

Sehr geehrte Frau Generaldirektorin,

zunächst möchte ich Ihnen nochmals für unser gemeinsames Gespräch sowie für die Möglichkeit danken, die grundlegenden verkehrstechnischen Rahmenbedingungen seitens der Gesellschaft Správa železnic (Eisenbahnverwaltung) auszuarbeiten, die Ihnen zur weiteren Vorlage an die Kommission für die Eisenbahnbrücke Vyšehrad übermittelt werden.

Die Správa železnic nimmt als Verwalterin der Eisenbahninfrastruktur neben dem Denkmalschutz auch die verkehrliche Bedeutung der Eisenbahnbrücke als gleichermaßen wesentlich wahr. Die Brücke ist ein integraler Bestandteil des transeuropäischen Kernnetzes TEN-T. Aus verkehrlicher Sicht handelt es sich somit um eine der Schlüssel-Eisenbahnbrücken, die im Vergleich zu den übrigen Prager Brücken etwa 70 % der Gesamtbelastung trägt. Bereits heute kommt es zu einer kontinuierlichen Überschreitung ihrer festgelegten Tragfähigkeit, was aus sicherheitstechnischer Sicht keinesfalls unterschätzt werden darf.

Mit der geplanten Verkehrsentwicklung wird es **in den kommenden zwanzig Jahren zu einer Erhöhung der Anzahl der Züge**, die die Eisenbahnbrücke passieren, **auf etwa 420 Züge pro Tag kommen**, was nahezu eine Verdopplung der derzeitigen Zugzahlen darstellt.

Gleichzeitig müssen angesichts der aktuellen Sicherheitslage auf der Eisenbahnbrücke auch die Voraussetzungen geschaffen werden, um gegebenenfalls den Durchgang von Güterzügen mit schwerem militärischem Gerät zu ermöglichen.

Im Rahmen der endgültigen Lösung für die Eisenbahnbrücke müssen auch weitere Bedingungen berücksichtigt werden, die für die Správa železnic von entscheidender Bedeutung sind:

- **Drei Gleise zwischen Vyšehrad und Smíchov** – die Notwendigkeit von drei Gleisen wurde wiederholt nachgewiesen, zuletzt in der vom Verkehrsministerium im Jahr 2025 genehmigten Machbarkeitsstudie zum Eisenbahnknotenpunkt Prag.
- **Nutzung des bestehenden Steinunterbaus** einschließlich der Erhaltung der denkmalgeschützten Steinbrücken auf der Seite von Výtoň.
- **Haltestelle Výtoň – hierbei handelt es sich um eine Forderung der Stadt Prag, die auch vom Stadtrat der Stadt Prag genehmigt wurde.** Der Standort dieser Haltestelle steht im Einklang mit dem geltenden Flächennutzungsplan sowie dem neu verabschiedeten Metropolplan. Im Falle der Haltestelle in Výtoň müssen zudem weitere verbindliche Auflagen berücksichtigt werden:
 - Das prognostizierte Fahrgastaufkommen an diesem Bahnhof liegt bei etwa 9.000 Fahrgästen pro Tag, womit er zu den wichtigsten Knotenpunkten des Schienennetzes zählen wird. Aus verkehrstechnischen und baulichen Gründen ist es daher erforderlich, für alle drei Gleise neue, 220 m lange Bahnsteige zu planen.

- Um neuen Bahnsteigen Platz zu schaffen, müssen die einzelnen Gleisachsen vor dem Haltestellenbereich verbreitert werden, was sich auch in der räumlichen Gestaltung der Brücke widerspiegelt.
 - Etwa die Hälfte der Fahrgäste wird auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder von diesen kommen; daher muss sichergestellt werden, dass die Fußwege zu den Straßenbahnhaltestellen am Rašínovo nábřeží so kurz wie möglich sind.
-
- **Sicherstellung einer ausreichenden Durchfahrtshöhe für die Straßenbahnstrecke am Rašínovo nábřeží**, wobei die Mindestdurchfahrtshöhe unter der Eisenbahnbrücke den normativen Mindestanforderungen (4,5 m) entsprechen muss; dies ist eine vom Verkehrsunternehmen der Hauptstadt Prag festgelegte Bedingung.
 - Aus weiteren Anforderungen der Stadt Prag ergeben sich zudem **Vorgaben für den nicht motorisierten Verkehr**, ausreichend kapazitätsstarke Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer, einschließlich barrierefreier Verbindungen an beiden Ufern. Die Breite der Stege muss im Falle eines gemeinsamen Weges für Fußgänger und Radfahrer gemäß den Standards für aktive Mobilität (Magistrat der Hauptstadt Prag, Verkehrsabteilung, 2022) 4 Meter und mehr betragen.
 - Im Falle **der Vorbrücke auf der Seite von Vyšehrad** muss die Verkehrslösung auf der vorab vereinbarten **Verkehrsstudie** „Ausarbeitung der Verkehrslösungen für die Straßen in Výtoň“ basieren, die vom Institut für Planung und Entwicklung der Hauptstadt Prag in Auftrag gegeben wurde.
 - Für **die Vorbrücke auf der Seite von Smíchov** wird auf Grundlage der Vorgaben des Instituts für Planung und Entwicklung der Hauptstadt Prag gefordert, die Eisenbahnstrecke zwischen der Brücke über die Moldau und der Nádražní-Straße auf einer Hochbahn mit einer Neugestaltung des öffentlichen Raums zu führen.
 - Im gesamten Brückenentwurf muss auch **die konstruktive Anordnung der Brückenkonstruktion** eine wichtige Rolle spielen, insbesondere im Hinblick auf die Lärmreduzierung und **die Erfüllung des Durchfahrtsprofils ZG-C**.
 - Angesichts der Kapazitätserweiterung und des allgemeinen Verkehrswachstums ist es erforderlich, **die Geschwindigkeit auf der Brücke auf mindestens 70 km/h zu erhöhen**.
 - Unter Berücksichtigung eines effizienten Einsatzes öffentlicher Finanzmittel ist es erforderlich, die Lebensdauer **der Brücke für mindestens weitere 100 Jahre ohne wesentliche zusätzliche Eingriffe sicherzustellen**.

Sehr geehrte Frau Generaldirektorin, sofern es der Kommission für die Eisenbahnbrücke Vyšehrad gelingt, die oben genannten Bedingungen zu berücksichtigen, stehen wir sämtlichen visuellen und architektonischen Anpassungen offen gegenüber, die den Anforderungen der Denkmalpflege entsprechen.

Angesichts der Dringlichkeit der Situation ist es erforderlich, dass **die endgültige Entscheidung über das weitere Vorgehen bis Ende dieses Jahres getroffen wird. Vor diesem Hintergrund möchten wir Sie höflich bitten, die Schlussfolgerungen der Kommission bis Ende Juni 2026 vorzulegen.**

Sowohl ich als auch meine Kolleginnen und Kollegen von der Správa železnic sind bereit, mit der Kommission für die Eisenbahnbrücke Vyšehrad eng zusammenzuarbeiten und ihr die erforderlichen weiteren Unterlagen zur Verfügung zu stellen.