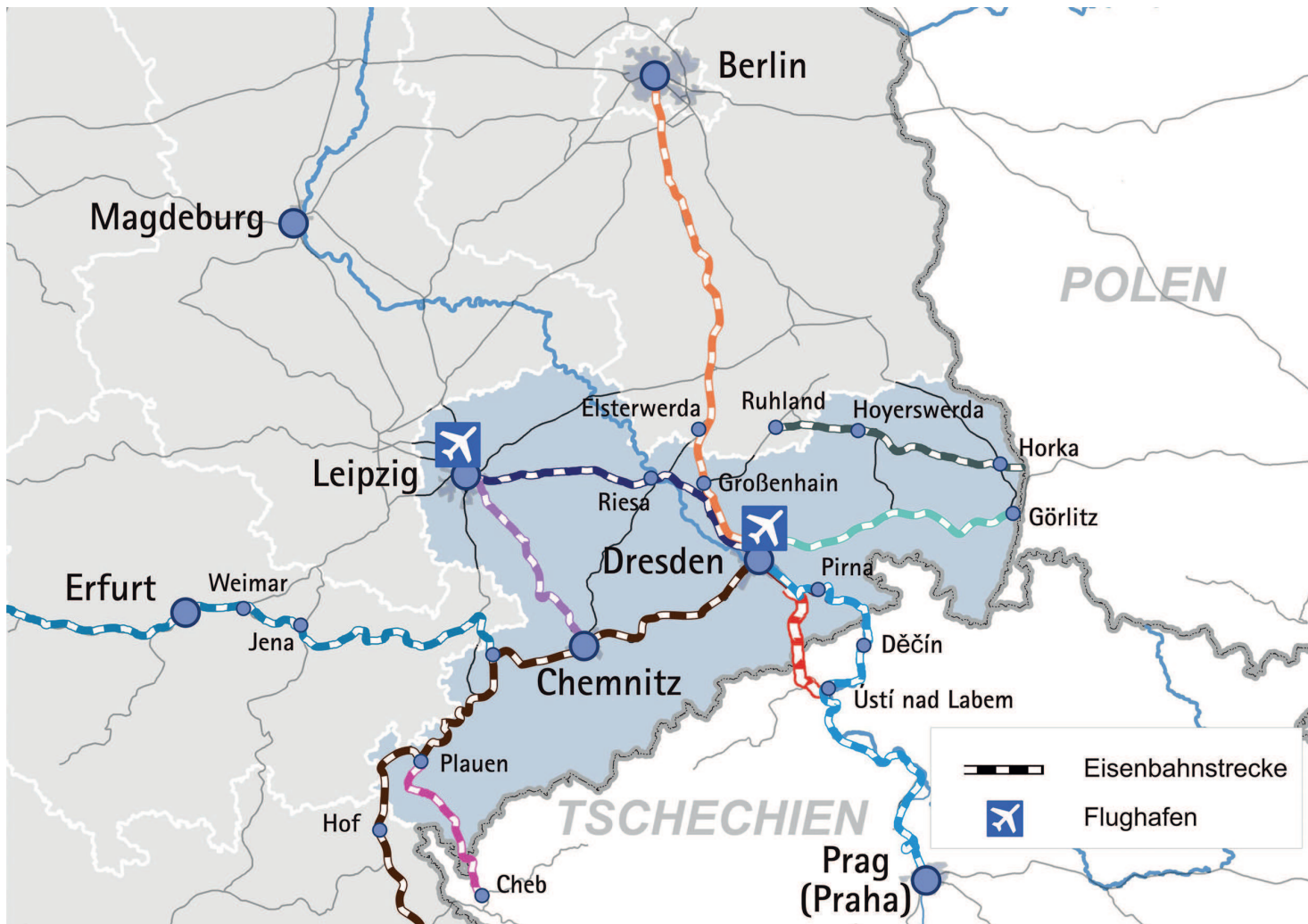


Forderungen der IHK zur Verkehrsinfrastruktur – Teil Schiene



- Ausbaustrecke Berlin – Dresden
- Neubaustrecke Dresden – Prag (Praha)
- Bestandsstrecke Dresden – Prag (Praha)
- Sachsen-Franken-Magistrale
- Ausbaustrecke Görlitz – Dresden
- Ausbaustrecke Leipzig – Chemnitz
- Ausbaustrecke Plauen – Cheb
- Mitte-Deutschland-Schienenverbindung
- VDE-Projekt Nr. 9 Leipzig – Dresden
- Ausbaustrecke Horka – Hoyerswerda





Ausbaustrecke Berlin – Dresden

Die Eisenbahnstrecke Berlin – Dresden ist eine der wichtigsten Anbindungsstrecken für den Freistaat Sachsen. Jedoch ist gegenwärtig der Zustand der Strecke außerordentlich unbefriedigend. Der Aus- und abschnittsweise Neubau der Strecke für eine Entwurfsgeschwindigkeit bis zu 200 km/h soll eine erhebliche Verbesserung der Angebotsqualität im Fernverkehr mit sich bringen.

Die Strecke soll in zwei Baustufen ausgebaut werden. In der ersten Stufe zunächst auf 160 km/h, in einem zweiten Schritt auf 200 km/h. Im Rahmen des Streckenausbaus sollen bis Ende 2018 rund 80 km der insgesamt 125 km langen Ausbaustrecke mit 200 km/h befahrbar sein. Hierfür werden unter anderem 22 Bahnübergänge beseitigt und die Strecke mit moderner automatischer Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) ausgerüstet. Durch den Ausbau wird sich die Reisezeit zwischen den Hauptbahnhöfen in Berlin und Dresden um rund eine halbe Stunde verringern.

Die Forderungen der IHK

- Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Dresden auf bis zu 200 km/h
- Umsetzung der „Dresdner Bahn“ mit einer genehmigungsfähigen Trassenführung
- Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel
- Anbindung im Stundentakt



Neubaustrecke Dresden – Prag (Praha)



Die Eisenbahnverbindung durch das Elbtal ist wichtiger Bestandteil des europäischen Kernnetzkorridors Orient – östliches Mittelmeer. Neben der Verbindung von Dresden und Prag ist sie auch für internationale Verkehre von und zu den Nord- und Ostseehäfen sowie den süd- und osteuropäischen Staaten von hoher Bedeutung. Gegenwärtig verkehren täglich ca. 170 Züge durch das obere Elbtal. Gemäß den Verkehrsprognosen ist zu erwarten, dass mittelfristig die Kapazität dieser Eisenbahnstrecke erschöpft sein wird. Eine Erweiterung der vorhandenen Streckeninfrastruktur ist aufgrund der geographischen Bedingungen und des Naturschutzes im Elbtal nicht realisierbar.

Deshalb wird gemeinsam mit der Tschechischen Republik der Neubau einer hochgeschwindigkeitstauglichen Strecke zwischen Dresden und Prag als Mischverkehrsstrecke außerhalb des Elbtals unterstützt.

Um weitere Grundlagen für die Umsetzung dieses Vorhabens zu schaffen, arbeiten Sachsen und Tschechien zusammen an einem

Die Forderungen der IHK

- Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Dresden und Prag außerhalb des Elbtals
- Aufnahme der Neubaustrecke in den Bundesverkehrswegeplan 2015 als wichtigen Bestandteil des Korridors Orient-östliches Mittelmeer
- Anbindung der Nord- und Ostseehäfen sowie Süd- und Osteuropas
- Prüfung der Linienführung und zeitnahe Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens

von der EU-Kommission bis Ende 2015 geförderten Projekt zur vertiefenden Untersuchung der Streckenführung (Dresden) – Heidenau – Ústí nad Labem – Litoměřice.





Sachsen-Franken-Magistrale

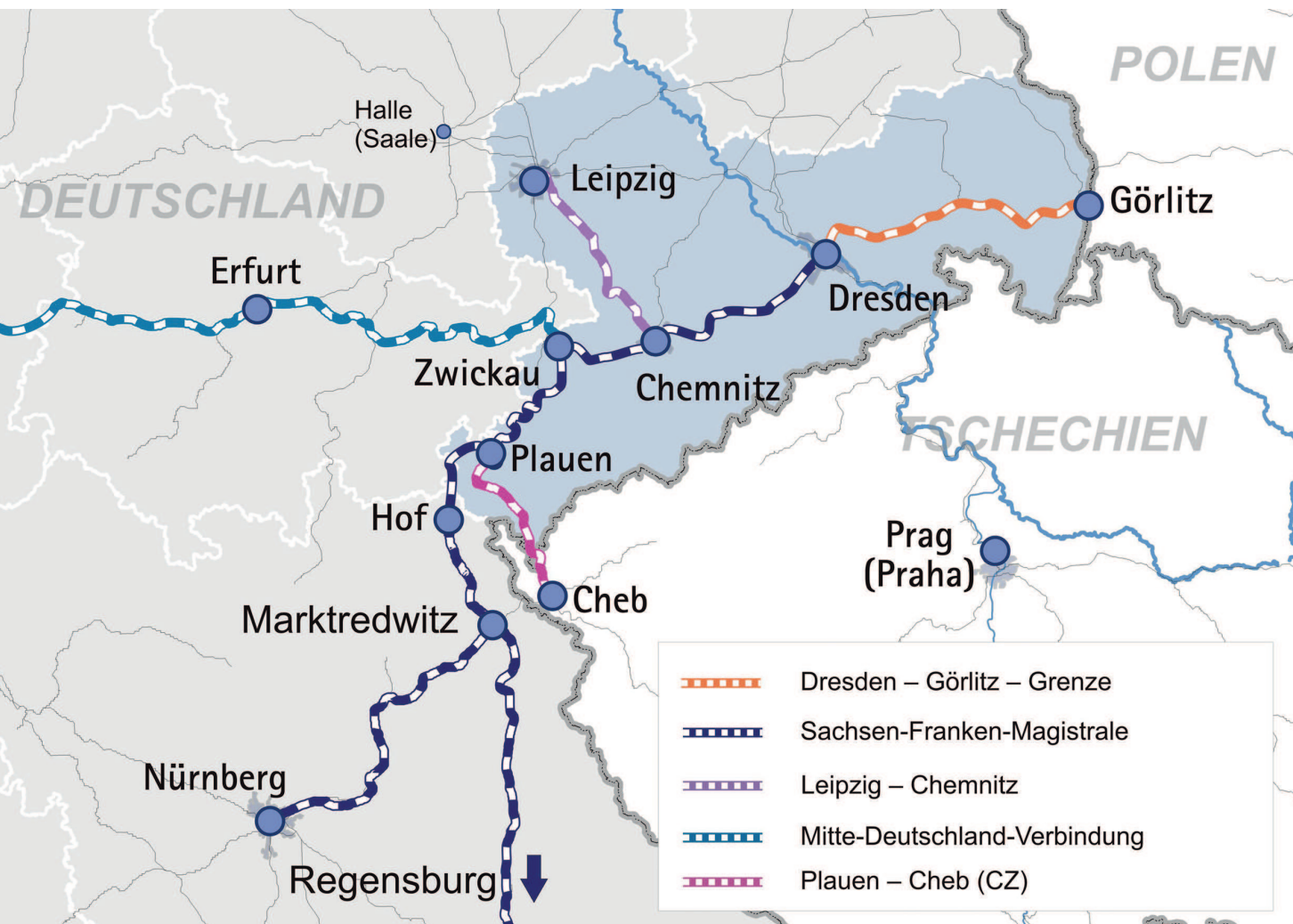
Elektrifizierung der Teilabschnitte Hof – Nürnberg/Regensburg

Die Ausbaustrecke Nürnberg – Dresden/Leipzig verbindet eine Vielzahl von Städten in den Bundesländern Sachsen und Bayern sowie dem angrenzenden Thüringen. Auf der sächsischen Seite ist inzwischen der Abschnitt Dresden bis Reichenbach, mit Ausnahme des Knotens Zwickau, fast vollständig fertiggestellt. Dank des Einsatzes der Neigetechnik kann eine Geschwindigkeit bis zu 160 km/h erreicht werden. Der Teilabschnitt von Werdau Richtung Leipzig wird in mehreren Bauphasen ebenfalls auf 160 km/h ertüchtigt. In die Erneuerung der bautechnischen und signaltechnischen Anlagen sowie der Bahnhöfe und Haltepunkte wurden bisher über 1 Mrd. EUR investiert. Mit dem Abschluss der Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof im Dezember 2013 verbleibt die Notwendigkeit des elektrischen Lückenschlusses auf bayerischer Seite sowohl nach Nürnberg als auch nach Regensburg. Für den wachsenden Schienengüterverkehr und die perspektivische Wiederbelebung eines Schienenpersonenfernverkehrs unterstützen der Freistaat Sachsen und die

Die Forderungen der IHK

- Elektrifizierung der Teilabschnitte
 - Hof – Nürnberg
 - Hof – Regensburg
- Ausbau des Knotens Zwickau
- Ausbau der Strecke Dresden – Görlitz für Geschwindigkeit bis zu 160 km/h
- durchgängige Elektrifizierung sowie drei- bzw. viergleisiger Ausbau zwischen
 - Dresden-Klotzsche und Dresden-Neustadt
 - Qualifizierung der Planungen und Ausbau der Strecke

Deutsche Bahn AG eine schnelle Realisierung der Ausbaumaßnahmen auf bayerischer Seite.



Ausbaustrecke Görlitz – Dresden



Ein wichtiges Thema für die Schienenverkehrsinfrastruktur im Freistaat Sachsen ist der Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastruktur, insbesondere die durchgängige Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – Görlitz – Breslau (Wrocław). Ziel dabei ist im grenzüberschreitenden Personenverkehr kürzere Reisezeiten und ein attraktives Fernverkehrsangebot erreichen zu können.

Die Elektrifizierung dieser Strecke war bereits 2003 in einem deutsch-polnischen Ressortabkommen vereinbart worden. Im Jahr 2011 wurde dieses Ziel im Rahmen einer gemeinsamen deutsch-polnischen Kabinettsitzung bekräftigt. Auf polnischer Seite ist der Ausbau sowie die Elektrifizierung des an den

- Elektrifizierung der Teilabschnitte
 - Görlitz – Dresden
- Ausbau der Strecke Görlitz – Dresden für Geschwindigkeiten >160 km/h
- durchgängige Elektrifizierung sowie drei- bzw. viergleisiger Ausbau zwischen
 - Dresden-Klotzsche und Dresden-Neustadt
 - Qualifizierung der Planungen und Ausbau der Strecke

deutschen Abschnitt folgenden Streckenabschnittes Wrocław – Legnica – Węglińiec bereits abgeschlossen.

Ausbaustrecke Plauen – Cheb (CZ)

Die Strecke Plauen – Cheb bietet eine vergleichsweise kurzfristig verfügbare Kapazitätsreserve für die zunehmenden Nord-Süd-Güterverkehre und ist geeignet zur partiellen Entlastung der Elbtalstrecke in Ergänzung des Ausbaus der Sachsen-Franken-Magistrale. Daher ist die Elektrifizierung und der durchgängig zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke Plauen – Bad Brambach – Cheb (Eger,) vorgesehen.

- durchgängiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Plauen – Bad Brambach – Cheb

Ausbaustrecke Leipzig – Chemnitz

Die beiden sächsischen Ballungszentren Leipzig und Chemnitz sind mit zahlreichen Regionalstrecken verbunden. Für einen attraktiven Fernverkehr fehlen bisher jedoch die infrastrukturellen Voraussetzungen. Um eine konkurrenzfähige Fahrzeit zu ermöglichen, müssen bedarfsgerechte Streckenausbaumaßnahmen einschließlich durchgehender Elektrifizierung realisiert werden.

Einerseits wird mit dem Ausbau und der durchgängigen Elektrifizierung der Strecke die Entwicklung der Metropolregion Mitteldeutschland gefördert. Gleichzeitig wird die Region Chemnitz besser an den Knoten Leipzig angebunden.

Die Überlegungen für den Ausbaukorridor erfassen die bereits für 160 km/h ertüchtigte östliche Strecke über Bad Lausick.

- durchgängiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Leipzig – Chemnitz

Wichtig wird der weitere Ausbau auch in Hinblick auf die Fertigstellung der Autobahn A72 zwischen Leipzig und Chemnitz, um die Attraktivität der Schienenverbindung zu verbessern und so eine Abwanderung des Personenverkehrs auf die Straße zu verhindern.

Mitte-Deutschland-Schienenverbindung

Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist eine wichtige Ost-West-Strecke zwischen Sachsen und den Verdichtungsräumen in Thüringen, Hessen und Nordrhein-Westfalen. Mit dem mehrstufigen Ausbauprojekt Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz sollen die Kapazitätsengpässe beseitigt und die Betriebsqualität verbessert werden. In Sachsen ist der Ausbau seit Dezember 2011 abgeschlossen, die weiteren Ausbaueforder-

- durchgängiger zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Weimar – Gera – Glauchau

nisse liegen zwischen Weimar, Gera und Gößnitz in Thüringen. Die Bauarbeiten auf diesem Streckenabschnitt sollen nach derzeitigem Stand bis Ende 2016 abgeschlossen sein.



VDE Projekt Nr. 9 Leipzig – Dresden

Mit dem Ausbau der Strecke Leipzig – Dresden, Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 9, erhalten Dresden und damit auch Ost-sachsen eine verbesserte Anbindung sowohl an das Ruhr- als auch das Rhein-Main-Gebiet. Gleichzeitig werden damit erhebliche Verbesserungen im Regional- und Nahverkehr erreicht. Mit der Trennung des Fernverkehrs vom Nahverkehr zwischen Dresden und Coswig wird der S-Bahn-Verkehr auf durchgängig separatem Gleis von Coswig bis Pirna ermöglicht. Daneben wird mit der Verknüpfung der Strecken Berlin – Dresden und Leipzig – Dresden durch eine Verbindungskurve, die Kapazität zwischen Radebeul und Riesa erhöht und führt damit zu einer verbesserten S-Bahn Anbindung in Richtung Meißen. Der Ausbau der Strecke erfolgt für eine Entwurfsgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h. Damit verkürzt sich die Fahrzeit zwischen

Die Forderung der IHK

- Fertigstellung der Strecke Leipzig – Dresden (VDE 9) mit Ausbaugeschwindigkeit > 200km/h

Dresden und Leipzig auf 45 Minuten und die Landeshauptstadt Dresden wird besser an das Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden. Die stufenweise Fertigstellung des Abschnittes Dresden Neustadt – Coswig ist für Ende 2016 vorgesehen.



Ausbaustrecke Hoyerswerda – Horka – Polen



Der wachsende Güterverkehr in Ost-West-Richtung benötigt dringend Kapazitätserweiterungen für den Schienengüterverkehr. Ob in der Chemie, Autoindustrie oder Logistik, im mitteleuropäischen Wirtschaftsraum besteht höchster Bedarf für zusätzliche Züge. Die Infrastruktur der Ausbaustrecke Ruhland – Hoyerswerda – Horka – Polen ist besonders wichtig für den ungehinderten Gütertausch zwischen Westeuropa sowie den Nord- und Ostseehäfen, Polen und den östlichen Nachbarn der EU. Neben dem Schienengrenzübergang Frankfurt (Oder) ist diese Strecke die wichtigste Schienengüterverbindung nach Polen und weiter in das Baltikum, nach Weißrussland, die Ukraine und Russland. Der zweigleisige Ausbau der Strecke mit Elektrifizierung sowie der zeitnahe Ausbau der Grenzbrücke ist dringend erforderlich, um den Gesamtstreckenabschnitt so schnell wie möglich fertig

Die Forderungen der IHK

- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Ausbaustrecke Ruhland – Hoyerswerda – Horka – D/PL Grenze
- zügige Ertüchtigung der Strecke für den Güter- und Personenverkehr
- Fertigstellung bis 2017

zu stellen. Der Ausbau auf polnischer Seite ist schon seit mehreren Jahren fertiggestellt. Im Vordergrund des Ausbaus steht eine erhöhte Streckenkapazität für den Güterverkehr.

