



Zusehen ist die SAXONIA im Verkehrsmuseum Dresden. Da das Original aus dem Jahr 1839 nicht mehr existiert, gab es 1989 einen funktionstüchtigen Nachbau. Fotos: Dave Tarassow

Am 7. April 1839 ging die erste Ferneseisenbahnstrecke Deutschlands zwischen Leipzig und Dresden (LDE) in Betrieb. Die Initiative ging auf Friedrich List zurück, als er im Jahre 1833 seine Pläne für ein deutsches Eisenbahnsystem mit dem zentralen Knotenpunkt in der Stadt Leipzig veröffentlichte. Dadurch bekam die Idee von Carl Gottlieb

Tenner vor 1830, Leipzig mit Strehla zu verbinden, neuen Schwung. 1833 wurde ein Eisenbahn-Comité gegründet, das im selben Jahr eine Petition zum Bau einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden an den Sächsischen Landtag richtete. Zwei Jahre später wurde die „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie“ mit 12 Leipziger Bürgern als

private Aktiengesellschaft gegründet. Im Mai 1835 wurde von der Sächsischen Staatsregierung der Bau und Betrieb der LDE genehmigt. Man hatte ein Startkapital von 1,5 Millionen Thaler. Am 1. März 1836 fand der erste Spatenstich statt. Die Strecke sollte über Strehla führen, doch der Rat der Stadt lehnte ihn ab und so wurde die Verbindung über Riesa geführt. Die Inbetriebnahme erfolgte in mehreren Abschnitten, so wurde am 24. April 1837 das erste 10,60 Kilometer lange Teilstück zwischen Leipzig und Althen (heute ein Ortsteil von Leipzig) eröffnet. In den kommenden Jahren ging es weiter, so beispielsweise am 11. Mai 1838 von Gerichshain nach Machern und am 3. November 1838 von Dahlen nach Oschatz. Der Großteil der Eisenbahnstrecke wurde im Jahre 1838 angelegt. Ein Jahr später erfolgte der letzte, 28,45 Kilometer lange Abschnitt von Riesa nach Oberau. Man baute also nicht durchgehend von Ort zu Ort. Nun war die Gleisführung samt Bahnhöfen komplett. Jedoch nur eingleisig befahrbar, in den 1850er Jahren erfolgte dann der Bau des zweiten Gleises. Die nunmehr 113,08 Kilometer lange Strecke führte vom Leipziger Dresdner Bahnhof über Borsdorf, Wurzen, Dahlen, Oschatz, Riesa, Coswig und Radebeul zum Dresdner Leipziger Bahnhof. Der Eröffnungsbahnhof wurde durch den Bau des Hauptbahnhofs abgerissen, der Leipziger Bahnhof am Bahnhof Dresden-Neustadt ist noch erhalten.

Die Fahrzeit mit der SAXONIA betrug 3 Stunden und 40 Minuten und hielt an 45 Bahnhöfen. Der heutige Fernverkehr bzw. der IC benötigt nur noch 1 Stunde und 12 Minuten, hält aber auch nur an zwei Bahnhöfen, der ICE schafft dies in 1 Stunde und 7 Minuten und hält zwischendurch an keinem Bahnhof. Der RE (Saxonia-Express) benötigt mit Halt an 16 Bahnhöfen 1 Stunde und 31 Minuten. Auch ist es erst seit September 1970 möglich, diesen Abschnitt elektrisch zu befahren. Seit September 2012 verkehren die Talent 2-Züge auf dem RE 50 und lösten die Dostos ab.



Der Leipziger Bahnhof in Dresden wurde in den Jahren 1837 bis 1838 errichtet und 1839 eingeweiht. Im März 1901 fuhr der letzte Personenzug aus dem Bahnhof und wurde bis 2002 als Güterbahnhof genutzt.

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 – Aus- und Neubau der Bahnstrecke

Die Verbindung zwischen Leipzig und Dresden gehörte 1990 zu den meistbefahrenen Strecken in Deutschland und war dringend sanierungsbedürftig. 1991 wurde von der Bundesregierung das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9“ beschlossen, mehrere Jahre an verschiedenen Varianten geplant und schließlich begann im Mai 1993 der schrittweise Ausbau. Doch zu diesem Zeitpunkt war längst noch nicht alles fertig geplant und genehmigt und zog sich somit mehrere Jahre nach hinten. Zunächst war eine 105 Kilometer lange, ergänzende Neubaustrecke vorgesehen, die zwischen Dresden und Oschatz westlich und südlich der Elbe führen sollte. Die Reisezeit hätte mit dem ICE bei 250 km/h rund 35 Minuten betragen. Es wurde an einer Neubaustrecke und einer Ausbaustrecke geplant und sich letztendlich für eine Neu- und Ausbaustrecke entschieden. Die erste Baustufe wurde von 1993 bis 2002 zwischen Leipzig und Riesa mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h realisiert. Die zweite Baustufe erfolgte 2001 bis 2010 zwischen dem Dresdner Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt. Die dritte Baustufe befindet sich zwischen Riesa und Dresden-Neustadt und soll von 2009 bis 2016 umgesetzt werden. Dann ist endlich auch dieses, 116,98 Kilometer lange Bauprojekt mit einem Volumen von angesprochenen 3,5 Milliarden DM abgeschlossen.

Festakt, Sonderfahrten und mehr

In diesem Jahr wurden „175 Jahre Ferneseisenbahn Leipzig-Dresden“ gefeiert. Alles begann am 7. April mit einem Festakt im Leipziger Hauptbahnhof und einer Jubiläumsfahrt zum Dresdner Hauptbahnhof. Dabei wurden in den Bahnhöfen Wurzen, Oschatz und Riesa mit keinen Bahnhofsfesten Halt gemacht, um an der damaligen Fahrzeit von über drei Stunden mitzuhalten. Am Nachmittag fuhr der ICE 3, das neueste Fahrzeug der Deutschen Bahn, in Dres-



Ein Doppelstockzug mit Baureihe 143 der S-Bahn Dresden erreicht auf der neuen Fernverkehrsstrasse den Bahnhof „Radebeul Ost“ im Jahr 2013. Foto: Pierre Matthes

den ein und wurde von einem Feuerwerk begrüßt. Anschließend fand auch hier ein Festakt statt. Über die Festwoche, die bis zum 13. April ging, fanden zahlreiche Veranstaltungen statt. Im Verkehrsmuseum konnte eine Sonderausstellung zum Jubiläum angeschaut und die englische Lokomotive „Old Coppernob“ bestaunt werden, die erstmals in ihrem Leben die Insel verlassen hat. Sie ist eine der ältesten

noch erhaltenen Dampfloks der Welt und ist vom Bautyp wie die Comet. Johann Andreas Schubert – der 1839 die SAXONIA entwickelte, die die erste funktionstüchtige und gebaute Dampfloks in Deutschland war –, orientierte sich an der Comet, und da sie nicht mehr existiert, holte das Verkehrsmuseum die Old Coppernob nach Dresden. Es konnte auch das Gelände des ältesten Dresdner Bahnhofs, dem

Um 16.39 Uhr fuhr am 7. April 2014 der Sonderzug aus Leipzig im Dresdner Hauptbahnhof ein und wurde von einem Feuerwerk begrüßt. Die Jubiläumsfahrt war nur für geladene Gäste.





Verschiedene Persönlichkeiten halten im Bahnhof Oschatz ein Zugtafelschild, auf dem alle Bürgermeister von Leipzig, Wurzen, Oschatz, Riesa und Dresden unterschreiben.



Dr. Rüdiger Grube, Vorstandschef der Deutschen Bahn AG, beim Festakt im Dresdner Hauptbahnhof.

Leipziger Bahnhof, besichtigt werden. Es wurden Führungen angeboten und erläutert, was aus diesem Areal eines Tages werden soll. Neben den aktuellen GLOBUS-Planungen, in dem die Bauwerke erhalten bleiben sollen, war auch das neue Domizil des Verkehrsmuseums im Gespräch. Am Wochenende fand das 6. Dresdner Dampfloktreffen im ehemaligen Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt statt und es kamen über 16.000 Besucher aus Nah und Fern, bei der auch die Baureihe 18 201 anwesend war, die schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt. Sie startete am Samstag mit einem Sonderzug von Dresden zum großen Bahnhofsfest nach Leipzig und wieder zurück. Hier gab es die Möglichkeit, die dauerhaft ausgestellten Eisenbahnen auf dem Museumsgleis von innen zu besichtigen, wie dem Fliegenden Hamburger. Außerdem fanden in der Festwoche auch unzählige Sonderfahrten mit Dampflok um Dresden statt, wie die Baureihen 01 und 03 nach Riesa sowie mit der 18 201 und 52 8079-7 über die Tharandter Rampe nach Freiberg.

Dave Tarassow

SOMMER-Tipp:

Besuchen Sie das Verkehrsmuseum Dresden mit seinen vielen Exponaten deutscher Eisenbahngeschichte. Dazu mit der Sonderausstellung zum Jubiläum „175 Jahre Leipzig–Dresdner Eisenbahn“ und natürlich die Old Coppernob – beides ist bis September 2014 zusehen.

Tipp:

Informationen zur LDE und zur Festwoche finden Sie auf www.ferneisenbahn.de und www.mdr.de/ferneisenbahn sowie www.regio-schiene.de

Das große Bahnhofsfest am 12. April 2014 in Leipzig besuchte auch die schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt. Hier ist sie mit zahlreichen Fans und Schaulustigen bei der Abfahrt zusehen.



Das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8“ ist Teil der Bundesverkehrswegepläne 1992 und 2003 und wurde im November 1993 im Bundesschienenwegeausbaugesetz in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege eingestuft. Mit 515 Kilometern Streckenlänge zwischen Nürnberg, Erfurt, Halle, Leipzig und Berlin ist es das größte Schienenverkehrsprojekt der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“. Es handelt sich um eine Aus- und Neubaustrecke mit den Knotenpunkten Erfurt, Halle und Leipzig. Erfurt wurde 2013 in Mitteldeutschland als zentraler ICE-Knotenpunkt gewählt, obwohl man zunächst alle Hoffnungen in Leipzig gesteckt hat, aber man in Erfurt tatsächlich in der Mitte Deutschlands liegt. Hier kreuzen sich die Bahnverbindungen Frankfurt/Main, das Ruhrgebiet und nach Dresden, Gera und Chemnitz, gefolgt von zahlreichen Anschlussmöglichkeiten für den Regionalverkehr. Allerdings sollen Halle und Leipzig nur alle zwei Stunden zwischen Nürnberg und Berlin bedient werden. Durch das VDE 8-Projekt sollen die Städte Jena, Naumburg und Weimar fast alle Fernzüge verlieren, aber durch den Regionalverkehr besser angeschlossen werden. Mit Baubeginn 1991 soll 2017 das wohl 8 Milliarden Euro teure und umstrittene Verkehrsprojekt fertig sein.

Knoten Erfurt, Halle und Leipzig

Die Knotenpunkte Halle und Leipzig müssen für ein schnelles ein- und ausfahren der Fernverkehre umfangreich umgebaut werden. Der Knotenpunkt in Erfurt wird in den Jahren 1995 bis 2017 umgebaut, auch hier müssen noch Gleisanlagen für die Einbindungen aus Ebensfeld und Halle/Leipzig durchgeführt werden. Der Hauptbahnhof wurde 2002 bis 2012 komplett umgebaut, so wurde das Empfangsgebäude am Willy-Brandt-Platz saniert und das Mittelgebäude des Bahnhofs abgerissen, damit entstand ein breiter Inselbahnsteig mit Blick ins tiefgelegene Einzelhandelszentrum, überspannt von großen Dächern.



Der neue Erfurter Hauptbahnhof mit durchgehenden Gleisen und Sackgleisen. Fotos: Dave Tarassow

Ab September 2014 soll der Knotenpunkt in Halle um- und ausgebaut werden und Ende 2017 in Betrieb gehen. Es gibt eine Gleislänge von 50 Kilometern, 200 Weichen, einem Kreuzungsbauwerk, Sanierung/Neubau von 9 Brücken, 6 Elektronische Stellwerke und weitere Technikgebäude, Schallschutzanlagen und neue Bahnsteige. Dabei wird auch der Spurplan geändert.

In Leipzig begannen die Bauarbeiten im

Jahr 2012 und sollen 2017 abgeschlossen werden. So müssen die Bahnsteige 10 bis 15 auf 370 Meter bzw. 420 Meter verlängert und auf 76 Zentimeter erhöht werden, die Brücken über die Rackwitzer Straße und Parthe werden erneuert, die beiden Verkehrstunnel wurden zugeschüttet und das Gleisvorfeld wird neu geordnet. 74 neue Weichen eingebaut, 11 Kilometer Gleis und 22 Kilometer Fahrleitungs- und Ausrüstungstechnik verlegt. Dave Tarassow

Ein ICE fährt in den Leipziger Hauptbahnhof ein und andere halten baustellenbedingt im City-Tunnel.

