

Berlin, 21. Mai 2026

Dresden - Prag: Eine Neubaustrecke, die den Güterverkehr ernst nimmt

Der Bundestag könnte heute grünes Licht für die Neubaustrecke Dresden – Prag geben, zu der auch ein etwa 30 Kilometer langer Tunnel gehört. Die existierende Strecke durch das Elbtal ist sehr störanfällig und kapazitativ am Limit. Zwar bringt der Neubau keine kurzfristige Entlastung, doch langfristig schafft die Strecke, deren Baustart für das Jahr 2032 vorgesehen ist, dringend benötigte Kapazitäten in Richtung Südosteuropa. Der entstehende Erzgebirgstunnel soll eine maximale Neigung von 7 Promille aufweisen und ist laut DB InfraGO AG damit auch geeignet für schwere Güterzüge.

Neele Wesseln, Geschäftsführerin der GÜTERBAHNEN: „Dass hier eine Grundvoraussetzung des Güterverkehrs berücksichtigt wurde, ist die entscheidende gute Nachricht. Die Strecke schafft Kapazität auf einer europäischen Hauptachse ohne technische Hürden für Güterzüge. So sollte moderne Infrastruktur aussehen, auch wenn das Projekt primär den Hochgeschwindigkeitsverkehr im Fokus hat. Dennoch ist die Planungsdauer ein Wermutstropfen: Es sind zu viele Jahre ins Land gegangen, bis dieses offensichtlich sinnvolle Projekt angegangen wird. Zudem sind die kalkulierten 5,6 Milliarden Euro ein Beleg dafür, dass die jährlichen Neubaumittel im Bundeshaushalt von jährlich ein bis zwei Milliarden für das gesamte Bundesgebiet völlig unterdimensioniert sind. Wer mehr Schiene will, muss auch die Finanzierung realitätsnah skalieren.“

Hintergründe:

150 Güterzüge pro Tag könnten laut Planungen durch den neuen, dann längsten Eisenbahntunnel Deutschlands fahren. Die Praxis, wie beispielsweise im Falle des Rastatter Tunnels, Neigungen von über 12 Promille zu planen, hat die DB InfraGO AG auf der Neubaustrecke nicht fortgeführt und versichert, dass bei maximal 7 Promille Steigung alle Güterzüge die Strecke nutzen können. Das Elbtal bleibt allerdings weiterhin der einzige elektrifizierte Grenzübergang in Richtung Tschechien, wird jedoch beim Lärmschutz vom Tunnelbau profitieren. Der Baubeginn ist für den Dezember 2032 avisiert. Die Inbetriebnahme des Ausbaus der Bestandsstrecke Dresden – Heidenau erfolgt voraussichtlich im Dezember 2040 und die Inbetriebnahme des Tunnels auf der Neubaustrecke Heidenau – Chabařovice (Grenze D/CZ) ist im Dezember 2044 vorgesehen.