



NETZE

Umbau Knoten Riesa

Im Rahmen der Ausbaustrecke
Leipzig–Dresden (VDE 9)

3. Dezember 2020 | DB Netz AG

Wie funktioniert diese Veranstaltung?

- Ton anschalten! (Im Player auf Lautsprecher-Symbol klicken.)
- Im Chat unter diesem Fenster können Sie Ihre Fragen stellen.
- Sie hören nichts? Bitte kontrollieren Sie die Einstellungen Ihres Rechners oder nutzen Sie ein Handy/Tablet.



- Bitte nutzen Sie aktuelle Internetbrowser: Firefox, Chrome, Edge, Safari.
- Bitte denken Sie daran: Respekt ist der Grundstein eines konstruktiven Dialogs.
- Vorsicht bei Humor oder Ironie – online geht viel der angestrebten Wirkung verloren.



Ulrich Mölke (Quelle: privat)

Ulrich Mölke

- Leiter Projektportfolio Dresden/Zwickau DB Netz AG
- Seit 1991 bei der Deutschen Bahn als Projektleiter im Bauprojektmanagement tätig



Lars Enzmann (Quelle: privat)

Lars Enzmann

- Projektleiter der Ausbaustrecke Leipzig-Dresden (VDE 9)
- Bauingenieur, Diplom an der TU Dresden, seit 2017 bei der DB Netz AG



Oliver Kuklinski (Quelle: privat)

Oliver Kuklinski

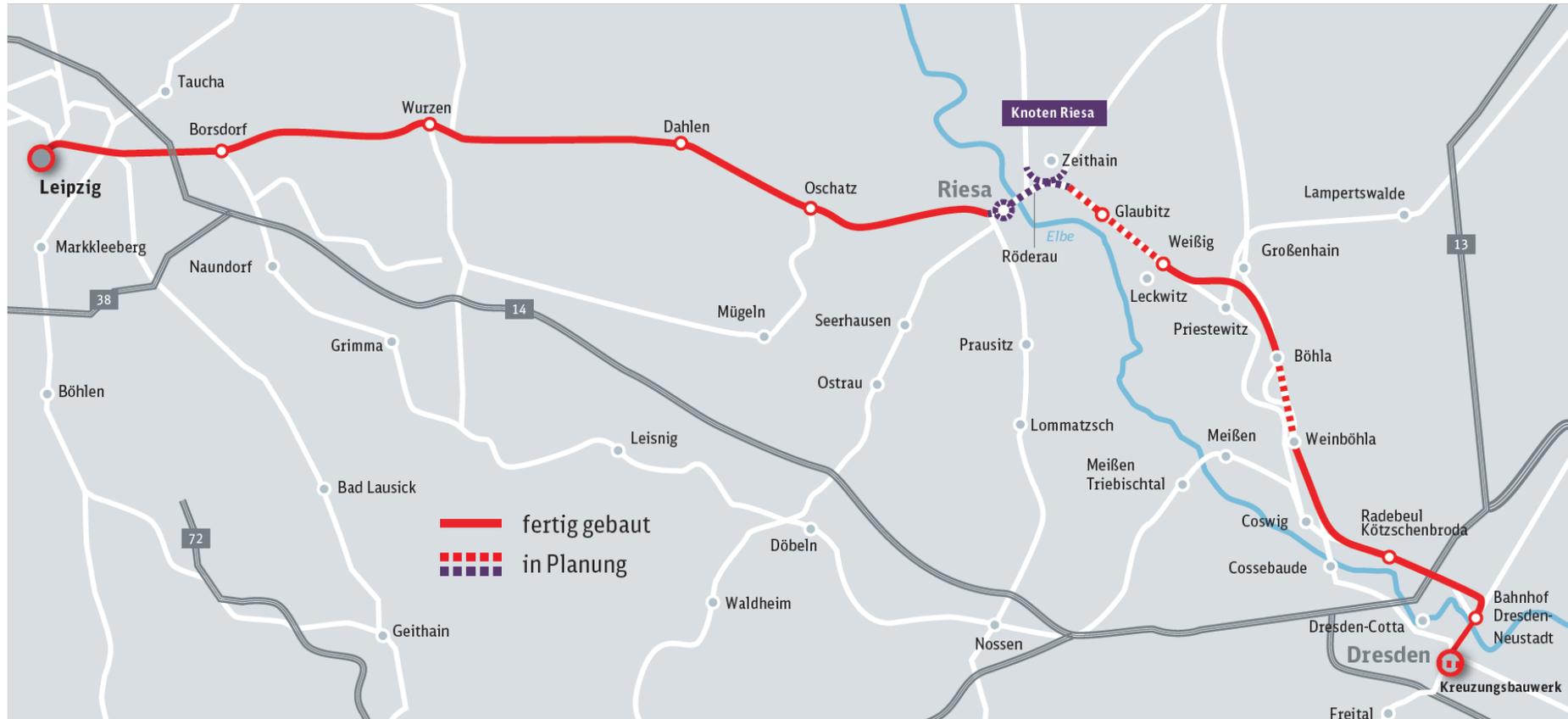
- Dipl.-Ing., Landschaftsarchitekt, Organisationsberater
- Leiter und Inhaber des Unternehmens PLANKOM in Hannover, Geschäftsführer des Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover e.V.

1. Begrüßung

2. Die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden und der Knoten Riesa
3. Ihre Fragen
4. Verabschiedung

1. Begrüßung
2. Die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden und der Knoten Riesa
 - 2.1. Bedeutung, Ziele und Inhalte des Projekts**
 - 2.2. Teilabschnitt Stadt Riesa
 - 2.3. Teilabschnitt Röderau/Zeithain
 - 2.4. Projektstand und Ausblick
3. Ihre Fragen
4. Verabschiedung

Der Knoten Riesa ist Teil des Gesamtprojekts Ausbaustrecke Leipzig–Dresden (VDE 9)



Streckenlänge

– 117 km

Maßnahmen

– Ausbau der
Strecke für
200 km/h

Verkehrliche Zielsetzung laut Bundesverkehrswegeplan

- **Anbindung Wirtschaftsraum Sachsen** an das Hochgeschwindigkeitsnetz
- **Verbesserung der Infrastruktur** im Regional- und Nahverkehr, Verbesserung der Attraktivität und Entlastung bestehender Strecken

Quelle: DB Netz AG/designhaus



Das Kreuzungsbauwerk Kottewitz im Bau 2010 (Quelle: DB Netz AG)



Bauarbeiten im Abschnitt Zeithain–Leckwitz 2020
(Quelle: DB Netz AG/Jörn Daberkow)

Bau der Strecke 1835-1839: Erste Ferneisenbahnstrecke in Deutschland

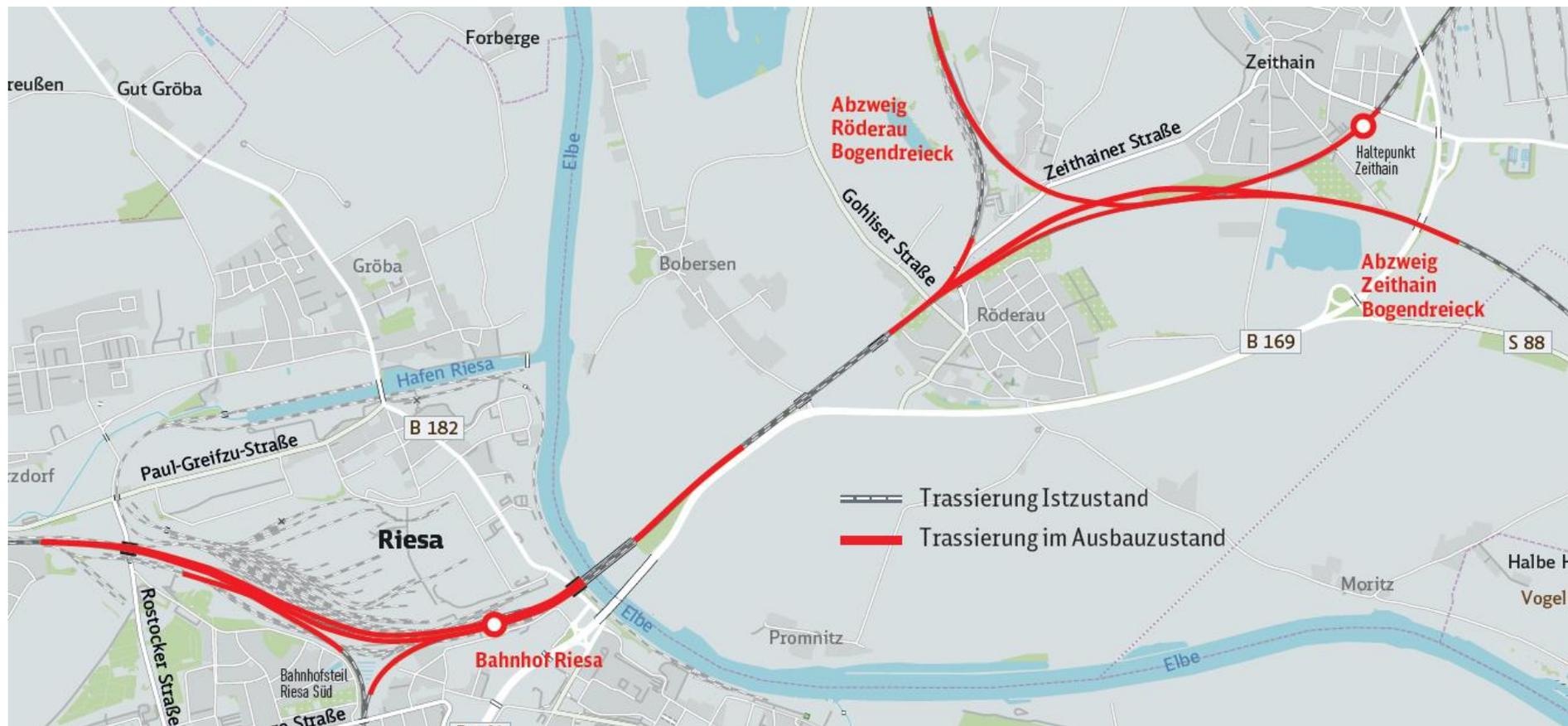
- 1833: Denkschrift von Friedrich List über ein sächsisches Eisenbahnsystem und die Anlegung einer Bahn von Leipzig nach Dresden
- 7. April 1839: Eröffnung

1970: Abschluss der Elektrifizierung

Ausbau in Baustufen als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9

- 1. Baustufe: Ausbau Leipzig–Riesa (1998-2003) auf 200 km/h
- 2. Baustufe: Dresden-Neustadt–Dresden Hbf (2003-2010)
- **3. Baustufe: Riesa–Dresden-Neustadt (seit 2002)**
 - Dreigleisiger Ausbau Riesa–Röderau (2006)
 - Verbindungskurve Weißig–Böhla (2010)
 - Viergleisiger Ausbau Coswig–Dresden-Neustadt (2016)
 - Umbau Bahnhof Dresden-Neustadt (2016)
 - Ausbau Kurve Dresden–Elsterwerda–Kötzschenbroda (2020)
 - **In Bau: Ausbau auf 200 km/h im Abschnitt Zeithain–Leckwitz (bis 2026)**

Das Projekt Knoten Riesa ist in zwei Teilabschnitte gegliedert

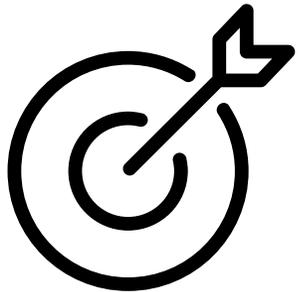


Teilabschnitt 2:
Röderau
Bogendreieck-
Zeithain
Bogendreieck



Teilabschnitt 1: Riesa

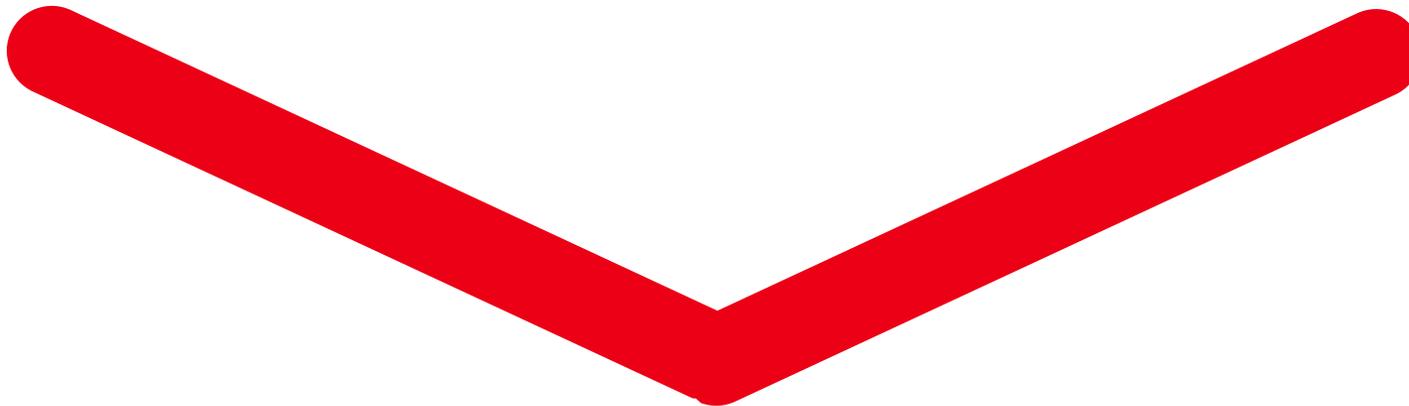
Quelle: DB Netz AG/designhaus



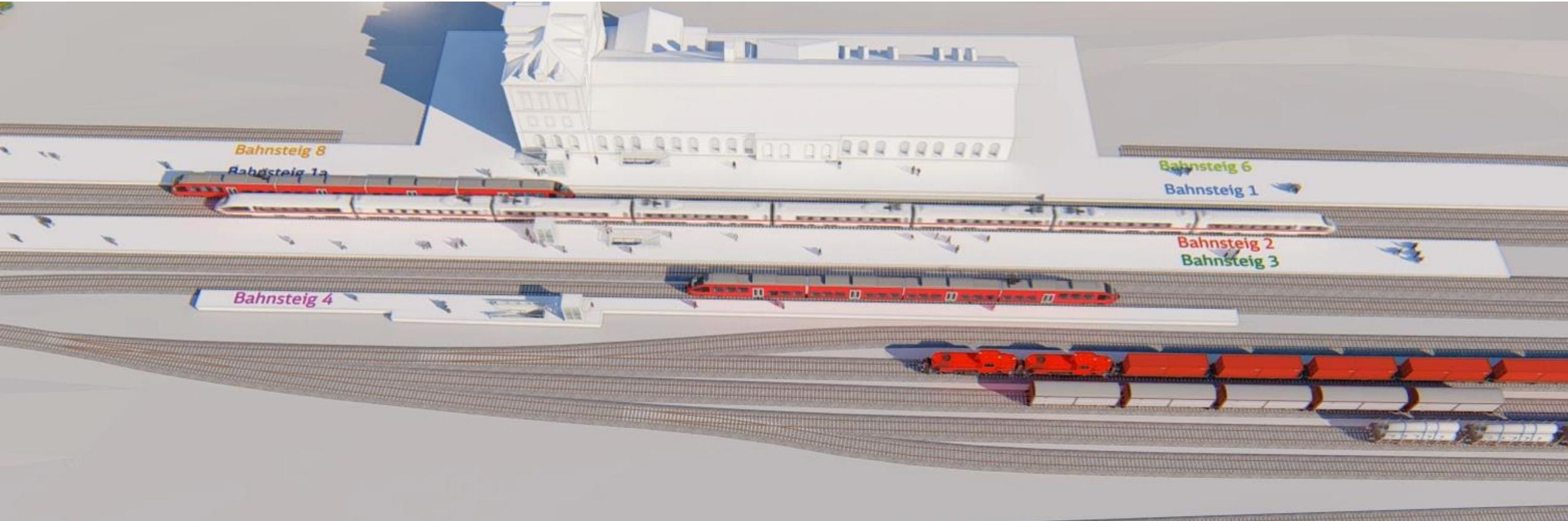
- **Ein moderner Taktknoten entsteht:** Der Bahnhof Riesa wird umfassend umgebaut, sodass ein neues Fahrplankonzept mit neuen, attraktiven Umsteigemöglichkeiten und Verbindungen für die Reisenden umgesetzt werden kann. Zudem werden die Bahnsteige grundhaft modernisiert und barrierefrei zugänglich.
- **Schneller unterwegs zwischen Leipzig und Dresden:** Durch die Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 200 km/h kann die Fahrzeit zwischen Leipzig und Dresden von 91 Minuten auf unter eine Stunde verkürzt werden.
- **Moderne Standards für grüne Mobilität:** Der Ausbau des Knotens Riesa stärkt den internationalen europäischen Güterverkehr und sorgt durch erhöhte Kapazitäten für eine weitere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene.
- **Weniger Bahnlärm durch mehr Schallschutz:** Durch umfangreiche Schallschutzmaßnahmen werden die Anwohner vom Schienenlärm gegenüber dem heutigen Zustand erheblich entlastet.
- **Besserer Verkehrsfluss durch Beseitigung von Bahnübergängen:** Mehrere Bahnübergänge werden durch Eisenbahnüberführungen ersetzt. Das vermeidet Wartezeiten und fördert den Verkehrsfluss.

Für das Verkehrskonzept zum Knoten Riesa haben wir einen Film vorbereitet

Um den Film abzuspielen, klicken Sie bitte auf den Link unterhalb des Präsentationsfensters.

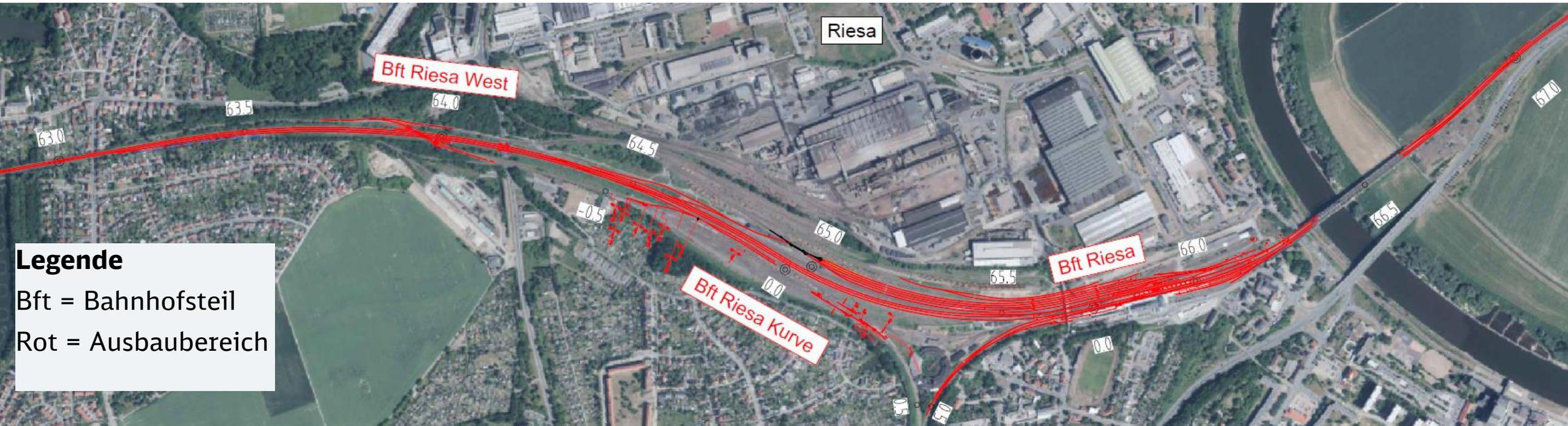


Bahnsteigkonzept Bahnhof Riesa



1. Begrüßung
2. Die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden und der Knoten Riesa
 - 2.1. Bedeutung, Ziele und Inhalte des Projekts
 - 2.2. Teilabschnitt Stadt Riesa**
 - 2.3. Teilabschnitt Röderau/Zeithain
 - 2.4. Projektstand und Ausblick
3. Ihre Fragen
4. Verabschiedung

Was wird im Bereich der Stadt Riesa gebaut?



Legende

Bft = Bahnhofsteil
Rot = Ausbaubereich

- Die Gleislage wird umgestaltet
- Die zwei Hauptgleise der Strecke Leipzig–Dresden werden erneuert und Überholungsgleise neu gebaut
- Fünf Zugbildungsgleise werden errichtet
- Die Bahnsteiganlagen werden angepasst
- Der Abschnitt wird mit Elektronischer Stellwerkstechnik und dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet

Quelle digitale Ortho-Photos: WMS-Dienst Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen

Die Elbebrücke und die Blechbrücke sind nicht Projektbestandteil



Quelle: DB Netz AG/Edgar Liebke

- Das **Brückenbauwerk Eisenbahnüberführung Lauchhammerstraße** (B 182) inklusive Personentunnel im Widerlager bleibt baulich unverändert.



Quelle: DB Netz AG/Lars Enzmann

- Die **Blechbrücke** gehört **nicht** zum Projekt Knoten Riesa. Die Planung unterstellt einen ersatzlosen Rückbau durch die Stadt Riesa nach Eisenbahnkreuzungsrecht.

Eisenbahnüberführung Rostocker Straße wird neu gebaut

Quelle: BPR Dr. Schäpertöns Consult/Heiko Zarnack



- Ersatzneubau der mittleren Eisenbahnüberführung (im Bild)
- Die lichte Höhe wird auf 4,5 Meter angehoben
- Die Brücken nördlich und südlich sind von der Maßnahme **nicht** betroffen
- Während der Bauzeit wird eine zeitweise Straßensperrung notwendig
- Die DB Netz AG wird rechtzeitig vor Baubeginn über die Auswirkungen informieren

Eisenbahnüberführung Weidaer Straße bleibt größtenteils in ihrer jetzigen Form erhalten



- Nach aktuellem Planungsstand sind lediglich kleinere Anpassungen an der Brücke notwendig
- Während der Bauzeit wird wahrscheinlich eine kurzzeitige Straßensperrung notwendig
- Die DB Netz AG wird rechtzeitig vor Baubeginn über die Auswirkungen informieren

Der Portalkran im Bahnhofsbereich ist denkmalgeschützt



Quelle: DB Netz AG/Lars Enzmann

- Der Portalkran steht unter Denkmalschutz und soll erhalten bleiben
- Aktuell wird ein Konzept für die Umsetzung an einen neuen Standort im Bahnhof Riesa entwickelt
- Dazu finden Abstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden statt

Im Bahnhofsbereich Riesa befinden sich weitere denkmalgeschützte Anlagen

Wasserkräne auf den Bahnsteigen

- Sollen erhalten bleiben

Bahnsteigdächer

- Es ist eine Kombination aus Rückbau, Ersatz und Erhalt der Bahnsteigdächer vorgesehen. Dazu befinden wir uns in Abstimmungen mit den Denkmalschutzbehörden

Stellwerk W 3

- Das Stellwerk wird nach Umrüstung auf elektronische Stellwerkstechnik nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt. Wir befinden uns in Abstimmung mit den zuständigen Behörden.



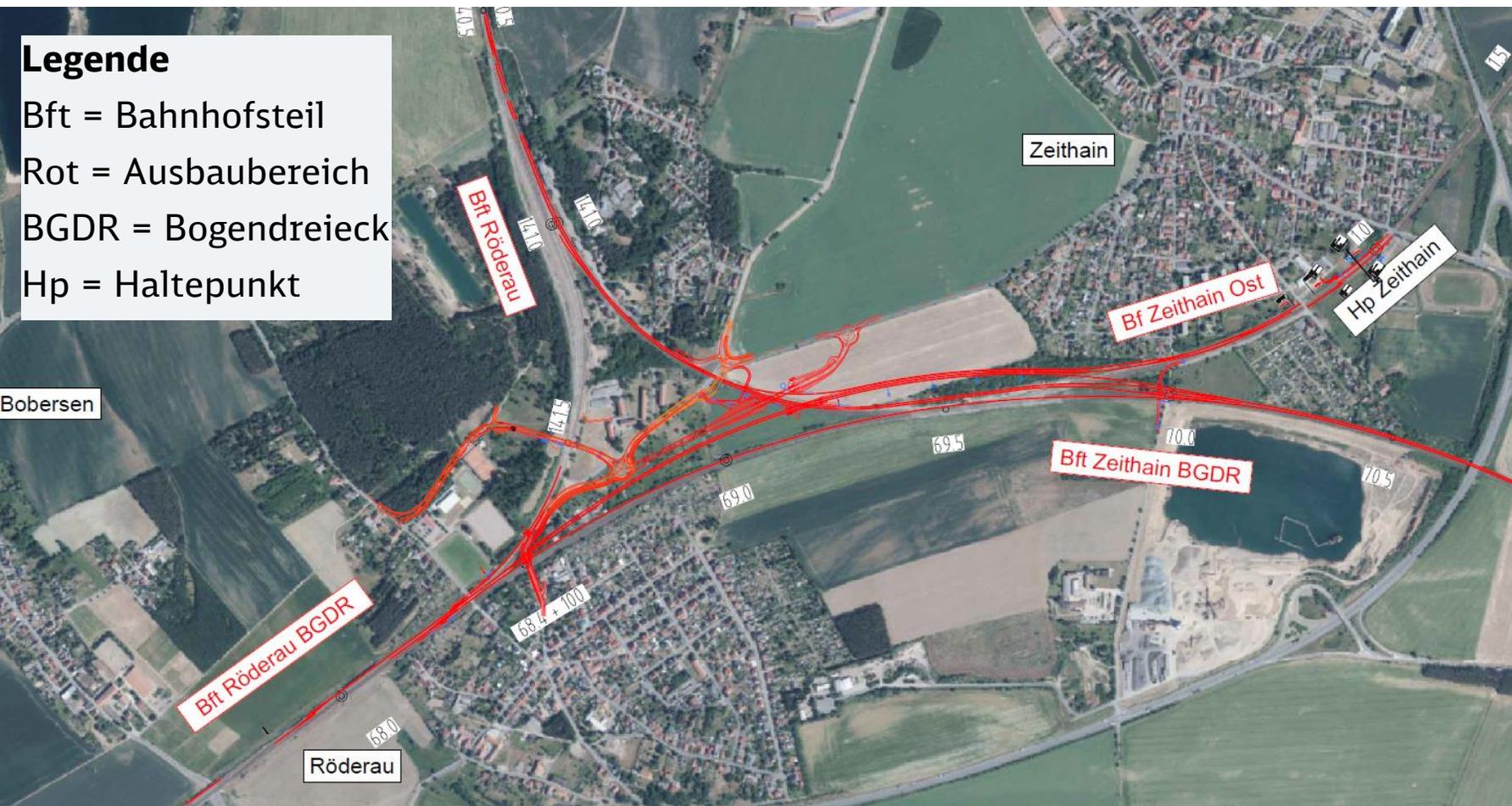
Quelle: DB Netz AG/Lars Enzmann



Quelle: DB Netz AG/Edgar Liebke

1. Begrüßung
2. Die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden und der Knoten Riesa
 - 2.1. Bedeutung, Ziele und Inhalte des Projekts
 - 2.2. Teilabschnitt Stadt Riesa
 - 2.3. Teilabschnitt Röderau/Zeithain**
 - 2.4. Projektstand und Ausblick
3. Ihre Fragen
4. Verabschiedung

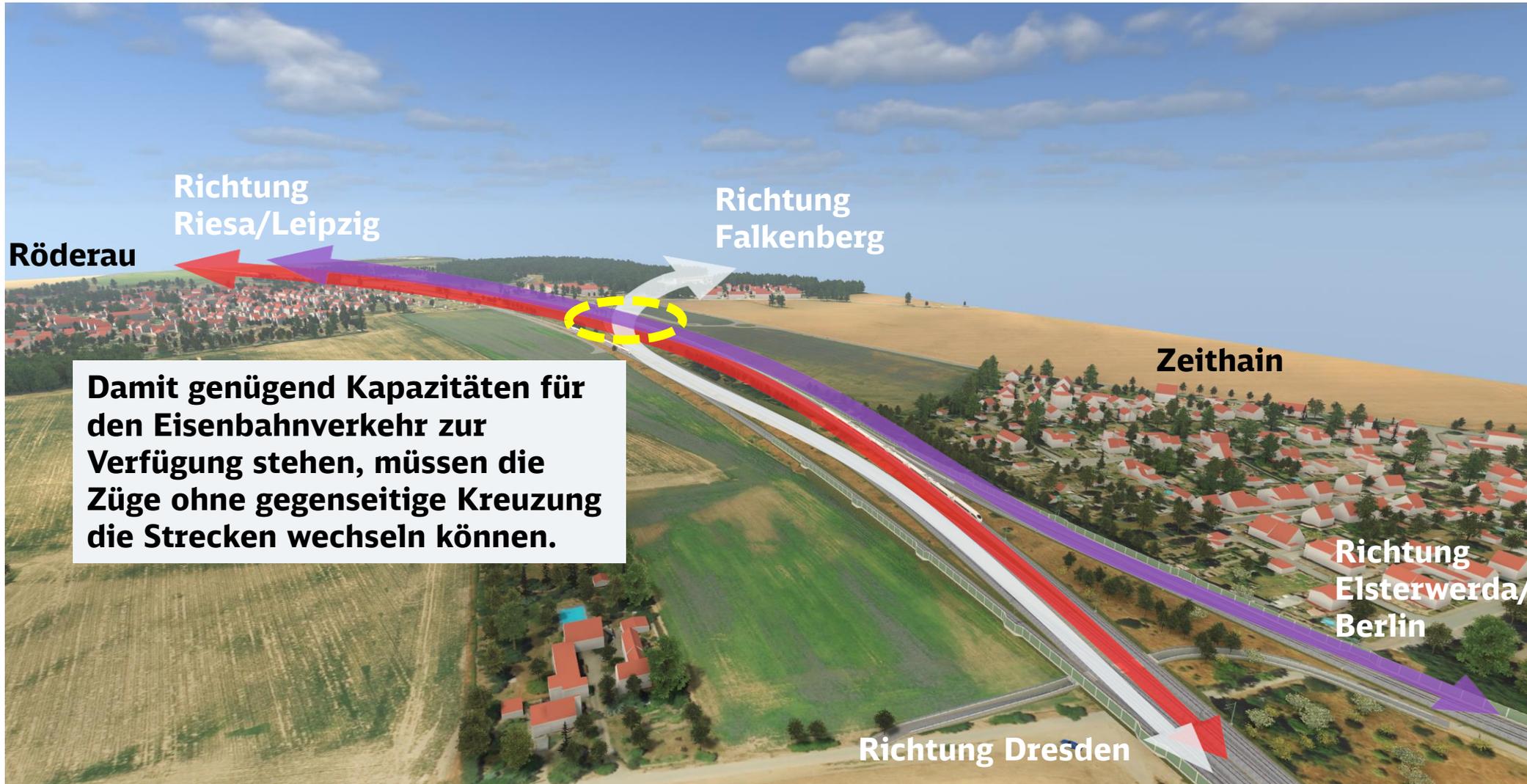
Was wird im Bereich Röderau/Zeithain Bogendreieck gebaut?



- Die Gleislage wird umgestaltet
- Es wird ein drittes Gleis bis zum Abzweig Zeithain Bogendreieck hergestellt
- Der Abschnitt wird für Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h ausgebaut
- Der Abschnitt wird mit Elektronischer Stellwerkstechnik und dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet
- Ein Kreuzungsbauwerk, zwei Straßenüberführungen und zwei Eisenbahnüberführungen werden neu gebaut
- Drei Bahnübergänge werden aufgelöst bzw. angepasst

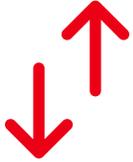
Quelle digitale Ortho-Photos: WMS-Dienst Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen

Die verschiedenen Verkehrsströme müssen entflochten werden

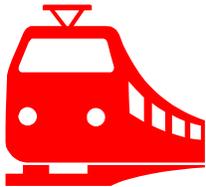


Quelle Visualisierung: DB Netz AG/Vectorvision GbR

Warum wird in Zeithain eine Neutrassierung notwendig?



1 Damit Kapazitätseinschränkungen vermieden werden können, ist eine kreuzungsfreie Lösung erforderlich. Das bedeutet, dass Züge beim Wechseln zwischen verschiedenen Strecken nicht andere Streckengleise kreuzen müssen.

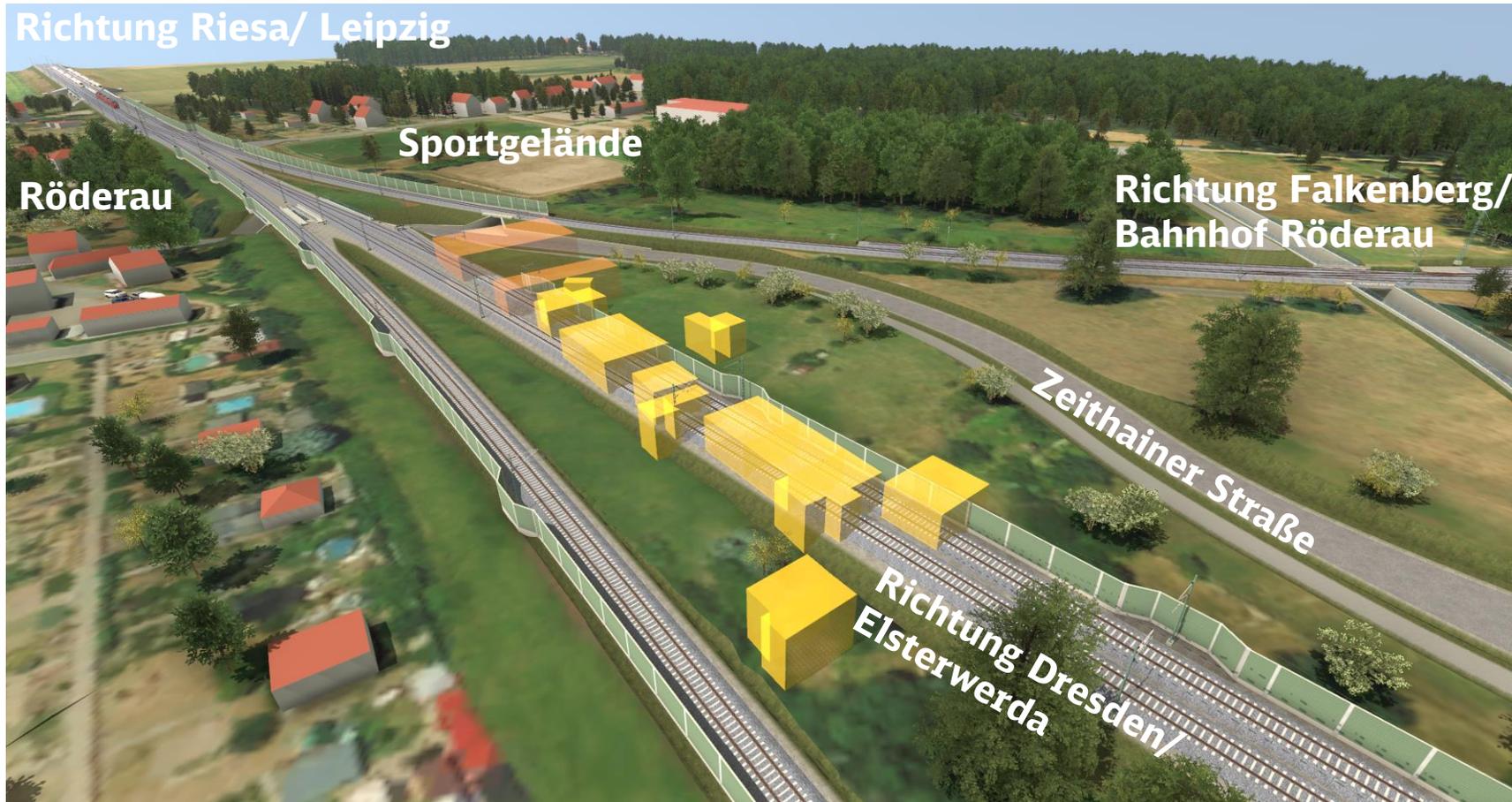


2 Es ist zusätzlicher Nahverkehr auf der Strecke vorgesehen. Auch dafür müssen Kapazitäten geschaffen werden.



3 Die Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h erfordert Anpassungen an der Strecke. Die Kurvenradien dürfen nicht zu eng sein.

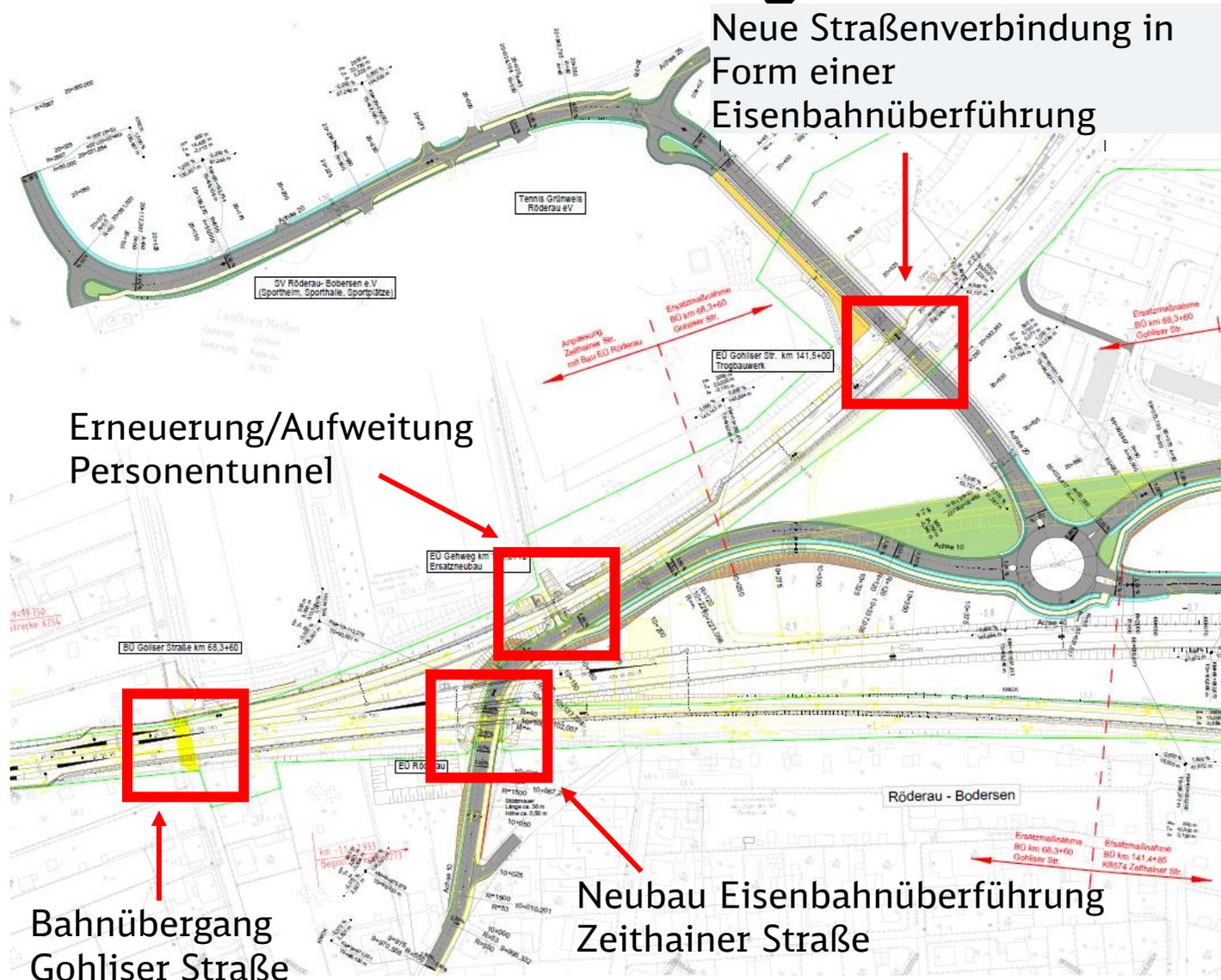
Die neue Gleislage im Bereich Röderau/Zeithain erfordert den Rückbau von bestehenden Gebäuden an der Zeithainer Straße



Quelle Visualisierung: DB Netz AG/Vectorvision GbR

Wir befinden uns in engem Austausch mit den betroffenen Anwohnern für eine einvernehmliche Lösung.

Der Bahnübergang Gohliser Straße (S 88) in Röderau wird durch eine neue Straßenverbindung ersetzt



Der Bahnübergang Gohliser Straße wird geschlossen. Als Ersatz wird eine neue Straßenverbindung errichtet

- Eine neue Straße verbindet die Gohliser Straße unter den Bahngleisen hindurch mit der Zeithainer Straße
- Personentunnel wird erneuert und auf 3 Meter Breite und 2,5 Meter Höhe ausgebaut.
- Der bahnparallele Weg am Sportgelände wird entsprechend ausgebaut; Der Weg vom Personentunnel zur Mehrzweckhalle bleibt im jetzigen Zustand erhalten

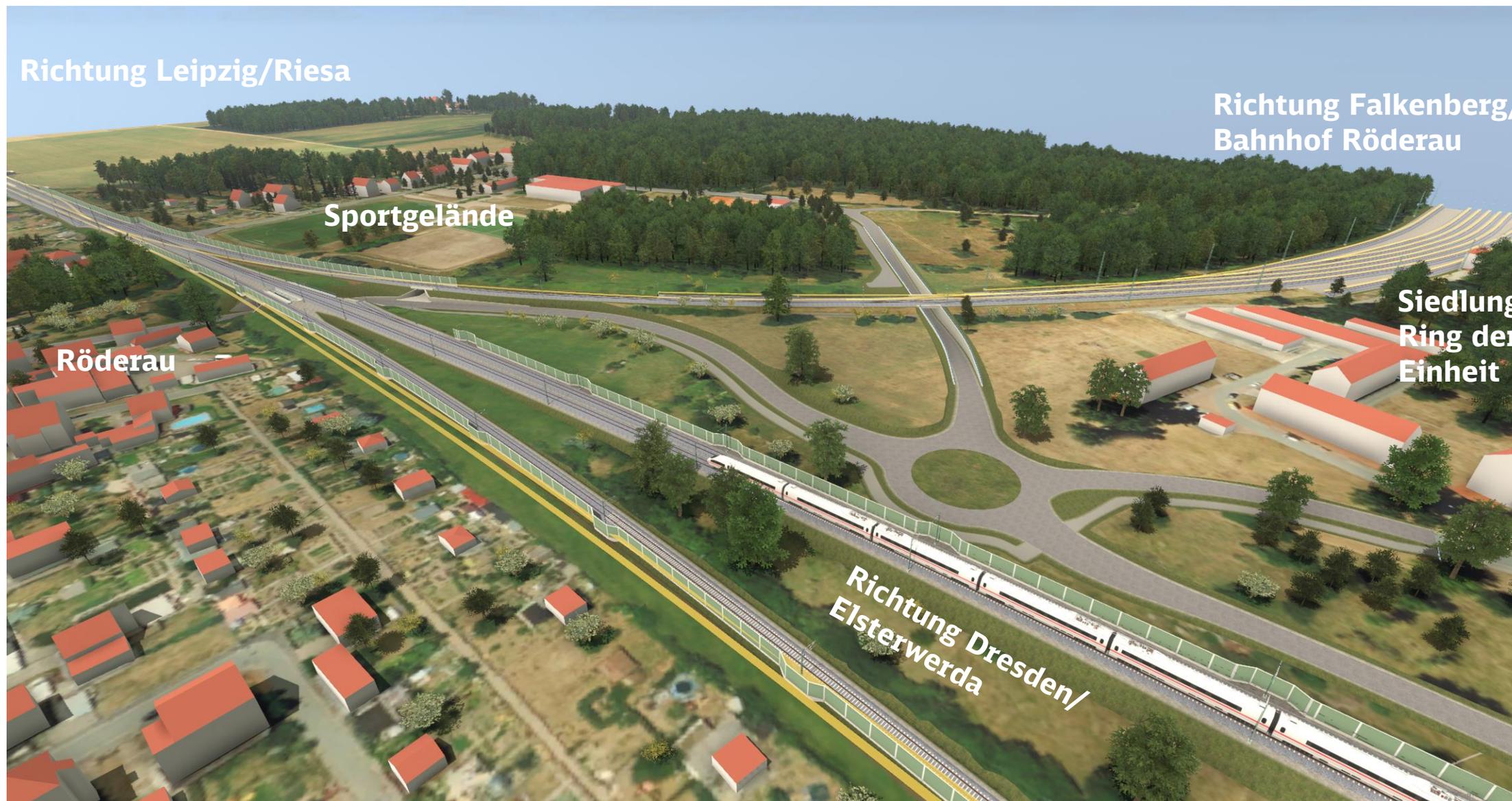
Die Eisenbahnüberführung Zeithainer Straße wird neu gebaut



Quelle: BPR Dr. Schäpertöns Consult/Heiko Zarnack

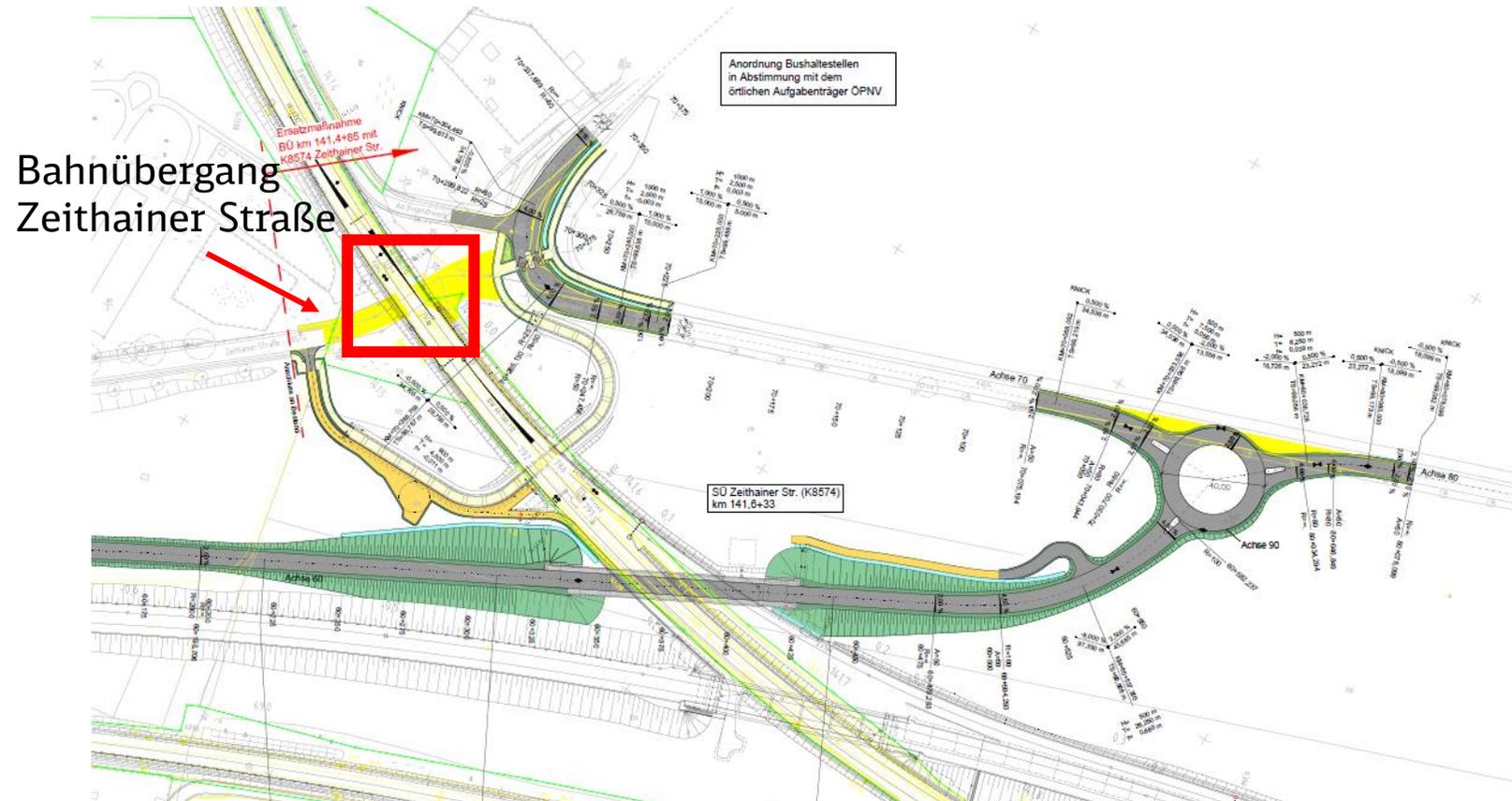
- Mit der Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h ändert sich die Gleislage vollständig und rückt in Richtung Norden
- Durch diese neue Gleislage wird ein dreigleisiger Ersatzneubau erforderlich
- Der Ersatzneubau wird eine lichte Höhe von 4,5 Meter haben

So wird der Bereich Zeithainer Straße in Röderau aussehen



Quelle Visualisierung: DB Netz AG/Vectorvision GbR

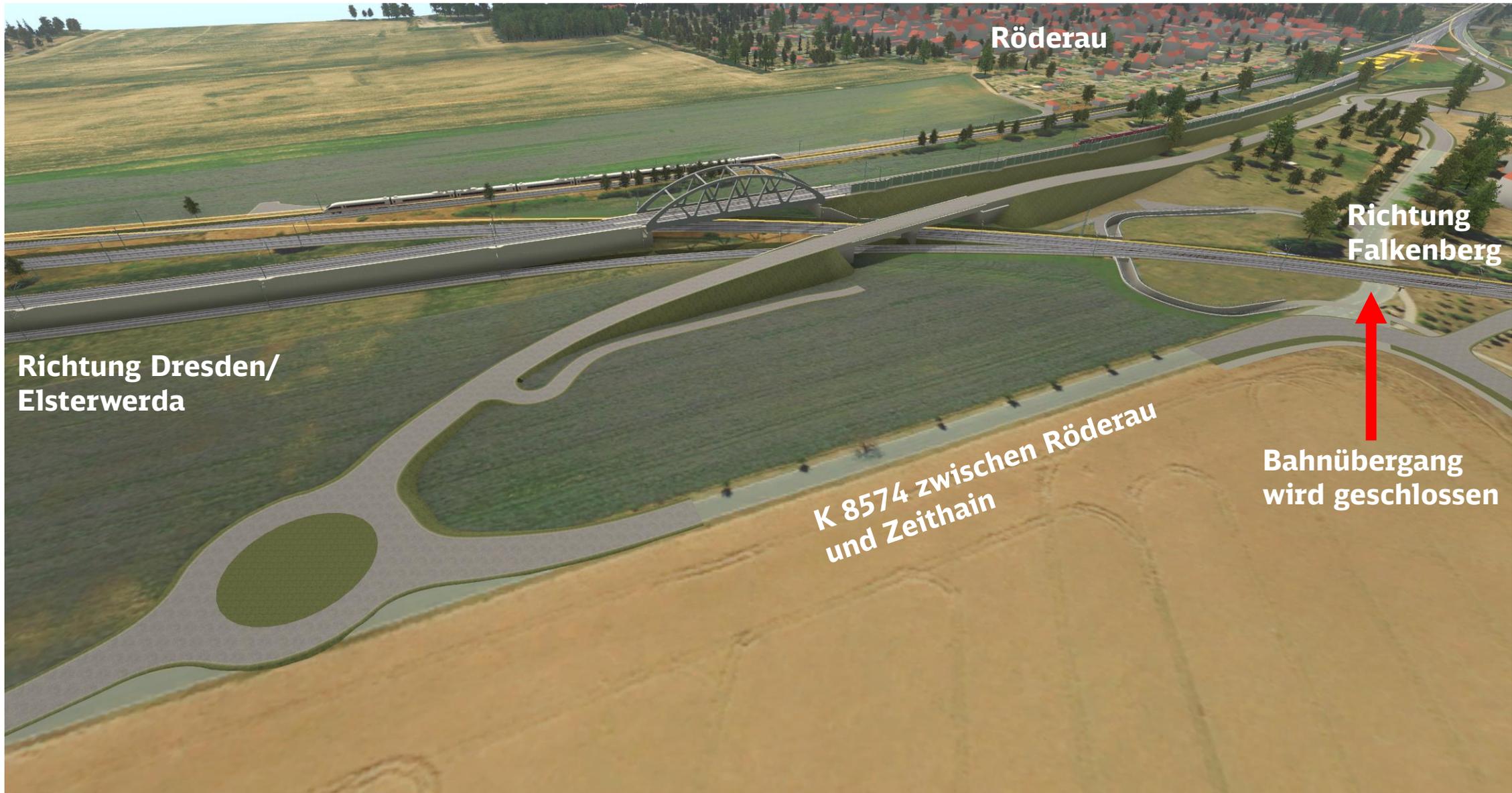
Die Zeithainer Straße (K 8574) in Röderau wird als Straßenüberführung neu gebaut und neu trassiert



Der Bahnübergang Zeithainer Straße wird geschlossen und durch eine neue Straßenbrücke ersetzt

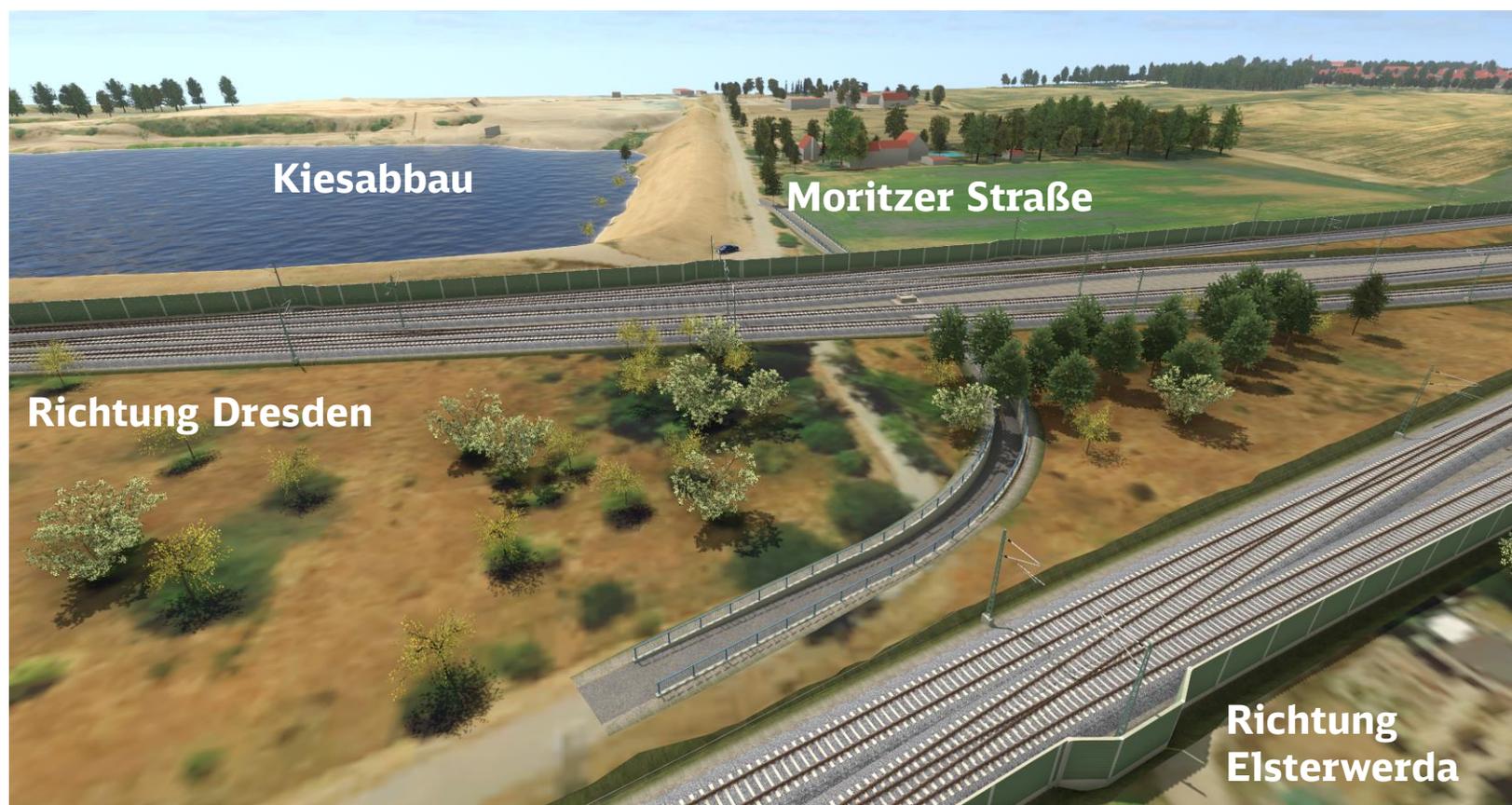
- Zudem wird ein gesonderter Fuß- und Radweg mit Tunnel unter den Gleisen gebaut

Visualisierung Straßenüberführung Zeithainer Straße



Für den Bahnübergang Moritzer Straße bestehen zwei Varianten

Anpassung im Zuge des Ausbaus im Projekt Zeithain–Leckwitz bereits nötig, da die Steuerung der Sicherungstechnik in diesem Abschnitt liegt.



- Für den Ersatz des Bahnübergangs Moritzer Straße ist eine **Personenunterführung** vorgesehen
- Parallel wird geprüft, ob auf die Personenunterführung verzichtet und der Bahnübergang ersatzlos beseitigt werden kann. Hierfür ist eine einvernehmliche Lösung mit den Anwohnern notwendig.

Quelle Visualisierung: DB Netz AG/Vectorvision GbR

Die Straßenüberführung der B 169 wird voraussichtlich neu gebaut



Quelle: Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)

- Aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h wird voraussichtlich ein Neubau nötig
- Hierzu befinden wir uns gegenwärtig in Abstimmung mit dem Sächsischen Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)

Der Haltepunkt Zeithain wird erneuert



Quelle Visualisierung: DB Netz AG/Vectorvision GbR

Geplante Maßnahmen

- Die Außenbahnsteige 1 und 2 werden erneuert
- Die Bahnsteiglängen werden angepasst
- Es werden neue Wetterschutzhäuser errichtet

Es sind umfassende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen

Visualisierung Röderau



Quelle Visualisierung: DB Netz AG/Vectorvision GbR

- Es gelten die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung
- Sowohl aktiver (z.B. Lärmschutzwände) als auch passiver Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) möglich
- Eine erste schalltechnische Voruntersuchung hat bereits stattgefunden
- Im Bereich Röderau/Zeithain sind umfassende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen
- Detailliertes/endgültiges schalltechnisches Gutachten erfolgt in der weiteren Planung (Entwurfsplanung)
- Güterzüge müssen ab Dezember 2020 mit Flüsterbremse fahren

Es sind umfassende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen

Visualisierung Zeithain



1. Begrüßung
2. Die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden und der Knoten Riesa
 - 2.1. Bedeutung, Ziele und Inhalte des Projekts
 - 2.2. Teilabschnitt Stadt Riesa
 - 2.3. Teilabschnitt Röderau/Zeithain
 - 2.4. Projektstand und Ausblick**
3. Ihre Fragen
4. Verabschiedung

Naturschutz und Umwelt



- **Ziel:** Die Aufgabe der Umweltplanung ist es, die **Beeinträchtigungen auf die Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern** darzustellen und naturschutzfachlich zu bewerten. Des Weiteren werden die gesetzlichen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes beachtet und frühzeitig einbezogen.

- **Wichtige gesetzliche Grundlagen:**

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

UVPG als Grundlage, dass bei Vorhaben mit erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG die Umweltverträglichkeit geprüft wird.

Bundesnaturschutzgesetz (BNatschG)

Das Bundesnaturschutzgesetz regelt den Allgemeinen Schutz von Natur und Landschaft und verpflichtet den Eingriffsverursacher, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen zu kompensieren. Des Weiteren regelt das Bundesnaturschutzgesetz die Zulassung von Projekten in Bezug auf das Netz „Natura 2000“ (Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzgebiete) und auf den Artenschutz.

Naturschutz und Umwelt



Quelle : DB Netz AG/Jörn Daberkow

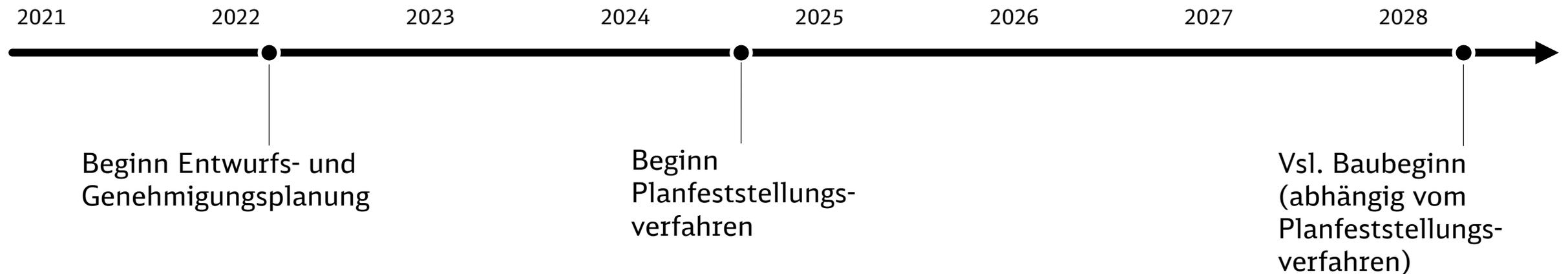
– Aktueller Stand:

- Geplante **Kartierungen**: 2021 werden faunistische Kartierungen und Biotoptypenkartierungen gestartet. Dazu werden vorab Fachabstimmungen mit den Naturschutzbehörden durchgeführt. Notwendig sind Untersuchungen zu Säugetieren, Vögeln, Reptilien und Amphibien.
- Im Zuge der derzeit laufenden Vorplanung werden Umweltbetrachtungen durchgeführt, die frühzeitig sicherstellen, dass die geplanten Maßnahmen **umweltverträglich** sein werden und den **gesetzlichen Vorgaben** entsprechen.
- In den nachgelagerten Planungsstufen: Erstellen verschiedener Gutachten zur Genehmigung des Vorhabens.
Es werden die Gutachten Umweltverträglichkeitsprüfungs-Bericht (UVP-Bericht), Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Fachbeitrag Artenschutz (ASB) und FFH-Verträglichkeitsprüfungs-Bericht (FFH-VP) zu erstellen sein.

So geht die Planung für den Knoten Riesa weiter

Aktuell befindet sich das Projekt in einer sehr frühen Projektphase: Der Vorplanung

- Momentan werden die Lösungen der Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen mit den Straßenbaulastträgern abgestimmt
- Wir werden die Vorplanung im Jahr 2021 fertigstellen
- Anschließend folgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- Bei optimalem Projektverlauf können die Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2024 beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden. Dann ist ein Baubeginn 2028 möglich.



Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

- Im gesamten Projektzeitraum finden regelmäßig Bürgerinformationsveranstaltungen statt
- Wir stehen in engem Kontakt mit betroffenen Anwohnern und den Kommunen vor Ort
- Wir nehmen gerne Ihre Fragen und Anregungen auf und werden diese im Rahmen der Planung prüfen

Informationen Online

- Auf dem BauInfoPortal finden Sie weitere Informationen zum Projekt:
www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/vde9
Dort können Sie sich auch für den Newsletter anmelden.
- Bei weiteren Fragen und Anliegen können Sie sich an folgende Mailadresse wenden:
vde9@deutschebahn.com

Im Projektflyer können Sie kompakt zusammengefasst die wichtigsten Informationen zum Knoten Riesa nachschlagen



Ultraschall-gemessene Lärmschutzwand
 Taktzüge der S-Bahn S1 422 sind auf der Strecke Leipzig-Dresden im Einsatz

Impressum

Herausgeber:
 DB Netz AG
 Großprojekt-Straße
 Ammonstraße 8
 01069 Dresden
 Telefon: 0341 23424926

Fotos:
 Titel: DB AG Lars Enzmann
 Rückseite l. DB AG Volker Emselbeen
 Rückseite r. DB AG Frank Kriestedt

Bahn- und Umwelt

Beim Aus- und Umbau von Bahntrassen ist ein Eingriff in Natur und Landschaft zwar unvermeidlich, kann aber gemindert oder ausgeglichen werden. Wenn Verkehr an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen nicht vor Ort zu kompensieren ist, werden sie an anderer Stelle gleichwertig ersetzt.

In einem Landschaftsplanungsgutachten (LPG) werden alle Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen dokumentiert. Die einzelnen Schritte werden mit den Umweltbehörden abgestimmt. Der Artenschutz wird besonders berücksichtigt.

Zahlen und Fakten

Bahnstrecke:	voraussichtlich 2028
Neubau Eisenbahnüberführungen (EO):	5
Geschwindigkeiten im Bahnhof:	bis 200 km/h 120 km/h
Stützbauwerke:	4
Neu- und Umbau von Bahnsteigen:	6
Erneuerung Oberleitung:	37 km
Erneuerung Oberbau:	31 km
Erneuerung Weichen:	83
Schienen:	63 km
Lärmschutzwände:	4,6 km
Neubau Kreuzungsbauwerke (KfBw):	2

Ausbautrecke Leipzig – Dresden Modernisierung Eisenbahnknoten Riesa

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9
 Ausbautrecke Leipzig – Dresden



Ausbautrecke Leipzig – Dresden (VDE 9)

Warum wird gebaut?
 Der Ausbau der Strecke Leipzig-Dresden ist als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 (VDE 9) Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans von 1992. Um zusätzliche Kapazitäten für Reise- und Güterzüge zu schaffen und kürzere Fahrzeiten zu ermöglichen, wird die vorhandene Strecke seit 1993 ausgebaut. Durch die Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 200 km/h kann die Fahrzeit von 91 Minuten auf unter eine Stunde verkürzt werden. Der Gesamtausbau der Strecke erfolgt in drei Baustufen. In der 3. Baustufe folgt jetzt der Umbau des Eisenbahnknotens Riesa.

Modernisierung Eisenbahnknoten Riesa

Was wird gebaut?
 Für den Umbau des Eisenbahnknotens Riesa zu einem modernen Knotenpunkt in Schienenpersonen- und Fernverkehr sind komplexe Arbeiten geplant. Die Maßnahmen gliedern sich in zwei Abschnitte. Der Bahnhof Riesa sowie der Streckenabschnitt zwischen dem Abzweig Röderau Bogensteck und dem Abzweig Zeithain Bogensteck. Es erfolgen umfangreiche Anpassungen und Erweiterungen des Eisenbahninfrastrukturs. In diesem Zusammenhang werden zahlreiche Ingenieurbauwerke erneuert und die Bahnhöfe angepasst. Beide Teilschnitte werden mit moderner elektronischer Stellwerkstechnik und dem europäischen Zugsicherungs- und Steuerungssystem ETCS ausgestattet.

Bahnhof Riesa

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen am Bahnhof Riesa werden die Gleis- und Bahnsteiganlagen umfassend modernisiert. Die zwei Hauptgleise der Strecke Leipzig-Dresden werden erneuert und zusätzlich werden zwei Überholungsgleise sowie fünf Zugbildungs- und -auflösungsgleise neu errichtet. Die Bahnsteiganlagen werden ebenfalls umfassend umgebaut. Dabei wird der heutige Bahnsteig 1 geteilt, so dass die neuen Bahnsteige 1 sowie 2 entstehen. Die Bahnsteige 2 und 3 werden verlängert. Durch diese Maßnahmen wird ein neues Fahplankonzept für den Bahnhof Riesa ermöglicht. Es entstehen neue, attraktive Untergemeinschaften und Verbindungen für die Reisenden im wichtigen Verkehrs-knotenpunkt Riesa. Durch den Bau von Rampen und Aufzügen wird der gesamte Bahnhof barrierefrei nutzbar sein.



Visualisierung Bahnhof Riesa

Strecke Abzweig Röderau – Abzweig Zeithain

In diesem Teilschnitt wird die Strecke für die Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h ausgebaut. Neben der Auflösung bzw. Anpassung von drei Bahnübergängen ist eine aufwendige Umgestaltung der Gleisanlagen geplant. In diesem Zusammenhang wird ein Kreuzungsbauwerk und ein drittes Gleis errichtet, um über die Geschwindigkeitsan-

hebung hinaus die erforderliche Erhöhung der Kapazität durch eine Entflechtung der Verkehrs realisieren zu können.



Visualisierung Bogensteck

Technische Ausstattung

Die Trassen des Knotens Riesa werden komplett auf elektronische Stellwerkstechnik umgestellt. Die Aufgabe von Stellwerken ist es, mit Hilfe von Weichen und Signalen, eine sichere Fahrstraße für den Zug herzustellen. Früher legten dazu Stellwerke von Ort zu Ort Befehle. Heute steuern Fahrdienstleiter in den Betriebszentralen der elektronischen Stellwerke an Computern und steuern von dort effizienter und wirtschaftlicher die Signale. Fahrdienstleiter können größere regionale Bereiche steuern und überwachen. Es besteht ein ständiger Datenaustausch zwischen dem Fahrdienstleiter in der Betriebszentrale und dem Zugführer des Kilometerwert entfernten Zuges auf der Strecke. Im elektronischen Stellwerk arbeiten mindestens zwei Rechnersysteme gleichzeitig und unabhängig voneinander. Die Ergebnisse dieser Systeme werden anschließend miteinander verglichen – nur bei Übereinstimmung wird ein sicherheitsrelevanter Stellweg eingeleitet, z. B. ein Signal auf Fahrt gestellt.

Mit dem im Knoten Riesa zum Einsatz kommenden European Train Control System, kurz ETCS, und dem Funksystem GSM-R können Züge ohne Streckensignale sicher geleitet werden. Die wichtigen Daten werden über Funk zwischen Zug, Betriebszentrale und Transpondern im Gleis (Eurobalisen) übermittelt.

Der Triebwagenführer bekommt die Daten aus der Streckenzentrale auf Bildschirmen dargestellt, dem DMI (Driver-Machine-Interface). Der ständige Austausch über GSM-R und die ununterbrochene Verabreichung der Informationen über die Strecke, den vorgegebenen Fahrweg und die richtige Geschwindigkeit des Zuges führt zu einer kontinuierlichen und sicheren Zugbeeinflussung.

Lärmschutz

Das Thema Schallschutz hat bei der Bahn Priorität. Beim Neu- oder Ausbau von Bahnstrecken basiert die Lärmvorsorge auf den gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). In einem schalltechnischen Gutachten werden die Schallimmissionswerte und die Veränderungen durch die Baumaßnahmen untersucht. Basis der Untersuchungen sind Verkehrsprognosen, die dem Bundesverkehrswegeplan und den Betriebsprognosen der DB Netz AG zugrunde liegen. In der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG festgelegte Schallimmissionsgrenzwerte für Tages- und Nachtzeiten sind für die Bemessung der Schallschutzmaßnahmen verbindlich. Die Vorkehrungen zum Schallschutz sehen eine Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vor. Aktiv nennt man Maßnahmen direkt an den Verkehrswegen (Schallschutzwände, Schienenstegdämmen, Schienenstahlerichtungen). Passive Maßnahmen sind dagegen schalltechnische Vorkehrungen an Gebäuden, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftern. Darüber hinaus setzt die DB AG auf schallmindernde Maßnahmen an Fahrzeugen. Diese bedämpfen den Lärm direkt an der Quelle. Die Umsetzung der Bestandsprüfungen auf die lärmarmen Verbundstoffreifen – die sogenannte „Flüsterreifen“ – nimmt dabei einen zentralen Stellenwert ein. Der Einsatz lauter Güterwagen ist auf Basis des Schienenlärmschutzgesetzes (SchLärmSchG) seit 2010 nicht mehr zulässig. Weitere Informationen zum Thema erhalten Sie im Lärmschutzportal der Deutschen Bahn AG.

www1.deutschebahn.com/laerm

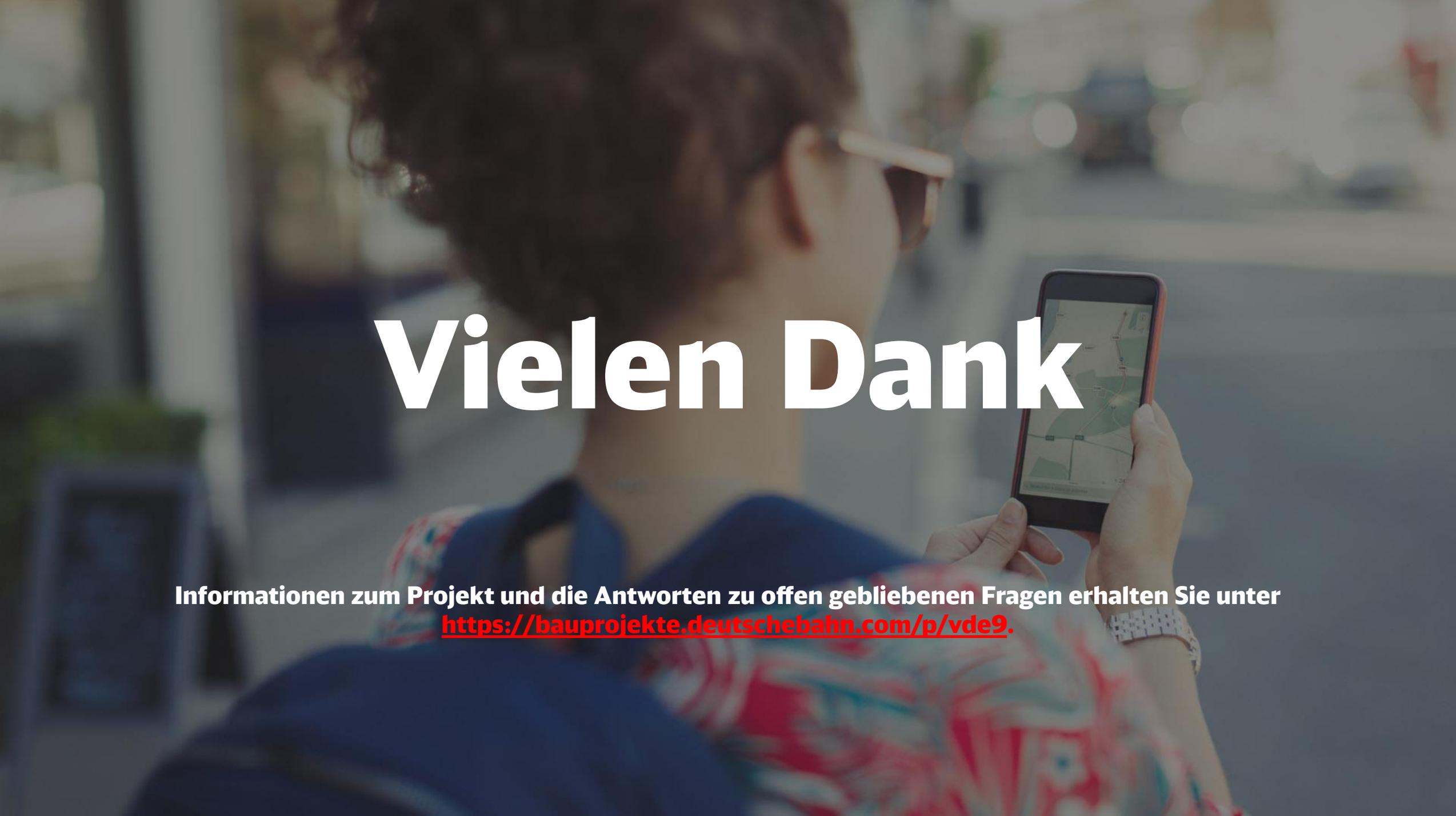
Verfügbar auf dem Bauinfoportal unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/vde9> (Menüpunkt Downloads)

3. Ihre Fragen

Gerne beantworten wir jetzt Ihre Fragen aus dem Chat.

Sollten wir Fragen heute nicht beantwortet können, werden wir diese im Anschluss an diese Veranstaltung schriftlich auf dem Bauinfoportal (www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/vde9) beantworten. Sie werden diese im Menüpunkt „Downloads“ finden. Wir werden per Infomail (Abo auf der Projektseite möglich) informieren, sobald die Antworten zur Verfügung stehen.

1. Begrüßung
2. Die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden und der Knoten Riesa
3. Ihre Fragen
- 4. Verabschiedung**

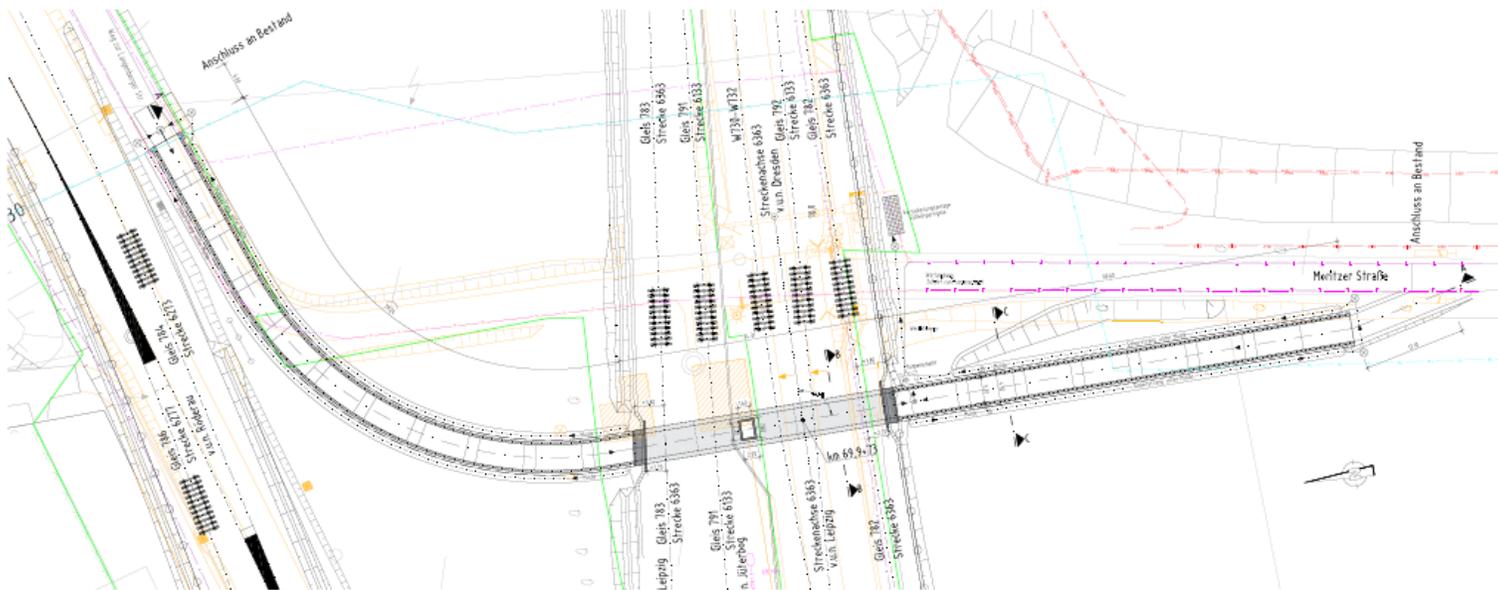
A woman with curly hair and sunglasses is looking at a smartphone displaying a map. The background is a blurred outdoor setting.

Vielen Dank

Informationen zum Projekt und die Antworten zu offen gebliebenen Fragen erhalten Sie unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/vde9>.

Backup

Anpassung im Zuge des Ausbaus im Projekt Zeithain–Leckwitz bereits nötig, da die Steuerung der Sicherungstechnik in diesem Abschnitt liegen.



Für den Ersatz des Bahnübergangs Moritzer Straße im Rahmen des Projekts Knoten Riesa bestehen zwei Varianten:

Personenunterführung

- Hohe Errichtungskosten
- Nach Fertigstellung in der Unterhaltungslast der Gemeinde Zeithain

Ersatzlose Beseitigung

- Vorzugslösung EBA
- Erste Gespräche mit Grundstückseigentümern haben bereits stattgefunden