

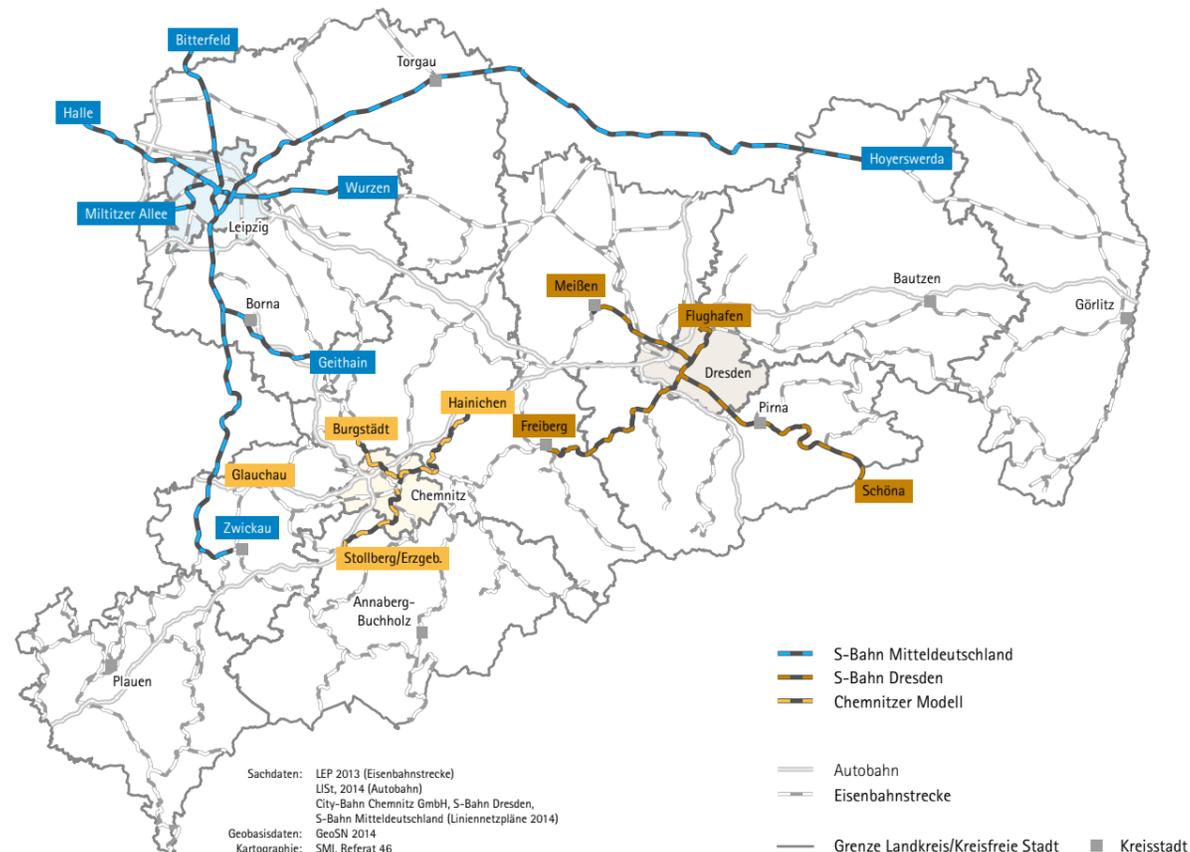
S-Bahn-System und SPNV

Die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des SPNV liegt gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) bei den örtlich zuständigen Zweckverbänden. Diese formulieren ihre verkehrsplanerischen Ziele in den entsprechenden Nahverkehrsplänen. Im Rahmen des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms fördert der Freistaat Sachsen insbesondere den Ausbau von Strecken und Stationen in den Ballungsräumen Leipzig, Chemnitz und Dresden. Darüber hinaus unterstützt der Freistaat Sachsen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zweckverbände bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen zum bedarfsgerechten Ausbau der Regionalnetze.

Die für die Weiterentwicklung des SPNV notwendigen Infrastrukturmaßnahmen werden durch den Freistaat Sachsen finanziell unterstützt. So kann durch die Beseitigung von Kapazitätsengpässen eine höhere Zuverlässigkeit und Flexibilität der Angebote erreicht werden. Außerdem fördert eine gut ausgebaute SPNV-Infrastruktur die Ansiedlung von Unternehmen und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Investitionsschwerpunkte liegen in den drei großen Ballungsräumen Leipzig, Dresden und Chemnitz. Im Berichtszeitraum sind folgende Fortschritte zu verzeichnen:

- ▶ Im Ballungsraum Leipzig (Z 3.4.3):
 - ▶ Streckenelektrifizierung Borna – Geithain im Jahre 2010
 - ▶ Fertigstellung des City-Tunnels Leipzig mit seinen vier Tunnelstationen Hauptbahnhof, Markt, Wilhelm-Leuschner Platz, Bayerischer Bahnhof sowie der netzergänzenden Maßnahmen inkl. der Modernisierung bzw. dem Neubau zahlreicher Verkehrsstationen; Inbetriebnahme im Dezember 2013
 - ▶ Betriebsaufnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Dezember 2013, damit einhergehend qualitativ und quantitativ verbesser-

Karte 4.7: S-Bahn Liniennetzpläne 2014 der Ballungsräume Dresden, Leipzig, Chemnitz



Landesentwicklungsplan

2013

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

Ziel 3.4.4 ▶ Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems im Verdichtungsraum Dresden

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

te Anbindung zahlreicher Umlandgemeinden an die Stadt Leipzig; Einbeziehung auch der angrenzenden Gebiete in Sachsen-Anhalt und Thüringen

- ▶ Im Ballungsraum Dresden (Z 3.4.4):
 - ▶ Beginn des Ausbaus der S-Bahn-Infrastruktur auch im Abschnitt zwischen Dresden-Neustadt, Coswig und Meißen-Triebischtal im Jahr 2010
 - ▶ Sukzessive Teilinbetriebnahmen, z. B. umgebaute und modernisierte Verkehrsstationen in Radebeul und Meißen, Inbetriebnahme der neugebauten Station Meißen Altstadt (jeweils 2013), Inbetriebnahme der modernisierten Verkehrsstation Neusörnwitz 2014
 - ▶ Bauarbeiten dauern über 2014 hinaus an.

- ▶ Im Ballungsraum Chemnitz (Z 3.4.5):

Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) strebt die Umsetzung des Chemnitzer Modells (Verbindung des Straßenbahnnetzes mit dem regionalen Eisenbahnnetz) in fünf Baustufen an. Die erste Baustufe (Einfahrt Chemnitz Hauptbahnhof) wurde schrittweise in Betrieb genommen:

- ▶ 15. Februar 2013: Inbetriebnahme der Einfahrt von Straßenbahnfahrzeugen in den Hauptbahnhof Chemnitz
- ▶ 16. Juni 2014: Durchfahrt der Straßenbahn durch die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes Chemnitz
- ▶ Dezember 2015: Inbetriebnahme der direkten Verbindungen aus Burgstädt, Mittweida und Hainichen in das Stadtzentrum mit Zweisystemfahrzeugen (Hybridschienenfahrzeuge)
- ▶ Damit wird der erste Bauabschnitt vollständig abgeschlossen.
- ▶ Kontinuierliche Umsetzung der weiteren Baustufen ab 2014.

In den sächsischen Ballungsräumen bilden sowohl die S-Bahnsysteme als auch die schnellen Expressverbindungen des SPNV das Rückgrat des ÖPNV. Während die Linien der S-Bahn-Systeme in Dresden und Chemnitz im Berichtszeitraum weitgehend unverändert blieben, wurde mit der Inbetriebnahme des Mitteldeutschen S-Bahnnetzes (MDSB I) im Dezember 2013 der SPNV im Ballungsraum Leipzig völlig neu geordnet und deutlich gestärkt (Z 3.4.3). Durch einen dichten Taktfahrplan und die bessere Anbindung des Leipziger Umlandes an die urbane Innenstadt ist der regionale Zugverkehr schneller, effizienter und komfortabler geworden. Mit dem Wegfall der Ostumfahrung des Leipziger Stadtzentrums sind nunmehr ca. 20 min kürzere Fahrzeiten, z. B. Zwickau – Leipzig Hbf: 72 min (vorher: 96 min); Borna – Leipzig Hbf: 37 min (vorher: 50 min) möglich. Eingesetzt werden moderne Elektro-Triebwagen der Baureihe Talent 2, die den Fahrgästen mehr Komfort bieten und sich durch ein insgesamt wirtschaftliches, effizientes Fahrverhalten auszeichnen.

Die SPNV-Leistungen wurden im Fahrplanjahr 2013/2014 auf insgesamt 430 km der folgenden Linien erbracht:

- ▶ S1 Leipzig Miltitzer Allee–Leipzig Hbf (tief)–Wurzen
- ▶ S2 Bitterfeld–Delitzsch–Leipzig Messe–Leipzig Hbf (tief)–Markkleeberg–Gaschwitz
- ▶ S3 Halle (Saale) Hbf–Schkeuditz–Leipzig Hbf (tief)–Leipzig Stötteritz
- ▶ S4 Hoyerswerda–Torgau–Eilenburg–Leipzig Hbf (tief)–Markkleeberg–Borna–Geithain
- ▶ S5 Leipzig/Halle Flughafen–Leipzig Messe–Leipzig Hbf (tief)–Markkleeberg–Altenburg–Zwickau
- ▶ S5X Halle (Saale) Hbf–Leipzig/Halle Flughafen–Leipzig Hbf (tief)–Altenburg–Zwickau.

Das Streckennetz der S-Bahn Dresden umfasst rund 128 km, auf diesen wurden mit modernen Doppelstockzügen Verkehrsleistungen auf folgenden Linien erbracht:

- ▶ S1 Meißen Triebischtal–Coswig–Radebeul–Dresden Hbf–Pirna–Schöna
- ▶ S2 Pirna–Dresden Hbf–Dresden Flughafen
- ▶ S3 Dresden Hbf–Freital–Tharandt–Freiberg.

Im Ballungsraum Chemnitz sind im Dezember 2015 maßgebliche Änderungen im Liniennetz eingetreten. ■ SMWA

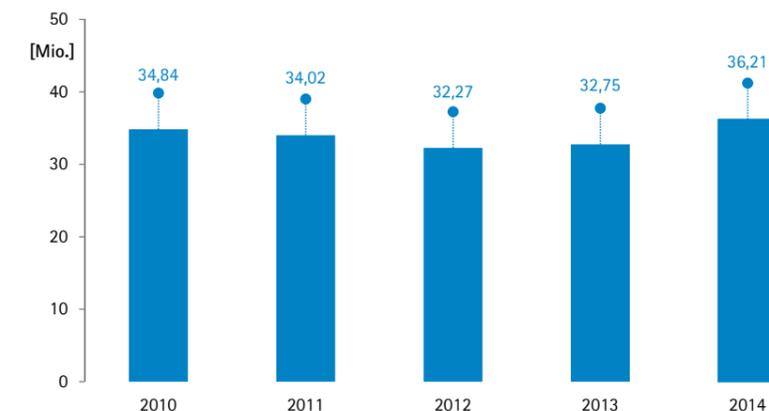


Abbildung 4.5: Angebotsleistung im SPNV in Mio. Fahrplankilometer 2010–2014 (Quelle: SMWA)