



InfraGO

Kottewitz–Weinböhla

Aktueller Projektstand

18. Dezember 2024 | Priestewitz

Ausbaustrecke Leipzig–Dresden

Ihre Ansprechpartner



Lars Enzmann

Projektleiter der
Ausbaustrecke Leipzig–
Dresden (VDE 9)



Theresa Mix

Vertragsführende
Projektingenieurin
Überholgleis Böhla



Jakob Kücking

Vertragsführender
Projektingenieur
Kottewitz–Weinböhla



Julian Rauch

Verantwortlich für die
frühe Öffentlichkeits-
beteiligung

Agenda



Kottewitz–Weinböhla



Überholgleis Böhla



Brücke Neumedessen

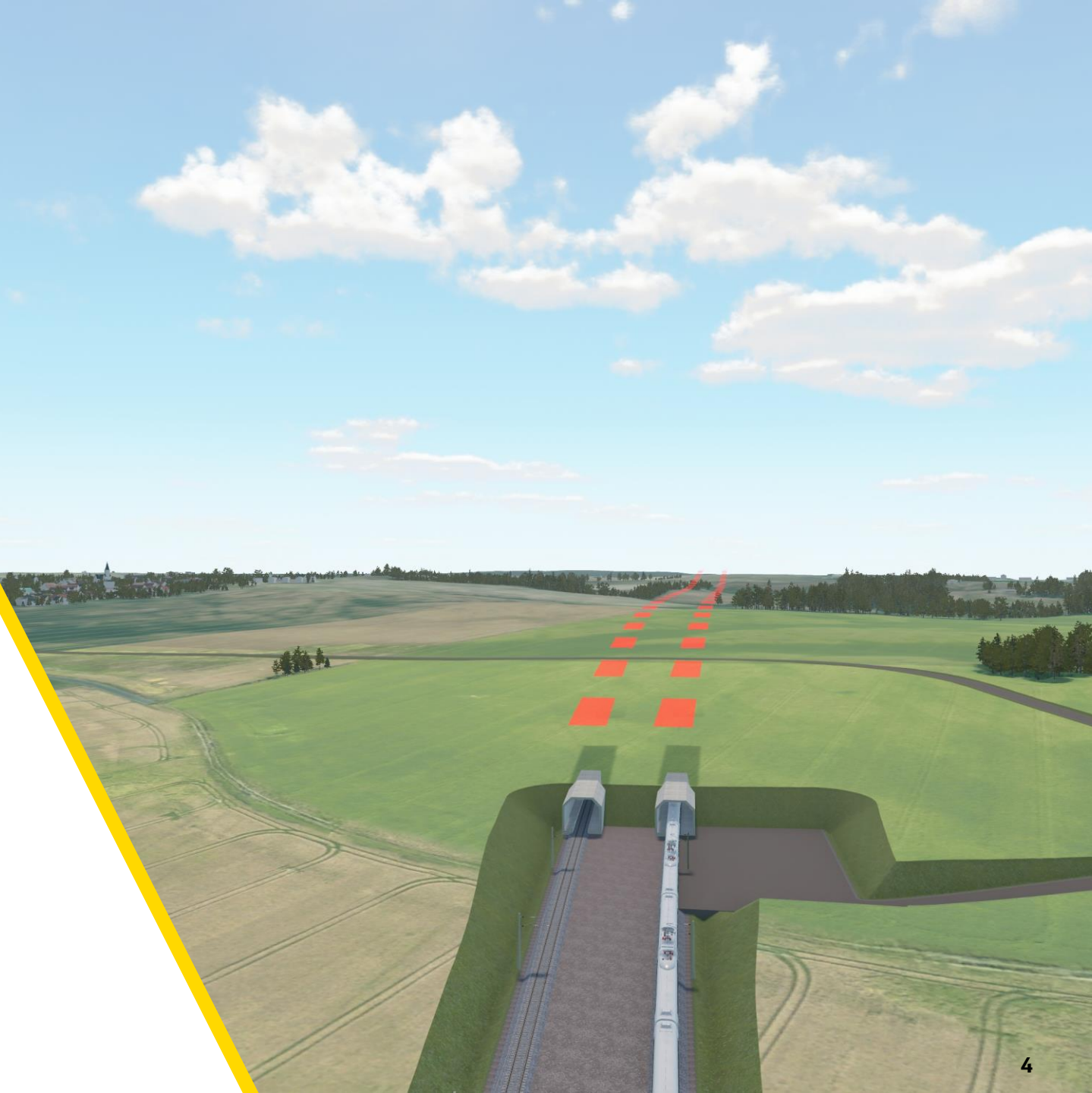


Fragen & Diskussion

Kottewitz- Weinböhla

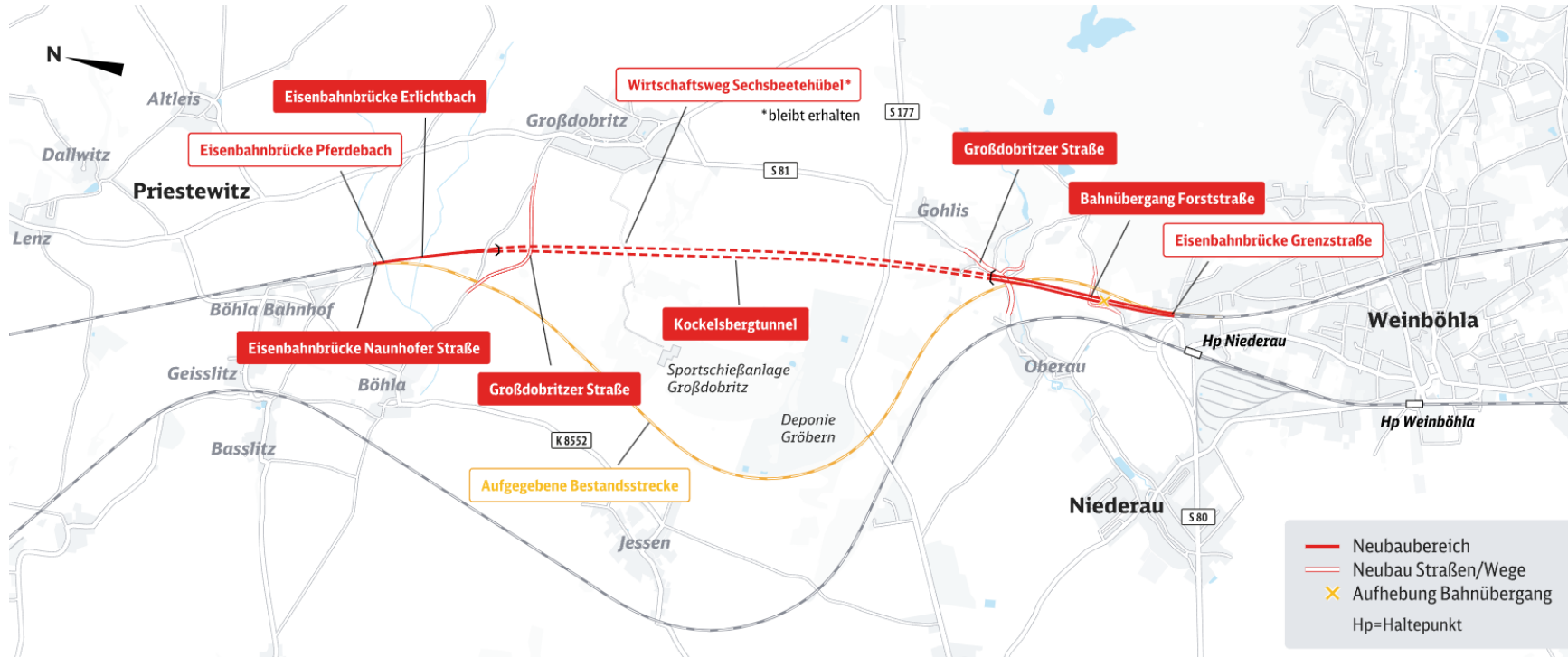


Projektvorstellung
Vorzugsvariante
Großdobritzer Straße
Zukunft Bestandsstrecke
Zeitplan & Ausblick



Der Projektabschnitt Kottewitz–Weinböhla

Was bauen wir?



Abschnitt Kottewitz–Weinböhla

- Liegt sowohl auf der Verbindung Dresden–Leipzig als auch Dresden–Berlin
- Planungsgrenzen: Grenzstraße in Niederau bis Naunhofer Straße in Priestewitz-Böhla

Vorhandene Streckenführung

- Länge: 6,8 km
- Geschwindigkeit 120 km/h

Streckenbegradigung:

- Verkürzung Strecke um ca. 1,1 km
- Tunnel von 3,4 km Länge (Neu)
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h

Grundlagenermittlung Vorplanung

Hier werden wichtige Grundlagen geschaffen: u.a. Variantenuntersuchungen, Baugrunduntersuchungen, Kartierungen, Grundwasser, Vermessungen

Entwurfsplanung

Hier planen wir die in der Vorplanung ermittelte Vorzugsvariante detailliert technisch aus.

Ergebnis: Am Ende der Entwurfsplanung erstellen wir die Genehmigungsunterlagen für das Planrechtsverfahren (Planfeststellungsverfahren)

Genehmigungsverfahren

Hier wird das Vorhaben in einem Verwaltungsverfahren unter allen infrage kommenden rechtlichen Gesichtspunkten geprüft. Alle vom Vorhaben betroffenen öffentlichen Interessen und privaten Belange werden untereinander und gegeneinander abgewogen.

Bau

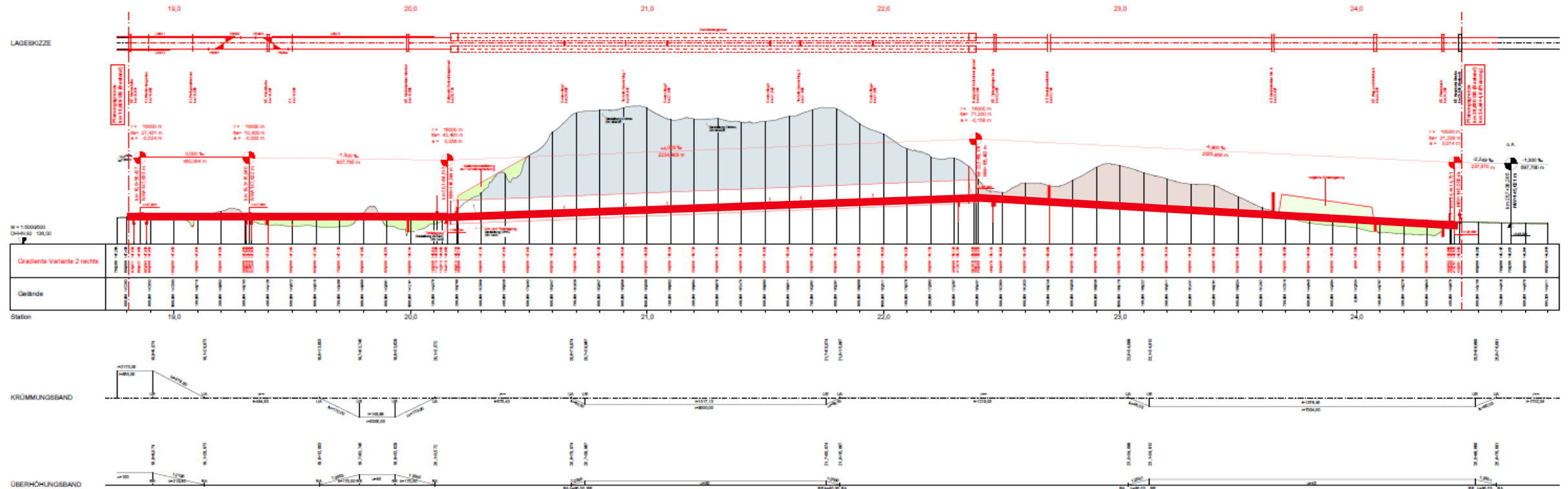
Mit einem Baubeginn rechnen wir Anfang des kommenden Jahrzehnts

Kottewitz-Weinböhla

Vorzugsvariante

Ursprüngliche Variante für die Streckenbegradigung:

- Zwei Tunnel (2,2 + 0,5 km) mit ca. 400 Meter oberirdischem Trogbauwerk auf Höhe Großdobritz
- Nachteile: Landschaftszerschneidung, Lärmimmissionen, Notwendigkeit Grundwasserabsenkung

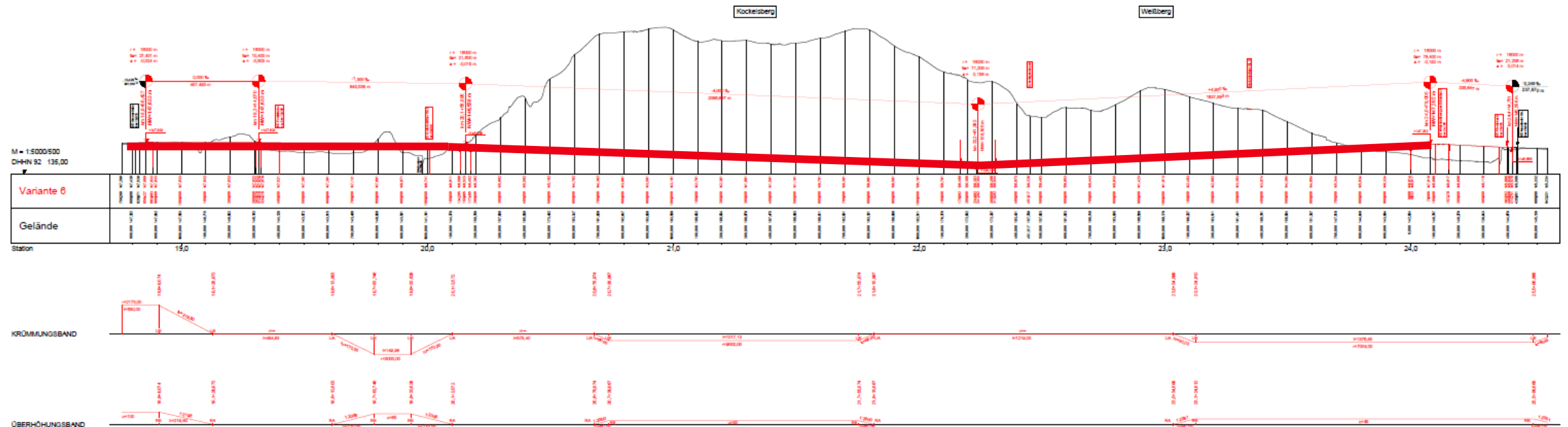


Kottewitz-Weinböhla

Vorzugsvariante

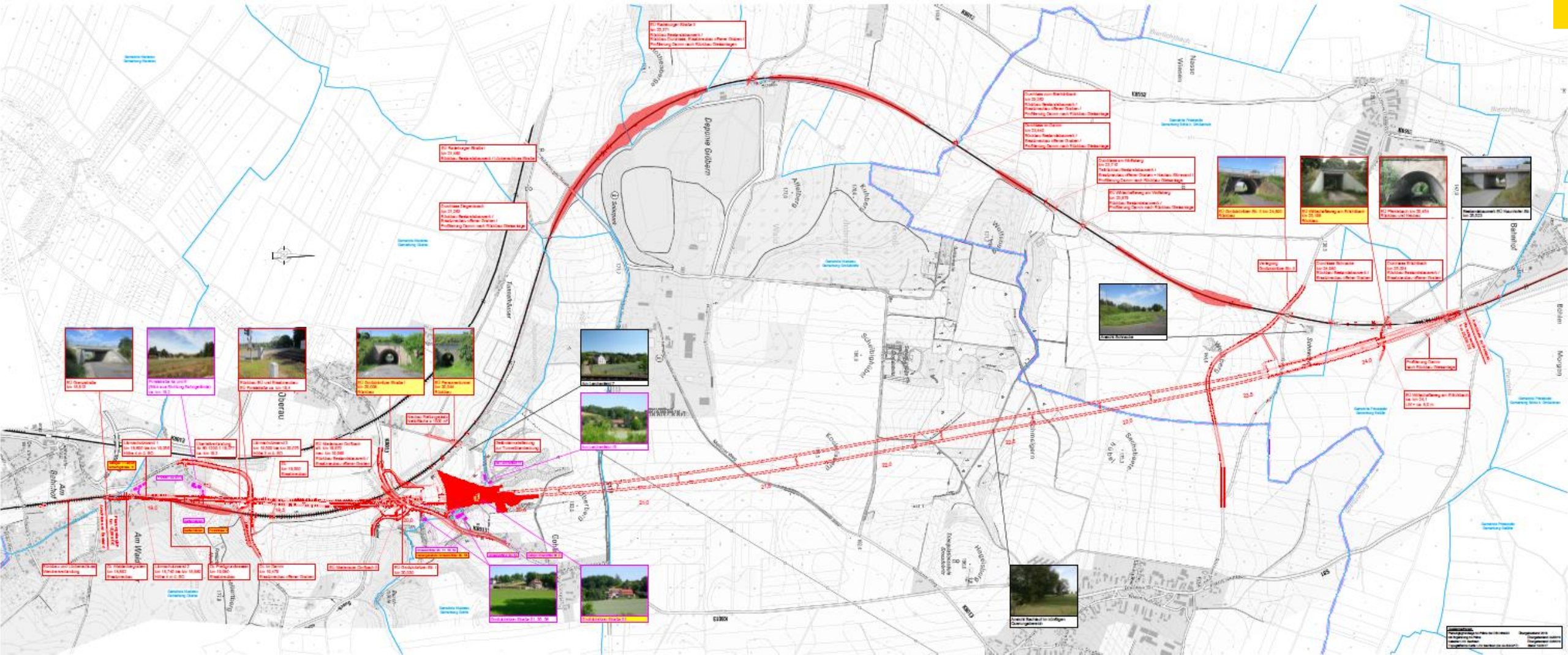
Neue Vorzugsvariante:

- Ein einziger Tunnel von 3,4 Kilometer Länge
- Anzahl Querschläge: 9; Davon 6 für Rettung, 2 für Technik, 1 für Technik-Entwässerung
- Das nördliche Tunnelportal wird sich auf dem Gemeindegebiet von Priestewitz befinden (etwa Höhe heutige Lage Großdobritzer Straße)



Kottewitz-Weinböhla

Vorzugsvariante



Visualisierung der neuen Tunnelvariante

Blick ins Modell



Kottewitz–Weinböhla

Verlegung Großdobritzer Straße (Verbindung Böhla–Großdobritz)

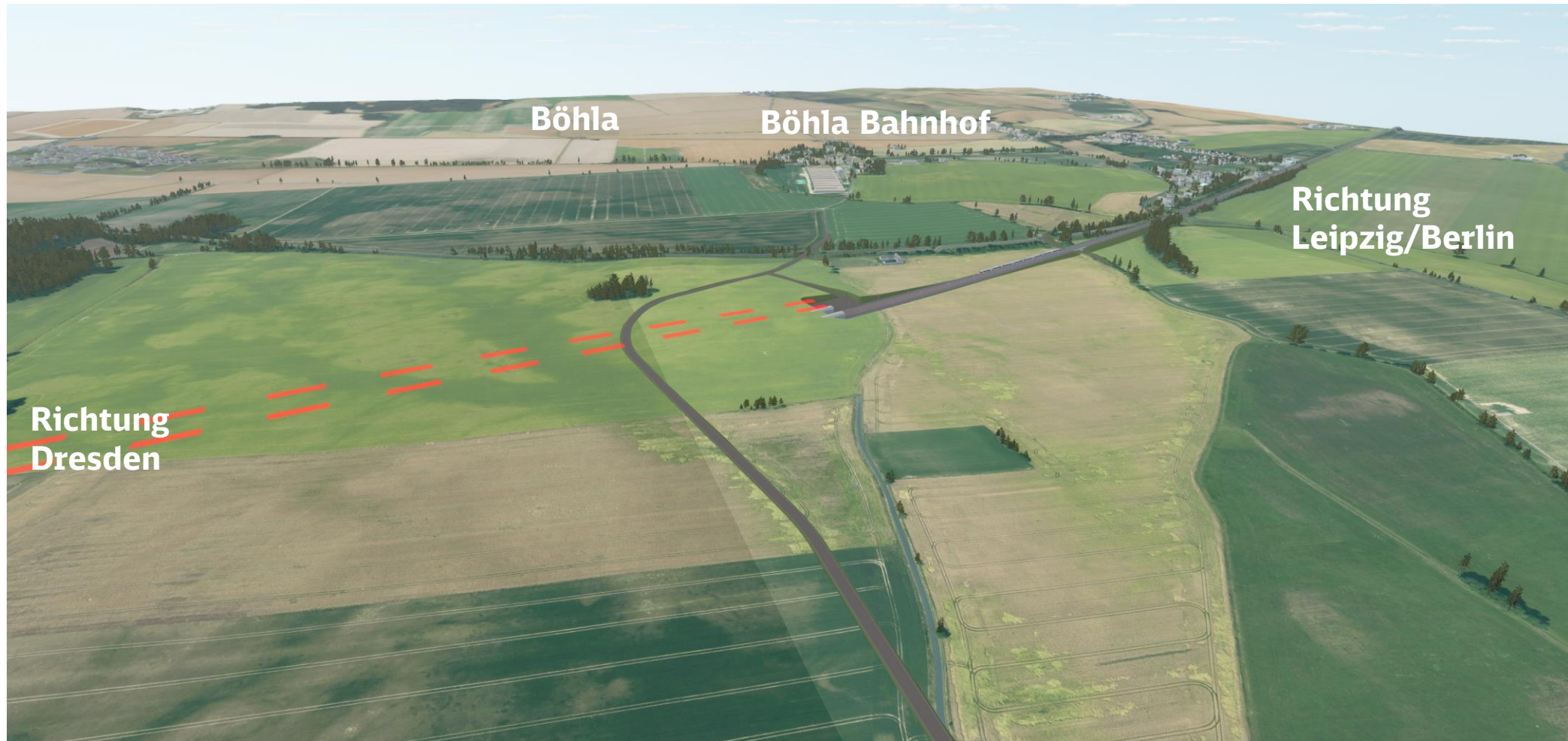


- Umverlegung der Straße über das nördliche Tunnelportal
- Forderung Denkmalschutzbehörde: Erhalt der alten Bogen-Eisenbahnbrücke an der Bestandsstrecke



Kottewitz–Weinböhla

Visualisierung zukünftiger Verlauf Großdobritzer Straße
(Verbindung Böhla–Großdobritz)



Kottewitz–Weinböhla

Zukunft Bestandsstrecke

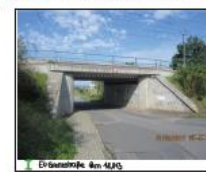
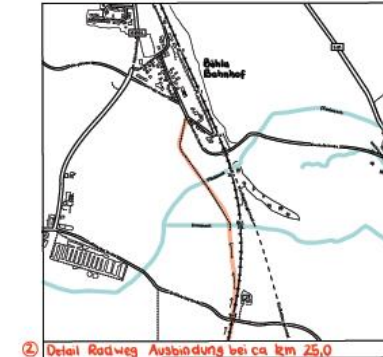
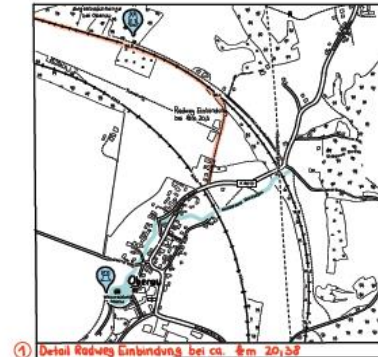
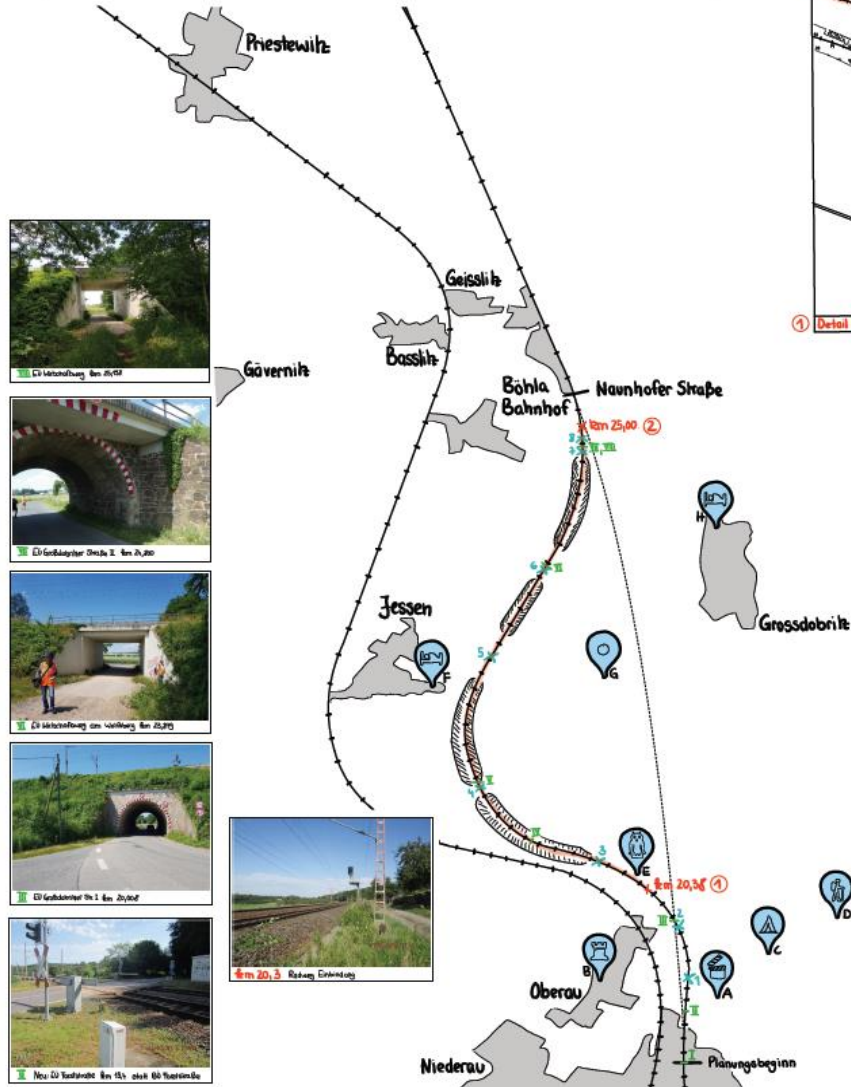


- Bisherige Planung:
 - Die Bestandsstrecke wird vollständig entwidmet inkl. Verfüllung der Einschnitte
 - Weitere Verwendung der Flächen noch offen
 - Insgesamt durch Streckenbegradigung mehr Entsiegelung als Versiegelung
- Welche alternativen Lösungen sind für die Bestandsstrecke vorstellbar?

Kottewitz-Weinböhla

Zukunft Bestandsstrecke

Radweg-Konzept zw. Oberau und Böhla-Bahnhof Variante 2



- Legende:**
- 1 DL km 18,5 Erschneubau
 - 2 DL km 20,38 Erschneubau
 - 3 DL km 20,38 Erschneubau
 - 4 DL km 20,38 Erschneubau
 - 5 DL km 20,38 Erschneubau
 - 6 DL km 20,38 Erschneubau
 - 7 DL km 20,38 Erschneubau
 - 8 DL km 20,38 Erschneubau
 - A Trichterbrunnen Gassenberg
 - B Wassererschließung Oberau
 - C Campingplatz & Waldland Oberau
 - D Herold
 - E Ziegenweiden bei Gassenberg (Waldland Oberau)
 - F Pension & Gasthaus Schöner
 - G Schilddrüse
 - H Gassenberg
 - I Schloss Park Lauerbach
 - geplanter Radweg
 - Schneise
 - Ortschaften
 - neuer Trassenverlauf
 - Bahndamm
 - Durchlass
 - Beginn/Ende Radweg
 - Bauwerke nötig f. Radweg

Das steht in der nächsten Zeit an:

- Weitere Abstimmung mit Fachbehörden
- Beginn Planfeststellungsverfahren 2026
- Weitere Abstimmungen zum Grunderwerb
- Tunnelbautechnisches Gutachten; Erst danach valide Aussagen zur Vortriebstechnologie möglich
- Erstellung eines groben Bauablaufplans



Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

- Wir planen im Frühjahr 2025 öffentliche Dialogveranstaltungen für die Entwurfsplanung Kottewitz–Weinböhla.
- Wir nehmen Fragen und Anregungen auf und werden diese im Rahmen der Planung prüfen.
- Die neue Vorzugsvariante Kottewitz–Weinböhla und das Überholgleis Böhla werden online auf der Website der Ausbaustrecke Leipzig–Dresden einsehbar sein.

Informationen Online

- Auf der Website finden Sie alle wichtigen Informationen zum Projekt: www.leipzig-dresden.de
Dort kann man sich auch für den Newsletter anmelden.
- Bei weiteren Fragen und Anliegen können Sie sich an folgende Mailadresse wenden: vde9@deutschebahn.com

Überholgleis Böhla

Projektvorstellung
Zeitplan & Ausblick



Überholgleis Böhla

Projektvorstellung



Hintergrund

- Neu- und Ausbau angrenzender Strecken (Berlin–Dresden, Leipzig–Dresden, Dresden–Prag) ermöglicht deutlich mehr Güterverkehr
- Damit auf der Strecke genügend Kapazität für die prognostizierten Zugzahlen vorhanden ist, sind zwei Überholgleise erforderlich
- Eines entsteht in Böhla (Fahrtrichtung Dresden → Berlin/Leipzig), das andere in Großenhain (Fahrtrichtung Berlin → Dresden)

Maßnahmen in Böhla

- Neubau eines 740 m langen Überholgleises als Ausweichmöglichkeit für Güterzüge
- Errichtung einer Oberleitungsanlage für das Überholgleis
- Bau einer Zufahrt zur Gleisanlage bei der Eisenbahnbrücke Naunhofer Straße
- Modernisierung der Stellwerkstechnik
- Lärmschutzmaßnahmen

Überholgleis Böhla

Daten und Lärmschutz



Daten

- Länge des Planungsabschnitts: 1,2 km
- Länge des neu zu errichtenden Überholgleises: 740 m
- Verbindungsweichen zwischen allen Gleisen für eine Abzweiggeschwindigkeit von 100 km/h
- Errichtung eines dauerhaften Wirtschaftsweges mit Anbindung zur Naunhofer Straße

Lärmschutz

- Im Planungsabschnitt befinden sich bereits Lärmschutzwände (Bau im Zusammenhang mit Ertüchtigung auf 200 km/h)
- In der Planung des Überholgleises bewerten wir die Lärmsituation im betroffenen Abschnitt umfassend neu.
- Dafür erstellen wir ein Lärmschutzgutachten
- Grundlage ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung

Grundlagenermittlung Vorplanung

Hier werden wichtige Grundlagen geschaffen: u.a. Variantenuntersuchungen, Baugrunduntersuchungen, Kartierungen, Grundwasser, Vermessungen

Aktuell bewerten wir verschiedene Varianten zur Lage des Überholgleises

Ergebnis: Am Ende der Vorplanung wird die Entscheidung über eine Vorzugsvariante getroffen

Entwurfsplanung

Hier wird die gewählte Variante detailliert ausgearbeitet inkl. technischen Zeichnungen und fachspezifischen Berechnungen. Auch Kostenberechnungen erfolgen in dieser Leistungsphase.

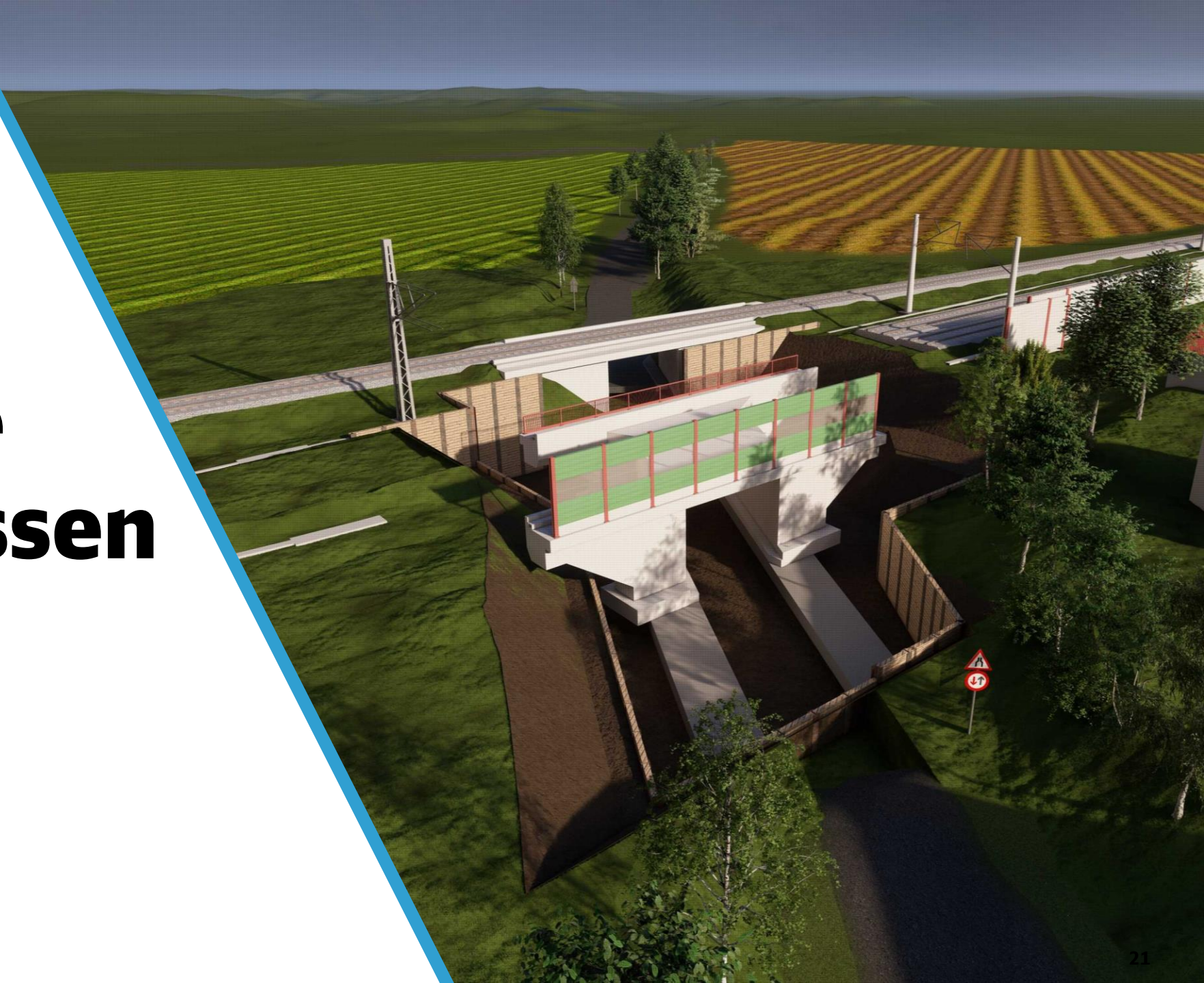
Genehmigungsverfahren

Hier wird das Vorhaben in einem Verwaltungsverfahren unter allen infrage kommenden rechtlichen Gesichtspunkten geprüft. Alle vom Vorhaben betroffenen öffentlichen Interessen und privaten Belange werden untereinander und gegeneinander abgewogen.

Bau

Mit einem Baubeginn rechnen wir Anfang des kommenden Jahrzehnts

Brücke Neumedessen



Erneuerung der Eisenbahnbrücke Neumedessen

Vorstellung der Maßnahme

Maßnahmen:

- Abriss und Neubau der im Bild sichtbaren vorderen Eisenbahnbrücke in Neumedessen
- Neues Bauwerk wird in seitlicher Lage hergestellt (ca. 10 Monate)
- Abriss des alten- und Einschub des neuen Bauwerks in 14-tägiger Totalsperrung

Grund:

- Bestandsbauwerk weist zahlreiche Mängel auf (insb. Alkali-Kieselsäure Reaktion „Betonkrebs“)
- Bestandsbauwerk ist im aktuellen Zustand nicht mit 200 km/h befahrbar.



Quelle: DB InfraGO AG

Erneuerung der Eisenbahnbrücke Neumedessen

Zeitplan

	2024		2025		2026		2027	
Ausschreibung und Vergabe								
Ausführungsplanung und Bauvorbereitung								
Vorfertigung Brücke in seitlicher Lage								
Brückeneinschub Tsp. 14 Tage						◆ Totalsperrung 09/2026		
IBN mit v=200 km/h								◆ Vsl. 12/2027



Voraussichtlich verschiebt sich die Realisierung nach 2027/2028

Erneuerung der Eisenbahnbrücke Neumedessen

BIM Modell



Fragen & Diskussion

Vielen Dank



InfraGO