Medieninformation

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz

Ihr Ansprechpartner
Jens Jungmann

Durchwahl
Telefon +49 351 564 80600
Telefax +49 351 564 80680

presse@smwa.sachsen.de*

14.08.2024

Baubeginn für die Erhaltungsinvestition der Eisenbahnstrecke Nossen - Meißen

Minister Dulig: »Ein wichtiges Signal für die Menschen zwischen Döbeln und Meißen!«

Die Eisenbahnstrecke Döbeln – Meißen gehört zu den Schienenstrecken im Freistaat Sachsen, die langfristig wieder für den Personenverkehr aktiviert werden soll. Im Sommer 2022 haben das sächsische Verkehrsministerium und die Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH (NRE) einen Planungsvertrag für die Reaktivierung der Strecke Döbeln – Meißen für den Schienenpersonennahverkehr abgeschlossen.

Da sich die Strecke aktuell in einem schlechten Erhaltungszustand befindet, wurden mit dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber NRE vorgezogene Erhaltungsinvestitionen auf dem Streckenteil Nossen - Meißen vereinbart. Vor allem um den Zugang per Schiene zum strategisch wichtigen Tanklager der Firma VARO Energy Tankstorage GmbH in Bodenbach sicherzustellen. Die entsprechenden Planungs- und Vermessungsarbeiten sind inzwischen erfolgt und die Baumaßnahmen können nun durchgeführt beginnen. Heute erfolgte in Deutschenbora der symbolische Baubeginn für die Maßnahmen.

Martin Dulig, Staatsminister im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: »Endlich. Die jetzt startenden Erhaltungsinvestitionen leisten einen entscheidenden Beitrag dazu, Güterverkehr auf der Schiene zu sichern und deren Verlagerung auf die Straße zu verhindern. Gleichzeitig sind sie eine wichtige Grundlage für die geplante Streckenaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr und die Wiederbelebung der RB 110. Damit geht ein langer Wunsch in Erfüllung: Die Strecke von Döbeln bis Meißen wieder in Betrieb zu nehmen und so eine attraktive Verbindung zu schaffen.«

Christoph Feldhaus, Geschäftsführer der Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie (NRE) GmbH: "Die NRE möchte ausdrücklich allen an dem Projekt Beteiligten Partnern danken, insbesondere den Fördermittelgebern: dem

Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Zu erreichen ab Bahnhof Dresden-Neustadt mit den Straßenbahnlinien 3 und 9, ab Dresden-Hauptbahnhof mit den Linien 3, 7 und 8. Haltestelle Carolaplatz.

* Kein Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente. Zugang für qualifiziert elektronisch signierte Dokumente nur unter den auf www.lsf.sachsen.de/eSignatur.html vermerkten Voraussetzungen.

Bund, dem Freistaat Sachsen sowie der VARO Energy Tankstorage GmbH als Sicherungsgeberin."

Onno Handels, Geschäftsführer der VARO Energy Tankstorage GmbH: »Gemeinsam mit SMWA, Bund und NRE sorgen wir durch zukunftsfähige Infrastruktur für eine resiliente Energieversorgung. Die Baumaßnahmen sind entscheidend, damit der Güterverkehr weiterhin sicher, verlässlich und nachhaltig über die Schiene abgewickelt werden kann.«

Christian Bartusch, Bürgermeister Stadt Nossen: »Die heute beginnenden Sanierungsarbeiten an der Eisenbahnstrecke sind in vielfältiger Hinsicht ein großartiges Signal für unsere Stadt. Sie sichern nicht nur langfristig die Anbindung an den Güterverkehr, sondern sind auch ein wichtiger Meilenstein für die geplante Reaktivierung des Personenverkehrs, der für Nossen von größter Bedeutung ist. Durch diese Investition wird eine Voraussetzung geschaffen, um unsere Stadt enger an die Landeshauptstadt Dresden, das Elbland sowie den Raum Döbeln und Leipzig anzubinden.«

Die NRE hat die Eisenbahnstrecke Döbeln – Meißen – Triebischtal im Jahr 2016 von der Deutschen Bahn AG als Eisenbahninfrastrukturbetreiber gepachtet. Nach der Übernahme des Betriebs zeigte sich, dass die für den Güterverkehr weiterhin äußerst wichtige Strecke in Teilen sanierungsbedürftig ist. Daher werden nun die dringend notwendigen Baumaßnahmen an der Strecke durchgeführt. Zum Auftakt wird im Bereich des Bahnhofs Deutschenbora ein maroder Gleisabschnitt saniert, wobei alte und verschlissene Betonschwellen durch neue ersetzt werden. Im Anschluss werden weitere Gleisabschnitte im gesamten Bereich zwischen Nossen und Meißen-Triebischtal erneuert. Auch hier werden alte Betonschwellen ausgetauscht und zudem verschlissene Schienen ersetzt. Darüber hinaus werden auf diesem Abschnitt an einer Vielzahl von Brücken die alten Holzbalken, auf denen die Schienen befestigt sind, durch neue Kunststoffbalken ersetzt. Im Juni 2025 sollen diese Erhaltungsmaßnahmen abgeschlossen werden.

Neben einer Bundesförderung und einem Eigenanteil der NRE fördert der Freistaat Sachsen diese Maßnahme mit rund 1,7 Millionen Euro.

Für die angestrebte Reaktivierung der gesamten Strecke sind noch einige Vorleistungen zu erbringen. Anfang des Jahres wurden die Vorplanungen beauftragt, der Abschluss wird zum Jahresende 2024 erwartet. Gleichzeitig hat das SMWA die Erstellung einer »Vereinfachten Standardisierten Bewertung« zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit beauftragt. Diese vertieften Untersuchungen sind notwendig, um unter anderem die Voraussetzungen für infrage kommende Förderungen des Bundes im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), zu schaffen. Dafür muss neben den genannten Planungen eine Standardisierte Bewertung erstellt werden, aus der sich ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben muss. Außerdem setzt eine Förderung nach dem GVFG voraus, dass die zuständigen kommunalen Zweckverbände als Aufgabenträger des SPNV nach Abschluss der baulichen Reaktivierungsmaßnahmen entsprechende SPNV-Leistungen bestellen. Nach Vorliegen der Planung sowie der Vereinfachten Standardisierten Bewertung erfolgen die Abstimmungen zum weiteren Vorgehen.

Hintergrund:

Eine erfolgreiche Aktivierung einer Schienenstrecke besteht aus zwei Finanzierungsfeldern. Einerseits bedarf es einer infrastrukturellen Instandsetzung und Instandhaltung. Schließlich ist häufig – bedingt durch die fehlende regelmäßige Nutzung stillgelegter Gleise, Weichen und Haltepunkte – ein Sanierungs- und Instandhaltungsstau festzustellen, der im Vorfeld einer Wiederaufnahme von SPNV abzubauen ist. Andererseits ist eine Bestellung und Finanzierung der zusätzlichen Verkehrsleistungen durch die zuständigen kommunalen Zweckverbände als Aufgabenträger des SPNV erforderlich.

Daneben bedarf es aber auch der Bereitschaft des Bundes, weitere Regionalisierungsmittel für den ÖPNV zur Verfügung zu stellen, um die im Bundes-Klimaschutzgesetz festgesetzten Klimaziele und die hierzu angestrebte notwendige Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV in ganz Deutschland zu erreichen.