247	5078	8474	5702
Bulgarien	674	3512	1199	4294

**Tabelle 11: Schienengüterverkehr 2019/2040, Versand und Empfang Sachsen – Südosteuropa (Quelle: BMV-Verkehrsprognose 2040)**



**Abbildung 23: Schienengüterverkehr 2040, Versand aus Sachsen in Richtung Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung)**



**Abbildung 24: Schienengüterverkehr 2040, Empfang nach Sachsen aus Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung)**

Aus den Zahlen ist zu erkennen, dass einige Regionen entlang des an die Neubaustrecke in Richtung Südosten angrenzenden Verkehrskorridors bereits gegenwärtig größere Bahntransportmengen aus bzw. nach Sachsen aufweisen bzw. diese Mengen im Prognosezeitraum wachsen werden. Hierzu zählen z. B. der Raum Ostrava sowie Destinationen in der Slowakei und Ungarn. Einschränkend ist jedoch zu erwähnen, dass diese Mengen bei einem Nettozuggewicht von 1.000 bis 1.500 t nicht für einen regelmäßigen Ganzzugverkehr ab/an Sachsen ausreichen werden. Vielmehr wird es auch künftig darauf ankommen, sächsische Umschlag- und Logistikzentren in die Produktionssysteme der Bahnoperatoren sowohl im Kombinierten Verkehr (KV) als auch im konventionellen Wagenladungsverkehr effizient einzubinden.

Im KV sind dies z. B. Linienzugsysteme, wie sie u. a. zwischen den sächsischen GVZ-Standorten Dresden, Leipzig und Glauchau im Verkehr mit den deutschen Seehäfen verkehren. Gleiches gilt für Trailerverkehre auf der Achse Curtici (Rumänien) – Hafen Dresden – Hafen Rostock.

Im Wagenladungsverkehr bildet die leistungsfähige Zugbildungsanlage in Halle (Saale) einen wichtigen Knotenpunkt, in dem Transitverkehre durch Sachsen mit sächsischen Im- und Exportmengen gebündelt werden, z. B. über den Railport Chemnitz<sup>23</sup>.

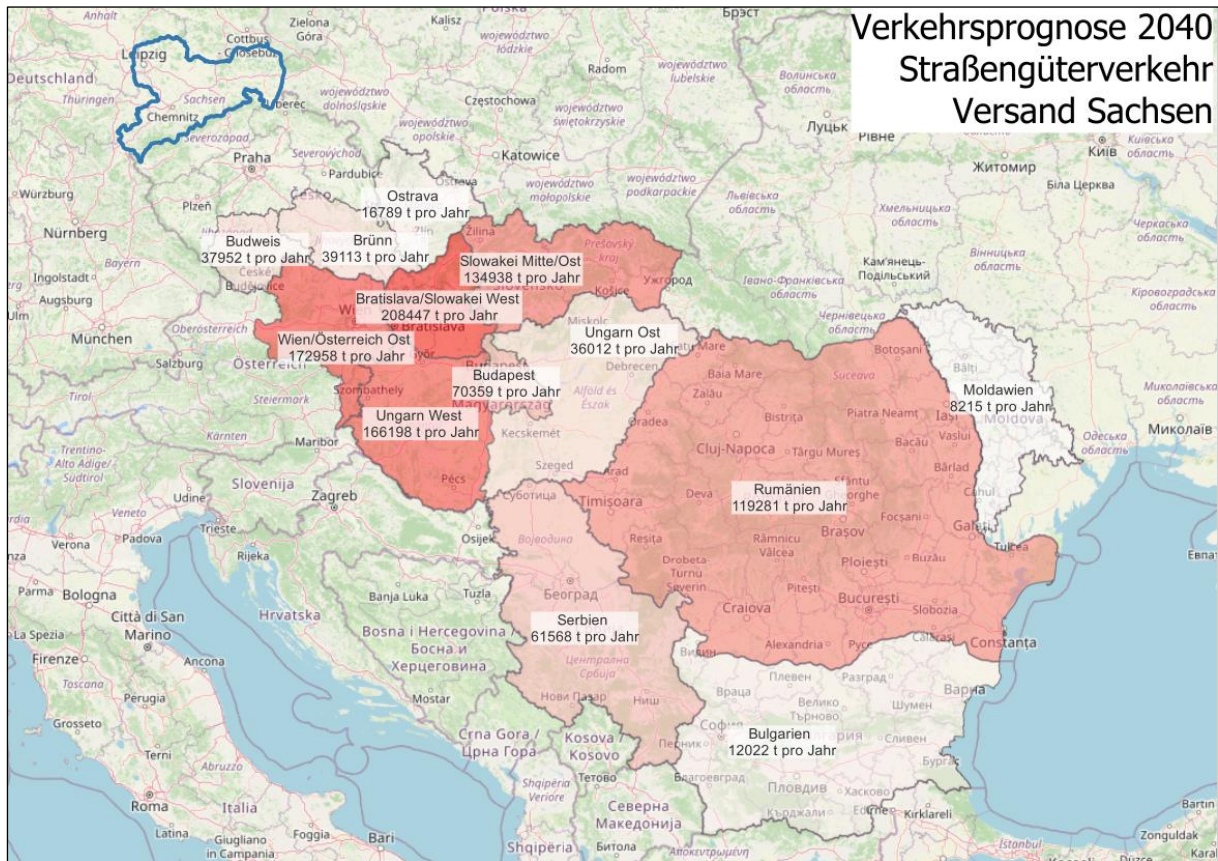
Ein weiterer Ansatz zur Konsolidierung ganzzugfähiger Transportmengen ist die Verlagerung weiterer Straßentransporte auf die Schiene. Die für den Untersuchungskorridor relevanten Werte zum Straßengüterverkehr für die Jahre 2019 und 2040 sind in Tabelle 12 enthalten. Hier ist zu erkennen, dass u. a. im Verkehr mit Österreich sowie mit Ungarn und der Slowakei entsprechende Verkehrspotenziale vorhanden sind. Eine teilweise Verlagerung der Zuwachsmengen auf die Schiene ist auch angesichts der bereits gegenwärtig mit einem hohen Schwerverkehrsanteil belegten Autobahn A 17 als erforderlich anzusehen (vgl. 4.3.2).

Es kommt daher für die intermodalen Logistikzentren in Sachsen künftig noch stärker darauf an, die Umschlagkapazitäten im Kontext logistischer Wertschöpfung entsprechend anzupassen. Dieser Thematik widmet sich der Abschnitt 4.3.5.

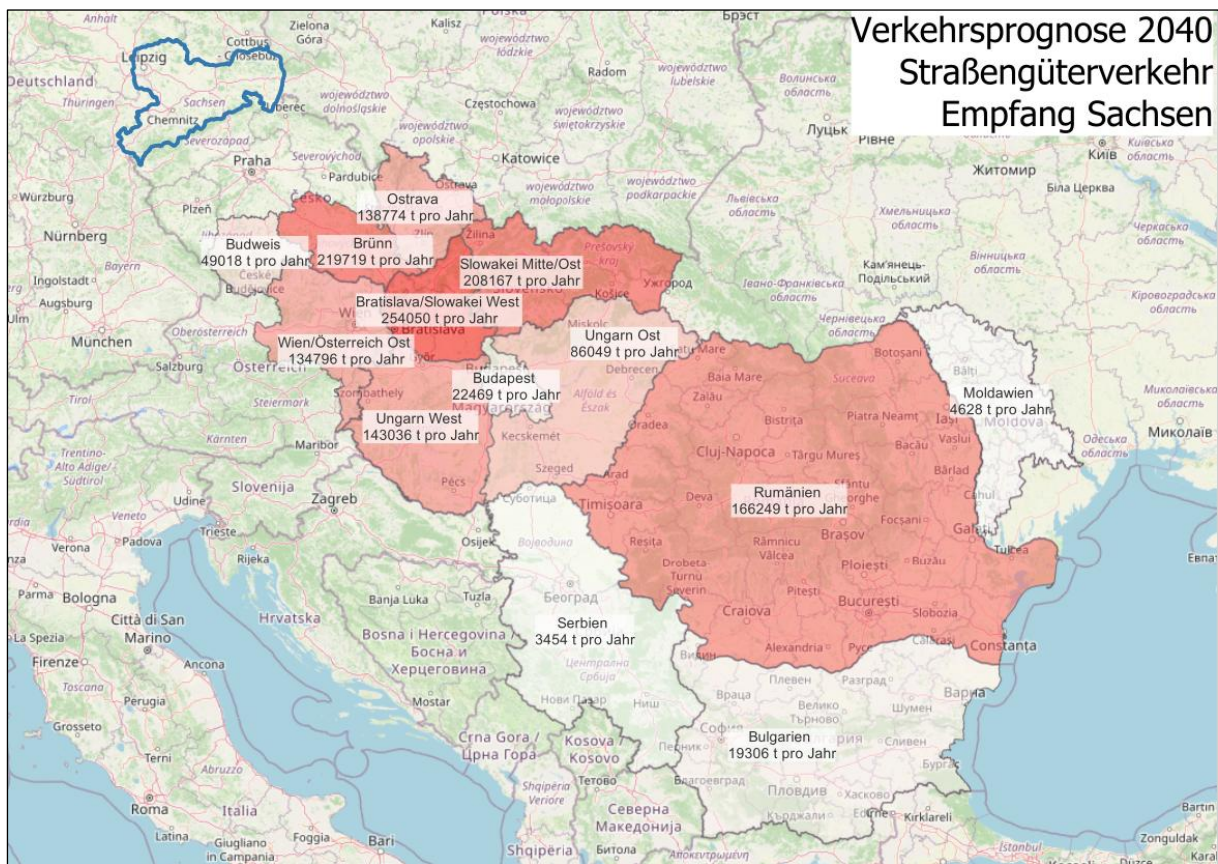
Verkehrszelle/ Region	Basisjahr 2019		Prognosejahr 2040	
	Versand Straße (t)	Empfang Straße (t)	Versand Straße (t)	Empfang Straße (t)
Budweis	42.604	39.427	37.952	49.018
Brünn	35.349	170.017	39.113	219.719
Ostrava	13.835	111.610	16.789	138.774
Slowakei West	179.328	201.824	208.447	254.050
Slowakei Mitte/Ost	122.291	173.493	134.938	208.167
Wien/Österreich Ost	182.138	117.101	172.958	134.796
Budapest	55.212	17.975	70.359	22.469
Ungarn West	127.363	115.029	166.198	143.036
Ungarn Ost	26.250	67.666	36.012	86.049
Rumänien	99.629	131.273	119.281	166.249
Bulgarien	9.703	15.193	12.022	19.306
Serbien	47.406	2.621	61.568	3.454
Moldawien	6.315	3.321	8.215	4.628

**Tabelle 12: Straßengüterverkehr 2019/2040, Versand und Empfang Sachsen – Südosteuropa (Quelle: BMV-Verkehrsprognose 2040)**

<sup>23</sup> <http://railport-chemnitz.de/>



**Abbildung 25: Straßengüterverkehr 2040, Versand aus Sachsen in Richtung Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung)**



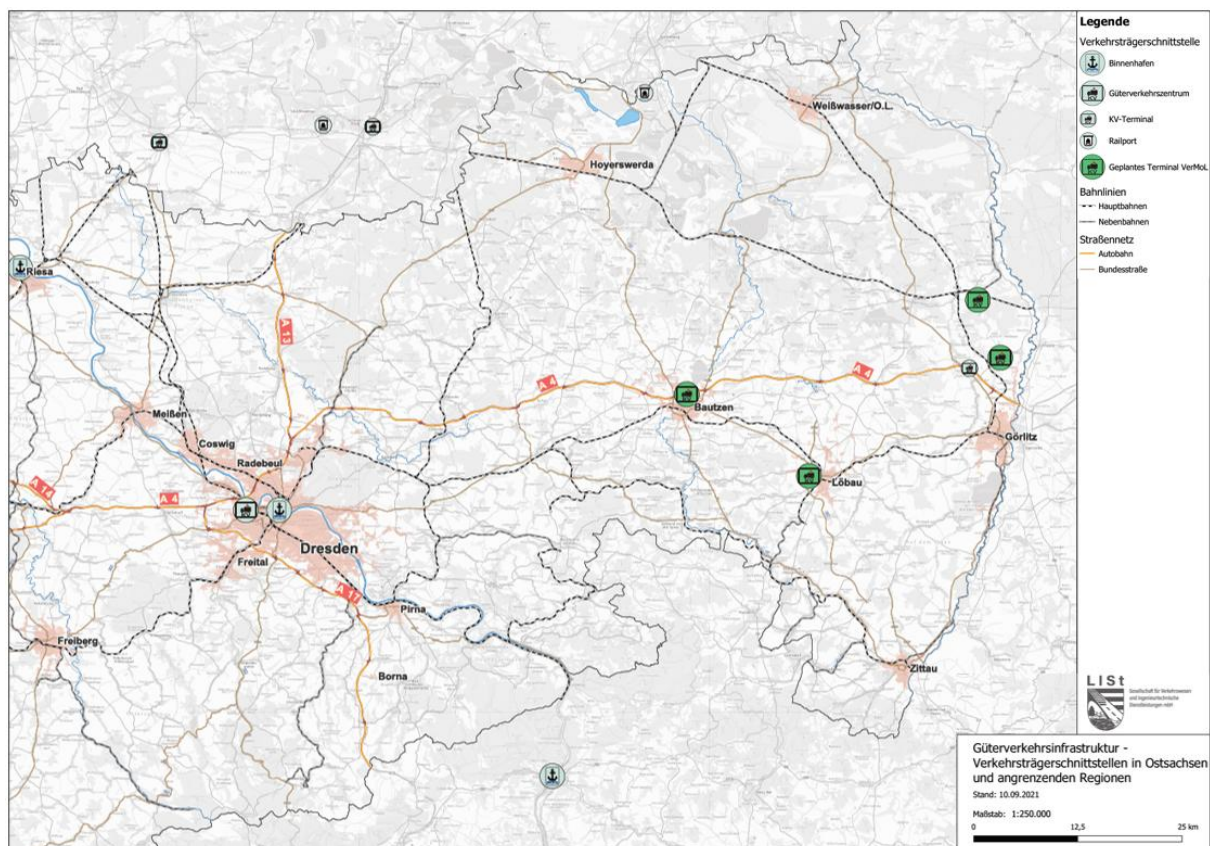
**Abbildung 26: Straße: Straßengüterverkehr 2040, Empfang nach Sachsen aus Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung)**

#### 4.3.5 Erschließung logistischer Wertschöpfungspotenziale

Neben der Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene besteht ein weiterer Effekt der NBS in der Option zur Erschließung von Wertschöpfungspotenzialen durch die Erweiterung bestehender oder die Etablierung zusätzlicher Verkehrsträgerschnittstellen mit integrierten Logistikanlagen. Die nachfolgende Karte zeigt die für das sächsische bzw. unmittelbar angrenzende Einzugsgebiet der NBS relevanten Standorte.

Ausbauplanungen für sächsische Standorte gibt es im Hafen Riesa, im KV-Terminal im GVZ Dresden sowie im Railport Chemnitz. Im Alberthafen Dresden ist im Jahr 2024 die Erweiterung des TrailerPorts in Betrieb gegangen, der für die spezifischen Bedürfnisse des Trailerumschlags, insbesondere hinsichtlich der Zwischenabstellflächen, dimensioniert wurde. Neben kranbaren Ladeeinheiten (LE) können hier auch nichtkranbare Trailer umgeschlagen werden.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des von der LISt GmbH durchgeführten VerMoL<sup>24</sup>-Projekts Untersuchungen für zusätzliche Umschlagkapazitäten im Zusammenhang mit logistischen Dienstleistungen in Ostsachsen untersucht. Diese Standorte sind in der Karte ebenfalls dargestellt. Hintergrund der erwähnten Untersuchungen ist der Strukturwandel im Lausitzer Revier. Insgesamt sind mit dem Strukturwandel in den sächsischen Kohlerevieren günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Unternehmen mit klimafreundlichen bzw. klimaneutralen Produktionsprozessen verbunden. Ein Beispiel hierfür ist die Initiative Net Zero Valley Lausitz<sup>25</sup>, mit der gezielt Anreize für Unternehmen grüner Zukunftstechnologien (CleanTech, CleanMobility) geschaffen werden sollen. Hierfür bildet eine effiziente Bahnlogistik einen wichtigen Standortfaktor.



**Abbildung 27: Intermodale Umschlagzentren im Einzugsgebiet der NBS (Quelle: LISt GmbH, 2021)**

Die NBS Dresden – Prag bietet nicht nur für sächsische Im- und Exporte zusätzliche Kapazitäten im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr. Auch für die zur Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH gehörende tschechische Hafengruppe Česko-saské přístavy s.r.o. (ČSP) ergeben sich hierdurch Entwicklungschancen. Die ČSP betreibt die Binnenhäfen

<sup>24</sup> Begleitende Vernetzung und Beratung sowie Mitwirkung an einer koordinierten und verkehrsträgerübergreifenden Entwicklung überregional wirksamer Mobilitäts- und Logistikangebote  
<sup>25</sup> <https://www.netzerovalley.eu/>

Děčín und Lovosice, in denen es eine leistungsfähige Bahnanbindung an die Elbtalstrecke gibt. Zum einen wird die Inbetriebnahme der NBS mit dem daraus resultierenden Freiwerden von Güterzugtrassen die Abfertigung von Zügen aus den beiden tschechischen Häfen in Richtung Norden deutlich erleichtern. Zum anderen ergeben sich durch die Auflassung von künftig nicht mehr benötigten Bahnanlagen entlang der tschechischen Elbtalstrecke auch weitere Entwicklungsmöglichkeiten.

Ein Beispiel hierfür ist die Umwidmung bestehender Gleisanlagen im Ost-Bahnhof Děčín für die Ansiedlung produzierender Unternehmen. Nach den Plänen der Stadtverwaltung soll dort eine Industriezone entstehen. Finanziert werden soll die Umgestaltung und Erschließung des Areals mit Mitteln des tschechischen Strukturwandelprogramms für Kohleregionen Re:start. Auf einer Fläche von ca. 13 ha sollen hier Ansiedlungsflächen für Unternehmen entstehen. Nach derzeitigem Stand ist die Gleisanbindung der Grundstücke nur im begrenzten Umfang möglich bzw. vorgesehen. Hierdurch entstehen ggf. Optionen für eine Kooperation mit dem nur ca. 1,5 km entfernten ČSP-Hafen, der über leistungsfähige Bahnumschlaganlagen verfügt und sich auch als Konsolidierungspunkt für weitere Mengen (Stichwort: Ganzzugbildung) eignet.

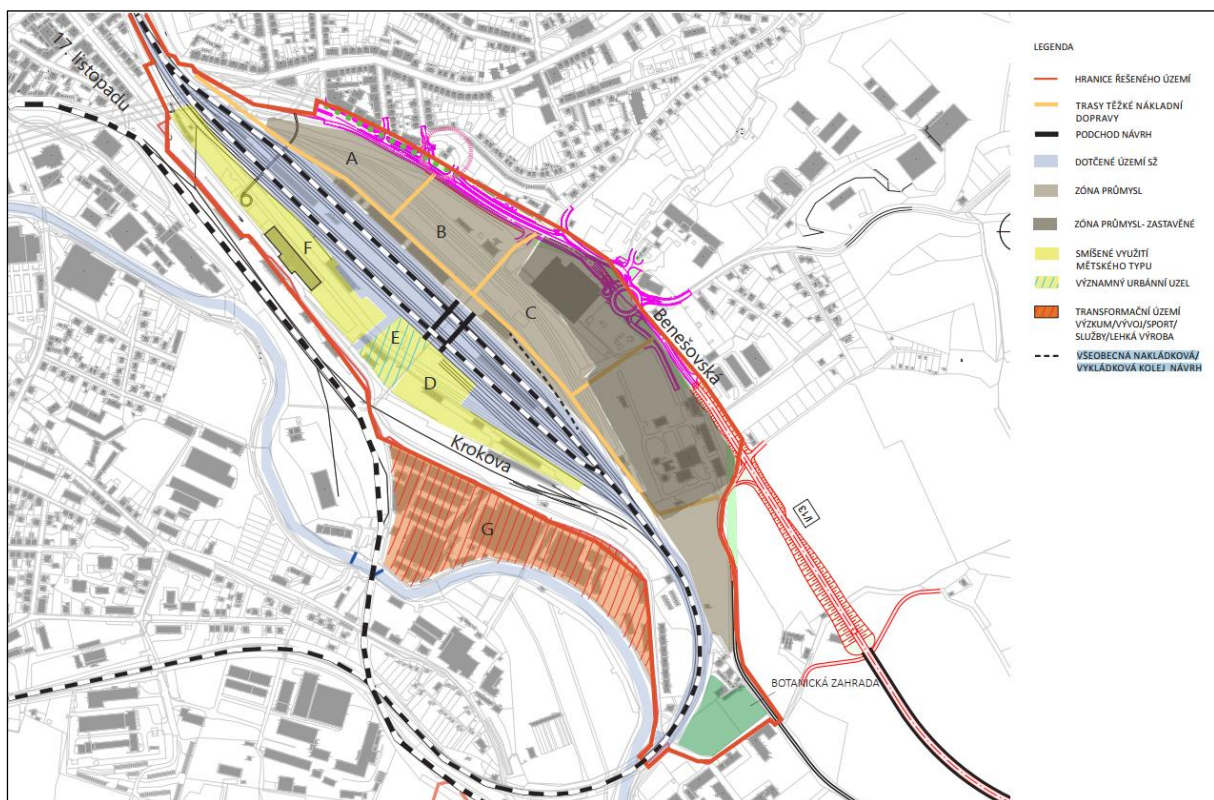


Abbildung 28: Geplante Industriezone am Ost-Bahnhof Děčín (Quelle: Stadtverwaltung Děčín)

## 5. Sonstige regionale Nutzenswirkungen

Wie bereits einleitend erwähnt, engagiert sich der EVTZ für die vertiefende fachliche Untersetzung der Planungen zur Neubaustrecke aus regionaler Perspektive. Dieses Ziel wurde ebenfalls mit der Beteiligung am Central-Europe-Projekt CORCAP verfolgt. Der EVTZ hat hier im Zeitraum 2019 bis 2022 erstmalig an einem derartigen internationalen Kooperationsvorhaben als unmittelbarer Partner mitgewirkt.

CORCAP war ein Kooperationsvorhaben zur Stärkung von Regionalentwicklung und Logistik entlang des TEN-V-Korridors Orient/East-Med (heute: Rhine-Danube), zu dem bekanntermaßen auch die Eisenbahnneubaustrecke Dresden – Prag gehört. Zehn Partner aus Deutschland, Tschechien, der Slowakei und Ungarn erarbeiteten unter anderem sogenannte Korridor-Kapitalisierungspläne. Diese sollen für ausgewählte Teilräume aufzeigen, wie ein intensiv genutzter Korridor auf die Wirtschaftsräume und logistische Zentren wirkt bzw. welche Beiträge aus den Regionen den Korridor in seiner Funktionalität stärken können. Hierzu wurde auch für Sachsen ein sogenannter Korridor-Kapitalisierungsplan erarbeitet.

Der EVTZ arbeitete gemeinsam mit dem Sächsischen Staatsministerium für Regionalentwicklung (SMR, heute SMIL), welches die Projektleitung übernahm, und der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) an konkreten Lösungen für den sächsisch-tschechischen Korridorabschnitt. Mit der Inbetriebnahme der NBS lassen sich die im Korridor-Kapitalisierungsplan für Sachsen beschriebenen Entwicklungspotenziale und Handlungsempfehlen erschließen bzw. umsetzen.

Ziel ist es, durch gezielte Maßnahmen die regionalwirtschaftliche Nutzung der transeuropäischen Verkehrsachsen zu fördern. Die Ergebnisse des Plans umfassen verschiedene Handlungsebenen:

### Multimodale Umschlagkapazitäten

Im Mittelpunkt steht die Stärkung und Erweiterung multimodaler Knotenpunkte. So wird u. a. der TrailerPort Dresden als zukunftsweisendes Beispiel für eine moderne Umschlagsinfrastruktur hervorgehoben, die kombinierte Verkehre von Straße und Schiene effizient abwickeln kann. Ergänzend wird der Railport für die Region Chemnitz als neuer logistischer Entwicklungsstandort untersucht. Diese Standorte sollen dabei helfen, Transporte vom Lkw auf die Schiene zu verlagern und gleichzeitig regionale Wirtschaftsstandorte besser an die internationalen Güterverkehrsströme anzubinden.

### Gewerbliche Schienenanbindung

Eine systematische Bewertung der sächsischen Industrie- und Gewerbestandorte hat gezeigt, dass vielerorts noch erhebliche Potenziale zur Verbesserung der Schienenanbindung bestehen. Der Kapitalisierungsplan zeigt auf, an welchen Standorten eine Reaktivierung bestehender Gleisanschlüsse wirtschaftlich sinnvoll erscheint und welche Gebiete sich für eine Neuerschließung eignen. Dabei wurde auch untersucht, inwieweit aktuelle

Ansiedlungstendenzen und Branchenentwicklungen (z. B. Logistik, Automotive, Chemie) durch eine bessere Anbindung an das Schienennetz unterstützt werden können.

#### Flächenvorsorge in der Raumplanung

Ein zentrales strategisches Element ist die Integration von Logistikentwicklung in die sächsische Landes- und Regionalplanung. Der Kapitalisierungsplan empfiehlt ausdrücklich die langfristige Sicherung geeigneter Flächen entlang bestehender und geplanter Eisenbahnkorridore. Besonders hervorgehoben werden sogenannte „Vorsorgestandorte“ mit einer Mindestgröße von 25 Hektar, die gezielt für großvolumige, schienengebundene Logistikvorhaben bereitgehalten werden sollen. Die frühzeitige planerische Sicherung dieser Standorte ist entscheidend für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

#### Integration in überregionale Netzwerke

Darüber hinaus betont der Plan die Notwendigkeit, lokale Maßnahmen mit übergeordneten Strategien zu verknüpfen. Hierzu zählen Streckenreaktivierungen in Mittelzentren sowie die Entwicklung von Bündelungskonzepten zur Erhöhung der Transporteffizienz auf der Schiene. Durch die bessere Koordination und Konzentration von Güterverkehren sollen Engpässe reduziert, Synergien genutzt und die Wirtschaftlichkeit des Systems Bahn erhöht werden.

Abschließend enthält der Kapitalisierungsplan eine Reihe von Handlungsempfehlungen für politische Entscheidungsträger, regionale Planungsverbände und Infrastrukturbetreiber. Diese reichen von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen wie der Reaktivierung einzelner Anschlussgleise bis hin zu langfristig angelegten raumplanerischen Strategien. Die Entwicklung eines kontinuierlich fortschreibbaren Standortkatasters und die Etablierung eines Experten-Netzwerks für schienengebundene Logistik gehören ebenso dazu wie die Notwendigkeit eines abgestimmten Investitionsrahmens zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

## 6. Zusammenfassung der Ergebnisse

Auf der Grundlage der Studie „Analyse der makroökonomischen Effekte der Neubaustrecke Dresden – Prag für den Freistaat Sachsen“ wurde anhand des aktuellen Planungsstandes eine Aktualisierung und inhaltliche Vertiefung vorgenommen. In die Bearbeitung sind ebenfalls Ergebnisse aus Projektbeteiligungen des EVTZ sowie sonstigen Aktivitäten aus den zurückliegenden Jahren eingeflossen.

Für die Abschätzung der künftigen Effekte der NBS Dresden – Prag in der Bau- und Betriebsphase wurde es als sinnvoll erachtet, reale Erfahrungswerte von bereits im Bau oder Betrieb befindlichen, vergleichbaren Infrastrukturstrukturprojekten einzubeziehen. Hierzu wurden die seit 25 Jahren in Betrieb befindliche Öresundbrücke, die Gotthardachse sowie die kurz vor der Inbetriebnahme stehende Koralmbahn und der Brenner-Basistunnel (BBT) in die Untersuchung einbezogen. Weitere Vorhaben<sup>26</sup> wurden zwar als relevant angesehen, jedoch aufgrund nur begrenzt vorliegender Informationen nicht weiter betrachtet.

Generell ist hierbei festzustellen, dass im Vorfeld und auch während der Bauphase die Abschätzung von regionalen Effekten üblicherweise einen hohen Stellenwert hat, u. a. zur inhaltlichen Untersetzung des politischen Entscheidungsprozesses. Hingegen ist die Quellenlage bzgl. der Effekte während der Betriebsphase deutlich weniger umfangreich. Üblich ist jedoch ein zumindest einmaliges Monitoring der Effekte im Abstand von einigen Jahren nach Inbetriebnahme.

Die vergleichende Betrachtung verdeutlicht einerseits, dass jedes Vorhaben in den Regionen sehr unterschiedliche Wirkungen entfaltet: Während zum Beispiel durch die Öresundbrücke zwei Ballungsräume zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum auf Pendlerdistanz vereint werden, steht bei der Gotthardachse eher die Entlastung vom Transit-Güterverkehr im Vordergrund. Als weiterer nicht zu unterschätzender Einflussfaktor für die verbindende Wirkung eines Verkehrsinfrastrukturvorhabens ist, ob es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handelt und wie hoch in diesem Fall die Sprachbarriere ist. Bei allen regionalspezifischen Unterschieden gibt es bei allen betrachteten Vorhaben die wesentliche Gemeinsamkeit, dass die verkehrlichen Erwartungen hinsichtlich der Zuwächse im Schienenpersonen- und -güterverkehr entweder erfüllt oder auch deutlich übertroffen wurden. So hat sich die Pendlerzahl nach Inbetriebnahme der Öresundbrücke verzehnfacht. Auch auf der Gotthardachse kam es zu einer deutlichen Intensivierung der Pendlerbeziehungen, da sich die möglichen Distanzen bei gleichem Reisezeitbudget deutlich erhöhen und somit ein komfortabler Anreiz für Berufs- und Ausbildungspendler entsteht.

---

<sup>26</sup> z. B. Kanaltunnel, Mont-Cenis-Basistunnel (HGV-Strecke Lyon – Turin)

## **8 Jahre Bauzeit: Arbeitsplätze, Wertschöpfung im Baugewerbe sowie im Handwerk und Dienstleistungssektor in Sachsen**

Bereits während der Bauphase generieren die mit der NBS Dresden – Prag vergleichbaren Projekte signifikante regionalwirtschaftliche Effekte. Dies betrifft zum einen die Schaffung einer signifikanten Anzahl temporärer Arbeitsplätze im Umfeld des Bauvorhabens, die regionale Wertschöpfung im Bauhaupt- und -nebgewerbe sowie in Handwerk, Transport, Dienstleistungen und Gastronomie. Und nicht zuletzt ergibt sich durch den Tunnelbau die Möglichkeit zur Gewinnung von Rohstoffen im Kontext der Sächsischen Rohstoffstrategie. Zusammenfassend sind unter Anwendung von Analogiebetrachtungen, u. a. zum BBT, durch die NBS Dresden – Prag folgende Effekte zu erwarten:

Während der Hauptbauzeit von ca. 8 Jahren könnten bis zu 23.500 direkt mit dem Bau in Verbindung stehende und weitere 5.800 induzierte Jahresbeschäftigungsverhältnisse generiert werden. Das hierdurch insgesamt entstehende Potenzial der Beschäftigungswirkung ergibt sich somit zu ca. 29.000 Beschäftigungsverhältnissen während der Bauphase mit einem Jahresdurchschnitt von ca. 3.600 Beschäftigten. Einerseits ist davon auszugehen, dass ein wesentlicher Teil der insgesamt entstehenden Beschäftigungsverhältnisse außerhalb Sachsens geschaffen werden. Andererseits ist zu erwarten, dass insbesondere im Bereich der induzierten Beschäftigungsverhältnisse, z. B. im Hotel- und Gastgewerbe, Dienstleistungs- und Transportsektor, Einzelhandel sowie im Handwerk ein vergleichsweise höherer Anteil an der Beschäftigungswirkung in Sachsen entsteht. Demnach kann auf den sächsischen Arbeitsmarkt ein Anteil von ca. 25 % der gesamten Beschäftigungswirkung (direkt und induziert) entstehen, was im Jahresdurchschnitt bis zu 900 Beschäftigten bzw. über die gesamte Bauzeit bis zu 7.250 Beschäftigungsverhältnissen entspricht.

## **Bis zu 23 Mio. EUR regionaler Umsatz in Gastronomie, Handel und Dienstleistung**

Geht man weiterhin davon aus, dass – ähnlich wie beim BBT – ca. 20 % der Bruttowertschöpfung in der Region bleibt, führt dies zu signifikanten wirtschaftlichen Impulsen im Freistaat: Bei aktuellen Baukosten in Deutschland von ca. 5 Mrd. EUR ist eine Bruttowertschöpfung von ca. 8,392 Mrd. EUR zu erwarten, wovon ein Anteil von 1,679 Mrd. EUR in Sachsen generiert wird. Zieht man ähnliche Analogieschlüsse für die Inanspruchnahme lokaler Gastronomie-, Handels- und Dienstleistungsangebote durch Arbeitskräfte auf der Baustelle, sind hier während der Bauphase Umsätze in Sachsen in einer Größenordnung zwischen 16 und 23 Mio. EUR zu erwarten. Diese werden vorrangig im Umfeld der Zugangsstellen (Angriffspunkte) zur Tunnelbaustelle im Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge entstehen.

## **Tunnel als Rohstoffquelle für weitere sächsische Bauvorhaben**

Eine Tunnelbaustelle ist zugleich Rohstoffquelle. Dadurch werden u. a. Straßentransporte und die Menge des zu deponierenden Materials reduziert. Außerdem werden bestehende Ressourcen geschont, da weniger Material aus externen Steinbrüchen oder Kiesgruben

bezogen werden muss. Gemäß einer vom SMWA im Jahr 2023 beauftragten Studie fallen auf deutscher Seite ca. 8 Mio. Tonnen (Volumen ca. 4 Mio. m<sup>3</sup>) überschüssiges Ausbruchmaterial an. Hiervon wird ungefähr die Hälfte (ca. 3,8 Mio. t) als wiederverwendbares Material eingestuft. Das Tunnelausbruchmaterial kann u. a. für die Errichtung ortsnaher Hochwasserschutzbauwerke, die vorbereitende Schüttung von Industrie-, Gewerbe- oder Verkehrsflächen, landschaftsgestaltende Maßnahmen oder für die Bevorratung von geeignetem Material für spätere Nutzungen (z. B. im Straßenbau) verwendet werden.

### **Im Betrieb schafft die NBS Lärmentlastung im Elbtal und Kapazität zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene**

Die Effekte während der Betriebsphase der Neubaustrecke leiten sich neben der Lärmentlastung im Elbtal im Wesentlichen aus der Schaffung von zusätzlichen Trassenkapazitäten für den Personen- und Güterverkehr, der signifikanten Reduzierung der Streckenlänge zwischen Dresden und Ústí n. L., der Trassierung für höhere Geschwindigkeiten im Personenverkehr und der hieraus resultierenden Fahrzeitreduzierung ab. Obwohl der grenzüberschreitende Abschnitt der NBS mit dem Basistunnel als Kernelement im Fokus der Betrachtung der regional entstehenden Nutzenswirkung stand, wurden ebenfalls Aspekte berücksichtigt, die über diesen Untersuchungsraum hinaus gehen. Dies beinhaltet sowohl die Fertigstellung der Streckenabschnitte der NBS auf tschechischer Seite bis Prag als auch darüber hinaus gehend den Streckenausbau bis in den Raum Wien bzw. Budapest auf der sog. Vindobona-Achse.

Die deutlichen Verbesserungen im Schienenpersonenverkehr ergeben sich neben der Fahrzeitreduzierung auf der Verbindung Dresden – Ústí n. L. – Prag u. a. durch die Einführung eines ganztägigen Stundentakts der EC-Linie Dresden – Prag mit Einbindung in den Deutschlandtakt. Hierdurch besteht in Dresden Anbindung u. a. an die S-Bahn-Linien S8 nach Kamenz und S5 nach Riesa sowie die Regionalbahn RB30 nach Zwickau, wodurch sich die regionale Erschließungswirkung deutlich verstärkt. Weiterhin ist in der Planung der NBS ein zusätzlicher direkter Regionalexpress (RE) zwischen Dresden und Teplice vorgesehen. Dieser soll im Zweistundentakt mit 8 Zügen je Tag und Richtung verkehren. Zwischen Dresden Hbf und dem neuen NBS-Abzweig Heidenau-Sedlitz wurde eine Überlagerung mit dem Zweistundentakt einer ebenfalls neuen RE-Linie Dresden Hbf – Bad Schandau – Ústí n. L. angenommen, wodurch sich die SPNV-Angebotsqualität im oberen Elbtal deutlich verbessert.

### **Bessere Erreichbarkeit für Berufspendler und Tagestouristen stärkt die Region**

Neben dem quantitativen Fahrzeitgewinn werden auch qualitative Verbesserungen der Erreichbarkeit erzielt. Durch den erweiterten Einzugsbereich von Haltestellen und Knotenpunkten wie Dresden, Heidenau oder Ústí nad Labem profitieren sowohl Pendler als auch Bildungsreisende und Gelegenheitsnutzer. Für die Relation Dresden – Ústí n. L. wird ein Nachfragezuwachs von bis zu 51 % prognostiziert. Für Dresden – Teplice liegt der prognostizierte Zuwachs bei bis zu 53 %, ebenso für Dresden – Litoměřice. Diese Zunahmen

resultieren aus dem erweiterten Aktionsradius bei gleicher Reisezeit, aber auch aus verbesserten Anschlüssen. Für den regionalen Arbeitsmarkt bedeutet dies eine Erhöhung der Pendelreichweite, insbesondere für tschechische Erwerbstätige, die in Dresden und Umgebung tätig sind. Gleichzeitig entsteht ein neues Angebot für Geschäftsreisende und Touristen, die nun im Tagespendelraum beide Länder erschließen können.

### **Von Wien nach Dresden in drei Stunden: Sachsens Tourismus profitiert**

Die NBS Dresden – Prag ist Bestandteil der Verkehrsachse Berlin – Prag – Wien, der sogenannten „Via Vindobona“, die von den Anrainerstaaten so ausgebaut werden soll, dass sich die Fahrzeit von derzeit über 8 Stunden auf ca. 4 Stunden reduziert (Dresden – Wien: ca. 3 Stunden). Hieraus sind auch Impulse für die Übernachtungszahlen in sächsischen Tourismusdestinationen zu erwarten. In diesem Zusammenhang ist es bemerkenswert, dass sowohl für den Tourismus in der Landeshauptstadt als auch in Sachsen insgesamt die Gäste aus Österreich inzwischen annähernd die gleiche Bedeutung haben wie Besucher aus dem deutlich näher gelegenen Nachbarland Tschechien. Beide Besuchergruppen nehmen bereits gegenwärtig einen Anteil von jeweils ca. 10 % an den gesamten Ankünften von Auslandsgästen in Dresden ein.

Auch der Austausch zwischen Hochschulen und Forschungseinrichtungen in Sachsen und Tschechien wird durch die NBS begünstigt. Die intensive Zusammenarbeit trägt dazu bei, die regionalen Beziehungen durch Bildung, Forschung und wirtschaftliche Zusammenarbeit zu festigen.

### **Mehr Güter auf die Schiene im Transit und für Sachsens Außenhandel**

Im Schienengüterverkehr ergibt sich durch die NBS eine signifikante Erhöhung der Anzahl der Güterzugtrassen im Abschnitt Dresden – Ustí n. L. von derzeit 135 auf künftig ca. 200. Neben der Lärmentlastung im Elbtal trägt dies maßgeblich zur Entlastung des sächsischen Autobahnnetzes bei. Bereits gegenwärtig weist der grenznahe Abschnitt mit 37 % einen mehr als doppelt so hohen Schwerverkehrsanteil wie im Durchschnitt des deutschen Autobahnnetzes auf. Die Anzahl der Fahrten sind seit 2019 von ca. 1,92 Mio. auf 2,23 Mio. im Jahr 2024 gestiegen, was einer Zunahme von 12 % entspricht. Auch künftig ist von einem weiteren Anwachsen des Straßengüterverkehrs auszugehen, wie die aktuelle Verkehrsprognose 2040 des BMV belegt. Die NBS Dresden – Prag gewährleistet somit, dass die bestehende Engpasssituation im Schienengüterverkehr durch das Elbtal beseitigt wird und somit bestehende Schienengüterverkehre auch künftig auf einer leistungsfähigen Verbindung durchgeführt werden können und es zu keiner Rückverlagerung auf das sächsische Autobahnnetz kommt. Darüber hinaus bietet die NBS die Voraussetzung, dass das prognostizierte Wachstum im Schienengüterverkehr durch eine Steigerung der Trassenkapazitäten für Güterzüge realisierbar wird. Hiervon werden auch sächsische Standorte im Außenhandel und in der logistischen Wertschöpfung profitieren. Die NBS stärkt somit die Position der sächsischen Wirtschaft im Handel mit Südosteuropa durch günstige

Rahmenbedingungen für wettbewerbsfähige Logistikketten mit Integration des Bahntransports.

Die ausgewerteten Daten der Verkehrsprognose 2040 des BMV belegen, dass einige Regionen entlang des an die Neubaustrecke in Richtung Südosten angrenzenden Verkehrskorridors bereits gegenwärtig größere Bahntransportmengen aus bzw. nach Sachsen aufweisen bzw. diese Mengen im Prognosezeitraum wachsen werden. Hierzu zählen z. B. der Raum Ostrava sowie Destinationen in der Slowakei und Ungarn. Einschränkend ist jedoch zu erwähnen, dass diese Mengen i. d. R. nicht für einen regelmäßigen Ganzzugverkehr ab/an Sachsen ausreichen werden. Vielmehr wird es auch künftig darauf ankommen, sächsische Umschlag- und Logistikzentren in die Produktionssysteme der Bahnoperatoren sowohl im Kombinierten Verkehr (KV) als auch im konventionellen Wagenladungsverkehr effizient einzubinden.

### **NBS stärkt Wertschöpfung in der sächsischen Logistik und das Zusammenwachsen der Grenzregion**

Neben der Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene besteht ein weiterer Effekt der NBS in der Option zur Erschließung von logistischen Wertschöpfungspotenzialen durch die Erweiterung bestehender oder die Etablierung zusätzlicher Verkehrsträgerschnittstellen mit integrierten Logistikanlagen. Ausbauplanungen für sächsische Standorte gibt es im Hafen Riesa, im KV-Terminal im GVZ Dresden sowie im Railport Chemnitz. Im Alberthafen Dresden ist im Jahr 2024 die Erweiterung des TrailerPorts in Betrieb gegangen, der für die spezifischen Bedürfnisse des Trailerumschlags dimensioniert wurde.

Nicht zuletzt ist durch die Inbetriebnahme der NBS Dresden – Prag ein stärkeres Zusammenwachsen der sächsisch-tschechischen Grenzregion zu erwarten, u. a. weil die in Vorbereitung erarbeiteten Strategien und Handlungskonzepte dann umsetzbar werden. Ein Beispiel hierfür ist der regionale Korridor-Kapitalisierungsplan, der im Rahmen des Interreg-Projekts CORCAP unter Mitwirkung des EVTZ erarbeitet wurde.

## Abkürzungsverzeichnis

BAV	Schweizer Bundesamt für Verkehr
BBT	Brenner-Basistunnel
BE	Baustelleneinrichtung
BMV	Bundesministerium für Verkehr
CBT	Ceneri-Basistunnel
CEF	Connecting Europe Facility
ČSP	Česko-saské přístavy s.r.o.
EC	EuroCity
ERP	Evakuierungs- und Rettungspunkt
EVTZ	Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit
GBT	Gotthard-Basistunnel
GVZ	Güterverkehrszentrum
GWU	Gesamtwertumfang
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KV	Kombinierter Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques – hierarchisches System zur Klassifizierung von Regionen der EU in 3 Ebenen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RE	Regionalexpress
SBO	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
SE	Societas Europaea
SMIL	Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung
SMR	Sächsischen Staatsministerium für Regionalentwicklung
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SSOE	Landkreis Sächsische Schweiz – Osterzgebirge
SvB	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
TBM	Tunnelbohrmaschine
UKV	Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte zur Neubaustrecke im Abschnitt Dresden – Ústí nad Labem (Quelle: DB InfraGO) .....	3
Abbildung 2: Geografische Einordnung der Öresundbrücke (Quelle: Øresundsbro Konsortiet) .....	6
Abbildung 3: Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs auf der Öresundbrücke (Quelle: Øresundsbro Konsortiet, eigene Bearbeitung) .....	7
Abbildung 4: Geografische Einordnung der Gotthard-Achse (Quelle: Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV) .....	9
Abbildung 5: Monitoring Gotthard Achse – Untersuchungs- und Wirkungsebenen (Quelle: Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE).....	10
Abbildung 6: Veränderungen des Fern- und Regionalverkehrs vor/nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (Quelle: Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE).....	11
Abbildung 7: Geografische Einordnung der Koralmbahn (Quelle: www.kaernten.at) .....	13
Abbildung 8: Geografische Einordnung des Brenner-Basistunnels (Quelle: EVTZ Alpine Pearls).....	15
Abbildung 9: Vergleichendes Längenprofil des Brenner-Basistunnels (Quelle: BBT SE) .....	15
Abbildung 10: Jährliche Verteilung der Investitionen und der volkswirtschaftlichen Effekte der Bauphase Innsbruck – Waidbruck mit BBT in Italien und Österreich (Quelle: Aktionsgemeinschaft Brennerbahn) .....	21
Abbildung 11: Pkw-Erreichbarkeit von Unterkünften innerhalb 20 min Fahrzeit (Karte: Here Wego, eigene Bearbeitung) .....	25
Abbildung 12: Visualisierung Zwischenangriff Niederseidewitz (Quelle: DB InfraGO).....	26
Abbildung 13: Betriebsprogramm der NBS im Ist- und Soll-Zustand (Quelle: DB InfraGO)...	30
Abbildung 14: Anbindung von Dresden Hbf und Ústí n. L. (Quelle: DB InfraGO) .....	32
Abbildung 15: Einpendler aus Tschechien (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen) .....	36
Abbildung 16: Tschechische Bevölkerung in Dresden (Hauptwohnung) (Quelle: Landeshauptstadt Dresden).....	37
Abbildung 17: Internationale Direktverbindungen im Reiseverkehr von České dráhy (Quelle: www.ceskedrahy.cz).....	38
Abbildung 18: Ankünfte in Sachsen (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, 2023).....	39

Abbildung 19: Ankünfte in Beherbergungsstätten in Dresden (Quelle: Landeshauptstadt Dresden).....	40
Abbildung 20: Auswertung der Dauerzählstelle A 17, Grenzübergang Breitenau 2023 (Quelle: www.bast.de) .....	44
Abbildung 21: Einfuhr nach Sachsen in 1.000 EUR (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, 2023b) .....	46
Abbildung 22: Ausfuhr aus Sachsen in 1.000 EUR (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, 2023b) .....	46
Abbildung 23: Schienengüterverkehr 2040, Versand aus Sachsen in Richtung Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung).....	50
Abbildung 24: Schienengüterverkehr 2040, Empfang nach Sachsen aus Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung).....	51
Abbildung 25: Straßengüterverkehr 2040, Versand aus Sachsen in Richtung Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung).....	53
Abbildung 26: Straße: Straßengüterverkehr 2040, Empfang nach Sachsen aus Südosteuropa (Karte: OpenStreetMap, eigene Bearbeitung).....	54
Abbildung 27: Intermodale Umschlagzentren im Einzugsgebiet der NBS (Quelle: LISt GmbH, 2021) .....	55
Abbildung 28: Geplante Industriezone am Ost-Bahnhof Děčín (Quelle: Stadtverwaltung Děčín).....	56

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Volkswirtschaftliche Effekte der BBT-Bauphase in Italien und Österreich (Quelle: Aktionsgemeinschaft Brennerbahn).....	20
Tabelle 2: Regionalwirtschaftliche Effekte der BBT-Bauphase in Südtirol und Tirol (Quelle: Aktionsgemeinschaft Brennerbahn).....	20
Tabelle 3: Direkte Beschäftigungsverhältnisse während der Bauphase (Studie 2014).....	23
Tabelle 4: Erreichbarkeiten der repräsentativen Verkehrsbeziehungen in den Szenarien (Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr, 2019) .....	33
Tabelle 5: Prognose Verkehrsnachfrage für Verbindungen mit dem EuroCity über die Neubaustrecke (Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019) .....	34
Tabelle 6: Prognose Verkehrsnachfrage für Verbindungen mit dem RegionalExpress über die Neubaustrecke (Quelle: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2019) .....	35
Tabelle 7: Aufenthalt von Auslandsgästen in Dresden in 2022 (Quelle: Landeshauptstadt Dresden) .....	40
Tabelle 8: Anzahl der ein- und ausfahrenden Mautfahrzeuge an den Grenzübergängen zu Tschechien (Quelle: BALM).....	44
Tabelle 9: Transportaufkommen Güterverkehr (Mio. t) (Quelle: BMV) .....	48
Tabelle 10: Transportleistung Güterverkehr (Mrd. tkm) (Quelle: BMV) .....	48
Tabelle 11: Schienengüterverkehr 2019/2040, Versand und Empfang Sachsen – Südosteuropa (Quelle: BMV-Verkehrsprognose 2040).....	49
Tabelle 12: Straßengüterverkehr 2019/2040, Versand und Empfang Sachsen – Südosteuropa (Quelle: BMV-Verkehrsprognose 2040).....	52

## Literaturverzeichnis

- Aktionsgemeinschaft Brennerbahn: Der wirtschaftliche Nutzen des BBT in der Bau- und Betriebsphase, Endbericht, [online]  
[https://www.verkehrsministerium.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/transfer\\_sonderausgabe\\_studie\\_dt.pdf](https://www.verkehrsministerium.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/transfer_sonderausgabe_studie_dt.pdf) [04.04.2025].
- Bundesministerium für Verkehr (2025): Verkehrsprognose 2040, Dokumentation und Daten, [online], <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>
- Deutsche Bahn (2024): Boom beim internationalen Fernverkehr: 21 Prozent mehr Fahrgäste als 2019, [online]  
[https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Boom-beim-internationalen-Fernverkehr-21-Prozent-mehr-Fahrgaeste-als-2019-12782822](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Boom-beim-internationalen-Fernverkehr-21-Prozent-mehr-Fahrgaeste-als-2019-12782822)  
[25.06.2025].
- Interreg Sachsen – Tschechien (2025): Materialwissen – Unis gemeinsam, [online]  
[https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-3-bildung-lebenslanges-lernen-kultur-und-tourismus/100686706\\_matun](https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-3-bildung-lebenslanges-lernen-kultur-und-tourismus/100686706_matun) [26.06.2025].
- Interreg Sachsen – Tschechien (2025): Verkehrsangebote des Nationalparks Böhmisches und Sächsisches Schweiz, [online]  
[https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-4-zusammenarbeit-und-vertrauensbildung/100716900\\_verkehr-im-nationalpark](https://www.sn-cz2027.eu/de/projekte/prioritat-4-zusammenarbeit-und-vertrauensbildung/100716900_verkehr-im-nationalpark) [30.06.2025].
- JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH (2022): Research Report Series 225/2022: Der Koralmtunnel – Chance für Süd-Österreich? Neue Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumspotenziale entlang der Achse Graz-Klagenfurt – der Wirtschaftsraum Süd-Österreich positioniert sich im Wettbewerb der Standorte neu, Endbericht. Graz/Klagenfurt.
- Landeshauptstadt Dresden, Kommunale Statistikstelle Dresden (2025): Tourismus - Anzahl Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsstätten nach Gästeherkunft (endgültige Jahreswerte).
- Landeshauptstadt Dresden, Kommunale Statistikstelle (2024): Blatt 19: 1.2.14 Ausländische Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung nach 1. Staatsangehörigkeit 1995 bis 2023.
- Øresundsbro Konsortiet (2010): 10 Jahre Die Øresundbrücke und ihre Region, [online]  
<https://data.oresundsbron.com/cms/download/Die%20%C3%98resundbr%C3%BCcke%20und%20ihre%20Region%202010.pdf> [01.04.2025].

- Øresundsbro Konsortiet (2015): Die Øresundbrücke und die Region – 15 Jahre, [online] [https://fbbc.eu/wp-content/uploads/2021/03/2015-07-01-15-Jahre-Oresund\\_Quelle-oresundsbron-com.pdf](https://fbbc.eu/wp-content/uploads/2021/03/2015-07-01-15-Jahre-Oresund_Quelle-oresundsbron-com.pdf) [01.04.2025].
- ProgTrans AG, LUB Consulting GmbH (2014): „Analyse der makroökonomischen Effekte der Neubaustrecke Dresden – Prag für den Freistaat Sachsen“, [online] [https://www.nbs.sachsen.de/download/PT225\\_SMWA\\_NBS\\_Dresden\\_Prag\\_Schlussbericht\\_final.pdf](https://www.nbs.sachsen.de/download/PT225_SMWA_NBS_Dresden_Prag_Schlussbericht_final.pdf) [23.05.2025].
- Rechnungshof Österreich (2025): Projekt Koralmbahn – Bericht des Rechnungshofes, Reihe BUND 2024/14, [online] [https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/2025\\_14\\_Koralmbahn.pdf](https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/2025_14_Koralmbahn.pdf) [16.06.2025].
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2019): Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Sachsen – Tschechien, Bericht zu MS2, Teil e.
- Sächsisches Staatsministerium für Wissenschaft, Kultur und Tourismus (2023): Masterplan Tourismus Sachsen, [online] <https://www.tourismus.sachsen.de/masterplan-tourismus-sachsen.html> [05.08.2025].
- Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2024): Monitoring Gotthard-Achse – Phase B, Verkehrliche und räumliche Auswirkungen der neuen Infrastruktur, [online] [https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/broschure\\_zw\\_ergebnis\\_mga\\_b.pdf.download.pdf/DE-Broschuere\\_MGA-B\\_2021.pdf](https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/bericht/broschure_zw_ergebnis_mga_b.pdf.download.pdf/DE-Broschuere_MGA-B_2021.pdf) [02.04.2025].
- Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV (2025): Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), [online] <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/ausbauprogramme/abgeschlossene-ausbauprogramme/neat.html> [25.06.2025].
- Statistisches Landesamt Sachsen (2023): Ankünfte und Übernachtungen in Beherbergungsstätten des Freistaates Sachsen ab 2000 (Auswahl) nach dem Herkunftsland der Gäste.
- Statistisches Landesamt Sachsen (2023b): Statistischer Bericht, Außenhandel des Freistaates Sachsen, Vorläufige Ergebnisse 2023, Tabellenblätter T2 und T5.
- SPF Group, s.r.o. (2021): Studie využitelnosti území rozvojové zóny Děčín – východní nádraží (Machbarkeitsstudie zum Entwicklungsgebiet Děčín-Ostbahnhof).
- Technische Universität Dresden (2025): Polnische und tschechische Partneruniversitäten, [online] <https://tu-dresden.de/internationales/partnerschaften-kooperation/mit-wem-kooperiert-die-TUD/regionalpartnerschaften/partner> [30.06.2025].

**Herausgeber:**

Eisenbahnneubaustrecke Dresden – Prag EVTZ  
Archivstraße 1, 01097 Dresden

**Redaktion:**

Eisenbahnneubaustrecke Dresden – Prag EVTZ  
LUB Consulting GmbH

**Redaktionsschluss:**

Mai 2025

**Gestaltung und Satz:**

LUB Consulting GmbH

**Copyright**

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.