

# ÖPNV/SPNV

Der Freistaat Sachsen unterstützt die Aufgabenträger bei der Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf vielfältige Art und Weise (G.3.4.1). Eine leistungsfähige Infrastruktur ist insbesondere für einen schnellen, effizienten und komfortablen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine Grundvoraussetzung. Die Eröffnung des City-Tunnels Leipzig im Jahr 2013 und die Einrichtung eines mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (MDSB) im Verdichtungsraum Leipzig-Halle waren wichtige Meilensteine und stellen in diesem Zusammenhang sowohl Erfolgsgeschichten für die Stadt Leipzig als auch für das angeschlossene regionale Umfeld dar (Z 3.4.3). Mit der Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnnetz im Hauptbahnhof Chemnitz im Jahr 2016 sowie der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke Chemnitz - Thalheim - Aue im Jahr 2022 konnte auch das Chemnitzer Modell als direkte Verbindung von Stadtzentrum und Umland weiterentwickelt werden (Z 3.4.5). Im Netz der Dresdener S-Bahn erfolgte auf dicht belegten Streckenabschnitten der Bau separater S-Bahn-Gleise, so dass die S-Bahn seither auf diesen Abschnitten auf eigenem Gleiskörper fährt. Nutzungskonflikte mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), Schienengüterverkehr (SGV) und übrigen SPNV konnten damit beseitigt werden. Die Erschließungswirkung der S-Bahn wurde durch den Neubau von Haltepunkten im Stadtgebiet Dresden (Freiberger Straße, Bischofsplatz) verbessert (Z 3.4.4). Auf Grundlage dieser Maßnahmen konnte durch die SPNV-Aufgabenträger im Langzeitvergleich

## Plansätze des LEP 2013

**Z 1.3.4** ▶ Sicherung der Erreichbarkeit Zentraler Orte (PKW-Fahrzeit; ÖPNV-Angebote)

**G 3.4.1** ▶ Weiterentwicklung des ÖPNV

**G 3.4.2** ▶ Freihaltung der Trassen für verkehrliche Nutzung

**Z 3.4.3** ▶ Einrichtung eines mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Verdichtungsraum Leipzig/Halle; raumordnerische Sicherung der Strecken Leipzig-Leipzig-Engelsdorf und Leipzig-Makranstädt

**Z 3.4.4** ▶ Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems im Verdichtungsraum Dresden

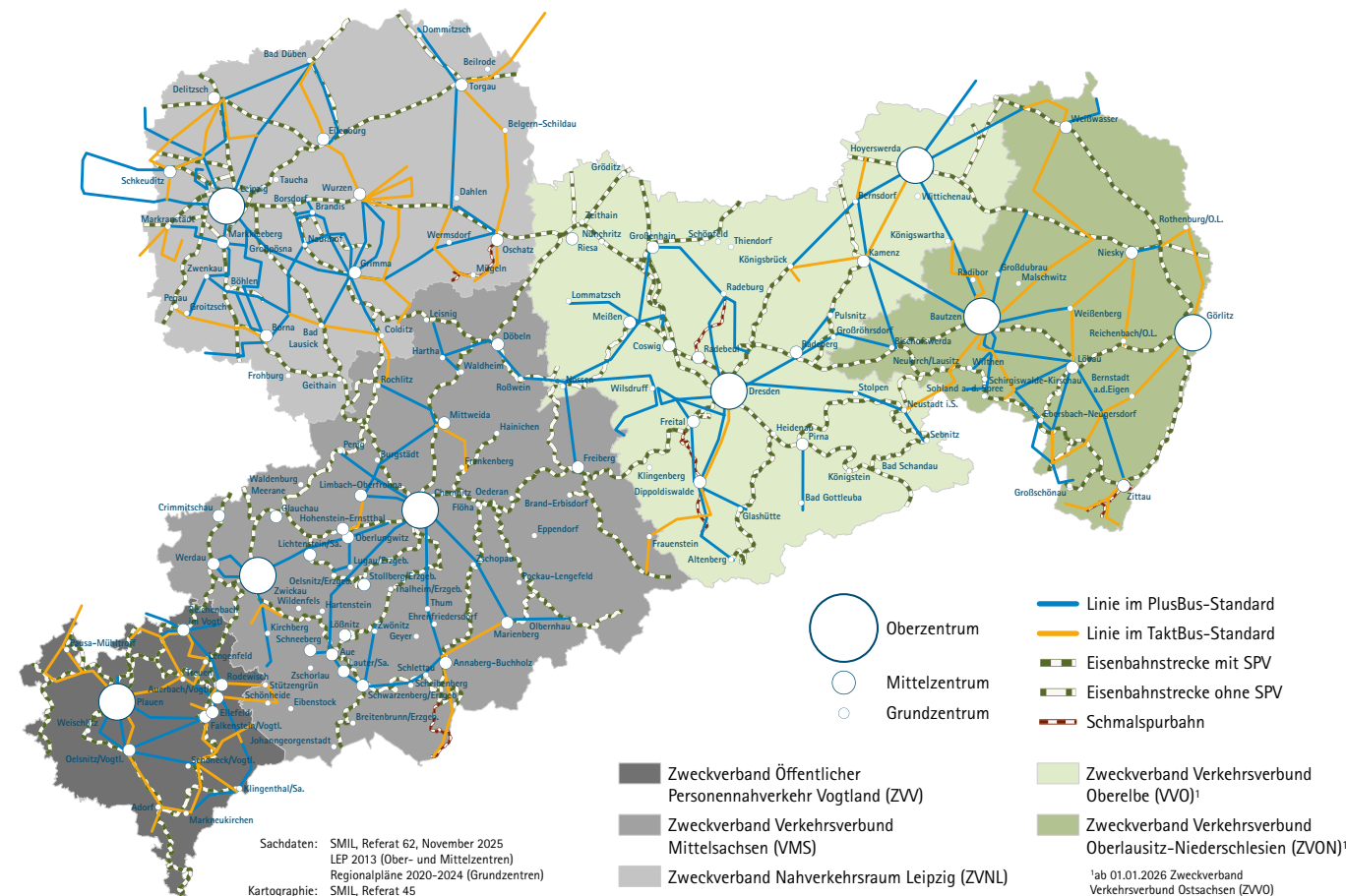
**Z 3.4.5** ▶ Weiterentwicklung des „Chemnitzer Modells“ im Verflechtungsbereich des Oberzentrums Chemnitz; raumordnerische Sicherung der dazu erforderlichen Neubaustrecken

**Z 3.4.6** ▶ Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr; Stationen für SPNV

**Z 3.4.7** ▶ Erhalt der regionalen Eisenbahnstrecken und der Schmalspurbahnen

**G 3.8.5** ▶ Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen; Verbesserung der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des ÖPNV

Abb. 3.2.3-1: Zweckverbände des ÖPNV sowie Netz aus Plus- und TaktBus-Linien

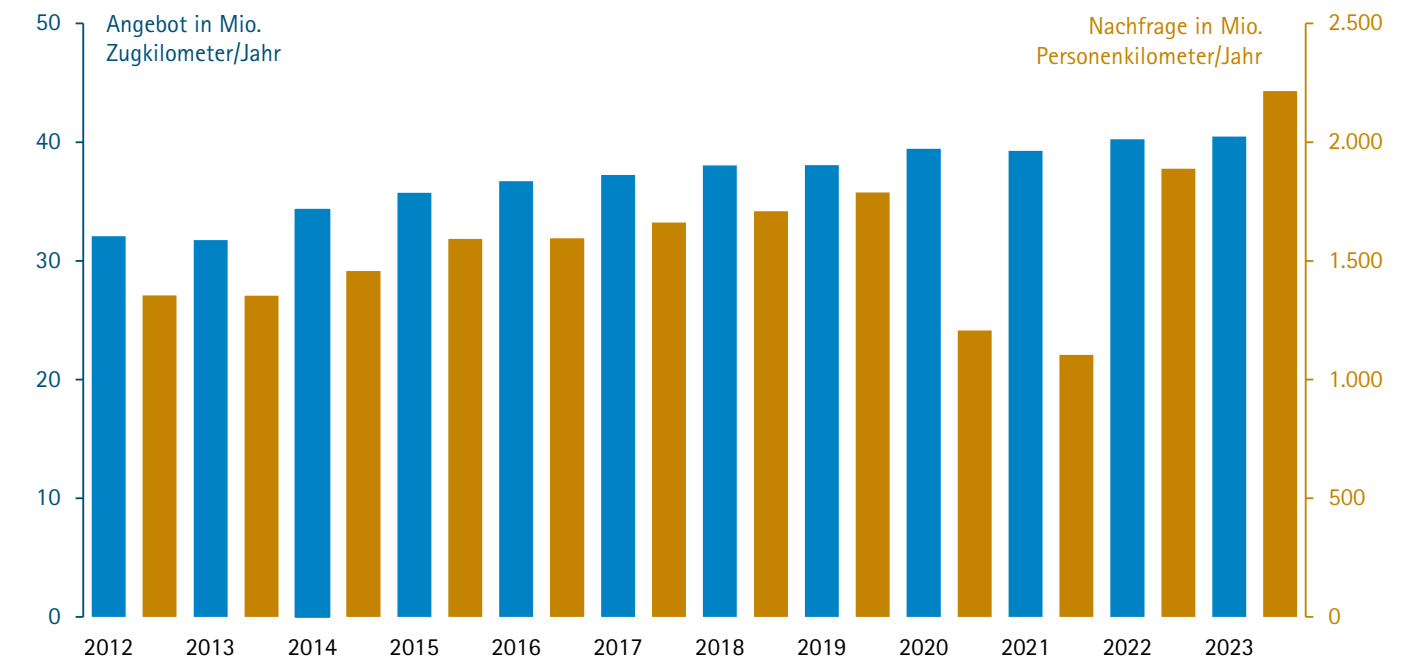


seit 2012 das SPNV-Angebot insgesamt um 26,1 % erhöht und die Nachfrage um 63,5 % gesteigert werden (vgl. Abb. 3.2.3-2). Dazu zählt auch das SPNV-Angebot auf regionalen Eisenbahnstrecken. Für dessen Bestandssicherung stellt der Freistaat Sachsen Regionalisierungsmittel zur Verfügung (Z 3.4.7). Um weiteren Bürgerinnen und Bürgern Zugang zum SPNV zu verschaffen, laufen unter der Finanzierung des Freistaates aktuell Projektplanungen zur Reaktivierung auf den Strecken Döbeln - Nossen - Meißen und Marienberg - Pockau-Lengefeld. Außerdem bekennt sich der Freistaat Sachsen seit vielen Jahren zur Bedeutung der sächsischen Schmalspurbahnen. Für den Betrieb der Zittauer Schmalspurbahn, der Fichtelbergbahn, der Weißeritztalbahn, der Löbnitzgrundbahn sowie der Dölnitzbahn werden jährlich erhebliche Landesmittel zur Verfügung gestellt. Über den Bereich der Betriebshilfen hinaus fördert der Freistaat Sachsen auf Grundlage seiner Richtlinie über die Gewährung von Fördermitteln für Schmalspurbahnen und normalspurige historische Triebfahrzeuge (RL-SNHT), den Bau, die Modernisierung und Instandsetzung entsprechender Schienenfahrzeuge.

Neben dem SPNV trägt auch der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) maßgeblich zur Erreichbarkeit zentraler Orte bei (Z 1.3.4). Das ist vor allem dann der Fall, wenn in Regionen geringer Nachfrage SPNV-Angebote zu hohe Leistungskosten verursachen oder die Erschließung für den SPNV zu aufwendig ist. Der Freistaat Sachsen unterstützt deshalb die kommunalen Aufgabenträger bei der Etablierung eines überregionalen Busnetzes. Dieses landesbedeutsame, überregionale Angebot besteht aus PlusBus- und TaktBus-Linien, die sowohl untereinander als auch mit dem SPNV vernetzt sind und nach einem definierten Bedienstandard verkehren (PlusBus-Linien im Stundentakt, TaktBus-Linien im Zwei-Stunden-Takt) (vgl. Abb. 3.2.3-1). Sie bieten damit eine Ergänzungs- und Zubringerfunktion für das bestehende SPNV-Netz. Bis November 2025 sind 144 solcher Linien (87 PlusBus- und 57 TaktBus-Linien) eingeführt worden, die der Freistaat Sachsen mit einem Zuschuss von 1,80 EUR je zusätzlichem Fahrplankilometer unterstützt. Darüber hinaus haben die ÖPNV-Aufgabenträger außerhalb der ÖPNVFinVO, d. h. ohne Mitfinanzierung durch den Freistaat, weitere drei PlusBus- und drei TaktBus-Linien eingeführt, so dass insgesamt 90 PlusBus- und 60 TaktBus-Linien im Freistaat Sachsen verkehren.

Zur allgemeinen Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur und Modernisierung der Fahrzeugflotten leistet der Freistaat Sachsen außerdem über die Mittel des Landesinvestitionsprogrammes einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des ÖPNV (G 3.4.1). Das Landesinvestitionsprogramm wird unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger jährlich fortgeschrieben. ■ SMIL

Abb. 3.2.3-2: Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)



Quelle: SPNV-Aufgabenträger