

Strategiekonzept Schiene

Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Sachsen





CO-frei

DB

185 389-4

auf der Schiene mit SCHENKER

www.koelschmaier.com Umwelt

Mobilität für unseren Freistaat

Eine Perspektive für Sachsen

Sachsen ist ein Land mit großer Eisenbahngeschichte. So wurde im April 1839 zwischen Leipzig und Dresden die erste Fernbahnstrecke Deutschlands eröffnet. Heute verfügt Sachsen über ein Eisenbahnnetz von rund 2.600 km und hat damit die höchste Schienennetzdichte aller Bundesländer.

Nach 20 Jahren Aufbau Ost und dem damit einhergehenden Ausbau sowie der Erneuerung der sächsischen Verkehrswege ist vieles erreicht worden. Mobilität mittels einer modernen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, ist ein entscheidender Faktor für Lebensqualität und die Attraktivität Sachsens als Wirtschafts- und Lebensraum.

Die zentrale Lage des Freistaates Sachsen in Europa spielt im weltweiten Wettbewerb um Investitionen und wirtschaftliche Ansiedlungen eine wichtige Rolle. Um Sachsens Funktion als Verkehrsdrehscheibe und Transitland zu sichern und zu stärken, muss die Einbindung in die transeuropäischen Schienennetze und damit in die europäischen Verkehrs- und Handelsströme weiter vorangetrieben werden. Dazu müssen verbliebene Lücken in der Schieneninfrastruktur geschlossen werden. Zur Stärkung der Nachbarschafts- und Wirtschaftsbeziehungen ist die verkehrliche Durchlässigkeit der EU-Binnengrenzen zu Polen und Tschechien weiter zu erhöhen.

Die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Bürger, u. a. bedingt durch den demografischen Wandel, die wirtschaftliche Entwicklung

und die finanziellen Rahmenbedingungen stellen Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft vor neue Herausforderungen und verlangen innovative Ideen und integrierte Konzepte. Es gilt die Verkehrsinfrastruktur differenziert und bedarfsgerecht zu entwickeln und die vorhandenen Ressourcen effizient einzusetzen. Neben landesspezifischen Vorgaben spielen nationale und internationale Rahmenbedingungen eine maßgebliche Rolle. Das Verkehrssystem des Freistaates Sachsen ist geprägt durch die Globalisierung der Märkte und insbesondere durch seine Funktion als Transitland.

Ein Schwerpunkt der derzeitigen und zukünftigen Regierungsarbeit im Verkehrsbereich ist die Entwicklung der Infrastruktur im Schienenverkehr. Die Staatsregierung und die Deutsche Bahn AG setzen sich nachdrücklich für eine angemessene Mittelausstattung im Bundeshaushalt ein, um Engpässe im deutschen und europäischen Schienennetz zu beseitigen und sächsische Städte und Regionen noch besser an das Fernverkehrsnetz der Bahn und den internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr anschließen zu können. Der Freistaat Sachsen ist sich mit der Deutschen Bahn AG einig darüber, dass die Sicherstellung dieser Grundvoraussetzung unabdingbar ist, um die anstehenden Herausforderungen meistern zu können.

Auf dem Bahngipfel am 7. Juni 2012 in Chemnitz wurde zwischen dem Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, Herrn Stanislaw Tillich, dem Verkehrsminister des Freistaates Sachsen, Herrn Sven Morlok, und

dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Rüdiger Grube, vereinbart, ein Strategiekonzept Schiene für den Freistaat Sachsen zu entwickeln.

Gemeinsam haben wir in den vergangenen Monaten intensiv die Ziele, Rahmenbedingungen und strategische Ausrichtung der Planungen im Eisenbahnbereich fixiert. Das Ergebnis spiegelt sich in diesem Strategiekonzept Schiene für den Freistaat Sachsen wider.

Im Rückblick werden die außerordentlichen personellen und organisatorischen sowie erheblichen finanziellen Leistungen von der Nachwendzeit bis heute deutlich. Die Perspektive weist den Weg in die Zukunft.



Stanislaw Tillich
Ministerpräsident des
Freistaates Sachsen



Sven Morlok
Sächsischer Staatsminister für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG



Dr. Volker Kefer
Vorstand Infrastruktur und Dienstleistungen
der Deutschen Bahn AG

Inhaltsverzeichnis

Vorwort: Mobilität für unseren Freistaat – Eine Perspektive für Sachsen _____	03	Elektrisch nach Ostsachsen: Ausbauvorhaben Dresden – Görlitz – Grenze D/PL _____	25	Leistungsfähige Umschlaganlagen als Basis kundengerechter Logistikketten _____	45
Leitsätze des Strategiekonzepts _____	07	Nächste Haltestelle: Zukunft! _____	27	Sachsens Bahnhöfe im 21. Jahrhundert _____	46
Rückgrat des Schienenverkehrs: Die Hochgeschwindigkeitsstrecken _____	08	Schieneninfrastruktur in Sachsen: Qualität erhalten und weiter modernisieren _____	28	<i>Leipzig Hauptbahnhof – Service und Einkaufen im Herzen der Stadt</i> _____	47
Eisenbahnstrecken Sachsens im europäischen Kontext (1) _____	10	Schnelle Regionalachsen: Verknüpfung der Mittel- und Ballungszentren _____	30	<i>Dresden Hauptbahnhof – Architektonisches Schmuckstück in Sachsens Landeshauptstadt</i> _____	48
Eisenbahnstrecken Sachsens im europäischen Kontext (2) _____	12	Mobilität für Ballungsräume: Das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB-Netz) _____	32	<i>Dresden-Neustadt – Bundesmittel sichern den stufenfreien Ausbau des Bahnhofs</i> _____	49
Die Hauptstadtmagistrale: Berlin – Dresden _____	14	Mobilität für Ballungsräume: Der City-Tunnel Leipzig _____	35	<i>Chemnitz Hauptbahnhof – Bahnknoten wird fit gemacht für die Zukunft</i> _____	50
Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9: Sachsens Metropolen wachsen zusammen _____	15	Mobilität für Ballungsräume: Die S-Bahn Dresden _____	36	Bauen und Instandsetzen nach Plan Fit für die Zukunft _____	51
Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8: Schlagader für Europa _____	17	Erzgebirgsbahn und Chemnitzer Modell – Vernetzung einer Region _____	38	Schwerpunkt stufenfreier Ausbau und Reisenden-Information _____	52
Die Sachsen-Franken-Magistrale: Verbindungsachse im Südwesten _____	18	Schienengüterverkehr wächst auf den europäischen Korridoren _____	40	Nachhaltiger Schienenverkehr sichert unsere Mobilität von morgen _____	53
Sachsens Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – Teil Schiene – Qualität erhalten, weiter modernisieren und Engpässe beseitigen _____	20	Die neue Achse nach Südpolen: Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL _____	41	Lärmschutz-Maßnahmen an Fahrzeugen und Infrastruktur wirken zusammen _____	54
Europäischer Korridor mit großer Zukunft: (Berlin –) Dresden – Prag _____	22	Der Wachstumskorridor Ost der Deutschen Bahn AG _____	43	Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes umfasst aktuell 91 km Strecke im Freistaat Sachsen _____	55
Verbesserung der Infrastrukturanbindung von Chemnitz an den Fernverkehr: Bedarfsgerechter Ausbau und Elektrifizierung der Verbindung Chemnitz – Leipzig _____	23	Für den Schienengüterverkehr ist Sachsen gut aufgestellt _____	44	Wir sind bereit für die Zukunft _____	57



Leitsätze des Strategiekonzepts



In der erweiterten Europäischen Union gewinnen die traditionellen Fernverkehrsachsen an Bedeutung. Die Einbindung in das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz und attraktive Verkehre nach Polen und in die Tschechische Republik sind zentrale Aufgabe im Schienenpersonenverkehr.



Die engen Verknüpfungen der Fernverkehrsdrehscheiben mit den Mittelzentren werden sichergestellt.



Die Schienengüterverkehrsachsen von den Seehäfen nach Südosteuropa und nach Südpolen sind wesentlich für den Wirtschaftsstandort Deutschland und Sachsen.



Die intermodale Verknüpfung mit den Flughäfen Leipzig/Halle und Dresden, den Elbehäfen, den Güterverkehrszentren sowie den straßengebundenen Verkehrsträgern sichern die Mobilität für Menschen und Güter.

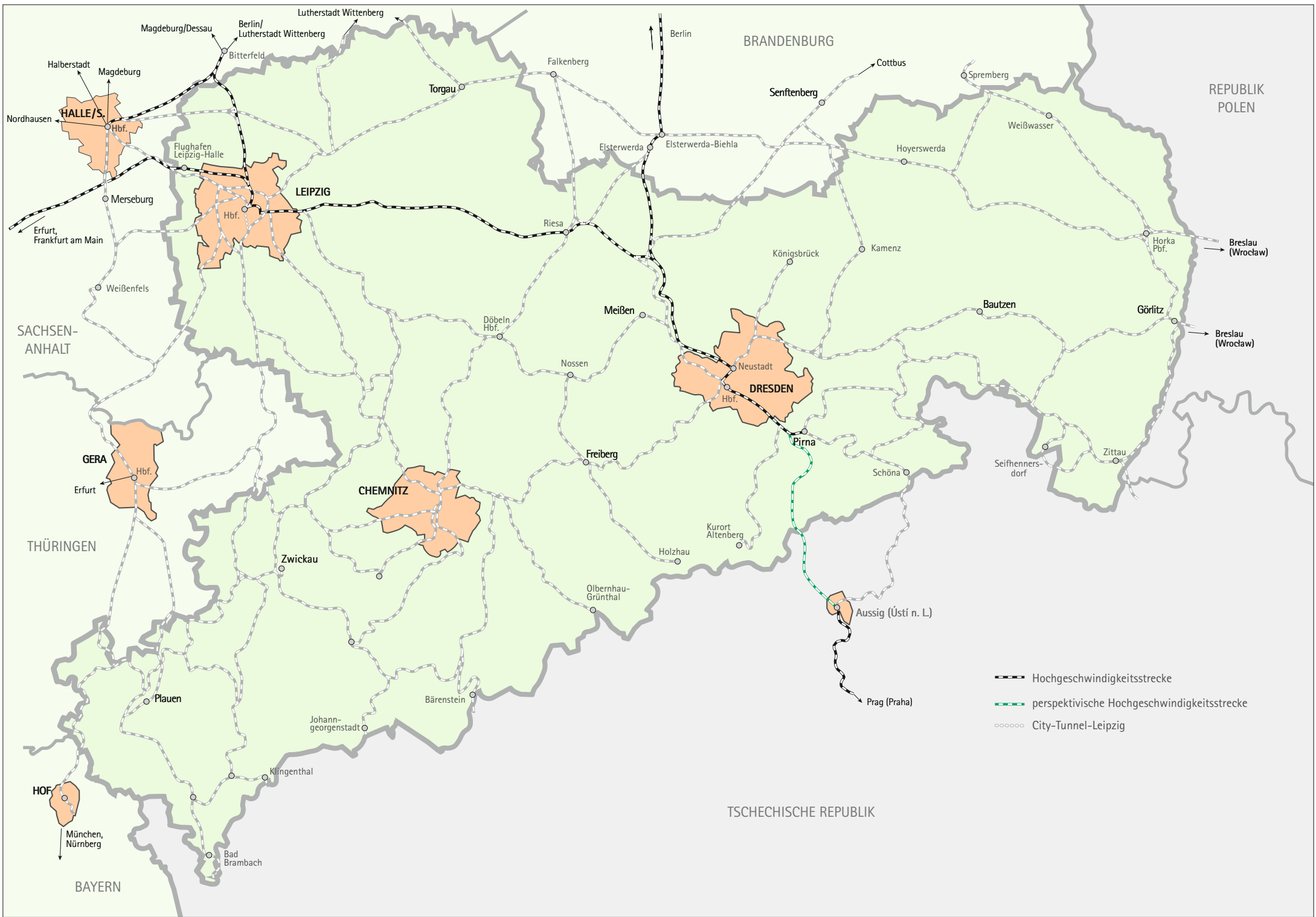





Elektromobilität, Lärmreduzierung, Minderung des Schadstoffausstoßes sind Grundlage nachhaltiger Verkehrsentwicklung.

Rückgrat des Schienenverkehrs: Die Hochgeschwindigkeitsstrecken



Die Korridore Dresden – Berlin, Leipzig – Berlin und Dresden – Leipzig – Erfurt und perspektivisch Dresden – Prag werden konsequent zu Hochgeschwindigkeitsstrecken mit einer Geschwindigkeit bis zu 200 bzw. 300 km/h ausgebaut. Von Dresden aus wird München oder Frankfurt am Main in jeweils ca. vier Stunden erreicht, Berlin im Zielzustand in etwa anderthalb Stunden und Prag perspektivisch in ca. einer Stunde.



-  Hochgeschwindigkeitsstrecke
-  perspektivische Hochgeschwindigkeitsstrecke
-  City-Tunnel-Leipzig

Eisenbahnstrecken Sachsens im europäischen Kontext (1)



»Connecting Europe« – gute Verbindungen für Europa:

Im neuen europäischen Kernnetz werden Engpässe beseitigt, die Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr flüssiger gestaltet. Das derzeitige Netz soll bis 2030 (Kernnetz) bzw. 2050 (Gesamtnetz) zu einem einheitlichen transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) umgeformt werden.

Die Errichtung des Kernnetzes wird durch ein Korridor-konzept erleichtert. Neun Korridore bilden die Grundlage für den koordinierten Ausbau der Infrastruktur.



European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS (COUNCIL'S GENERAL APPROACH)

- North Sea – Baltic
- Mediterranean
- Orient / East-Med
- Scandinavian – Mediterranean
- Rhine – Alpine
- Atlantic
- North Sea – Mediterranean
- Rhine – Danube
- Baltic – Adriatic



Eisenbahnstrecken Sachsens im europäischen Kontext (2)



Sachsen ist in hohem Maße auf funktionierende Verkehrsverbindungen angewiesen. Die bessere Einbindung Sachsens in europäische und transnationale Verkehrsnetze stellt eine grundlegende Voraussetzung für die weitere Intensivierung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beziehungen zu den östlichen und südöstlichen Nachbarländern dar. Daher hat sich Sachsen mit der Initiative »EU4SEA-rail« für die Verlängerung der europäischen Eisenbahnachse TEN 22 (Athen–Sofia–Budapest–Wien–Prag–Nürnberg/Dresden) stark gemacht.

Diese Achse hat eine hohe Bedeutung als Verbindungsfunktion für internationale Verkehre von den Nord- und Ostseehäfen zu den süd- und osteuropäischen Staaten. Sie verbindet unter anderem elf europäische Hauptstädte.

Die Europäische Kommission hat die sächsischen Anregungen in ihrer neuen Verordnung zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) berücksichtigt.

Der Freistaat Sachsen ist mit der Strecke Berlin – Dresden – Prag Teil des Kernnetzkorridors Orient/East-Med. Dieser verbindet Hamburg/Rostock über Berlin – Dresden – Prag weiter über Bratislava, Budapest, Arad, Sofia mit Burgas, Piräus und Lefkosia.

Orient/East-Med Corridor

Kernnetzkorridor des Transeuropäischen Verkehrsnetzes



Die Hauptstadtmagistrale: Berlin – Dresden



Die drei Streckenteile

- Das Vorhaben »Ausbaustrecke Berlin – Dresden« umfasst 125 km der insgesamt 180 km langen Verbindung zwischen Bundes- und Landeshauptstadt. Sie ist Teilstück der europäischen Magistrale Prag – Berlin. Der sächsische Ausbaubestandteil befindet sich zwischen der Landesgrenze zu Brandenburg und dem Bahnhof Böhlen.
- Der weitere Streckenverlauf bis Dresden ist Teil des Ausbauprojekts Dresden – Leipzig.
- Von Bedeutung ist ebenfalls der Wiederaufbau der »Dresdner Bahn« vom Berliner Außenring in Richtung Berlin Hbf.

Verkehrlicher Nutzen

Durch den Ausbau der Strecke auf eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h werden die Transport- und Fahrzeiten des Fern- und Nahverkehrs verkürzt und eine Verbesserung der Angebotsqualität erreicht. Attraktive Verkehrsverbindungen von Berlin nach Dresden, eine Verkürzung der Fahrzeit auf etwa eineinhalb Stunden sowie die optionale Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg »Willy Brandt« werden nach Erreichen des Zielzustandes möglich. Die Deutsche Bahn AG sowie der Freistaat Sachsen bekennen sich zum abschnittweisen Ausbau der Strecke auf 200 km/h. Sachsen hat den Ausbau der Strecke für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Bauliche Maßnahmen und Zeitschiene

Der Ausbau der Strecke wird mit Priorität verfolgt. Gemäß überarbeitetem Realisierungskonzept ist für den im Land Brandenburg befindlichen ca. 80 km langen Streckenabschnitt Wünsdorf – Elsterwerda die zeitnahe Inbetriebnahme mit einer durchgängigen Geschwindigkeit von 160 km/h geplant. Die weitere Anhebung der Geschwindigkeit in diesem Streckenabschnitt auf 200 km/h ist im Anschluss vorgesehen. Dafür wird der Streckenabschnitt nach Beseitigung aller schienengleichen Bahnübergänge durchgängig mit elektronischer Stellwerkstechnik und dem Europäischen Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet. Zwingende Voraussetzung für den planmäßigen Ablauf der komplexen Ausbaumaßnahmen ist der termingerechte Abschluss der Kreuzungsmaßnahmen und der Planrechtsverfahren. Im Bereich des Freistaates Sachsen ist die Gesamtfertigstellung des Bahnhofsumbaus Weinböhlen im nördlichen Bereich auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h mit Inbetriebnahme Ende 2017 geplant. Im Abschnitt Radebeul West bis Dresden-Neustadt erfolgt derzeit der viergleisige Ausbau mit zwei Fernbahn- und zwei S-Bahngleisen. Die Inbetriebnahme ist Ende 2016 geplant. Der vollständige Ausbau der Strecke Berlin – Dresden wird in Abhängigkeit der verfügbaren Bundesmittel stattfinden.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 (VDE 9): Sachsens Metropolen wachsen zusammen

Mit dem Ausbau der Strecke Leipzig – Dresden auf eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h und der damit verbundenen Reduzierung der Fahrzeiten wird für Sachsen eine bessere Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet, das Ruhrgebiet und in Richtung München erreicht.

Verkehrlicher Nutzen

Neben der Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr ergeben sich deutliche Verbesserungen im Regionalverkehr. Die Verknüpfung der Strecken Berlin – Dresden und Leipzig – Dresden durch eine Verbindungskurve erhöht die Kapazität zwischen Radebeul und Riesa und führt zu einer Entlastung des Knotens Coswig bei besserer S-Bahn-Anbindung Richtung Meißen.

Mit der Trennung des Fernverkehrs vom Nahverkehr zwischen Dresden und Coswig wird der S-Bahn-Verkehr auf durchgängig separatem Gleis von Coswig bis Pirna ermöglicht. Im Fernverkehr wird die Fahrt von Leipzig nach Dresden nur noch ca. eine Stunde betragen.



Bauliche Maßnahmen

Der Ausbau der Strecke wird in drei Baustufen durchgeführt. In der ersten Baustufe erfolgte der Ausbau zwischen Leipzig und Riesa. Der Abschnitt zwischen Dresden-Neustadt und Dresden Hbf. wurde in einer zweiten Baustufe realisiert. Die dritte Baustufe umfasst alle anderen Streckenabschnitte. Inhalt des Ausbaus ist eine Anhebung der Geschwindigkeit auf bis zu 200 km/h sowie die Ertüchtigung der sicherungstechnischen Anlagen.

Zeitschiene

Die Baustufen 1 und 2 sind abgeschlossen. Die Baustufe 3 befindet sich derzeit in verschiedenen Ausführungsstadien. Neben der Neubaustrecke zwischen Weißig und Böhlen sind auch die Abschnitte Riesa – Abzw. Röderau und Weinböhlen – Radebeul West fertiggestellt. Im Bau befindet sich der Abschnitt zwischen Coswig und Dresden-Neustadt, eine Fertigstellung ist für 2016 vorgesehen. Für weitere Abschnitte der Baustufe 3 werden derzeit Planungsunterlagen erstellt.



LEIPZIGER MESSE

Leipzig Hbf

LEIPZIGER MESSE

LEIPZIGER VOLKSZEITUNG

McDonald's

SATURN

A

A

1

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8): Schlagader für Europa



VDE 8 Gröbers–Leipzig

Die Neubau-/Ausbaustrecke Berlin – Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg ist Teilstück der europäischen Verbindung Skandinaviens mit Berlin – München – Verona.

Mit der Realisierung des 10 Mrd. € teuren Projektes werden die sächsischen Metropolen mit den Wirtschafts- und Ballungszentren in Süd-/Südwestdeutschland eng verknüpft und rücken damit auch näher an Westeuropa.

Reisezeiten 2018 (2012)	Leipzig	Dresden
Frankfurt/Main	ca. 2:55 h (3:25 h)	ca. 4:15 h (4:45 h)
München	ca. 3:10 h (4:40 h)	ca. 4:35 h (5:50 h)

Bauliche Maßnahmen

Das in Sachsen liegende Teilstück zwischen der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt und Leipzig Hbf, inklusive Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle, wurde 2003 fertiggestellt.

Seit 2006 ist das Teilprojekt VDE 8.3 Leipzig/Halle – Berlin in Betrieb. Das Teilprojekt VDE 8.2 umfasst den Neubau einer Strecke zwischen Erfurt und Gröbers auf eine Geschwindigkeit bis zu 300 km/h. Die Einbindung Richtung Leipzig Hbf. erfolgt in Gröbers in die bereits vorhandene Neubaustrecke über den Flughafen Leipzig/Halle.

Zeitschiene

Weitere Baustufen im Knoten Leipzig (u. a. Verlängerung der Bahnsteige) befinden sich in Realisierung. Die Inbetriebnahme des Teilprojektes ist im Dezember 2015 vorgesehen.

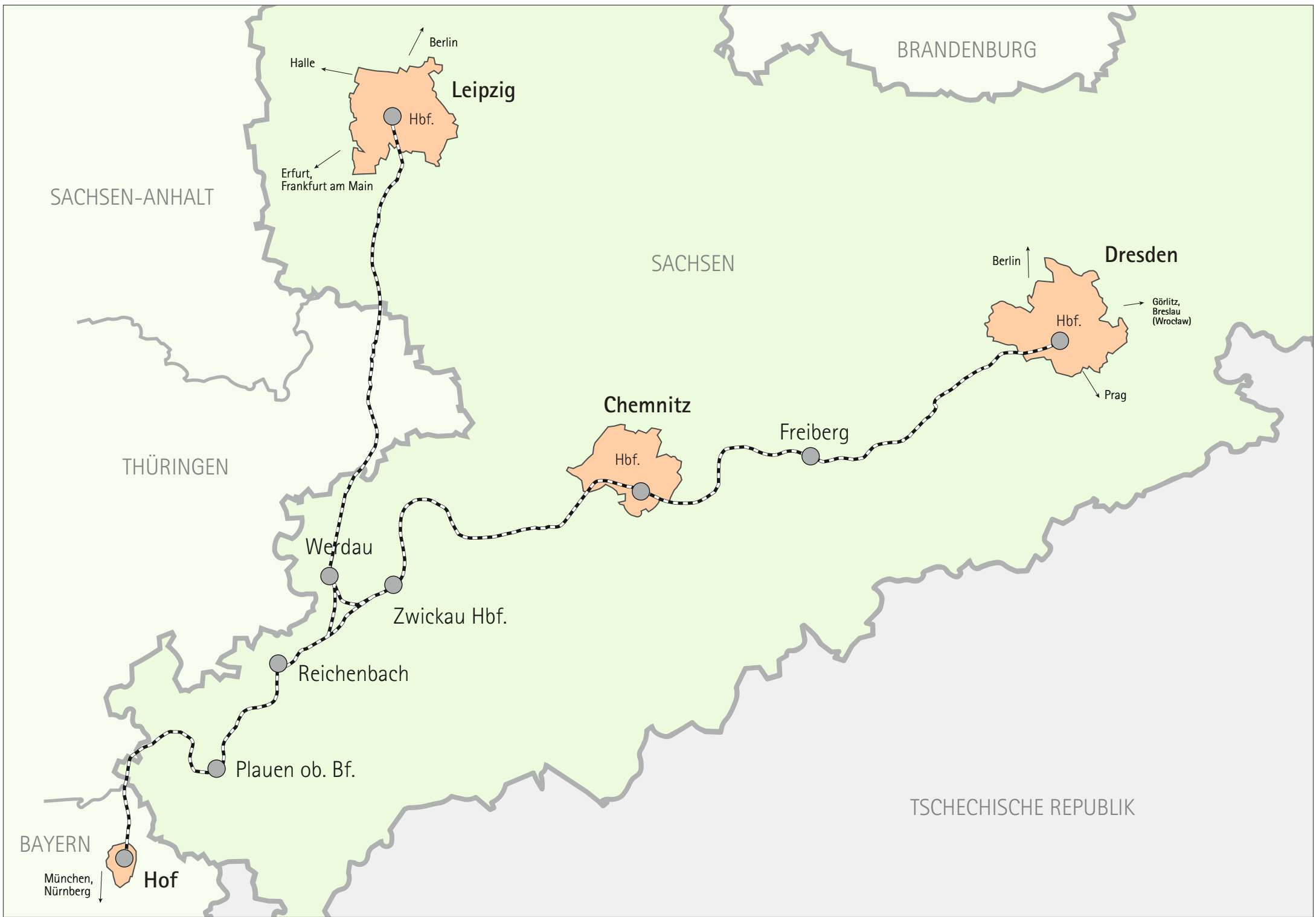


Die Sachsen-Franken-Magistrale: Verbindungsachse im Südwesten

Die Ausbaustrecke Nürnberg – Dresden/Leipzig verbindet eine Vielzahl von Städten und Regionen. Mit dem Ausbau für Neigetechnik konnten trotz der schwierigen Topografie Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ermöglicht werden. Auf der sächsischen Seite ist der Abschnitt Reichenbach – Dresden bis auf den Knoten Zwickau fast vollständig fertiggestellt. Der Teilabschnitt von Werdau Richtung Leipzig wird in mehreren Bauphasen auf 160 km/h ertüchtigt.

In die Erneuerung der bautechnischen und signaltechnischen Anlagen sowie der Bahnhöfe und Haltepunkte wurden bisher über 1 Mrd. € investiert. Mit dem Abschluss der Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof im Dezember 2013 verbleibt die Notwendigkeit des elektrischen Lückenschlusses auf bayerischer Seite sowohl nach Nürnberg als auch nach Regensburg. Für den wachsenden Schienengüterverkehr und die perspektivische Wiederbelebung eines Schienenpersonenfernverkehrs unterstützen der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG eine schnelle Realisierung der Ausbaumaßnahmen auf bayerischer Seite.





Sachsens Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – Teil Schiene

Qualität erhalten, weiter modernisieren und Engpässe beseitigen

Wieder angemeldete Vorhaben

- ① **ABS Berlin – Dresden**
Ausbau auf 200 km/h;
Gesamtfertigstellung
- ② **ABS Leipzig – Dresden (VDE 9)**
Ausbau auf 200 km/h, Gesamtfertigstellung
- ③ **ABS Karlsruhe – Nürnberg – Leipzig/Dresden**
(Sachsen-Franken-Magistrale)
Gesamtfertigstellung, Herstellung der Dreigleisigkeit
Böhlen – Neukieritzsch
- ④ **ABS Berlin – Görlitz**
Elektrifizierung Abschnitt Cottbus – Görlitz
- ⑤ **Schließung der Elektrifizierungslücke südlich von Hof (Saale)**
Teilprojekt Elektrifizierung der Strecke
Hof – Marktredwitz – Nürnberg
- ⑥ **Knotenvorhaben Dresden sowie Leipzig/Halle**

Neu angemeldete Vorhaben

- ⑦ **NBS Dresden – Prag**
- ⑧ **ABS Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Chemnitz**
weiterer Ausbau und Elektrifizierung
- ⑨ **ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (– Wrocław)**
weiterer Ausbau und Elektrifizierung
- ⑩ **ABS Plauen ob. Bf. – Bad Brambach – Grenze D/CZ (– Cheb)**
durchgehend zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
- ⑪ **Schließung der Elektrifizierungslücke südlich von Hof (Saale)**
Teilprojekt Elektrifizierung der Strecke
Hof – Marktredwitz – Regensburg

Bundesverkehrswegeplan 2015 – allgemein

Aufgrund sich ändernder politischer und verkehrlicher Rahmenbedingungen sind die Instrumente der Bundesverkehrswegeplanung kontinuierlich zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Daher wurde im Koalitionsvertrag 2009 die Aufgabe formuliert, eine neue Grundkonzeption für die Bundesverkehrswegeplanung zu erarbeiten und Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu entwickeln. Die Arbeiten dazu sind angelaufen und münden in einem neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der im Jahr 2015 vorgelegt

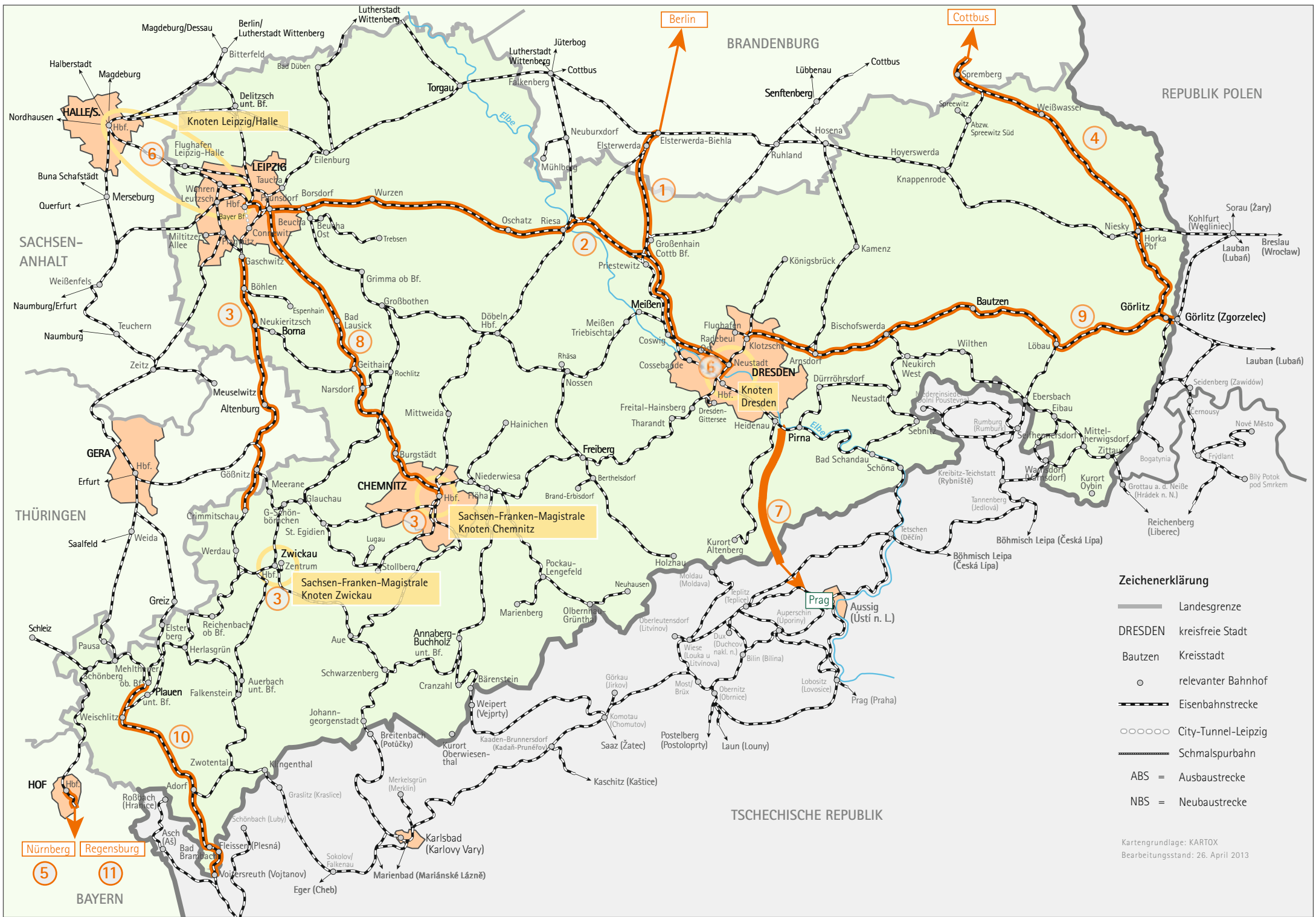
werden soll. Ziel ist es, ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen.*¹

Wichtigste Herausforderung der künftigen Infrastrukturpolitik ist die Priorisierung von Investitionen. Hier geht es um die Auswahl der Projekte und die Festlegung der Reihenfolge ihrer Realisierung. Vor dem Hintergrund immer enger werdender finanzieller Spielräume kommt einer bedarfsgerechten Schwerpunktsetzung besondere Bedeutung zu. Ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik des Bundes ist es, die Qualität und Substanz der Bestandsnetze durch Erhaltung zu sichern. Bei Neu- und Ausbau stehen vor allem gesamtwirtschaftlich positive Investitionen im Vordergrund, die in besonderem Maße zur Beseitigung von Engpässen oder besseren Hinterlanderschließung von Häfen und Flugdrehkreuzen beitragen. Dabei müssen aber auch Umweltbelange berücksichtigt werden.*¹

Die Einstufung in die Bedarfsplankategorien (Vordringlicher Bedarf Plus, Vordringlicher Bedarf, Weiterer Bedarf) wird nach der Projektbewertung vom Bund vorgenommen, der auch abschließend über die in den BVWP 2015 aufzunehmenden Projekte entscheidet.

Nach der Bewertung der gemeldeten Projekte erfolgt der Kabinettsbeschluss für den neuen BVWP. Es ist davon auszugehen, sodass der Deutsche Bundestag im Anschluss über die Übernahme in das Bundesverkehrswegebaugesetz entscheiden kann.

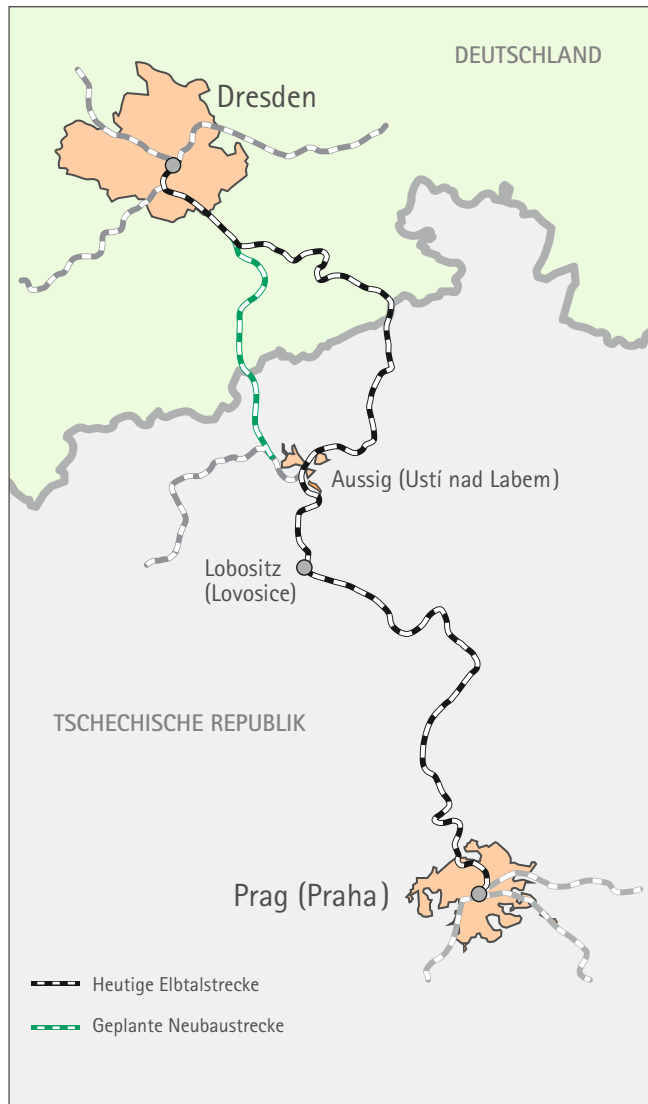
*¹ Zitiert von Website des BMVI zu BVWP 2015.



- Zeichenerklärung**
- Landesgrenze
 - DRESDEN** kreisfreie Stadt
 - Bautzen** Kreisstadt
 - relevanter Bahnhof
 - Eisenbahnstrecke
 - City-Tunnel-Leipzig
 - Schmalspurbahn
 - ABS** = Ausbaustrecke
 - NBS** = Neubaustrecke

Kartengrundlage: KARTOX
 Bearbeitungsstand: 26. April 2013

Europäischer Korridor mit großer Zukunft: (Berlin –) Dresden – Prag



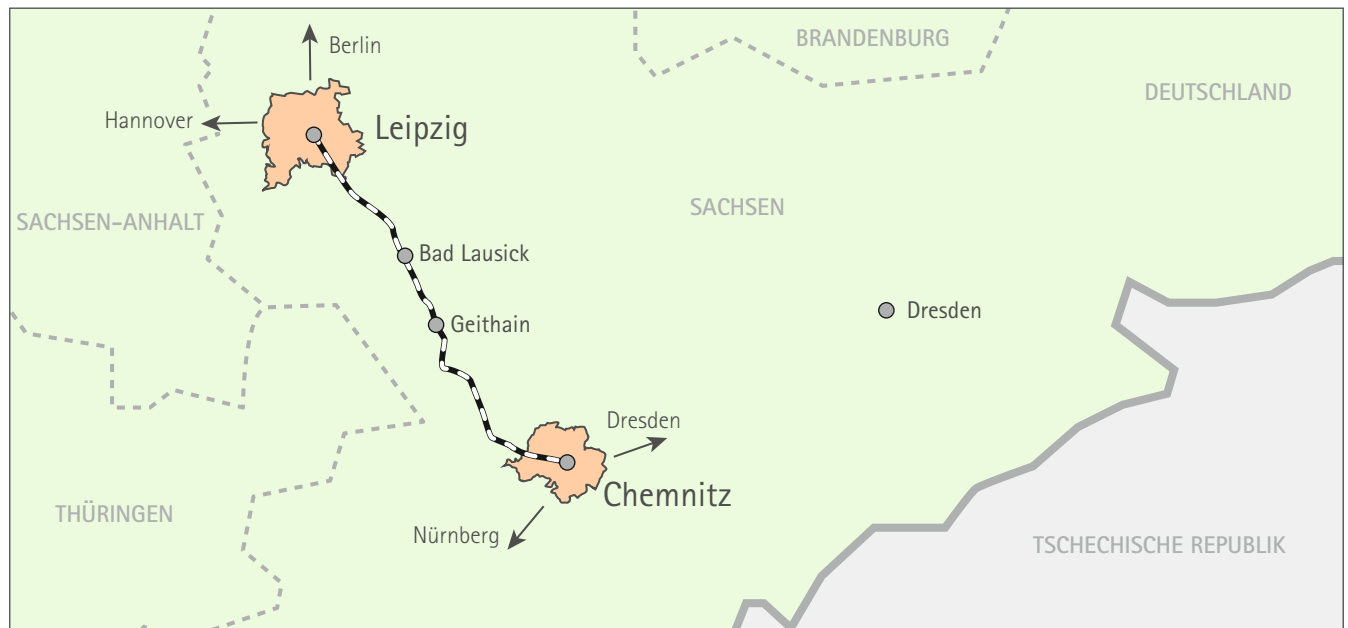
Der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG begrüßen das Vorhaben der EU-Kommission, die nationalen Verkehrsnetze der Mitgliedstaaten durch vertiefte Integration der neuen EU-Mitgliedstaaten stärker miteinander zu verbinden und zu einem europäischen Verkehrskernnetz zusammenzufassen. Besondere Beachtung verdient dabei der umweltfreundliche Schienenverkehr. Ein wichtiges Bindeglied im grenzüberschreitenden Schienenverkehr – sowohl für Deutschland und Sachsen als auch für die Tschechische Republik und die südöstlichen Nachbarstaaten, ist die Strecke Berlin – Dresden – Prag. Eine Erweiterung und Beschleunigung der bestehenden Schienenverbindung zwischen Dresden und Prag durch das Elbtal aus umweltrelevanten und topografischen Gesichtspunkten ist nicht möglich. Vor diesem Hintergrund soll die zukünftige Bewältigung des wachsenden grenzüberschreitenden Verkehrs im Schienenkorridor Dresden – Prag als gemeinsames strategisches Ziel des Freistaates Sachsen und der DB AG verfolgt werden. Die Tschechische Republik und der Freistaat Sachsen streben an, dass der Abschnitt Heidenau – Ústí nad Labem als Neubaustrecke durch das Erzgebirge realisiert wird. Aufgrund der aufwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren ist davon auszugehen, dass diese bedeutsame Maßnahme voraussichtlich erst nach 2030 umgesetzt werden kann. Um weitere Grundlagen für die Umsetzung dieses Vorhabens zu schaffen, haben Sachsen und Tschechien 2014 bei der EU-Kommission einen Antrag für Studienmittel gestellt, um die

Streckenführung (Dresden) – Heidenau – Ústí nad Labem – Litomerice vertiefend zu untersuchen. Der Gesamtumfang der Studie beträgt mehr als eine Mio. EUR. Schwerpunkt sind u. a. der Abgleich von technischen Regelwerken, umwelt- und siedlungsrelevante und technische Aspekte der Trassenführung. Bei Bestätigung des Antrages kann eine 50%ige EU-Förderung aus TEN-Mitteln erwartet werden. Der Freistaat Sachsen hat die Neubaustrecke für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet, um seine Forderung nach einer zentralen Anbindung in Mitteleuropa zu untermauern. Die Aufnahme in die nationalen Planungsinstrumente beider Staaten (Deutschland und Tschechien) ist Grundvoraussetzung, um mit Planungen beginnen zu können und bei entsprechender Komplementärfinanzierung weitere TEN-Mittel einzuwerben. Das übergeordnete Ziel ist, die Reisezeit im Personenverkehr zwischen Dresden und Prag von derzeit mehr als zwei auf ca. eine Stunde zu reduzieren sowie die Kapazität für den Güterverkehr bedeutend zu steigern. Die favorisierte Streckenführung einer Neubaustrecke verlässt die heutige Trasse südlich von Heidenau und mündet auf tschechischem Territorium in Ústí nad Labem wieder in die Bestandsstrecke ein. Die Untersuchung geeigneter Varianten orientierte sich primär am Kriterium minimalen Konfliktpotenzials. Die Vorzugslösung für die Neubaustrecke zeichnet sich demnach durch eine weitestgehende Umfahrung von Siedlungsräumen und ökologisch sensiblen Strukturen aus.

Verbesserung der Infrastrukturanbindung von Chemnitz an den Fernverkehr: Bedarfsgerechter Ausbau und Elektrifizierung der Verbindung Chemnitz – Leipzig

Chemnitz und der südwestsächsische Wirtschaftsraum sind mit zahlreichen Regionalstrecken insbesondere in Richtung Leipzig sehr gut vernetzt. Für einen attraktiven Fernverkehr fehlen bisher jedoch die infrastrukturellen Voraussetzungen. Um eine zum Nahverkehr konkurrenzfähige Fahrzeit zu ermöglichen, müssen bedarfsgerechte Streckenausbaumaßnahmen einschließlich durchgehender Elektrifizierung realisiert werden.

Auf dem Bahngipfel 2012 erklärten der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG in einem Letter of Intent (LOI), die Vorplanungen aufzunehmen. Aufbauend darauf wurde eine Grobstudie erarbeitet, auf deren Grundlage die Ausbauvarianten geprüft wurden. Beide Seiten sind sich einig, die verkehrlich und wirtschaftlich beste Lösung zu ermitteln. Dabei werden auch die Wechselwirkungen zum Schienenpersonennahverkehr und zum Schienengüterverkehr berücksichtigt. Im Ergebnis ist nur die Strecke über Bad Lausick verkehrlich sinnvoll für Fernverkehrsangebote ausbaufähig. Die detaillierten Vorplanungen sollen bis Mitte 2014 abgeschlossen sein. Die Strecke war bereits von 2004 bis 2006 für den Schienenpersonennahverkehr ertüchtigt worden. Der Freistaat Sachsen hat den weiteren Ausbau und die Elektrifizierung dieser Strecke für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Der zeitliche Rahmen und eine bauliche Umsetzung sind abhängig von einer Finanzierungszusage durch den Bund als Eigentümer der Schieneninfrastruktur.





Elektrisch nach Ostsachsen: Ausbauvorhaben Dresden – Görlitz – Grenze D/PL

Elektrifizierungs- und Ausbaumaßnahmen

Wirtschaftliche Vernetzung braucht leistungs- und zukunftsfähige Verkehrswege. Ein wichtiges Thema ist der Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastruktur, insbesondere die durchgängige Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz – Breslau (Wrocław). Eine bessere Anbindung Sachsens an unsere polnischen Nachbarn ist eines der vorrangigen Ziele der sächsischen Verkehrspolitik.

Die Elektrifizierung dieser Strecke war bereits 2003 in einem deutsch-polnischen Ressortabkommen vereinbart worden. Im Juni 2011 wurde dieses Ziel in einer gemeinsamen deutsch-polnischen Kabinettsitzung bekräftigt. Auf polnischer Seite sind Ausbau und Elektrifizierung des Streckenabschnittes Wrocław – Legnica – Węgliniec abgeschlossen. Der Freistaat Sachsen hat den bedarfsgerechten Ausbau und die Elektrifizierung der sächsischen Teilstrecke für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Die Deutsche Bahn AG und der Freistaat Sachsen sehen Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL (= Węgliniec) als weiteren Meilenstein an, um im grenzüberschreitenden Personenverkehr kürzere Reisezeiten und ein attraktives Fernverkehrsangebot erreichen zu können. Zum Anschub des Vorhabens wird der Freistaat Sachsen die erforderliche Vorplanung finanzieren. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG soll so die Grundlage für eine mittelfristige Realisierung des Elektrifizierungslückenschlusses und eines bedarfsgerechten Ausbaus gelegt werden.





Nächste Haltestelle: Zukunft!

Baumaßnahmen – Meilensteine

Fertigstellung Chemnitzer Modell Stufe 1 (Einfahrt Hauptbahnhof)

Inbetriebnahme Neubaustrecke Leipzig – Erfurt (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.2)

Inbetriebnahme Teilstück Wünsdorf – Elsterwerda (80 km) der Ausbaustrecke Dresden – Berlin mit 160 km/h

Gesamtfertigstellung S-Bahn S1 Abschnitt Dresden Neustadt – Coswig inklusive des viergleisigen Ausbaus (zur Trennung von S-Bahn- und Fernverkehr)

Inbetriebnahme Ausbau und Elektrifizierung Knappenrode – Horka – Grenze D / PL

Inbetriebnahme Teilstück (80 km) der Ausbaustrecke Dresden – Berlin mit 200 km/h

Fertigstellung Chemnitzer Modell Stufe 2 (Ausbau Chemnitz – Thalheim)

Fertigstellung »Dresdner Bahn« als Teil des Ausbaus Knoten Berlin (Anbindung an Flughafen Berlin Brandenburg und Teil der Strecke Berlin – Dresden)

Bauvorbereitende Maßnahmen / politischer Meinungsbildungsprozess

Vorplanung für weiteren Ausbau und durchgehende Elektrifizierung Chemnitz – Leipzig

Vorplanung für weiteren Ausbau und durchgehende Elektrifizierung Dresden – Görlitz – Grenze Deutschland / Polen

Weiterführende EU-Studie von Deutschland / Freistaat Sachsen und Tschechischer Republik zu »Vorplanungsleistungen für die Neubaustrecke Dresden – Prag«

Neuer Bundesverkehrswegeplan

Schieneinfrastruktur in Sachsen: Qualität erhalten und weiter modernisieren

Innerhalb der Deutschen Bahn AG verantworten die drei Infrastrukturunternehmen und eine Planungsgesellschaft Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Fahrweganlagen, Stationen und der Energieversorgung.

In den Jahren 2012–2016 sind an Infrastrukturbruttoinvestitionen im Freistaat Sachsen insgesamt ca. 2.260 Mio. € geplant, davon im Fahrweg ca. 1.980 Mio. €, an den Stationen ca. 190 Mio. € und bei der Energieversorgung ca. 90 Mio. €. (Bruttoinvestitionen umfassen EU-, Bundes- und Landesmittel, kommunale und sonstige Zuschüsse und Eigenmittel der Deutschen Bahn AG). Hinzu kommt ein hoher dreistelliger Millionenbetrag für die laufende Instandhaltung, der aus den Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG gedeckt wird.

Infrastrukturmaßnahmen haben zumeist lange planerische und genehmigungstechnische Vorläufe und bauliche Realisierungszeiten. Ganz wesentlich ist daher eine langfristig verlässliche Finanzierungsplanung.

Der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG setzen sich daher gemeinsam dafür ein, schnellstmöglich Klärung zur Fortentwicklung bewährter Finanzierungsinstrumente zu schaffen:

- die Fortsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, in der Bund und Deutsche Bahn AG die Mittelbereitstellung für die qualitätsgerechte Erhaltung der Infrastruktur für einen Fünfjahreszeitraum regeln;
- die Nachfolgeregelung zum 2019 auslaufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, mit dem der Bund seit 1971 Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Kommunen mit über 60 Mrd. € gefördert hat;
- die Revision der Regionalisierungsmittel, mit denen überwiegend die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr vergütet werden.



DB Netze – Fahrweg

- Bereitstellung von Trassen und Anlagen für den Personen- und Güterverkehr
- Planung, Instandhaltung sowie Vermarktung und Betrieb der Schieneninfrastruktur
- Planung, Bau und Betrieb von Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr
- Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur



DB Netze – Personenbahnhöfe

- Angebot von Stationshalten und Vermietung von Gewerbeflächen
- Service für Reisende und Bahnhofsbesucher
- Planung, Errichtung, Instandhaltung sowie Vermarktung und Betrieb von Stationen
- Entwicklung von Bahnhöfen zu Drehscheiben der Mobilität



DB Netze – Energie

- Beschaffung und Bereitstellung von Traktionsenergie und stationärer Energie
- Versorgung von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bahnstrom und Diesel
- Planung, Bau und Betrieb sowie Instandhaltung von Energieinfrastruktur
- Energiedienstleistungen für Kunden aus Industrie, Handel und Dienstleistungen



DB Netze – Projektbau

- Planung, technisches Management und Überwachung von Um-, Aus- und Neubau der Eisenbahninfrastruktur
- Management von Großprojekten

Schnelle Regionalachsen: Verknüpfung der Mittel- und Ballungszentren Eisenbahnnetz-Linien des Schienenpersonennahverkehrs (Fahrplan 15.12.2013 – 05.06.2014)













Schieneverkehr ist sicher, umweltfreundlich und leistungsfähig. Aber Schienenverkehr hat auch seinen Preis: langlebige Infrastruktur, robuste Fahrzeuge, komplexe Sicherungstechnik. Schienenverkehr muss daher als Bestandteil eines öffentlichen Gesamtverkehrssystems entwickelt werden, in dem jeder Verkehrsträger seine Stärken einbringt. Freistaat Sachsen und Deutsche Bahn AG wirken gemeinsam darauf hin, dass in den aufkommensstarken Relationen schnelle Expresslinien die Verknüpfung zu den Metropolen und die Zu- und Abläufe zum Schienenpersonenfernverkehr sicherstellen.

Mit Fertigstellung und Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig einschließlich der netzergänzenden Maßnahmen, Fertigstellung des S-Bahn-Ausbaus im Raum Dresden und dem weiteren Ausbau des »Chemnitzer Modells« werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für schnelle und leistungsfähige ÖPNV-Direktverbindungen zwischen der Region und den Zentren der Großstädte Leipzig, Dresden und Chemnitz geschaffen. Zugleich werden noch bestehende Behinderun-

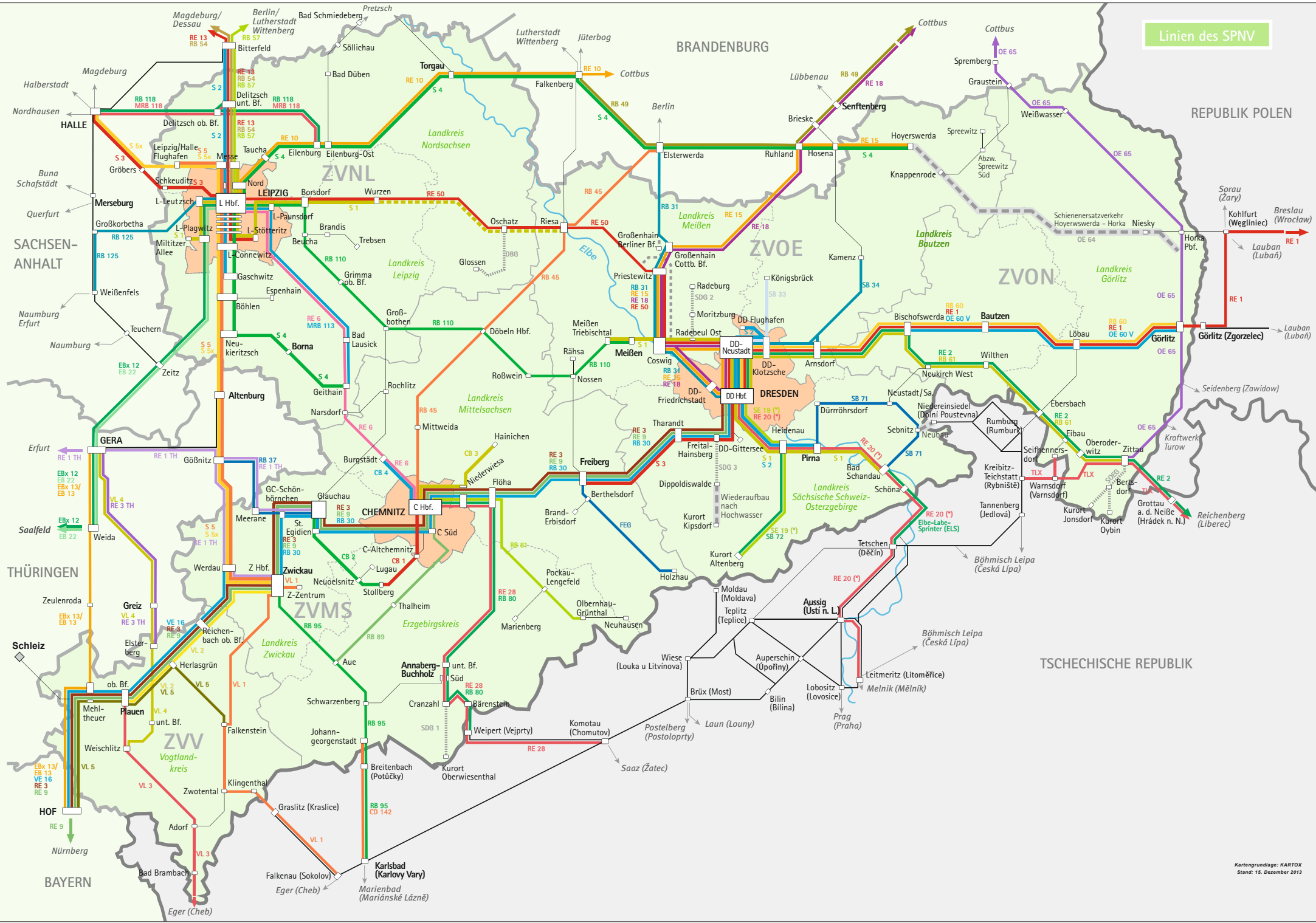
gen in der Betriebsführung sowie Kapazitätsengpässe weitgehend beseitigt, was zu einer erhöhten Zuverlässigkeit und Flexibilität der Angebote beiträgt bzw. notwendige Angebotserweiterungen ermöglicht. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist in den Ballungszentren grundsätzlich eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Unter den SPNV-Angeboten sind die noch im Ausbau befindlichen S-Bahn-Systeme in Dresden und Leipzig sowie die überregionalen Verbindungen Dresden – Riesa – Leipzig, Dresden – Chemnitz – Zwickau, Dresden – Bautzen – Görlitz, Leipzig – Chemnitz und Leipzig – Zwickau am stärksten nachgefragt. Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV obliegen den Zweckverbänden.

Grundsätzlich soll der bedarfsgerechte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur so erfolgen, dass die notwendige Flexibilität sowohl für die Umsetzung der SPNV-Betriebskonzepte in hoher Qualität als auch für deren konzeptionelle Weiterentwicklung wirtschaftlich angemessen gewährleistet wird.

Zeichenerklärung

	Staatsgrenze
	Bundeslandgrenze
	Zweckverbandsgrenze
	Kreisgrenze
DRESDEN	kreisfreie Stadt
Bautzen	Kreisstadt
	Haltestelle (Auswahl)
RE 15 (*)	Linienbezeichnung saisonal
	Linien des SPNV
	S-Bahn-Linie mit Einzelleistungen (ohne Takt)
	Strecke nur mit SPNV
	Schmalspurbahnen SPNV
	weitere Linie außerhalb Sachsens
	Strecken ohne Personenverkehr
	baubedingt kein Personenverkehr

Linien des SPNV



Kartogrundlage: KARTOX
Stand: 15. Dezember 2013

Mobilität für Ballungsräume: Das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB-Netz)



Mit Inbetriebnahme des MDSB-Netzes am 15.12.2013 wurde der gesamte SPNV in der Region Leipzig neu geordnet. Das Leipziger Umland wird über den City-Tunnel Leipzig (CTL), durch den alle Linien des MDSB-Netzes verlaufen, direkt mit der Leipziger Innenstadt verbunden. Auf der Achse zwischen Leipzig Hbf. und dem Südraum Leipzig entfällt die umständliche Umfahrung des Stadtzentrums.

Zum künftigen MDSB-Netz gehören 5 Linien:

- S1:** Leipzig Miltitzer Allee/Messe – CTL – Leipzig-Stötteritz – Wurzen – Oschatz
- S2:** Dessau/Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Delitzsch – CTL – Leipzig-Connewitz – Gaschwitz
- S3:** Halle – Nietleben – Halle Hbf. – Schkeuditz – CTL – Leipzig-Stötteritz
- S4:** Hoyerswerda – Falkenberg – Torgau – Eilenburg – Taucha – CTL – Gaschwitz – Neukieritzsch – Borna – Geithain
- S5 / S5X:** Halle Hbf. – Flughafen Leipzig/Halle – CTL – Gaschwitz – Neukieritzsch – Altenburg – Werdau – Zwickau



Mobilität für Ballungsräume: Der City-Tunnel Leipzig

- Größtes Projekt in der Region ist der neue City-Tunnel.
- Ab Dezember 2013 verbindet der City-Tunnel den Hauptbahnhof unter der Innenstadt hindurch mit dem Bayerischen Bahnhof im Süden der Stadt.
- Viele Reiseziele werden damit künftig schneller zu erreichen sein.
- Die Bauarbeiten hatten im Juli 2003 begonnen.

Wissenswertes	
Länge Tunnelstrecke	3,9 Kilometer
Neue Bahnhöfe	6

Wissenswertes	
Gesamtkosten (Stand 09/2013)	ca. 960 Millionen Euro
davon	
Freistaat Sachsen	ca. 497,9 Millionen Euro
EU	ca. 224,8 Millionen Euro
Bund	ca. 208,3 Millionen Euro
Deutsche Bahn AG	ca. 17,9 Millionen Euro
Stadt Leipzig	ca. 7,1 Millionen Euro
Zweckverband (ZVNL)	ca. 3,7 Millionen Euro



Auf der 3,9 Kilometer langen Tunnelstrecke sind sechs neue Bahnhöfe entstanden – unter anderem die unterirdische Station im Hauptbahnhof.

Mobilität für Ballungsräume: Die S-Bahn Dresden



Der Verdichtungsraum in der Region Dresden weist intensive Verflechtungsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Dresden und Meißen, Coswig, Radebeul, Heidenau und Pirna aus. Unter Beachtung der prognostizierten Strukturentwicklungen des Untersuchungsraumes ließen sich in den Nachfrageuntersuchungen auf den für die S-Bahn relevanten Entwicklungsachsen starke Verkehrsströme nachweisen, die leistungsfähige und effiziente Schienenverbindungen erfordern. Wichtigster Bestandteil des zu entwickelnden S-Bahn-Netzes ist die Linie S1 Pirna – Dresden Hbf. – Meißen Triebischtal.

Mit der S-Bahn Dresden werden die Hälfte der Siedlungsschwerpunkte des Nahverkehrsraumes Oberelbe über ein leistungsfähiges und schnelles Verkehrsmittel miteinander verbunden und gleichzeitig der Fahrgasthauptstrom im Elbtal getragen. Die S-Bahn-Linien bewältigen ca. 70 % der SPNV-Nachfrage im Nahverkehrsraum Oberelbe. Zur weiteren Leistungssteigerung und als ökologisch sinnvolle Alternative zum Personenstraßenverkehr erfolgt seit 1996 der Ausbau der S1 zwischen Pirna und Meißen Triebischtal, durch Bund und Freistaat Sachsen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert.

Das S-Bahn-Netz Dresden ist bestimmt durch die Linien

S 1

[Schöna/Bad Schandau -] Pirna – Heidenau – Dresden Hbf. – Dresden-Neustadt – Meißen Triebischtal

S 2

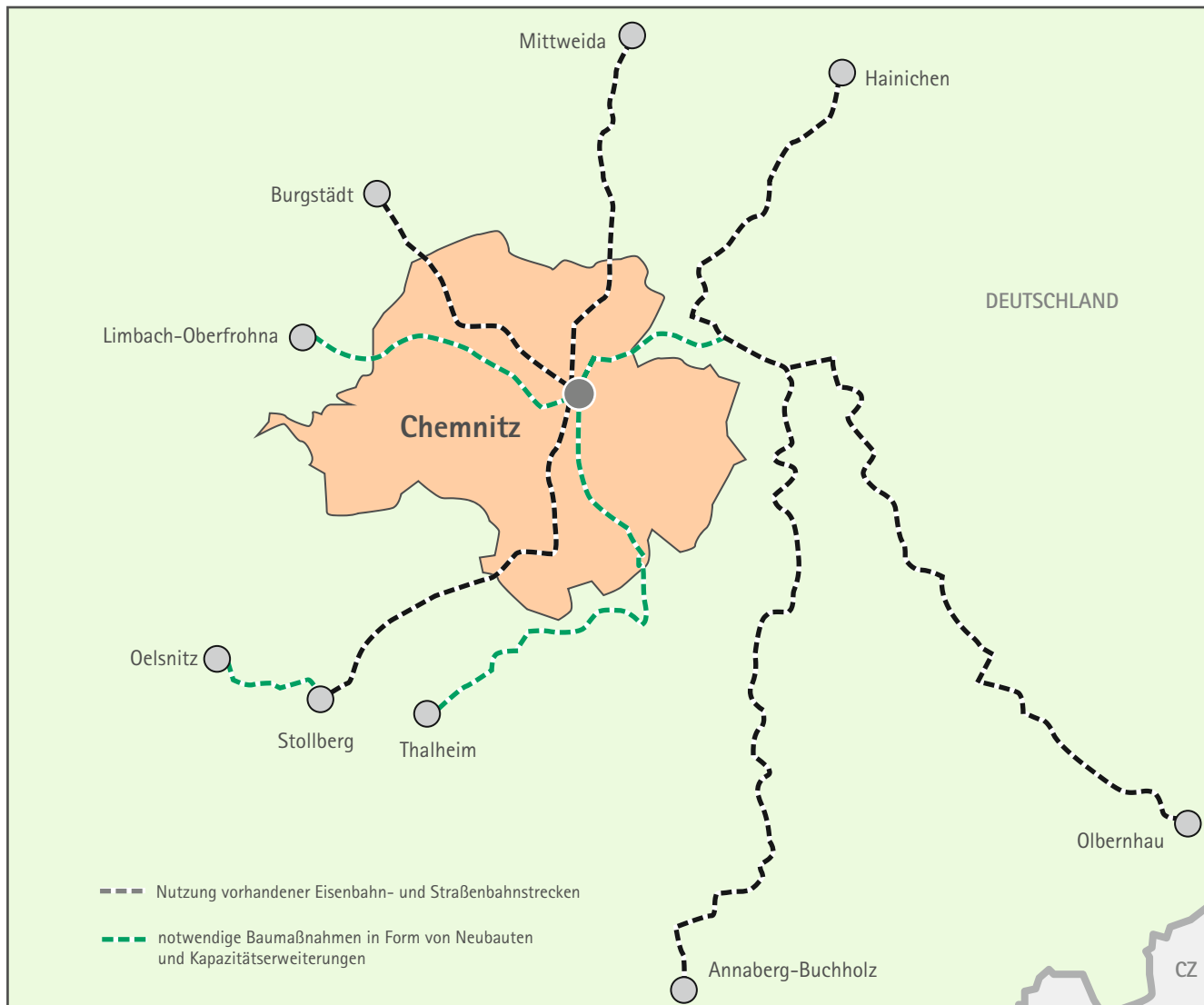
Pirna – Heidenau – Dresden Hbf. – Dresden-Neustadt – Dresden Flughafen

S 3

Dresden Hbf. – Tharandt [- Freiberg (Sachs)].



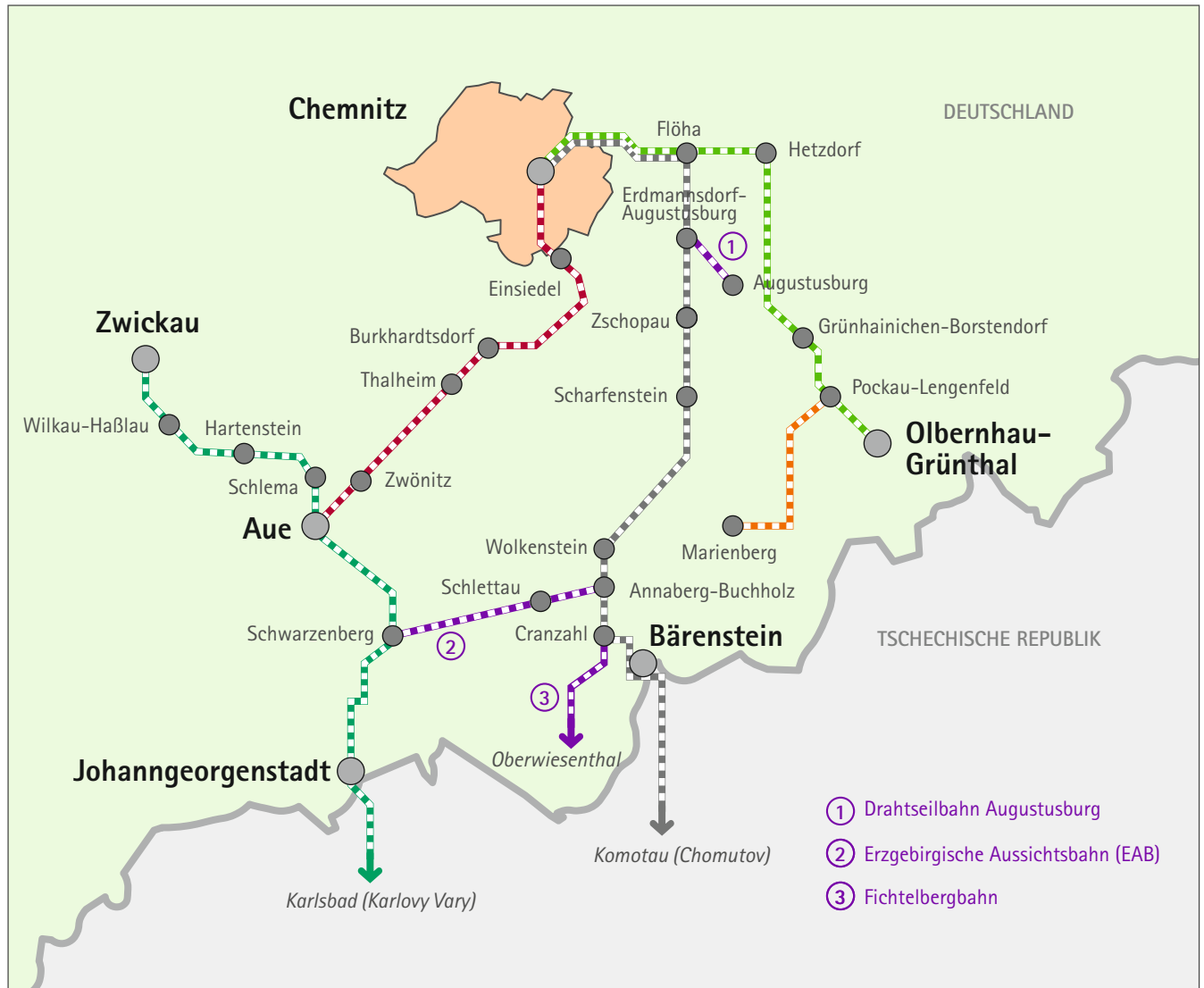
Erzgebirgsbahn und Chemnitzer Modell – Vernetzung einer Region



Durch die Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahngleisen bietet das Chemnitzer Modell umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Umland. Es ist ebenso auch eine Verknüpfung der Verkehrsmittel Bus und Bahn mit dem Ziel, Verkehrsströme auf der leistungsfähigen Bahntrasse zu bündeln. Da die Bahn nicht überall halten kann, bieten Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe der Bahnstationen kurze Umsteigewege zu den regionalen Buslinien.

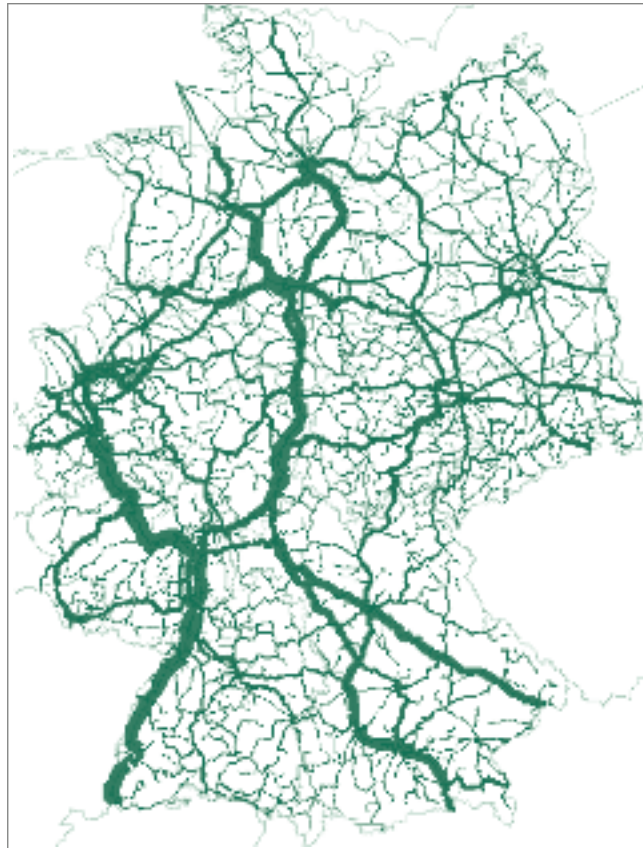
Das Pilotprojekt (Stufe 0) des Chemnitzer Modells, die Strecke Chemnitz – Stollberg, zeigt bereits seit 2002, wie das Umland schnell und bequem mit dem Oberzentrum Chemnitz verbunden werden kann. Ziel ist es, ein nachhaltiges Verkehrskonzept im gesamten Raum Chemnitz zu gestalten.

In den Jahren von 2002 bis 2007 wurden die Erzgebirgsstrecken (220 km) auf Basis eines mit dem Freistaat Sachsen abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrages für insgesamt 180 Mio. Euro komplett saniert. Durch die daraus resultierenden Angebotsverbesserungen konnten, trotz rückläufiger Bevölkerungsentwicklung, stetig wachsende Fahrgastzahlen realisiert werden. Kurze Fahrzeiten sichern eine schnelle Erreichbarkeit der Kammregionen des Erzgebirges aus den Oberzentren Chemnitz und Zwickau. Insbesondere der Freizeit- und Tourismusverkehr profitiert nachhaltig von dieser Entwicklung.

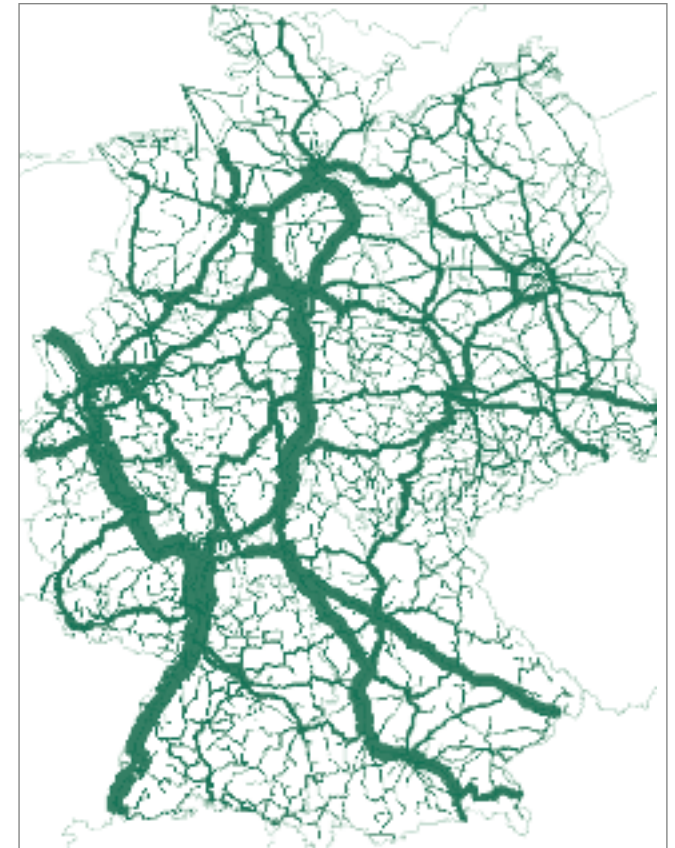


Schienengüterverkehr wächst auf den europäischen Korridoren

- Die weltweite Verflechtung der Wirtschaftsbeziehungen im Zuge der Globalisierung bewirkt langfristig anhaltendes Güterverkehrswachstum. Eine Zunahme der Transportweiten, Öffnung der europäischen Schienennetze und hohe Energieeffizienz von Eisenbahnverkehren begünstigen den Verkehrsträger Schiene.
- Aktuelle Prognosen des Bundesverkehrsministeriums gehen von einer steigenden Nachfrage nach Schieneninfrastruktur auf den bereits heute hoch ausgelasteten Korridoren aus (Gesamtwachstum Schienengüterverkehr 2004 bis 2025: +65 %).
- Dem Freistaat Sachsen kommt aufgrund der Grenzlage zur Polnischen und zur Tschechischen Republik eine besondere Bedeutung zu.



Netzbelastung 2004 (Anzahl Züge pro Tag)



Prognose Netzbelastung 2025 (Anzahl Züge pro Tag)



Die neue Achse nach Südpolen: Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL

Der wachsende Güterverkehr in Ost-West-Richtung benötigt dringend Kapazitätserweiterungen für den Schienengüterverkehr. Ob Chemie, Autoindustrie oder Logistik, im mitteldeutschen Wirtschaftsraum besteht höchster Bedarf für zusätzliche Züge. Mit dem Ausbau der Strecke Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL und der damit verbundenen Erhöhung der Kapazität wird eine neue attraktive Verbindung Richtung Polen geschaffen.

Verkehrlicher Nutzen

Für den Güterverkehr werden die Kapazitäten erhöht und die Transportgeschwindigkeit beschleunigt. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gestärkt. Durch die vom Freistaat Sachsen finanzierte zusätzliche abschnittsweise Anhebung der möglichen Geschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h wird zugleich ein Reisezeitgewinn für den Personenverkehr ermöglicht.

Bauliche Maßnahmen

Zwischen Knappenrode und Horka bis zur Staatsgrenze D/PL wird die Strecke zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Die Geschwindigkeit wird auf bis zu 120 km/h (abschnittsweise 160 km/h) angehoben. Der Neubau der Grenzbrücke über die Neiße ist nicht Bestandteil des Ausbauvorhabens, dieser wird aber zeitgleich durch die polnische Staatsbahn realisiert. Somit entfallen die bestehenden Lasteneinschränkungen auf der jetzigen Brücke.

Zeitschiene

Im August 2012 wurde im Bahnhof Knappenrode mit ersten Arbeiten begonnen. In Abhängigkeit von den laufenden Sanierungsarbeiten der Lausitzer und Mitteldeutschen Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) im westlichen Streckenteil und der Erlangung des Planrechts ist der Abschluss des Vorhabens für Mitte 2017 geplant.





Der Wachstumskorridor Ost der Deutschen Bahn AG

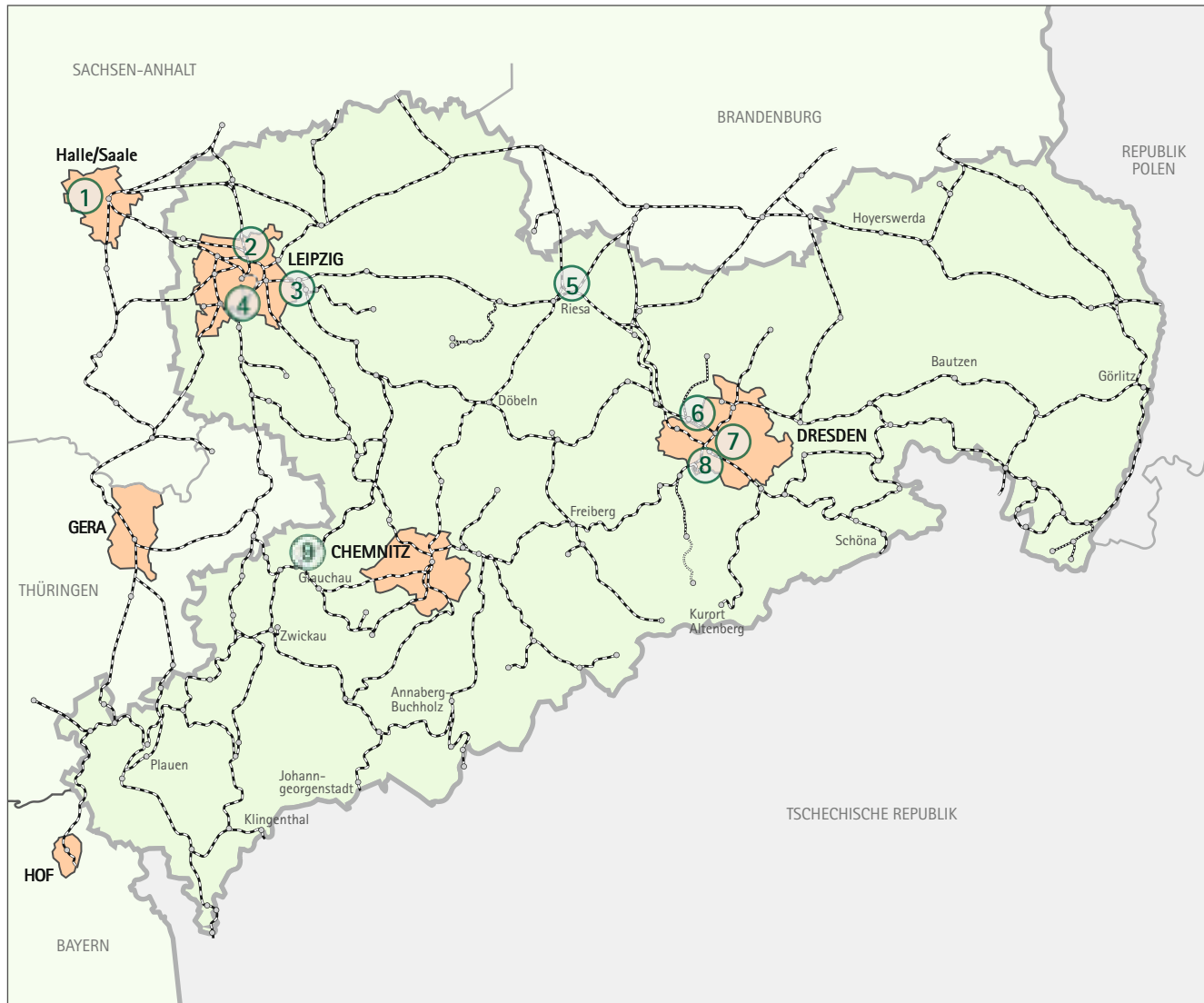
Das prognostizierte Wachstum im Schienengüterverkehr erfordert neben großen und langfristigen Ausbaumaßnahmen auch eine gezielte Verstärkung bestehender Strecken, um die Netzkapazität bereits mittelfristig nachfragegerecht erweitern zu können. Mit dem Wachstumskorridor Ost wird eine Nord-Süd-Alternativroute eröffnet, die die heutigen Hauptverkehrskorridore merklich entlastet.

Nach der positiven Nutzen-Kosten-Analyse konnten erste Maßnahmen dieses Korridors, die im Bedarfsplan Schiene bereits enthalten sind, schon begonnen werden (z. B. der zweigleisige Ausbau Uelzen – Stendal). Der Korridor verläuft direkt über die Logistikdrehscheibe Leipzig und das südwestsächsische Industriegebiet. Der ausstehende elektrische Lückenschluss auf bayerischer Seite von Hof über Marktredwitz nach Regensburg stellt einen weiteren wesentlichen Beitrag zur Entwicklung des Wachstumskorridors Ost dar.

Neben den Ganzzügen und dem Kombinierten Verkehr behält auch der Einzelwagenverkehr erhebliche Bedeutung für die sächsische Wirtschaft. Für ca. 150 Mio. € ist mit dem Neubau der Zugbildungsanlage in Halle begonnen worden, die für Mitteldeutschland ab 2017 die hochmoderne Drehscheibe des Schienengüterverkehrs sein wird. Die Industrielandschaft des Wirtschaftsraumes Chemnitz-Zwickau, basierend auf Textilherstellung, Metallverarbeitung, Maschinen- und Fahrzeugbau sowie neuen Technologien der Elektro- und Umwelttechnik, braucht gute und zuverlässige Schienenanbindungen ebenso wie der Großraum Leipzig als Logistik- und Produktionsstandort.



Für den Schienengüterverkehr ist Sachsen gut aufgestellt



- ① Neubau Zugbildungsanlage Halle
- ② Ausbau Umschlagbahnhof Leipzig-Wahren
- ③ Zugbildungsanlage Leipzig-Engelsdorf
- ④ GVZ Leipzig und DB Schenker Logistikzentrum
- ⑤ Elbehafen Riesa
- ⑥ Alberthafen Dresden
- ⑦ Zugbildungsanlage Dresden-Friedrichstadt
- ⑧ GVZ Dresden
- ⑨ GVZ Glauchau

Leistungsfähige Umschlaganlagen als Basis kundengerechter Logistikketten



Das Sammeln, Lagern, Umschlagen, Transportieren und Verteilen von Gütern jeglicher Art ist elementare Grundlage für eine globalisierte Wirtschaft. Fehlt hierzu die Infrastruktur, lahmen Produktion und Absatz. In Sachsen fördern und betreiben Land und Deutsche Bahn AG nachhaltig den Ausbau.



- (1) Halle erhält bis 2017 eine der modernsten Zugbildungsanlagen Europas. Die Investition beträgt ca. 150 Mio. €.
- (2) Im Umschlagbahnhof Leipzig-Wahren soll sich mit dem angestrebten Ausbau ab 2015 die Umschlagkapazität erhöhen.
- (3) Bis zur Inbetriebnahme von Halle bleibt Leipzig-Engelsdorf größte Zugbildungsanlage Mitteldeutschlands.
- (4) Das DB Schenker Logikzentrum in Leipzig verdoppelt seine Kapazitäten in 2013.
- (5) Im Elbehafen Riesa wird das trimodale Terminal auf eine Kapazität bis zu 100.000 Standardcontainer (TEU) fast verdreifacht.
- (6) Im Alberthafen Dresden werden neue Logistikangebote ermöglicht.
- (7) Die Zugbildungsanlage Dresden-Friedrichstadt wird auf neue Nutzerkonzepte hin weiterentwickelt.
- (8) Das GVZ Dresden entwickelt sich gut.
- (9) Das GVZ Glauchau erhält bedarfsgerechte Anlagenausweitungen.



Sachsens Bahnhöfe im 21. Jahrhundert



393 von insgesamt 5.400 von DB Station&Service AG betriebenen Bahnhöfen liegen in Sachsen. Drei Bahnhofsmanagements in Dresden, Leipzig und Chemnitz kümmern sich um die Belange der Reisenden und Besucher. Jeden Tag gehen hier rund 290.000 Menschen ein und aus.

Sichergestellt wird die Bahnhofsentwicklung und -modernisierung in Sachsen durch finanzielle Mittel der Deutschen Bahn AG, des Bundes, des Freistaates Sachsen sowie der Städte und Gemeinden. Zwischen 2006 und 2016 fließen insgesamt 638 Millionen Euro in die Modernisierung der sächsischen Bahnhöfe. Allein 2013 stehen rund 69 Millionen Euro für Bauprojekte bereit.

Mit dem 2009 gestarteten Konjunkturprogramm des Bundes wurden beispielsweise die fünf Empfangsgebäude Dresden Hauptbahnhof, Dresden-Neustadt, Meißen, Pirna und Plauen energetisch ertüchtigt. Diese erstrahlen nun wieder in neuem Glanz. Aber auch weitere Maßnahmen, wie die Verbesserung der Reisenden-Informationen und des Wetterschutzes, sind damit realisiert worden. Insgesamt hat die Deutsche Bahn AG in Sachsen im Rahmen des Konjunkturprogramms 25,7 Millionen Euro in 79 Bahnhöfe investiert.

Leipzig Hauptbahnhof – Service und Einkaufen im Herzen der Stadt

Der Leipziger Hauptbahnhof ist mit einer Grundfläche von rund 84.000 Quadratmetern der größte Kopfbahnhof Europas. Allein das Empfangsgebäude, in dem mehr als 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rund um die Uhr für guten Service, Sicherheit und Sauberkeit für die täglich rund 150.000 Reisenden und Besucher, einschließlich des Einkaufszentrums, sorgen, verfügt über 16.000 Quadratmeter. Leipzig Hauptbahnhof zählt zu den zuletzt fertiggestellten Großbahnhöfen des 20. und nach seiner umfassenden Modernisierung zum ersten des 21. Jahrhunderts. Noch heute imponiert seine Fassade von knapp 300 Metern Länge, die Richtung Innenstadt zeigt. Er ist Drehscheibe für den Nah- und Fernverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr in Leipzig. ICE- und IC/EC-Linien der Nord-Süd-Achse Berlin – München sowie der Ost-West-Achsen Frankfurt – Dresden und Hannover – Dresden steuern den Hauptbahnhof jeden Tag an. Und auch bei den Reisenden selbst kommt der Bahnhof mit seiner Ausstattung und seinem Service gut an. So wurde er 2011 vom Verband Allianz pro Schiene mit dem Titel »Bahnhof des Jahres« ausgezeichnet. Ab September 2013 beginnt der Umbau der Fernbahnsteige 10–15.



Dresden Hauptbahnhof – Architektonisches Schmuckstück in Sachsens Landeshauptstadt



Der Dresdner Hauptbahnhof ist der größte Personenbahnhof der sächsischen Landeshauptstadt. Bis heute einzigartig ist die Kombination aus Durchgangs- und Kopfbahnhof auf zwei verschiedenen Ebenen. Eine weitere Besonderheit des Bauwerks ist die mit einer teflonbeschichteten Glasfaser-Membran überzogene Hallendach-Konstruktion, die in den Jahren 2000 bis 2006 nach einem Entwurf des britischen Architekten Sir Norman Foster verwirklicht wurde.

Um den rund 60.000 Reisenden und Besuchern, die den Hauptbahnhof täglich frequentieren, künftig einen noch breiteren Branchen-Mix zu bieten, werden Ende 2013 neue Geschäfte in der Nord- und Südhalle eröffnet. Auf einer Fläche von rund 11.000 Quadratmetern entstehen zusätzlich bis zu 40 neue Läden für den Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie. Bis 2014 soll der Ausbau abgeschlossen sein. Insgesamt investiert die DB Station&Service AG rund 26 Millionen Euro.

Dresden-Neustadt – Bundesmittel sichern den stufenfreien Ausbau des Bahnhofs

Der Bahnhof Dresden-Neustadt bündelt den Bahnverkehr auf der nördlichen Elbseite und ersetzte 1901 den alten Leipziger Bahnhof sowie den 1847 gebauten Schlesischen Bahnhof. Heute halten hier S-Bahn-, Regional- und Fernzüge und er wird täglich von etwa 13.400 Reisenden genutzt. Die zweiteilige Bahnhofsanlage besteht aus der Bahnsteighalle und der oberen Gleishalle. Die Empfangshalle wurde bereits in den Jahren 2000/2001 denkmalgerecht saniert, hier insbesondere das Hallengewölbe und die Oberlichter. 2008 wurde mit finanziellen Mitteln des Bundes eine neue Fahrgast-Informationsanlage installiert. Im Rahmen des Ausbaus der Strecke Leipzig – Dresden (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, VDE 9) und des S-Bahn-Vorhabens Dresden-Neustadt – Meißen steht bis 2014 die Modernisierung der gesamten Verkehrsstation an. Dabei sollen die vier Mittelbahnsteige komplett neu ausgestattet werden. Außerdem wird über Aufzüge der gesamte Bahnhof künftig stufenfrei erreichbar sein und den Anforderungen einer modernen Verkehrsstation entsprechen.



Chemnitz Hauptbahnhof – Bahnknoten wird fit gemacht für die Zukunft



Den Chemnitzer Hauptbahnhof mit derzeit zehn Bahnsteigen frequentieren täglich rund 10.900 Reisende. Er ist Knotenpunkt zahlreicher Nahverkehrslinien, die überwiegend im Stundentakt die Region erschließen und ist zentraler Verknüpfungspunkt zum öffentlichen Nahverkehr. Gegenwärtig dominieren hier noch Bagger und Bauarbeiter, denn die Deutsche Bahn AG investiert noch bis 2013 rund 110 Millionen Euro in einen modernen Eisenbahn-Knotenpunkt.

Auch im Hauptbahnhof selbst geschieht einiges. Hier werden derzeit neue Gleise verlegt und Bahnsteige umgebaut. Das sogenannte »Chemnitzer Modell« sieht vor, dass Straßenbahnen künftig direkt aus der Innenstadt über den Hauptbahnhof ins Umland fahren können. Somit entfällt das Umsteigen auf andere Züge. Mit der Verknüpfung des Schienennetzes wird das Fahren mit der Bahn für Reisende wesentlich bequemer.

Ein Teil der seitlichen Bahnhofsfassade wurde deshalb entfernt, um freie Fahrt für die Tram zu schaffen. Die erste Pilotstrecke Chemnitz-Stollberg, die vor zehn Jahren in Betrieb gegangen ist, hat ihre Bewährungsprobe bestanden. In der Innenstadt fährt sie auf Straßenbahngleisen und von Altchemnitz auf Eisenbahngleisen nach Stollberg. Die Fahrgastzahlen stiegen seit 2002 auf mehr als das Sechsfache. Künftig stehen im Hauptbahnhof die Gleise 1 bis 4 für die Fahrzeuge des Chemnitzer Modells zur Verfügung. Die Gleise 5 bis 14 bleiben dem reinen Eisenbahnverkehr vorbehalten.

Bauen und Instandsetzen nach Plan

Fit für die Zukunft

Nur gemeinsam und mit abgestimmten Konzepten werden Bahnhöfe attraktiver und die Zufriedenheit der Reisenden und Besucher weiter erhöht.

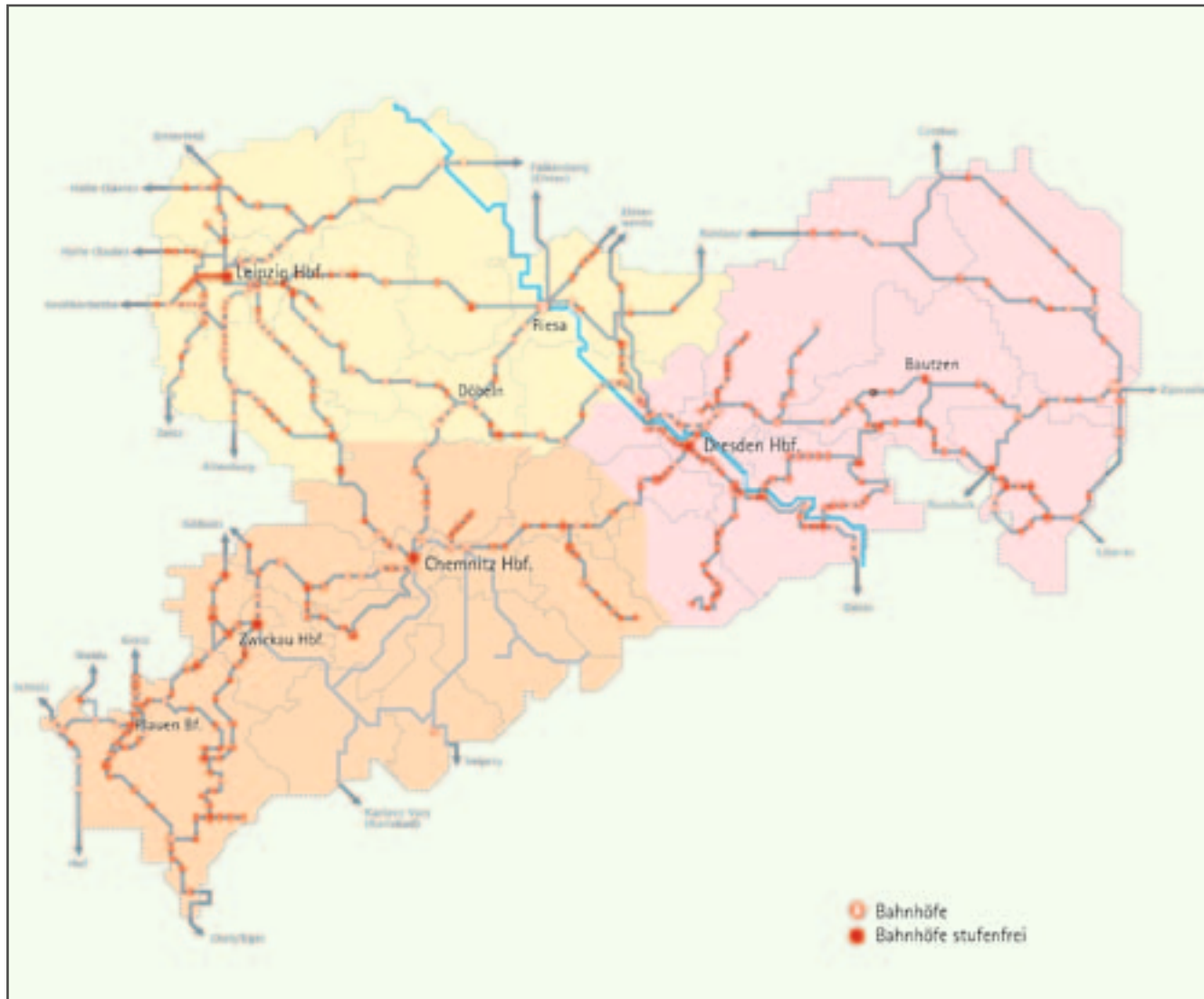
Die DB Station&Service AG hat für das Bauen und Instandsetzen der vielfältigen Anlagen der Bahnhöfe ein maßgeschneidertes Konzept entwickelt. Das strategische Programm Anlagenmanagement Personenbahnhöfe (amp) sorgt dafür, dass die zur Verfügung stehenden Finanzmittel vorausschauend, systematisch und vor allem bedarfsgerecht für Instandsetzung und Ersatzinvestitionen eingesetzt werden. Durch zyklische, präventive Instandsetzungsroutinen wird die optimale Lebensdauer, sowohl wirtschaftlich als auch technisch-funktional, für unsere Anlagen erreicht. Die Budgetplanung erfolgt bundesweit einheitlich nach der amp-Logik. Damit wird der gesamte Wartungs- und Instandsetzungsbedarf an allen Bahnhöfen zentral gesteuert und führt zu einem effektiven und wirtschaftlich optimalen Einsatz der Mittel. Diese Strategie führt zu funktionalen und den Kundenbedürfnissen entsprechenden Bahnhöfen. Die Werthaltigkeit der Maßnahmen wird im Rahmen von regelmäßigen Zustandsbewertungen kontrolliert. Beispielhaft zeigt die nebenstehende Übersicht einige Bauprojekte, welche fertig sind, begonnen wurden oder sich gegenwärtig in Planung befinden.

Auswahl der wichtigsten Projekte / keine vollständige Auflistung / Projekte in Planung, im Bau, fertiggestellt. Weitere Projekte im Regionalbereich Südost: verbesserter Brandschutz, bessere Informationen (DSA), neue Beleuchtung Zugänge, Erneuerung Aufzüge
* enthalten zusätzliche finanzielle Mittel aus dem Infrastruktur-Beschleunigungsprogramm des Bundes



Bahnhof	Maßnahmen
Altenberg	Neubau Hausbahnsteig
Bienertmühle	Neubau Beleuchtung
Doberschütz*	Neubau Bahnsteige, Beleuchtung, mehr Wetterschutz
Dresden Hauptbahnhof	Ausbau Nord- u. Südhalle
Froburg*	Neubau Bahnsteig 1, Blindenleitstreifen
Groß Dalzig	Neubau Beleuchtung
Hohenroda	Neubau Beleuchtung
Kamenz (Sachs)*	Neubau Bahnsteig 1, Optimierung Wetterschutz, Beleuchtung, Blindenleitstreifen
Leipzig Allee-Center*	Neubau Bahnsteige, mehr Wetterschutz, Blindenleitstreifen, Beleuchtung, neue Treppe
Leipzig Grünauer Allee*	Neubau Bahnsteige, Blindenleitstreifen, Beleuchtung, mehr Wetterschutz
Leipzig Hauptbahnhof*	Bessere Informationen, neue Lautsprecheranlage, neue 3-S-Zentrale; Neubau Fernbahnsteige 10-15
Leipzig Karlsruher Straße*	Neubau Bahnsteige, Blindenleitstreifen, Beleuchtung, mehr Wetterschutz
Lobstädt*	Neubau Bahnsteig 2, Abbruch Bahnsteigdach, mehr Wetterschutz, Beleuchtung, Blindenleitstreifen
Markranstädt	Erneuerung Verkehrsstation
Mockrehna	Neubau Bahnsteig
Neukieritzsch	Neubau Beleuchtung
Ottendorf-Okrilla Süd	Neubau Beleuchtung
Pirna-Copitz	Neubau Beleuchtung
Syrau	Neubau Beleuchtung

Schwerpunkt stufenfreier Ausbau und Reisenden-Information



Einen Schwerpunkt der Modernisierungen bildet der stufenfreie Ausbau der sächsischen Bahnhöfe. So sind 274 Stationen in Sachsen bereits stufenfrei erreichbar und entsprechen damit den heutigen Anforderungen und Ansprüchen. Bundesweit sind derzeit über 3.800 von insgesamt 5.400 Bahnhöfen stufenfrei erreichbar. Bis 2012 wurden 278 Bahnhöfe zudem mit dynamischen Schriftanzeigern ausgestattet, was die Reisenden-Informationen deutlich verbessert.

Die Übersichtskarte enthält ausschließlich Angaben zu Verkehrsstationen, die durch die DB Station & Service AG betrieben werden

Nachhaltiger Schienenverkehr sichert unsere Mobilität von morgen



Eine arbeitsteilige, globale Wirtschaft und Menschen, die in Freizeit und Beruf flexibel und ortsungebunden sein wollen und müssen, brauchen Mobilität. Verkehr sichert Mobilität, ob mit Auto, Flugzeug, Zug oder Schiff. Ziel des Freistaats Sachsen und der Deutschen Bahn AG ist dabei, das Mobilitätsbedürfnis für Menschen und Güter durch intelligente Verkehrsnetzwerke weitaus stärker als bisher über öffentliche Verkehrsmittel sicherzustellen. Die Deutsche Bahn AG bietet bereits heute CO₂-freie Elektromobilitätsketten; bis 2020 sollen 35 % des Stromverbrauchs aus regenerativen Energien gewonnen werden. Gemeinsames Ziel des Infrastrukturausbaus sind daher auch weitere Streckenelektrifizierungen für den Personen- und Güterverkehr. Gerade im Güterverkehr sind die prognostizierten Verkehrszuwächse extrem; Eisenbahnverkehr ist hier eindeutig das umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsmittel. Mehrverkehr auf der Schiene – speziell der Schienengüterverkehr – bringt allerdings auch mehr Lärm und Erschütterung. In Sachsen sind besonders das Elbtal und der Leipziger Güterring betroffen. Die Lärmreduzierung hat daher oberste Priorität beim Freistaat Sachsen und der Deutschen Bahn AG. Neben der Reduzierung an der Quelle (Fahrzeug) sind weiterhin auch Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Das Konjunkturprogramm hat erste Pilotierungen für neue Techniken ermöglicht. Deren konsequente Weiterentwicklung ist gemeinsames Ziel, dabei auch im Besonderen die Förderung in Sachsen entwickelter Methoden und Technologien.



Deutsche
Bahn AG in
Umweltfragen
Vorreiter



Lärmschutz-Maßnahmen an Fahrzeugen und Infrastruktur wirken zusammen

Aktive und passive Maßnahmen zur Lärmreduzierung

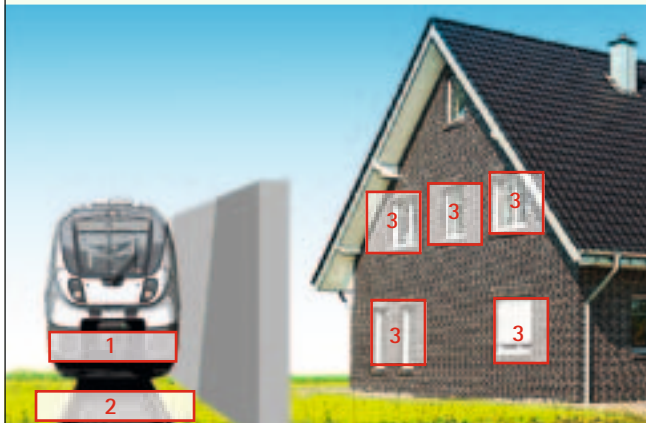
Ansatzpunkte der Lärmreduzierung

aktiv

passiv

- 1 Am Rollmaterial
- 2 An der Infrastruktur

- 3 An Gebäuden



Maßnahmen zur Lärmreduzierung

... aktiv an der Infrastruktur

... passiv an Gebäuden

... aktiv am Rollmaterial

- Lärmschutzwände/-wälle
- Innovative Lärmschutzmaßnahmen aus Technologieportfolio KP II, z. B. SSD¹, SSA¹ und HSG²

- Schalltechnische Maßnahmen, z. B. Schallschutzfenster

- Leise Bremstechnologien, z. B. K-Sohle, LL-Sohle



¹ SSD = Schienenstegdämpfer; SSA = Schienenstegabdeckung | ² HSG = High Speed Grinding (Hochgeschwindigkeitsschleifen)

Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes umfasst aktuell 91 km Strecke im Freistaat Sachsen

Im Lärmsanierungsprogramm des Bundes sind für Sachsen insgesamt 50 Teilprojekte mit 90,8 Kilometern Streckenlänge vorgesehen.

Von 2001 bis Mai 2012 wurden bereits

- über 9,2 Millionen Euro Bundesmittel investiert,
- 35 Teilprojekte mit einer Streckenlänge von 74,8 Kilometern vollständig saniert,
- 2,2 Kilometer Schallschutzwände erstellt (weitere 0,9 Kilometer Schallschutzwände befinden sich im Bau),
- ca. 2.969 Wohnungen mit Schallschutzfenstern, Dachsanierungen und Lüftern ausgestattet.





Abfahrt / Departure / Départ

Ziel destination	Ziel destination	Gleis platform
11:30	Dresden-Weichsel, Dresden	19
11:30	Dresden-Weichsel, Dresden	19
11:36	Dresden-Weichsel, Dresden	13
11:37	Dresden-Weichsel, Dresden	11
11:42	Dresden-Weichsel, Dresden	18
11:45	Dresden-Weichsel, Dresden	2
11:48	Dresden-Weichsel, Dresden	19
11:54	Dresden-Weichsel, Dresden	12
11:55	Dresden-Weichsel, Dresden	3
12:00	Dresden-Weichsel, Dresden	19

EL PAIS

Fahrkarten

Advertisement for Deutsche Bahn services, including a poster for 'Fahrt' and 'Ticket'.

Wir sind bereit für die Zukunft

Die koordinierte Planung der Infrastruktur für Sachsen schafft heute die Voraussetzungen, auch morgen die Chancen auf Wohlstand und Lebensqualität zu sichern. Denn im europäischen Wettbewerb gilt es, Standortvorteile zu erhalten und auszubauen. Eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur ist dabei unerlässlich. Das Verkehrssystem Schiene bietet effiziente und zugleich umweltfreundliche Transportwege und ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die gesamte Region.

Ein Plus an Wachstum, Nachhaltigkeit und Mobilität.

Das Handeln des Freistaates Sachsen und der Deutschen Bahn AG orientiert sich konsequent an dem Ziel, Wachstum, Nachhaltigkeit und Mobilität zu fördern. Durch einen systematischen Infrastrukturausbau können die richtigen Antworten auf die Herausforderungen

der Megatrends gegeben werden. Investitionen in Streckenneubauten sind dabei ebenso wichtig wie die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten und die Gewährleistung einer konstant hohen Qualität im bestehenden Schienennetz. Zwischen 2007 und 2011 wurden hier bereits 1,9 Milliarden Euro investiert. Für den Zeitraum von 2012 bis 2016 sind Investitionen in Höhe von 2,3 Milliarden Euro geplant. Um den Menschen und der Wirtschaft im Freistaat Sachsen auch künftig Mobilität und funktionierende Warenströme, Wachstum und Nachhaltigkeit gewährleisten zu können, muss die Zukunftsplanung heute beginnen. Das Strategiekonzept Schiene gibt klare Perspektiven und überzeugende Argumente für die Entwicklung des Verkehrssystems Schiene in den kommenden Jahrzehnten. Die Umsetzung dieses Strategiekonzeptes ist die gemeinsame Aufgabe von Bund, Freistaat Sachsen und Deutscher Bahn AG.



**Herausgeber:**

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Pressestelle
Wilhelm-Buck-Straße 2 | 01097 Dresden
Telefon: 0351 564-8064
Telefax: 0351 564-8068
E-Mail: presse@smwa.sachsen.de
Internet: www.smwa.sachsen.de

Redaktion:

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
Referat 66 – Eisenbahnen, Personenbeförderung
Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Sachsen

Redaktionsschluss:

Juni 2014

Gestaltung und Satz:

www.oe-grafik.de

Druck:

Neue Druckhaus Dresden GmbH

Auflage:

4.000 Stück