

**Das Gesamtprojekt Eisenbahnknoten Dresden**  
 Die Deutsche Bahn treibt bereits seit den 1990er Jahren den Ausbau des Eisenbahnknotens Dresden voran. Insgesamt investiert das Unternehmen dafür mehr als eine Milliarde Euro. Im Mittelpunkt des Gesamtkonzepts steht die Trennung des schnellen Fernverkehrs vom langsameren Nahverkehr. Dazu wurden unter anderem der Bau der neuen Verbindungskurve Weißig-Böhla sowie getrennter Fern- und S-Bahn-Gleise zwischen Coswig und dem Bahnhof Dresden-Neustadt erforderlich. Mit der damit verbundenen Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Verbesserung der Betriebsqualität wird der Eisenbahnverkehr rund um Dresden ein gutes Stück attraktiver.

- Vorteile der Baumaßnahmen für die Reisenden**
- Die Entflechtung von Nah- und Fernverkehr führt zu besserer Betriebsqualität und geringerer Störanfälligkeit des Verkehrs
  - Fernverkehr: Fahrzeiten verkürzen sich, sächsischer Wirtschaftsraum wird besser angebunden
  - Nahverkehr: Neue Infrastruktur ist Voraussetzung für zuverlässigere Nahverkehrsverbindungen und für verdichtete 15-Minuten-Takt-Folge der S-Bahn-Linie S 1 Pirna-Dresden Hbf-Dresden-Neustadt-Coswig-Meißen Triebischtal
  - neue, modernisierte barrierefreie Verkehrsstationen
  - Bahnübergänge werden durch Brücken ersetzt

**Ausbautrecke Leipzig-Dresden (VDE 9)**  
 Mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Leipzig-Dresden für Geschwindigkeiten bis 200 Kilometer pro Stunde wird der Wirtschaftsraum Sachsen besser an die westdeutschen Industriezentren angebunden. Erreicht wird dies durch kürzere Reisezeiten, zuverlässigere Verkehre, eine optimierte Linienführung, elektronische Signaltechnik sowie den Bau neuer Eisenbahnüberführungen.

Die separate Streckenführung des Fernverkehrs zwischen den Abzweigen Leckwitz und Zitzschewig entlastet die bestehenden Strecken und kommt gleichzeitig dem Nahverkehr zugute. Bereits fertiggestellt sind die Strecken zwischen Leipzig und Riesa sowie zwischen Dresden-Neustadt und Dresden Hauptbahnhof.

Zahlen und Fakten	
Streckenlänge	117 km
Leipzig-Riesa	60 km
Riesa-Dresden	57 km
Entwurfsgeschwindigkeit Fernbahn	200 km/h
Entwurfsgeschwindigkeit S-Bahn	bis 120 km/h

**Wichtige Teilmaßnahmen der Ausbautrecke im Überblick**  
 Mit dem Bauabschnitt **Weißig-Böhla** wurden eine zweigleisige Verbindungskurve zwischen den vorhandenen Strecken Leipzig-Dresden und Berlin-Dresden neu gebaut, die bestehende zweigleisige Strecke Berlin-Dresden im Bereich Böhla ausgebaut sowie elektronische Stellwerke (ESTW) bei Weißig und Böhla errichtet.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms der Bundesregierung wurde der Bauabschnitt **Weinböhla-Radebeul West** ausgebaut. Dabei wurden neben Bahndamm und Gleisen die Brücken, Oberleitungen und Signalanlagen erneuert sowie Bahnübergänge beseitigt.

**Zwischen Coswig und Dresden-Neustadt** erneuert die DB Bahndämme, Gleise, Weichen, Brücken, Oberleitungen und Signalanlagen mit jeweils zwei getrennten Gleisen für Fern- und S-Bahn. Außerdem werden die elektronischen Stellwerke (ESTW) Radebeul Ost und Radebeul Nord errichtet.

**Im Bahnhof Dresden-Neustadt** ordnet die DB die Gleise neu für einen getrennten Betrieb von S-Bahn, Fern- und Regionalverkehr. Außerdem werden Ingenieurbauwerke und Bahnsteiganlagen erneuert. Ein elektronisches Stellwerk zur Steuerung der Weichen und Signalanlagen ist bereits in Betrieb.

Meißen Triebischtal  
 Titel: Behelfsbahnsteig Radebeul Ost



**Impressum**

Herausgeber  
 DB ProjektBau GmbH  
 Regionalbereich Südost  
 Standort Dresden  
 Ammonstraße 8  
 01069 Dresden

Tel.: 0351 46125-0

Bauherren:  
 DB Netz AG  
 DB Station&Service AG  
 DB Energie GmbH

Änderungen vorbehalten.  
 Einzelangaben ohne Gewähr

Fotos:  
 Lars Enzmann,  
 Seite 4 Günter Rossmann

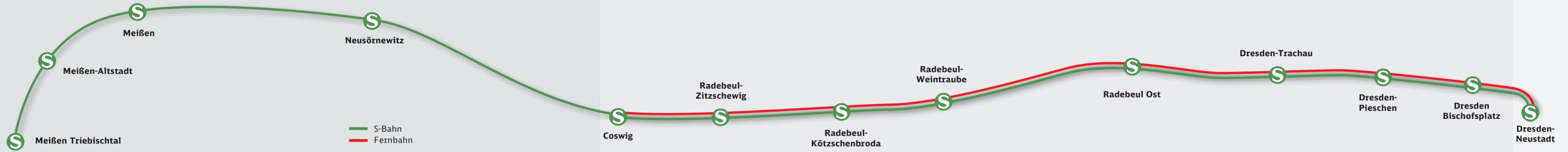
Stand Oktober 2012  
[www.dbprojektbau.de](http://www.dbprojektbau.de)



# Ausbautrecke Leipzig-Dresden Dresden-Neustadt - Meißen Triebischtal

Vorhaben nach  
 Bundesschienerwegeausbaugesetz (BSWAG)  
 und GVFG-Bundesprogramm

# Das Projekt



Bauabschnitt III Coswig – Meissen-Triebischtal

Bauabschnitt I Dresden-Neustadt – Coswig

Bauabschnitt II Gleisstragwerke und Bahnsteiganlagen Dresden-Neustadt

## S-Bahn S1 Dresden-Neustadt – Meissen-Triebischtal

- Trennung zwischen Fernbahn und S-Bahn durch den Bau von je zwei Fern- und S-Bahngleisen im Abschnitt Dresden-Neustadt – Coswig (Realisierung erfolgt im Zusammenhang mit dem Projekt ABS Leipzig – Dresden, VDE 9)
- Entmischung und Bündelung des schnellen Fernverkehrs und des langsamen Nahverkehrs sowie des Güterverkehrs im Eisenbahnknoten Dresden
- Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten, Verbesserung der Betriebsqualität und Sicherung der erforderlichen Durchlassfähigkeit im Eisenbahnknoten Dresden
- Errichtung der neuen Haltepunkte (Hp) Dresden Bischofsplatz und Meissen-Altstadt
- Erneuerung aller Verkehrsstationen inklusive Ausstattung mit barrierefreien Zugängen

## Bereits fertiggestellte Strecken auf der S-Bahn S1:

- Bauabschnitt Dresden-Neustadt – Marienbrücke – Dresden Mitte
- Bauabschnitt Dresden Mitte – Freiburger Straße – Dresden Hbf

## Bauabschnitt Coswig – Meissen-Triebischtal

- zweigleisiger Ausbau zwischen Meissen und Meissen-Altstadt inklusive Anpassung/Neubau der Oberleitungsanlagen, Weichenheizungen und Starkstromanlagen sowie Neubau eines elektronischen Stellwerks ESTW-A im Bahnhof (Bf) Meissen
- Neubau, Erneuerung bzw. Anpassungsarbeiten an vorhandenen Brücken, Stützwänden und -bauwerken
- Neuerrichtung des zusätzlichen Hp Meissen-Altstadt; Erneuerung der vorhandenen Zugangsstellen Hp Neusörnewitz, Bf Meissen, Bf Meissen-Triebischtal

Bauabschnittslänge	ca. 13 km
Entwurfsgeschwindigkeit	Coswig – Meissen 100 km/h Meissen – Meissen-Triebischtal 60 km/h
Inbetriebnahme	2013/2014

## Aktuell (Stand Oktober 2012)

- Planfeststellungsbeschluss liegt seit Frühjahr 2012 vor
- die Ausschreibungen und Vergaben an die Baufirmen sind für alle Gewerke abgeschlossen
- die Arbeiten sind in mehreren Losen an zumeist regionale Auftragnehmer vergeben worden
- seit Sommer 2012 laufen erste bauvorbereitende Maßnahmen wie das Einrichten der Baustellenflächen, Umverlegen von Leitungen sowie die Ausführungsplanung
- Baubeginn für den zweigleisigen Ausbau des S-Bahn-Abschnitts Meissen – Meissen-Triebischtal ist für Ende November 2012 geplant (Einrichtung Totalsperrung Meissen – Meissen-Triebischtal)
- Ziel der DB ist es, bis November 2013 wesentliche Teile der Infrastruktur mit dem neu errichteten elektronischen Stellwerk in Betrieb zu nehmen und die Arbeiten bis Ende 2014 abzuschließen

Über die baubedingten Fahrplanänderungen informiert **Max Maulwurf** unter: [www.bahn.de/bauarbeiten](http://www.bahn.de/bauarbeiten)

## Bauabschnitt Dresden-Neustadt – Coswig

- Beseitigung des zweigleisigen Mischbetriebs von Fern- und S-Bahn durch den viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Dresden-Neustadt – Coswig für einen künftig getrennten S-Bahn- und Fernverkehr
- Errichtung der elektronischen Stellwerke (ESTW-A) Radebeul Ost und Radebeul Nord
- Erneuerung von sieben vorhandenen Verkehrsstationen, davon Umgestaltung von sechs Stationen zu reinen S-Bahn-Stationen, Ausrüstung mit barrierefreien Zugängen
- Neuerrichtung des zusätzlichen Haltepunktes Dresden Bischofsplatz

Bauabschnittslänge	ca. 14 km
Entwurfsgeschwindigkeit	Fernbahn 160 km/h S-Bahn 120 km/h
Inbetriebnahme	2016

## Aktuell (Stand Oktober 2012)

- Los 1 Radebeul Ost – Radebeul West:**
  - die beiden zukünftigen Fernbahngleise sind bereits seit Februar 2012 in Betrieb, derzeit Realisierung der zukünftigen S-Bahngleise
- Los 2 Dresden-Neustadt – Radebeul Ost:**
  - derzeit eingleisige Betriebsführung und Realisierung der zukünftigen Fernbahngleise
- Los 3 Radebeul West – Coswig:**
  - derzeit eingleisige Betriebsführung und Realisierung der zukünftigen S-Bahngleise

## Bautechnische Besonderheiten

- Umbau bei voller Betriebsführung
- Baufeld liegt teilweise in Hochlage und innerhalb städtischer Bebauung

## Bahnhof Dresden-Neustadt

- Erhöhung der Durchlassfähigkeit des gesamten Eisenbahnknotens durch Verdoppelung der Geschwindigkeit auf 80 Kilometer pro Stunde
- leistungsfähige elektronische Steuerung des Zugverkehrs, Anbindung an Betriebszentrale Leipzig
- Umgestaltung des Gleisplanes nach Linien getrennt, Erneuerung der Bahnsteiggleise der viergleisigen Anbindung in Richtung Coswig
- Erneuerung der Gleisstragwerke, Personentunnel, Überbauten Eisenbahnüberführung (EÜ) und Stützbauwerke zur Erhöhung der Tragfähigkeit
- Erneuerung der Bahnsteige 1/2 (S-Bahn), 3/4 (Regionalverkehr), 5/6 (Fern- und Regionalverkehr) sowie 7/8 (Fernverkehr)
- Erneuerung der Personendurchgänge 1 und 2 als Zugang zu den Bahnsteigen und als Querungsmöglichkeit des Bahnhofs
- barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen durch den Neubau von je einem Aufzug je Bahnsteig sowie einem zusätzlichen Aufzug in der Empfangshalle

## Aktuell (Stand Oktober 2012)

- die Gleise und Bahnsteige 6 – 9 sowie die Güterzuggleise außerhalb der Halle sind bereits fertig gestellt
- derzeit erfolgt der Neubau der Gleise und Bahnsteige 4 und 5

## Bautechnische Besonderheiten

- Umbau des Bahnhofs bei voller Betriebsführung
- Baufeld liegt in Hochlage, Anbindung an Straßenniveau nur über Behelfsrampen möglich
- ständig wechselnde Baufelder

Entwurfsgeschwindigkeit	80 km/h
Inbetriebnahme	2016



Bauarbeiten im Bahnhof Dresden-Neustadt



Elbebrücke Meissen



Bauarbeiten in Radebeul Ost



Radebeul Ost



## 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.