

3.3 SN-12896 (Sachsen) — Überregionale Eisenbahninfrastruktur, Transeuropäische Netze (TEN) und Schienenpersonenfernverkehr

Landesentwicklungsplan 2013

Landesrecht Sachsen

Stand: 26.08.2026 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

3.3 Überregionale Eisenbahninfrastruktur, Transeuropäische Netze (TEN) und Schienenpersonenfernverkehr

G 3.3.1

Der Schienenpersonenfernverkehr und der Schienengüterverkehr sollen so entwickelt werden, dass Sachsen eine bestmögliche Anbindung an das nationale und an das europäische Eisenbahnnetz erhält. Engpässe im Eisenbahnnetz sollen beseitigt werden. Bei Neu- und Ausbauvorhaben soll der Netzwirkung besonderes Gewicht beigemessen werden.

G 3.3.2

Die Schienenverbindungen sollen mit den übrigen Verkehrsträgern zu einem integrierten Verkehrssystem verknüpft werden.

G 3.3.3

Eisenbahnknoten sollen bedarfsgerecht so ausgebaut werden, dass sie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes beitragen. Dazu sollen die in Karte 4 als Korridore festgelegten einzelnen Neubauabschnitte (Verbindungskurven) geplant und realisiert werden.

Z 3.3.4

Die Neubaumaßnahmen auf der Strecke (Berlin) – Dresden – (Praha/Prag) sollen innerhalb des in der Karte 4 festgelegten Korridors schnellstmöglich verwirklicht werden.

Z 3.3.5

Die Eisenbahninfrastruktur im Transeuropäischen Verkehrskorridor (Berlin) – Dresden – (Praha/Prag – Wien/Budapest – Südosteuropa) ist zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit Sachsens auf eine Geschwindigkeit von mindestens 200 km/h aus- und abschnittsweise neu zu bauen. Die Neubaustrecke Dresden – (Praha/Prag) durch das Erzgebirge ist für Mischverkehr (Personen- und Güterverkehr) und eine Geschwindigkeit von mindestens 200 km/h auszulegen.

Z 3.3.6

Der Aus- und abschnittsweise Neubau der Strecke Leipzig – Dresden als wichtiges Bindeglied der sächsischen Oberzentren der Metropolregion Mitteldeutschland ist schnellstmöglich fertig zu stellen.

Z 3.3.7

Die Sachsen-Franken-Magistrale (Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Hof) – Plauen – Leipzig beziehungsweise Plauen – Dresden ist durch geeignete Ausbau- und Neubaumaßnahmen so weiterzuentwickeln, dass sie den infrastrukturellen Ansprüchen hochwertiger Schienenpersonenfernverkehrsangebote, aber auch denen des überregionalen Schienengüterverkehrs (insbesondere in Nord-Süd-Richtung) genügt. Dazu ist die Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig voranzutreiben sowie eine durchgängige Dreigleisigkeit im Abschnitt zwischen Neukieritzsch und Leipzig sicherzustellen.

Z 3.3.8

Die Neubaustrecke (Erfurt) – Leipzig über den Flughafen Leipzig/Halle ist als wichtiges Bindeglied zu nahen Metropolregionen fertig zu stellen.

Z 3.3.9

Die Eisenbahnstrecke im Abschnitt Dresden – Görlitz/Zhorjcl – Grenze D/PL (– Kohlfurt [W?gliniec] – Breslau [Wroc?aw]) ist zu elektrifizieren und vorrangig für den Personennah- und -fernverkehr bedarfsgerecht auszubauen. Die Eisenbahnstrecke Hoyerswerda/Wojerecy – Horka/Hórka – Grenze D/PL (– Kohlfurt [W?gliniec] – Breslau [Wroc?aw]) (Niederschlesische Magistrale) ist zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Die Niederschlesische Magistrale ist vorrangig für den Güterverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr zu nutzen.

Z 3.3.10

Zur besseren Anbindung des ostsächsischen Raumes an die Bundeshauptstadt Berlin und das Oberzentrum Cottbus/Chó?ebuz ist die Eisenbahnstrecke (Cottbus/Chó?ebuz) – Görlitz/Zhorjcl bedarfsgerecht auszubauen und zu elektrifizieren.

Z 3.3.11

Die Eisenbahnstrecke zwischen den Oberzentren Chemnitz und Leipzig sowohl über Borna als auch über Bad Lausick ist bedarfsgerecht weiter auszubauen und zu elektrifizieren, sodass diese neben hochwertigen Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs auch Schienenpersonenfernverkehr und weiteren Güterverkehr aufnehmen kann.

Z 3.3.12

Die Ertüchtigung des sächsischen Abschnittes der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ (Paderborn – Erfurt – Gera) Meerane – Glauchau – Chemnitz ist fertigzustellen.

Z 3.3.13

Die Eisenbahnstrecke zwischen Plauen, Bad Brambach und der Grenze D/CZ (– Vojtanov – Cheb) ist zu elektrifizieren und durchgängig zweigleisig auszubauen.

Z 3.3.14

Die Eisenbahnstrecken Chemnitz – Riesa – (Falkenberg/Elsterwerda) sowie Leipzig – Torgau – (Falkenberg – Cottbus/Chó?ebuz) sind insbesondere für die Anforderungen des Schienengüterverkehrs zu ertüchtigen.

Begründung zu 3.3 Überregionale Eisenbahninfrastruktur, Transeuropäische Netze (TEN) und Schienenpersonenfernverkehr

zu Grundsatz 3.3.1 und Grundsatz 3.3.2

Der Landesentwicklungsplan trifft Aussagen zu den Entwicklungserfordernissen der Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Sachsen. Diese konzentrieren sich auf landesweit erforderliche Ausbaumaßnahmen. Die Anforderungen an das Eisenbahnnetz Sachsens werden mit der wirtschaftlichen Entwicklung im Freistaat und mit der europäischen Integration weiter zunehmen. Der Ausbaustandard des sächsischen Schienennetzes weist im nationalen Vergleich noch erhebliche Defizite auf. Es ist deshalb nötig, das Eisenbahnnetz zum Bestandteil des integrierten Verkehrssystems in Sachsen fortzuentwickeln. Durch die geplanten Aus- und Neubauvorhaben wird eine optimale Einbindung Sachsens in das deutsche und europäische Eisenbahnnetz angestrebt.

zu Grundsatz 3.3.3

Ergänzend zu Streckenaus- und -neubauvorhaben kommt auch dem bedarfsgerechten Ausbau der Eisenbahnknoten, insbesondere Leipzig, Dresden, Chemnitz und Zwickau als Oberzentren der Metropolregion Mitteldeutschland, eine erhebliche Bedeutung zu. Leistungsfähige Knoten mit flexiblen Fahrmöglichkeiten ohne Fahrtrichtungswechsel sind die Voraussetzung dafür, dass die Kapazität der einzelnen Zulaufstrecken auch optimal genutzt werden kann. Zur Sicherstellung der langfristigen Verkehrsbedürfnisse sind im Eisenbahnknoten Zwickau die „Dennheritzer Kurve“ als Verbindung

zwischen der Sachsen-Franken-Magistrale und der Mitte-Deutschland-Verbindung sowie im Knoten Leipzig die „Nordkurve“ als Verbindung der Schnellfahrstrecken Berlin – Leipzig und Leipzig – Erfurt raumordnerisch zu sichern. Die „Dennheritzer Kurve“ kann dabei insbesondere den Erfordernissen des Schienengüterverkehrs sowie der Fernverkehrsanbindung Südwestsachsens dienen, die Nordkurve dem Schienenpersonenfernverkehr.

zu Ziel 3.3.4 und Ziel 3.3.5

Die Eisenbahnstrecke Berlin – Dresden – Bad Schandau – Grenze D/CZ (– Praha/Prag) ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und insbesondere des Kernnetzes (ehemals TEN-Achse 22). Sie entspricht gegenwärtig nicht den infrastrukturellen Anforderungen an einen transeuropäischen Verkehrsweg. Eine nennenswerte Steigerung der Reisegeschwindigkeit ist aus topografischen Gründen, insbesondere südlich von Dresden, nicht möglich.

Mit einer Aus- und Neubaustrecke Berlin – Dresden – Grenze D/CZ (– Praha/Prag) sollen die heutigen Reisezeiten um bis zu 50 Prozent verkürzt und gleichzeitig die überregionale Erreichbarkeit Sachsens wesentlich verbessert werden.

Mit der Neubaustrecke Dresden – Praha/Prag wird zusätzlich eine deutliche Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr erreicht, was sich positiv auf die Nord-Süd-Verkehre speziell von und zu den deutschen Nord- und Ostseehäfen auswirkt. Zudem wird die Erreichbarkeit von Mittel- und Osteuropa verbessert. Für die Neubauabschnitte der Eisenbahnverbindung werden Korridore festgelegt. Südlich von Dresden werden dazu umfangreiche Tunnelbauwerke erforderlich werden. Die derzeit dazu vorliegende Studie des SMWA (Vorzugsvariante) hat die Basis für die Nutzen-Kosten-Untersuchung gebildet, in der die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wurde. Sie bildet gleichzeitig die Grundlage für den in der Karte festgelegten Korridor. Insbesondere im Hinblick des Übergabepunktes zur Tschechischen Republik bleiben noch weitere Feinabstimmungen erforderlich.

zu Ziel 3.3.6

Die Eisenbahnstrecke Leipzig – Dresden ist als Projekt Nummer 9 Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Nach vollständigem Ausbau auch im Abschnitt Riesa – Dresden wird zwischen den beiden größten sächsischen Städten eine weitere Verkürzung der Bahnreisezeit auf zirka 45 Minuten möglich. Gleichzeitig verkürzt sich die Reisezeit zwischen dem Oberzentrum Dresden als östlichem Eckpunkt der Metropolregion Mitteldeutschland und der Metropolregion „FrankfurtRheinMain“. Wesentliche Bedeutung kommt dabei dem Abschnitt zwischen Böhlitz (Abzweig Kottwitz) und Dresden zu, da dieser zugleich Bestandteil der Strecke zwischen Berlin und Dresden ist. Zwischen Böhlitz und Weinböhla ist eine Streckenbegradigung vorzusehen. Für die Neubauabschnitte werden in Karte 4 Trassen festgelegt.

zu Ziel 3.3.7

Die Sachsen-Franken-Magistrale mit ihren beiden Ästen verbindet den Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau mit den Verdichtungsräumen Leipzig und Dresden, gleichzeitig aber auch die sächsischen Verdichtungsräume mit den Wirtschafts- und Bevölkerungszentren in Süd- und Südwestdeutschland. Die Sachsen-Franken-Magistrale ist durch Sanierung, Neigetechnikertüchtigung und eine durchgängige Elektrifizierung zu einer leistungs- und wettbewerbsfähigen Eisenbahnverbindung mit attraktiven Reise- und Beförderungszeiten gleichermaßen für die Bedürfnisse des Personen- als auch des Güterverkehrs auszubauen. Eine weitere Verbesserung des Fernverkehrs zwischen Leipzig, Plauen und dem Freistaat Bayern wird auch durch die Einbindung des City-Tunnels Leipzig erreicht. Im Zulauf auf den Knoten Leipzig ist zwischen Gaschwitz und Neukieritzsch eine durchgängige Dreigleisigkeit herzustellen, da dieser Abschnitt auch dem Verkehr zwischen Leipzig und Chemnitz via City-Tunnel dient.

zu Ziel 3.3.8

Die Neubaustrecke (Erfurt – Halle/Leipzig) ist als Projekt Nummer 8.2 Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Bisher ist die Teilstrecke zwischen der Landesgrenze bei Gröbers, dem Flughafenbahnhof Leipzig/Halle und Leipzig fertig gestellt. Neben den Streckenabschnitten in Thüringen und Sachsen-Anhalt ist auch die Einbindung in den Knoten Leipzig noch zu vollenden. Die Neubaustrecke (Erfurt – Halle/Leipzig) ermöglicht eine wesentliche Verkürzung der Reisezeiten zwischen den Metropolregionen „FrankfurtRheinMain“ und „Mitteldeutschland“. Die überregionale Erreichbarkeit Sachsens und Mitteldeutschlands wird mit der Realisierung der Neubaustrecke (Erfurt – Halle/Leipzig) wesentlich verbessert. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 8.2 und 9 ermöglichen nach ihrer Fertigstellung auch eine deutliche Beschleunigung der Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Erfurt beziehungsweise dem Rhein-Main-Gebiet. Eine zeitnahe Gesamtfertigstellung dieses Ost-West-Korridors ist anzustreben.

zu Ziel 3.3.9 und Ziel 3.3.10

Die beiden von Hoyerswerda/Wojerecy und Dresden in die Republik Polen führenden Strecken sind Bestandteile des Abkommens vom 30. April 2003 zwischen Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Dresden – Breslau (Wroc?aw) (E 30/L-E30). Auch die gemeinsame Erklärung zwischen Deutschland und der Republik Polen vom 21. Juni 2011 über die gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit verweist hierauf. Der Ausbauzustand beider Strecken ermöglicht derzeit weder akzeptable Reisegeschwindigkeiten für den Personenverkehr noch eine ausreichende Durchlassfähigkeit für den Güterverkehr. Er entspricht außerdem nicht den Anforderungen an die Infrastruktur in einem paneuropäischen Korridor. Vor diesem Hintergrund sind die Strecke Hoyerswerda/Wojerecy – Horka/Hórka – Grenze D/PL (– Kohlfurt [W?gliniec] – Breslau [Wroc?aw]) vorrangig für den Güterverkehr und die Strecke Dresden – Görlitz/Zhorjcl – Grenze D/PL (– Görlitz [Zgorzelec] – Kohlfurt [W?gliniec] – Breslau [Wroc?aw]) vorrangig für den Personenverkehr auszubauen und zu elektrifizieren, wobei Streckengeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h zu ermöglichen sind. Die Eisenbahnstrecke (Berlin – Cottbus/Chó?ebuz) – Görlitz/Zhorjcl, die auf direktem Weg die Bundeshauptstadt Berlin mit der Nieder- und Oberlausitz verbindet, ist bisher nur zwischen Berlin und Cottbus/Chó?ebuz zeitgemäß ausgebaut und elektrifiziert. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 ist bereits die Elektrifizierung zwischen Cottbus/Chó?ebuz und Görlitz/Zhorjcl vorgesehen, die eine Ergänzung zu den Elektrifizierungsmaßnahmen Hoyerswerda/Wojerecy – Horka/Hórka – Grenze D/PL und Dresden – Görlitz/Zhorjcl – Grenze D/PL darstellen würde.

zu Ziel 3.3.11

Mit dem weiteren, schrittweisen Ausbau und der durchgängigen Elektrifizierung der Strecke Chemnitz – Leipzig wird die Entwicklung der Metropolregion Mitteldeutschland verkehrlich gesichert. Zugleich wird die Region Chemnitz besser mit dem Verkehrsknoten Leipzig verbunden. Der zu betrachtende Ausbaukorridor erfasst sowohl die bereits für 160 km/h ertüchtigte, östliche Strecke über Bad Lausick als auch die westliche Verbindung über Borna und Neukieritzsch, die wiederum die direkte Führung von Zügen zwischen Chemnitz und dem City-Tunnel Leipzig ermöglicht.

zu Ziel 3.3.12

Die „Mitte-Deutschland-Verbindung“ ist die direkte Verbindung zwischen den Oberzentren Nordrhein-Westfalens, den Oberzentren Kassel, Erfurt, Jena, Gera und den sächsischen Mittel- und Oberzentren entlang der Sachsen-Franken-Magistrale. Durch Sanierung, Anpassungen für Züge mit Neigetechnik und die durchgehende Elektrifizierung der Strecke zwischen Weimar und Chemnitz ist deren Infrastruktur auf ein Niveau zu bringen, welches das Mindestniveau für ein Teilstück in einem überregionalen Korridor erreicht.

zu Ziel 3.3.13

Als vergleichsweise kurzfristig verfügbare Kapazitätsreserve insbesondere für die zunehmenden Nord-Süd-Güterverkehre sind zur Entlastung der Elbtalstrecke und in Ergänzung des Ausbaus der Sachsen-Franken-Magistrale die Elektrifizierung und der durchgängig zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Plauen, Bad Brambach und Grenze D/CZ (– Vojtanov – Cheb) vorzusehen. Im zunehmenden Nord-Süd-Güterverkehr mit der Tschechischen Republik und dem östlichen Österreich (via Cheb) ist die Relation Plauen – Cheb via Bad Brambach deutlich kürzer als die denkbaren Alternativen via Hof – Aš oder via Hof – Marktredwitz – Schirnding, sie erfordert zudem keinen Fahrtrichtungswechsel.

zu Ziel 3.3.14

Die Eisenbahnstrecken Chemnitz – Riesa – (Falkenberg/Elsterwerda) sowie Leipzig – Torgau – (Falkenberg – Cottbus/Chó?ebuz) sind insbesondere für die Anforderungen des Schienengüterverkehrs zu ertüchtigen. Diese stellen wesentliche Verbindungen der west- und südwestsächsischen Industriezentren mit der für den Güterverkehr bedeutsamen Niederschlesischen Magistrale dar und weisen zudem eine hohe Bedeutung als Güterverkehrs-Querverbindung zwischen der Niederschlesischen Magistrale und der Sachsen-Franken-Magistrale auf. Sie entlasten dabei gleichermaßen den Knoten Dresden und zahlreiche für den schnellen Schienenpersonenfernverkehr bedeutsamen Eisenbahnstrecken.

Zitiervorschlag: 3.3 SN-12896 (Sachsen)

Quelle: revosax, abgerufen 26.08.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist das Sächsische Gesetz- und Verordnungsblatt (Sächsische Staatskanzlei: <https://www.sk.sachsen.de>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/gesetze/SN-12896/3.3>