regio Schiene

MAGAZIN 03|2023
Jahrgang 1 | Nr. 3

Verkehr in Chemnitz
Chemnitzer Bahnbogen, Viadukt und das Chemnitzer Modell

NETZE
S-Bahn Mitteldeutschland und Dieselnetz Sachsen-Anhalt

BETRIEBE
DUSS-Terminale, Bergstadtexpress und Sonderzug nach Espenhain

ANLAGEN
Ausbau in Magdeburg, Berlin–Dresden und beim Ostkorridor

Abenteuer in Sachsen.

Reiseführer

Dampfspaß und mehr

Erfahren und erleben Sie Geschichte, Betrieb und Technik im Bahnland Sachsen – mit dem Reiseführer "Abenteuer auf Schienen". Dieser porträtiert 80 Möglichkeiten, bei denen auf und unter Schienen mitgefahren werden kann. Ob Führerstandsmitfahrt auf einer Dampflok, unter Tage mit der Grubenbahn oder hochhinaus mit der Bergbahn. Nicht zu vergessen ist die Parkeisenbahn. Es gibt eine Menge zu entdecken – für Freunde und Familien.

ABENTEUER AUF SCHIENEN
80 Bahnerlebnisse in Sachsen

Bestellnummer: 04-001-2021
Erscheinung: 12. Mai 2022

Format: 148 x 210 mm (DIN A5), hoch
Seiten: 112 (inklusive Umschlag)

Preis: 9.90 € ~~14.90 €~~

Jetzt bestellen auf www.imagourbis.de

regio schiene 03|2023

Verlag und Herausgeber:
Dave Tarassow
imago urbis | Verlag
Brockhausstraße 38
04229 Leipzig

Chefredakteur/Chef vom Dienst/ V.i.S.d.P./verantwortlicher Redakteur für Inhalt und Anzeigen:
Dave Tarassow
imago urbis | Verlag
Brockhausstraße 38
04229 Leipzig
info@regioschiene.de
www.regioschiene.de

Autor:
Dave Tarassow

Fotografen:
siehe Beiträge

Satz und Layout:
Dave Tarassow

Korrektorat:
textus

Druckerei:
SAXOPRINT GmbH
Enderstraße 92 c
01277 Dresden

Redaktionsschluss:
21.07.2023
Anzeigenschluss:
21.07.2023
Erscheinung:
04.08.2023
Erscheinungsweise:
vierteljährlich

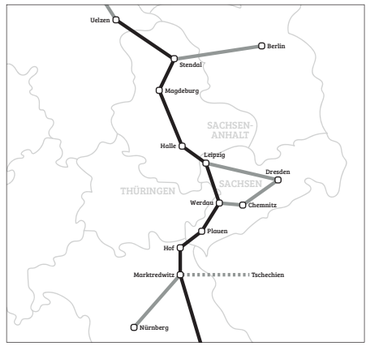
Preis:
7.90 €

Bezug:
www.imagourbis.de

Urheberrecht:
Viele Werke sind urheberrechtlich geschützt. Gerichtsstand ist Leipzig.

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge müssen nicht der Meinung des Herausgebers entsprechen.

INHALT



NETZE

S-Bahn Mitteldeutschland: DB Regio und Länderbahn 04

Erzgebirgsbahn: weiterhin mit DB Regio 06

Dieselnetz Sachsen-Anhalt: Start übernimmt ab 2024 07

Mehr Fernverkehr in Sachsen-Anhalt 08

BETRIEBE

Chemnitzer Modell – Verbindung von Stadt und Land 10

DUSS-Terminale in Erfurt und Leipzig 18

Zwei Fahrzeugtaufen für das Bodetal 21

Freiberger Bergstadtexpress 22

30 Jahre nach der Einstellung: Sonderzug Leipzig–Espenhain 23

ANLAGEN

Magdeburg: Ausbau des Haltepunkts Hasselbachplatz 24

Ausbau der Bahnstrecke Erfurt–Nordhausen 26

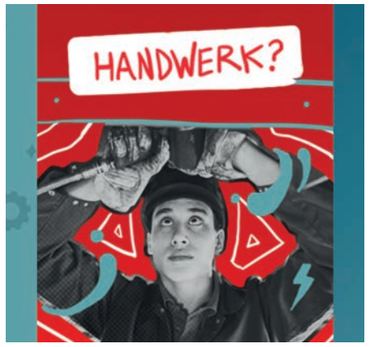
Chemnitzer Bahnbogen: Ausbau von Strecke, Hp. und Brücken 28

Tag der Schiene 2023 33

Ausbau der Strecke Berlin–Dresden: Teil des TEN 34

Der Ostkorridor: Güter auf die Schiene – Nord, Mitte und Süd 38

Leipzig.Eisenbahn.Geschichte Teil 3 – Bahnhof Plagwitz 42



BILDUNG

DB: 5.500 Nachwuchskräfte, Chance plus, Scoring Girls & Co. 45

Urheberhinweise:
Cover: BR 1440, Chemnitzer Viadukt;
Inhalt: Erzgebirgsbahn: D. Tarassow
Inhalt: Sonderzug: Dominik Thiele
Inhalt: Karte Ostkorridor: imago urbis

Ein autonom fahrender MAN-Truck auf dem DUSS-Terminal Ulm. Foto: MAN Truck & Bus SE

DUSS-Terminale in Mitteldeutschland: Erfurt und Leipzig

In Deutschland betreibt die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) 24 Terminale, davon zwei in Mitteldeutschland. Am 1982 gegründeten Unternehmen haben die DB Netz AG 75 % und jeweils 12,5 % die Deutsche Bahn AG und Kombiverkehr GmbH Anteile. Jährlich werden durchschnittlich rund 2,2 Millionen Ladeeinheiten und rund 70 Millionen Euro umgesetzt – 2021 wurden bis dato 40 Millionen Umschläge getätigt. 620 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind tätig, der Hauptsitz befindet sich in Bodenheim (bei Mainz). In Dornstadt (DUSS-Terminal Ulm) wird das ANITA-Programm (Autonome Innovation im Terminablauf) getestet, beteiligt sind die Deutsche Bahn, MAN Truck & Bus, die Hochschule Fresenius und die Götting KG. Die erste öffentliche Fahrt des autonomen Lkw-Fahrsystems fand auf der MAN-Teststrecke in München statt. Nun folgen intensive Praxis- und Entwicklungsfahrten auf dem DUSS-Terminal. Das Ziel ist es, mit autonom fahrenden Lastkraftwagen den Containerumschlag, von der Straße auf die Schiene, in seinen Ablaufprozessen zu verstetigen und damit effizienter, planbarer und zugleich flexibler zu machen. Für den einjährigen Test ist immer ein Sicherheitsfahrer in der Kabine, um den Prototypen möglichst oft entlang der schrittweisen Entwicklung und Optimierung mit der Realität zu konfrontieren. Kommunizieren muss er mit der Infrastrukturstruktur von DBIS-Depot und DUSS-Terminal. Dafür haben die Wissenschaftler in der ersten Projektphase die bestehenden Prozesse, Abläufe und Verhaltensweisen von Menschen und Maschinen analysiert und in ein digitales Regelwerk übertragen. Als gemeinsame Sprache für die eindeutige und vollständige Kommunikation aller beteiligten Systeme, dient die "Contract Specification Language (CSL)" von Denon Digital. Entstanden ist so eine komplette Missionsplanung, die das Fahrzeug, als auch die IT-Systeme, von DBIS-Depot und DUSS-Terminal miteinander verbindet.

"In Dornstadt wird das ANITA-Programm getestet – autonomes fahren"

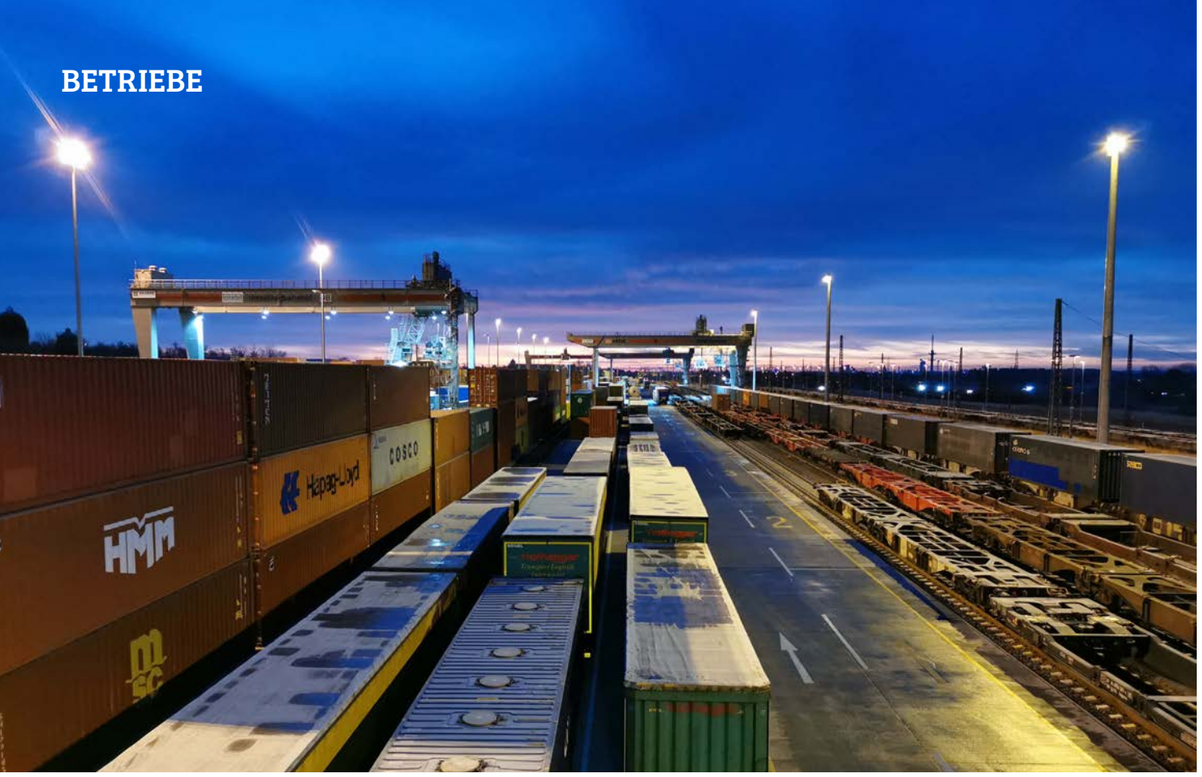
Das DUSS-Terminal Erfurt beim Sonnenuntergang. Foto: Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH

Umschlagbahnhof Erfurt

Nördlich vom Güterverkehrszentrum Erfurt (GVZ) wurde im Jahr 2003 das "DUSS-Terminal Erfurt" in Betrieb genommen, dass sich im Ortsteil Vieselbach befindet. Es liegt an der Bahnstrecke Erfurt–Leipzig und ist über die Bundesstraße 7 an die Autobahn 4 angeschlossen, die sich in rund neun Kilometer Entfernung befindet. Im GVZ befindet sich ein IKEA-Zentrallager, mit Produkten mit hoher Nachfrage, von denen es, neben Salzgitter (Niedersachsen) nur zwei in Deutschland gibt, und ein Zalando-Logistikzentrum. Zur ersten Ausbaustufe gehörte eine dreigleisige und 380 m lange Anlage mit zwei Portalkranen, die eine maximale Greifarmlänge von 3.600 m und eine maximale Traglast von 41 t haben. Umgeschlagen werden können bis zu 30.000 bzw. 48.000 Container jährlich. Auf dem Gelände haben, wenn sie nicht gestapelt sind, 120 TEU-Container Platz. 2007 kam ein zweiter Portalkran hinzu. Ein großes Problem ist die vorhandene Abstellfläche, aktuell sind es rund 30.000 Ladeeinheiten (LE), deshalb werden die Gleise auf jeweils 600 m verlängert und ein Portalkran aus Altersgründen ersetzt. Dadurch wird sich die Abstellkapazität auf 56.000 LE erhöhen. Bis 2024 soll das Bauprojekt, im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030, umgesetzt sein. Die Öffnungszeiten sind montags bis freitags von 5 bis 21 Uhr und samstags bis 12 Uhr, sonntags ist geschlossen. Ebenso an bundeseinheitlichen Feiertagen sowie am Weltkindertag und Reformationstag. An Heiligabend und Silvester ist nur bis 12 Uhr geöffnet. Regelmäßig gibt es Transporte nach Bremerhaven und Hamburg.

Umschlagbahnhof Leipzig

Auf dem Areal des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs Leipzig-Wahren wurde am 2. Juli 2001 das "DUSS-Terminal Leipzig" in Betrieb genommen. Nach dreijähriger Bauzeit und einer Investition von rund 40 Millionen Mark, sollten von nun an täglich bis zu 500 Container umgeschlagen werden. Der Neubau wurde notwendig, weil die bestehenden Umschlagbahnhöfe in Leipzig-Stötteritz (Südost) und in der Stadt Halle an ihre Grenzen stießen und ein Ausbau nicht möglich war. Außerdem gab es im Ortsteil Stötteritz keinen Autobahnanschluss, sodass sich für den Leipziger Nordwesten entschieden wurde. Dort liegt der neue Umschlagbahnhof an der Eisenbahnstrecke zwischen den Städten Halle (Saale) und Leipzig, über die Bundesstraße 6 sind (innerhalb von neun Kilometern) die Autobahnen 9 und 14 sowie der Flughafen Leipzig/Halle und das DHL-Frachtflugdrehkreuz erreichbar. Außerdem befindet sich gegenüber das Güterverkehrszentrum Leipzig (GVZ, Sachsens größter Industrie- und Distributionspark), darunter das Porsche-Werk und die Deutsche Post. Zur ersten Ausbaustufe gehörte eine viergleisige und 350 m lange Anlage, dazu kamen eine Lkw-Fahrspur, eine Lkw-Ladespur und drei Abstellspuren für Ladeeinheiten. Die beiden Hochleistungsportale haben eine Spannweite von 40 m, die maximale Greifarmlänge beträgt 3.600 m und die maximale Traglast 41 t. Bei der Pla-



Das DUSS-Terminal Leipzig in der früh. Fotos: Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH

nung wurde darauf geachtet, das Terminal später erweitern zu können. Ende 2005 wurde die Gleisanlage auf 700 m erweitert, damit Ganzzüge bedient werden können. Nunmehr können bis zu 110.000 Container jährlich umgeschlagen werden. Im September 2017 wurde dann die zweite Ausbaustufe in Betrieb genommen, erneut gab es vier Gleise (mit jeweils 700 m Länge) und zwei Portalkrane. Errichtet wurde auch ein neues Dispositionsgebäude und zwei Lokwartegleise. Umgeschlagen kann nun das doppelte, nämlich bis zu 220.000 Container. Für das Jahr 2030 rechnet man mit rund 153.000 LE. Auf dem Gelände haben, wenn sie nicht gestapelt sind, 600 TEU-Container Platz. Die maximale Umschlagskapazität beträgt 342.000 TEU-Container. Die Öffnungszeiten sind montags bis freitags von 5 bis 22 Uhr bzw. mittwochs und freitags bis 0 Uhr und samstags ist bis 12 Uhr geöffnet. Sonntags geschlossen, ebenso an bundeseinheitlichen Feiertagen sowie am Reformationstag und Buß- und Bettag. An Heiligabend und Silvester ist nur bis 12 Uhr geöffnet. Regelmäßig gibt es Transporte nach Bremerhaven, Hamburg und München. Laut "Netzwerk Logistik Mitteldeutschland" führen die Transporte auch nach Polen, Weißrussland, Russland, Kasachstan und China. Erläutert wird beispielsweise der Transport nach Shenyang (China), mit einem 560 m langem Zug, der 680 t schwer und mit 40 Containern beladen ist. Der Inhalt sind Bausätze für 75 BMW X1. Die Strecke beträgt 11.000 km durch zwei Kontinente und man ist 23 Tage unterwegs. Die Alternative wären 40 Tage mit dem Schiff ab Hamburg nach Dalian (China) und dann weiter mit dem Zug bzw. dem Lkw nach Shenyang. Anfang 2023 stockte das Eisenbahnlogistikunternehmen "TX Logistik" seine Intermodallinie zwischen Leipzig und Sommacampagna-Sona, um zwei Umläufe, auf nun zehn pro Woche, auf.

Das Straße-Schiene-Prinzip im DUSS-Terminal.

Der Triebzug 1648 443/943 trägt den Namen und eine Teilwerbung für das Bodetal. Foto: Karl-Heinz Siebke

Zwei Fahrzeugtaufen für das Bodetal

Das Züge auf Namen getauft werden, haben bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine lange Tradition. Und so gab es am 25. April 2023 im Magdeburger Hauptbahnhof gleich zwei Fahrzeugtaufen auf das Bodetal. Das Bodetal befindet sich im Harz, entlang des zehn Kilometer langen und schluchtartigen Talabschnitts der Bode (Fluss) zwischen Treseburg und Thale. Die Bode entspringt am Brocken, dem höchsten Berg im Harz, der auch Blocksberg und erstmals 1540 als Hexentanzplatz genannt wurde. Die Bode wurde nach dem Riesen "Bodo von Böhmen" benannt, der in die Königstochter Brunhilde verliebt war. Es gibt die Sage, das einst gewaltige und furchterregende Riesen im Harz gelebt haben. Bodo war auf der Jagd, traf dann Brunhilde, die auf ihrem Pferd ritt und nicht von Bodo begeistert war. Sie wurde gejagt und am Hexentanzplatz hatte er sie fast geschnappt. Doch Brunhilde traf auf eine tiefe Schlucht, gemeinsam mit ihrem Pferd sprang sie auf den gegenüberliegenden Felsen und entkam so dem Riesen. Das Pferd hinterließ einen tiefen Abdruck im Felsen, seitdem wird er Roßtrappe genannt. Jedoch verlor Brunhilde ihre schwere Krone. Auch Bodo war mit seinem Pferd unterwegs, jedoch waren beide für einen Sprung zu schwer und stürzten in die Tiefe (400 m) und in den reißenden Fluss. Seitdem wird dieser Bode genannt und Bodo selbst wurde in einen schwarzen Hund verwandelt, der bis heute die Krone im Bodekessel bewacht. Das Bodetal wartet mit einer Reihe von Besonderheiten auf, darunter die Jungfernbrücke am Gasthof Königsruhe, nach einer Sage durften ihn nur Jungfrauen überqueren, damit sie nicht einstürzt. Später ließ der Gastwirt ein Glöckchen läuten, sobald eine Jungfrau die Brücke betrat. Sowie die Teufelskanzel, die sich an der Teufelsbrücke und über den Blauen Sumpf befindet, an dieser Stelle soll der Teufel zu den Hexen gesprochen haben.

Getauft wurde der IC 2-Steuerwagen 4893 86-81 893 auf den Namen "Bodetal" und der Triebzug 1648 443/943 von Abellio Rail Mitteldeutschland auf den Namen "Das Bodetal. Der Sagenharz", der zudem eine Teilwerbung erhielt, mit Wasser aus der Bode. Die Taufe wurde vom Chor der Thaler Grundschule "Aus den Höhen" begleitet.

"Dass wir heute gleich zwei Züge taufen, zeigt, wie wichtig eine optimale Vernetzung von Nah- und Fernverkehr ist. Mit den neuen Intercity-Verbindungen für Magdeburg wird die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt weiter verbessert", sagte Dr. Lydia Hüskens, Ministerin für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt und weiter: "Unsere Regionalzüge tragen das Angebot in die Fläche und sorgen auch für einen guten Anschluss, wo der Fernverkehr nicht hält. Wer die Stadt Thale und das schöne Bodetal besuchen möchte, kann dies bequem im Stundentakt tun."

Querschnitt vom Haltepunkt Magdeburg Hasselbachplatz in Richtung Hauptbahnhof. Fotos: DB Netz AG

Die stählernen Eisenbahnrücken über der Hallischen Straße werden bald abgebrochen.

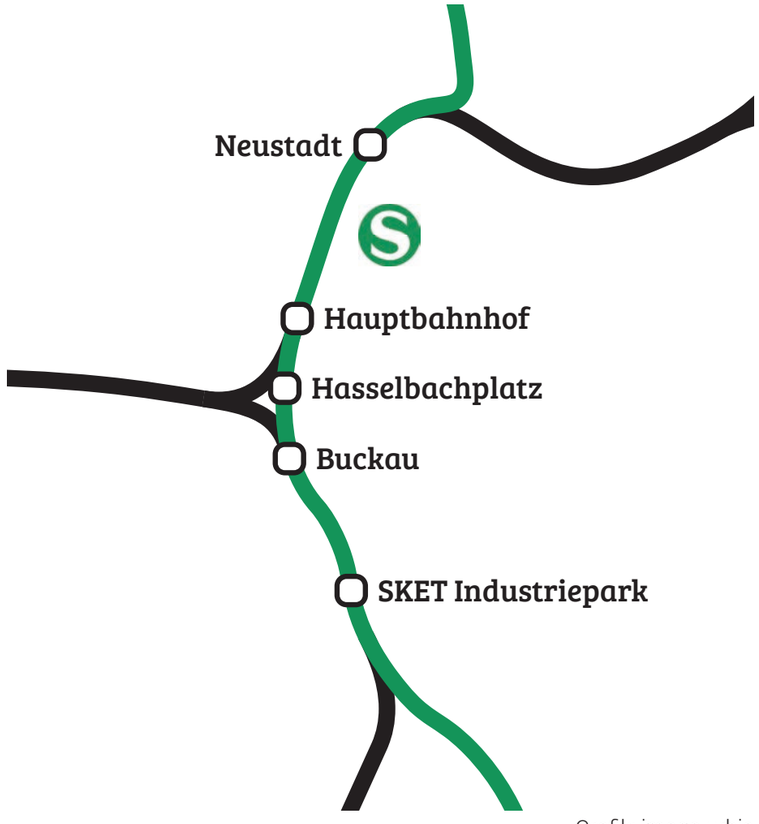
Magdeburg: Ausbau des Haltepunkts Hasselbachplatz

Im Rahmen des Ausbaus des "Knoten Magdeburg", zudem der Hauptbahnhof sowie die Spurpläne Nord und Süd gehören, beginnen ab August 2023 nun bauvorbereitende Maßnahmen für das Projekt "Spurplan Süd". Dieser befindet sich zwischen dem Haltepunkt Magdeburg Hasselbachplatz und der Eisenbahnüberführung Erich-Weinert-Straße. Zum Bauprojekt gehören der Gleis-, Stations- und Brückenbau, die Fahrleitungsanlagen und die Leit- und Sicherungstechnik. Der Haltepunkt verfügt derzeit über einen Mittelbahnsteig mit Bahnsteigüberdachung, seitlich verlaufen zwei Gleise für den Nahverkehr. In Richtung Hauptbahnhof steht zudem ein ehemaliges Bahndienstgebäude, dass, wie andere nicht mehr genutzte, abgebrochen wird. Der Bahnsteig wird barrierefrei ausgebaut, erhält einen Aufzug und die Bahnsteigüberdachung wird größtenteils zurückgebaut und Wetterschutzhäuschen aufgestellt. Umbzw. neugebaut werden auch zwei Eisenbahnüberführungen. Einmal die EÜ Hallische Straße, die derzeit sechs stählerne Überbauten besitzt, wird komplett abgebrochen und erhält einen Ersatzneubau. Damit vergrößert sich die Gesamtbreite um 1,2 m.

"Im August 2023 beginnen bauvorbereitende Maßnahmen"

Beidseitig wird es Rettungs- und Dienstwege geben. Der Abbruch erfolgt in zwei Bauabschnitten: zunächst der westliche Bereich und danach der östliche Bereich, sodass der Zugverkehr aufrechterhalten wird. Beidseitig der Brücke werden Lärmschutzwände montiert. An zweiter Stelle steht die EÜ Carl-Miller-Straße, die aus zwei Einzelbauwerken besteht. Das erste verbindet die Bahnstrecke Magdeburg Hbf.–Leipzig Messe Süd und Magdeburg Hbf.–Halberstadt sowie das zweite Bauwerk die Bahnstrecke Schönebeck–Glindenberg. Erneuert wird hingegen nur das erste Bauwerk, über dem künftig vier Gleise geführt werden.

Auch hier werden Flucht- und Rettungswege eingerichtet. Der Neubau erfolgt auch in zwei Abschnitten, zuerst die Strecke Magdeburg Hbf.–Halberstadt und danach die andere. Außerdem wird eine vorgelagerte Tragkonstruktion errichtet, auf der Lärmschutzwände montiert werden. Auf Grundlage der geltenden gesetzlichen Bestimmungen für den Schall- und Erschütterungsschutz wurde ein Konzept erarbeitet. So werden 1.400 m Lärmschutzwände angelegt, in bestimmten Bereichen außerdem Schienenstegdämpfer und Unterschottermatten. In Höhe des Sudenburger Tors, der den Breiten Weg überspannte und als südlicher Hauptzugang nach Magdeburg galt, quert ein Tunnel (Tonnengewölbe) die Bahnstrecke. Zum Erhalt und zur Sicherung der historischen und denkmalgeschützten ehemaligen Festungsanlage, werden die Eingangsbereiche mit einer Stahlbetonplatte überdeckt. Die früheren Zugangstreppen bleiben weiterhin von außen erreichbar. Die eigentlichen Bauarbeiten starten Anfang 2024 und sind für vier Jahre ausgelegt, sodass im Jahr 2028 dann mit dem Bau des "Spurplans Nord" begonnen werden kann. Mit dem südlichen Spurplan können die Gleisanlagen optimiert werden, dies trägt nicht nur für den Nahverkehr Rechnung, sondern auch für den Ostkorridor, der den Güterverkehr mit den Seehäfen im Norden und dem Alpenraum im Süden verbindet. Den Haltepunkt Hasselbachplatz bedient die S 1 (Wittenberge – Magdeburg Hbf. – Schönebeck) der S-Bahn Mittelelbe.



Grafik: imago urbis

DAS MAGAZIN FÜR TRAM UND BUS

UNTERWEGS IN DER REGION

Das Magazin **TRAM UND BUS** befasst sich europaweit mit dem Tram- und Busverkehr, Schwerpunkt ist Deutschland. Thematisiert werden Betriebe, Fahrzeuge, Anlagen, Bildung und Medien.

www.tramundbus.de

TRAM UND BUS