

## Ausbau von Eisenbahnstrecken und Sicherung der Neubaustrecken

Attraktive Verkehrsverbindungen sowohl nach Polen, zur Tschechischen Republik als auch auf den großen TEN-V-Verkehrskorridoren gewinnen sowohl für den Personen- als auch für den Schienengüterverkehr in einer globalisierten Welt an Bedeutung. Hiermit einher geht eine bessere Anbindung des Freistaates Sachsen an das Fernverkehrsnetz der DB AG (G 3.3.1).

### ► Strategiekonzept mit der DB AG (G 3.3.1–G 3.3.3)

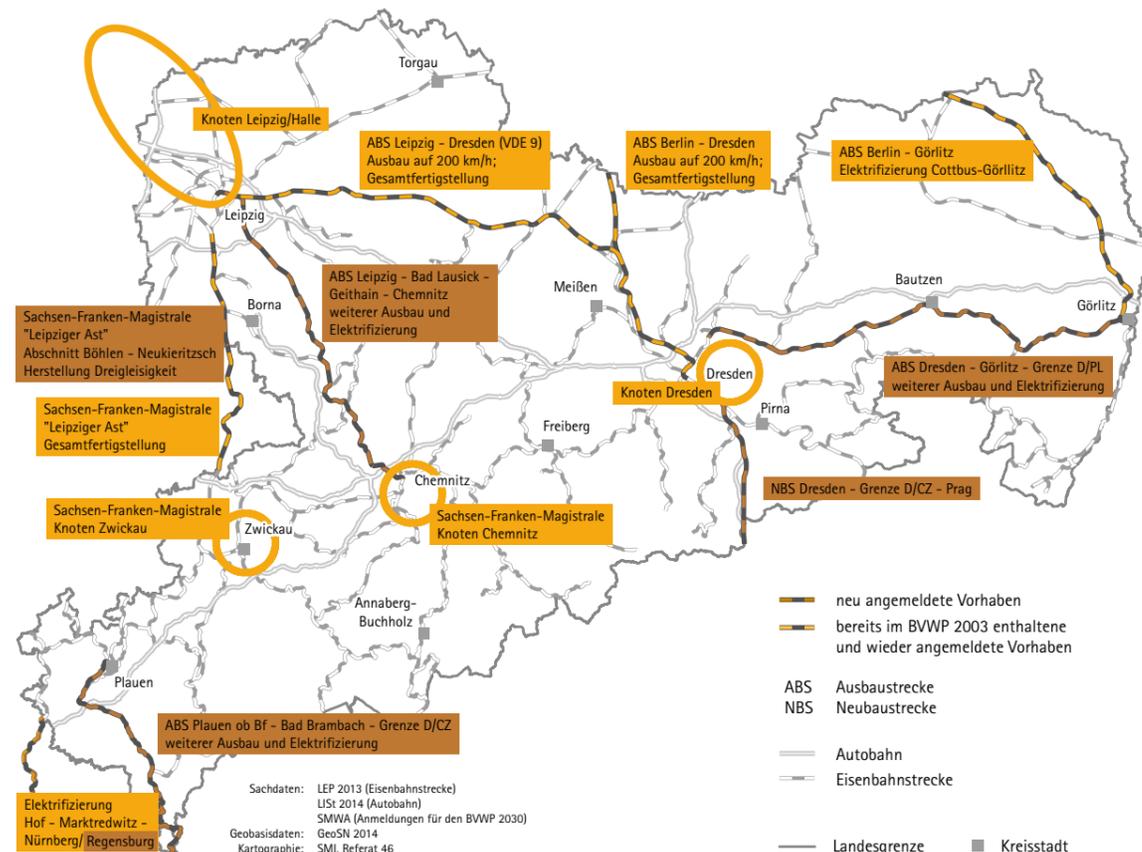
Im Ergebnis des Bahngipfels 2012 ist von der DB AG und dem Freistaat Sachsen ein gemeinsames „Strategiekonzept Schiene – Eisenbahninfrastruktur für den Freistaat Sachsen“ erarbeitet und 2014 vorgestellt worden. Es enthält die gemeinsamen Ziele zu den wichtigsten Eisenbahninfrastrukturprojekten im Freistaat und gibt klare Perspektiven für die strategische Ausrichtung zur Weiterentwicklung der Fernverkehrs- und Regionalverbindungsstrecken, der S-Bahn-Verkehre und des Schienengüterverkehrs in den kommenden Jahren und der weiteren Zukunft. Von besonderer Bedeutung ist die bessere Anbindung sächsischer Städte und Regionen an das Fernverkehrsnetz der Bahn. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecken Leipzig – Chemnitz und Dresden – Görlitz – Grenze D/PL sowie das langfristige Großprojekt einer Neubaustrecke für Schienengüter- und Personenverkehr von Dresden nach Prag wurden verankert.

### ► BVWP 2030 (G 3.3.1, G 3.3.3)

Das SMWA hat im Frühjahr 2013 beim Bund die für den Freistaat Sachsen bedeutsamen Eisenbahninfrastrukturprojekte angemeldet. Grundlage der Projektanmeldungen ist der LVP 2025, den das Kabinett am 25. September 2012 beschlossen hatte. Hierzu gehören folgende Vorhaben:

Höchste Priorität hat die Strecke Berlin – Dresden – Prag des europäischen TEN-V-Kernnetz-Korridors Orient/Östliches Mittelmeer Hamburg/Rostock – Berlin – Prag – Südsteu-

Karte 4.4: Anmeldungen für den BVWP 2030



## Landesentwicklungsplan 2013

**Grundsatz 3.3.1** ► Entwicklung des Eisenbahnnetzes mit bestmöglicher Anbindung an das nationale und europäische Netz

**Grundsatz 3.3.2** ► integriertes Verkehrssystem

**Grundsatz 3.3.3** ► Ausbau der Eisenbahnknoten

**Ziel 3.3.4** ► Streckenumbau Berlin-Dresden-Prag

**Ziel 3.3.5** ► Aus-/Neubau der Eisenbahninfrastruktur im TEN-Korridor auf 200 km/h

**Ziel 3.3.6** ► Aus-/Neubau der Strecke Leipzig-Dresden

**Ziel 3.3.7** ► Weiterentwicklung der Sachsen-Franken-Magistrale

**Ziel 3.3.8** ► Neubaustrecke Erfurt-Leipzig

**Ziel 3.3.9** ► Elektrifizierung der Strecke Dresden-Breslau; zweigleisiger Ausbau der Strecke Hoyerswerda-Breslau

**Ziel 3.3.10** ► bedarfsgerechter Ausbau der Strecke Cottbus-Görlitz

**Ziel 3.3.11** ► bedarfsgerechter Ausbau der Strecke Chemnitz-Leipzig

**Ziel 3.3.12** ► Ertüchtigung des Sächsischen Abschnittes der „Mitte-Deutschland-Verbindung“

**Ziel 3.3.13** ► Ausbau der Strecke Plauen-Cheb

**Ziel 3.3.14** ► Ertüchtigung der Strecken Chemnitz-Elsterwerda und Leipzig-Cottbus für den Schienengüterverkehr

**Grundsatz 3.4.2** ► Freihaltung der Trassen für verkehrliche Nutzung

**Ziel 3.4.6** ► Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr; Stationen für SPNV

**Ziel 3.4.7** ► Erhalt der regionalen Eisenbahnstrecken und der Schmalspurbahnen

ropa für schnellen Schienenpersonenfernverkehr und als leistungsfähige Güterverkehrsmagistrale. Zielstellung ist zum einen die baldige Fertigstellung des Ausbaus der Strecke Berlin – Dresden für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Zum anderen gilt es, das Projekt „Neubaustrecke Dresden – Prag“ im neuen BVWP fest zu verankern, um dieses damit in die Planungen für das künftige europäische Kernnetz aufnehmen zu können (Z 3.3.4, Z 3.3.5).

Sehr hohe Priorität gilt sowohl dem Streckenausbau und der Elektrifizierung Chemnitz – Leipzig, um das Oberzentrum Chemnitz und die dynamisch wachsende Region Südwestsachsen zeitgemäß in das Netz des Schienenpersonenfernverkehrs einbinden zu können (Z 3.3.11), als auch dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz – Bundesgrenze als wichtigem Bestandteil des West-Ost-Korridors zwischen dem deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz und den südlichen Regionen Polens in Ergänzung der auf polnischer Seite bereits laufenden Arbeiten. Die Elektrifizierung dieser Strecke ist eine wesentliche Voraussetzung für höherwertige Angebote im Schienenpersonenverkehr und damit einhergehende Fahrzeitverkürzungen (Z 3.3.9).

Erneut angemeldet wurden auch die bereits begonnenen Ausbauprojekte Leipzig – Dresden und „Sachsen-Franken-Magistrale“ sowie die Schließung der Elektrifizierungslücke südlich von Hof im Freistaat Bayern, damit diese bald ihre volle verkehrliche Wirksamkeit entfalten können. Neben den genannten Vorhaben wurden weitere Projekte entsprechend LVP 2025 angemeldet (Z 3.3.6, Z 3.3.7, Z 3.3.10, Z 3.3.11).

### ► Laufende Aktivitäten, Fortschrittsbericht

Für die Neubaustrecke Dresden – Prag ist 2014 gemeinsam mit dem tschechischen Verkehrsministerium eine Studie beauftragt worden, welche seitens der EU mit 50 % aus dem TEN-Fonds kofinanziert wird. Im Ergebnis werden vertiefende Untersuchungen zur Trassenführung vorliegen. Die Gründung einer gemeinsamen Projektgesellschaft als Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit ist erfolgt (Z 3.3.4, Z 3.3.5).

Zur Unterstützung und Beschleunigung des weiteren Ausbaus der Strecke Dresden – Berlin finden seit 2013 regelmäßige Spitzengespräche auf höchster Ebene zwischen den beteiligten Ländern, BMVI, Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und DB AG statt. Die Planungen und der Ausbau in den verschiedenen Abschnitten laufen (Z 3.3.5). Auch auf der Strecke Dresden – Leipzig gehen die Planungen der noch offenen Abschnitte und der Ausbau (insbesondere zwischen Dresden-Neustadt und Coswig) weiter voran (Z 3.3.6). Die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale wurde auf sächsischer Seite fertiggestellt (Reichenbach – Plauen – Hof) und im Dezember 2013 in Betrieb genommen (Z 3.3.7). Die Realisierung der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig wurde weiter vorangebracht (Z 3.3.8). Der Ausbau der Strecke Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL hat begonnen. Dafür wurde 2012 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Sachsen finanziert die Sprungkosten in Höhe von ca. 1,7 Mio. € für den Ausbau von 120 auf 160 km/h zwischen Knappenrode und Horka (Z 3.3.9).

Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL wurde eine Planungsvereinbarung über die Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure zwischen DB AG und SMWA vorbereitet. Der Sächsische Landtag hat im Rahmen des Doppelhaushaltes 2013/14 Planungsmittel für das Vorhaben zur Verfügung gestellt (Z 3.3.9). Für die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Leipzig – Chemnitz hat der Freistaat Sachsen die DB Netz AG im Sommer 2013 mit der Erarbeitung der Leistungsphasen 1 und 2 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure beauftragt. Diese Vorplanung konnte Ende Juni 2014 abgeschlossen werden (Z 3.3.11).

Der Ausbau der Knoten Dresden, Leipzig und Chemnitz konnte gute Fortschritte verzeichnen (G 3.3.3). Zahlreiche weitere Infrastrukturmaßnahmen an Stationen und regionalen Strecken sind erfolgt. Investitionen in erheblichem Umfang erfolgten außerdem in die sächsischen Schmalspurbahnen (Z 3.4.6, Z 3.4.7).

SMWA

Karte 4.5: Neubaustrecke Dresden-Prag im Kontext des europäischen TEN-V-Kernnetzes

