

Kurzfassung

Nahverkehrsplan Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)

Fortschreibung
beschlossen am: 08.12.2008



PTV
Planung Transport
Verkehr AG

Kurzfassung

Nahverkehrsplan Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)

Fortschreibung
beschlossen am: 08.12.2008

Auftraggeber:
ZVNL
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
Karl-Liebknecht-Straße 8
04107 Leipzig

Auftragnehmer:
PTV
Planung Transport Verkehr AG
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden
Tel.: 0351/40 90 90
Fax: 0351/40 90 924
www.ptv.de

Intraplan Consult GmbH
Orleansplatz 5 a
81667 München

Tel.: 089/45 91 10
Fax: 089/447 05 93
www.intraplan.de

Leipziger Institut für Energie GmbH
Torgauer Straße 116
04347 Leipzig

Tel.: 0341/2434 812
Fax: 0341/2434 833
www.ie-leipzig.de

Dresden, 06.11.2008



Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	7
0 Rahmenbedingungen	8
1 Bestandsaufnahme	8
2 Bewertung der Bestandsaufnahme	9
2.1 Allgemeine Erläuterungen.....	9
2.2 Bewertung der Verbindungsqualität.....	9
2.3 Bewertung Zugangsstellen	10
2.4 Konkurrierende Parallelverkehre	10
2.5 Information und Service	10
2.6 Tarif.....	10
2.7 Bewertung Verkehrsnachfrage ÖPNV	10
2.8 Bewertung der Organisationsstruktur	10
3 Verkehrsprognose ÖPNV	10
4 Angebotskonzept	10
4.1 Grundsätze und Zielstellungen	10
4.2 Anforderungsprofil.....	10
4.3 Grundsätze für Wettbewerbsverfahren	10
4.4 SPNV-Konzept.....	10
4.4.1 Grundlagen und Vorgehen.....	10
4.4.2 Planungen für die SPNV-Infrastruktur im ZVNL-Gebiet	10
4.4.3 Triebwagen und Züge	10
4.4.4 SPNV-Angebot im Zielnetz 2010	10
4.4.5 Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Kursbuchstrecken	10

4.4.6	Überprüfung von Zugangsstellen mit geringer Verkehrsnachfrage.....	10
4.4.7	Auswirkungen der Straffung des Zugangsstellenkonzeptes	10
4.5	Straßengebundener ÖPNV	10
4.6	Ergänzende Aussagen zur Angebotsgestaltung	10
4.7	Ausblick auf das Angebotskonzept nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig	10
4.7.1	SPNV-Konzept für das Zielnetz 2020+	10
4.7.2	Interimszustände.....	10
4.7.3	Nachfrageprognose für das Zielnetz 2020+	10
5	Vernetzung der Verkehrsträger	10
5.1	Analyse von Anschlussbeziehungen	10
5.2	Optimierung von Anschlussbeziehungen.....	10
5.3	Technische Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte.....	10
5.4	Verknüpfung mit dem Individualverkehr.....	10
5.5	Prioritäten der investiven Maßnahmen an Verknüpfungspunkten	10
5.6	Maßnahmen der erweiterten Fahrgastinformation.....	10
6	Finanzierungskonzept.....	10
6.1	Finanzierung des ÖPNV in Sachsen	10
6.2	Finanzierung verbundbedingter Aufgaben des MDV	10
6.3	Finanzierung SPNV	10
6.4	Finanzierung ÖSPV	10
6.5	Maßnahmenplan	10
	Quellen	10

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BfA	Bundesagentur für Arbeit
B+R	Bike and Ride
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CTL	City-Tunnel Leipzig
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DIN	Deutsche Industrienorm
EN	Europäische Norm
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IE	Leipziger Institut für Energie GmbH
ITP	Intraplan Consult GmbH
KBS	Kursbuchstrecke
LAG SH	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V.
LK	Landkreis
LEP	Landesentwicklungsplan
MBZ	Mittlere Beförderungszeit
MBV	Mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUH	Mittlere Umsteigehäufigkeit
NEM	Netzergänzende Maßnahmen
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PTV	PTV Planung Transport Verkehr AG
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RES	Reisendenerfassungssystem der DB AG
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VISUM	Verkehrsinformations- und Planungssystem für IV und ÖV
VU	Verkehrsunternehmen
ZVG	Zweckverbandsgrenze
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Querschnittsbelastungen des SPNV am Durchschnittswerktag 2006 in Tsd. Personenfahrten je Werktag	10
Abbildung 2:	Organisationsstruktur des ZVNL (bis 31.07.2008) – Drei- Ebenen-Modell	10
Abbildung 3:	Entwicklung der Nachfrage auf den SPNV-Strecken [%] - Nullfallprognose.....	10
Abbildung 4:	Bedienungskonzept am Werktag im Zielnetz 2010	10
Abbildung 5:	Linienkonzept im Zielnetz 2020+	10

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme	8
Tabelle 2:	Richtwerte der Bewertungskriterien	9
Tabelle 3:	Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2010 (in Tsd.)	10
Tabelle 4:	Entwicklung der ÖV-Nachfrage	10
Tabelle 5:	Übersicht zu den im Zusammenhang mit dem CTL-Projekt verbindlichen Infrastrukturmaßnahmen	10
Tabelle 6:	Anforderungsprofil für Triebwagen und Züge	10
Tabelle 7:	Aufzulassende Stationen.....	10
Tabelle 8:	S-Bahn-Linien im Zielnetz 2020+	10
Tabelle 9:	Nachfrageentwicklung auf den Zulaufstrecken zur City Leipzig	10
Tabelle 10:	Zugangsstellen im ZVNL-Gebiet mit mehr als 800 Ein- und Aussteigern pro Arbeitstag und deren Verbesserungsbedarf bei der dynamischen Fahrgastinformation. Datenquelle: Stationsdatenbank 2006.....	10
Tabelle 11:	Planungen des MDV zur Ausrüstung von Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und ÖSPV mit dynamischer Fahrgastinformation und Anschlusssicherungssystemen	10
Tabelle 12:	Bedarf für B+R und P+R-Anlagen an Verknüpfungspunkten über den Bestand hinaus	10
Tabelle 13:	Verantwortung der ÖPNV-Finanzierung im Nahverkehrsraum Leipzig	10
Tabelle 14:	Maßnahmenplan zum Angebotskonzept.....	10

Anlagenverzeichnis

- Anlage 2/1-1 Übersicht der Relationen zur Bewertung der Verbindungsqualität
- Anlage 4/2 SPNV im Zielnetz 2010 – Kursbuchstrecken
- Anlage 4/3 Bedienungsangebot im Zielnetz 2020+
- Anlage 6/1-1 Finanzierung von Stationsbaumaßnahmen (DB-Vorhaben)
- Anlage 6/1-2 Finanzierung von Stationsbaumaßnahmen (Kommunale Vorhaben)
- Anlage 6/2 Weitere Investitionsmaßnahmen im SPNV

(Anlagennummern entsprechen der Langfassung)

0 Rahmenbedingungen

Der ZVNL ist verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Nach Beschluss des ersten NVP durch die Zweckverbandsversammlung am 12.02.2001 ist dieser nun fortzuschreiben.

Für den ZVNL ergibt sich durch die ab 01.08.2008 umgesetzten „Funktional- und Kreisgebietsreform 2008“ eine Reduzierung seiner bisher sechs Mitglieder (Stadt Leipzig, Landkreise Delitzsch, Döbeln, Muldentalkreis, Leipziger Land und Torgau-Oschatz) auf vier Verbandsmitglieder (Stadt Leipzig, Landkreis Nordsachsen als Rechtsnachfolger der Landkreise Delitzsch und Torgau-Oschatz, Landkreis Leipzig als Rechtsnachfolger der Landkreise Leipziger Land und Muldentalkreis und Landkreis Mittelsachsen als Rechtsnachfolger des Landkreises Döbeln).

Aus Sicht des ZVNL lässt sich derzeit festhalten, dass sich durch die Kreisgebietsreform keine Veränderung an der Rechtsstellung des ZVNL als Bestellerorganisation für den SPNV gemäß dem sächsischen ÖPNV-Gesetz ergibt. Des Weiteren wird keine unmittelbare Veränderung in der Finanzmittelzuweisung auf Grund der bestehenden Verordnung des Freistaates Sachsen zur Finanzierung des ÖPNV gegenüber dem bisherigen Status quo auftreten.

1 Bestandsaufnahme

Arbeitsgrundlagen	Datenstand
Raumstrukturdaten	31.12.2002 (Quelle: Verkehrsmodell MDV)
Gemeindegebietsstand	31.12.2002 (seit dem keine kreisübergreifenden Gebietsänderungen)
ÖPNV-Angebot	ÖSPV: Januar 2005 ¹ SPNV: Januar 2006
ÖPNV-Nachfrage	- Fahrgastbefragung und -zählung des ZVNL Februar/März 2005 - RES-Zahlen der DB AG 1. Halbjahr 2006 - Auswertungen Verkehrsmodell des MDV

Tabelle 1: Arbeitsgrundlagen der Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme ist im NVP (Langfassung) unter Kapitel 1 nachzulesen.

¹ Wegen des Baus des City-Tunnels Leipzig und den damit verbundenen Fahrplanänderungen im Stadtgebiet Leipzig wird für den ÖSPV der Fahrplanstand Januar 2005 zugrunde gelegt.

2 Bewertung der Bestandsaufnahme

2.1 Allgemeine Erläuterungen

Das vorhandene ÖPNV-Angebot wird auf der Grundlage eines einheitlichen Bewertungssystems analysiert. Dazu wird ein Bewertungsmodell erstellt, das Kriterien und dazugehörige Richtwerte beinhaltet. Ziel ist, den ÖPNV als ein integriertes System zu untersuchen und Aussagen zu dessen Qualität zu treffen und ggf. Schwachstellen aufzuzeigen.

Das Bewertungsmodell wird im Zusammenhang mit dem Verkehrsmodell des MDV angewandt (Fahrplanjahr 2005/2006). Der betrachtete Verkehrstag ist ein Werktag in der Schulzeit.

2.2 Bewertung der Verbindungsqualität

Die Verbindungen werden in drei Kategorien unterteilt (nach LEP Sachsen 2003):

- ▶ Kategorie I Verbindungen zwischen Oberzentren und zwischen Oberzentrum und Mittelzentrum
- ▶ Kategorie II Verbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren
- ▶ Kategorie III Verbindungen zwischen Ober- bzw. Mittelzentrum und zugehörigen Grundzentren

In der **Anlage 2/1-1** werden die ÖPNV-Relationen dargestellt.

Den Bewertungskriterien werden folgende Richtwerte² zugeordnet:

	Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III
Beförderungszeit (MBZ)	45 Minuten	45 Minuten	bis 90 Minuten
Beförderungsgeschwindigkeit (MBV)	45 km/h	35 km/h	35 km/h
Bedienungshäufigkeit (MBH)	1-Std-Takt (14 Fahrten/Richtung)	2-Std-Takt (7 Fahrten/Richtung)	2-Std-Takt (7 Fahrten/Richtung)
Umsteigehäufigkeit (MUH)	0	0	bis 2

Tabelle 2: Richtwerte der Bewertungskriterien

Bei neun Relationen wird der Richtwert beim **Kriterium Beförderungszeit** nicht eingehalten. Von diesen Relationen besteht weiterer Untersuchungsbedarf bei folgenden Relationen:

- ▶ Leipzig – Döbeln
- ▶ Leipzig – Grimma und Döbeln – Grimma
- ▶ Torgau – Oschatz
- ▶ Döbeln – Meißen
- ▶ Leipzig – Merseburg

² für einen mittleren Werktag in der Schulzeit und für den Zeitraum 06:00 - 20:00 Uhr

Der Richtwert des **Kriteriums Beförderungsgeschwindigkeit** wird von 24 Relationen nicht eingehalten. Bei Betrachtung von reinen SPNV-Verbindungen kann der Richtwert immer eingehalten werden.

Kein weiterer Untersuchungsbedarf besteht beim **Kriterium Bedienungshäufigkeit**.

Untersuchungsbedarf besteht beim **Kriterium Umsteigehäufigkeit** bei den folgenden Relationen der Kategorie II:

- ▶ Delitzsch – Schkeuditz
- ▶ Wurzen – Grimma
- ▶ Grimma – Oschatz
- ▶ Borna – Altenburg
- ▶ Grimma – Borna
- ▶ Oschatz – Döbeln
- ▶ Torgau - Oschatz

Das **Kriterium Anschlusszeit** wird von den Relationen Grimma – Oschatz und Oschatz – Döbeln nicht eingehalten.

Auch wenn die Richtwerte eingehalten wurden, besteht für folgende Relationen **weiterer Untersuchungsbedarf** im Sinne einer besseren Potenzialabschöpfung für den ÖPNV.

- ▶ Wurzen – Grimma
- ▶ Borna – Altenburg
- ▶ Borna – Groitzsch
- ▶ Markkleeberg - Zwenkau

2.3 Bewertung Zugangsstellen

Der Richtwert von 50 Ein-, Aus- und Umsteigern je Tag wird bei einigen Bahnhöfen unterschritten³. Im Kapitel 4.4.6 werden diese Zugangsstellen näher betrachtet und mit aktuellen Zählwerten untersetzt.

Weiterhin wurden die Kriterien „Verweilatmosphäre/Service“, „Sicherheit“, „Funktionalität“, „Systemverknüpfung“ untersucht. Diese wurden anhand von Einzelkriterien mit Hilfe der Zugangsstellendatenbank des ZVNL bewertet und benotet. Inzwischen sind an vielen Zugangsstellen Kapazitäten für P+R und B+R geschaffen worden. Defizite werden derzeit schrittweise im Zuge der Umsetzung des Zugangsstellenprogramms behoben.

2.4 Konkurrierende Parallelverkehre

Die in der Bewertung identifizierten Relationen, die eine mögliche konkurrierende Wirkung besitzen, werden im Kapitel 4.6.2 der Langfassung näher untersucht.

2.5 Information und Service

Derzeit bestehen in den Landkreisen des ZVNL keine ausreichenden Informationsmöglichkeiten in Form von Mobilitätszentralen. Es sollte das Ziel des ZVNL gemeinsam mit dem MDV sein, in den Landkreisen diesbezüglich Verbesserungen zu erreichen. An 40 Haltepunkten existiert weder eine Fahrausweisagentur noch ein stationärer Fahrausweisautomat.

³ Ohne die Bahnhöfe der KBS 219 Halle – Delitzsch – Eilenburg. Diese KBS war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme zur Abbestellung vorgesehen.

2.6 Tarif

Folgende Ziele werden definiert:

- ▶ Entwicklung verbundraumüberschreitender Tarifangebote für SPNV und ÖSPV (ZVNL gemeinsam mit dem MDV)
- ▶ Vereinheitlichungen der Fahrpreishöhe und damit mehr Übersichtlichkeit für den Fahrgast (Tarifzonen Leipzig, Halle (Saale) sowie auch für Tarife der Stadtverkehre in den Mittelzentren)

2.7 Bewertung Verkehrsnachfrage ÖPNV

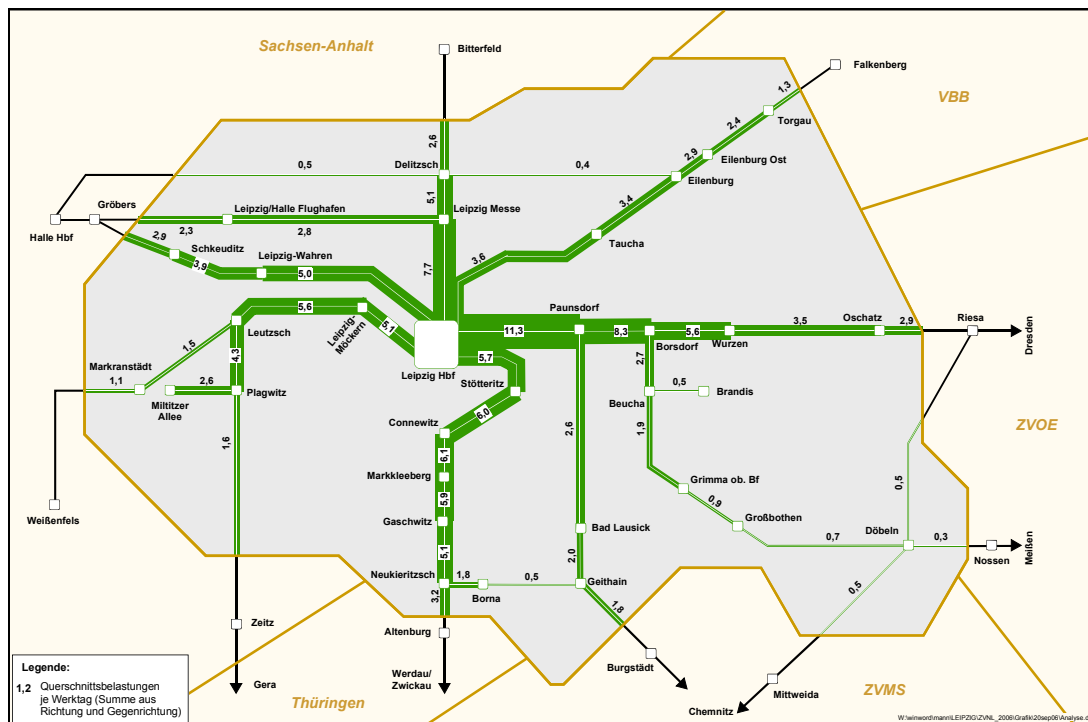


Abbildung 1: Querschnittsbelastungen des SPNV am Durchschnittswerktag 2006 in Tsd. Personenfahrten je Werktag

- ▶ Attraktiver SPNV = hohe Nachfrage, z. B. KBS 215 (Leipzig – Torgau)
- ▶ trotz großer Potenziale wird die KBS 506 (Leipzig – Döbeln) nur mit RB bedient
- ▶ fehlende Ausbildung Döbelns zum Taktknoten → Potenziale der KBS 520 (Abschnitt Ostrau – Waldheim) können für den SPNV nur ungenügend genutzt werden
- ▶ Aufkommensschwerpunkte des SPNV: Borna, Delitzsch, Schkeuditz und Wurzen (Grimma derzeit nicht → mit einer Verbesserung der Angebotsqualität der KBS 506 (Leipzig – Döbeln) könnten Fahrgäste gewonnen werden)
- ▶ SPNV nach Grimma – Döbeln und nach Weißenfels → Konkurrenz des MIV
- ▶ Abnahme der Nachfrage auf den KBS 527/530 nördlich von Markkleeberg und bei der S 1 ab Leipzig-Leutzsch in Ri Hbf → mögliche Ursachen: Umstieg auf den Leipziger Stadtverkehr und/oder die Bedeutung der Stadtteilzentren⁴.

⁴ einschließlich Markkleebergs

2.8 Bewertung der Organisationsstruktur

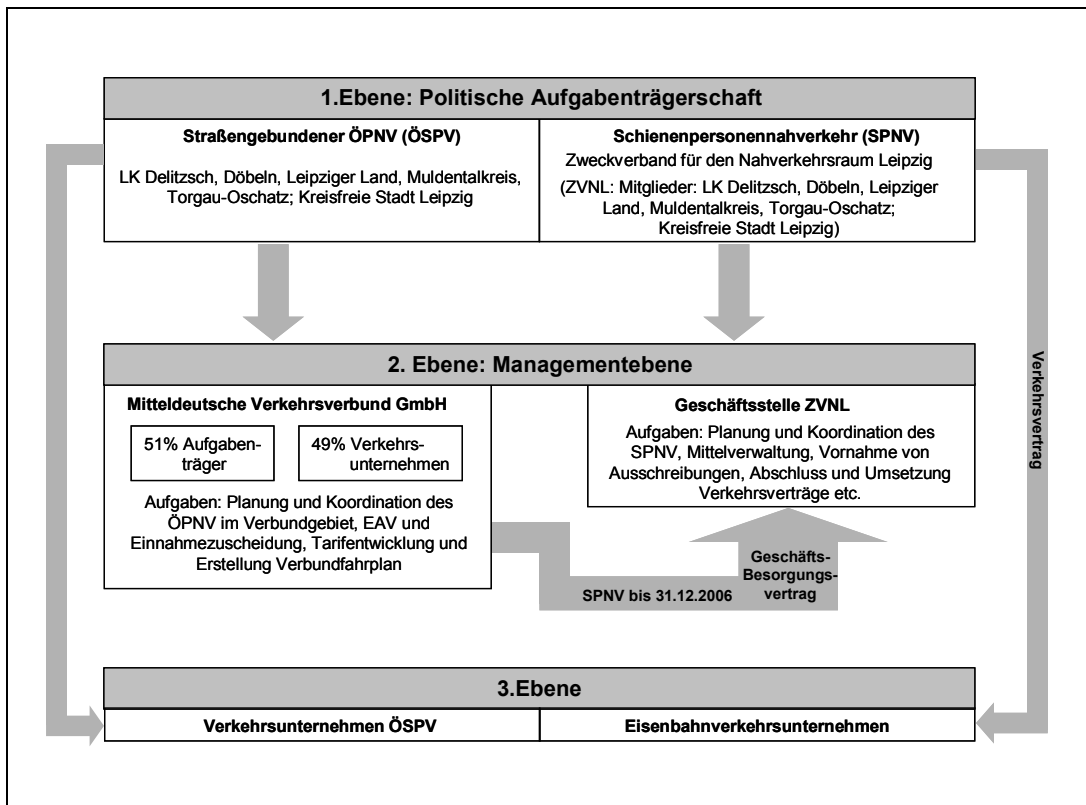


Abbildung 2: Organisationsstruktur des ZVNL (bis 31.07.2008) – Drei-Ebenen-Modell

Die bestehenden Organisationsstrukturen im Nahverkehrsraum Leipzig sind nicht einfach zu gestalten. Sie beinhaltet allerdings auch die Chance auf einen qualitativ hochwertigen, integrierten ÖPNV nicht nur im Nahverkehrsraum Leipzig, sondern auch über dessen Grenzen hinweg.

3 Verkehrsprognose ÖPNV

Bevölkerungsprognose

Die Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur wird auf der Datengrundlage der 3. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020 /3/ realisiert (Prognosehorizont 2010⁵). Mit einer Nullfall-Prognose wird dabei untersucht, wie sich die Verkehrsnachfrage ändert, wenn unterstellt wird, dass die Bevölkerungsentwicklung die einzige sich verändernde Variable ist. Alle Angebotskomponenten werden entsprechend dem Analysehorizont konstant belassen. Die Prognose der Verkehrsnachfrage wird dem Verkehrsmodell des MDV berechnet.

Nach der Bearbeitung der Strukturdaten- und Nachfrageprognose wurde die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose veröffentlicht /4/. Im Angebotskonzept (Kapitel 4) wurden bereits Aktualisierungen bzw. sich abzeichnende Fortschreibungen bezüglich des Übergangs von der 3. zur 4. Regionalisierten Bevölkerungspro-

⁵ Datenstand: 31.12.2010

gnose berücksichtigt. Für die einzelnen Maßnahmeplanungen wird auf die 4. Bevölkerungsprognose zurückgegriffen.

Die Tabelle 3 zeigt die Einwohner nach Gebietskörperschaften für das Jahr 2005 zum Stichtag 31.12.2004 (derzeit aktuelle Zahlen) sowie aus der 3. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für die Jahre 2005 und 2010.

Kreisfreie Stadt/ Landkreis (bis 31.07.2008)	31.12.2004	2005 (Prognose)		2010 (Prognose)		Kreisfreie Stadt/ Landkreis (ab 01.08.2008)
Stadt Leipzig	502,7	496,1	-1,3%	497,1	-1,1%	Stadt Leipzig
Delitzsch	123,2	123,3	0,1%	116,1	-5,8%	Nordsachsen
Döbeln	72,5	73,9	1,9%	69,1	-4,7%	Mittelsachsen
Leipziger Land	147,9	148,8	0,6%	139,5	-5,7%	Landkreis Leipzig
Muldentalkreis	131,6	132,1	0,4%	123,9	-5,9%	Landkreis Leipzig
Torgau-Oschatz	96,2	97,3	1,1%	91,3	-5,1%	Nordsachsen
ZVNL	1.074,1	1.071,5	-0,2%	1.031,4	-4,0%	ZVNL
Freistaat Sachsen	4.273,8	4.277,8	0,1%	4.067,6	-4,8%	Freistaat Sachsen

Tabelle 3: Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2010 (in Tsd.)

Prognose der Verkehrsnachfrage – Nullfallprognose

Aufgrund der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2010 wird auch die Nachfrage im ÖPNV abnehmen (siehe Tabelle 4).

	Bezugsjahr 2006		
	Binnenverkehr	Quell-/Zielverkehr	Gesamtverkehr
ZVNL	-1,6%	-7,2%	-1,9%

Tabelle 4: Entwicklung der ÖV-Nachfrage

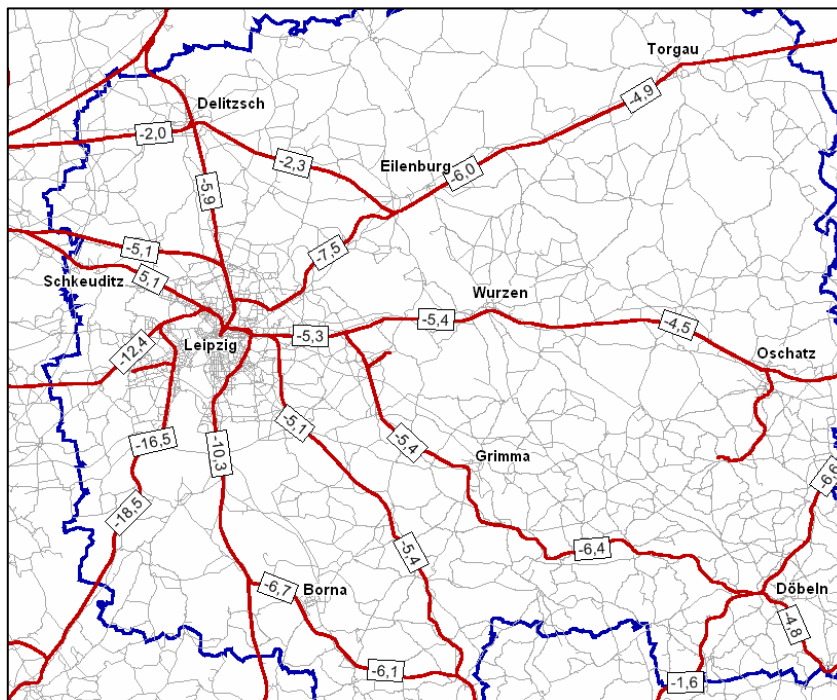


Abbildung 3: Entwicklung der Nachfrage auf den SPNV-Strecken [%] - Nullfallprognose

4 Angebotskonzept

4.1 Grundsätze und Zielstellungen

Im Folgenden werden wesentliche Grundsätze und Zielstellungen für die künftige Gestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Leipzig definiert.

Verkehrs- und raumstrukturelle Grundsätze

1. Die Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur ist nach Möglichkeit auf die vorhandene Infrastruktur des ÖPNV, insbesondere des SPNV, auszurichten. Dabei ist der Regionalplan zu beachten. Mit dieser Zielstellung ist eine optimale ÖPNV-Erschließung und die Erzeugung eines maximalen Fahrgastpotenzials verbunden.
2. Bei der Gestaltung des ÖPNV im ZVNL sind die landes- und regionalplanerischen Erfordernisse gemäß den Vorgaben des Landesentwicklungsplans sowie des Regionalplans Westsachsen zu beachten.
3. Der SPNV bildet das Grundgerüst des ÖPNV in den Landkreisen. Im Oberzentrum Leipzig bildet der SPNV auf einzelnen Relationen neben dem flächendeckenden ÖSPV das Grundgerüst für den ÖPNV.
4. Die Bedienung der Relationen auf den überregionalen Verbindungsachsen vom Oberzentrum Leipzig zu den Mittelzentren des Nahverkehrsraums und zu Zentren außerhalb des ZVNL ist durch einen attraktiven und vertakteten SPNV in Abhängigkeit von den finanziellen Zuschüssen gemäß der Finanzierungsverordnung des Freistaates Sachsen angebotsorientiert auszugestalten. Innerhalb der regionalen Verbindungsachsen ist für den SPNV ebenfalls eine angebotsorientierte Bedienung vorzusehen. Mindestens ein bedarfsorientiertes Angebot ist im Bereich der regionalen Verbindungsachsen für den ÖSPV sowie außerhalb regionaler Verbindungsachsen für den ÖSPV und den SPNV vorzuhalten.
5. Das Liniennetz des ÖSPV ist auf die Netzstruktur des SPNV im Nahverkehrsraum unter Vermeidung von konkurrierendem Parallelverkehr auszurichten.
6. Zentrale Orte sind Ziel- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV. Innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche sind die Verkehrsinfrastruktur und -bedienung auf die Versorgungs- und Siedlungskerne der zentralen Orte auszurichten.
7. Es ist Aufgabe, vorhandene Siedlungs- und Erholungsgebiete im Nahverkehrsraum Leipzig attraktiv in das Netz des ÖPNV einzubinden. Dabei ist eine Abwägung zwischen verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen im Einzelfall vorzunehmen. Insbesondere bei der Anbindung von neu entstehenden Siedlungs- und Erholungsgebieten sind der verkehrliche Bedarf und die wirtschaftliche Vertretbarkeit zu prüfen.

8. Die meisten SPNV-Angebote enden nicht an den Grenzen des Nahverkehrsraumes. Vor dem Hintergrund eines attraktiven und qualitativ hochwertigen ÖPNV – auch über die Grenzen des ZVNL hinaus – ist die Zusammenarbeit des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig mit den angrenzenden Nahverkehrsräumen weiter auszubauen.

Verkehrspolitische Grundsätze

9. Mit der Liberalisierung der Verkehrsmärkte wird der Wettbewerb um die Erbringung von Leistungen im ÖPNV weiter zunehmen. Vor diesem Hintergrund ist eine Qualität sicherzustellen, die den in diesem Nahverkehrsplan definierten Anforderungen entspricht.
10. Der SPNV ist nach den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen und unter Wahrung einer nach Möglichkeit einheitlichen Angebotsqualität fortzuentwickeln.

Schienepersonennahverkehr

11. Der SPNV als Hauptträger im ÖPNV-System übernimmt die Verbindungsfunktion auf den wichtigsten Relationen im Nahverkehrsraum und darüber hinaus zu benachbarten Zentren sowie teilweise eine Erschließungsfunktion für das Oberzentrum Leipzig.
12. Das System des Integralen Taktfahrplans (ITF) für den Freistaat Sachsen, der so genannte „Sachsen-Takt“, ist im SPNV des Nahverkehrsraumes Leipzig in Abstimmung mit den SPNV-Angeboten der angrenzenden Nahverkehrsräume weiterzuentwickeln. Anschlussbeziehungen zum Schienenpersonenfernverkehr sind bei der Planung und Ausgestaltung des ITF zu berücksichtigen.
13. Die mittelfristige Ausgestaltung des SPNV ist vorrangig unter Berücksichtigung der in Kapitel 4.4.2 genannten perspektivischen Planungen und Projekte des schienengebundenen Personenverkehrs zu verfolgen.
14. Die Zugangsstellen des SPNV sind attraktiv und sicher zu gestalten, d. h. die Haltepunkte sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechen.

Straßengebundener ÖPNV (ÖSPV)

15. Der ÖSPV übernimmt im integrierten ÖPNV-System des Nahverkehrsraumes die Verbindungsfunktion auf Relationen, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden, sowie die flächenhafte Erschließung.
16. Der ÖSPV ist weitestgehend und sinnvoll am Taktsystem des SPNV auszurichten. Dieser Grundsatz gilt auch für den ÖSPV mit überwiegend spezifischen Bedienungsformen wie dem Schülerverkehr, soweit sich die ÖSPV-Funktionen Schülerverkehr und SPNV-Zubringerverkehr sinnvoll miteinander vereinbaren lassen.
17. Der ÖSPV ist auf den SPNV abzustimmen. Die Zubringerfunktion des ÖSPV zum SPNV ist zu stärken.

18. Linienverkehre des ÖSPV, die aufgrund ihres Linienverlaufes, ihrer Verknüpfung und der verkehrlichen Funktion als konkurrierende Parallelverkehre zum SPNV einzuordnen sind, sollen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit vermieden werden. Bestehende Parallelverkehre sind unter Vermeidung von Nachteilen für die betroffenen Fahrgäste abzubauen.

Verkehrsanlagen und Fahrzeuge

19. Es sind die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere von Frauen, sowie die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen beim Aus- und Neubau der den Reisenden zugänglichen baulichen Einrichtungen und bei der Ausstattung der Fahrzeuge zu berücksichtigen.
20. Für die Nutzung des SPNV soll eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erzielt werden. Damit werden gemäß den gesetzlichen Vorgaben die Belange Behinderter und anderer Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, berücksichtigt.
21. Die Fahrzeugbeschaffung erfolgt nach wirtschaftlichen, umweltschonenden und behindertengerechten Kriterien. Möglichkeiten der Förderung durch Dritte sind zu prüfen.

Verknüpfungsstellen

22. Die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln sind an den Verknüpfungsstellen generell den Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrgäste, insbesondere denen der Mobilitätseingeschränkten, anzupassen.
23. Es ist darauf hinzuwirken, das Park+Ride- und Bike+Ride-System für den gesamten Nahverkehrsraum schrittweise weiterzuentwickeln und am integrierten ÖPNV-System auszurichten.
24. Die ZVNL-Zugangsstellenkonzeption ist vor dem Hintergrund eines qualitätsgerechten Ausbaus und attraktiven Erscheinungsbildes des SPNV weiter umzusetzen und kontinuierlich fortzuschreiben.

Tarif und Marketing

25. Die Gestaltung von Tarif, Vertrieb und Marketing zielt auf die Gewinnung von Kunden. Es sollen zusätzliche Marktanteile erschlossen und mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Das ÖPNV-Angebot ist einheitlich und qualitativ hochwertig zu kommunizieren.
26. Der Verbundtarif des MDV, gültig im SPNV und im Bus- und Straßenbahnverkehr im Nahverkehrsraum Leipzig, ist unter Einhaltung des Verbundcharakters mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen unter Wahrung verkehrspolitischer Ziele weiterzuentwickeln.
27. Es ist ein wettbewerbskonformes und gerechtes Einnahmeverfahren anzuwenden und fortzuschreiben. Das Verfahren sollte dabei die besonderen Bedingungen im Bereich SPNV und ÖSPV angemessen berücksichtigen.

28. Im Nahverkehrsraum Leipzig als Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes ist die verbundübergreifende Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation im Hinblick auf die Verbundangebote durch den MDV weiter umzusetzen und das Vertriebssystem weiterzuentwickeln.
29. Das System der umfassenden Mobilitätsdienstleistung ist weiter auszubauen. Dies betrifft u. a. ein umfassendes Informationssystem, Internetauftritt, Mobilitätsberatung und den Ausbau der Verknüpfungen zwischen ÖPNV und dem Individualverkehr.
30. Für den Bereich des ZVNL als Teil des MDV ist das einheitliche, integrierte Fahrplanheftkonzept des MDV beizubehalten und fortzuentwickeln.
31. Im SPNV ist nach Vorgaben des ZVNL das Marketing zur Gewinnung zusätzlicher Marktanteile und von mehr Fahrgästen auch im Rahmen von Wettbewerbsverfahren auszugestalten.
32. Verbundraumüberschreitende Tarifangebote mit benachbarten Verkehrsverbänden/Aufgabenträgern sind zu entwickeln. Damit wird den Fahrgästen eine einfache Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch für verbundraumüberschreitende Fahrten ermöglicht.
33. Bei der Ausgestaltung von Wettbewerbsverfahren im SPNV sind für die ein- und ausbrechenden Verkehre Tarifvorgaben unter Beachtung bestehender verbundunabhängiger Tarifangebote zu formulieren.

4.2 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil dient der Festlegung von Bedienungsstandards für das künftige Leistungsangebot im Nahverkehrsraum Leipzig im Sinne einer Rahmenplanung. Dazu wird das Bewertungssystem aus Kapitel 2 aufgegriffen. Das Anforderungsprofil im NVP des ZVNL ist bei der künftigen Planung und Bestellung von SPNV-Leistungen und bei der Abstimmung SPNV – ÖSPV zwischen dem Aufgabenträger ZVNL und den Aufgabenträgern ÖSPV zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Leipzig werden für folgende Bereiche Anforderungen formuliert:

- ▶ Verbindungsachsen
- ▶ Leistungsangebot SPNV
- ▶ Busersatzverkehre
- ▶ Parallelverkehre
- ▶ räumliche und zeitliche Verknüpfung

Mit dem Anforderungsprofil wird das Ziel verfolgt, die Qualität des bestehenden ÖPNV-Angebotes für dessen weitere Entwicklung und unter Einbezug der im Rahmen dieses Nahverkehrsplans im Angebotskonzept formulierten Maßnahmen sicherzustellen. Der Sicherstellung der ÖPNV-Qualität kommt v. a. in Hinblick auf den in Zukunft zu erwartenden Wettbewerb eine sehr hohe Bedeutung zu. Laufen

die bestehenden Verkehrsverträge in kurz- und mittelfristiger Sicht aus, so wird sich der Wettbewerb und damit die Notwendigkeit der Ausschreibung für den Aufgabenträger verstärken.

Vor diesem Hintergrund wird der NVP eine Grundlage für Ausschreibung und Wettbewerb im Nahverkehrsraum Leipzig sein. Die im NVP formulierten Zielstellungen sind dann bei der Planung, Ausschreibung und Vergabe von Leistungen zur SPNV-Bedienung zu berücksichtigen. Der NVP definiert dabei allgemeine Vorgaben in Form von Mindeststandards. Die konkreten Formulierungen in den Ausschreibungsunterlagen sind dann gemäß den jeweiligen Rahmenbedingungen vorzunehmen. Unbenommen bleibt, weitergehende Anforderungen oder Leistungsmerkmale für Strecken, Teilnetze oder Linien im Einzelfall vorzugeben.

Des Weiteren dient das Anforderungsprofil dazu, die nach dem PBefG zu beachtenden Vorgaben gegenüber der Genehmigungsbehörde bei der Vergabe von Liniengenehmigungen geltend zu machen.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen an die von den Aufgabenträgern beschlossenen Nahverkehrspläne gebunden. In diesem Sinne finden die im NVP des ZVNL definierten und mit den übrigen ÖPNV-Aufgabenträgern im Nahverkehrsraum abgestimmten Kriterien und Standards für die Ausgestaltung des Leistungsangebotes auch bei der Genehmigung von ÖPNV-Leistungen Berücksichtigung. Zudem sind die gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf Liniengenehmigungen zu beachten.

4.3 Grundsätze für Wettbewerbsverfahren

Im NVP werden die Grundsätze für Wettbewerbsverfahren erläutert, dass betrifft Aussagen zu folgenden Schwerpunkten:

- ▶ Wahl des Vertragsgegenstandes
- ▶ Qualitätsanforderungen SPNV/regionaler ÖSPV
- ▶ Einnahmeabrechnung und -aufteilung
- ▶ Marketing
- ▶ Vertrieb
- ▶ Zugangsmöglichkeiten
- ▶ Anreizsysteme zur Kundengewinnung
- ▶ Ersatzverkehre für SPNV-Leistungen

4.4 SPNV-Konzept

4.4.1 Grundlagen und Vorgehen

Die Inbetriebnahme des City-Tunnel Leipzig (CTL) wird voraussichtlich erst am Ende des Gültigkeitszeitraumes dieses NVP erfolgen. Die für das Zielnetz 2010 verfügbare Schieneninfrastruktur entspricht damit weitgehend dem Status quo.

Insofern sind bis zum Jahr 2010 auch keine bedeutenden Änderungen im Bedienungsangebot gegenüber dem Status quo zu erwarten. Um die weiteren Entwicklungsperspektiven des SPNV nach Ende des Gültigkeitszeitraumes aufzuzeigen, wurde ein Zielnetz 2020+ entwickelt. Hierbei stellt der CTL die zentrale Bündelungsstrecke für das „Mitteldeutsche S-Bahn-Netz“ (MDSB-Netz) dar.

Da der Zeitpunkt der Umsetzung **aller** im langfristigen Zielnetz enthaltenen Maßnahmen offen ist, wurde dieses mit der Jahresbezeichnung 2020+ versehen. Bis dahin bestehen verschiedene Interimszustände (Kapitel 4.7.2). Das Zielnetz 2020+ versteht sich als Rahmenplan, in den alle Neu- und Ausbaumaßnahmen beim Schienennetz des ZVNL einzuordnen sind.

4.4.2 Planungen für die SPNV-Infrastruktur im ZVNL-Gebiet

City-Tunnel Leipzig (CTL)

Das größte Bauvorhaben im SPNV ist der Bau des CTL. Dieser verbindet zukünftig den Bayerischen Bahnhof mit dem Hbf und dient vorrangig einer besseren SPNV-Anbindung des Leipziger Stadtzentrums an das Umland. Im Zuge der Inbetriebnahme des CTL (voraussichtlich zum Fahrplanwechsel 2011/2012) erfolgt die Einführung eines neu konzipierten MDSB-Netzes.

Netzergänzende Maßnahmen (NEM)

In Tabelle 5 sind die verbindlichen Infrastrukturmaßnahmen zum CTL dargestellt.

Maßnahme	KBS	Fertigstellung
City-Tunnel Leipzig mit den Stationen Leipzig Hbf (tief), Markt, Wilhelm-Leuschner-Platz, Bayerischer Bahnhof und Semmelweisstr.	-	Fahrplanwechsel 2011/2012
Verbindungskurve Semmelweisstraße - Leipzig Völkerschlachtdenkmal	-	Bis Eröffnung CTL
Streckenumbau zwischen Semmelweisstraße und Gaschwitz	501.2/507/530	Bis Eröffnung CTL
Elektrifizierung Borna - Geithain	507	Bis Eröffnung CTL
Zusammenfassung der Stationen Industriegelände West und Leipzig-Leutzsch zur neuen Station Georg-Schwarz-Straße	501.1/582	Bis Eröffnung CTL
Verlegung Leipzig-Völkerschlachtdenkmal	501.2/507/530	Bis Eröffnung CTL
Neubau Leipzig Anger-Crottendorf	-	Bis Eröffnung CTL
Neubau Markkleeberg Nord	501.2/507/530	ca. 1 Jahr nach Eröffnung CTL
Neubau Leipzig Theresienstraße	215/251	Bis Eröffnung CTL
Ausbau Leipzig-Connewitz	501.2/507/530	Bis Eröffnung CTL

Maßnahme	KBS	Fertigstellung
Ausbau Leipzig-Stötteritz	501.2/507/530	ca. 1 Jahr nach Eröffnung CTL
Ausbau Markkleeberg, Markkleeberg-Großstädteln	501.2/507/530	Bis Eröffnung CTL

Tabelle 5: Übersicht zu den im Zusammenhang mit dem CTL-Projekt verbindlichen Infrastrukturmaßnahmen

Weitere Neu- und Ausbautvorhaben

- ▶ Umbau der Station Taucha
- ▶ Errichtung der neuen Zugangsstelle Leipzig Mockauer Straße (zwischen Leipzig-Thekla und Leipzig Theresienstraße)
- ▶ Umbau der Station Gaschwitz erst im Rahmen des Ausbaues der „Sachsen-Franken-Magistrale“
- ▶ Errichtung einer neuen Zugangsstelle in Leisnig (Burg Mildenstein) an der KBS 506 (Umsetzung erfolgt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten)
- ▶ Erneuerung der Fahrwege und der Leit- und Sicherungstechnik sowie Ausbau der Stationen an den KBS 215, 506, 530, 550 und 582 (siehe **Anlage 4/2**)

Um- und Ausbau von Zugangsstellen

Hauptaufgabe ist die Sanierung und der Ausbau der Stationen sowie die Verbesserung der Verknüpfung zwischen dem SPNV und den anderen Verkehrsträgern. Ein Schwerpunkt liegt im Bau von P+R- / B+R-Anlagen. Die betreffenden Planungen sind mit ihren Zeithorizonten in der **Anlage 6/1** dargestellt.

Weitere Entwicklung der Infrastruktur

Neben den als verbindlich betrachteten Planungen CTL und NEM kommen weitere Vorhaben zur Entwicklung der Infrastruktur in Betracht.

- ▶ Einbindung des Haltes Leipzig-Paunsdorf in das MDSB-Netz wird aufgrund fehlender Infrastrukturmaßnahmen nicht mit Inbetriebnahme des CTL erfolgen.
- ▶ Nach der zu erwartenden Verkehrsnachfrage sind die Stationen Leipzig Essener Straße und Leipzig-Paunsdorf in entsprechender Reihenfolge in das MDSB-Netz vorrangig einzubinden.
- ▶ Zur späteren Erweiterung des MDSB-Netzes ist die Verlängerung der S-Bahn-Linie nach Markranstädt bzw. weiter nach Weißenfels/Merseburg weiterzuvorführen, diese Option schließt die Einrichtung eines neuen Haltes am Kulkwitzer See ein.
- ▶ Es werden folgende neue Zugangsstellen als langfristige Option vorgeschlagen, deren verkehrlicher Nutzen noch zu überprüfen ist:
 - ▶ Schkeuditz-Ost
 - ▶ Leipzig-Marienbrunn
 - ▶ Radefeld
 - ▶ Leipzig-Althen

Des Weiteren werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung und Erweiterung der Infrastruktur zu einzelnen Streckenabschnitten entsprechend der **Anlage 6/2** vom ZVNL vorgeschlagen.

Eisenbahnstrecken ohne Personenverkehr

Die folgenden Trassen sind nach /12/ freizuhalten, ggf. ist eine andere Nutzung zulässig, sofern sie einer Wiederinbetriebnahme nicht entgegensteht:

- ▶ Torgau – Dommitzsch – (Pretzsch)
- ▶ Eilenburg – Bad Düben – (Bad Schmiedeberg)
- ▶ Trebsen – Brandis bzw. Brandis - Beucha
- ▶ Roßwein – (Hainichen)
- ▶ (Rochlitz) – Waldheim
- ▶ Rochlitz – Narsdorf
- ▶ (Glauchau) – Colditz – Großbothen
- ▶ Neukieritzsch – Pegau
- ▶ Böhlen – Espenhain
- ▶ Leipzig-Plagwitz – (Pörsten)
- ▶ Leipzig-Leutzsch – (Merseburg)

Zusätzlich zur geforderten Trassenfreihaltung sieht der Regionalplan Westsachsen eine Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs auf den Bahnstrecken Eilenburg – Bad Düben – (Bad Schmiedeberg) und Torgau – Dommitzsch – (Pretzsch) vor. Gegen eine Wiederaufnahme des SPNV auf diesen beiden Strecken spricht vorrangig das geringe Nachfragepotential. Das Land Sachsen-Anhalt hat bereits beschlossen, den SPNV auf der Strecke Lutherstadt Wittenberg – Pretzsch – Bad Schmiedeberg, die an die beiden Bahnstrecken anknüpft, zum Fahrplanwechsel Dezember 2007 abzubestellen.

Bei folgenden Strecken wird eine Wiederinbetriebnahme des Personenverkehrs zukünftig nicht ausgeschlossen, so dass eine Trassenfreihaltung befürwortet wird:

- ▶ Beucha - Brandis
- ▶ (Glauchau) – Colditz – Großbothen
- ▶ Leipzig-Leutzsch – (Merseburg)

4.4.3 Triebwagen und Züge

Die Beschaffung und der Einsatz der Schienenfahrzeuge liegen in der Verantwortung der EVU. Der Aufgabenträger kann im Rahmen von Ausschreibungen Anforderungen an die Fahrzeuge verbindlich formulieren. Neu zu beschaffende Triebwagen und Züge sollten folgendem Anforderungsprofil genügen:

Kriterium	Merkmale
Fahrgastkomfort	Mehrweckräume für Fahrrad-/Kinderwagen-/Gepäckmitnahme, komfortable Sitze, niedrige Innengeräuschpegel, Sauberkeit, Vandalismusresistenz, Klimatisierung, 1. Wagenklasse, ggf. Bewirtschaftungseinrichtungen, barrierefreies, geschlossenes Toilettensystem
Barrierefreier Zugang	Niveaugleicher Übergang zw. Fahrzeug und Bahnsteig, ggf. Vorhalten von Einrichtungen für behindertengerechten Zugang, Automatiktüren
Sicherheit	Helle, freundliche Gestaltung, transparente Bauweise im Innenraum zur Verbesserung der Sozialkontrolle, Notrufeinrichtungen
Fahrgastinformation	Akustische und optische Information über Zugziel und nächste Haltestelle, Netz- und Tarifinformationen, ggf. Fahrkartenautomaten
Betriebliche Anforderungen	Wendezugbetrieb, automatische Kuppelbarkeit, hohes Beschleunigungsvermögen und Geschwindigkeit entsprechend dem Einsatzcharakter, kurze Fahrgastwechselzeiten im CTL
Wirtschaftlichkeit	Hohe Laufleistungen, geringe Wartungs- und Energiekosten
Umweltfreundlichkeit	Geringer Energieverbrauch und damit geringe CO ₂ -Emissionen bei der Erzeugung der Traktionsenergie, Einhaltung von Abgas- und Lärmvorschriften,

Tabelle 6: Anforderungsprofil für Triebwagen und Züge

Bei der Beschaffung sind vor allem Triebwagen und Züge zu favorisieren, die einen niveaugleichen Einstieg an Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm ermöglichen.

Empfehlungen zur langfristigen Fahrzeugkonzeption für das MDSB-Netz

Für das MDSB-Netz sollten Fahrzeuge beschafft werden, die kurze Haltestellenaufenthaltszeiten und starke Beschleunigungen zur Verkürzung der Reisezeiten gewährleisten.

4.4.4 SPNV-Angebot im Zielnetz 2010

Das Zielnetz 2010 baut auf dem geplanten Bestellumfang des Fahrplanes 2007/2008 ohne das geplante MDSB-Netz auf, da mit einer Inbetriebnahme des CTL erst Ende 2011 zu rechnen ist (siehe Abbildung 4).

Im Vergleich zum Bedienungsangebot der Bestandsaufnahme (Fahrplan 2005/2006) verringert sich der Umfang der bestellten Leistungen nur geringfügig um etwa 18.000 Zugkm/Jahr auf 9,53 Mio. Zug-km/Jahr. Eine wesentliche Änderung des Bedienungsangebotes erfolgte nur auf der KBS 503 Beucha - Brandis, deren SPNV-Bedienung zum Fahrplanwechsel Dezember 2006 eingestellt und durch einen Busverkehr ersetzt wurde. Das als Zielnetz 2010 vorgesehene Bedienungsangebot ist nach KBS getrennt detailliert in der **Anlage 4/2** beschrieben.

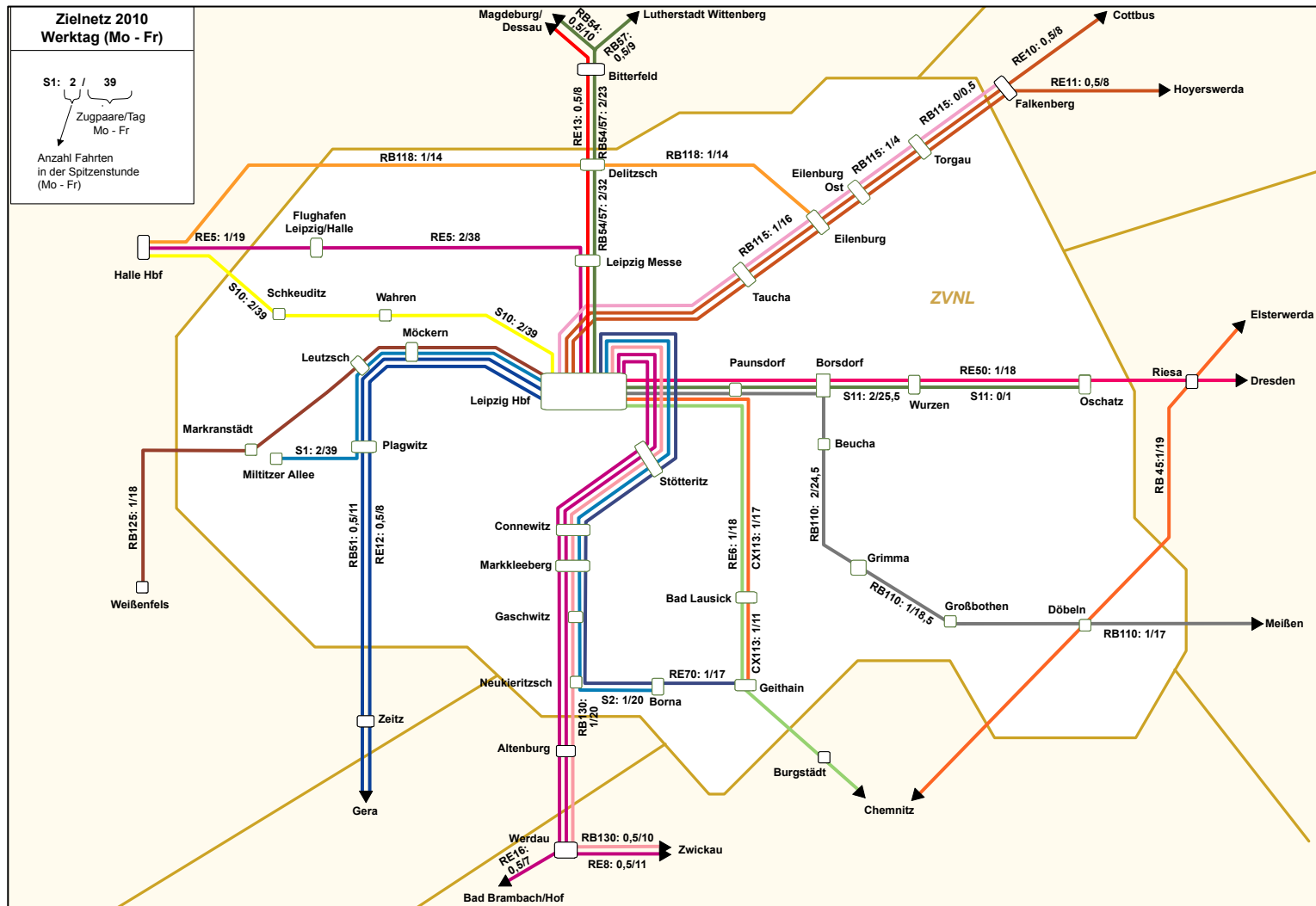


Abbildung 4: Bedienungskonzept am Werktag im Zielnetz 2010

4.4.5 Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Kursbuchstrecken

Ausführungen dazu siehe **Anlage 4/2**.

4.4.6 Überprüfung von Zugangsstellen mit geringer Verkehrsnachfrage

Folgende Zugangsstellen mit einer Verkehrsnachfrage unterhalb des Richtwertes von 50 Ein- und Aussteigern je Werktag wurden überprüft:

- ▶ Pönitz (KBS 215)
- ▶ Klosterbuch (KBS 506)
- ▶ Petergrube (KBS 507)
- ▶ Limmritz und Steina (KBS 520)
- ▶ Engelsdorf Werkstätten, Großpösna, Hopfgarten und Tautenhain (KBS 525)
- ▶ Leipzig-Großzschocher und Knautnaundorf (KBS 550)

4.4.7 Auswirkungen der Straffung des Zugangsstellenkonzeptes

Aufgrund der Ergebnisse der in Kapitel 4.4.6 durchgeführten Zugangsstellenbewertung wird die Auflassung der in Tabelle 7 aufgeführten Zugangsstellen empfohlen.

Betroffene Linien	Aufzulassende Stationen
RB 115 Leipzig – Falkenberg	Pönitz
RB 45 Chemnitz – Döbeln – Riesa	Limmritz, Steina
CX Leipzig – Bad Lausick – Geithain	Engelsdorf-Werkstätten, Großpösna, Hopfgarten, Tautenhain
RB 51 Leipzig – Gera	L-Großzschocher, Knautnaundorf

Tabelle 7: Aufzulassende Stationen

4.5 Straßengebundener ÖPNV

Handlungsbedarf im ÖSPV

Die Auswertungen der Bewertung der Bestandsaufnahme (Verbindungsqualität) hat auch Handlungsbedarf für Relationen aufgezeigt, die vorrangig vom ÖSPV bedient werden:

- ▶ Torgau – Oschatz (Kategorie II)
- ▶ Leipzig – Merseburg (Kategorie I)
- ▶ Wurzen – Grimma (Kategorie II)
- ▶ Borna – Altenburg (Kategorie II)
- ▶ Borna – Groitsch (Kategorie III)
- ▶ Markkleeberg – Zwenkau (Kategorie III)

In Ergänzung wird die Relation Grimma – Borna mit aufgenommen.

Ersatzleistungen SPNV

Nach den Empfehlungen zur Auflassung von SPNV-Haltepunkten (Kapitel 4.4.7) werden Ersatzangebote durch den ÖSPV, an dann nicht mehr bedienten Stationen vorgeschlagen.

4.6 Ergänzende Aussagen zur Angebotsgestaltung

Es werden im NVP ergänzende Aussagen zu folgenden Punkten vorgenommen:

- ▶ Einsatz alternativer Bedienformen
- ▶ Abbau von Parallelverkehr
- ▶ Belange einzelner Fahrgastgruppen
 - ▶ Mobilitätsbeeinträchtigte Personen
 - ▶ Schüler
 - ▶ Freizeit-/Eventverkehr
- ▶ Information und Service

4.7 Ausblick auf das Angebotskonzept nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig

4.7.1 SPNV-Konzept für das Zielnetz 2020+

Wichtigste Infrastrukturmaßnahme ist der City-Tunnel Leipzig (CTL). Dessen Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel 2011/2012 vorgesehen. Die Eröffnung des CTL ermöglicht die Einführung eines neuen MDSB-Netzes. Dieser Netzzustand wird als Zielnetz 2020+ bezeichnet (siehe Abbildung 5).

Relevante Infrastrukturmaßnahmen aus dem „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP (NBS Erfurt – Leipzig/Halle, die Paunsdorfer Kurve und die Station Leipzig Essener Straße) werden als realisiert unterstellt. Weitere Maßnahmen zur Erweiterung der Infrastruktur (vgl. Kapitel 4.4.2) sind nicht Bestandteil des SPNV-Konzeptes für das Zielnetz 2020+.

Im Bereich des ÖPNV der Stadt Leipzig wurde angenommen, dass die Straßenbahnbedienung zwischen Roßplatz und Markkleeberg-West (Straßenbahnlinie 9) sowie zwischen Plagwitz und Eutritzsch, Krankenhaus (Straßenbahnlinie 14) auf Busbetrieb umgestellt wird.

Der NVP der Stadt Leipzig /7/ geht jedoch von einer Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes zwischen Plagwitz und Stadtzentrum aus. Eine Entscheidung zur Einstellung der Linie 9 zwischen Roßplatz und Markkleeberg-West ist noch nicht getroffen worden, hier besteht noch Untersuchungsbedarf.

Mitteldeutsches S-Bahn-Netz

Das Bedienungsangebot auf den S-Bahn-Linien baut auf dem Linienkonzept der NKU CTL /8/ auf. Im Zielnetz 2020+ sind 6 S-Bahn-Linien vorgesehen (Tabelle 8).

Restliches SPNV-Netz

Detaillierte Ausführungen zum gesamten Bedienungsangebot und zum geplanten Leistungsvolumen auf den einzelnen KBS des Zielnetzes 2020+ siehe **Anlage 4/3**. Insgesamt beträgt die Summe der vom ZVNL zu bestellenden SPNV-Leistungen des Zielnetzes 2020+ 11,35 Mio. Zug-km/Jahr.

Linie	Linienverlauf
S 1	Miltitzer Allee – CTL – Leipzig-Stötteritz – Borsdorf – Wurzen – Oschatz (15-Minuten-Takt zwischen Miltitzer Allee und Leipzig-Stötteritz) (30-Minuten-Takt zwischen Leipzig-Stötteritz und Wurzen) (Einzelfahrten zwischen Wurzen und Oschatz)
S 2	Dessau/Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Delitzsch – CTL – Gaschwitz (120-Minuten-Takt zwischen Dessau bzw. Lu. Wittenberg und Bitterfeld) (30-Minuten-Takt zwischen Bitterfeld und Gaschwitz)
S 3	Halle-Nietleben – Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – CTL – Leipzig-Connewitz (30-Minuten-Takt)
S 4	Hoyerswerda – Falkenberg – Torgau – Taucha – CTL – Borna – Geithain (120-Minuten-Takt zwischen Hoyerswerda und Torgau) (60-Minuten-Takt zwischen Torgau und Eilenburg) (30-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Eilenburg und Taucha) (30-Minuten-Takt zwischen Taucha und Borna) (60-Minuten-Takt zwischen Borna und Geithain)
S 5X	Halle (Saale) Hbf – Flughafen – CTL – Altenburg – Werdau – Zwickau/Plauen - Hof (Express-Bedienung) (60-Minuten-Takt zwischen Halle und Zwickau) (120-Minuten-Takt zwischen Werdau und Plauen) bzw. Hof, umsteigefreie Verbindung aus/in Richtung Leipzig durch Flügeln/Koppeln in Werdau mit S 5X)
S 5	Flughafen – CTL – Altenburg – Zwickau (Halt an allen Stationen zw. Böhlen u. Zwickau) (60-Minuten-Takt zwischen Flughafen und Altenburg) (120-Minuten-Takt zwischen Altenburg und Zwickau)

Tabelle 8: S-Bahn-Linien im Zielnetz 2020+

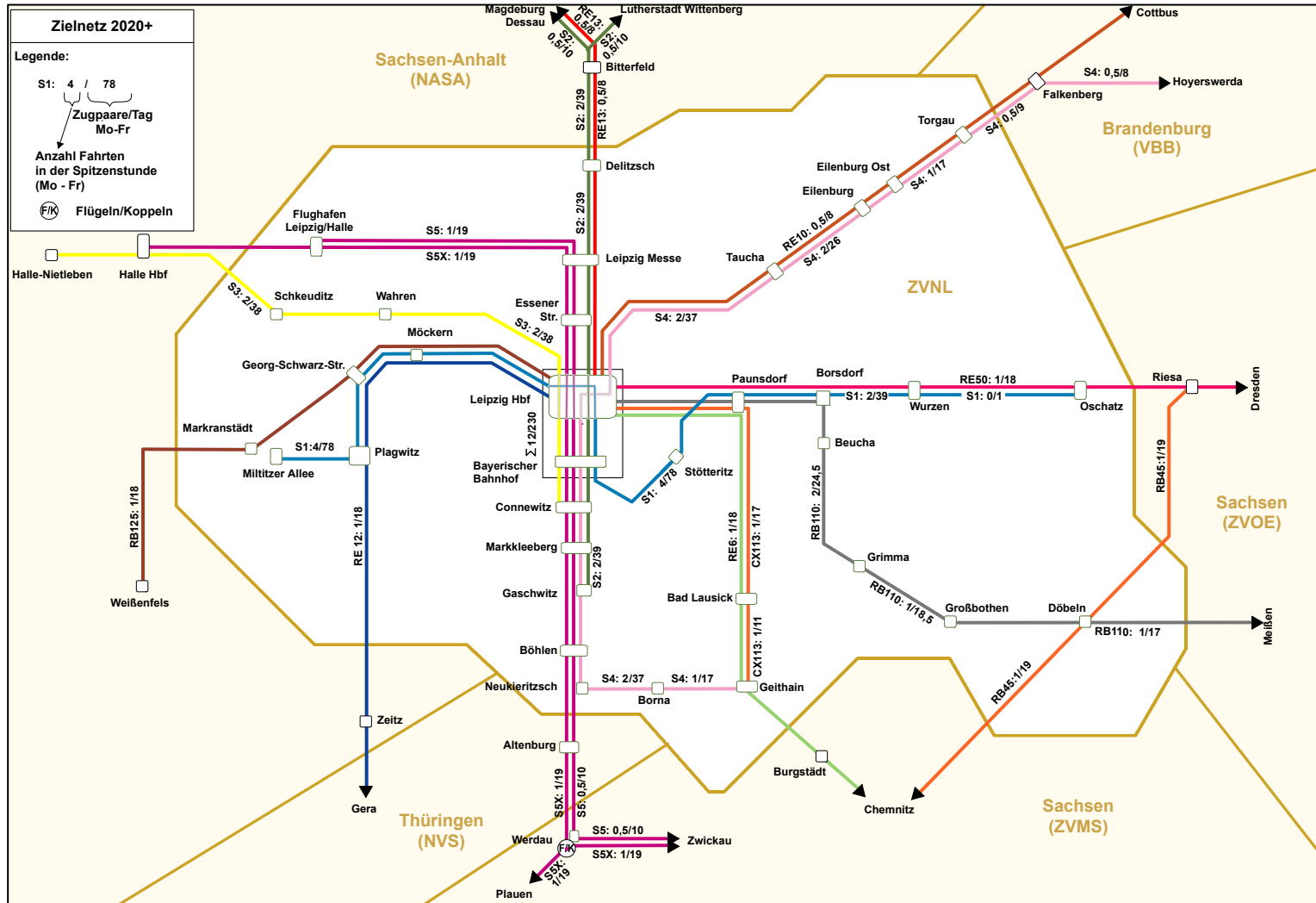


Abbildung 5: Linienkonzept im Zielnetz 2020+

4.7.2 Interimszustände

Die Umsetzung des Zielnetzes 2020+ unmittelbar nach Inbetriebnahme des CTL ist aufgrund fehlender infrastruktureller Voraussetzungen und der vertraglichen Bindung bestellter SPNV-Leistungen in den benachbarten Zweckverbänden noch nicht möglich. Aus diesem Grund kann das konzipierte MDSB-Netz nur schrittweise, mit folgenden Interimszuständen umgesetzt werden:

- ▶ Interimsnetz 2012
- ▶ Interimsnetz 2013
- ▶ Interimsnetz 2016

4.7.3 Nachfrageprognose für das Zielnetz 2020+

Im Kapitel 3 wurde gezeigt, dass die ÖPNV-Nachfrage ohne weitere Verbesserungsmaßnahmen aus Gründen der geänderten Bevölkerungsstruktur und der geänderten Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2010 um 7,2 % im Quelle-Ziel-Verkehr und um 1,6 % im Binnenverkehr des ZVNL sinken wird. In dieser Prognose (Nullfall-Prognose 2010) werden die Nachfragewirkungen der bis 2010 zu erwartenden Änderungen der feinsträumigen Bevölkerungszahlen bei ansonsten gegenüber dem Status quo 2006 unveränderten Randbedingungen ermittelt.

Signifikante Verbesserungen im Bedienungsangebot des SPNV treten erst nach Inbetriebnahme des CTL ein. Für das Zielnetz 2020+ wurde ähnlich wie beim BVWP 2003 für den SPNV eine Trendprognose und eine Zielprognose erstellt.

- ▶ Trendprognose (erstellt von den Gutachtern des NVP) wurde unter der Randbedingung einer kaufmännischen Vorsicht erstellt (üblich bei Erlösprognosen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von EVU)
- ▶ Zielprognose (erstellt vom Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig) geht von günstigeren Annahmen zum Verkehrsverhalten der potenziellen SPNV-Nutzer und einer weitestgehenden Ausschöpfung der Nachfragepotenziale des SPNV aus

Da beide Prognosen Unterschiede in den Rahmenbedingungen (Bevölkerungsprognose, Bedienungsangebote SPNV) aufweisen, wurden Trend- und Zielprognose durch Überschlagsrechnungen vergleichbar gemacht. Maßgebend für die weiteren Betrachtungen sind die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose und das Bedienungsangebot im Zielnetz 2020+ gemäß Kapitel 4.7.1.

Die Nachfrageentwicklung des SPNV im ZVNL-Gebiet vom Status quo 2006 über die Nullfall-Prognose 2010 bis zur Trend- und Zielprognose 2020 ist in Tabelle 9 differenziert nach den einzelnen Zulaufstrecken dargestellt.

Streckenabschnitt	Querschnittsbelastung in 1.000 Personenfahrten je Werktag				Index Trend- prognose gegenüber Status quo (Status quo= 100)	Index Ziel- prognose gegenüber Status quo (Status quo = 100)
	Status quo 2006	Nullfall- Prognose 2010	Trend- prognose 2020	Ziel- prognose 2020		
Zulauf Nord	11,2	10,5	21,5	23,0	192	205
Zulauf Ost	11,9	11,3	13,8	17,3	116	145
Zulauf Süd	6,4	5,7	9,8	13,2	153	206
Zulauf West	9,7	8,5	16,3	17,4	168	179
Summe	39,2	36,1	61,4	70,9	157	181

Zulauf Nord:

S-Bahn-Linien S 4 aus Torgau - Eilenburg, S 5 aus Halle - Flughafen Leipzig/Halle und S 2 aus Bitterfeld - Delitzsch (maßgebender Querschnitt: Theresienstraße - Hauptbahnhof), RegionalExpress-Linien RE 13 aus Magdeburg und RE 10 aus Cottbus

Zulauf Ost:

S-Bahn-Linie S 1 aus Wurzen (maßgebender Querschnitt: Engelsdorf - Paunsdorf), Linie CX 113 aus Geithain, RegionalBahn-Linie RB 110 aus Döbeln, RegionalExpress-Linien RE 6 aus Chemnitz und RE 50 aus Dresden

Zulauf Süd:

S-Bahn-Linien S 4 aus Borna - Geithain, S5X aus Hof - Plauen/ Zwickau und S 5 aus Zwickau (maßgebender Querschnitt: Markkleeberg-Großstädteln - Markkleeberg)

Zulauf West:

S-Bahn-Linien S 1 aus Grünau (Miltitzer Allee) und S 3 aus Halle Hbf via Schkeuditz (maßgebender Querschnitt Gohlis - Leipzig Hbf), RegionalExpress-Linie RE 12 aus Gera, RegionalBahn-Linie RB 125 aus Weißenfels

Tabelle 9: Nachfrageentwicklung auf den Zulaufstrecken zur City Leipzig

► Querschnittsbelastung CTL:

- Trendprognose: 25.000 Personenfahrten je Werktag
- Zielprognose: 30.000 Personenfahrten je Werktag

Die Werte der Zielprognose lassen sich nur dann erreichen, wenn die Randbedingungen und das Umfeld für die „schwere Schiene“ (S-Bahn, RegionalExpress und RegionalBahn) in der Region Leipzig gegenüber dem Status quo entscheidend verbessert werden.

5 Vernetzung der Verkehrsträger

5.1 Analyse von Anschlussbeziehungen

Im Rahmen der Analyse der Anschlussbeziehungen wird die zeitliche Verknüpfung der Linien des SPNV und des ÖSPV untersucht. Die Betrachtungen erfolgen auf der Grundlage des Bewertungssystems zur Bewertung der Verbindungsqualität in Hinblick auf die Richtwerte zur Anschlusszeit. Im Rahmen des Anforderungsprofils wurden diese Richtwerte zu Mindeststandards.

Unter Beachtung von Vorgaben⁶ wurden die SPNV-Stationen betrachtet, für die eine Entfernung zwischen ÖSPV und SPNV von bis zu 200 Meter angegeben wurde. Die Auswertungen wurden mit dem integrierten Verkehrsmodell des MDV vorgenommen.⁷ Für jede zu betrachtende SPNV-Station sowie die jeweils zugehörige(n) Haltestelle(n) des ÖSPV wurden dazu die Ankunfts- und Abfahrtszeiten aller betreffenden Linien aufgelistet. Auf dieser Grundlage erfolgte dann die Suche nach möglichen Anschlüssen.

Die ermittelten Anschlusszeiten wurden dahingehend überprüft, ob der Anschluss auch bei Berücksichtigung der notwendigen Übergangszeit erreicht werden kann. Aus allen möglichen Anschlusszeiten wurde eine mittlere Anschlusszeit ermittelt.

Nachfragepotenzial

SPNV-Stationen mit einem hohen Anteil gewährleisteter Anschlüsse werden auch von vielen Umsteigern genutzt. Einige Stationen werden jedoch trotz guter Anschlussituation kaum zum Umsteigen genutzt. Dazu zählen neben einigen Leipziger S-Bahn-Stationen auch Torgau und Döbeln.

Dagegen werden auch an Stationen (insbesondere Borna, Wurzen und Böhlen) mit wenigen gewährleisteten Anschlüssen relativ hohe Umsteigerzahlen registriert. Diese können als Potenzial für die weitere Optimierung angesehen werden.

5.2 Optimierung von Anschlussbeziehungen

Folgende Maßnahmen (insbesondere für die SPNV-Stationen mit hohem Nachfragepotenzial) sollen untersucht und umgesetzt werden:

- ▶ Buslinien, auch Schülerlinien konsequent zu den Bahnhöfen führen
- ▶ Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Buslinien in Abstimmung mit anderen zeitlichen Zwängen (z. B. Schulzeiten) an SPNV-Fahrpläne anpassen
- ▶ Verbesserung der Umsteigequalität durch Heranführen der ÖSPV-Haltpunkte an die Bahnhöfe und damit Einrichten möglichst kurzer Umsteigewege.

⁶ Derzeit erarbeitet der MDV eine Empfehlung für betriebliche Leistungsangebote, die auch Aussagen zu Umsteigebeziehungen enthält. Es bestehen hier Überlegungen, Empfehlungen für Wartezeiten in Abhängigkeit des SPNV-Taktes zu geben.

⁷ Fahrplanstand 01/2005 für ÖSPV und 01/2006 für SPNV

5.3 Technische Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte

In Kapitel 2.3 wurde das Bewertungsschema für die qualitative Bewertung der Zugangsstellen dargestellt. Dabei wurde jeweils von einer statischen Fahrgastinformation durch den Aushang von Abfahrtsplänen sowie eine Beschilderung der Gleise sowie von einem Wegeleitsystem ausgegangen.

Eine solche statische Fahrgastinformation ist zwar als Grundausstattung für alle SPNV-Haltepunkte erforderlich, die Möglichkeiten der Fahrgastinformation gehen jedoch wesentlich weiter und sollten daher an relevanten Verknüpfungspunkten entsprechend umgesetzt werden.

Ziel für aufkommensstarke SPNV-Zugangsstellen

In Tabelle 10 ist aufgeführt, an welchen Zugangsstellen Erneuerungsbedarf der dynamischen Fahrzielanzeigen besteht (dies ist der Fall, wenn nur hinterleuchtete Zielanzeigen ohne Verspätungsanzeige aus der Zeit vor 1990 vorhanden sind) und wo solche Anzeigen noch fehlen. Zukünftig sollen auch weitere Haltepunkte entsprechend ausgerüstet werden, wenn deren Ein- und Aussteigerzahl die Schwelle der 800 Ein- und Aussteiger übertrifft. Welche Haltepunkte dies sein werden, steht noch nicht fest.

Zugangsstelle	Ein- und Aussteiger (Mo-Fr)	dynamische Anzeige
Borna	1.700	Bedarf
Eilenburg	1.340	Erneuerungsbedarf
Markkleeberg	1.300	Bedarf
Leipzig Allee-Center	1.300	Bedarf
Schkeuditz	1.200	Bedarf
Leipzig-Möckern	1.200	Bedarf
Torgau	1.100	Erneuerungsbedarf
Grimma	1.100	Bedarf
Böhlen (Leipzig)	1.100	Bedarf
Döbeln Hbf	950	Erneuerungsbedarf
Leipzig-Leutzsch	800	Erneuerungsbedarf

Tabelle 10: Zugangsstellen im ZNVL-Gebiet mit mehr als 800 Ein- und Aussteigern pro Arbeitstag und deren Verbesserungsbedarf bei der dynamischen Fahrgastinformation. Datenquelle: Stationsdatenbank 2006

Verknüpfungspunkte SPNV – ÖSPV

An den in Tabelle 11 aufgeführten Verknüpfungsstellen im Nahverkehrsraum Leipzig sind derzeit entsprechende Maßnahmen geplant:

Lfd. Nr.	Zugangsstelle	Landkreis (bis 31.07.2008)	Landkreis (ab 01.08.2008)	DFI-Anzeige (SPNV und ÖSPV)	Anzeige zur Anschluss-sicherung
1	Delitzsch, Unterer Bhf.	Delitzsch	Nordsachsen	X	(V)
2	Eilenburg, Bhf.	Delitzsch	Nordsachsen	X	(V)
3	Schkeuditz, Bhf.	Delitzsch	Nordsachsen	(X)	X
4	Torgau, Bhf.	Torgau-Oschatz	Nordsachsen	X	X
5	Oschatz, Bhf.	Torgau-Oschatz	Nordsachsen	X	X
6	Döbeln, Hbf.	Döbeln	Mittelsachsen	X	(V)
7	Leisnig, Bhf.	Döbeln	Mittelsachsen	X	(V)
8	Leipzig, Bf. Messe	Stadt Leipzig	Stadt Leipzig	X	-
9	Geithain, Bhf.	Leipziger Land	LK Leipzig	X	(V)
10	Markranstädt, Bhf.	Leipziger Land	LK Leipzig	X	(V)
11	Borna, Bhf.	Leipziger Land	LK Leipzig	X	X
12	Markkleeberg, Bhf.	Leipziger Land	LK Leipzig	X	(V)
13	Böhlen, Bhf.	Leipziger Land	LK Leipzig	(X)	X
14	Wurzen, Bhf.	Muldentalkreis	LK Leipzig	X	X
15	Grimma, Bhf.	Muldentalkreis	LK Leipzig	X	X
16	Bad Lausick, Bhf.	Muldentalkreis	LK Leipzig	(X)	X
17	Beucha, Bhf.	Muldentalkreis	LK Leipzig	(X)	X
18	Naunhof, Bhf.	Muldentalkreis	LK Leipzig	X	X
19	Großbothen, Bhf.	Muldentalkreis	LK Leipzig	(X)	(X)

Bedeutung der Kreuze: X: soll installiert werden, (X): könnte installiert werden, (V): Installation vorläufig sinnvoll, sofern nicht in allen Fahrzeugen eingeführt, „-“ nicht erforderlich, da Anzeige in den Fahrzeugen.
Quelle: MDV

Tabelle 11: Planungen des MDV zur Ausrüstung von Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und ÖSPV mit dynamischer Fahrgastinformation und Anschlusssystemen

Ziel für DFI und Anschluss-sicherung

In der Anlage zur Ausschreibung dieses NVP war eine Liste von 33 SPNV-Zugangsstellen enthalten, für die eine Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Bahn und Bus besonders vordringlich ist. 18 dieser 33 Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 11 enthalten (alle dort aufgeführten Verknüpfungspunkte außer Leipzig Messe). Der ZVNL unterstützt daher diese 18 Vorhaben des MDV. Darüber hinaus gibt es weitere Verknüpfungspunkte, bei denen mindestens 300 Ein- und Aussteiger pro Tag gezählt werden und bei denen die Verknüpfung mit dem ÖSPV eine besondere Rolle spielt.

- ▶ Taucha
- ▶ Pegau
- ▶ Gaschwitz
- ▶ Dahlen
- ▶ Waldheim

5.4 Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Um die Einzugsbereiche der SPNV-Zugangsstellen zu erweitern, soll die Verknüpfung mit dem Individualverkehr verbessert werden (P+R, B+R).

Durch Gegenüberstellung des ermittelten Stellplatzbedarfs mit aktuellen Bestandszahlen lassen sich an folgenden Zugangsstellen noch Defizite erkennen.

Zugangsstelle	fehlende B+R-Stellplätze	fehlende P+R-Stellplätze
Bad Lausick	26	4
Beilrode	12	33
Böhlen	10	36
Borna	0	61
Borsdorf	0	58
Dahlen	0	100
Döbeln-Zentrum	100	39
Eilenburg	27	20
Eilenburg Ost	29	80
Frohburg	7	30
Geithain	30	10
Grimma	0	47
Großbothen	0	23
Großlehna	50	15
Großsteinberg	30	15
Kühren	22	50
Leipzig-Engelsdorf	86	0
Leipzig Grünauer Allee	24	0
Leipzig Karlsruher Straße	30	0
Leipzig Slevogtstraße	21	0
Leipzig-Thekla	24	0
Leipzig-Wahren	86	0
Leisnig	18	50
Markkleeberg-Gaschwitz	32	0
Markkleeberg-Großstädteln	67	0
Markranstädt	72	0
Narsdorf	0	30
Naunhof	17	29
Neukieritzsch	40	0
Oschatz	52	0
Pegau	32	30
Rackwitz	28	40
Roßwein	30	26
Schkeuditz	88	108
Tanndorf	4	25
Taucha	22	30
Torgau	40	168
Wurzen	20	28
Zschortau	83	15

Fettdruck: bei Ortsnamen: für ZVNL vordringliche Verknüpfungsstelle gemäß Anlage zur Ausschreibung. Bei Zahlen: Größte erkannte Defizite (ab 50 Stellplätzen)

Quellen: Potenzialanalyse Zubringerverkehr /10/, Angaben der Städte Leipzig und Markkleeberg sowie weitere Quellen

Tabelle 12: Bedarf für B+R und P+R-Anlagen an Verknüpfungspunkten über den Bestand hinaus

5.5 Prioritäten der investiven Maßnahmen an Verknüpfungspunkten

Für die in den Kapiteln 5.3 und 5.4 genannten investiven Maßnahmen sind unterschiedliche Akteure verantwortlich (DB Station und Service AG, Gemeinden, Verkehrsunternehmen). Der ZVNL kann durch Aufnahme in sein Aktionsprogramm Fördergelder für diese Maßnahmen vorsehen. Dabei sollen die am stärksten frequentierten Zugangsstellen (bei der Fahrgastinformation) sowie die Zugangsstellen mit den deutlichsten Defiziten bei der Anlage von B+R bzw. P+R-Anlagen vorrangig behandelt werden. Wenn sich durch den Planungsvorlauf anderer Akteure jedoch andere Reihenfolgen ergeben, soll dies kein Grund für eine Verzögerung der Förderung sein, sofern die Maßnahmen in den Kapiteln 5.3 und 5.4 explizit aufgeführt sind.

5.6 Maßnahmen der erweiterten Fahrgastinformation

Zusätzlich zu den technischen Maßnahmen der Fahrgastinformation im Bereich der SPNV-Zugangsstellen bzw. der Verknüpfungspunkte mit dem ÖSPV gibt es weiteren Handlungsbedarf zur verbesserten Information der Fahrgäste.

- ▶ Beschilderung der Zulaufstrecken
- ▶ Flächendeckende und zeitlich unbegrenzte telefonischen Fahrgastinformation
- ▶ Ausbau des elektronischen Fahrgastauskunftssystems im Internet auf die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen
- ▶ Einrichtung von Mobilitätszentralen in den zehn Mittelzentren des Nahverkehrsraumes

6 Finanzierungskonzept

6.1 Finanzierung des ÖPNV in Sachsen

In die Finanzverantwortung der Institutionen, die am ÖPNV beteiligt sind, fallen die in Tabelle 13 genannten Leistungen.

Finanzierungsinhalt/-betreff	Verantwortung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Aufgabenträger, Sonstige
<ul style="list-style-type: none"> • SPNV-Leistungen (einschl. Ersatzverkehre) • zweckverbandsbedingte Aufgaben 	ZVNL
<ul style="list-style-type: none"> • Busersatzverkehre mit Beendigung der Aufgabenträgerschaft des ZVNL 	ZVNL bzw. Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig*
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrweginfrastruktur des SPNV 	Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG)
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur der Stationen des SPNV 	DB Station & Service AG
<ul style="list-style-type: none"> • Betriebskostenzuschüsse des ÖSPV bzw. bestellte ÖSPV-Leistungen unter Abschluss von Verkehrsverträgen • Schülerverkehr 	Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur des ÖSPV 	kreisfreie Stadt Leipzig Gemeinden Verkehrsunternehmen und die jeweils zuständigen Baulastträger Landkreise darüber hinaus nur im Rahmen der freiwilligen Aufgabenwahrnehmung
<ul style="list-style-type: none"> • MDV im Rahmen der Gesellschafterstellung 	Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig Verkehrsunternehmen Aufgabenträger SPNV (u. a. ZVNL als Gesellschafter)
<ul style="list-style-type: none"> • verbundbedingte Aufwendungen MDV 	Gesellschafter MDV Freistaat Sachsen (temporär – siehe weitere Erläuterungen im Text)

* Gemäß der Beschlussfassung 35/04 (Punkt 2) des Zweckverbandes übernimmt der ZVNL die Finanzierung. Nach Umstellung der Aufgabenträgerschaft sind die Landkreise bzw. die Stadt Leipzig für diese ÖSPV-Verkehre verantwortlich.

Tabelle 13: Verantwortung der ÖPNV-Finanzierung im Nahverkehrsraum Leipzig⁸

6.2 Finanzierung verbundbedingter Aufgaben des MDV

Die MDV GmbH wird von den Verbundgesellschaftern finanziert. Verbundbedingte Belastungen durch Tarifintegration (Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste) gleichen die Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen mit Hilfe des Freistaates Sachsen aus. Der Freistaat Sachsen gewährte hierzu den Altkreisen Döbeln, Muldentalkreis und Torgau-Oschatz befristete Zuschüsse für verbundbedingte Belastungen (Durchtarifierungsverluste) sowie Zuschüsse zur Förderung von Investitionen (GVFG). Darüber hinaus werden hierfür Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz verwendet, die der Freistaat Sachsen dem ZVNL zur Verfügung stellt.

⁸ Der Freistaat Sachsen leistet zudem Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern (§ 45 PBefG) sowie die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (§ 148 SGB).

6.3 Finanzierung SPNV

Die Finanzierung der SPNV-Bestellungen innerhalb der Laufzeit dieses NVP ist weitgehend gesichert. Nichtsdestoweniger bestehen auch hier Risiken, da gemäß Verkehrsvertrag des ZVNL mit der DB Regio AG Energiepreissteigerungen an den Besteller weitergegeben werden können.

Offen ist jedoch die Finanzierung der nach Inbetriebnahme des CTL zusätzlich zu bestellenden Betriebsleistungen. Die Differenz der Betriebsleistungen zwischen dem Zielnetz 2020+ und dem Status quo 2006 beträgt 1,23 Mio. Zug-km je Jahr. Inwieweit der ZVNL mit den erforderlichen Mitteln zur Deckung dieses Mehrbedarfes ausgestattet wird, ist zurzeit noch offen.

Chancen und Risiken aus der Inbetriebnahme des CTL

Die Steigerung der nach Inbetriebnahme des CTL zu bestellenden Betriebsleistungen muss sich nicht unbedingt proportional auf die anfallenden Bestellerentgelte auswirken. Betriebsdefizite je Zug-km lassen sich durch Erlösmehrungen und/oder Kostensenkungen verringern. Wie schon die Trendprognose für das Zielnetz 2020+ in Kapitel 4.7.3 gezeigt hat, sind aus der Inbetriebnahme des MDSB-Netzes erhebliche Nachfrage- und Erlössteigerungen zu erwarten.

Die Kosten für die Erstellung der SPNV-Betriebsleistungen setzen sich aus den Trassen- und Stationsentgelten (etwa 50%) und den operativen Kosten (Fahrzeughalterhaltung, Energie, Fahrpersonal, Marketing und Vertrieb) zusammen. Die Größe der für die Tunnelstrecke zu erwartenden Trassenentgelte und die für die neuen S-Bahn-Stationen zu erwartenden Stationsentgelte sind zurzeit noch offen. Daher kann über diese Kostenbestandteile allenfalls spekuliert werden.

Im Rahmen dieses NVP wurde eine Vorkalkulation der operativen Kosten für das Zielnetz 2020+ im Vergleich zum Status quo 2006 durchgeführt. Diese kam zu dem Ergebnis, dass die mit Inbetriebnahme des CTL ermöglichten Liniendurchbindungen zu Produktivitätssteigerungen führen, die zu einer entsprechenden Verringerung der spezifischen operativen Betriebskosten (€/Zug-km) führen.

Während die Betriebsleistungen im Zielnetz 2020+ um 10% steigen, erhöhen sich die operativen Betriebskosten nur um etwa 2%. Dies bedeutet, dass im Zielnetz 2020+ gegenüber dem Status quo 2006 eine Verringerung der spezifischen operativen Betriebskosten je Zug-km in Höhe von etwa 9% zu erwarten ist.

Entscheidendes Kriterium und damit das Hauptrisiko für die Finanzierbarkeit der im Zielnetz 2020+ vorgesehenen Bedienungsangebote ist damit die Größenordnung der für die neue Tunneltrasse und die neuen Stationen anfallenden Trassen- und Stationsentgelte.

Mindestbedienung durch den SPNV

Im Bau- und Finanzierungsvertrag über das Projekt CTL zwischen dem Freistaat Sachsen und der DB Netz AG vom 23.05.2003 ist ein Mindestbetriebsprogramm von 11,2 Mio Zug-km/Jahr für die durch den CTL verkehrenden Linien festgelegt.

Im Zielnetz 2020+ sind für die CTL-Linien Betriebsleistungen in Höhe von etwa 10,69 Mio. Zug-km/Jahr vorgesehen. Hiervon entfallen 6,82 Mio. Zug-km/Jahr auf den ZVNL und 3,87 Mio. Zug-km/Jahr auf die benachbarten Aufgabenträger.

Würden die ursprünglich vorgesehenen Angebotskonzepte umgesetzt, würde sich der Bestellumfang der CTL-Linien gemäß Zielnetz 2020+ auf 11,53 Mio. Zug-km/Jahr erhöhen und damit die im Bau- und Finanzierungsvertrag vorgesehene Mindestbedienung durch den SPNV geringfügig überschreiten.

Weitere Verpflichtungen zur Finanzierung von SPNV-Leistungen ergeben sich aus den Bau- und Finanzierungsverträgen zur S-Bahn Halle-Leipzig /1/ und zum Ausbau der KBS 525 zwischen Leipzig und Chemnitz /2/.

Mögliche Strategien bei Budgetrestriktionen für Bestellerentgelte

Sollte der Freistaat Sachsen den ZVNL nicht zu einer Bestellung der im Zielnetz 2020+ vorgesehenen Bedienungsangebote in die Lage versetzen, sind geeignete Strategien zu einer budgetkonformen Anpassung des Bestellungsumfanges zu entwickeln.

Grundsätzlich bestehen die Möglichkeiten einer gleichmäßigen relativen Reduzierung der Bedienungsangebote auf allen Schienenstrecken (Reduktion nach dem Rasenmäher-Prinzip) oder einer Abbestellung kompletter Streckenabschnitte mit unterdurchschnittlicher Verkehrsnachfrage und unterdurchschnittlicher gesamtwirtschaftlicher Effizienz.

Der Nachteil von Abbestellungen nach dem „Rasenmäher-Prinzip“ liegt darin, dass hierbei nur die variablen Kosten eingespart werden können, wobei die Fixkosten für die Vorhaltung der Fahrzeuge und der Strecken- sowie Stationsinfrastruktur nicht reduziert werden können. Bei Verkehrsverträgen auf Basis von Zug-km-spezifischen Preisen mit der Möglichkeit zu Abbestellungen tritt der Effekt der mangelnden Fixkostenreduktion zwar nicht unmittelbar zu Tage, bei künftigen Ausschreibungen ist jedoch davon auszugehen, dass sich eine produktivere Gestaltung des Betriebsleistungsangebotes auch in der Preisgestaltung der anbietenden Eisenbahnverkehrsunternehmen niederschlagen wird.

Bei der Entwicklung von Strategien zur budgetkonformen Anpassung von Bedienungsangeboten ist weiterhin zu beachten, dass die von verschiedenen Zuwendungsgebern mit hohem Mitteleinsatz finanzierte Infrastruktur des CTL angemessen genutzt wird. Ansonsten bestünde die Gefahr einer Rückforderung der zur Verfügung gestellten Fördermittel.

Finanzierung von Investitionen für den SPNV

Die Finanzierung des CTL und der NEM ist in dem betreffenden Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Freistaat Sachsen und der DB Netz AG geregelt. Die Bereitstellung der dafür erforderlichen Finanzmittel ist vorrangig zu gewährleisten.

Die Umsetzung des ebenso bei den NEM vorgesehenen Baus einer Verbindungskurve zwischen Leipzig Anger-Crottendorf und Leipzig-Paunsdorf kann bei Inbetriebnahme des CTL noch nicht erfolgen.

Für die Realisierung des Zielnetzes 2020+ sind die folgenden Strecken- und Stationsmaßnahmen prioritär:

- ▶ Umsetzung des 15-Minuten-Taktes auf der Linie S 1 nach Realisierung des VDE-Projektes 8.2 (NBS Erfurt – Leipzig/Halle)
- ▶ Errichtung der Station Essener Straße einschließlich erforderlicher Anpassungen der Gleisanlagen

- ▶ Einbindung der Station Leipzig-Paunsdorf in das MDSB-Netz (Bau einer Verbindungskurve zwischen Leipzig Anger-Crottendorf und Leipzig-Paunsdorf)

Ein Schwerpunkt der Finanzierungsaufgaben des ZVNL liegt in der Umsetzung des barrierefreien Ausbaues der Stationen sowie der Verbesserung der Verknüpfung zwischen SPNV und ÖSPV entsprechend der Potenzialanalyse sowie der Zugangsstellenkonzeption /13/. In der **Anlage 6/1** sind die geplanten bzw. im Bau befindlichen Stationsmaßnahmen getrennt nach der Trägerschaft von DB Station & Service AG und den Kommunen dargestellt. Für den Zeitraum von 2007 bis 2010 ergibt sich ein Investitionsbedarf von mindestens 32 Mio €.

Zur Beseitigung von Kapazitätsproblemen und zur Verkürzung der Reisezeiten im SPNV ist darüber hinaus die Umsetzung der in **Anlage 6/2** aufgeführten weiteren Maßnahmen im ZVNL-Netz zu untersuchen. Aussagen zum erforderlichen Finanzierungsbedarf können hier nicht getroffen werden.

6.4 Finanzierung ÖSPV

Als wesentliche Finanzierungsquellen des ÖSPV stehen zur Verfügung:

- ▶ Tarifeinnahmen
- ▶ sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn⁹
- ▶ Mittel des Bundes und des Landes für Verkehrswege- und andere Investitionen nach dem GVFG
- ▶ Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen (für Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG /9/; für die Beförderung Schwerbehinderter nach § 148 SGB IX)
- ▶ außerordentliche Erträge (Werbeeinnahmen, Zinserträge, sonst. Erträge)
- ▶ Drittmittel für besondere Leistungen

Die Aufgabenträger des ÖSPV erhalten zudem Ausgleichszahlungen vom ZVNL für eingestellte SPNV-Leistungen (SPNV-Strecken und Haltepunkte), für die ein entsprechender Ersatzverkehr im ÖSPV eingerichtet wurde. Die Höhe der Ausgleichszahlung richtet sich nach dem Umfang der Ersatzleistung.

6.5 Maßnahmenplan

Die in Kapitel 4 aufgeführten Maßnahmen werden zusammengefasst und mit dem geplanten Jahr der Umsetzung ergänzt. Es erfolgt zudem eine Zuordnung entsprechend der jeweiligen Verantwortlichkeiten und eine Priorisierung der Maßnahmen.

Der Maßnahmenplan wurde unter den zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP gültigen Rahmenbedingungen erarbeitet. Ändern sich Rahmenbedingungen im Laufe des Gültigkeitszeitraumes dieses NVP, so ist auch der Maßnahmenplan entsprechend anzupassen.

⁹ Dazu gehören auch freiwillig vereinbarte Leistungen der Aufgabenträger (z. B. im Rahmen eines VLFV).

Art	Nr.	Maßnahme	Priorität	zeitliche Einordnung	Verantwortung
I	1	City-Tunnel Leipzig	hoch	2011	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
I	2	netzergänzende Maßnahmen zum City-Tunnel Leipzig	hoch	ab 2011 bis 2020+	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
I	3	Umbau der Station Taucha	hoch	bis 2013	Eisenbahninfrastrukturunternehmen, DB Station & Service AG
I	4	Umsetzung des 15-Minuten-Taktes auf der Linie S 1 des MDSB-Netzes	mittel		Eisenbahninfrastrukturunternehmen
I	5	Neubau der Station Leipzig Essener Straße	mittel		Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Station & Service AG
I	6	Einbindung der Station Leipzig-Paunsdorf in das MDSB-Netz	mittel		Eisenbahninfrastrukturunternehmen, DB Station & Service AG
I	7	Umsetzung des Zugangsstellenprogramms des ZVNL (siehe Anlagen 1/7 und 2/4-2 der Langfassung)	mittel		ZVNL, DB Station & Service AG
I	8	Neuanlage der Zugangsstelle Leisnig Burg Mildenstein	niedrig		DB Station & Service AG
I	9	Bau eines zweiten Bahnsteiges in Belgershain	niedrig		DB Station & Service AG
A	10	Auflassen ausgewählter Stationen (siehe Tabelle 7) und Einrichten entsprechender Ersatzleistungen	niedrig		ZVNL, DB Station & Service AG
A	11	Zielnetz 2010 (9,53 Mio. Zug-km/Jahr)	hoch	2010	ZVNL, Verkehrsunternehmen SPNV
A	12	Interimsnetz 2012 (10,38 Mio. Zug-km/Jahr)	hoch	2012	ZVNL, Verkehrsunternehmen SPNV
A	13	Interimsnetz 2013 (10,70 Mio. Zug-km/Jahr)	hoch	2013	ZVNL, Verkehrsunternehmen SPNV
A	14	Interimsnetz 2016 (10,97 Mio. Zug-km/Jahr)	hoch	2016	ZVNL, Verkehrsunternehmen SPNV
A	15	Zielnetz 2020+ (11,35 Mio. Zug-km/Jahr)	hoch	ab 2020	ZVNL, Verkehrsunternehmen SPNV
A	16	Verbesserung ÖSPV-Angebot der Relationen Torgau – Oschatz und Leipzig – Merseburg	mittel		Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig, Verkehrsunternehmen ÖSPV

Art	Nr.	Maßnahme	Priorität	zeitliche Einordnung	Verantwortung
U	17	Untersuchungen zur Verbesserung des ÖSPV-Angebots	mittel		Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig
U	18	Untersuchungen zum Einsatz Alternativer Bedienformen	mittel		Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig
U	19	Untersuchung zum Abbau von Parallelverkehren	hoch	in Bearbeitung	MDV, ZVNL, Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig, Verkehrsunternehmen
A	20	Optimierung der Anschlussbeziehungen zwischen ÖSPV und SPNV	hoch	fortlaufend	MDV, ZVNL, Landkreise und kreisfreie Stadt Leipzig, Verkehrsunternehmen
I	21	Anlage dynamischer Fahrgast-Informationssysteme (siehe Tabelle 11)	mittel		DB Station & Service AG
I	22	Beschilderung von Zulaufstrecken des SPNV	niedrig		Kommunen
A	23	flächendeckende und zeitlich unbegrenzte Fahrgast-information	niedrig		ZVNL, MDV, Kommunen, Verkehrsunternehmen
U	24	Weiterentwicklung von Information und Service für bestehende und potenzielle Kunden	mittel		ZVNL, MDV, Verkehrsunternehmen
U, A	25	Persönliche Mobilitätsberatung und Fahrscheinverkauf	mittel		ZVNL, MDV, Verkehrsunternehmen

A Angebotsmaßnahme
 I Investitionsmaßnahme
 U Untersuchungsaufgabe

Tabelle 14: Maßnahmenplan zum Angebotskonzept

Quellen

- /1/ Bau- und Finanzierungsvertrag über die Infrastruktur der geplanten S-Bahn Halle - Leipzig zwischen der Deutschen Bahn AG, dem Freistaat Sachsen und dem Land Sachsen-Anhalt, 1996
- /2/ Bau- und Finanzierungsvertrag über die Verbesserung der Nahverkehrsinfrastruktur auf der Strecke zwischen Leipzig Hbf und Chemnitz Hbf über Bad Lausick zwischen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und dem Freistaat Sachsen, 2002
- /3/ 3. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020; Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz 2003
- /4/ 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020; Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz 2007
- /5/ Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Leipzig, November 2002
- /6/ Konzeption für die Einrichtung von Mobilitätszentralen für den Nahverkehrsraum Leipzig (Endbericht), Institut für Energetik und Umwelt, Leipzig 2002
- /7/ Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig, Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung, Stand 20.06.2007
- /8/ Nutzen-Kosten-Untersuchung Stadtbahn Leipzig, im Auftrag der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, Intraplan Consult GmbH, Spiekermann GmbH & Co, München/Dresden 2003
- /9/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.03.1961 (BGBl I 1961, 241), neugefasst durch Bekanntmachung vom 08.08.1990 I 1690, zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 7 G vom 07.07. 2005 I 1954
- /10/ Potenzialanalyse Zubringerverkehr mit Fahrrad (B+R) und Pkw (P+R) im Nahverkehrsraum Leipzig (Endbericht), Institut für Energetik und Umwelt, Leipzig 2003
- /11/ Regelung zum Abbau von konkurrierenden Parallelverkehren, MDV, 2006, Beschlussversion Stand 12/2005
- /12/ Regionalplan Westsachsen, Gesamtfortschreibung, Entwurf für das Beteiligungs- und Anhörungsverfahren mit öffentlicher Auslegung nach § 6 Abs. 2 SächsLPIG, Stand 15.10.2007
- /13/ Zugangsstellenkonzeption für den Nahverkehrsraum Leipzig 2003 (Endbericht), Erweiterungen 2003 und 2005
- /14/ Internet: www.interreglife.org/index.php?menuid=158

Sachsen-Anhalt

Brandenburg

Sachsen

Thüringen

Nahverkehrsplan ZVNL



Anlage 2/1-1

Bewertung der Verbindungsqualität - Relationen -

Zentrale Orte:

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum bzw. grundzentraler Verbund

Kategorien der Relationen:

- Kategorie I
- Kategorie II
- Kategorie III

Gebietsabgrenzung:

(Kreisgebietsstand: 01.08.2008)

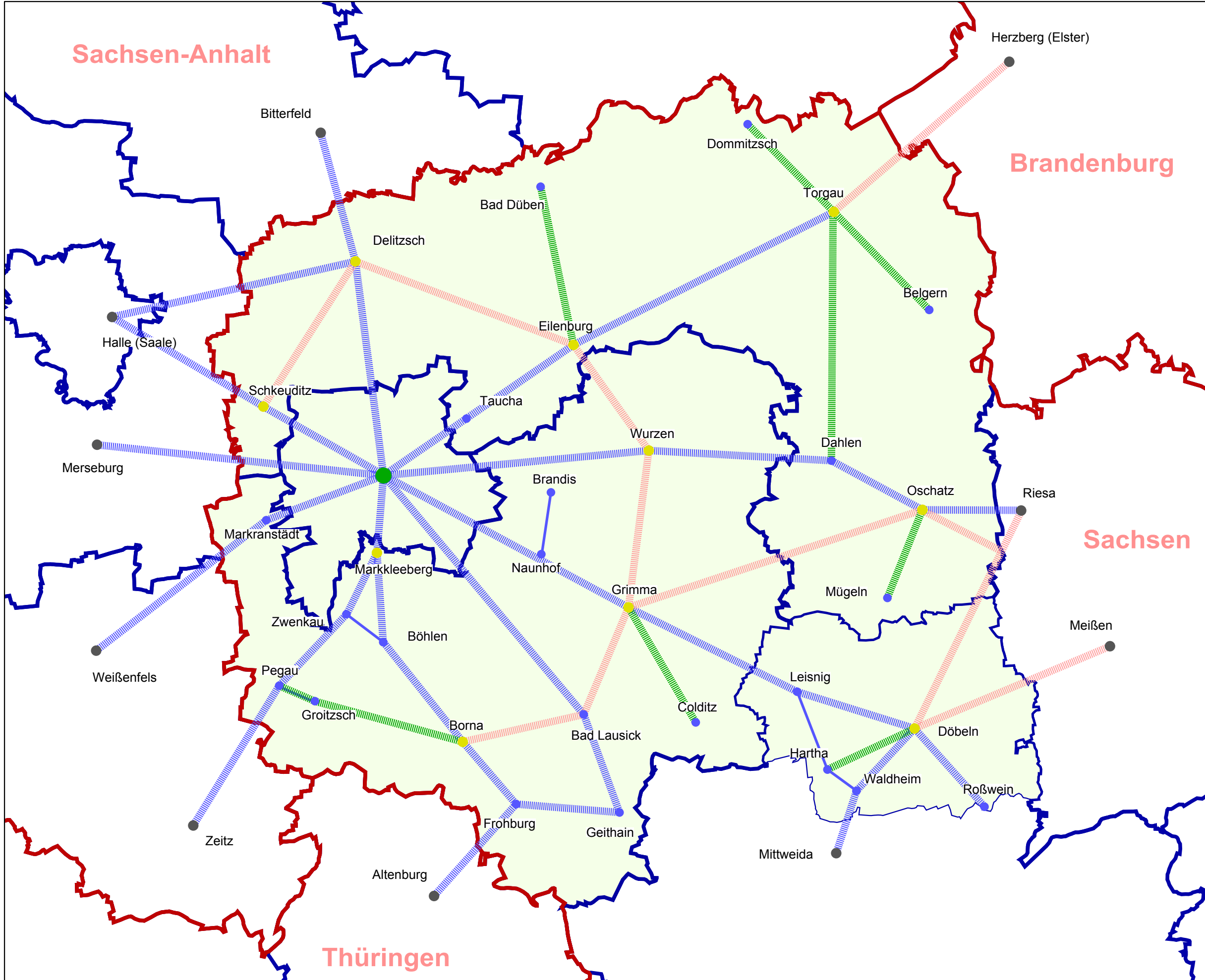
- Nahverkehrsraum Leipzig
- Kreisfreie Stadt, Landkreis
- Bundesland, Freistaat

Quelle: in Anlehnung an
- Landesentwicklungsplan Freistaat Sachsen 2003
- Regionalplan Westsachsen 2007 (Entwurf)

Herausgabedatum: September 2008



Planung Transport Verkehr AG



Anlage 4/2 SPNV im Zielnetz 2010 – Kursbuchstrecken

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
215/ 228	Leipzig – Torgau – Beilrode – ZVG – Cottbus	RB 115 Leipzig Hbf – Torgau	52	4	1	1	117.586	1-h-Takt
		RB 115 Leipzig Hbf – ZVG – Falkenberg (Elster)	62	0,5	0,5	0,5	22.807	
		RB 115 Leipzig Hbf – Eilenburg	25	0,5	0	0	6.217	
		RB 115 Leipzig Hbf – Eilenburg Ost	27	11	6	6	187.066	
		RE 10 Leipzig Hbf – ZVG – Cottbus	62	8	8	7	357.289	2-h-Takt
		RE 11 Leipzig Hbf – ZVG – Hoyerswerda	62	8,5	8,5	8,5	287.719	2-h-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: - Modernisierung der Leit- und - Sicherungstechnik sowie Umbau von Zugangsstellen, zeitliche Umsetzung ist nicht bekannt - neue Zugangsstellen in Leipzig Theresienstraße und Mockauer Straße - Auflassung der Zugangsstelle Pönitz wird empfohlen (vgl. Kapitel 4.4.6)						
219	Halle (Saale) – ZVG – Eilenburg	RB 118 Halle (Saale) – ZVG – Eilenburg	33	13,5	8,5	8,5	288.675	1-h-Takt
		RB 118 Halle (Saale) – ZVG – Delitzsch unt Bf	11	1	0,5	0,5	6.547	
		Maßnahmen/Empfehlungen: - Strecke wird mit Inbetriebnahme des CTL abbestellt - für den Abschnitt Delitzsch – Eilenburg eine Neubewertung der Entscheidung zu überprüfen						

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
250/ 251	Leipzig – ZVG – <i>Bitterfeld – Dessau/Lutherstadt Wittenberg</i>	RB 54/57 Leipzig Hbf – ZVG – <i>Bitterfeld</i>	27	23	21	21	435.832	1h-Takt + Verstärker
		RB 54/57 Leipzig Hbf – Delitzsch unt Bf	20	9	9	0	114.299	1-h-Takt
		RE 13 Leipzig Hbf – ZVG – <i>Magdeburg Hbf</i>	27	8	8	8	155.788	2-h-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: - geplante neue Station Leipzig-Theresienstraße wird mit Eröffnung des MDSB-Netzes bedient - Errichtung der geplanten Station Leipzig Essener Straße soll weiterverfolgt werden - Durchbindung der zukünftigen S 2 nach Dessau und Lutherstadt Wittenberg bedarf der Abstimmung mit Sachsen-Anhalt - Verknüpfung aller über das Linienkreuz Bitterfeld verkehrenden RB- / S-Bahn-Linien ist durch einen Taktknoten zu sichern						
500	Leipzig – ZVG – <i>Riesa – Dresden</i>	RE 50 Leipzig Hbf – ZVG – <i>Dresden Hbf</i>	60	18	17	13	748.990	1-h-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: - Bedienung der Halte Borsdorf und Engelsdorf durch die RE 50 ist nach Inbetriebnahme des CTL durch eine S-Bahn-Linie (neu: S 3) im 30-Minuten-Takt zu überprüfen - Empfehlung, auf der Linie RE 50 Züge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h einzusetzen - aufgrund der Ein- und Aussteigerzahlen in Oschatz am Wochenende ist zu überprüfen, eine Bedienung im Stundentakt am Wochenende wird empfohlen						
501.1	Leipzig Hbf – Leipzig – Miltitzer Allee	S 1 Leipzig Hbf – Leipzig Miltitzer Allee	15	39	39	39	436.872	30-min-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: - Halte Industriegelände-West und Leipzig-Leutzsch sollen zur neuen Zugangsstelle Leipzig Georg-Schwarz-Straße zusammengefasst werden - Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Leipzig-Leutzsch und Leipzig-Plagwitz geplant, in diesem Zusammenhang werden auch die Stationen Leipzig-Lindenau und Leipzig-Plagwitz umgestaltet - zur späteren Erweiterung des MDSB-Netzes ist eine Verlängerung der S-Bahn-Linie nach Markranstädt bzw. nach Weißenfels/Merseburg vorgesehen						

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
501.2	Leipzig Hbf – Borna	S 2 Leipzig Hbf – Borna	34	20	20	20	492.750	1h-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: - Halt Markkleeberg-Nord wird neu errichtet - Stationen Markkleeberg und Markkleeberg-Großstädteln werden im Rahmen der NEM umgebaut - Station Gaschwitz und die entsprechenden Gleisanlagen werden erst später im erneuert (vgl. auch KBS 530)						
501.11	Leipzig Hbf – Borsdorf – Wurzen	S 11 Leipzig Hbf – Wurzen	26	24,5	20,0	19	431.963	1h-Takt + Verstärker
		S 11 Leipzig Hbf – Oschatz	53	1	0,5	1	35.848	
		Maßnahmen/Empfehlungen: - Bedienung des Haltes Leipzig-Paunsdorf durch die neue S-Bahn-Linie S 3 ist nach den derzeitigen Planungen der DB Netz AG zu den NEM nicht mehr vorgesehen - auf die Realisierung des Verbindungsbauwerkes zwischen Leipzig Anger-Crottendorf und Leipzig Paunsdorf wird verzichtet - auf Einbindung von Leipzig Paunsdorf soll vorrangig hingewirkt werden - Umsetzung eines Betriebskonzeptes, welches den Verlust der Direktverbindung von den Halten Sellerhausen und Paunsdorf zu den Zugangsstellen zwischen Borsdorf und Wurzen nach Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Verbindung zwischen Wurzen und CTL über Stötteritz ausgleicht, ist zu prüfen - Empfehlung, die Bedienung eines neuen Haltes in Leipzig-Althen durch die S-Bahn zwischen den Stationen Engelsdorf und Borsdorf zu untersuchen						
505.10	Leipzig - ZVG - Halle (Saale)	S 10 Leipzig Hbf – ZVG – Halle (Saale)	17	39	39	39	496.061	30-min-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: - keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen von den EIU geplant - vom ZVNL wird eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf durchgehend 120 km/h gefordert (vgl. Anlage 6/2) - mit dem weiteren Ausbau des DHL-Frachtzentrums in Schkeuditz sind ggf. Auswirkungen auf das Fahrplanangebot und die Einrichtung einer neuen Zugangsstelle (z. B. in Schkeuditz-Ost) zu prüfen						

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
503	Leipzig – Beucha – Brandis	Kein SPNV-Betrieb	-	-	-	-	-	
506	Leipzig – Döbeln – ZVG – <i>Meißen</i>	RB 110 Leipzig Hbf – ZVG – <i>Meißen</i>	82	8	7	7	461.589	2-h-Takt
		RB 110 Leipzig Hbf – ZVG – <i>Nossen</i>	82	9	1	1	391.536	2-h-Takt Mo – Fr
		RB 110 Leipzig Hbf – Döbeln Hbf	67	1,5	8,5	6,5	162.794	Verstärkerzüge zum Takt
		RB 110 Leipzig Hbf – Grimma ob Bf	32	6	-	-	95.988	Verstärkerzüge zum Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines Taktknotens zwischen der Linie RB 110 und RB 45 zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten in Döbeln Hbf ist zu prüfen - Planungen sehen vor, die Leit- und Sicherungstechnik zu modernisieren sowie die Gleisanlagen und Stationen umzubauen. - SPNV-Bedienung zwischen Döbeln Zentrum und Meißen soll aufrechterhalten werden, von der DB AG wurde die Einleitung von Planungen zur Erneuerung der Gleisanlagen und der Leit- und Sicherungstechnik zugesichert, zum Umfang und Umsetzungszeitraum der Maßnahmen liegen noch keine Informationen vor. - Einrichtung eines neuen Haltes in Leisnig Burg Mildenstein wird empfohlen - zur Ergänzung des Netzes ist die Einrichtung weiterer Zugangsstellen (z. B. in Döbeln-Masten) zu überprüfen - Empfehlung: zunächst die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Borsdorf - Grimma und dann alternativ weiter bis Döbeln zur Einbindung der Linie RB 110 in das MDSB-Netz zu prüfen 						
507	Leipzig – Borna – Geithain	RE 70 Leipzig Hbf – Geithain	52	17	10	10	558.714	1-h-Takt Mo – Fr
		Maßnahmen/Empfehlungen: <ul style="list-style-type: none"> - geplante Elektrifizierung des Abschnittes Borna – Geithain ermöglicht die umsteigefreie Einbindung in das MDSB-Netz - auf eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h ist bei der Erstellung der Planungsunterlagen frühzeitig hinzuwirken - am Knoten Geithain sind die Anschlüsse zwischen den Linien RE 70 / S 4 und RE 6 in der Relation Borna – Chemnitz zu sichern 						

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
520	Elsterwerda – Riesa – ZVG – Döbeln – ZVG –	RB 45 ZVG Chemnitz Hbf – ZVG – Waldheim – Ostrau – ZVG – Riesa	29	19	12	13	357.681	1-h-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: <ul style="list-style-type: none"> - keine konkreten Planungen zum bisher geforderten Ausbau auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h - Empfehlung, die SPNV-Bedienung für die Stationen Limmritz und Steina einzustellen - es bestehen beim benachbarten Aufgabenträger ZVMS Überlegungen, die Strecke in das so genannte Chemnitzer Modell einzubeziehen, vertiefende Untersuchung in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern ZVMS und ZVOE innerhalb des Geltungszeitraumes des NVP veranlasst werden - Einrichtung eines gemeinsamen Taktknotens in Döbeln Hbf ist aufgrund der resultierenden Trassenkonflikte auf der Linie RB 110 zugunsten der Knoten Chemnitz Hbf, Riesa und Elsterwerda mit Anschlüssen zu weiteren SPNV-Linien zu überprüfen 						

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
525	Leipzig – Bad Lausick – Geithain – ZVG – Chemnitz	CX Leipzig Hbf – Geithain	44	11	11	11	351.594	2-h-Takt
		CX Leipzig Hbf – Bad Lausick	33	6	3	3	120.141	weitere Verstärker
		RE 6 Leipzig Hbf – ZVG – Chemnitz Hbf	50	18	17,5	17,5	645.201	1h-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: <ul style="list-style-type: none"> - nach erfolgtem Streckenausbau auf eine Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h ist an der Zugangsstelle Belgershain der Bau eines zweiten Bahnsteiges geplant - folgende Forderungen des ZVNL zur weiteren Verbesserungen der Infrastruktur bestehen: <ul style="list-style-type: none"> - Zweigleisiger Streckenausbau zwischen Leipzig-Liebertwolkwitz und Leipzig- Holzhausen - Ausbau der Leit- und Sicherungstechnik zur Verbesserung der Betriebsqualität auf dem Abschnitt Bad Lausick - Geithain - regelmäßige Bedienung des Haltes Leipzig-Paunsdorf durch die Linie CX 113 sollte hauptsächlich zur Verknüpfung mit den Linien des städtischen ÖPNV angestrebt werden - Auflassung der Zugangsstellen Engelsdorf-Werkstätten, Großpösna, Hopfgarten, Tautenhain ist zu prüfen (Kapitel 4.4.6). - Bedienung des Abschnittes Bad Lausick – Geithain durch die Linie CX 113 ist im Zusammenhang mit einer möglichen Aufgabe der beiden Zwischenhalte Hopfgarten und Tautenhain zu überprüfen - es sollte eine Sensitivbetrachtung vorgenommen werden, um eine Entscheidungsgrundlage für die Nutzung der in der Ausschreibung der SPNV-Leistungen zwischen Leipzig und Geithain vorgesehenen Verlängerungsoption zum 30.06.2008 zu haben 						

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
530	Leipzig – Neukieritzsch – ZVG – Altenburg – Werdau – {Zwickau}/Plauen – Hof}	RB 130 Leipzig Hbf – ZVG – Altenburg	36	20	20	20	521.862	1-h-Takt bis Altenburg
		RE 8 Leipzig Hbf – ZVG – Zwickau Hbf	36	11	9	9	270.868	2-h-Takt + Verstärker
		RE 16 Leipzig Hbf – ZVG – Hof Hbf	36	7	7	7	183.960	
		Maßnahmen/Empfehlungen: <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der Strecke Gaschwitz - Crimmitschau auf ein Geschwindigkeitsniveau von 140 bis 160 km/h geplant, das auch von konventionellen Zügen (ohne Neigetechnik) erreicht werden kann - Zugangsstellen Böhlen, Böhlen-Werke, Neukieritzsch, Deutzen und Regis-Breitungen werden einschließlich der Gleisanlagen umgebaut. - der im Zuge der NEM vorgesehene Umbau der Station Gaschwitz erfolgt erst später mit dem Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale (Planfeststellungsbeschluss liegt vor) - die Station Markkleeberg-Nord wird neu errichtet, die Stationen Markkleeberg und Markkleeberg-Großstädteln werden umgebaut. - Einrichtung einer Anschlussbeziehung zwischen den Linien RB 130 (neu: S 5) und S 2 (neu: S 4) in Neukieritzsch sollte nicht priorisiert werden 						

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
550	Leipzig – ZVG – Zeitz – Gera	RB 51 Leipzig Hbf – ZVG – Gera Hbf	35	10,5	9	8,5	252.502	2-h-Takt
		RE 12 Leipzig Hbf – ZVG – Gera Hbf	35	8	8	8	202.975	2-h-Takt
<p>Maßnahmen/Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeitverkürzung ist anzustreben - grundlegender Ausbau der gesamten Strecke (Oberbau, Brücken) erforderlich, zusätzlich wird eine Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und der Umbau von Zugangsstellen vorgenommen - nach 2010 ist vom ZVNL eine Produktbereinigung zugunsten eines stündlichen Angebots geplant, die in Übereinstimmung mit der vom Freistaat Thüringen geforderten schnellen Verbindung zwischen Leipzig und Gera zu bringen ist - Stationen Leipzig-Plagwitz, Leipzig-Knauthain und Pegau sind weiter zu bedienen - Einbeziehung des Haltes Großdalzig in die zukünftige Angebotskonzeption ist unter dem Aspekt der angestrebten Reisezeitverkürzungen in der Relation Leipzig - Zeitz – Gera und der betrieblichen Machbarkeit zu bewerten - Empfehlung, die SPNV-Bedienung der Stationen Leipzig-Großschocher und Knautnaundorf einzustellen - Bedienung des Haltes Leipzig-Möckern durch die Linie RB 51 bzw. durch eine zukünftig im Stundentakt verkehrende Linie ist aufgrund der auch nach Eröffnung des CTL nur im 30-Minuten-Takt parallel verkehrenden S-Bahn-Linie S 1 bei betrieblicher Machbarkeit zu empfehlen. Nach Vorliegen der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Verdichtung der S-Bahn-Linie S 1 auf einen 15-Minuten-Takt ist dagegen die ausschließliche Bedienung des Haltes durch die S-Bahn zugunsten eines schnellen SPNV-Produktes zwischen Leipzig und Gera zu bevorzugen. Dennoch ist die weitere Bedienung des Haltes zur Verknüpfung mit den städtischen ÖPNV-Linien ebenso als sinnvolle Option zu überprüfen. - Empfehlung, in Abstimmung mit den Ländern Sachsen-Anhalt (NASA) und Thüringen (NVS) genauere Untersuchungen zur benötigten Erhöhung der Streckengeschwindigkeit unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zeitnah vorzunehmen 								

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
582	Leipzig Hbf – ZVG – <i>Weißenfels</i>	RB 125 Leipzig Hbf – ZVG – <i>Weißenfels</i>	20	18	10	10	228.272	1-h-Takt
		<p>Maßnahmen/Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit der geplanten Zusammenlegung der Stationen Leipzig-Leutzsch und Industriegelände West soll auch die Linie RB 125 an der neuen Station Leipzig Georg-Schwarz-Straße halten, Streckenausbauten mit einer Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik sind für die Streckenabschnitte Kötzschau – Leipzig-Leutzsch geplant. - bei unverändertem 30-Minuten-Takt auf der zwischen Leipzig-Leutzsch und Leipzig Hbf parallel verkehrenden S-Bahn-Linie S 1 sollte die Linie RB 125 auch nach Inbetriebnahme des CTL weiterhin die Zwischenhalte Möckern, Coppiplatz und Gohlis bedienen - vorrangig sind die Anschlussbeziehungen am Knoten Weißenfels zu den anderen SPNV-Linien der Relation Halle – Eisenach/Saalfeld in Zusammenarbeit mit NASA und NVS kurzfristig zu verbessern. - Langfristig schnelle SPNV-Linie zwischen Erfurt und Leipzig mit Verknüpfung zu einer SPNV-Linie zwischen Halle (Saale) und Jena - Empfehlung, den Bestand der Linie RB 125 langfristig zu sichern und ggf. in das MDSB-Netz einzubeziehen - nach den Vorstellungen des ZVNL ist eine Erweiterung des Angebots (Integration der RB 125 in die nach Markranstädt/ Merseburg zu verlängernde S-Bahn-Linie S 1) als spätere Option weiterzuverfolgen 						
Summe der zu bestellenden Betriebsleistung							9.527.989	

KBS	Strecke	Linie Abschnitt von/nach (Linienvariante)	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebs- leistung Zug-km/Jahr	Bedienung
				Mo-Fr	Sa	So/F		
504	Leipzig – Leipzig/Halle Flughafen – ZVG – Halle (Saale)	RE 5 Leipzig Hbf – Halle (Saale)	41	19	19	19	313.947	1-h-Takt
		RE 5 Leipzig Hbf – Leipzig/Halle Flughafen	19	19	19	19	259.549	1-h-Takt
		Maßnahmen/Empfehlungen: - bis 2010 sind keine Änderungen an der Infrastruktur geplant - ZVNL fordert den Bau der Station Essener Straße - bei der Fahrplangestaltung der neuen S-Bahn-Linien S 5X bzw. S 5 ist die Notwendigkeit eines nächtlichen Fahrtenangebots zwischen Flughafen und Leipzig aufgrund des ab März 2008 in Kraft tretenden Nachtflugverbotes für Passagierflüge zu überprüfen - Empfehlung, die S-Bahn-Bedienung eines neuen Haltes Radefeld (GVZ) zwischen den Stationen Flughafen und Leipzig Messe zu untersuchen						
Summe eigenwirtschaftliche Betriebsleistungen							573.497	
Gesamtsumme							10.101.485	

Anlage 4/3-1 Bedienungsangebot im Zielnetz 2020+ – S-Bahn

Linie	Abschnitt von/nach	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebsleistung Zug-km/Jahr	Bedienung innerhalb des ZVNL
			Mo-Fr	Sa	So/F		
S 1	Miltitzer Allee – CTL – Leipzig-Stötteritz	21	78	55	55	1.106.451	15-min-Takt
	Leipzig-Stötteritz – Wurzen	24	39	37	37	686.049	30-min-Takt
	Wurzen – Oschatz	27	1	0,5	1	18.539	Einzellagen
S 2	ZVG (L. Wittenberg/Dessau) – Delitzsch – CTL – Gaschwitz	38	39	37	37	1.067.934	30-min-Takt
S 3	ZVG (Halle (Saale)) – Schkeuditz – CTL – Leipzig-Connewitz	23	38	38	38	636.467	30-min-Takt
S 4	ZVG (Hoyerswerda) – Torgau	10	9	9	9	65.950	120-min-Takt
	Torgau – Eilenburg	28	17	16	16	338.362	60-min-Takt
	Eilenburg – Taucha	14	26	16	16	242.507	30-min-Takt
	Taucha – CTL – Borna	40	37	30	30	1.019.612	30-min-Takt
	Borna – Geithain	18	17	10	10	193.269	60-min-Takt
S 5	ZVG (Halle (Saale)) – Flughafen	4	19	19	19	54.398	60-min-Takt
	Flughafen – CTL – ZVG (Altenburg/Zwickau)	51	38	37	37	1.392.153	30-min-Takt
Summe der Betriebsleistung im S-Bahn-Netz						6.821.510	

Anlage 4/3-2 Bedienstungsangebot im Zielnetz 2020+ – Restliches SPNV-Netz

Linie	Abschnitt von/nach	Länge innerh. ZVNL km	Fahrten je Richtung			Betriebsleistung Zug-km/Jahr	Bedienung innerhalb des ZVNL
			Mo-Fr	Sa	So/F		
RE 6	Leipzig Hbf – Bad Lausick – ZVG (Chemnitz)	50	18	17,5	17,5	645.201	60-min-Takt
RE 10	Leipzig Hbf – Eilenburg – Torgau – ZVG (Cottbus)	62	8	8	7	357.289	120-min-Takt
RE 12	Leipzig Hbf – Pegau – ZVG (Gera)	35	18	17	17	448.839	60-min-Takt
RE 13	Leipzig Hbf – Delitzsch – ZVG (Magdeburg)	27	8	8	8	155.788	120-min-Takt
RE 50	Leipzig Hbf – Wurzen – Oschatz – ZVG (Dresden)	60	18	17	13	748.990	60-min-Takt
RB 45	ZVG (Chemnitz) – Döbeln – ZVG (Riesa)	29	19	12	13	357.681	60-min-Takt
RB 110	Leipzig Hbf – Grimma	32	24,5	16,5	14,5	502.571	30-min-Takt
RB 110	Grimma – Döbeln	35	18,5	16,5	14,5	450.480	60-min-Takt
RB 110	Döbeln – ZVG (Nossen/Meißen)	15	17	8	8	158.857	60-min-Takt
RB 125	Leipzig Hbf – Markranstädt – ZVG (Weißenfels)	20	18	10	10	228.272	60-min-Takt
CX 113	Leipzig Hbf – Bad Lausick	32	17	14	14	380.735	60-min-Takt
CX 113	Bad Lausick – Geithain	11	11	11	11	90.996	120-min-Takt
Summe der Betriebsleistung im restlichen SPNV-Netz						4.525.699	

Anlage 6/1-1 Finanzierung von Stationsbaumaßnahmen (DB-Vorhaben)

Angaben nach Aktionsprogramm des ZVNL (Stand: 05.10.2007)

Station	KBS	Zeitraum	Bekanntes Investitionsvolumen in Mio. € (Zeitraum 2007 - 2010)
Leipzig-Mockau Süd (Neubau)	215	2007 - ?	1,794
Taucha	215	2008	0,500
Eilenburg	215	2008	0,800
Mockrehna	215	2007	0,311
Torgau	215	2007	0,303
Markkleeberg Nord (Neubau)	501.2/507/530	2007 - ?	3,000
Böhlen	501.2/507/530	2007	0,600
Lobstädt	501.2/507	2009	0,600
Borna	501.2/507	2008	0,400
Großsteinberg	506	2007	0,912
Grimma	506	2009	0,300
Leisnig Burg Mildenstein (Neubau)	506	2009	0,200
Leisnig	506	2010	0,500
Döbeln	506	2008 - 2009	1,000
Petergrube	507	2009	0,300
Frohburg	507	2010	0,600
Belgershain	525	2007	0,440
Leipzig-Knauthain	550	2008	0,600
Pegau	550	2010	0,600
Markranstädt	582	2007	0,500
Sonstige Stationen (insbesondere S-Bahn-Stationen)	-	2007 - 2010	0,500
Summe			14,760

Anlage 6/1-2 Finanzierung von Stationsbaumaßnahmen (Kommunale Vorhaben)

Angaben nach Aktionsprogramm des ZVNL (Stand: 05.10.2007)

Station	KBS	Zeitraum	Bekanntes Investitionsvolumen in Mio € (Zeitraum 2007 - 2010)
Taucha	215	2007	0,760
Eilenburg	215	2007 - 2008	1,203
Eilenburg Ost	215	2008	0,500
Doberschütz	215	2007	0,134
Torgau	215	2007	1,022
Beilrode	215	2007	0,080
Leipzig-Theka, Leipzig-Heiterblick, Jesewitz	215	2007 - 2009	0,400
Klitschmar, Kyhna, Delitzsch ob Bf (bei langfristiger Bestellgarantie)	219	2008 - 2009	0,200
Rackwitz	250	2007	0,456
Wurzen	500	2007	0,420
Dahlen	500	2007	0,350
Borsdorf	500	2008	0,200
Gerichshain, Machern, Altenbach, Bennwitz, Kühren	500	2007 - 2008	0,500
Leipzig-Möckern, Leipzig-Stötteritz	501.1	2007	0,330
Markkleeberg	501.2/507/530	2007	0,720
Neukieritzsch	501.2/507/530	2007	0,150
Großstädteln bis Regis-Breitungen	501.2/507/530	2007 - 2009	0,800
Leipzig Slevogtstraße	505.10	2007	0,216
Leipzig-Lützschena	505.10	2007	0,500
Schkeuditz	505.10	2007	1,977
Naunhof	506	2007	0,534

Station	KBS	Zeitraum	Bekanntes Investitionsvolumen in Mio € (Zeitraum 2007 - 2010)
Großsteinberg	506	2007	1,089
Leisnig	506	2007	0,704
Döbeln Hbf	506	2007 - 2008	1,127
Großbothen, Tanndorf, Westewitz-Hochweitzschen	506	2008	0,200
Lobstädt	507	2007	0,320
Frohburg	507	2007	0,350
Ostrau, Zschaitz, Limmritz, Steina (bei langfristiger Bestellgarantie)	520	2008 - 2009	0,200
Leipzig-Liebertwolkwitz	525	2007	0,150
Belgershain	525	2007	0,199
Bad Lausick	525	2007	0,500
Narsdorf	525	2007	0,449
Leipzig Knauthain	550	2007 - 2008	4,624
Pegau	550	2007	0,670
Markranstädt	582	2007	1,245
Großlehna	582	2007	0,150
Leipzig Semmelweisstraße	-	2007 - 2008	8,000
diverse Stationen	-	2007	0,320
Summe			31,749

Anlage 6/2 Weitere Investitionsmaßnahmen im SPNV

KBS	Abschnitt	Maßnahmen	Priorität
215	Leipzig – Torgau	zweigleisiger Ausbau zwischen Leipzig Theresienstraße und Leipzig-Heiterblick	mittel
250	Leipzig – Bitterfeld	Geschwindigkeitserhöhung im Knoten Leipzig-Mockau durch Ausbau der Weichenverbindungen	mittel
500	Leipzig – Wurzen	Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Leipzig-Paunsdorf und Borsdorf zur Verkürzung der Zugfolge, Wiederherstellung einer Verbindung zur KBS 525 im Bereich des Knotens Leipzig-Paunsdorf	mittel
505.10	Leipzig – Schkeuditz – Halle (Saale)	durchgängige Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h, Ausbau der Weichenverbindungen in den Knoten Gröbers, Dieskau und Leipzig Slevogtstraße	hoch
506	Borsdorf – Meißen	zweigleisiger Ausbau zwischen Borsdorf und Grimma, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h, Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge, zweigleisiger Ausbau zwischen Döbeln und Döbeln Zentrum, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik	hoch
506	Borsdorf – Döbeln	Elektrifizierung zwischen Borsdorf und Döbeln zur Einbindung der Strecke in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz	niedrig
507	Neukieritzsch – Geithain	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h, Aufbau eines elektrifizierten Abstellgleises in Geithain	hoch
525	Leipzig – Geithain	zweigleisiger Ausbau zwischen Leipzig Hbf und Leipzig-Paunsdorf bzw. alternativer zweigleisiger Ausbau zwischen Holzhausen und Leipzig-Liebertwolkwitz, Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Bad Lausick und Geithain zur Verkürzung der Zugfolge	mittel
525	Leipzig – Geithain	Elektrifizierung zwischen Leipzig Hbf und Leipzig-Paunsdorf im Rahmen der Wiederherstellung einer Verbindung zur KBS 500 im Bereich des Knotens Leipzig-Paunsdorf	mittel
525	Leipzig – Geithain	Bau einer Bahnsteigkante in Leipzig-Sellerhausen	niedrig
582/ 501.1	Leipzig-Miltitzer Allee – Markranstädt	Neubautrasse zwischen Leipzig-Miltitzer Allee und Markranstädt (Kulkwitzer Kurve) zur Einbindung der Strecke in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz	niedrig
-	Knoten Leipzig Hbf	Aufbau einer Wendeanlage für S-Bahnzüge nördlich des CTL	mittel