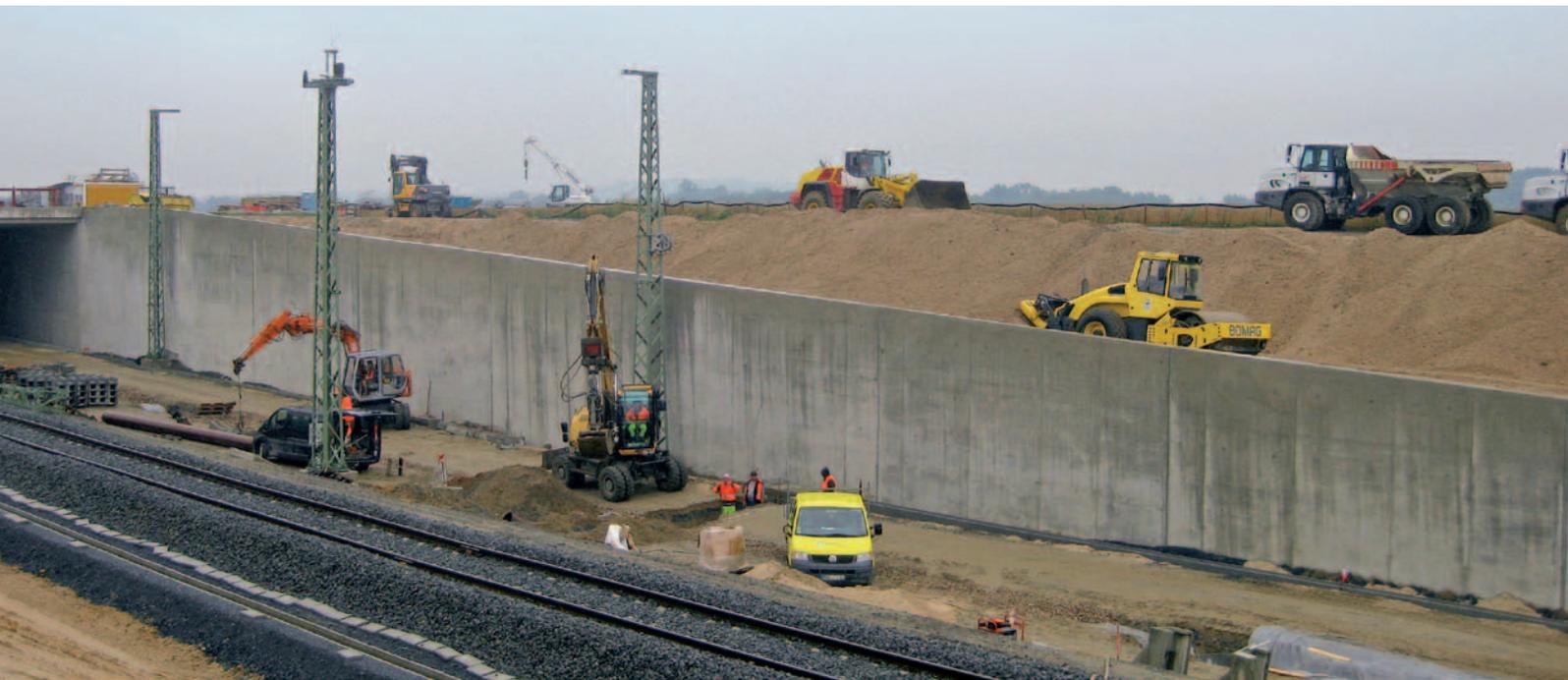


## Das Projekt



Kreuzungsbauwerk Kottewitz



### Ausbaustrecke Leipzig – Dresden (VDE 9)

Mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Leipzig – Dresden für Geschwindigkeiten bis 200 Kilometer pro Stunde wird der Wirtschaftsraum Sachsen künftig besser an die westdeutschen Industriezentren angebunden. Kürzere Reisezeiten, zuverlässigere Verkehre, eine optimierte Linienführung, elektronische Signaltechnik und neue Eisenbahnüberführungen erhöhen die Attraktivität der Verbindung enorm. Die separate Streckenführung des Fernverkehrs zwischen Abzweig Leckwitz und Abzweig Zitzschewig entlastet die bestehenden Strecken und kommt damit auch dem Regional- und Nahverkehr zugute. Zwischen Leipzig und Riesa sowie zwischen Bahnhof Dresden-Neustadt und Dresden Hauptbahnhof ist die Strecke bereits fertiggestellt.

### Die wichtigsten Maßnahmen im Überblick

#### Bauabschnitt Weißig – Böhla:

Neubau einer zweigleisigen Verbindungskurve zwischen den vorhandenen Strecken Leipzig – Dresden und Berlin – Dresden, Ausbau der zweigleisigen Strecke Berlin – Dresden im Bereich Böhla, Errichtung elektronischer Stellwerke bei Weißig und Böhla

#### Bauabschnitt Weinböhla – Radebeul West:

zweigleisiger Ausbau inklusive Neubau und Erneuerung von Brücken, Oberleitung und Signalanlagen, Beseitigung von Bahnübergängen

#### Bauabschnitt Coswig – Dresden-Neustadt:

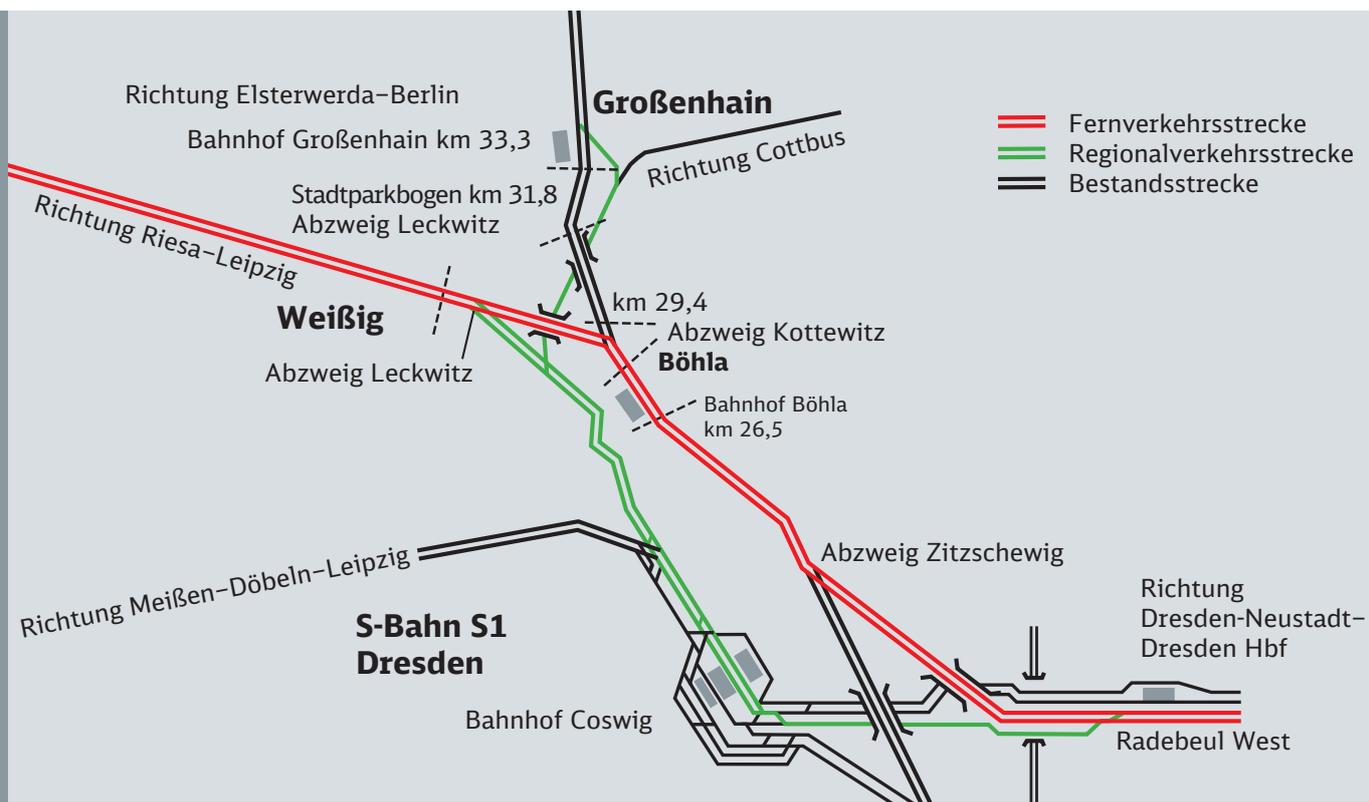
Erneuerung von Bahndamm, Gleisen, Weichen, Brücken, Oberleitung und Signalanlagen zwischen Coswig und Dresden-Neustadt mit jeweils zwei getrennten Gleisen für Fernbahn und S-Bahn, Errichtung der elektronischen Stellwerke Radebeul Ost und Radebeul Nord

#### Bahnhof Dresden-Neustadt:

Neuordnung der Gleise für einen getrennten Betrieb von S-Bahn, Fern- und Regionalverkehr; Erneuerung der Ingenieurbauwerke und Bahnsteiganlagen, Ausrüstung mit elektronischer Stellwerkstechnik

### Zahlen und Fakten

Streckenlänge	117 km
Leipzig – Riesa	60 km
Riesa – Dresden	57 km
Entwurfsgeschwindigkeiten	
Fernbahn	200 km/h
S-Bahn	80 km/h bzw. 120 km/h



Darstellung zur  
 künftigen Linien-  
 führung des  
 Fernverkehrs und  
 Regionalverkehrs

### Impressum

Herausgeber  
 DB ProjektBau GmbH  
 Regionalbereich Südost  
 Regionales Projektmanagement  
 Ammonstraße 8  
 01069 Dresden

Telefon 0351 46125-0

Änderungen vorbehalten  
 Einzelangaben ohne Gewähr

Fotos: DB ProjektBau GmbH  
 Stand: Dezember 2010

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)



Beraten – Planen – Bauen

# Ausbaustrecke Leipzig–Dresden

## **Baumaßnahmen im Eisenbahnknoten Dresden**

---

Vorstellung der aktuellen Maßnahmen

Bauabschnitt Weißig–Böhla

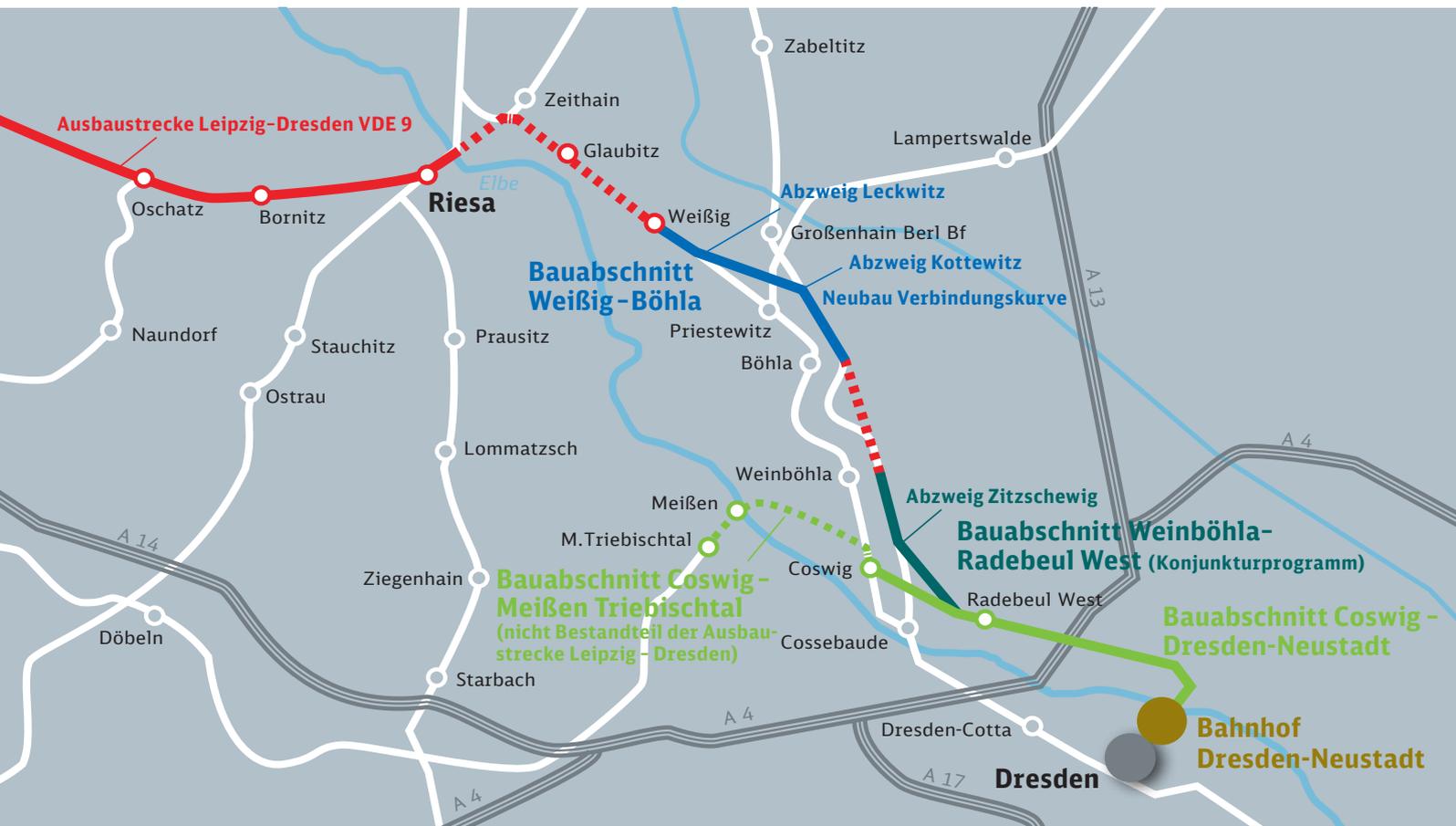
Bauabschnitt Weinböhla–Radebeul West

Dieses Projekt wird kofinanziert  
von der Europäischen Union –  
Europäischer Fond für regionale  
Entwicklung (EFRE)

---



# Eisenbahnknoten Dresden



Hinweis für die Leser: Diese Broschüre konzentriert sich auf die Bauabschnitte Weißig-Böhla und Weinböhla-Radebeul West im Eisenbahnknoten Dresden.

## Das Gesamtprojekt: Milliardeninvestition für eine moderne Infrastruktur im Eisenbahnknoten Dresden

Bereits seit den 90er Jahren treibt die Deutsche Bahn den Ausbau im Eisenbahnknoten Dresden voran und investiert dabei mehr als eine Milliarde Euro. Dabei handelt es sich um eines der größten regionalen Eisenbahnbauvorhaben der letzten 100 Jahre, das die Grundlage für ein deutlich leistungsfähigeres, schnelleres und zuverlässigeres Angebot für die Kunden im Nah- und Fernverkehr darstellt. Von der optimierten Streckenführung im Eisenbahnknoten Dresden wird die gesamte Region enorm profitieren. Auf allen modernisierten Strecken werden sich Qualität, Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit erheblich verbessern. Im Mittelpunkt des Gesamtkonzepts steht dabei die Trennung des schnellen Fernverkehrs vom langsameren Nahverkehr. Dazu wurden der Bau der neuen Verbindungskurve Weißig-Böhla sowie getrennter Fern- und S-Bahn-Gleise zwischen Coswig und Bahnhof Dresden-Neustadt erforderlich. Im Rahmen der Bauarbeiten werden zahlreiche neue Bahnbrücken gebaut sowie elektronische Stellwerke und Signalanlagen errichtet. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 Kilometer pro Stunde im Fernverkehr und auf 120 Kilometer pro Stunde im Nahverkehr macht den Eisenbahnverkehr rund um Dresden ein gutes Stück attraktiver.

## Vorteile der Baumaßnahmen für den Kunden

- Entflechtung von Nah- und Fernverkehr für eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität und geringere Störanfälligkeit der Verkehre
- Fernverkehr: Verkürzung der Fahrzeiten und bessere Anbindung des sächsischen Wirtschaftsraums
- Nahverkehr: Die neue Infrastruktur ist Grundlage für zuverlässigere Nahverkehrsverbindungen und gleichermaßen Voraussetzung für eine verdichtete Taktfolge der S-Bahn-Linie S1 Pirna-Dresden Hbf-Dresden-Neustadt-Coswig-Meißen Triebischtal
- Errichtung des neuen Haltepunkts Dresden Bischofsplatz
- Erneuerung und barrierefreier Ausbau aller Verkehrsstationen entlang der Strecke
- Ersatz von Bahnübergängen durch Brücken

## Bauabschnitt Weißig-Böhla



Bau des Kreuzungsbauwerks Kottewitz



Gründungsarbeiten am Kreuzungsbauwerk Kottewitz



Erdbauarbeiten am Bahndamm der Verbindungskurve



Gleisbauarbeiten am Abzweig Leckwitz

### Bauabschnitt Weißig-Böhla

Durch den Neubau einer rund sieben Kilometer langen Verbindungskurve zwischen den Abzweigen Leckwitz und Kottewitz werden die Strecken Leipzig-Dresden und Berlin-Dresden miteinander verbunden. Um Geschwindigkeiten von bis zu 200 Kilometer pro Stunde zu ermöglichen, ist auch der Ausbau des anschließenden rund zwei Kilometer langen Teilabschnitts zwischen den Abzweigen Kottewitz und Böhla erforderlich. Für den zweigleisigen Ausbau musste die Strecke Dresden-Elsterwerda zwischen Großenhain und dem Abzweig Zitzschewig im Jahr 2010 vollständig gesperrt werden. In dieser Zeit hat die DB eine komplett neue Schieneninfrastruktur errichtet. Im Zuge der Baumaßnahmen wurden Bahndamm, Gleise und Weichen, Eisenbahnüberführungen, Oberleitung und Signalanlagen erneuert oder neu errichtet. Die Steuerung der Weichen und Signalanlagen erfolgt durch zwei ebenfalls neu errichtete elektronische Stellwerke an den Abzweigen Leckwitz und Kottewitz.

Im Dezember 2010 wird die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von zunächst 160 Kilometer pro Stunde in Betrieb genommen.

### Kreuzungsbauwerk Kottewitz

Das Kreuzungsbauwerk Kottewitz hat die Aufgabe, zwei zweigleisige Fernverkehrsstrecken zu entflechten. Es besteht aus einer tunnelartigen Unterführung (Gleise Dresden-Berlin) sowie einer Eisenbahnüberführung (Gleise Dresden-Leipzig) und ermöglicht so das Abzweigen der Fernverkehrszüge, ohne dass eine niveaugleiche Kreuzung erforderlich ist. Die Länge des Kreuzungsbauwerks beträgt rund 160 Meter. Insgesamt mussten ein zehn Meter tiefer Geländeeinschnitt vorgenommen sowie gewaltige Erdmassen rund um das Betonbauwerk zu einem Bahndamm angeschüttet werden. Von Beginn 2010 bis Ende Juli 2010 sind die rund zehn Meter hohen Betonwände errichtet worden.

## Bauabschnitt Weinböhla–Radebeul West



Neubau der Eisenbahnüberführung Auerstraße in Coswig

### Bauabschnitt Weinböhla–Radebeul West

Im Zuge der Totalsperrung zwischen Großenhain und Abzweig Zitzschewig wurde auch der Streckenabschnitt Weinböhla – Radebeul West für Geschwindigkeiten bis 200 Kilometer pro Stunde zweigleisig ausgebaut. Dieses Bauvorhaben ist im Wesentlichen mit Mitteln des Konjunkturprogramms der Bundesregierung finanziert worden. Zu den Baumaßnahmen gehören die Erneuerung von Bahndamm, Gleisen, Oberleitung und Signalanlagen sowie der Neubau von Eisenbahnüberführungen und Lärmschutzwänden. Die Bahnübergänge Sachsenstraße in Weinböhla und Auerstraße in Coswig werden durch Eisenbahnüberführungen ersetzt.

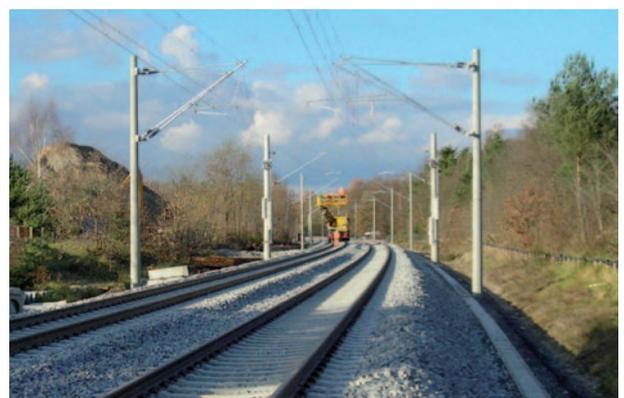
Ende 2010 wird die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von zunächst 160 Kilometer pro Stunde in Betrieb genommen.

### Bahnbau und Umwelt

Eingriffe in die Natur sind beim Trassenbau leider unvermeidlich. Sie werden jedoch von der Deutschen Bahn nach einem detaillierten Konzept gemindert und ausgeglichen. Um neue Streckenbauwerke möglichst harmonisch in die Umgebung einzufügen, umfasst die Planung für den Eisenbahnknoten Dresden auch die Analyse der Umweltauswirkungen sowie die damit verbundenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.



Montage einer Lärmschutzwand in Coswig



Oberleitungsarbeiten im Bauabschnitt Weinböhla – Radebeul West