



NAHVERKEHRSPPLAN 2025 - 2030

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)

ENTWURF
15.09.2025

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis.....	8
Abkürzungsverzeichnis	10
1 Rahmenbedingungen.....	13
1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen.....	13
1.2 Allgemeine Rahmenbedingungen.....	15
1.3 Verkehrliche Fachplanungen	15
1.3.1 Landesverkehrsplan.....	15
1.3.2 Nahverkehrspläne	16
2 Bestandsaufnahme	17
2.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur	17
2.1.1 Einordnung des Untersuchungsgebietes.....	17
2.1.2 Raumstruktur	18
2.1.3 Bevölkerungsstruktur.....	21
2.1.4 Schüler und Schulstandorte	23
2.1.5 Berufspendler.....	26
2.1.6 ÖPNV-relevante Standorte.....	28
2.2 Verkehrsangebot SPNV.....	28
2.2.1 Änderungen gegenüber dem NVP 2017-2022.....	28
2.2.2 Übersicht Verkehrsangebot	30
2.2.3 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB I)	32
2.2.4 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB II).....	35
2.2.5 Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil B – RB 110.....	37
2.2.6 Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil C – RB 113.....	38
2.2.7 RE 6 Chemnitz – Leipzig.....	39
2.2.8 SAXONIA (RE 50).....	40
2.2.9 Netz Lausitz	41
2.2.10 Saale-Thüringen-Südharz-Netz (STS).....	42
2.2.11 Ostthüringen-Netz (OTN)	43
2.2.12 Verkehrsleistungen DBG	44
2.2.13 Zusammenfassung.....	45
2.3 Fahrzeuge SPNV.....	47

2.4	Exkurs	56
2.4.1	ÖSPV	56
2.4.2	Fernverkehr.....	58
2.5	Nachfrage SPNV	59
2.5.1	Entwicklung Verkehrsleistung (Pkm) und Einsteiger	59
2.5.2	Auslastung nachfragestarker Linien	66
2.6	Infrastruktur	71
2.6.1	Strecken.....	71
2.6.2	Zugangsstellen.....	74
2.7	Verknüpfung SPNV/ÖSPV	77
2.8	Information, Kommunikation, Serviceleistungen	79
2.8.1	MDV-Internetseite und MOOVME-App	80
2.8.2	Fahrplanbuch	81
2.8.3	Kundenmagazin	81
2.9	Tarif und Vertrieb	81
2.9.1	Tarif.....	81
2.9.2	Vertrieb	82
2.10	Organisation des ÖPNV	83
2.11	Bewertung	87
2.11.1	Bewertung der Bestandsaufnahme	87
2.11.2	Bewertung der Mindeststandards.....	89
2.12	Abgleich der Prüfaufträge des NVP 2017-2022	90
3	Verkehrsprognose.....	96
3.1	Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur	96
3.1.1	Entwicklung der Bevölkerung	96
3.1.2	Entwicklung der ÖPNV-relevanten Standorte	98
3.2	Prognose der Verkehrsnachfrage	100
3.2.1	Methodik	100
3.2.2	Definition der Mit-Fälle	101
3.2.3	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	102
4	Rahmenplanung	108
4.1	Netzhierarchien	108
4.1.1	SPNV-Netzhierarchie	109

4.1.2	ÖSPV-Netzhierarchie	110
4.2	Bedienungsstandards	111
4.2.1	Erschließung	111
4.2.2	Verfügbarkeit	112
4.2.3	Verbindungsqualität	113
4.2.4	Information, Kommunikation, Serviceleistungen	115
4.2.5	Verknüpfung der Verkehrsträger	116
4.2.6	Fahrzeuganforderungen	119
4.3	SPNV-Konzeption und Leistungsangebot	120
4.3.1	Übersicht Wandel der Verkehrsverträge	120
4.3.2	Leistungsangebot 2026	121
4.3.3	Leistungsangebot 2027+	123
4.3.4	Ausblick 2030+	142
4.3.5	Ausblick Fahrzeuge	143
4.3.6	Zieltakt	148
4.3.7	Exkurs Deutschlandtakt	148
4.3.8	Exkurs Sonderverkehre	151
4.4	Barrierefreiheit	151
4.4.1	Anlass und Begriffsbestimmung	151
4.4.2	Barrierefreiheit im SPNV	152
4.4.3	Barrierefreiheit im ÖSPV	153
4.5	Prüfaufträge	154
5	Maßnahmenprogramm Infrastruktur	156
5.1	Neu- und Ausbaumaßnahmen	156
5.1.1	Vorhaben des Investitionsgesetzes Kohleregionen	156
5.1.2	Infrastrukturvorhaben außerhalb des Investitionsgesetzes Kohleregionen	162
5.1.3	Reaktivierungen	165
5.1.4	Potenzielle Infrastrukturvorhaben	168
5.1.5	Digitalisierung	170
5.2	Infrastrukturmaßnahmen Zugangsstellen	172
5.2.1	Barrierefreier Ausbau von Verkehrsstationen	172
5.2.2	Neubau von Verkehrsstationen	173
5.3	Infrastrukturmaßnahmen Verknüpfungspunkte	177

5.3.1	Aktionsprogramm ZVNL	177
5.3.2	Stadt Leipzig	178
5.3.3	Park-and-Ride	178
5.3.4	Bike-and-Ride	179
6	Finanzierung ÖPNV	181
6.1	Finanzierungsquellen	181
6.2	Mittel gemäß der ÖPNVFinVO.....	181
6.3	Mittel gemäß der DTFinVO	182
6.4	Finanzierung der Schmalspurbahnen	182
6.5	Investitionsförderung gemäß LIP	182
6.6	Fahrgelderlöse	183
6.7	Maßnahmen zur Kostendämpfung.....	183
6.7.1	Fahrzeuganforderungen.....	183
6.7.2	Tarif und Vertrieb	184
7	Mitwirkungs- und Beteiligungsprozess	185
	Anlagenverzeichnis.....	186

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: NVR Leipzig (rot markiert) im MDV.....	18
Abbildung 2: Raumstruktur.....	20
Abbildung 3: Entwicklung der Einwohner auf Gemeindeebene	23
Abbildung 4: SPNV-relevante Schulstandorte im Schuljahr 2023/2024	25
Abbildung 5: Pendlerströme auf Gemeindeebene	28
Abbildung 6: Liniennetz und Verkehrsverträge im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	31
Abbildung 7: EVU im SPNV-Netz.....	46
Abbildung 8: SPNV-Angebot 2025 - Taktverkehr werktags.....	47
Abbildung 9: Baureihe 146.....	48
Abbildung 10: Steuerwagen 762	49
Abbildung 11: Baureihe (9)442.....	50
Abbildung 12: Baureihe 463.....	51
Abbildung 13: Baureihe 641	52
Abbildung 14: Baureihe 643.....	53
Abbildung 15: Baureihe 648.....	54
Abbildung 16: Baureihe 650.....	55
Abbildung 17: Plus- und TaktBus-Netz im Bestand	57
Abbildung 18: DB Fernverkehr Liniennetz Jahresfahrplan 2025 (Ausschnitt)	58
Abbildung 19: Entwicklung der Pkm pro Jahr	59
Abbildung 20: Entwicklung der Pkm pro Linie und Jahr.....	60
Abbildung 21: RE 13 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024.....	62
Abbildung 22: RE 50 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024.....	62
Abbildung 23: RB 20 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024.....	63
Abbildung 24: RE 12 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024.....	63
Abbildung 25: RB 22 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024.....	64
Abbildung 26: Querschnittsbelastungen am Durchschnittswerktag (in 1.000 Personen, 2015).....	64
Abbildung 27: Querschnittsbelastungen am Durchschnittswerktag (in 1.000 Personen, 2023).....	65
Abbildung 28: Elektrifizierung der durch SPNV-Linien befahrenen Schieneninfrastruktur.....	71
Abbildung 29: Schieneninfrastruktur mit Elektrifizierung und Geschwindigkeiten	72
Abbildung 30: Engstellen der Schieneninfrastruktur	74
Abbildung 31: Bahnsteighöhen der Zugangsstellen zum SPNV	75
Abbildung 32: Barrierefreie Ausstattung der Zugangsstellen zum SPNV	76

Abbildung 33: Verknüpfungspunkte im Bestand - Ländlicher Raum	78
Abbildung 34: Verknüpfungspunkte im Bestand - Stadt Leipzig.....	79
Abbildung 35: MOOVME-App des MDV.....	81
Abbildung 36: Auszug des MDV-Verbundgebiet mit den Standorten zum Fahrausweiserwerb	83
Abbildung 37: Einordnung des ZVNL	84
Abbildung 38: Organisationsstruktur des ZVNL.....	85
Abbildung 39: Kernaufgaben des ZVNL	86
Abbildung 40: Verknüpfung des ZVNL mit MDV und Verkehrsunternehmen	87
Abbildung 41: Einwohnerprognose, Variantenvergleich Stadt Leipzig und 8.RBv.....	96
Abbildung 42: Entwicklung der Altersgruppen im NVR Leipzig (2023 - 2035).....	97
Abbildung 43: Entwicklung der Altersgruppe unter 20 Jahren (2023 - 2035)	98
Abbildung 44: Nachfrageentwicklung SPNV Prognose-Null-Fall im Vergleich zum Analysefall....	103
Abbildung 45: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 1a im Vergleich zum Prognose-Null-Fall	104
Abbildung 46: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 1b im Vergleich zum Mit-Fall 1a.....	105
Abbildung 47: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 2 im Vergleich zum Mit-Fall 1b.....	106
Abbildung 48: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 3 im Vergleich zum Mit-Fall 2.....	107
Abbildung 49: ÖPNV-Netzhierarchie im NVR Leipzig.....	108
Abbildung 50: Verknüpfungspunkte in der Planung	117
Abbildung 51: Liniennetz im Jahresfahrplan 2026 (Stand April 2025).....	123
Abbildung 52: Liniennetz im Jahresfahrplan 2027 (Stand April 2025).....	125
Abbildung 53: Liniennetz und Verkehrsverträge im Jahresfahrplan 2027	141
Abbildung 54: Entwicklung des Anteils der Betriebsleistung nach Antriebsart	142
Abbildung 55: Visualisierung Siemens Mireo - Varianten im MDSB-Netz	143
Abbildung 56: Siemens Mireo - Innenraum	145
Abbildung 57: Baureihe 1440.4	146
Abbildung 58: Baureihe 445.....	147
Abbildung 59: Knoten Leipzig im 3. Gutachterentwurf.....	149
Abbildung 60: Fernverkehr Südost im 3. Gutachterentwurf	150
Abbildung 61: Übersicht der Mobilitätseinschränkungen (nicht abschließend)	152
Abbildung 62: Übersichtskarte der Neu- und Ausbaumaßnahmen im NVR Leipzig.....	156
Abbildung 63: Visualisierung des CTC	157
Abbildung 64: BIM-Visualisierung der Verbindungskurve	159
Abbildung 65: Symbolbild Schieneninfrastruktur	162

Abbildung 66: Bahnstrecke Beucha-Trebsen	166
Abbildung 67: Barrierefreie Zugangsstelle zum SPNV L.-Olbrichtstraße	172
Abbildung 68: Zuständigkeiten beim Neubau von SPNV-Zugangsstellen	174
Abbildung 69: Barrierefreier Verknüpfungspunkt	177
Abbildung 70: Fahrradbox der LVB	180

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zentrale Orte im NVR Leipzig	19
Tabelle 2: Bevölkerungsstruktur im NVR Leipzig	21
Tabelle 3: SPNV-relevante Schulstandorte im Schuljahr 2023/2024.....	24
Tabelle 4: Ortsübergreifende Relationen mit mehr als 100 Fahrschülern im Schuljahr 2024/2025*26	
Tabelle 5: Pendlerströme auf Kreisebene.....	27
Tabelle 6: Änderungen im Liniennetz gegenüber dem NVP 2017-2022.....	29
Tabelle 7: Linienübersicht und Verkehrsverträge im Fahrplanjahr 2024/2025.....	30
Tabelle 8: Angebot der Linien des MDSB I im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	32
Tabelle 9: Angebot der Linien des MDSB II im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	35
Tabelle 10: Angebot der Linien des DNWS Teil B im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	37
Tabelle 11: Angebot der Linien des DNWS Teil C im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	38
Tabelle 12: Angebot der Linie RE 6 im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	39
Tabelle 13: Angebot der Linie RE 50 im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	40
Tabelle 14: Angebot des Netz Lausitz im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025.....	41
Tabelle 15: Angebot des STS-Netzes im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	42
Tabelle 16: Angebot des OTN-Netzes im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025	43
Tabelle 17: Angebot der DBG im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025.....	44
Tabelle 18: Anteile der Verbundmitglieder an der Betriebsleistung im Fpl.-jahr 2024/2025	45
Tabelle 19: Anteile der EVU an der Betriebsleistung im Fpl.-jahr 2024/2025	46
Tabelle 20: Daten der Baureihe 146 + Doppelstockwagen	48
Tabelle 21: Daten der Baureihe 223 + Doppelstockwagen	49
Tabelle 22: Daten der Baureihen 442, 1442, 9442	50
Tabelle 23: Daten der Baureihe 463.....	51
Tabelle 24: Daten der Baureihe 641	52
Tabelle 25: Daten der Baureihe 643.....	53
Tabelle 26: Daten der Baureihe 648.....	54
Tabelle 27: Daten der Baureihe 650.....	55
Tabelle 28: Angebot der ÖSPV-Unternehmen im Fahrplanjahr 2024/25.....	56
Tabelle 29: DB Fernverkehr Linien im Jahresplan 2025	58
Tabelle 30: Einsteiger pro Linien im Jahr 2023 (nach Halbjahren 2023).....	61
Tabelle 31: Netzlänge der Schieneninfrastruktur im NVR Leipzig.....	71
Tabelle 32: Neue und ausgebaute Zugangsstellen zum SPNV.....	76

Tabelle 33: Angebot/Ausstattung und Verknüpfung der Zugangsstellen zum SPNV	77
Tabelle 34: Erschließungsqualität im NVR Leipzig	89
Tabelle 35: Zusammenfassung Abgleich Prüfaufträge NVP 2017-2022.....	94
Tabelle 36: Entwicklung der Einwohner auf Kreisebene bis zum Jahr 2035	97
Tabelle 37: Relevante geplante Gewerbegebiete	98
Tabelle 38: Definition Prognose-Mit-Fälle	101
Tabelle 39: SPNV-Netzhierarchie	109
Tabelle 40: ÖSPV-Netzhierarchie.....	110
Tabelle 41: Einzugsbereich von Verkehrsstationen	111
Tabelle 42: Mindestbedienhäufigkeit	112
Tabelle 43: Verbindungsqualität zwischen den zentralen Orten (Ziel) im SPNV	113
Tabelle 44: Ausstattung der Verknüpfungspunkte.....	118
Tabelle 45: Wandel der Verkehrsverträge.....	121
Tabelle 46: Angebotsanpassungen ab Dezember 2025 (Fahrplanjahr 2026).....	122
Tabelle 47: Linienübersicht und Verkehrsverträge ab Fahrplanjahr 2026/2027	124
Tabelle 48: Angebot der Linien des MDSB2025BEMU ab Fahrplanjahr 2026/2027	126
Tabelle 49: Angebot der Linien des MDSB2025plus - Los 1.2 ab Fahrplanjahr 2026/2027	127
Tabelle 50: Angebot der Linien des MDSB2025plus - Los 2 ab Fahrplanjahr 2026/2027	129
Tabelle 51: Angebot der Linien des MDSB II ab Fahrplanjahr 2026/2027	131
Tabelle 52: Angebot der Linie RB 113 ab Fahrplanjahr 2026/2027	133
Tabelle 53: Angebot der Linie RE 6 ab Fahrplanjahr 2026/2027	134
Tabelle 54: Angebot der Linie RE 50 ab Fahrplanjahr 2026/2027	135
Tabelle 55: Angebot der Linie RE 10/RE 11 ab Fahrplanjahr 2026/2027	136
Tabelle 56: Angebot der Linie RE 15 ab Fahrplanjahr 2026/2027	137
Tabelle 57: Angebot des OTN-Netzes ab Fahrplanjahr 2026/2027	138
Tabelle 58: Angebot der DBG ab Fahrplanjahr 2026/2027	139
Tabelle 59: Anteile der Verkehrsverträge an der Betriebsleistung ab Fahrplanjahr 2026/2027	140
Tabelle 60: Anteile der EVU an der Betriebsleistung ab Fahrplanjahr 2026/2027	141
Tabelle 61: Daten der Baureihe 463	144
Tabelle 62: Daten der Baureihe 1440.4	146
Tabelle 63: Daten der Baureihe 445	147
Tabelle 64: Übersicht Zieltakt	148
Tabelle 65: Verkehrsstationen in der Planung nach prognostizierten Fahrgastzahlen	175

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike-and-Ride
BEMU	Battery Electric Multiple Unit (batterieelektrisches Fahrzeug)
Bf.	Bahnhof
BFSG	Barrierefreiheitsstärkungsgesetz
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BSN	Bundesverband Schienennahverkehr
CTL	City-Tunnel Leipzig
DB	Deutsche Bahn AG
DB InfraGO	Ist ein bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen als hundertprozentiges Tochterunternehmen der Deutschen Bahn. Durch Umbenennung der DB Netz sowie Verschmelzung mit der DB Station&Service ist dieses Unternehmen am 27.12. 2023 entstanden (GO steht für gemeinwohlorientiert).
DB FV	DB Fernverkehr AG
DBG	Döllnitzbahn GmbH
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DNOT	Dieselnetz Ostthüringen
DNWS	Dieselnetz Nordwestsachsen
DTFinVO	Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung
DTVG	Deutschlandticket-Tarifverbund GmbH
EB	Erfurter Bahn GmbH
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EMU	Electric Multiple Unit (elektrisches Fahrzeug)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
Fpl	Fahrplan
FS SN	Freistaat Sachsen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum

Hbf	Hauptbahnhof
Hj.	Halbjahr
Hp.	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	Intercity-Express
ITCS	Rechnergestützte Betriebsleitsysteme
InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen
K+R	Kiss-and-Ride
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LIP	ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
LVP	Landesverkehrsplan
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MF	Mit-Fall
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MRB	Mitteldeutsche Regiobahn
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NBS	Neubaustrecke
NoMo	Nordsachsen Mobil GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehrsraum
NVZ	Nachtverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinAusG	Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr
ÖPNVFinVO	Verordnung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OTN	Ostthüringen-Netz

P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer (Kennzahl der Verkehrsleistung)
PTV GmbH	Planung Transport Verkehr GmbH
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RL	Regionalbus Leipzig GmbH
ROG	Raumordnungsgesetz
SEV	Schienenersatzverkehr
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SMIL	Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STS	Saale-Thüringen-Südharz-Netz
SV	Sozialversicherung
TSI PRM	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität - Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
TVZ	Tagverkehrszeit
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
VO	Verordnung
Zugkm	Zugkilometer (Kennzahl der Betriebsleistung)
ZVGr	Zweckverbandsgrenze
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVV	Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland

1 Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die verbindlichen gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie zu den Inhalten und zum Verfahren der Aufstellung von Nahverkehrsplänen finden sich insbesondere im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen (ÖPNVG).

Der Nahverkehrsplan (NVP) gibt den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV vor. Der zuständige Aufgabenträger gibt im NVP die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie die Vorgaben für die Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit dem sonstigen ÖPNV vor. Die Belange von Menschen mit Behinderungen und von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind dabei besonders zu berücksichtigen.

Die Rahmenbedingungen des ÖPNVG, die bei der Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu beachten sind, ergeben sich dabei insbesondere aus der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr (VO Nahverkehrspläne für ÖPNV, rechtsbereinigt mit Stand 02.03.2012).

Darüber hinaus beachtet der NVP auch die Ziele einer integrierten und nachhaltigen Verkehrsplanung, wie den Umwelt- und Klimaschutz. Der NVP soll die Attraktivität und Qualität des Verkehrsangebotes sowie den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln weiter verbessern. Ein attraktiver ÖPNV und ein besserer Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln können wiederum zur Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV beitragen. Die Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV und die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split bei gleichbleibender Gesamtverkehrsleistung haben positive Umweltauswirkungen, wie die Reduzierung von Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffemissionen, Lärm und Energieverbrauch.

Weitere gesetzliche Regelwerke, die Einfluss auf den NVP haben, sind:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)
- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- Verordnung zur Finanzierung des ÖPNV im Freistaat Sachsen (ÖPNVFinVO)
- Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung (DTFinVO) in der jeweils aktuellen Fassung
- Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG)

Das BGG legt Mindestbedingungen fest, wie Lebensbereiche (unter anderem der ÖPNV) zukünftig zu verändern sind, um die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung zu gewährleisten. Im BFSG werden Anforderungen an die Barrierefreiheit für Produkte und Dienstleistungen benannt.

Gemäß GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, insbesondere für Bauvorhaben von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme bevorrechtigt geführt werden. Seit der Novelle des GVFG im Jahr 2020 wurde eine Vielzahl neuer Fördertatbestände zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV geschaffen. Zusätzlich wurden die zur Verfügung gestellten Bundesfinanzhilfen deutlich erhöht, die Mindestvorhabengröße abgesenkt und die Fördersätze für die einzelnen Fördertatbestände erhöht. Dadurch wurden die Länder und Kommunen in die Lage versetzt, den ÖPNV noch umfassender zu verbessern und attraktiver zu gestalten. Für große Neu- und Ausbauprojekte mit einem förderfähigen Investitionsvolumen von mehr als 30 Mio. € und befristet bis 2030 auch für große Grunderneuerungsvorhaben mit einem förderfähigen Investitionsvolumen von mehr als 10 Mio. € hat der Bund ein ergänzendes Programm aufgelegt. Die darin für Sachsen vorgesehenen GVFG-Bundemittel sind Bestandteil des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms (LIP) des Freistaates Sachsen.

Das RegG regelt die Aufteilung der Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs, zwischen Bund und Ländern.

Gemäß ROG sind die Ziele der Raumordnung u.a. die Vermeidung der Zersiedelung der Landschaft, die Erhaltung einer leistungsfähigen Infrastruktur, die Entwicklung des ländlichen Raumes und die Förderung von Erholungsräumen. Diese Ziele sind im NVP zu berücksichtigen.

Die VO (EG) 1370/2007 ist unmittelbar geltendes Recht und schafft den rechtlichen Rahmen für die Vergabe und Finanzierung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen. Möglich sind die Direktvergabe an einen internen Betreiber (Dienstleistungskonzession), die Beibehaltung der Eigenwirtschaftlichkeit über allgemeine Vorschrift oder eine EU-weite öffentliche Ausschreibung. Darüber hinaus regelt die VO (EG) 1370/2007 die Gewährung von Ausgleichsleistungen und von ausschließlichen Rechten für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im ÖPNV im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Die ÖPNVFinVO im Freistaat Sachsen legt für den Zeitraum bis 2027 neben den an den ZVNL zu zahlenden Mitteln ein Mindestbestellvolumen für 17 Relationen fest, im ZVNL-Verbandsgebiet liegen davon acht Relationen. Darüber hinaus regelt die ÖPNVFinVO, dass Investitionen in die SPNV-Infrastruktur nur dann durch den Freistaat Sachsen gefördert werden, wenn auf den betreffenden Streckenabschnitten im vorausgehenden Kalenderjahr eine Verkehrsnachfrage von mindestens 300.000 Pkm/Streckenkilometer nachgewiesen werden kann. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Querschnittsbelegung von ca. 800 Fahrgästen.

Die DTFinVO ist eine Verordnung zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleichs. Gemäß § 1 Absatz 1 DTFinVO gewährt der Freistaat Sachsen Ausgleichsleistungen zum Ausgleich der ungedeckten Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets.

Das ÖPNVFinAusG regelt in Sachsen die Verteilung der Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr auf die kreisfreien Städte und Landkreise.

1.2 Allgemeine Rahmenbedingungen

Zu den relevanten allgemeinen Rahmenplänen gehören insbesondere

- der Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP, Stand 2013) und
- der Regionalplan Leipzig-West Sachsen, der am 02.08.2021 vom Sächsischen Staatsministerium für Regionalentwicklung genehmigt wurde.

Der Nahverkehrsraum Leipzig (NVR Leipzig) ist identisch mit der Planungsregion Leipzig-West Sachsen. Beide Rahmenpläne enthalten zum Teil detaillierte Angaben zur Raumstruktur im NVR Leipzig. Die raumplanerischen Aspekte und alle daraus abzuleitenden Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere die Vorgaben des LEP zur Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren mit dem ÖPNV, haben Einfluss auf die Erstellung des vorliegenden NVP. Grundsätzlich ist gemäß LEP eine Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums vom Wohnort mit dem ÖPNV in maximal 45 min und eine Erreichbarkeit des nächsten Oberzentrums vom Wohnort in maximal 90 min anzustreben.

1.3 Verkehrliche Fachplanungen

1.3.1 Landesverkehrsplan

Zu den relevanten verkehrlichen Fachplanungen gehört insbesondere der Landesverkehrsplan (LVP) Sachsen 2030. Der LVP legt die mittel- und langfristigen verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen auch für den öffentlichen Verkehr und die entsprechende Infrastruktur fest.

Der LVP sieht die Umsetzung der Handlungsempfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission zur Weiterentwicklung des ÖPNV mit u. a. folgenden Schwerpunkten vor:

- Effizientere Koordination der Abstimmungs- und Planungsprozesse zwischen den kommunalen Aufgabenträgern, den Zweckverbänden und dem Freistaat Sachsen, insbesondere bei landesbedeutsamen und verbundübergreifenden Aufgaben
- Weiterentwicklung des Sachsen-Taktes auf Grundlage der Bestrebungen, einen Deutschland-Takt einzuführen
- Aufbau eines landesweiten Busgrundnetzes aus Plus- und TaktBus-Linien zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit aller Regionen Sachsens durch die Verbindung von ländlichen Räumen und Verdichtungsräumen sowie die Wahrnehmung einer Ergänzungs- und Zubringerfunktion für das bestehende SPNV-Netz; in Sachsen gibt es 149 Plus- und TaktBus-Linien (Stand Dezember 2024)
- Entwicklung einer abgestimmten Investitionsstrategie 2030 als Grundlage für das jährlich aufzustellende Landesinvestitionsprogramm, um eine materielle und zeitliche Priorisierung der förderfähigen Anträge sowie eine bedarfsgerechte Mittelbereitstellung zu ermöglichen

Zukünftige Investitionsschwerpunkte des Freistaates Sachsen im NVR Leipzig sind der Ausbau der Stadtbahnlinien in Leipzig sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Leipzig - Chemnitz. Weitere Schwerpunkte außerhalb sind der Ausbau der Stadtbahnlinien in Dresden sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecken Dresden - Görlitz und Görlitz - Cottbus. Zudem soll die Verkehrsinfrastruktur in den Braunkohlerevieren Mitteldeutsches Revier und Lausitzer Revier ausgebaut werden.

Der Freistaat Sachsen fordert für einen barrierefreien SPNV und für die Erfüllung des § 4 BGG eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 cm. Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit Voraussetzung für die Bewilligung von Fördermitteln für Fahrzeuge und Infrastruktur.

1.3.2 Nahverkehrspläne

Der NVP berücksichtigt neben dem LVP auch die Nahverkehrspläne der Landkreise des NVR Leipzig und der Stadt Leipzig:

- Landkreis Leipzig: Nahverkehrsplan 2021-2025,
- Landkreis Nordsachsen: Nahverkehrsplan 2019-2024 und
- Stadt Leipzig: Nahverkehrsplan 2019

sowie die Nahverkehrspläne der umliegenden Länder und Verkehrsverbände:

- Brandenburg: Landesnahverkehrsplan 2023-2027,
- Sachsen-Anhalt: ÖPNV-Plan 2020 – 2030,
- Thüringen: Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr 2023–2027,
- Verkehrsverbund Mittelsachsen: Nahverkehrsplan 2021-2025,
- Verkehrsverbund Oberelbe: Nahverkehrsplan 2019 und
- Verkehrsverbund Vogtland: Nahverkehrsplan 2024.

Die Nahverkehrspläne sehen vor allem einen bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV-Angebots und die Förderung der Multimodalität und Intermodalität durch eine bessere Verknüpfung von öffentlichem Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) und SPNV vor, sowohl räumlich durch den Ausbau von Verknüpfungspunkten als auch zeitlich. Die Stadt Leipzig nennt in ihrem NVP konkrete Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen, die ausgebaut sowie Park-and-Ride-Anlagen (P+R), Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) und Mobilitätsstationen, die aufgebaut werden sollen. Auch der Landkreis Leipzig nennt in seinem NVP konkrete Verknüpfungspunkte, die ausgebaut werden sollen.

2 Bestandsaufnahme

Ziel der Bestandsaufnahme ist eine detaillierte Analyse des aktuellen Zustandes des ÖPNV im Gebiet des ZVNL. Dabei werden unter anderem sowohl die Raum- und Bevölkerungsstruktur als auch das konkrete Verkehrsangebot, die Fahrzeuge und die Infrastruktur des SPNV, der Tarif, die Information und der Service detailliert untersucht.

2.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Einordnung des Untersuchungsgebietes

Das Verbandsgebiet des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) umfasst den nordwestlichen Teil des Freistaates Sachsen mit der kreisfreien Stadt Leipzig und den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen. Im Norden und Westen wird das Untersuchungsgebiet durch das Land Sachsen-Anhalt begrenzt, im Süden durch den Freistaat Thüringen und den Verkehrsverbund Mittelsachsen und im Osten durch das Land Brandenburg und den Verkehrsverbund Oberelbe. Der NVR Leipzig ist identisch mit der Planungsregion Leipzig-West Sachsen.

Der NVR Leipzig ist Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Der MDV ist ein länderübergreifender Verkehrsverbund (Mischverbund) in Teilen des Freistaates Sachsen, des Landes Sachsen-Anhalt und des Freistaates Thüringen, der gemeinsam mit seinen Partnern ein umfangreiches städtisches, regionales und überregionales Mobilitätsangebot bietet. Durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne und Liniennetze sowie einen einheitlichen Tarif für alle Verkehrsmittel ist das Angebot besonders attraktiv und kundenfreundlich. Der ZVNL ist Aufgabenträger für den SPNV im NVR Leipzig und Gesellschafter des MDV.

Das Gebiet des ZVNL liegt in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD), einer als Public-Private-Partnership-Modell organisierten Metropolregion zur nachhaltigen Entwicklung und Vermarktung der traditionsreichen Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturregion Mitteldeutschland.

Abbildung 1 zeigt den NVR Leipzig im MDV und Anlage 1 den NVR Leipzig im mitteldeutschen Raum.

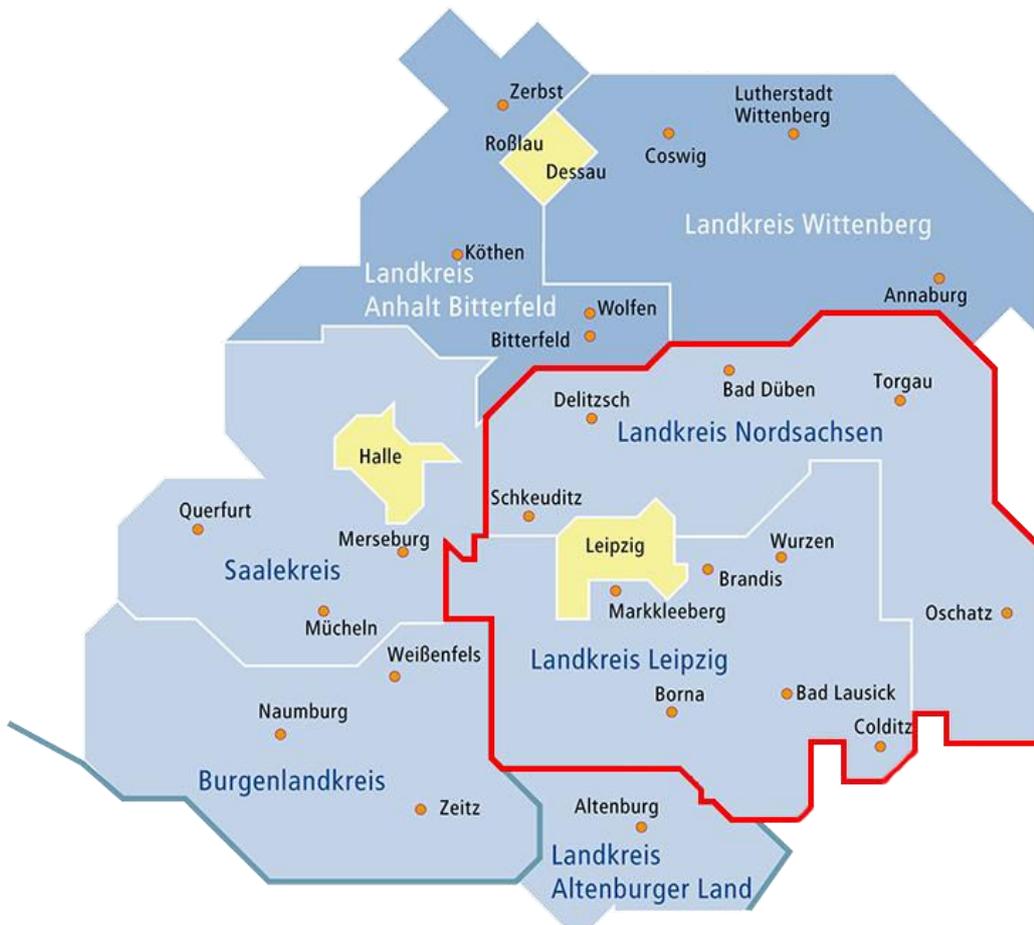


Abbildung 1: NVR Leipzig (rot markiert) im MDV

Quelle: MDV, bearbeitet

2.1.2 Raumstruktur

Die Raumstruktur des NVR Leipzig lässt sich nach dem dreistufigen System der Zentralen Orte mit Ober-, Mittel- und Grundzentren einordnen. Der LEP legt die Ober- und Mittelzentren fest. Die Grundzentren sind in den Regionalplänen festzulegen. Für den NVR Leipzig ist dies der Regionalplan der Planungsregion Leipzig-West-sachsen. Die Zentralen Orte haben Aufgaben als Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens sowie zur Sicherung der Daseinsvorsorge und der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Die Raumstruktur des NVR Leipzig kann als polyzentrisch charakterisiert werden, die Stadt Leipzig ist das Oberzentrum mit übergeordneter Funktion.

Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte ist gemäß LEP zu sichern und daher im NVP entsprechend zu berücksichtigen. Eine Sonderform dieses Systems sind die zentralörtlichen Verbünde, die im Untersuchungsraum nur auf der Ebene der Grundzentren zu finden sind.

Tabelle 1: Zentrale Orte im NVR Leipzig

Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum inkl. grundzentrale Verbünde (*)
Leipzig	Borna	Bad Dübén
	Delitzsch	Bad Lausick
	Eilenburg	Beilrode
	Grimma	Belgern-Schildau
	Markkleeberg	Borsdorf/Brandis*
	Oschatz	Böhlen/Zwenkau*
	Schkeuditz	Colditz
	Torgau	Dahlen
	Wurzen	Dommitzsch
		Frohburg
		Geithain
		Groitzsch/Pegau*
		Großpösna/Naunhof*
		Markranstädt
		Mügeln/Wermsdorf*
		Taucha

Quelle: Landesentwicklungsplan 2013 und Regionalplan Leipzig-West Sachsen 2021

Darüber hinaus legt der LEP bedeutsame Verbindungs- und Entwicklungsachsen fest, die die Zentralen Orte sowohl regional als auch überregional verbinden.

Die Raumstruktur kann auch nach Raumkategorien gegliedert werden. Der LEP unterscheidet im Wesentlichen siedlungsstrukturell abgegrenzte Räume und legt Verdichtungsräume, verdichtete Bereiche im ländlichen Raum und ländliche Räume fest. Die Raumkategorien sind gemeindegrenzt und in Anlage 2 tabellarisch dargestellt.

Abbildung 2 zeigt die zentralen Orte, die Verbindungs- und Entwicklungsachsen sowie die Raumkategorien im NVR Leipzig. Die unter raumordnerischen Aspekten vorgenommene Festlegung der Achsen dient der Bündelung von Verkehrs- und Versorgungslinien. Sie bilden zusammen mit den Zentralen Orten eine punktaxiale Struktur, die das Grundgerüst der räumlichen Verflechtung und der angestrebten räumlichen Ordnung und Entwicklung des Landes darstellt. Achsen erfüllen im Verdichtungsraum vorrangig Ordnungsfunktionen und im ländlichen Raum vorrangig Erschließungsfunktionen. Die Festlegung von Verbindungs- und Entwicklungsachsen präjudiziert nicht das Vorhandensein von Eisenbahninfrastruktur oder gar SPNV-Angeboten.

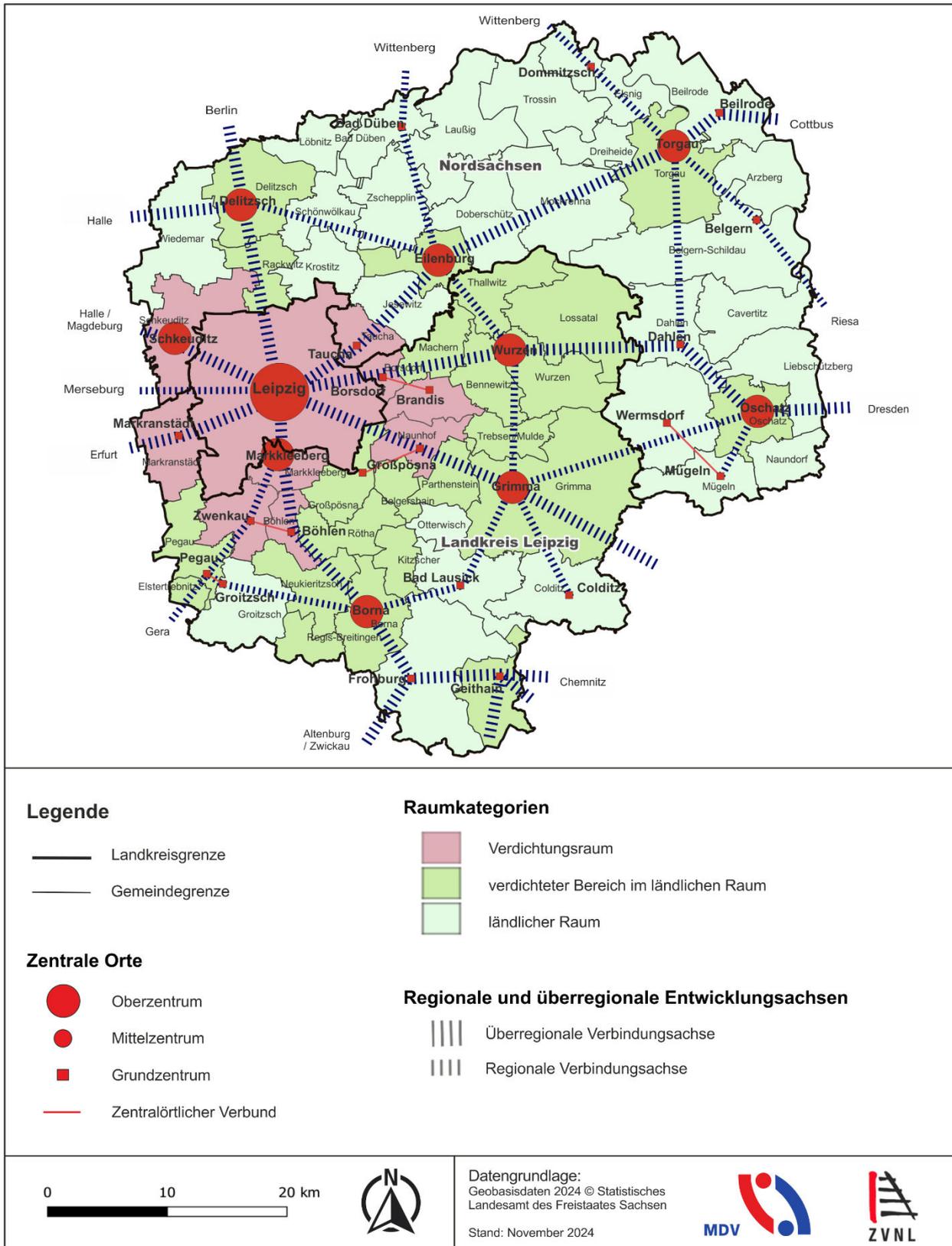


Abbildung 2: Raumstruktur

Quelle: MDV

Neben dem NVR Leipzig ist aufgrund der engen funktionalen und verkehrlichen Verflechtungen insbesondere mit der Stadt Leipzig auch die Stadt Halle (Saale) im NVP zu berücksichtigen.

2.1.3 Bevölkerungsstruktur

Neben der Raumstruktur lässt auch die Bevölkerungsstruktur im NVR Leipzig bedeutsame Rückschlüsse auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu. Die untersuchten Strukturdaten umfassen unter anderem die Einwohnerzahl, die Altersverteilung sowie die Zahl der Beschäftigten und der Schüler.

Die Daten der Bevölkerungsstruktur im NVR Leipzig sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2: Bevölkerungsstruktur im NVR Leipzig

<i>Datenstand:</i>		kreisfreie Stadt Leipzig	Landkreis Nordsachsen	Landkreis Leipzig	Nahverkehrs- raum Leipzig	Sachsen
<i>EW, Fläche, Alter, Anzahl Gemeinden, Städte: 31.12.2023</i>						
<i>SV-pfl. beschäftigte Pendler: 30.6.2023</i>						
<i>Schulen, Schüler: Schuljahr 2023/2024</i>						
Einwohner	Insgesamt	619.879	199.688	261.573	1.081.140	4.089.467
Fläche in km²		298	2.029	1.651	3.978	18.450
Einwohnerdichte: EW/km²		2.082	98	158	272	222
Anzahl Gemeinden		1	30	30	61	418
davon Anzahl Städte		1	11	19	31	171
Altersverteilung	unter 6	34.277	9.746	12.779	56.802	198.793
	6 bis unter 15	51.608	17.383	23.508	92.499	352.853
	15 bis unter 18	15.061	5.438	7.411	27.910	111.259
	18 bis unter 20	12.138	3.451	4.522	20.111	74.229
	20 bis unter 30	94.768	13.762	16.343	124.873	378.298
	30 bis unter 65	290.866	95.769	124.860	511.495	1.880.066
	65 bis unter 75	55.679	28.671	37.081	121.431	541.634
	über 75	65.482	25.468	35.069	126.019	552.335
SV-pflichtig Beschäftigte: am Wohnort		259.869	83.254	105.581	448.704	1.651.961
Auspendler über jeweilige Gebietsgrenze		73.744	38.779	54.184	80.250	152.048
	<i>Anteil Auspendler</i>	28,4%	46,6%	51,3%	17,9%	9,2%
SV-pflichtig Beschäftigte: am Arbeitsort		291.018	77.765	79.642	448.425	1.643.696
Einpendler über jeweilige Gebietsgrenze		103.302	33.683	28.786	79.890	143.463
	<i>Anteil Einpendler</i>	35,5%	43,3%	36,1%	17,8%	8,7%
Pendlersaldo		29.558	-5.096	-25.398	-360	-26.334

Datenstand:					Sachsen
EW, Fläche, Alter, Anzahl Gemeinden, Städte: 31.12.2023	kreisfreie Stadt Leipzig	Landkreis Nordsachsen	Landkreis Leipzig	Nahverkehrs- raum Leipzig	
SV-pfl. beschäftigte Pendler: 30.6.2023					
Schulen, Schüler: Schuljahr 2023/2024					
Schüler an allgemeinbildenden Schulen*	62.273	20.293	26.669	109.235	414.778
allgemeinbildende Schulen*	173	86	97	356	1.575
Schüler an berufsbildenden Schulen	19.604	5.185	3.420	28.209	105.571
berufsbildende Schulen	37	11	8	56	242
Studenten	40.606 an 8 Hochschulen				113.281

* einschließlich Freie Waldorfschulen und Schulen des zweiten Bildungsweges

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

Aus den Daten der Bevölkerungsstruktur lassen sich verschiedene Erkenntnisse gewinnen. Der NVR Leipzig umfasst ca. 26 % der Einwohner und 22 % der Fläche des Freistaates Sachsen. Die kreisfreie Stadt Leipzig hat dabei mit ihren 619.879 Einwohnern eine besondere Bedeutung. Das Oberzentrum ist von überwiegend ländlich geprägten Landkreisen umgeben. Mit einer Bevölkerungsdichte von 158 EW/km² ist der Landkreis Leipzig jedoch deutlich städtischer geprägt als der Landkreis Nordsachsen mit 98 EW/km². Der Unterschied zeigt sich auch in der Anzahl der Städte: Im Landkreis Leipzig gibt es 19 Städte, im Landkreis Nordsachsen nur elf.

Die Altersverteilung im NVR Leipzig zeigt, dass fast die Hälfte der Einwohner (ca. 46 %) zwischen 30 und 65 Jahre alt ist. Der Anteil der unter 30-Jährigen entspricht dem der über 65-Jährigen (jeweils ca. 27 %).

Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im NVR Leipzig arbeiten in der Stadt Leipzig (291.018). In den beiden Landkreisen ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Leipzig mit 79.642 und im Landkreis Nordsachsen mit 77.765 sehr ähnlich, obwohl sich Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte deutlich unterscheiden. Die Einwohnerdichte auf Gemeindeebene ist in Anlage 3 dargestellt.

Die Pendlerzahlen zeigen, dass ca. 177.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zur Ausübung ihrer Tätigkeit die Grenzen der Stadt Leipzig überschreiten. Im Landkreis Leipzig überschreiten ca. 83.000 Pendler und im Landkreis Nordsachsen ca. 72.500 Pendler die Grenzen der Landkreise. Die Pendlerverflechtungen beziehen sich nicht nur auf den NVR Leipzig, sondern auch auf die umliegenden Städte, wie z.B. die Stadt Halle (Saale), welche enge funktionale und verkehrliche Verflechtungen mit der Stadt Leipzig hat (siehe auch Abschnitt 0). In den Anlagen 4 und 5 ist die Erwerbstätigendichte am Arbeitsort bzw. am Wohnort grafisch dargestellt.

Im Vergleich zum NVP 2017-2022 mit dem Datenstand 2015 ist die Bevölkerung im NVR Leipzig um ca. 6 % gewachsen. Eine differenzierte Betrachtung zeigt, dass die Bevölkerung in der Stadt Leipzig um ca. 11 % gewachsen ist. In den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen ist in der Gesamtbetrachtung jeweils ein Zuwachs von ca. 1 % zu verzeichnen, jedoch ist anzumerken, dass

mit der Entfernung zum Oberzentrum Leipzig die Einwohner eher rückläufig sind. Die Entwicklung der Einwohner ist in Abbildung 3 grafisch und in Anlage 2 tabellarisch dargestellt.

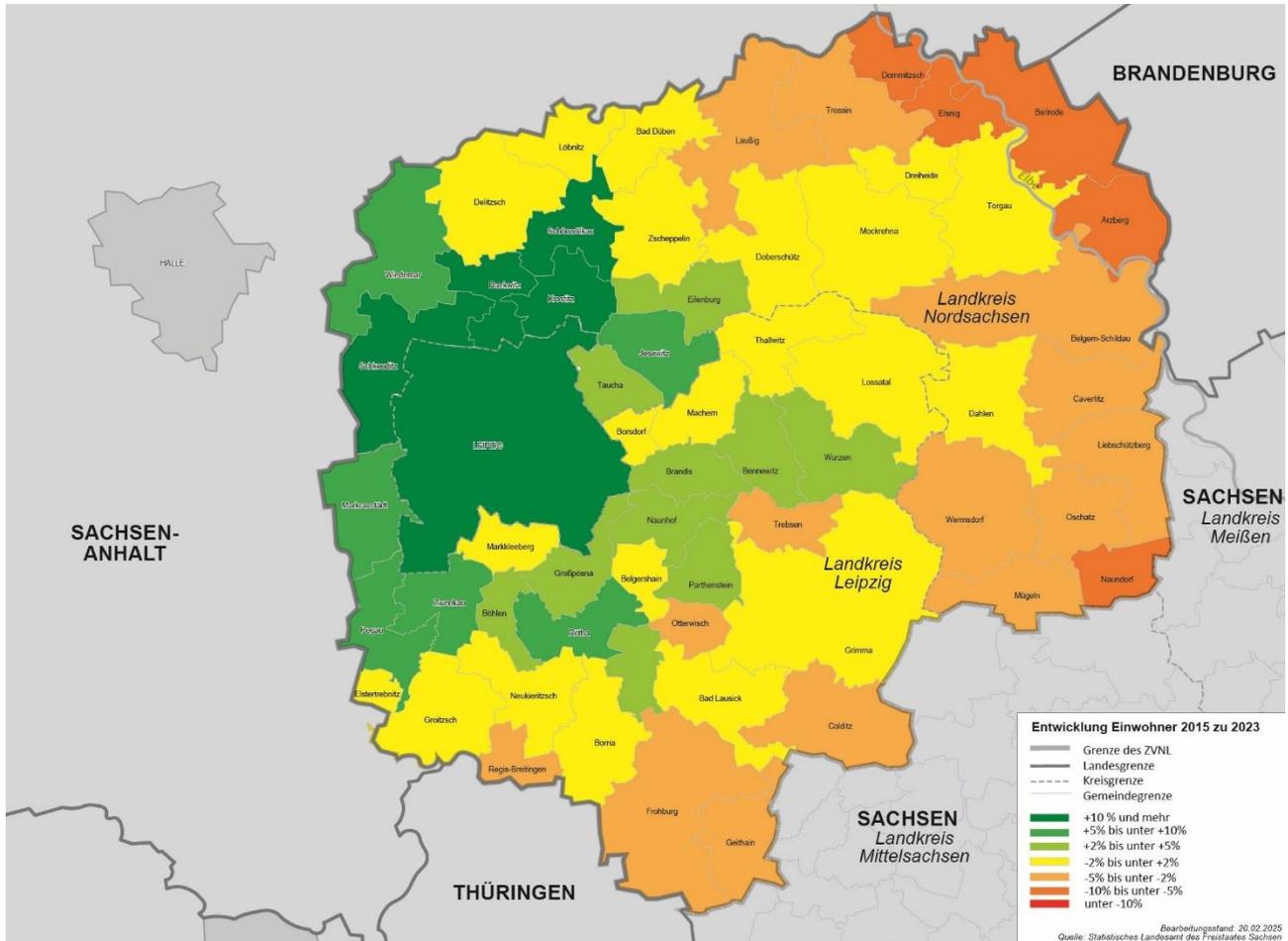


Abbildung 3: Entwicklung der Einwohner auf Gemeindeebene

2.1.4 Schüler und Schulstandorte

Die Stadt Leipzig verfügt über 173 Schulen, die von ca. 62.500 Schülern besucht werden. In den beiden Landkreisen ist die Zahl entsprechend den Einwohnerzahlen geringer. Im Landkreis Leipzig besuchen ca. 26.500 Schüler die 97 Schulen, im Landkreis Nordsachsen ca. 20.500 Schüler die dort ansässigen 86 Schulen. Eine tabellarische Übersicht ist in Anlage 6 enthalten.

Bei den berufsbildenden Schulen ist dies ähnlich. Die 37 berufsbildenden Schulen der Stadt Leipzig mit ihren Außenstellen werden von ca. 19.500 Schülern besucht. Im Landkreis Leipzig besuchen ca. 3.500 Schüler die acht berufsbildenden Schulen, im Landkreis Nordsachsen ca. 5.200 Schüler die elf berufsbildenden Schulen. Außerhalb der Stadt Leipzig, in der sich zahlreiche Berufsschulen mit einem breiten Angebot an Ausbildungsberufen befinden, gibt es viele pendelnde Berufsschüler. 67 % der Schüler mit Ausbildungsbetrieb in der Stadt Leipzig besuchen eine berufsbildende Schule innerhalb der Stadt, im Landkreis Leipzig sind es nur 7 % und im Landkreis Nordsachsen 6 %, die die Grenze der Gemeinde nicht überschreiten müssen. Sowohl im Landkreis Leipzig (47 %) als auch

im Landkreis Nordsachsen (60 %) müssen viele Berufsschüler lange Pendlerwege von über 30 km auf sich nehmen.¹

Darüber hinaus hat die Stadt Leipzig auch eine besondere Bedeutung als Hochschulstandort. Im Wintersemester 2023/2024 waren ca. 40.500 Studierende an der Universität Leipzig und den verschiedenen Fachhochschulen der Stadt Leipzig immatrikuliert.

Für den SPNV sind Schulen mit großen Einzugsbereichen von besonderer Bedeutung. Für die Betrachtung wurden dabei Oberschulen, Gymnasien und Beruflichen Schulen herangezogen.

Die Schulstandorte sind in Tabelle 3 und Abbildung 4 dargestellt. Weitere Informationen sind in den Anhängen 7.1, 7.2 und 7.3 enthalten.

Tabelle 3: SPNV-relevante Schulstandorte im Schuljahr 2023/2024

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen; NVP der Landkreise und Schulentwicklungsplan der Stadt Leipzig	Schulen, Schüler Schuljahr 2023/2024		
	kreisfreie Stadt Leipzig	Landkreis Leipzig	Landkreis Nordsachsen ^{*)}
Oberschulen	36	22	18
Schüler an Oberschulen	13.842	7.898	6.441
Gymnasien	29	13	7
Schüler an Gymnasien	19.918	7.409	4.982
berufs-bildenden Schulen	37	8	11
Schüler an berufsbildenden Schulen	19.604	3.420	5.265
Schülerpotenzial SPNV*	53.364	18.727	16.688

* ohne Grund- und Förderschulen

*) tlw. Daten Entwurf NVP Datenstand Januar 2024

¹ vgl. IHK zu Leipzig. Pendleratlas für den IHK-Bezirk Leipzig 2022

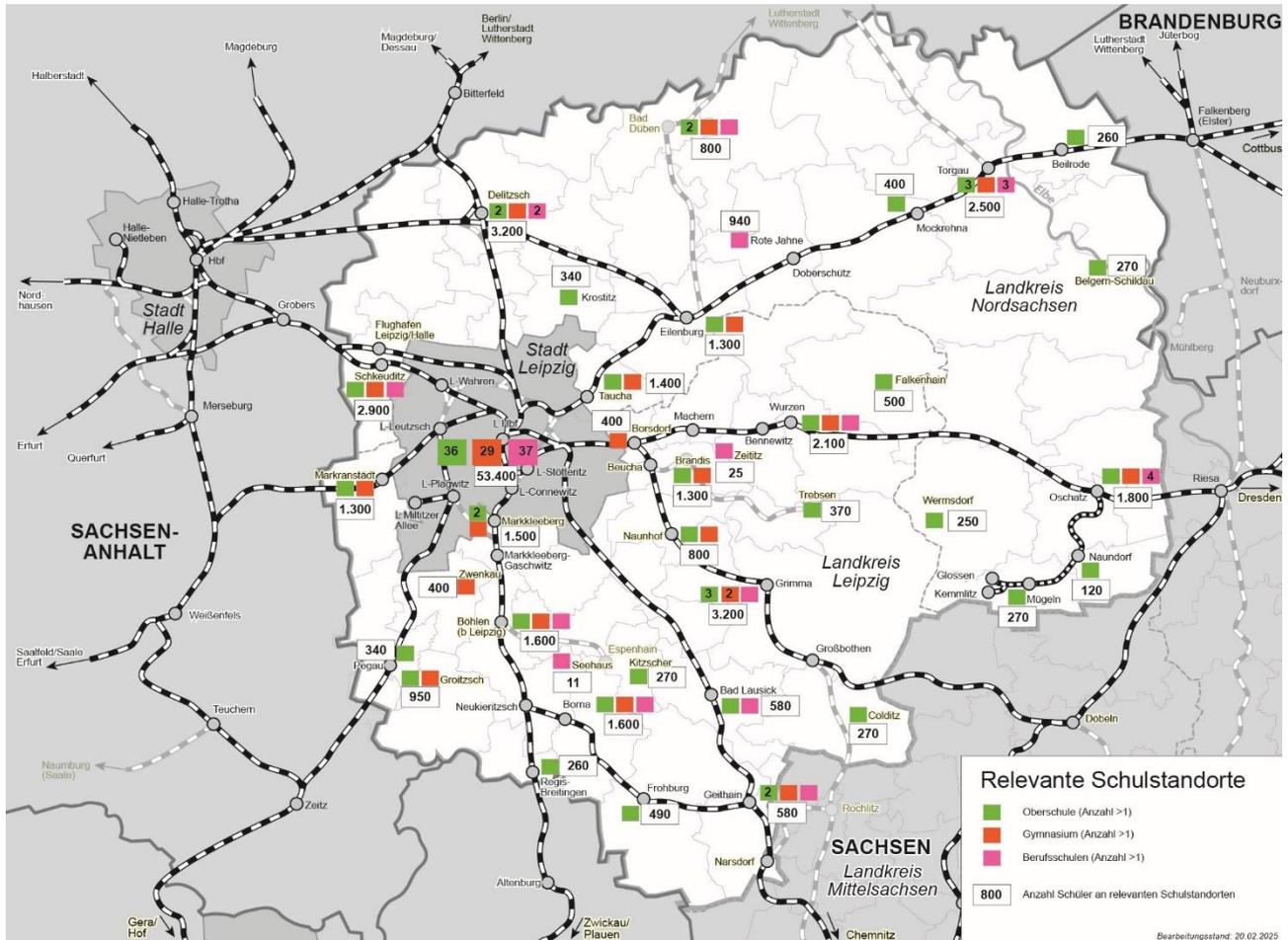


Abbildung 4: SPNV-relevante Schulstandorte im Schuljahr 2023/2024

Neben der Stadt Leipzig sind in den Landkreisen eine Vielzahl von Schulstandorten mit großen Schülerzahlen zu verzeichnen. Neben den Kreisstädten Torgau und Borna, sind Delitzsch, Grimma, Schkeuditz und Wurzen mit jeweils über 2.000 Schülern als besondere Schulstandorte zu nennen.

Durch die Landkreise wurden Daten zu den Bildungstickets zur Verfügung gestellt, welches im MDV ab 2024 flächendeckend für alle Schüler zur Verfügung steht.²

Die Daten zum Bildungsticket ermöglichen weitere Aussagen zu den Fahrschülern. Wesentliche ortsübergreifenden Relationen sind in nachfolgender Tabelle 4 aufgeführt, wobei die SPNV-relevanten Relationen hervorgehoben sind. Der überwiegende Teil der 22.620 untersuchten Fahrschüler wohnt und besucht eine Schule im NVR Leipzig. 83 Schüler aus den weiteren sächsischen Gebieten fahren mit einem Bildungsticket zu Schulen im NVR und 66 Schüler aus dem NVR fahren mit Bildungstickets zu Schulen in den weiteren sächsischen Gebieten. Elf Schüler aus Brandenburg, 127 Schüler aus Sachsen-Anhalt und 38 Schüler aus Thüringen fahren mit einem für ihre Relation gültigen Ticket zu Schulen im NVR.

Wesentliche innerörtliche Relationen sind in den Städten Grimma, Markkleeberg, Markranstädt und Schkeuditz zu finden.

² Das Bildungsticket im MDV ist ab 2024 verfügbar und gilt nur im sächsischen Teil des MDV, zuvor wurde die Schülerregionalkarte ausgegeben (siehe auch Abschnitt 2.11.1).

Die Gesamtübersicht der Fahrrelationen für den Landkreis Leipzig ist in Anlage 8.1 enthalten, die Gesamtübersicht für den Landkreis Nordsachsen in Anlage 8.2.

Tabelle 4: Ortsübergreifende Relationen mit mehr als 100 Fahrschülern im Schuljahr 2024/2025*

Die stärksten Relationen mit über 100 Fahrschülern (BT) im Lk Leipzig		Die stärksten Relationen mit über 100 Fahrschülern (BT) im Lk Nordsachsen	
Brandis – Machern	295	Schkeuditz – Leipzig	281
Markranstädt – Leipzig	246	Delitzsch – Wiedemar	268
Wurzen – Bennewitz	186	Taucha – Leipzig	261
Brandis – Borsdorf	183	Delitzsch – Rackwitz	176
Geithain – Frohburg	173	Torgau – Belgern-Schildau	176
Groitzsch – Zwenkau	169	Oschatz – Dahlen	156
Brandis – Naunhof	164	Oschatz – Mügeln	140
Wurzen – Lossatal	162	Bad Dübén – Laußig	138
Grimma – Bad Lausick	153	Oschatz – Wernsdorf	126
Wurzen – Thallwitz	153	Torgau – Dreiheide	126
Borna – Rötha	149	Taucha – Jesewitz	124
Grimma – Colditz	137	Krostitz – Rackwitz	123
Trebsen – Grimma	135	Eilenburg – Doberschütz	118
Groitzsch – Pegau	131	Torgau – Beilrode	116
Markkleeberg – Leipzig	131	Torgau – Dommitzsch	115
Borna – Frohburg	119	Eilenburg – Zschepplin	113
Böhlen – Rötha	108	Mockrehna – Doberschütz	104
Borna – Neukieritzsch	108		
<i>*SPNV-relevante Relationen sind hervorgehoben</i>			

Quelle: Landkreis Leipzig und Landkreis Nordsachsen

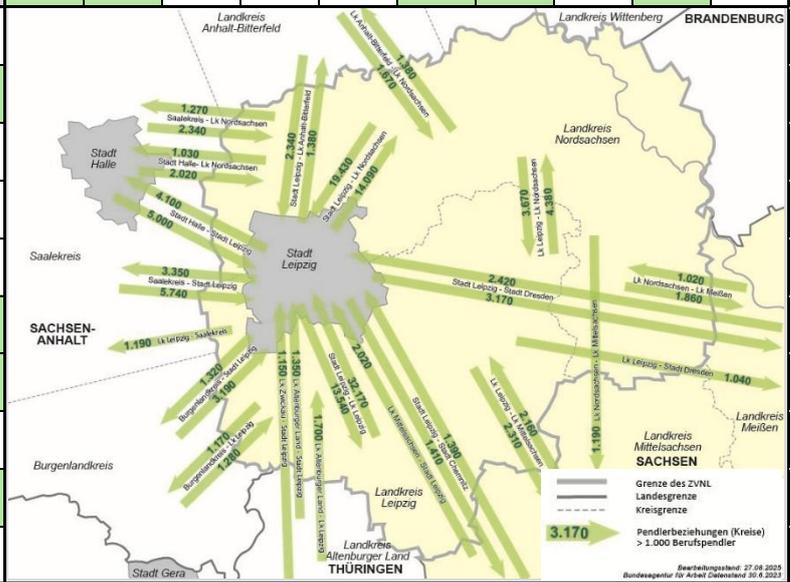
2.1.5 Berufspendler

Auf Kreisebene bestehen bedeutende Pendlerströme sowohl zwischen der kreisfreien Stadt Leipzig und den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen als auch über den NVR Leipzig hinaus. Pendlerströme mit mehr als 1.000 Pendlerbewegungen in einer Richtung bestehen zwischen der Stadt Leipzig und fast allen umliegenden Landkreisen des NVR Leipzig und darüber hinaus bis in die Städte Chemnitz, Dresden und Zwickau. Neben der Stadt Leipzig, die als Oberzentrum von besonderer Bedeutung ist, bestehen auch zwischen den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen sowie den umliegenden Landkreisen relevante Pendlerströme.

Tabelle 5 und die zugehörige Grafik geben einen Überblick über die Pendlerströme auf Kreisebene mit mehr als 1.000 Pendlerbewegungen in mindestens einer Richtung.

Tabelle 5: Pendlerströme auf Kreisebene

Berufspendler	Leipzig, Stadt	Leipzig	Nordsachsen	Mittelsachsen	Meißen	Chemnitz, Stadt	Dresden, Stadt	Zwickau	Halle (Saale), Stadt	Anhalt-Bitterfeld	Burgenlandkreis	Saalekreis	Altenburger Land
Leipzig, Stadt		13.540	14.090	840	490	1.410	3.170	650	4.100	1.380	1.320	3.350	490
Leipzig	32.170		4.380	2.310	340	880	1.040	560	650	250	1.170	1.190	1.380
Nordsachsen	19.430	3.670		1.190	1.860	320	960	160	1.030	1.380	160	1.270	80
Mittelsachsen	2.020	2.160	840										
Meißen	930	240	1.020										
Chemnitz, Stadt	1.390	220	80										
Dresden, Stadt	2.420	200	230										
Zwickau	1.150	310	90										
Halle (Saale), Stadt	5.000	420	2.020										
Anhalt-Bitterfeld	2.340	220	1.670										
Burgenlandkreis	3.190	1.280	600										
Saalekreis	5.740	910	2.340										
Altenburger Land	1.350	1.700	130										



Auf Gemeindeebene bestehen bedeutende Pendlerströme vor allem zwischen der kreisfreien Stadt Leipzig und den übrigen Gemeinden des NVR Leipzig. Die relevantesten Pendlerströme im NVR Leipzig bestehen zwischen der Stadt Leipzig und den Städten Marktleiberg, Markranstädt, Schkeuditz und Taucha. Ein großer Teil der Gemeinden weist zudem ein ausgeglichenes Pendlersaldo auf. Einen deutlichen Einpendlerüberschuss haben insbesondere die Städte Leipzig, Borna, Schkeuditz und Torgau.

Die Pendlerströme auf Gemeindeebene mit mehr als 1.000 Pendlerbewegungen in mindestens einer Richtung sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Eine tabellarische Übersicht mit weiteren Pendlerverflechtungen ist in Anlage 9 enthalten.

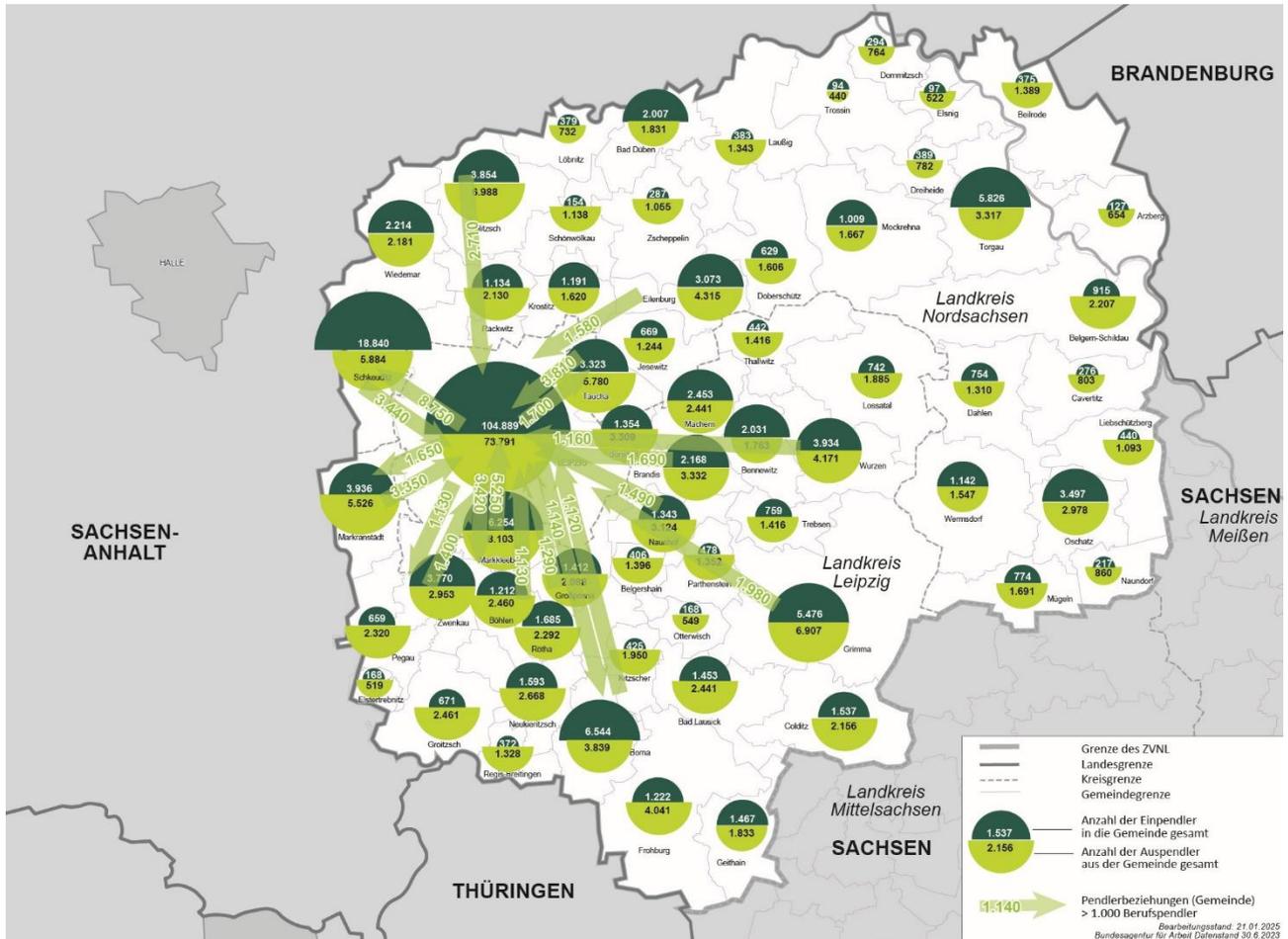


Abbildung 5: Pendlerströme auf Gemeindeebene

2.1.6 ÖPNV-relevante Standorte

Die für den ÖPNV relevanten Standorte mit erhöhtem Verkehrsnachfragepotenzial in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen sind in den Anlagen 10.1 und 10.2 dargestellt. Die Standorte umfassen bestehende und geplante Industrie- und Gewerbegebiete, Einzelhandelsstandorte, medizinische Einrichtungen und Freizeitziele. Weitere Informationen zu den Standorten können den Nahverkehrsplänen der Landkreise Leipzig und Nordsachsen entnommen werden.

2.2 Verkehrsangebot SPNV

2.2.1 Änderungen gegenüber dem NVP 2017-2022

Während der Laufzeit des NVP 2017-2022 haben sich verschiedene Änderungen in den Linienverläufen ergeben. Die Änderungen sind in Tabelle 6 aufgeführt.

Tabelle 6: Änderungen im Liniennetz gegenüber dem NVP 2017-2022

Bestandsaufnahme 2015/16 im aktuell gültigen NVP			Bestandsaufnahme 2024/25	
Linie 2015/16	Linienverlauf Fpl 2015/16	zwischenzeitliche Änderungen	Linie 2024/25	Linienverlauf 2024/25
MDSB S1	Leipzig Messe / Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz	Leipzig Messe–Leipzig-Stötteritz im Fpl 2016/17 als S 11 ab Fpl 2017/18 jetzigen Verlauf	MDSB S1	Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz
		ab Fpl 2022/23 neu	MDSB S10	Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (oben)
MDSB S2	(Dessau -) Bitterfeld - Delitzsch - CTL - L-Connewitz (- Gaschwitz)	ab Fpl 2017/18 jetzigen Verlauf	MDSB S2	Dessau/Lutherstadt Wittenberg/Jüterbog - Bitterfeld - Delitzsch - L Hbf (tief) - Leipzig-Stötteritz
MDSB S3	Halle-Trotha - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – L Hbf (tief) – Borna - Geithain	2018 + 2019: (Halle Trotha) - Halle (Saale) Hbf. – Schkeuditz - L Hbf (tief) – Leipzig Connewitz – (Gaschwitz) 2020 + 2021: (Halle Trotha) - Halle (Saale) Hbf. – Schkeuditz - L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz - Oschatz ab Fpl 2021/22 jetzigen Verlauf	MDSB S3	Halle Nietleben - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz - L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz - Wurzen - Oschatz
MDSB S4	Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – L Hbf (tief) – Wurzen (- Oschatz - Riesa)	2018 + 2019: Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – CTL – Wurzen (- Oschatz) 2020 - 2022: Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – CTL – Markkleeberg Gaschwitz ab Fpl 2022/23 jetzigen Verlauf	MDSB S4	Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – L Hbf (tief) – Markkleeberg Gaschwitz
MDSB S5	identisch zu 2024/25		MDSB S5	Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf
MDSB S5X	Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf	ab Fpl 2017/18 jetzigen Verlauf	MDSB S5X	Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf
		ab Fpl 2017/18 neu	MDSB S6	Leipzig Messe – L Hbf (tief) – Gaschwitz - Borna (bei Leipzig) – Geithain
RB 75	identisch zu 2024/25	ab 10.12.2017 als S-Bahn	MDSB S9	Eilenburg - Halle
RB 110	identisch zu 2024/25	ab 13.12.2015 Döbeln - Meißen abbestellt	RB 110	L Hbf (oben) - Döbeln
RB 113	identisch zu 2024/25		RB 113	L Hbf (oben) - Bad Lausick - Geithain
RE 17	L Hbf (oben) - Weißenfels - Naumburg - Erfurt	ab Fpl 2023/24 jetzigen Verlauf als RB 20	RB 20	L Hbf (oben) - Weißenfels - Naumburg - Eisenach
EB 22	identisch zu 2024/25	ab Fpl 2020/21 jetzigen Verlauf als RB 22	RB 22	L Hbf (oben) - Zeitz - Gera - Saalfeld
RE 10	identisch zu 2024/25	ab Fpl 2022/23 gekoppelt mit RE 11	RE 10	Cottbus - L Hbf (oben) (Falkenberg - Leipzig Hbf teilweise gekoppelt mit RE 11)
Ebx 12	identisch zu 2024/25	ab Fpl 2020/21 jetzigen Verlauf als RE 12	RE 12	L Hbf (oben) – Zeitz - Gera - Saalfeld
RE 13	identisch zu 2024/25		RE 13	Magdeburg - Bitterfeld - L Hbf (oben)
SE 15	identisch zu 2024/25	ab Fpl 2018/19 jetzigen Verlauf als RE 15	RE 15 (ZVNL)	L Hbf (oben) - Weißenfels - Saalfeld(Saale)
RE 50	identisch zu 2024/25		RE 50	L Hbf (oben) - Riesa - Dresden Hbf
RE 6	identisch zu 2024/25		RE 6	L Hbf (oben) - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt - Chemnitz
DBG	identisch zu 2024/25		DBG	Oschatz - Altmügeln - Glossen / Kemmlitz

Die veränderten Linienverläufe haben auch Auswirkungen auf die Nachfrage, wie in Abschnitt 2.5 deutlich wird.

2.2.2 Übersicht Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Im vorliegenden NVP wird das Angebot des SPNV dargestellt.

Über die Darstellung des SPNV hinaus folgen zwei kurze Exkurse zum ÖSPV und zum Fernverkehr.

Die Analyse des SPNV bezieht sich auf das Angebot zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 im Verbandsgebiet des ZVNL. Dabei werden die bestehenden Verkehrsverträge beschrieben. In Abschnitt 4.3 werden die Veränderungen des Netzzuschnittes im SPNV-Angebot bis zur Inbetriebnahme des MDSB 2025plus dargestellt. Eine Übersicht ist in nachfolgender Tabelle 7 enthalten.

Tabelle 7: Linienübersicht und Verkehrsverträge im Fahrplanjahr 2024/2025

Linie 2024/2025	Verkehrsvertrag 2024/2025	Linienlänge gesamt in km ³	Linienlänge im ZVNL in km ⁴	Zugkm im ZVNL 2024/2025	Zugkm Anteil im ZVNL
			833,16	12.587.047	100,0 %
MDSB S1	MDSB I - Netto	21,25	21,25	638.616	5,1 %
MDSB S10	MDSB I - Netto	15,35	15,35	201.081	1,6 %
MDSB S2	MDSB II - Brutto	40,20	32,62	889.255	7,1 %
MDSB S3	MDSB I - Netto	104,52	74,89	1.611.582	12,8 %
MDSB S4	MDSB I - Netto	81,90	73,95	1.576.266	12,5 %
MDSB S5	MDSB I - Netto	122,55	54,54	1.619.384	12,9 %
MDSB S5X	MDSB I - Netto	122,55	54,54		
MDSB S6	MDSB I - Netto	54,03	54,03	1.196.871	9,5 %
MDSB S9	MDSB II - Brutto	49,64	33,09	304.010	2,4 %
RB 110	DNWS Teil B - Brutto	66,91	47,73	775.082	6,2 %
RB 113	DNWS Teil C - Brutto	43,77	43,79	538.424	4,3 %
RB 20	STS-Netz - Brutto	40,41	20,14	304.255	2,4 %
RB 22	OTN - Netto	74,11	34,76	493.222	3,9 %
RE 12	OTN - Netto	74,11	34,76		
RE 10	Netz Lausitz - Brutto	70,44	62,49	433.271	3,4 %
RE 13	MDSB II - Brutto	34,25	26,67	321.312	2,6 %
RE 15	STS-Netz - Brutto	40,41	20,14	115.183	0,9 %
RE 50	Saxonia (RE 50) - Brutto	120,40	60,28	865.322	6,9 %
RE 6	RE 6 Chemnitz - Leipzig - Brutto	80,62	49,53	680.911	5,4 %
DBG	Verkehrsleistungen DBG - Netto	18,65	18,65	23.000	0,2 %

³ Basis Eigenermittlung bzw. SPNV-Monitor (Stand November 2024)

⁴ SPNV-Monitor (Stand November 2024)

Im Verbandsgebiet des ZVNL verkehren derzeit 20 SPNV-Linien. Die erbrachte Betriebsleistung in Höhe von ca. 12,6 Mio. Zugkm/Jahr wird über zehn Verkehrsverträge geregelt. Davon sind sieben Verträge als Brutto⁵- und drei als Netto⁶-Verträge geregelt. Die größte Betriebsleistung wird auf den Linien S3 und S4 erbracht. Sie weisen mit über 70 km auch die größte Linienlänge im Verbandsgebiet des ZVNL auf.

In Abbildung 6 ist das Liniennetz mit den zugehörigen Verkehrsverträgen im Verbandsgebiet des ZVNL dargestellt. Die Linien sind sternförmig auf das Oberzentrum Leipzig ausgerichtet. Ausnahmen bilden die Linie S9 (Ausrichtung auf Halle) und die Döllnitzbahn (Schmalspurbahnverkehr in der Region Oschatz). Alle Mittelzentren sind im SPNV direkt an das Oberzentrum Leipzig angebunden.

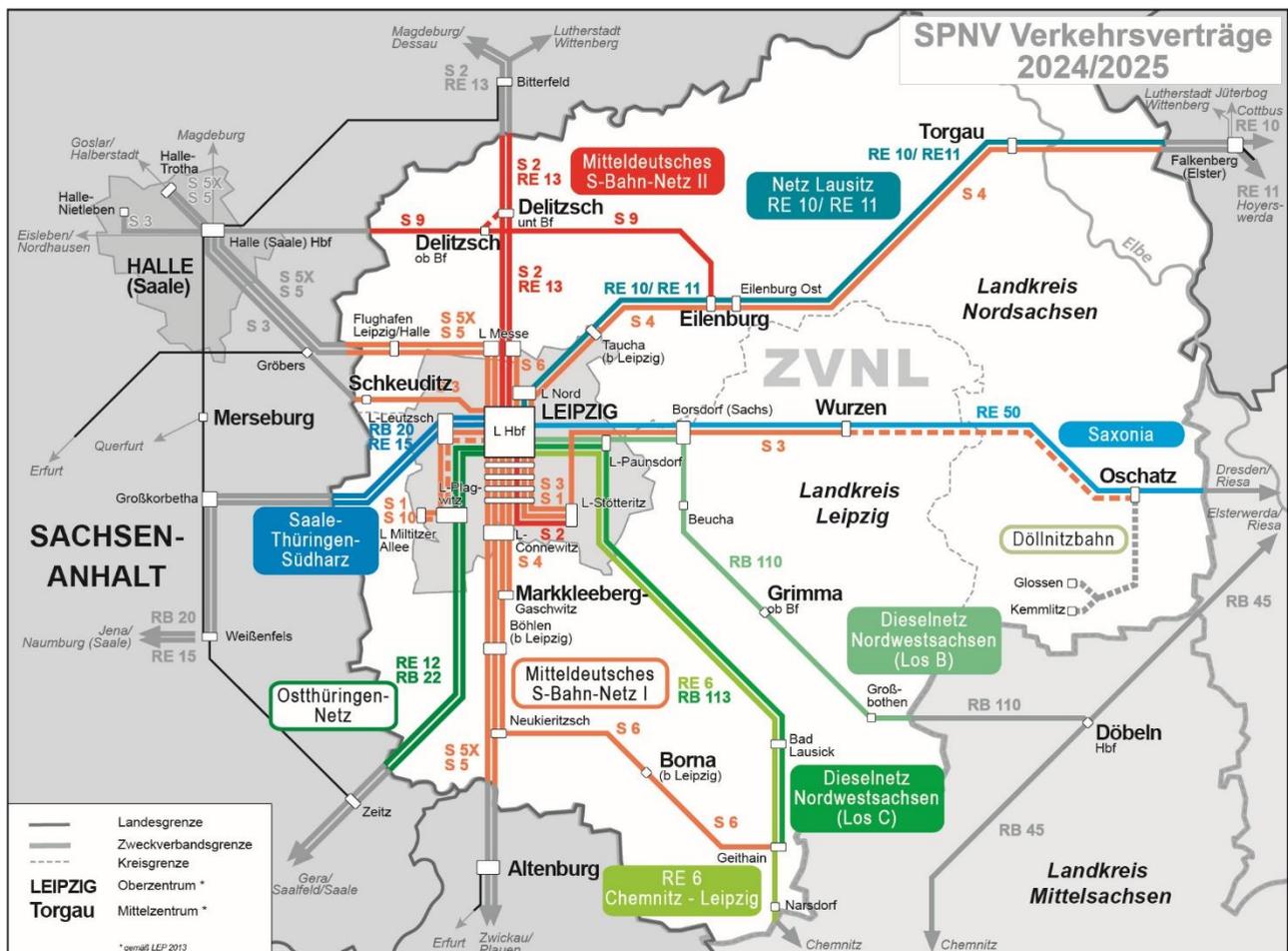


Abbildung 6: Liniennetz und Verkehrsverträge im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Im Folgenden werden die zehn derzeit gültigen Verkehrsverträge beschrieben.

⁵ Erlöse stehen den AT zu, sie werden in der Regel mit dem vertraglich vereinbarten Zuschussbedarf verrechnet →

Erlörisiko bei den AT

⁶ Erlörisiko liegt beim Verkehrsunternehmen

2.2.3 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB I)

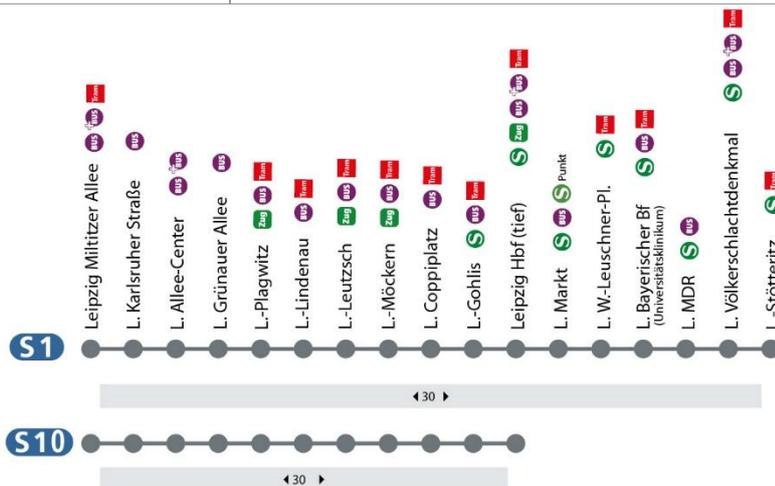
Der Verkehrsvertrag MDSB I gilt bis zum 13.12.2025. Im Jahr 2023 erfolgte die Vergabe des in zwei Losen ausgeschriebenen Netzes MDSB2025plus. Bis zur Inbetriebnahme des MDSB2025plus am 13.12.2026 gilt ein Nachtrag zu diesem Verkehrsvertrag (Netzzuschnitt im Verlängerungszeitraum siehe Abschnitt 4.3).

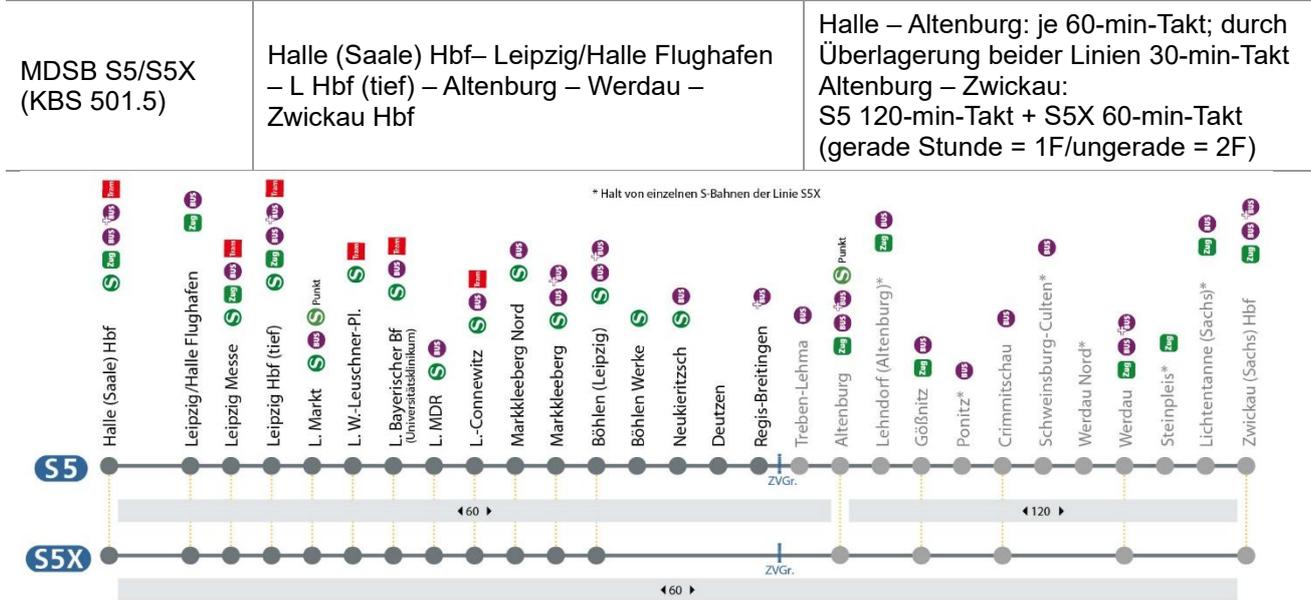
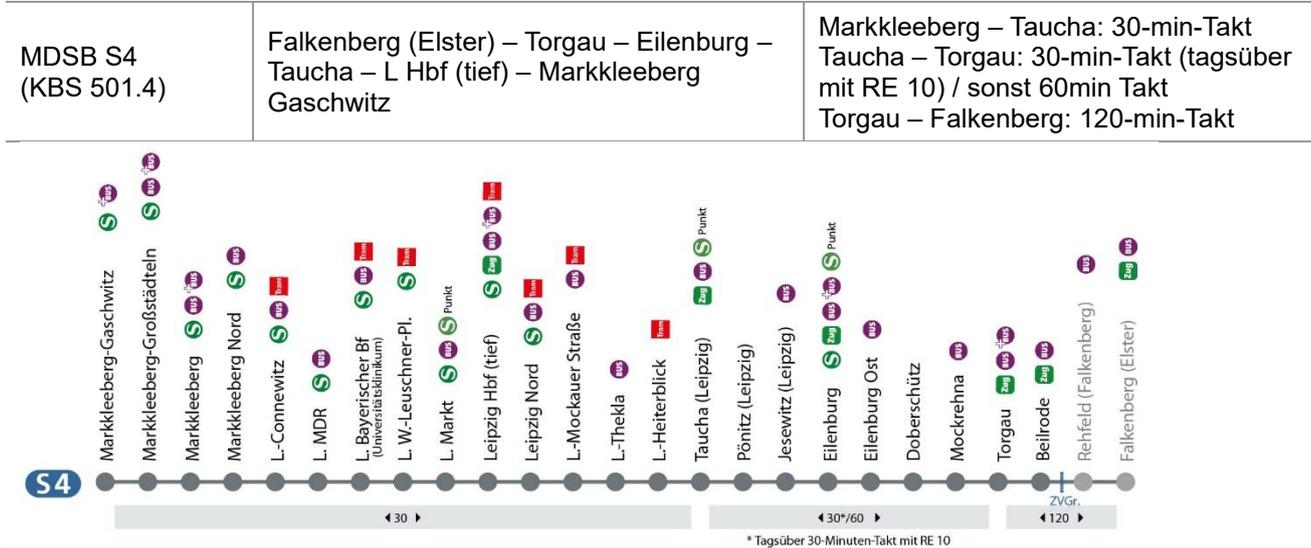
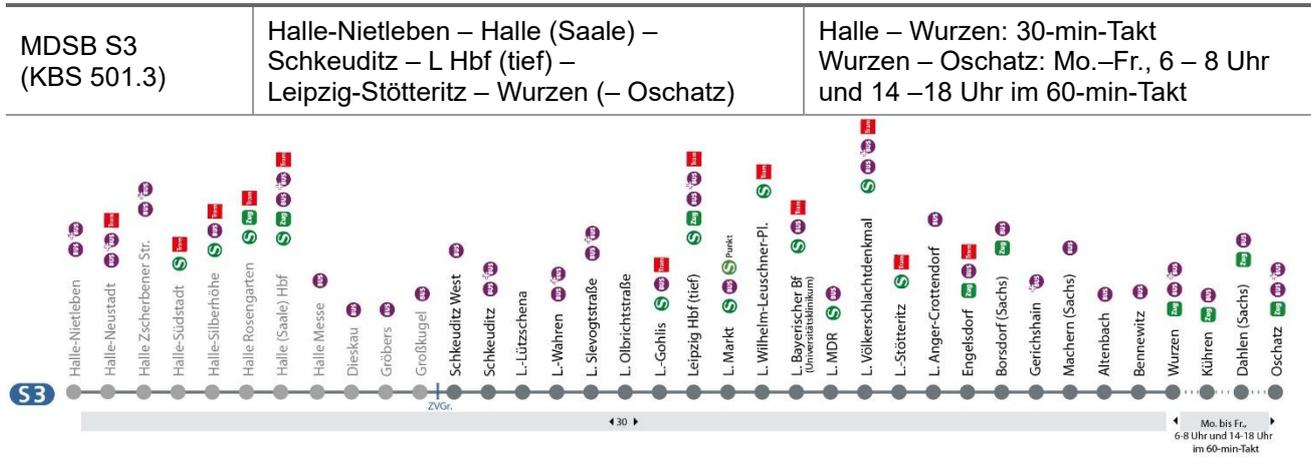
Übersicht MDSB I 2024/2025

Vertragslaufzeit	15.12.2013 bis 13.12.2025 MDSB I (Netto)	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I
Aufgabenträger	ZVNL, ZVMS, NASA, Land Thüringen, Land Brandenburg	
EVU	DB Regio AG	
Betriebsleistung/Jahr	6.843.800 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL	
Linien	MDSB S1, MDSB S10, MDSB S3, MDSB S4, MDSB S5, MDSB S5X, MDSB S6	
Fahrzeuge	Triebzüge Talent II des Herstellers Bombardier der Baureihen 442, 1442	

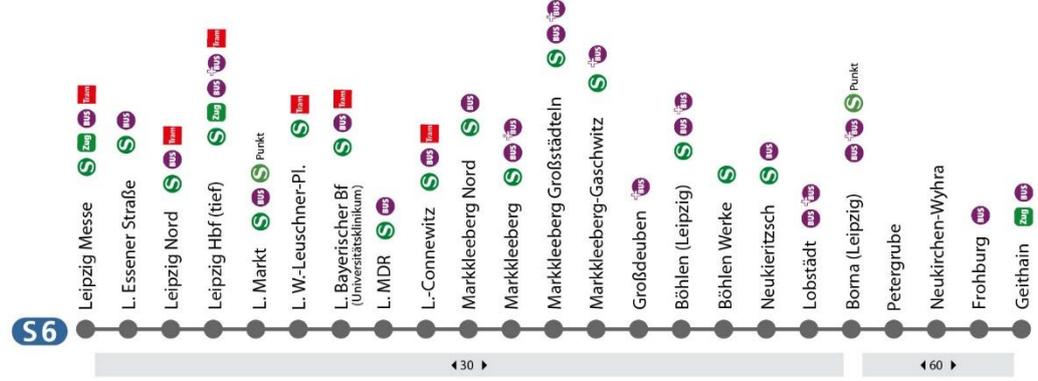
Tabelle 8: Angebot der Linien des MDSB I im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
MDSB S1 (KBS 501.1)	Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz	je 30-min-Takt, in Kombination S1 + S10: zwischen Leipzig Hbf und Leipzig Miltitzer Allee besteht Mo.–Fr. im Zeitraum 6–19 Uhr ein 15-min-Takt
MDSB S10 (KBS 501.1)	Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (oben)	





MDSB S6 (KBS 501.6)	Leipzig Messe – L Hbf (tief) – Markkleeberg Gaschwitz – Borna - Geithain	Leipzig Messe – Borna: 30-min-Takt Borna – Geithain: 60-min-Takt
------------------------	---	---



The diagram shows a horizontal line representing the S6 route. Stations are marked with dots and labeled vertically. Above each station are icons for different transport modes: S (green), Z (red), B (purple), and P (blue). Below the line, two grey bars indicate 30-minute and 60-minute intervals. The 30-minute interval covers the segment from Leipzig Messe to Markkleeberg-Gaschwitz. The 60-minute interval covers the segment from Markkleeberg-Gaschwitz to Geithain.

2.2.4 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB II)

Der Verkehrsvertrag MDSB II gilt vom 13.12.2015 bis zum 14.12.2030. Mit der Vergabe des Netzes MDSB2025plus im Jahr 2023 erfolgen im MDSB II ab Dezember 2025 Änderungen für die Linien (siehe Abschnitt 4.3).

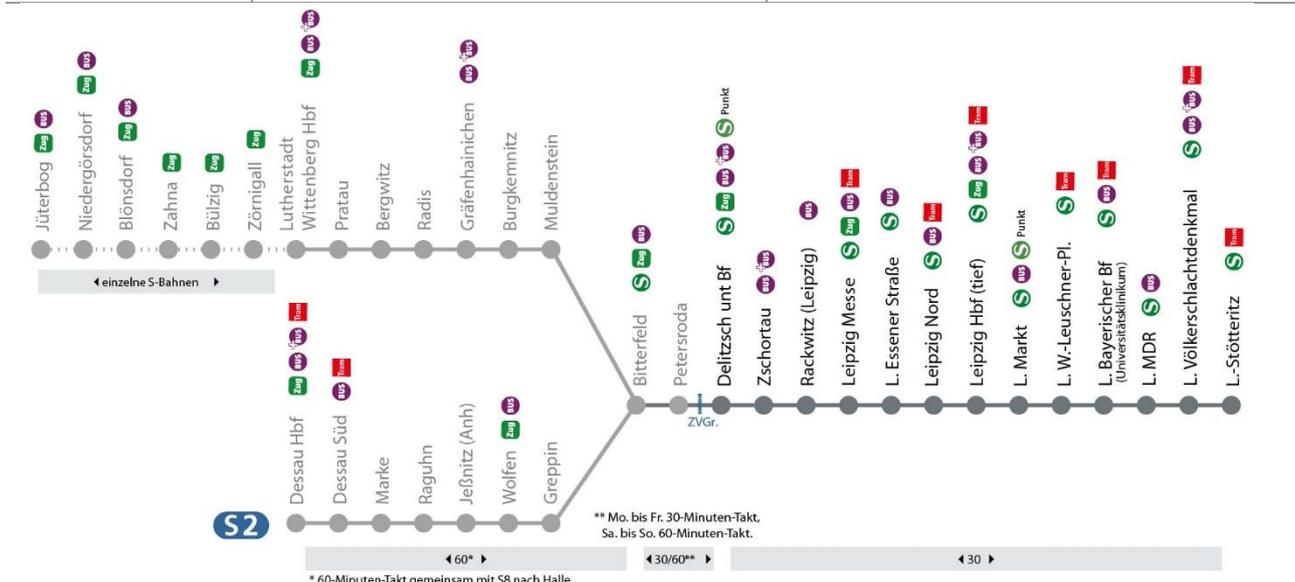
Übersicht MDSB II 2024/2025

Vertragslaufzeit	13.12.2015 bis 14.12.2030 MDSB II (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, NASA, Land Brandenburg
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/Jahr	1.514.577 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	MDSB S2, MDSB S9, RE 13
Fahrzeuge	Triebzüge Talent II des Herstellers Bombardier der Baureihen 442, 1442, 9442

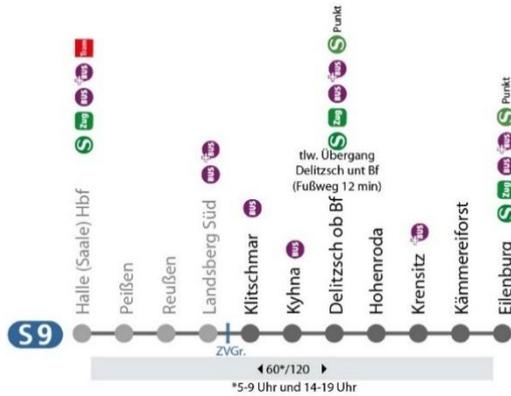


Tabelle 9: Angebot der Linien des MDSB II im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
MDSB S2 (KBS 501.2)	Dessau/Lutherstadt Wittenberg/Jüterbog - Bitterfeld - Delitzsch - CTL - Leipzig - Stötteritz	L-Stötteritz – Delitzsch: 30min-Takt Delitzsch – Bitterfeld: Mo-Fr 30-min-Takt, SaSoF 60-min-Takt, Verdichtung mit RE 13 zwischen Leipzig – Delitzsch (– Dessau)



<p>MDSB S9 (KBS 501.9)</p>	<p>Eilenburg – Halle (Bauarbeiten bis März 2025)</p>	<p>60-min-Takt (120-min-Takt Zug Eilenburg – Delitzsch + Umstieg SEV Delitzsch – Halle 120-min-Takt SEV durchgehend)</p>
--------------------------------	--	--



aktuell Baumaßnahmen bis März 2025

<p>RE 13 (KBS 254)</p>	<p>Magdeburg - Bitterfeld - L Hbf (oben)</p>	<p>60-min-Takt Verdichtung mit S2 zwischen Leipzig – Delitzsch (– Dessau)</p>
----------------------------	--	---



2.2.5 Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil B – RB 110

Der Verkehrsvertrag DNWS Teil B gilt bis zum 13.12.2025. Mit der Vergabe des Netzes MDSB2025plus erfolgen auch für die Linie RB 110 Änderungen. Bis zur Inbetriebnahme des MDSB2025plus am 13.12.2026 gilt ein Nachtrag zu diesem Verkehrsvertrag (Netzzuschnitt im Verlängerungszeitraum siehe Abschnitt 4.3).

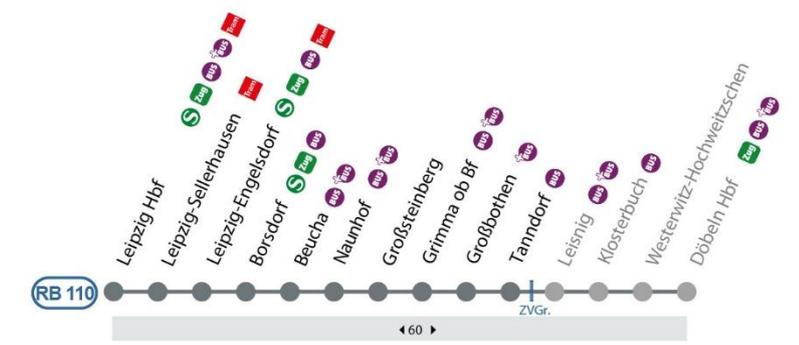
Übersicht DNWS Teil B 2024/2025



Vertragslaufzeit	12.06.2016 bis 13.12.2025 DNWS Teil B (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, ZVMS
EVU	Transdev Regio Ost GmbH
Betriebsleistung/Jahr	775.082 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RB 110
Fahrzeuge	Triebzüge Talent I des Herstellers Bombardier der Baureihen 643

Tabelle 10: Angebot der Linien des DNWS Teil B im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
RB 110 (KBS 506)	L Hbf (oben) – Grimma – Döbeln	60-min-Takt Verstärker Leipzig Hbf – Grimma Teilweise ausgedünnt am Wochenende Grimma – Döbeln



2.2.7 RE 6 Chemnitz – Leipzig

Der Verkehrsvertrag für die Linie RE 6 gilt vom 09.06.2024 bis zum 13.12.2031. Es besteht die Option den Vertrag zweimal für je ein Jahr bis längstens zum 10.12.2033 zu verlängern. Er unterliegt während der Laufzeit des NVP keiner Änderung in der Angebotsleistung.

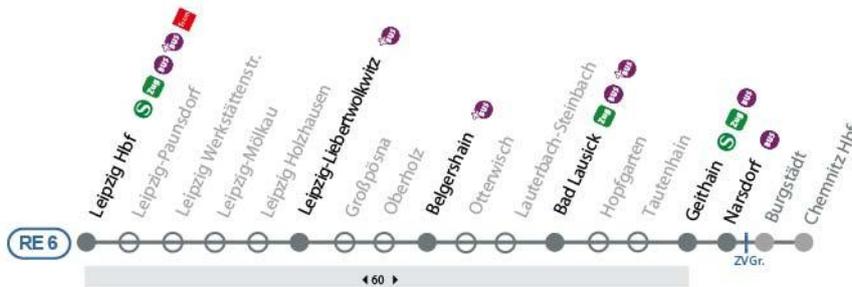
Übersicht RE 6 Chemnitz - Leipzig 2024/2025

**RE 6
Chemnitz - Leipzig**

Vertragslaufzeit	09.06.2024 bis 13.12.2031 RE 6 (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, ZVMS
EVU	Transdev Regio Ost GmbH
Betriebsleistung/Jahr	680.911 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 6
Fahrzeuge	Übergangsflotte aus lokbespannten Doppelstockzügen bis zur Zulassung BEMU (Alstom Coradia Continental) Baureihe 648 (Alstom LINT 41)

Tabelle 12: Angebot der Linie RE 6 im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
RE 6 (KBS 525)	L Hbf (oben) - Bad Lausick - Geithain	60-min-Takt Verdichtung mit RB 113 zwischen Leipzig – Geithain



2.2.8 SAXONIA (RE 50)

Der Verkehrsvertrag SAXONIA (RE 50) gilt bis zum 13.12.2025. Im Übergangsjahr wird der Verkehrsvertrag verlängert und anschließend in das Elektronetz Oberelbe überführt. Er unterliegt während der Laufzeit des NVP keiner Änderung in der Angebotsleistung.

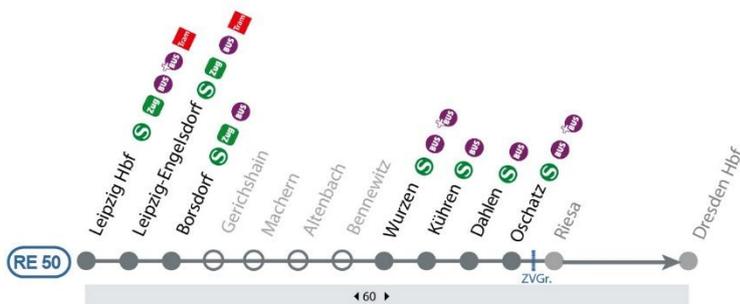
Übersicht SAXONIA (RE 50) 2024/2025

Saxonia

Vertragslaufzeit	12.06.2011 bis 13.12.2025 RE 50 (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, ZVOE
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/Jahr	865.322 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 50
Fahrzeuge	Baureihe 442 (Bombardier Talent II), BR 146 mit Doppelstockwagen

Tabelle 13: Angebot der Linie RE 50 im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
RE 50 (KBS 500)	L Hbf (oben) - Riesa - Dresden Hbf	60-min-Takt Verdichtung mit S3 zwischen Leipzig – Oschatz



2.2.9 Netz Lausitz

Der Verkehrsvertrag Netz Lausitz gilt vom 11.12.2022 bis zum 09.12.2034. Er unterliegt während der Laufzeit des NVP keiner Änderung der Angebotsleistung. Eine Besonderheit ist, dass die Relation Leipzig Hbf – Falkenberg mit der Linie RE 11 nach Hoyerswerda gekoppelt ist.

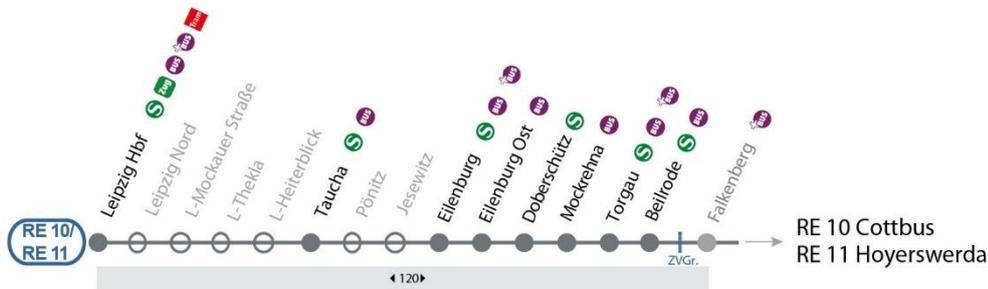
Übersicht Netz Lausitz 2024/2025

Netz Lausitz
RE 10/ RE 11

Vertragslaufzeit	11.12.2022 bis 09.12.2034 RE 10 (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, Land Brandenburg
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/Jahr	433.271 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 10
Fahrzeuge	Baureihe 463 (Siemens Mireo)

Tabelle 14: Angebot des Netz Lausitz im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
RE 10 (KBS 210/11)	L Hbf (oben) – Torgau – Falkenberg (Elster) (– Cottbus)	Leipzig – Falkenberg: 120-min-Takt Kopplung mit RE 11 (Leipzig – Falkenberg – Hoyerswerda) Verdichtung mit S4 zwischen Leipzig – Falkenberg



2.2.10 Saale-Thüringen-Südharz-Netz (STS)

Der Verkehrsvertrag STS-Netz gilt bis zum 14.12.2030. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verkehrt die Linie RB 20 nur noch auf der Relation Naumburg – Erfurt und damit nicht mehr im Gebiet des ZVNL.

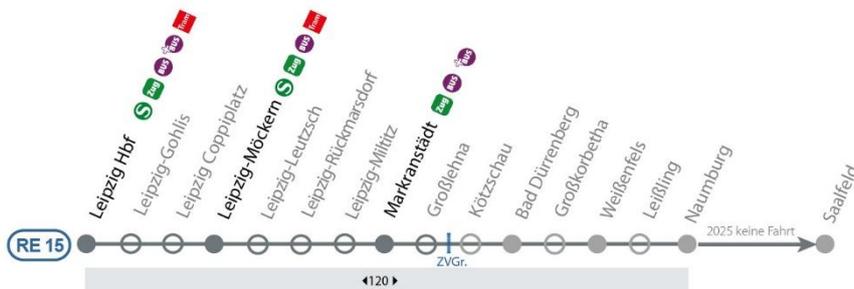
Übersicht STS 2024/2025



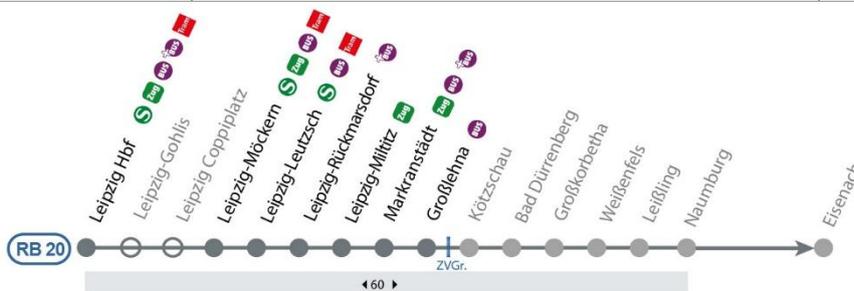
Vertragslaufzeit	13.12.2015 bis 14.12.2030 STS (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, NASA, Freistaat Thüringen
EVU	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Betriebsleistung/Jahr	419.438 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 15, RB 20
Fahrzeuge	Baureihe 9442 (Bombardier Talent II)

Tabelle 15: Angebot des STS-Netzes im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
RE 15 (KBS 580.1)	Leipzig Hbf – Weißenfels – Naumburg – Saalfeld (Saale)	120-min-Takt Verdichtung mit RB 20 zwischen Leipzig – Naumburg



RB 20 (KBS 580.1)	Leipzig Hbf – Weißenfels – Naumburg – Eisenach	60-min-Takt Verdichtung mit RE 15 zwischen Leipzig – Naumburg
-------------------	--	--



2.2.11 Ostthüringen-Netz (OTN)

Der Verkehrsvertrag OTN gilt seit Dezember 2024 bis zum 14.12.2030. Er unterliegt während der Laufzeit des NVP keiner Änderung der Angebotsleistung.

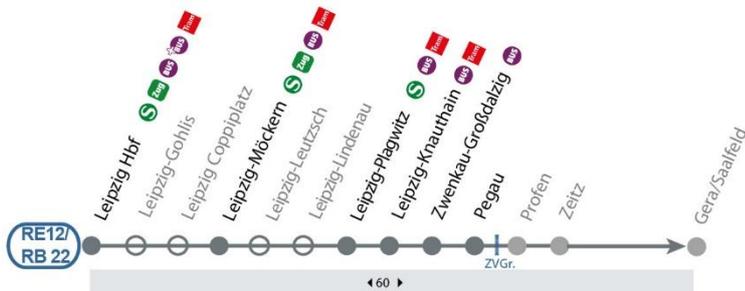
Übersicht OTN 2024/2025



Vertragslaufzeit	15.12.2024 bis 13.12.2036 OTN (Netto)
Aufgabenträger	ZVNL, NASA, Freistaat Thüringen
EVU	Erfurter Bahn GmbH
Betriebsleistung/Jahr	493.222 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 12, RB 22
Fahrzeuge	Baureihe 650 (Stadler RegioShuttle)

Tabelle 16: Angebot des OTN-Netzes im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
RE 12 (KBS 550)	L Hbf (oben) – Zeitz – Gera (– Saalfeld)	60-min-Takt Alle 2-h Kopplung RB 13 Hof – Gera mit RB 22 Saalfeld – Gera
RB 22 (KBS 550)	L Hbf (oben) – Zeitz – Gera (– Saalfeld)	



2.2.12 Verkehrsleistungen DBG

Der Verkehrsvertrag DBG gilt seit Dezember 2016. Er unterliegt während der Laufzeit des NVP keiner Änderung der Angebotsleistung.

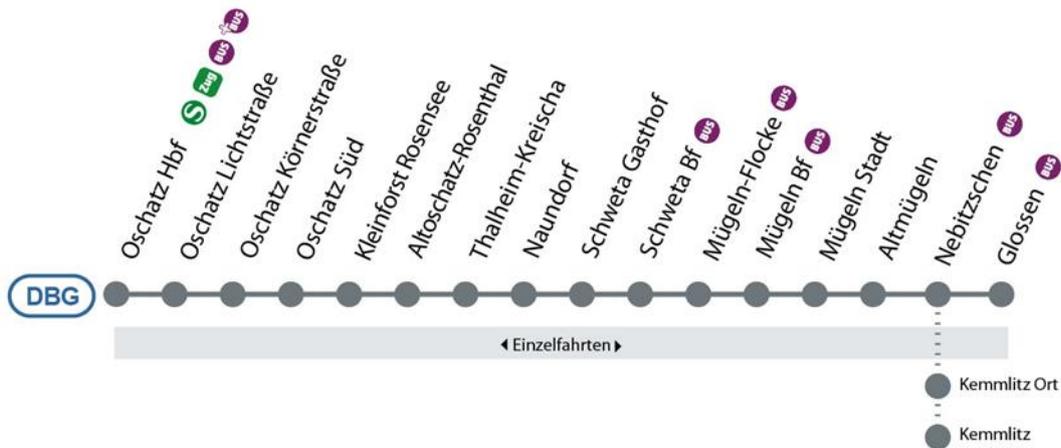
Übersicht Verkehrsleistung DBG 2024/2025

Döllnitzbahn

Vertragslaufzeit	11.12.2016 bis 11.12.2027 DBG (Netto)
Aufgabenträger	ZVNL
EVU	Döllnitzbahn GmbH
Betriebsleistung/Jahr	23.000 Zugkm/Jahr
Linien	DBG
Fahrzeuge	Dieseltriebwagen VT 137 515 (schülerorientierter Linienverkehr), Dampf-/Diesellok mit Schmalspurwagen

Tabelle 17: Angebot der DBG im Bestand im Fahrplanjahr 2024/2025

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot 2024/2025
DBG (KBS 502)	Oschatz – Mügeln – Glossen/Kemmlitz	Einzelfahrten



2.2.13 Zusammenfassung

Insgesamt bestellt der ZVNL damit eine Betriebsleistung von mehr als 12,5 Mio. Zugkm/Jahr. Gegenüber dem Jahr 2017 (fast 11 Mio. Zugkm) entspricht dies einer Steigerung von mehr als 14 %.

Die Anteile der Verbandsmitglieder an der Betriebsleistung bzw. der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist in Tabelle 19 und Tabelle 18 aufgeführt.

Tabelle 18: Anteile der Verbundmitglieder an der Betriebsleistung im Fpl.-jahr 2024/2025

Linie 2024/2025	Zkm im ZVNL 2024/2025	Verbandsgebiet Stadt Leipzig		Verbandsgebiet Lk Leipzig		Verbandsgebiet Lk Nordsachsen	
	Zkm absolut	Zkm absolut	Zkm Anteil	Zkm absolut	Zkm Anteil	Zkm absolut	Zkm Anteil
	12.587.047	5.044.397	40,1%	4.430.078	35,2%	3.112.572,3	24,7%
MDSB S1	638.616	638.616	100,0%				
MDSB S10	201.081	201.081	100,0%				
MDSB S2	889.255	426.378	47,9%			462.877	52,1%
MDSB S3	1.611.582	884.573	54,9%	504.575	31,3%	222.434	13,8%
MDSB S4	1.576.266	427.122	27,1%	125.105	7,9%	1.024.039	65,0%
MDSB S5	1.619.384	659.682	40,7%	771.470	47,6%	188.232	11,6%
MDSB S5X							
MDSB S6	1.196.871	314.102	26,2%	882.769	73,8%		
MDSB S9	304.010					304.010	100,0%
RB 110	775.082	196.866	25,4%	578.216	74,6%		
RB 113	538.424	176.084	32,7%	362.340	67,3%		
RB 20	304.255	205.611	67,6%	98.644	32,4%		
RB 22	493.222	319.439	64,8%	173.783	35,2%		
RE 12							
RE 10	433.271	61.539	14,2%			371.732	85,8%
RE 13	321.312	111.087	34,6%			210.225	65,4%
RE 15	115.183	77.839	67,6%	37.344	32,4%		
RE 50	865.322	147.524	17,0%	411.774	47,6%	306.024	35,4%
RE 6	680.911	196.854	28,9%	484.057	71,1%		
DBG	23.000					23.000	100,0%

Tabelle 19: Anteile der EVU an der Betriebsleistung im Fpl.-jahr 2024/2025

EVU	Anteil Betriebsleistung ⁷
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	3,3 %
DB Regio AG	81,1 %
Erfurter Bahn GmbH	3,9 %
Transdev Regio Ost GmbH (Mitteldeutsche Regiobahn)	11,6 %

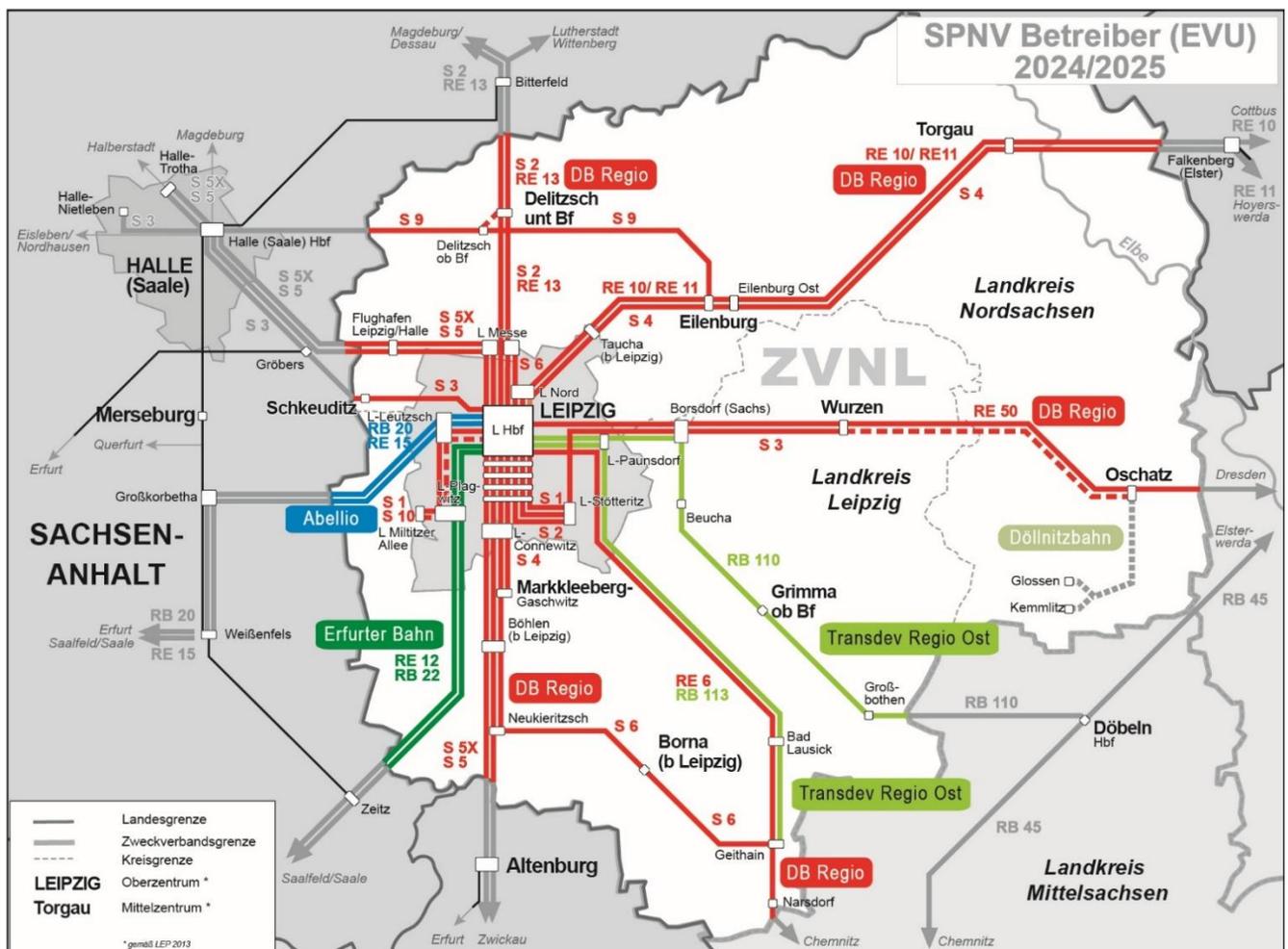
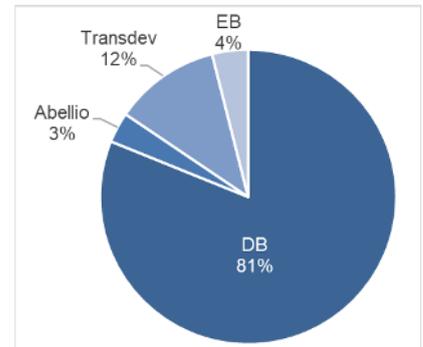


Abbildung 7: EVU im SPNV-Netz

⁷ Ohne Döllnitzbahn (Anteil an Gesamtangebot 0,2 %)

Das Verkehrsangebot des SPNV ist mit Ausnahme der Döllnitzbahn⁸ angebotsorientiert im halbstündlichen, stündlichen und vereinzelt im zweistündlichen Takt aufgestellt. Darüber hinaus erfolgt eine Verdichtung durch Linienüberlagerung auf bestimmten Streckenabschnitten bzw. an bestimmten Stationen.

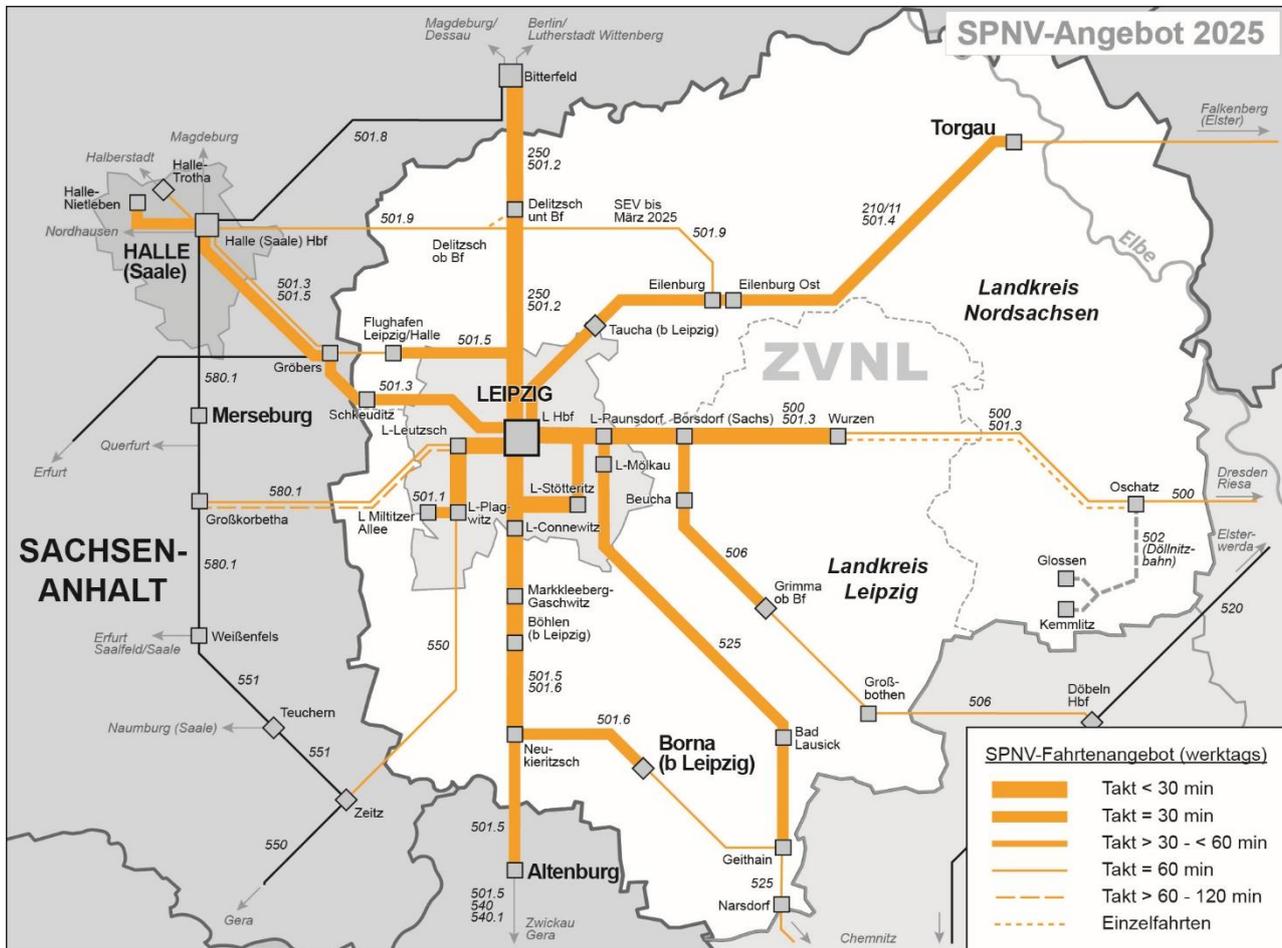


Abbildung 8: SPNV-Angebot 2025 - Taktverkehr werktags

2.3 Fahrzeuge SPNV

Im SPNV im Gebiet des ZVNL werden von den mit der Verkehrsleistung beauftragten EVU unterschiedliche Schienenfahrzeuge eingesetzt. Der Verkehr wird sowohl mit lokbespannten Zügen als auch mit Triebwagen durchgeführt. Der Antrieb erfolgt durch elektrische Traktion und Dieseltraktion. Der Fahrzeugeinsatz im SPNV-Netz des NVR Leipzig erfolgt in Übereinstimmung mit den vom ZVNL definierten Mindeststandards. Diese Anforderungen werden von den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen derzeit vollständig erfüllt.

⁸ Das Verkehrsangebot der Döllnitzbahn ist zum Teil schülerorientiert gestaltet, es handelt sich jedoch nicht um einen dedizierten Schülerverkehr.

Baureihe 146 (Bombardier Traxx) + Doppelstockwagen (Bombardier)



Abbildung 9: Baureihe 146

Quelle: Jan Beckschewe

Tabelle 20: Daten der Baureihe 146 + Doppelstockwagen

Betreiber	DB Regio
Vertrag	Saxonia (RE 50)
Anzahl Fahrzeuge	Garnituren aus Elektrolok BR 146.0 + 3 Doppelstockmittelwagen (DBpza 780.4) + 1 Doppelstocksteuerwagen (DABpbzfa 767.2 S-Bahn Dresden)
Farbgebung	verkehrsrot mit weißen Türen
Einsatz seit	12/2007
Einsatz auf	RE 50
Sitzplätze	82 Steuerwagen 134 Mittelwagen
Länge über Kupplung	126,5 m (gesamter Zug)
Einstiegshöhe	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Baureihe 223 (Siemens ER20) + Doppelstockwagen (Bombardier)



Abbildung 10: Steuerwagen 762

Quelle: Jan Beckschewe

Seit Dezember 2024 wird dem Betreiber vom Fahrzeughersteller Alstom eine Übergangsflotte aus Doppelstockzügen zur Verfügung gestellt. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass die bestellten batterieelektrischen Fahrzeuge (BEMU)⁹ noch nicht zugelassen sind.

Die Doppelstockwagen werden von der Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG angemietet, die Lokomotiven werden von verschiedenen Leasinggebern angemietet und waren bereits in den Vorjahren auf derselben Strecke im Einsatz.

Tabelle 21: Daten der Baureihe 223 + Doppelstockwagen

Betreiber	Mitteldeutsche Regiobahn (Transdev Regio Ost)
Vertrag	RE 6 Chemnitz – Leipzig
Anzahl Fahrzeuge	4 Garnituren aus Diesellok BR 223 + 2 Doppelstockmittelwagen (DBpza 751.4) + 1 Doppelstocksteuerwagen (DABpbzfa 762.0)
Farbgebung	verkehrsrot mit weißen Türen
Einsatz seit	12/2024
Sitzplätze	94 Steuerwagen 125 Mittelwagen
Länge über Kupplung	126,5 m (gesamter Zug)
Einstiegshöhe	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h

⁹ Details siehe Abschnitt 4.3.5

Baureihe 442, 1442, 9442 (Bombardier Talent II)

Die Fahrzeugplattform Bombardier Talent II kommt im Gebiet des ZVNL in mehreren Varianten zum Einsatz und wird dabei von DB Regio und Abellio Mitteldeutschland eingesetzt.



Abbildung 11: Baureihe (9)442

Quelle: ZVNL

Tabelle 22: Daten der Baureihen 442, 1442, 9442

Betreiber	DB Regio Südost					Abellio Mitteldeutschland
Vertrag	Saxonia (RE 50)	MDSB I		MDSB II		Saale-Thüringen-Südharz (STS)
Anzahl Fahrzeuge	4 dreiteilig 4 fünfteilig	36 dreiteilig 15 vierteilig	3 dreiteilig	19 dreiteilig 10 fünfteilig	2 dreiteilig	20 dreiteilig 15 fünfteilig
Farbgebung	verkehrsrot mit weißen Türen	silbern mit grünen Türen	verkehrsrot mit weißen Türen	silbern mit roten Türen	verkehrsrot mit weißen Türen	silbern mit roten Türen
Einsatz seit	12/2012	12/2013	12/2022	12/2015	07/2024	12/2015
Einsatz auf	RE 50	S1, S3, S4, S5, S5X, S6	S10	S2, S9, RE 13	RE 13	RB 20, RE 15
Sitzplätze	185 (3-teilig) 300 (5-teilig)	150 (3-teilig) 224 (4-teilig)	167	135 (3-teilig) 225 (5-teilig)	176	135 (3-teilig) 225 (5-teilig)
Länge über Kupplung	dreiteilig: 56,2 m vierteilig: 72,3 m fünfteilig: 88,4 m					
Einstiegs- höhe	600 mm					
V _{max}	160 km/h					

Baureihe 463 (Siemens Mireo)



Abbildung 12: Baureihe 463

Quelle: ZVNL

Tabelle 23: Daten der Baureihe 463

Betreiber	DB Regio Nordost
Vertrag	Netz Lausitz
Anzahl Fahrzeuge	18 dreiteilig, 2 weitere Fahrzeuge sind bestellt
Farbgebung	verkehrsrot mit weißen Türen
Einsatz seit	12/2022
Einsatz auf	RE 10, RE 11
Sitzplätze	181
Länge über Kupplung	dreiteilig: 69,9 m
Einstiegshöhe	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Baureihe 641 (Alstom Coradia A TER)



Abbildung 13: Baureihe 641

Quelle: Jan Beckschewe

Tabelle 24: Daten der Baureihe 641

Betreiber	DB Regio
Vertrag	DNWS Teil C
Anzahl Fahrzeuge	5
Farbgebung	silbern mit gelben Türen
Einsatz seit	06/2016
Einsatz auf	RB 113
Sitzplätze	63
Länge über Kupplung	28,9 m
Einstiegshöhe	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Baureihe 643 (Bombardier Talent I)



Abbildung 14: Baureihe 643

Quelle: ZVNL

Tabelle 25: Daten der Baureihe 643

Betreiber	Mitteldeutsche Regiobahn (Transdev Regio Ost)
Vertrag	DNWS Teil C
Anzahl Fahrzeuge	8
Farbgebung	silbern mit gelben Türen, weiß-blau mit roten Türen
Einsatz seit	06/2016
Einsatz auf	RB 110
Sitzplätze	142
Länge über Kupplung	52,2 m
Einstiegshöhe	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Baureihe 648 (Alstom LINT 41)



Abbildung 15: Baureihe 648

Quelle: ZVNL

Die Fahrzeuge der Baureihe 648 gehören zur von Alstom zur Verfügung gestellten Ersatzflotte für die Linie RE 6. Diese wurden bis März 2025 von Transdev Regio Ost selbst gestellt und seitdem von der Konzernschwester Bayerischen Regiobahn geliehen.

Tabelle 26: Daten der Baureihe 648

Betreiber	Mitteldeutsche Regiobahn (Transdev Regio Ost)
Vertrag	RE 6 Chemnitz – Leipzig
Anzahl Fahrzeuge	3
Farbgebung	silbern mit gelben Türen
Einsatz seit	12/2021
Einsatz auf	RE 6
Sitzplätze	129
Länge über Kupplung	42,2 m
Einstiegshöhe	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Baureihe 650 (Stadler RegioShuttle)



Abbildung 16: Baureihe 650

Quelle: ZVNL

Tabelle 27: Daten der Baureihe 650

Betreiber	Erfurter Bahn
Vertrag	Ostthüringen-Netz (OTN)
Anzahl Fahrzeuge	32
Farbgebung	weiß-grün mit roten Türen
Einsatz seit	06/2012
Einsatz auf	RE 12, RB 22
Sitzplätze	70
Länge über Kupplung	25,5 m
Einstiegshöhe	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

2.4 Exkurs

2.4.1 ÖSPV

Der straßengebundene ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen ist im Gebiet des ZVNL die Aufgabe der Stadt Leipzig sowie der Landkreise Leipzig und Nordsachsen. Eine Angebotsbeschreibung ist den jeweiligen NVP der Verbandsmitglieder des ZVNL zu entnehmen. Die Leistungen werden, zum Teil nach Rekommunalisierungen, von kommunalen Unternehmen erbracht.

Die im Auftrag der Verbandsmitglieder verkehrenden PlusBus- und TaktBus-Linien sowie weitere Buslinien und die aus den angrenzenden Landkreisen in den NVR Leipzig einfahrenden Buslinien sind in Tabelle 28 dargestellt. In den Landkreis Nordsachsen fährt eine Buslinie aus dem Landkreis Meißen und eine aus dem Saalekreis ein, davon eine PlusBus-Linie. In den Landkreis Leipzig fahren fünf Buslinien aus dem Landkreis Altenburger Land ein, davon zwei TaktBus-Linien.

Darüber hinaus verkehren auch Buslinien zwischen der Stadt Leipzig sowie den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen. Die Angebotsbeschreibungen sind den jeweiligen NVP zu entnehmen.

Tabelle 28: Angebot der ÖSPV-Unternehmen im Fahrplanjahr 2024/25

Landkreis	ÖSPV-Unternehmen	Anzahl Linien im ZVNL	davon PlusBus	davon TaktBus	davon StadtBus
Lk Nordsachsen	Nordsachsen Mobil GmbH	72	8	9 ^{*1}	8 (Torgau, Oschatz, Delitzsch, Eilenburg)
	PNVG Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH	1 ^{*2}	1 ^{*2}	0	0
	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH	1 ^{*3}	0	0	
Lk Leipzig	Regionalbus Leipzig GmbH	76	16	11	4 (Grimma, Wurzen)
	REGIOBUS Mittelsachsen GmbH	4	0	0	
	THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH	28 ^{*4}	2	4 ^{*4}	2 (Borna)
Stadt Leipzig	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	64	2 ^{*5}	0	13 Tram / 2 Tram Nacht 29 StadtBus / 11 Bus Nacht 9 RegionalBus

^{*1} Ein Teil der Fahrten der Linie 527 wird von der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH durchgeführt
^{*2} Linie 724 (PlusBus) in Aufgabenträgerschaft des Saalekreises
^{*3} Linie 433 in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Meißen
^{*4} Linie 264, 412, 510 (TaktBus), 590 (TaktBus) und 731 in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Altenburg
^{*5} Ein Teil der Fahrten der Linie 131 wird von der PNVG Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH durchgeführt

Der klassische Linienverkehr wurde in den letzten Jahren durch alternative Bedienformen ergänzt bzw. teilweise ersetzt. Im Landkreis Leipzig wird das flexible Rufbussystem „Flexa“ angeboten, das in den folgenden RufBus-Zellen das Liniennetz komplettiert:

- RufBus 122 im Raum Markranstädt/Pegau/Zwenkau
- RufBus 611 im Raum Bad Lausick
- RufBus 624 im Raum Colditz
- RufBus 677 im Raum Lossatal/Thallwitz
- RufBus R 66 im Raum Bennewitz/Machern

Im Stadtverkehr der Stadt Leipzig wird ein nachfrageorientiertes und dicht vertaktetes Verkehrsangebot angeboten, welches seit Oktober 2019 durch das On-Demand-Angebot „Flexa“ ergänzt wird.

Für die Betrachtung des SPNV in Verbindung mit dem ÖSPV sind die vertakteten Angebote der PlusBus-, TaktBus- und StadtBus-Linien relevant. Die Plus- und TaktBus-Linien sind in Abbildung 17 dargestellt.

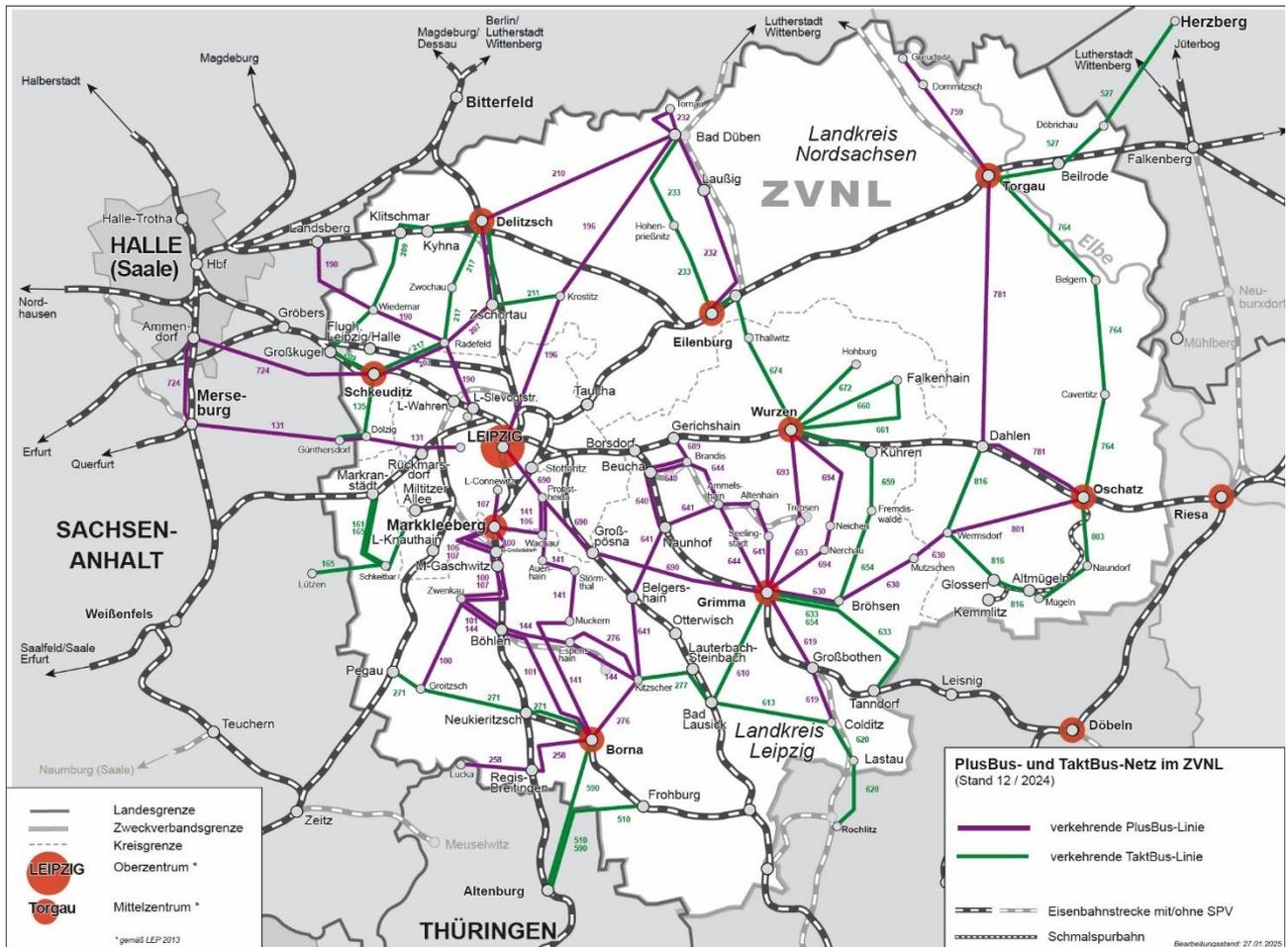


Abbildung 17: Plus- und TaktBus-Netz im Bestand¹⁰

In Anlage 11.1 sind die Plus- und TaktBus-Linien, in Anlage 11.2 die Stadtverkehrslinien in den beiden Landkreisen des ZVNL und in Anlage 11.3 die Stadtverkehrslinien in der Stadt Leipzig aufgeführt.

¹⁰ Stand Dezember 2024

2.4.2 Fernverkehr

Schienerpersonenfernverkehr

Auf dem Gebiet des ZVNL werden mit den Bahnhöfen Flughafen Leipzig/Halle und Leipzig Hauptbahnhof zwei Halte durch Linien des Fernverkehrs bedient. Dabei werden die Züge durch die DB Fernverkehr AG (DB FV) und Flixbahn GmbH angeboten. Auf den meisten Relationen besteht durch Überlagerung mehrerer Linien von DB FV ein stündliches Angebot. Der Halt am Flughafen Leipzig/Halle wird nur zweistündlich bedient.

Lediglich die Relation Leipzig Hbf – Flughafen Leipzig/Halle steht zweistündlich in (direkter) Konkurrenz zu Nahverkehrsangeboten innerhalb des ZVNL (nicht jedoch bzgl. Tarif, da im Fernverkehr keine Verbundfahrtausweise anerkannt werden).

Bei der Planung des SPNV muss das Fahrplankonzept des Fernverkehrs beachtet werden und es sollten nach Möglichkeit und auf ausgewählten Relationen günstige Anschlüsse hergestellt werden.

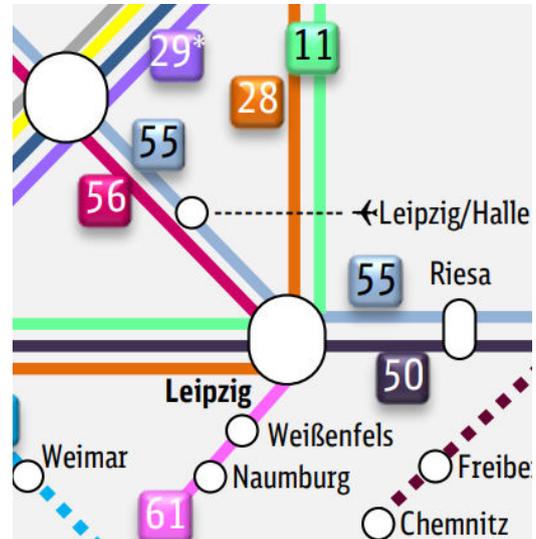


Abbildung 18: DB Fernverkehr Liniennetz Jahresfahrplan 2025 (Ausschnitt)

Tabelle 29: DB Fernverkehr Linien im Jahresplan 2025

Linie	Verlauf	Grundtakt	Betreiber
11	Hamburg – Berlin – Leipzig Hbf – Frankfurt a.M. – Stuttgart – München	120-min-Takt	DB FV
28	Binz / Hamburg – Berlin – Leipzig Hbf – Nürnberg – München	120-min-Takt	DB FV
50	Dresden – Leipzig Hbf – Erfurt – Frankfurt am Main – Wiesbaden	120-min-Takt	DB FV
55	Dresden – Leipzig Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Magdeburg – Hannover – Köln – Stuttgart	120-min-Takt	DB FV
56	Leipzig Hbf – Magdeburg – Hannover – Bremen – Norddeich	120-min-Takt	DB FV
61	Leipzig Hbf – Jena – Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe	vertaktete Einzelfahrten	DB FV
FLX 35	Hamburg – Berlin – Leipzig Hbf	Einzelfahrten	Flixbahn

Fernbus

Im März 2018 wurde unweit des Leipziger Hauptbahnhofes ein Fernbusterminal eröffnet. Alle Fernbusse müssen diesen nutzen, wenn sie in Leipzig einen Halt in der Innenstadt machen möchten. Im Verbandsgebiet werden zudem durch Fernbusse Halte an der Leipziger Messe und am Flughafen Leipzig/Halle angeboten. Aufgrund der häufigen Veränderungen bei Liniennetz und Fahrplanangebot ist eine analytische Darstellung an dieser Stelle nicht sinnvoll.

Flugverkehr

Mit dem Flughafen Leipzig/Halle existiert auf dem Gebiet des ZVNL ein internationaler Verkehrsflughafen.

2.5 Nachfrage SPNV

2.5.1 Entwicklung Verkehrsleistung (Pkm) und Einsteiger

Mit der Einführung des SPNV-Monitors des Freistaates Sachsen im Jahr 2012 werden jährlich alle für die Erfolgskontrolle gemäß ÖPNVFinVO erforderlichen Daten für den SPNV erfasst. Dazu gehören auch SPNV-Nachfragedaten. Für den NVR Leipzig liegen die Nachfragedaten bis 2023 vollständig vor, Datengrundlage sind im Wesentlichen manuelle Fahrgastzählungen und automatische Zählungen mittels Fahrgastzählsystemen.

Aus den vorliegenden Nachfragedaten wurde die Verkehrsleistung in Pkm ermittelt und in Abbildung 19 in Jahresscheiben dargestellt.

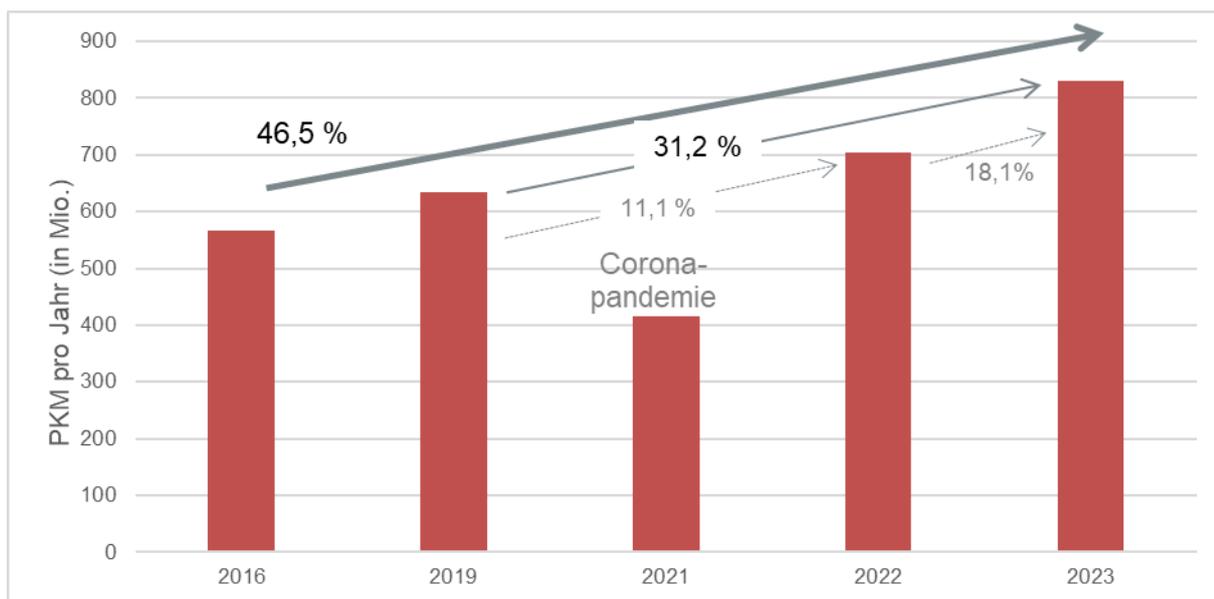


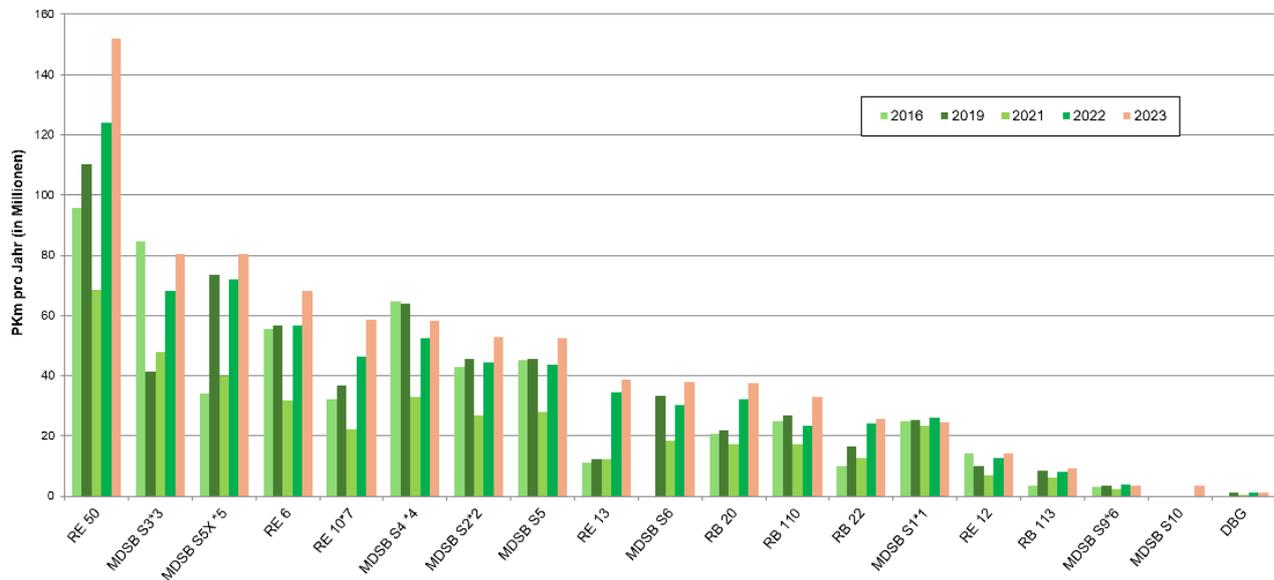
Abbildung 19: Entwicklung der Pkm pro Jahr

Gegenüber 2016, dem Vergleichsjahr des letzten NVP, konnte eine Steigerung der jährlichen Verkehrsleistung um über 45 % erreicht werden. Die Betriebsleistung stieg jedoch nur um ca. 14 %.

Das Jahr 2021 spiegelt die Einschränkungen durch die Coronapandemie wider. Die Daten des Jahres 2021 dienen damit zum Vergleich der Nachfragesituation vor 2019 und nach der Coronapandemie.

Bei der Steigerung der Verkehrsleistung von 2019 auf 2022 um ca. 11 % ist zu berücksichtigen, dass in den Sommermonaten Juni, Juli und August 2022 in Deutschland das 9-Euro-Ticket angeboten wurde. Dadurch wurde die Nachfrageentwicklung nach den starken Einschränkungen durch die Corona-Maßnahmen von 2020 bis zum Frühjahr 2022 positiv beeinflusst.

Zum 01.05.2023 wurde das Deutschlandticket für 49,00 €/Monat¹¹ als Nachfolger des dreimonatigen 9-Euro-Tickets eingeführt. Dieses kann in allen Bussen und Bahnen des Nah- und Regionalverkehrs in Deutschland genutzt werden und hat sicherlich einen hohen Anteil daran, dass die Verkehrsleistung von 2022 auf 2023 nochmals um über 18 % gesteigert wurde.



Veränderungen im Vergleichszeitraum

- *1 in Fpl 2016/17 Leipzig Messe–Leipzig-Stötteritz als S 11
ab Fpl 2017/18 Ast nach L-Messe auf S6
ab Fpl 2017/18 jetziger Verlauf Leipzig Militzter Allee – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz
- *2 in Fpl 2015/16: (Lutherstadt Wittenberg)/Dessau - Bitterfeld - Delitzsch - CTL - L-Connewitz (- Gaschwitz)
ab Fpl 2017/18 jetzigen Verlauf nach Stötteritz
- *3 in Fpl 2016/17: Halle-Trotha - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – CTL – Borna (bei Leipzig) - Geithain
in Fpl 2018 und 2019: (Halle Trotha) - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz - CTL – Leipzig Connewitz – (Gaschwitz)
ab Fpl 2021/22 Halle Nietleben - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz - L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz – Wurzen (- Oschatz)
- *4 in Fpl 2015/16: Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – CTL – Wurzen (- Oschatz - Riesa)
in Fpl 2018 - 2019: Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – CTL – Wurzen (- Oschatz)
in Fpl 2020 - 2022: Hoyerswerda – Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – CTL – Markkleeberg Gaschwitz
ab Fpl 2022/23 Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – L Hbf (tief) – Markkleeberg Gaschwitz
- *5 in Fpl 2016-2017: Flughafen Leipzig/Halle – CTL – Altenburg – Werdau –Zwickau (Sachsen) Hbf
ab Fpl 2017/18 Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf
- *6 ab 10.12.2017 als S-Bahn (ehemals RB 75)
- *7 ab 11.12.2022 Kopplung mit RE 11 (Leipzig - Falkenberg)

Abbildung 20: Entwicklung der Pkm pro Linie und Jahr

Wie aus Abbildung 20 ersichtlich, ist auf fast allen Linien eine Steigerung der Verkehrsleistung zu verzeichnen. Die Zuwächse sind im Wesentlichen ab 2022 mit den besonderen tariflichen Angeboten wie dem 9-Euro-Ticket und dem Deutschlandticket eingetreten. Deutliche Steigerungen der Verkehrsleistung sind insbesondere bei den Regionalexpress-Linien zu verzeichnen.

¹¹ ab 01.01.2025 58,00 €/Monat

Die Linie RE 13 weist eine Steigerung von 220 % aus. Hier erfolgte im Dezember 2020 jedoch auch eine Verdichtung des Angebotes auf einen Stundentakt. Die Linie RE 50 hatte bereits ein hohes Ausgangsniveau und weist von 2019 auf 2023 nochmals eine Steigerung der Verkehrsleistung um 38 % auf. Aber auch die Linie RB 20 nach Eisenach mit 70 % sowie die Linien RB 22 und RE 12 nach Saalfeld mit 55 % bzw. 45 % Steigerung der Verkehrsleistung sind auffällig. Bei der Linie RB 22 ist zu berücksichtigen, dass eine Kopplung mit der Linie RB 13 erfolgt, die ab Gera weiter nach Hof verkehrt.

Wie bereits genannt, hat sich die Nachfrage durch die Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 nochmals deutlich erhöht. Um die positiven Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Nachfrage benennen zu können, wurde eine weitere Auswertung hinsichtlich eines Vergleichs zwischen dem 1. und 2. Halbjahr 2023 durchgeführt.

Hierbei wurde insbesondere die Anzahl der Einsteiger betrachtet. Diese sind für die Planung des Fahrzeugangebots von entscheidender Bedeutung.

Tabelle 30: Einsteiger pro Linien im Jahr 2023 (nach Halbjahren 2023)

Linie	Einsteiger 1.Halbjahr 2023			Einsteiger 2.Halbjahr 2023			Entwicklung Einsteiger. 1. Hj zu 2.Hj 2023		
	Mo-Fr	Sa	SoF	Mo-Fr	Sa	SoF	Mo-Fr	Sa	SoF
MDSB S1	9.181	7.258	5.873	9.281	7.855	6.387	1,09 %	8,23 %	8,74 %
MDSB S2	9.226	7.554	5.590	10.218	8.761	5.355	10,75 %	15,98 %	-4,19 %
MDSB S3	17.642	12.284	9.313	18.870	14.051	10.694	6,96 %	14,38 %	14,83 %
MDSB S4	10.130	7.340	5.298	11.385	8.998	6.835	12,39 %	22,59 %	29,02 %
MDSB S5	5.733	5.182	3.745	7.265	6.603	5.073	26,73 %	27,41 %	35,47 %
MDSB S5X	6.242	5.568	4.183	7.350	6.936	5.378	17,75 %	24,57 %	28,58 %
MDSB S6	8.319	6.664	4.599	9.972	8.272	5.645	19,87 %	24,13 %	22,75 %
MDSB S9	309	182	188	362	208	248	17,29 %	14,33 %	31,82 %
MDSB S10	2.201	0	0	1.334	0	0	-39,40 %*2		
RB 20	3.463	3.495	2.881	4.611	5.077	4.027	33,15 %	45,27 %	39,77 %
RB 22	1.430	1.509	1.190	1.781	1.841	1.332	24,55 %	21,95 %	11,87 %
RB 110*	4.900	3.191	1.874	4.900	3.191	1.874	0,00 %	0,00 %	0,00 %
RB 113	1.534	1.173	904	1.636	1.390	1.062	6,63 %	18,51 %	17,46 %
RE 6*1	4.564	5.334	3.983	4.564	5.334	3.983	0,00 %	0,00 %	0,00 %
RE 10 + RE 11	2.348	2.700	2.261	2.054	2.642	2.523	-12,53 %	-2,14 %	11,55 %
RE 12	936	861	690	1.078	1.018	782	15,13 %	18,26 %	13,29 %
RE 13	1.654	1.784	1.486	3.707	3.885	3.256	124,12 %	117,73 %	119,06 %
RE 50	5.106	4.986	4.333	6.888	7.563	5.927	34,90 %	51,69 %	36,78 %
Summe ZVNL	94.919	77.065	58.391	107.257	93.624	70.379	13,00 %	21,49 %	20,53 %
Summe ZVNL Halbjahre	230.375			271.261			17,75%		

*1 Jahreswerte

*2 Ausfall vieler Fahrten aufgrund von Personal- und Fahrzeugengpässen

Über alle Linien betrachtet sind im 2. Halbjahr in der Tagesgruppe Mo-Fr 13 % und an den Wochenenden sogar über 20 % mehr Einsteiger im ZVNL zu verzeichnen. Die detaillierte Entwicklung der Einsteiger zwischen dem 1. und 2. Halbjahr 2023 für alle Linien ist in Anlage 13 dargestellt.

Für die oben genannten besonders auffälligen Linien wurde auch eine Auswertung für das 1. Halbjahr 2024 vorgenommen. Die folgenden Diagramme zeigen die Entwicklung der Einsteiger in der Tagesgruppe Mo-Fr über die drei Halbjahre.

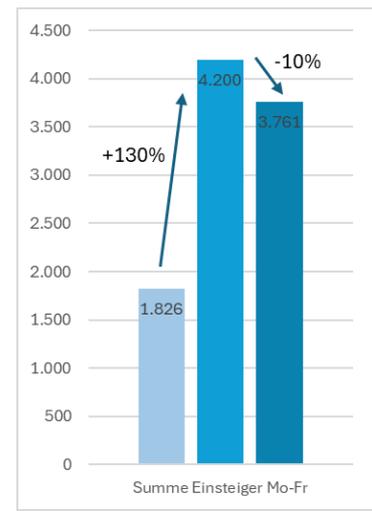
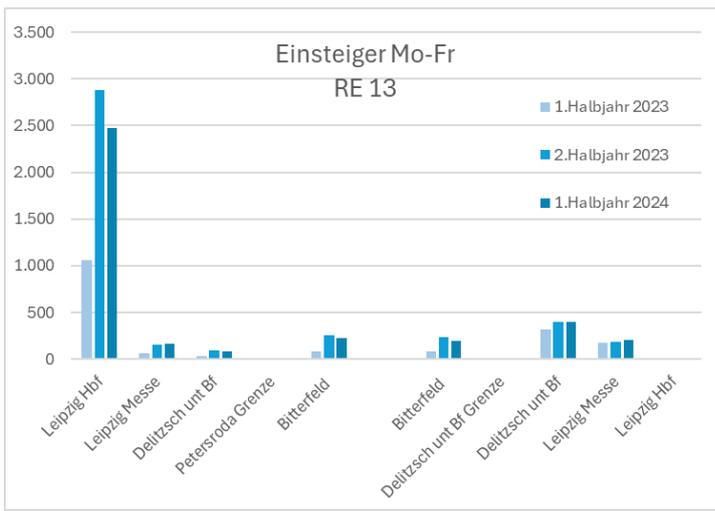


Abbildung 21: RE 13 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024

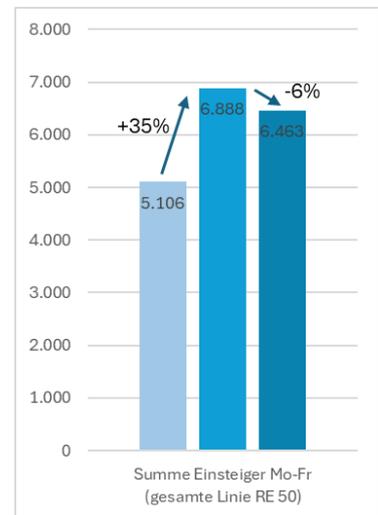
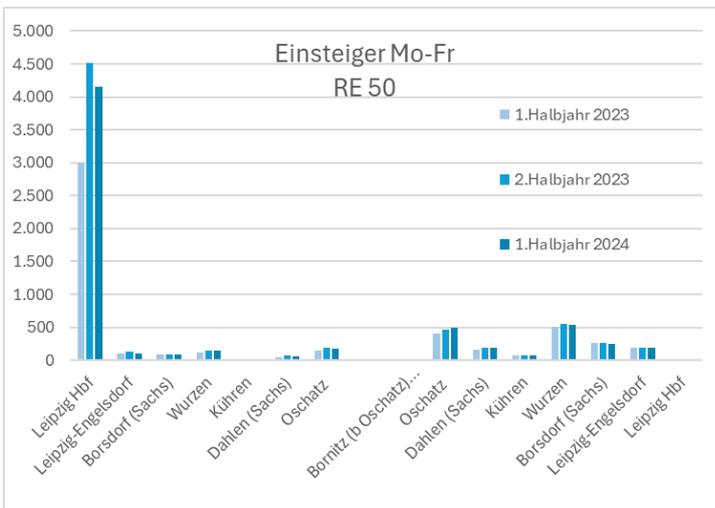


Abbildung 22: RE 50 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024

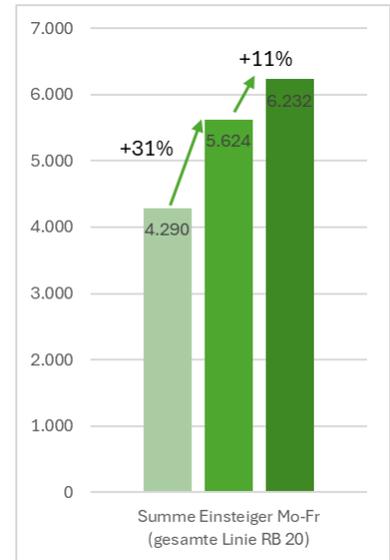
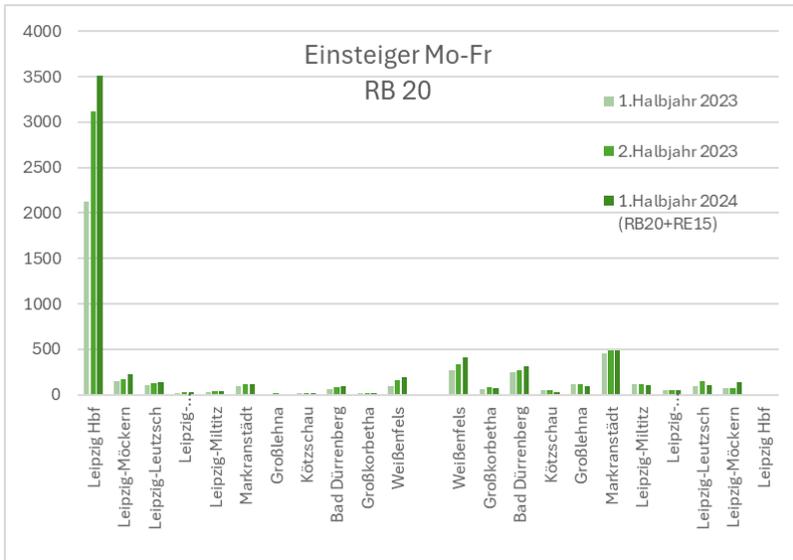


Abbildung 23: RB 20 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024

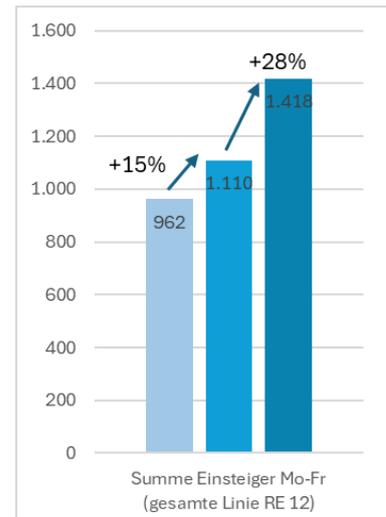
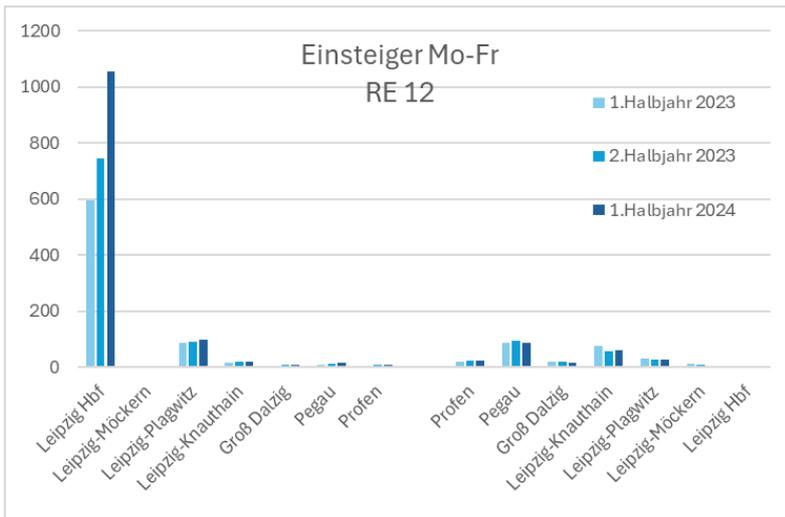


Abbildung 24: RE 12 - Entwicklung der Einsteiger in Hj. 2023 und 1.Hj 2024

Strecke eine sehr hohe infrastrukturelle Bedeutung zu, da sie bei Bedarf sämtliche Umleitungsverkehre, insbesondere bei Vorfällen auf der Achse Leipzig Hbf/Messe - Halle, aufnehmen kann.

Im Gebiet des ZVNL lag die Verkehrsleistung des SPNV im Jahr 2016 bei 559 Pkm pro Einwohner und Jahr. Im Jahr 2023 ist diese Leistung um 38 % auf 769 Pkm pro Einwohner und Jahr gestiegen.¹² Bei einem Durchschnittswert von 544 Pkm pro Einwohner und Jahr im Freistaat Sachsen erreicht der ZVNL damit einen Spitzenwert bei der SPNV-Nachfrage.

2.5.2 Auslastung nachfragestarker Linien

Eine Auswertung der Auslastung der oben genannten besonders nachfragestarken Linien nach Verkehrstagesgruppen zeigt die Tageszeiten, zu denen die Besetzung der Züge kritische Werte erreicht. Ausgewertet wurde jeweils die durchschnittliche Auslastung aller Züge auf dem Gebiet des ZVNL im Fahrplanjahr 2023/24. Da eine erste Analyse der vorliegenden Datengrundlage deutliche Unterschiede zwischen den Tagen Montag bis Donnerstag einerseits und Freitag andererseits zeigte, erfolgte die Auswertung für die Tagesgruppen montags bis donnerstags (Mo-Do), freitags (Fr) sowie samstags und sonn- und feiertags (Sa+So).

Grundlage der in den folgenden Diagrammen dargestellten Auswertungen sind Durchschnittswerte (Mittelwert über alle Stationen der jeweils angegebenen Abschnitte). Daher wird bereits eine Auslastung bzw. ein Besetzungsgrad von mehr als 90 % als kritisch bewertet. Jeweils unter dem Diagramm sind die Prozentzahlen der durchschnittlichen Auslastung der einzelnen Züge dargestellt, Auslastungen über 90 % sind dabei hervorgehoben. Eine Auslastung von 100 % bedeutet, dass alle Sitzplätze besetzt sind.

RB 20 Leipzig – Naumburg – Erfurt – Eisenach

Bei dieser Linie ist der letzte Halt im Gebiet des ZVNL Großlehna. Damit sind sieben Stationen in die Auswertung eingeflossen.

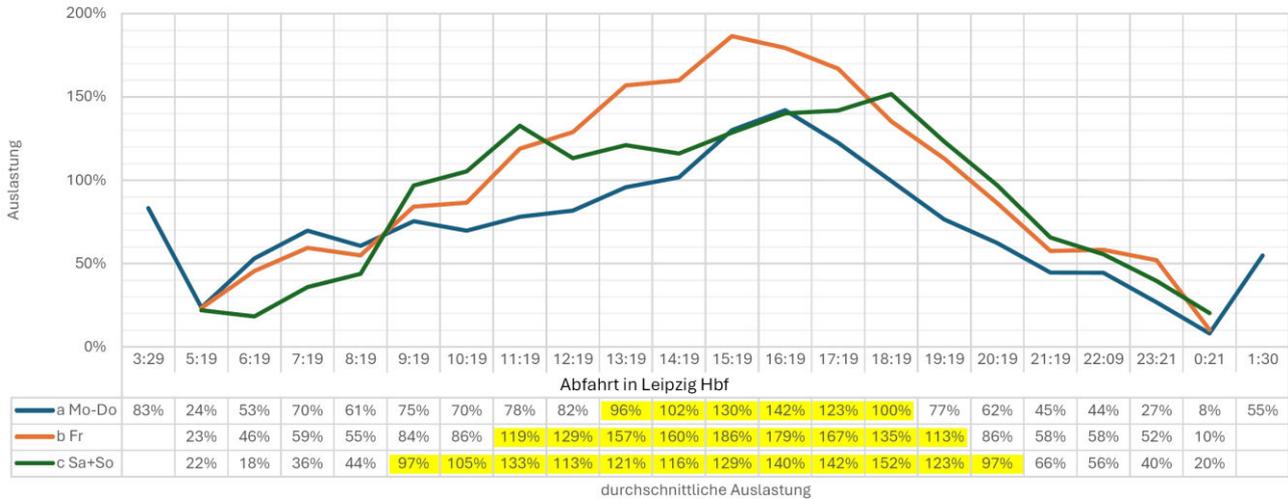
Die Auslastung der Linie RB 20 zeigt für beide Richtungen und alle Tagesgruppen sehr hohe Werte. Bereits in der Tagesgruppe Mo-Do sind die Züge ab Leipzig im nachmittäglichen Schüler- und Berufsverkehr sehr stark ausgelastet, in Richtung Leipzig finden sich Mo-Do sehr hohe Auslastungswerte im gesamten Tagesverkehr (7:00 Uhr bis 18:00 Uhr).

Noch höhere Auslastungen von fast immer über 100 % sind in den Tagesgruppen Fr und Sa+So, jeweils mit Ausnahme der Morgen- und Abendstunden, festzustellen. Spitzenwerte von 160 % und mehr werden freitags in den Nachmittagsstunden, wenn sich Berufs-, Schüler- und Wochenendreiseverkehr überlagern, erreicht.

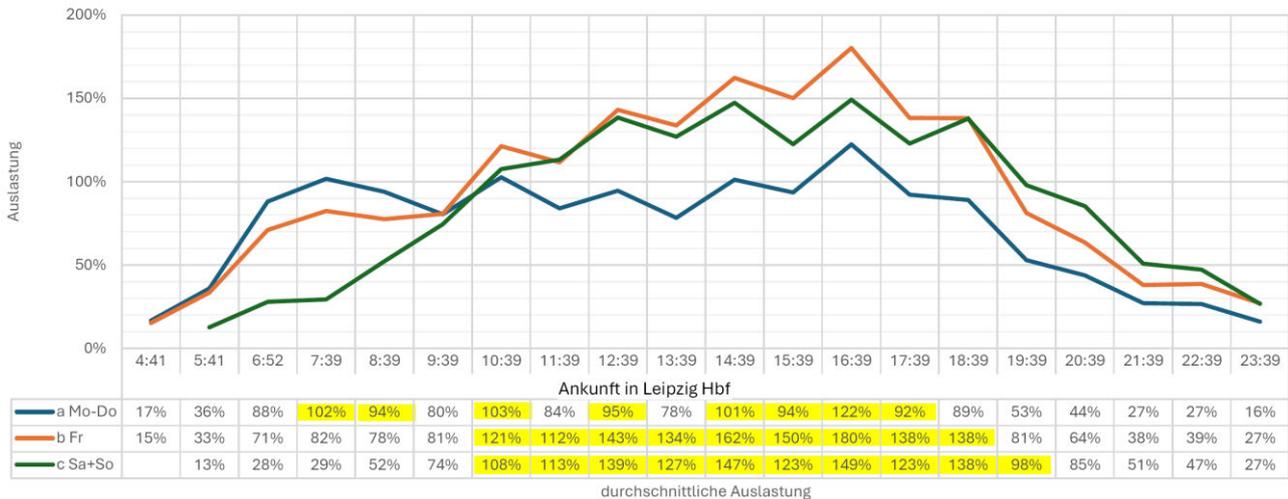
Es kann davon ausgegangen werden, dass im Segment Reiseverkehr bzw. durch Wochenendpendler insbesondere die Nutzung der RB 20 mit dem Deutschlandticket auf der originären Fernverkehrsrelation Leipzig – Erfurt – Eisenach für die deutlichen Überlastungen am Freitagnachmittag ursächlich sind.

¹² SPNV-Monitor, Stand April 2025

RB20 Leipzig – Großlehna (– Naumburg – Erfurt – Eisenach)



RB20 (Eisenach – Erfurt – Naumburg –) Großlehna – Leipzig



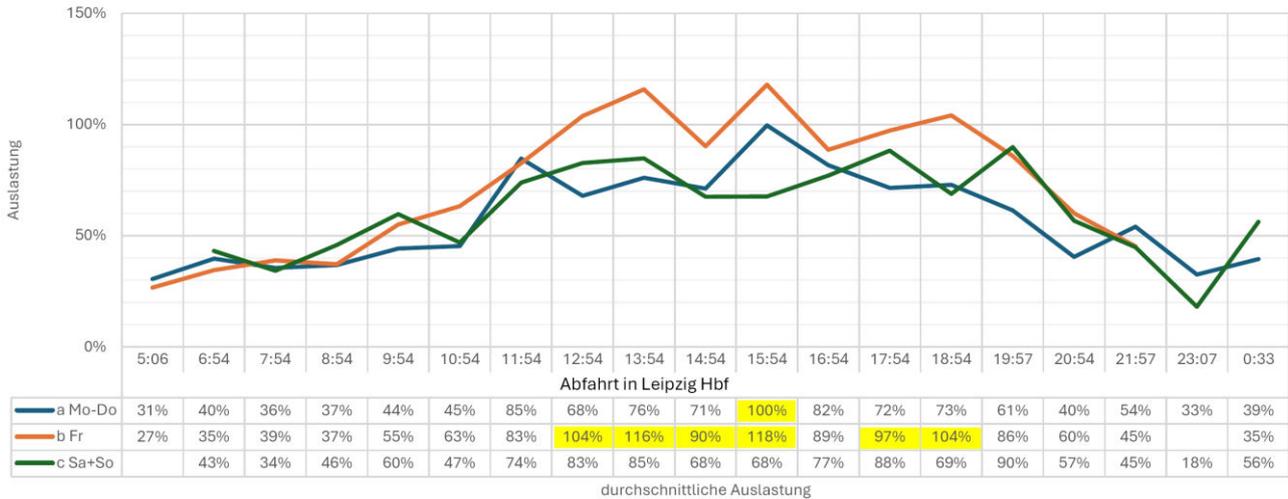
RE 12/RB 22 Leipzig – Gera – Saalfeld

Beide Linien ergänzen sich zwischen Leipzig und Gera zu einem Stundentakt. Im Gebiet des ZVNL weisen sie annähernd das gleiche Haltekonzept auf, weshalb sie zusammen ausgewertet wurden. Eine größere Differenzierung beider Linien mit weniger Halten des RE 12 erfolgt erst bei der Weiterführung in Thüringen zwischen Gera und Saalfeld. Im Gebiet des ZVNL liegt der Abschnitt bis Pegau. Damit sind fünf Stationen in die Auswertung eingeflossen.

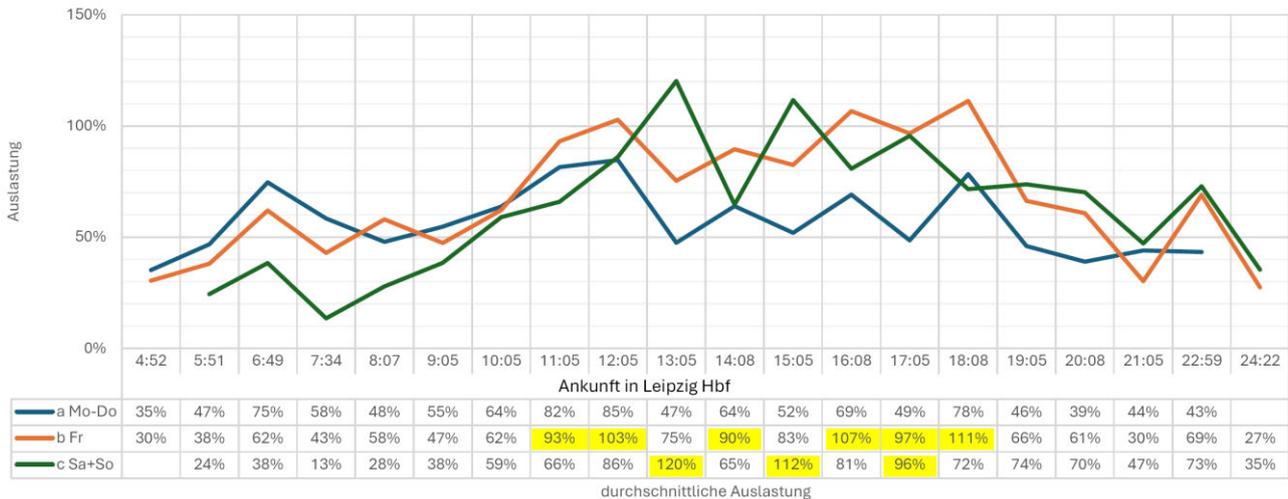
Auffallend ist ein nahezu zweistündlicher Ausschlag im Besetzungsgrad der Züge. Dies dürfte auf die zweistündliche Weiterführung als RB 13 nach Hof zurückzuführen sein.

Die höchsten Auslastungen werden auch bei diesen beiden Linien bei den freitagnachmittags verkehrenden Zügen erreicht (12:54 Uhr bis 18:54 Uhr ab Leipzig Hbf). An den übrigen Wochentagen Montag bis Donnerstag ist der für Berufspendler wichtige Zug 15:54 Uhr ab Leipzig Hbf sehr stark ausgelastet. In Richtung Leipzig finden sich auch an den Wochenendnachmittagen sehr stark ausgelastete Züge.

RE12/RB22 Leipzig – Pegau (– Gera – Saalfeld)



RE12/RB22 (Saalfeld – Gera –) Pegau –Leipzig



RE 13 Leipzig – Dessau – Magdeburg

Bei dieser Linie ist der letzte Halt im Gebiet des ZVNL Delitzsch unt Bf. Damit sind drei Stationen in die Auswertung eingeflossen.

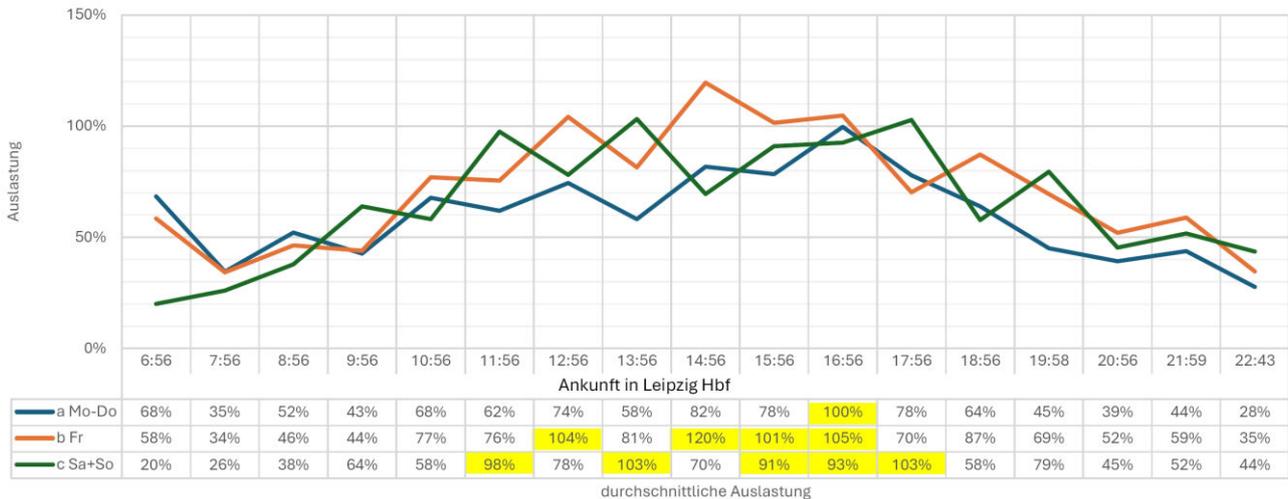
Kritische Besetzungsgrade weist die Linie an den Wochenendtagen auf. Wie bei anderen Linien auch zu beobachten, werden die höchsten Auslastungswerte freitagnachmittags erreicht.

Als Teil der Reisekette Leipzig – Berlin, eine originär typische SPFV-Relation, wird auch diese Linie in großem Umfang von Deutschlandticketinhabern genutzt. Deutlich wird dies an der zweistündlich sehr hohen Auslastung an Wochenenden – jeweils zweistündlich besteht in Dessau Hbf Anschluss an den nach bzw. in der Gegenrichtung von Berlin verkehrenden RE 7.

RE13 Leipzig – Delitzsch (– Dessau – Magdeburg)



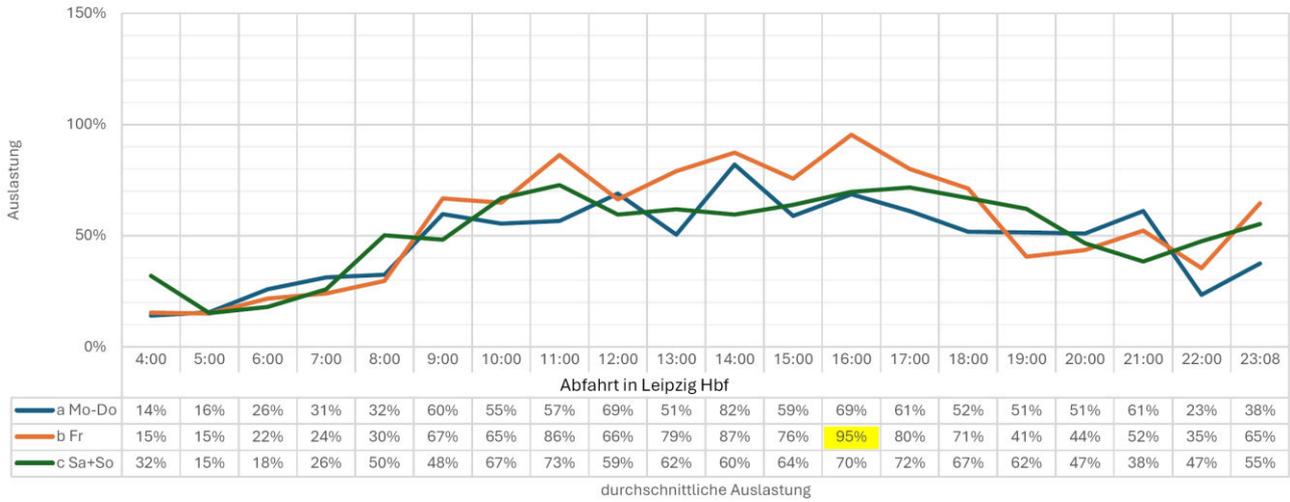
RE13 (Magdeburg – Dessau –) Delitzsch – Leipzig



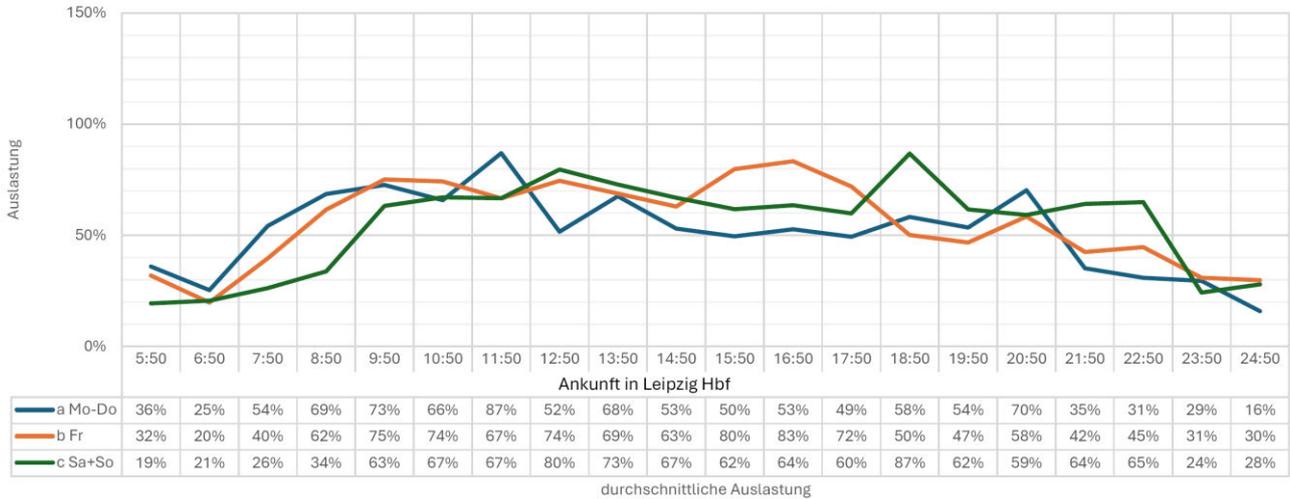
RE 50 Leipzig – Riesa – Dresden

Bei dieser Linie ist Oschatz der letzte Halt im ZVNL-Gebiet. Damit sind sieben Stationen in die Auswertung eingeflossen. Im Jahresdurchschnitt weist lediglich der Zug freitags 16:00 Uhr ab Leipzig Hbf eine Auslastung von über 90 % auf. Ein Besetzungsgrad von mehr als 100 %, wie bei anderen Linien zu sehen, tritt im Jahresmittel bei keinem der RE 50-Züge auf. Dies zeigt auch, dass die bestellte Kapazität grundsätzlich ausreichend ist. Probleme treten immer dann auf, wenn auf Grund von Fahrzeugausfällen mit verminderter Kapazität gefahren werden muss oder besondere Nachfragespitzen (z. B. vor Feiertagen) auftreten.

RE50 Leipzig – Oschatz (– Riesa – Dresden)



RE50 (Dresden – Riesa –) Oschatz – Leipzig



2.6 Infrastruktur

2.6.1 Strecken

Die Schieneninfrastruktur im ZVNL umfasst den Bahnknoten Leipzig mit den ausgehenden Strecken sowie weitere Verbindungen. Das Gleisnetz besteht aus 577,16 km normalspurigen (1.435 mm) Strecken und 18,65 km schmalspurigen Strecken (750 mm). Insgesamt werden fast 475 Streckenkilometer im NVR durch SPNV-Linien befahren. Diese Strecken werden im LEP Sachsen überwiegend der überregionalen Schieneninfrastruktur zugeordnet. Lediglich die Verbindung Borsdorf – Döbeln ist Teil des Regionalnetzes.

Tabelle 31: Netzlänge der Schieneninfrastruktur im NVR Leipzig

Teilnetze	Gesamt	davon durch SPNV befahren	davon elektrifiziert und durch SPNV befahren
Stadt Leipzig	160,27 km	119,84 km	93,66 km
Landkreis Leipzig	217,65 km	196,23 km	93,23 km
Landkreis Nordsachsen	199,24 km	156,52 km	137,87 km
Summe	577,16 km	472,59 km	324,76 km

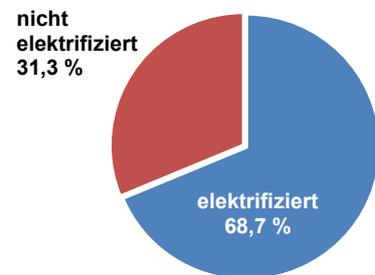


Abbildung 28: Elektrifizierung der durch SPNV-Linien befahrenen Schieneninfrastruktur

Die befahrbare Schieneninfrastruktur im Gebiet des ZVNL wird durch die DB InfraGO AG betrieben. Ausnahmen sind die Strecken Eilenburg Ost – Bad Düben und Beucha – Brandis – Trebsen (Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, DRE) sowie die schmalspurige Döllnitzbahn (Döllnitzbahn GmbH, DBG). Abbildung 29 gibt einen Überblick über das derzeit im SPNV betriebenen Streckennetz im ZVNL mit Umleitungsmöglichkeiten sowie Geschwindigkeiten und Elektrifizierung.

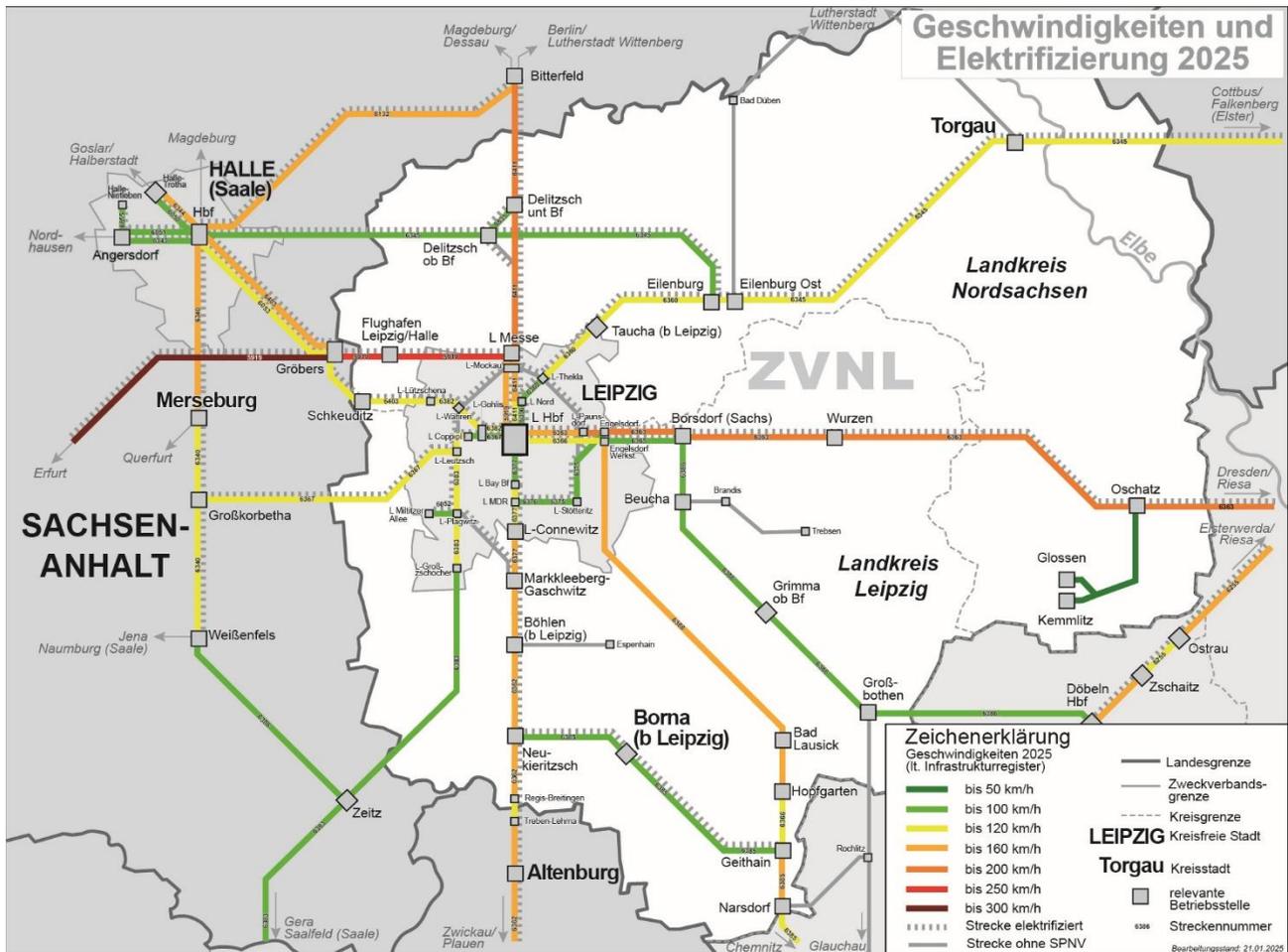


Abbildung 29: Schieneninfrastruktur mit Elektrifizierung und Geschwindigkeiten

Der Überblick über die Schieneninfrastruktur im Gebiet des ZVNL zeigt, dass die Strecken im Knoten Leipzig überwiegend für Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h ausgebaut und elektrifiziert sind. Zudem sind, mit Ausnahme der Verbindung nach Chemnitz, sämtliche Bahnlinien der überregionalen Schieneninfrastruktur mehrgleisig ausgebaut. Der Einsatz von Neigetechnik ist im NVR Leipzig nur auf den Strecken Leipzig – Großkorbetha und L-Holzhausen – Chemnitz möglich, wird aber planmäßig nicht genutzt.

In den vergangenen Jahren konnten mehrere bedeutende Ausbauvorhaben im Knoten Leipzig und darüber hinaus realisiert werden. Insbesondere wurden die Zulaufstrecken des Citytunnels im Zuge der MDSB als netzergänzende Maßnahmen zum City-Tunnel Leipzig (CTL) weiter ausgebaut:

- Ausbau süd-östlicher Güterring mit barrierefreier Erneuerung Hp. L-Anger-Crottendorf
- Ausbau nord-östlicher Güterring mit neuer Verkehrsstation L-Mockauer Str.
- Ausbau Leipzig-Mockau mit neuer Verkehrsstation L-Essener Str.
- Ausbau Bahnhof Leipzig-Thekla mit ESTW
- Ausbau Bahnhof Taucha mit ESTW
- Ausbau Bahnhof Borna

Auch im Projekt Sachsen-Franken-Magistrale wurden weitere Ausbauabschnitte realisiert. Es erfolg(t)en die Installation elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW) sowie die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h in den Bereichen:

- Markkleeberg-Gaschwitz – Böhlen 2015 bis 2019
- Kreuzungsbauwerk Böhlen 2025 bis 2027
- Böhlen Werke – Neukieritzsch 2020 bis 2022
- Neukieritzsch – Regis-Breitungen 2017 bis 2019
- Regis-Breitungen – ZVGr (– Treben-Lehma) 2023 bis 2026

Nichtdestotrotz bestehen in der Schieneninfrastruktur im NVR Leipzig derzeit nach wie vor einige Engpässe, insbesondere eingleisige Abschnitte behindern den Betrieb bei Fahrplanabweichungen und erschweren Angebotsausweitungen. Zu nennen ist hier die Einführung der Strecke aus Cottbus in den Knoten Leipzig. Auf dieser bestehen im Bereich Berliner Brücke – Thekla – Taucha mehrere eingleisige Abschnitte, zudem ist am Haltepunkt L-Mockauer Str. derzeit aufgrund fehlender Weichenverbindungen nur eine Bahnsteigkante für den SPNV nutzbar. Auch im Bereich Leipzig Hbf – Leipzig Wahren besteht ein eingleisiger Abschnitt mit der Station L-Gohlis. Zudem ist die Bahnstrecke Leipzig – Chemnitz als einzige überregionale Verbindung in den Knoten nicht vollständig mehrgleisig. Ein Ausbau der genannten Abschnitte ist im Zuge mehrerer Projekte, auf die in Kapitel 5 näher eingegangen wird, vorgesehen.

Auch die seit der Wiedervereinigung ausgebaute Infrastruktur entspricht teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen und muss für die geplanten Angebotserweiterungen angepasst werden. Als Maßnahmen zu nennen sind hier der Ausbau der Betriebsstellen Gröbers, Petzscher Mark und des Streckenabschnitts Leipzig-Engelsdorf – Borsdorf sowie der Abzweig bei Leipzig-Messe zur Ermöglichung von Halten der Linie S5 (X) in Leipzig-Nord sowie Essener Str. Außerdem fehlen im MDSB-Netz zum Teil geeignete Abstell- und Behandlungskapazitäten. Insbesondere im Bereich des CTL sind zudem die Wende-/Kehrmöglichkeiten im Störfall unzureichend.

Der für Umleitungen des SPNV als wichtige Rückfallebene genutzte Leipziger Güterring ist aufgrund des abgängigen Wiederitzscher Viadukts (EÜ Delitzscher Landstraße) derzeit in diesem Abschnitt für den Personenverkehr aufgrund einer ca. 3 km langen 10 km/h Langsamfahrstelle nur eingeschränkt nutzbar. Komplexe Ausbauarbeiten der DB InfraGO sind für die Jahre 2025-27 geplant. Mit der sogenannten Waldbahn (Bahnstrecke Leipzig-Plagwitz–Markkleeberg-Gaschwitz) ist gleichzeitig eine weitere wichtige SPNV-Umleitungsstrecke für grundlegende Erneuerungen gesperrt. Als Teil des Vorhabens der Sachsen-Franken-Magistrale werden hier bis 2026 mehrere Brückenbauwerke und der Oberbau den heutigen Anforderungen angepasst. Die Sanierung beider Verbindungen sichert die Redundanz der Schieneninfrastruktur im Knoten Leipzig. Dadurch wird die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des gesamten Systems erhöht. Die genannten und weitere Engstellen der Schieneninfrastruktur im NVR Leipzig sind in Abbildung 30 dargestellt.

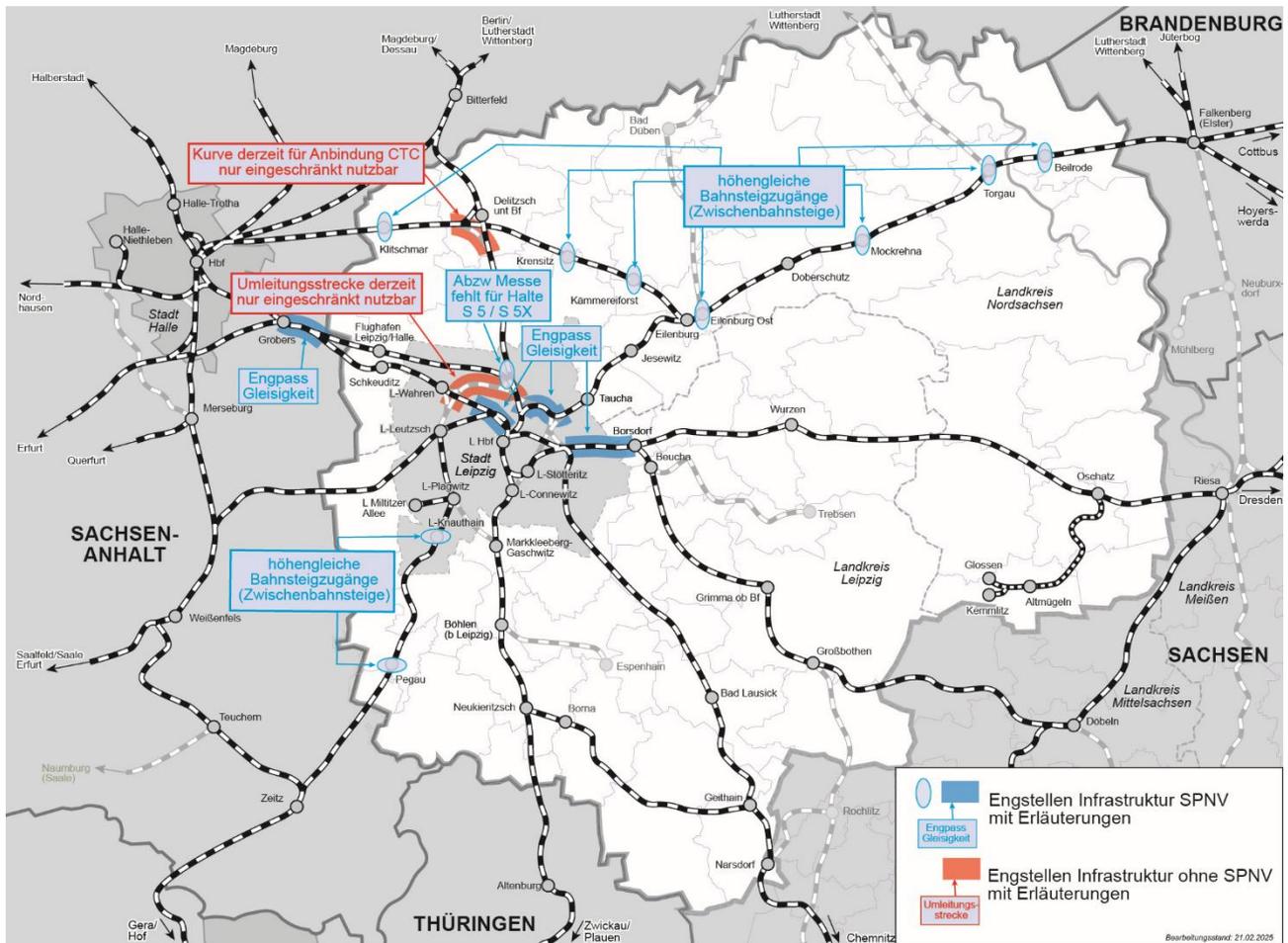


Abbildung 30: Engstellen der Schieneninfrastruktur

Um die bestehenden Engstellen zu beseitigen und darüber hinaus die Kapazität für zukünftige Verkehre zu erhöhen, sind im NVR Leipzig verschiedene Projekte zum Ausbau der Schieneninfrastruktur geplant, auf die in Kapitel 5 näher eingegangen wird.

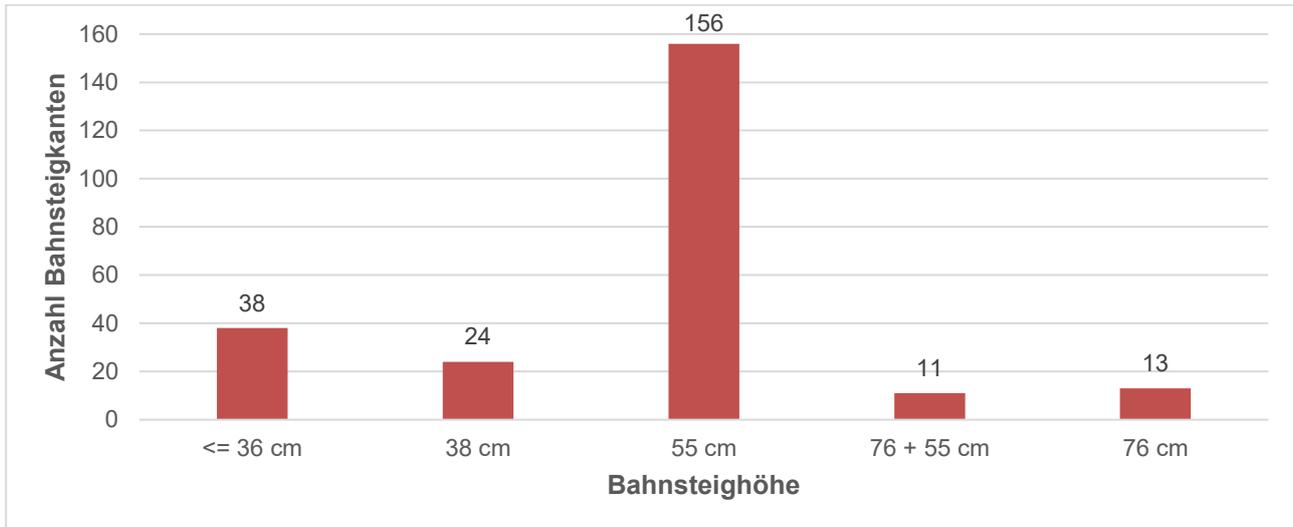
2.6.2 Zugangsstellen

Im NVR Leipzig gibt es 105 Zugangsstellen zum SPNV mit 242 Bahnsteigkanten (Stand Dezember 2024).¹³

Die Zugangsstellen befinden sich in Eigentum der DB InfraGO AG (Bereich Personenbahnhöfe).¹⁴ Die Bahnsteighöhen sind aufgrund der unterschiedlichen Ausbaustufen der Bahnhöfe und Haltepunkte nicht einheitlich. Abbildung 31 gibt einen Überblick über die verschiedenen Bahnsteighöhen im NVR Leipzig und deren Häufigkeit.

¹³ Ohne Zugangsstellen der Döllnitzbahn

¹⁴ Markkleeberg Mitte wird durch den ZVNL unterhalten


Abbildung 31: Bahnsteighöhen der Zugangsstellen zum SPNV

Quelle: DB InfraGO AG. Stationsdatenbank:

<https://www.dbinfrago.com/web/bahnhofe/leistungen/stationsnutzung/stationshalt/stationsausstattung>

Noch immer weisen rund 26 % der im SPNV bedienten Bahnsteigkanten (62 Bahnsteigkanten) eine Höhe von weniger als 55 cm auf. Hervorzuheben sind acht Bahnsteigkanten mit einer Höhe von max. 20 cm in:

- Hohenroda (Gleise 1 und 2 mit je 20 cm),
- Jesewitz (Gleise 1 und 2 mit je 20 cm),
- Leipzig-Knauthain (Gleis 1 mit 12 cm),
- Pönitz (Gleis 2 mit 18 cm),
- Tautenhain (Gleis 1 mit 16 cm) und
- Torgau (Gleis 3 mit 20 cm).

Nach dem Bahnsteighöhenkonzept in Sachsen sollen bis zum Jahr 2040 alle Bahnsteige mit einer Höhe unter 55 cm auf die Zielhöhe von 55 cm, mit Nachrüstungsmöglichkeiten auf 76 cm (Migrationspfad)¹⁵, gebracht werden. Der Ausbau dieser Bahnsteige ist so vorgesehen, dass eine für den Fernverkehr bevorzugte Erhöhung auf 76 cm möglich ist. Ein Fernverkehrshalt erfordert derzeit eine Mindesthöhe von 55 cm.

Einige Bahnsteigkanten mit über die Länge zwei unterschiedlichen Höhen (55 cm / 76 cm) befinden sich im Leipziger Hauptbahnhof, wobei die Bahnsteighöhe von 76 cm sich im Bereich der Bahnhofshalle befindet und die geringere Höhe von 55 cm außerhalb dieser. Im CTL gibt es nur 55 cm Bahnsteighöhe.

Maßgeblich für einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig ist neben Stufenfreiheit durch Aufzüge oder Rampen auch eine Ausstattung mit Blindenleitstreifen. Abbildung 32 gibt einen Überblick über die barrierefreie Ausstattung der Zugangsstellen im NVR Leipzig und deren Häufigkeit.

¹⁵ Details siehe Abschnitt 5.2.1

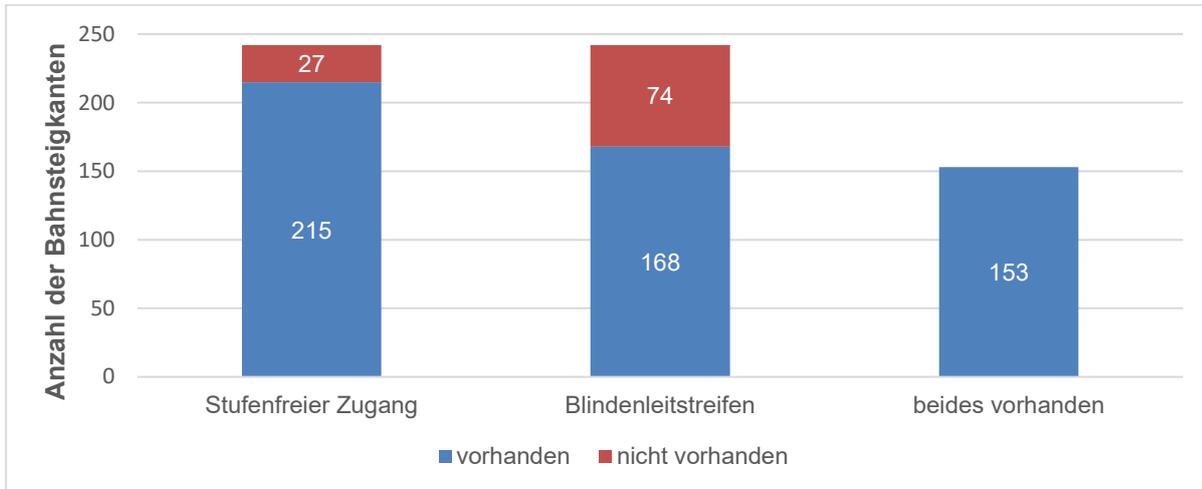


Abbildung 32: Barrierefreie Ausstattung der Zugangsstellen zum SPNV

Quelle: DB InfraGO AG. Stationsdatenbank:

<https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoeefe/leistungen/stationsnutzung/stationshalt/stationsausstattung>

Derzeit weisen noch 27 Bahnsteigkanten an 16 Zugangsstellen keinen stufenfreien Zugang auf. Anlage 16 gibt einen Überblick über alle Zugangsstellen mit der jeweiligen Ausstattung und den Einsteigern im Jahr 2023.

In den vergangenen Jahren wurden im Zuge des Ausbaus der Zulaufstrecken des Citytunnels als netzergänzende Maßnahmen mehrere Zugangsstellen zum SPNV ausgebaut bzw. neu errichtet. Die Zugangsstellen sind in Tabelle 32 aufgeführt.

Tabelle 32: Neue und ausgebaute Zugangsstellen zum SPNV

Station	Fertigstellung	Status
Leipzig Anger-Crottendorf	2024	Neu errichtet
Neukieritzsch	2022	Ausgebaut
Borna	2022	Ausgebaut
Böhlen-Werke	2021	Ausgebaut
Leipzig Mockauer Str.	2019	Neu errichtet
Leipzig-Thekla	2019	Ausgebaut
Taucha	2019	Ausgebaut
Deutzen	2019	Ausgebaut
Markkleeberg-Gaschwitz	2019	Ausgebaut
Grimma ob. Bf (Bahnsteig 1)	2019	Ausgebaut
Leipzig Essener Str.	2018	Neu errichtet
Großdeuben	2018	Ausgebaut

2.7 Verknüpfung SPNV/ÖSPV

Im NVR Leipzig gibt es 105 Zugangsstellen zum SPNV (Stand Dezember 2024).¹⁶ Eine Übersicht dieser Zugangsstellen mit Aussagen zu den Mobilitätsangeboten enthält Anlage 17.

Von den 105 Zugangsstellen befinden sich

- 39 auf dem Gebiet der Stadt Leipzig,
- 42 auf dem Gebiet des Landkreises Leipzig und
- 24 auf dem Gebiet des Landkreises Nordsachsen.

An 50 Zugangsstellen stehen P+R- und an 83 Zugangsstellen B+R-Stellplätze zur Verfügung, an 48 Zugangsstellen sind beide Angebote vorhanden.

An 37 Zugangsstellen bestehen Verknüpfungen zwischen den Angeboten des SPNV und PlusBus- und/oder TaktBus-Linien.¹⁷ An 48 Zugangsstellen bestehen Verknüpfungen zu Linien des Stadtverkehrs mit Bussen oder Straßenbahnen. Davon befinden sich 33 auf dem Gebiet der Stadt Leipzig.

Tabelle 33: Angebot/Ausstattung und Verknüpfung der Zugangsstellen zum SPNV

Angebot / Ausstattung	Stadt Leipzig	Landkreis Leipzig	Landkreis Nordsachsen
	Anzahl Zugangsstellen		
	39	42	24
mind. 2 x S-Bahn	21	7	2
mind. 2 x RB/RE	7	5	5
S-Bahn - RB/RE	6	4	8
SPNV - Plus- und TaktBus	0	6	6
SPNV - PlusBus	2	10	1
SPNV - TaktBus	0	6	6
SPNV - StadtBus und Tram	33	9	6
P+R	7	27	16
B+R	30	32	21

¹⁶ Ohne Zugangsstellen der Döllnitzbahn

¹⁷ 13 Zugangsstellen nur PB / zwölf Zugangsstellen nur TB / zwölf Zugangsstellen PB + TB

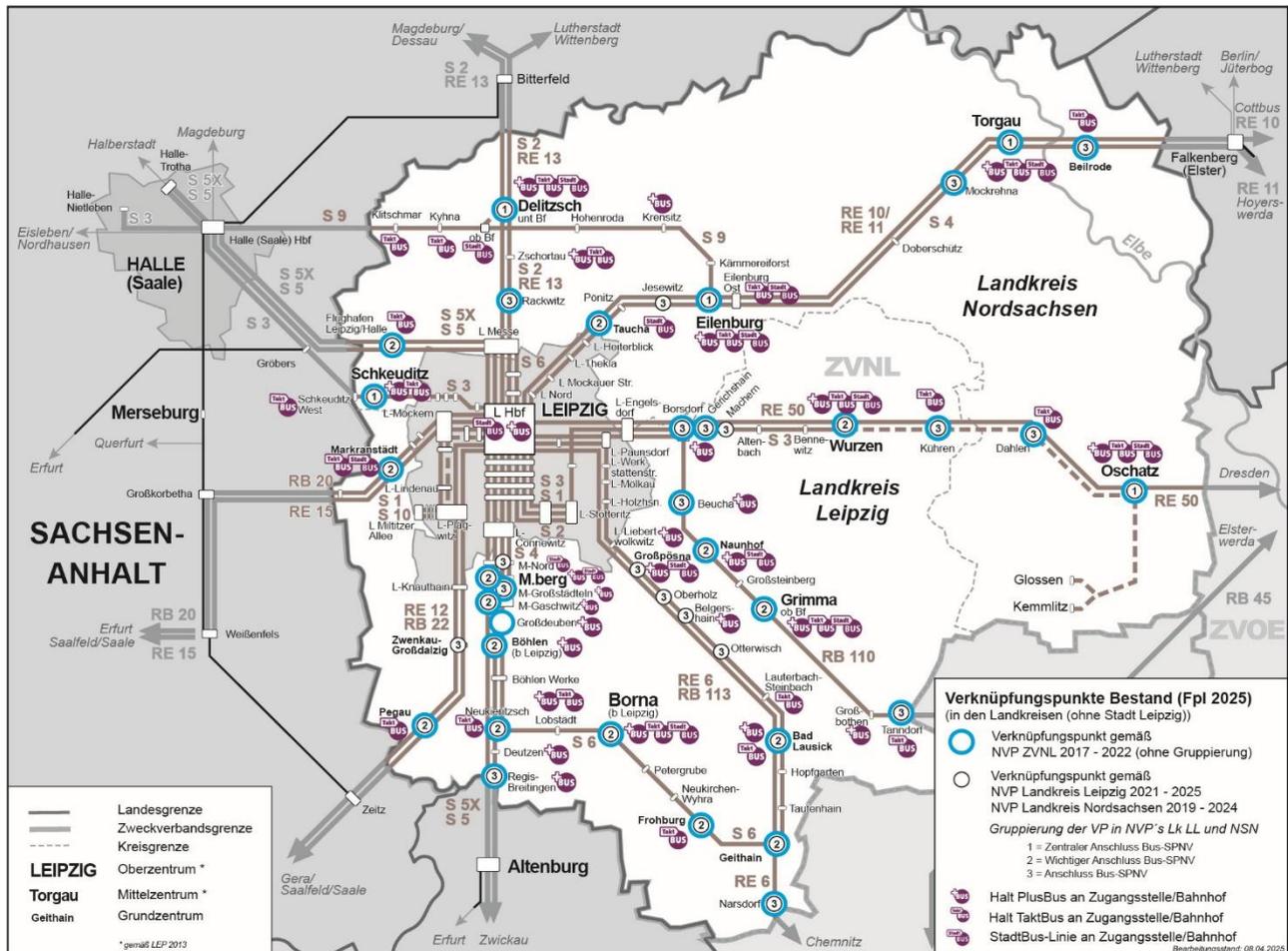


Abbildung 33: Verknüpfungspunkte im Bestand - Ländlicher Raum

In Abbildung 33 sind die Verknüpfungspunkte gemäß den aktuell gültigen NVP der beiden Landkreise und des ZVNL dargestellt. Die Gruppierung in den NVP der Landkreise stellt die Wichtigkeit dar, an der sich die priorisierende Fahrplangestaltung und der Ausstattungsumfang orientieren soll.¹⁸

Ziel des ZVNL ist es, auch hier eine Gruppierung vorzunehmen und einen entsprechend abgestuften Ausstattungsumfang anzustreben. Eine Gruppierung nach Bedeutung der Verknüpfungspunkte ist insbesondere bei konkurrierender Fahrplangestaltung einzelner Linien oder bei Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen von Bedeutung.

Abbildung 34 stellt die Verknüpfungspunkte in der Stadt Leipzig dar. Von den 39 SPNV-Zugangsstellen im Stadtgebiet sind 28 als Verknüpfungspunkt im NVP der Stadt Leipzig (2019 – 2024) definiert. An diesen verkehren StadtBus- und/oder Straßenbahnlinien. An den Verknüpfungspunkten Leipzig Hbf, Wahren und Slevogtstraße verkehren zusätzlich PlusBus-Linien.

¹⁸ • 1: Zentrale Verknüpfungsstellen in Ober- und Mittelzentren zw. ÖSPV-SPNV
 • 2: wichtige Verknüpfungsstellen in Ober- und Mittelzentren zw. ÖSPV-SPNV
 • 3: nachgeordnete Verknüpfungsstellen zw. ÖSPV-SPNV

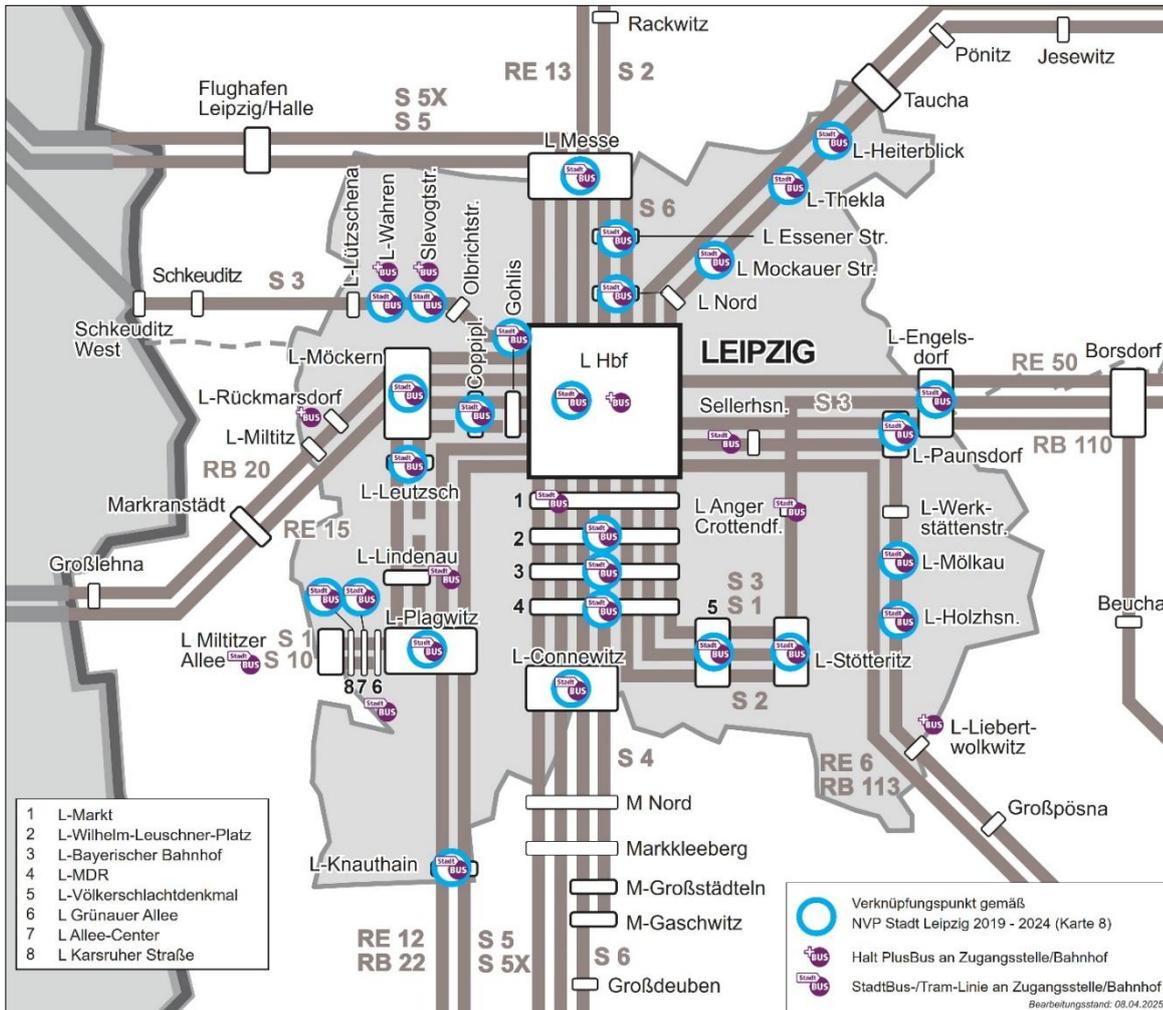


Abbildung 34: Verknüpfungspunkte im Bestand - Stadt Leipzig

2.8 Information, Kommunikation, Serviceleistungen

Der MDV übernimmt für den ZVNL den überwiegenden Teil der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit für ein einheitliches Informationsangebot im Verbundgebiet. Der MDV ist hinsichtlich der Informations- und Kommunikationskanäle sehr gut aufgestellt. Die EVU führen in Abstimmung mit den SPNV-AT und dem MDV die streckenspezifische und SPNV-Öffentlichkeitsarbeit durch. Auch das Beschwerdemanagement ist Aufgabe der EVU gemäß den in den Verkehrsverträgen festgelegten Regelungen. Die EVU sammeln Beschwerden und geben Schwerpunktthemen an den ZVNL zur Prüfung und Lösungsfindung weiter. Zusätzlich hat der ZVNL auch ein eigenes Beschwerdemanagement. Für den Kontakt mit Fahrgästen, Kunden, Interessenten und Unternehmen werden im NVR Leipzig folgende Einrichtungen genutzt:

- Internet, Echtzeitauskunft
- MOOVME-App (mit Ticketkäufen)
- LeipzigMOVE (mit Ticketkäufen)
- DB Navigator (mit Ticketkäufen)
- Deutschlandticket-App
- HandyTicket Deutschland-App

- Anzeiger an Zugangsstellen und in Fahrzeugen
- Service Center mit Servicetelefon
- Printmedien

2.8.1 MDV-Internetseite und MOOVME-App

Aktuell gibt es somit eine Vielzahl von Apps und weiteren Kanälen für die Fahrgäste im ZVNL. Als zukünftigen einheitlichen Auftritt zur Information über das ÖPNV-Angebot im NVR Leipzig und im Verbundgebiet hat der Mitteldeutsche Verkehrsverbund die Internetseite mdv.de und die MOOVME-App etabliert, die Informationen zum ÖPNV im Verbundgebiet bündeln. Der ZVNL setzt sich als Gesellschafter des MDV für die Umsetzung dieses Ziels ein.

Die Internetseite mdv.de bietet neben der Fahrplanauskunft und aktuellen Fahrplanabweichungen wie Störungen und geplanten Fahrplanabweichungen auch Informationen zu Tickets & Tarif, Karten & Pläne sowie weitere Informationen zu Freizeit, Projekten und Mobilität für Firmen. Die Fahrplanauskunft kann Standortdaten nutzen, um Zugangsstellen und Abfahrten in der Nähe zu finden. In der Fahrplanauskunft lassen sich hinsichtlich der Barrierefreiheit verschiedene Profile und Optionen berücksichtigen, die erforderlichen Informationen sind jedoch nicht für alle Zugangsstellen und Wege verfügbar. Die Daten werden durch die INSA-Fahrplanauskunft für den ÖPNV in Sachsen-Anhalt und im MDV zur Verfügung gestellt.

Die Internetseite ist responsiv gestaltet und dadurch auch für mobile Endgeräte wie Smartphones geeignet. Die Bedienbarkeit der Internetseite ist sowohl am Computer als auch auf mobilen Endgeräten positiv zu bewerten. Viele Informationen sind auch in Leichter Sprache für Menschen mit Einschränkungen beim Lesen und Verstehen verfügbar.

Mit dem am 28.06.2025 in Kraft tretenden BFSG ist die Internetseite des MDV barrierefrei zu gestalten. Der MDV ist in hohem Maß bemüht, die Internetseite barrierefrei zu gestalten, aufgrund des Umfangs des Materials und der Komplexität der Internetseite konnten noch nicht alle Inhalte und Services barrierefrei gestaltet werden. Die Barrierefreiheit wird mit dem Relaunch der Internetseite im Juni 2025 jedoch weiter verbessert.

Die MOOVME-App bietet neben der Verbindungssuche und aktuellen Fahrplanabweichungen auch die CheckIn-Funktion zur einfachen Fahrpreisermittlung, die Unterstützung von Ticketkäufen und das Deutschlandticket sowie weitere Inhalte.¹⁹ In der Verbindungsauskunft der App lässt sich die Barrierefreiheit jedoch nicht berücksichtigen.

¹⁹ Die CheckIn-Funktion ermittelt jedoch nicht immer den günstigsten Fahrpreis, da sie einzelne Angebote nicht berücksichtigt.



Abbildung 35: MOOVME-App des MDV

Quelle: Google Play. MOOVME - Bus, Bahn, Zug & mehr

2.8.2 Fahrplanbuch

Die Herausgabe eines Fahrplanbuches ist aufgrund der Digitalisierung der Branche nicht mehr vorgesehen. Das Printmedium kann nicht die stets gewünschte Tagesaktualität gewährleisten, die durch die digitalen Medien zum Standard der Kundeninformation geworden ist. Die entsprechenden Linienfahrpläne werden jedoch im PDF-Format auf der Internetseite des MDV vorgehalten. Die Bedienbarkeit der Fahrplansuche ist positiv zu bewerten.

2.8.3 Kundenmagazin

Die Artikel des MDV-Magazins werden auf der Internetseite des MDV veröffentlicht, eine Printausgabe ist nicht erhältlich. Die Artikel zu aktuellen Themen, Freizeit & Kultur, Verkehrswende und Service dienen der Kundenbindung und -information.

Darüber hinaus veröffentlichen der ZVNL und die Verkehrsunternehmen auf ihren Internetseiten weitere Informationen zum ÖPNV im NVR Leipzig, die Verkehrsunternehmen auch Fahrpläne.

2.9 Tarif und Vertrieb

2.9.1 Tarif

Der ZVNL ist keine Tariforganisation. Er kann lediglich über seine Gesellschafterfunktion beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV, Anteil des ZVNL seit 12/2019 3,4188 %) und in der Deutschlandticket-Tarifverbund GmbH (DTVG, Anteil des ZVNL zum 31.12.2023 1,2278 %) im Rahmen seiner durch die genannten Geschäftsanteile begrenzten Möglichkeiten Einfluss nehmen.

Die Tarifhoheit im Gebiet des ZVNL liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen. Die Tarife sind prinzipiell in unternehmensbezogenen Tarifbestimmungen bzw. Beförderungsbedingungen festgesetzt. In diesen haben die im ZVNL tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio AG, Erfurter Bahn GmbH, Transdev Regio Ost GmbH, Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH, Die Länderbahn GmbH DLB (ab 12/2026)) neben den

Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des MDV²⁰ die Beförderungsbedingungen gemäß § 12 Absatz 6 AEG und die Tarifbestimmungen des Deutschlandtarifverbundes (DTV) als Grundlage für den Tarif anerkannt.²¹ Beide Regelwerke unterscheiden sich hinsichtlich ihres Anwendungsbereichs. Die Regelungen des DTV gelten bei Fahrten, die über die Grenzen des ZVNL bzw. des MDV hinausführen. Innerhalb des NVR Leipzig bzw. innerhalb des MDV haben die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des MDV Vorrang.²²

Grundsätzlich gilt bei Fahrten zum MDV-Tarif, dass Fahrscheine bei fast allen Verkehrsunternehmen gekauft und in allen Nahverkehrsmitteln im Verbundraum des MDV genutzt werden können²³. Der Wechsel von Verkehrsunternehmen bei Umsteigevorgängen ist ohne zusätzlichen Fahrausweis jederzeit möglich.

Grundlage für die Berechnung der Fahrpreise bilden die Tarifzonen des MDV. Die Anzahl der durchfahrenen Zonen bestimmt den Fahrpreis, in den Tarifzonen Leipzig, Halle und den Stadtverkehren der Landkreise gelten gesonderte Preisstufen. Die Tarifzonen im MDV-Gebiet können der Anlage 14.1 und die Fahrpreise der Anlage 14.2 entnommen werden (Stand jeweils August 2024).

Einen Überblick über die verschiedenen Fahrscheinarten und die Sonderregelungen des MDV-Tarifs, ebenfalls zum Stand August 2024, enthält Anlage 14.3.

Die Tariforganisationen im Freistaat Sachsen prüfen derzeit Möglichkeiten einer Vereinfachung der Tarifstruktur.

2.9.2 Vertrieb

Fahrausweise können mit Stand November 2024 über verschiedene Wege erworben werden.

1. Verkaufsstellen
2. Service-Center
3. feste und mobile Fahrausweisautomaten
4. Kundenbetreuer im Zug
5. Online bzw. über mobile Anwendungen / Apps

Im NVR Leipzig wird in 39 Verkaufsstellen und in 19 Service-Center der personenbediente Fahrscheinerwerb ermöglicht.

An 59 von den 105 Zugangsstellen stehen insgesamt 99 Fahrausweisautomaten für den Fahrscheinerwerb zur Verfügung. Die Standorte sind in Anlage 15 aufgeführt.

Alle Standorte können der interaktiven Karte auf der Internetseite des MDV entnommen werden, die nachfolgende Abbildung zeigt einen Auszug daraus.

²⁰ Die Beförderungsbedingungen gemäß § 12 Absatz 6 AEG und die Tarifbestimmungen des Deutschlandtarifverbundes (DTV) sowie die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des MDV sind im Internet veröffentlicht.

²¹ Die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der Döllnitzbahn GmbH basieren ausschließlich auf den MDV Regelungen, da das Streckennetz innerhalb des MDV Raums liegt.

²² Aufgrund der Komplexität und der höheren Bedeutung für den ZVNL wird im Folgenden nur der Tarif des MDV in seiner Grundstruktur mit den elementarsten Merkmalen dargestellt.

²³ Eine Übersicht zu den im MDV tätigen Verkehrsunternehmen kann unter folgendem Link eingesehen werden: https://www.mdv.de/site/uploads/anlage_01.pdf, Stand August 2024. Ein Verzeichnis der in den Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes einbezogenen Strecken und Linien – Geltungsbereich des Tarifs – findet sich unter: https://www.mdv.de/site/uploads/anlage_05.pdf, Stand August 2024.

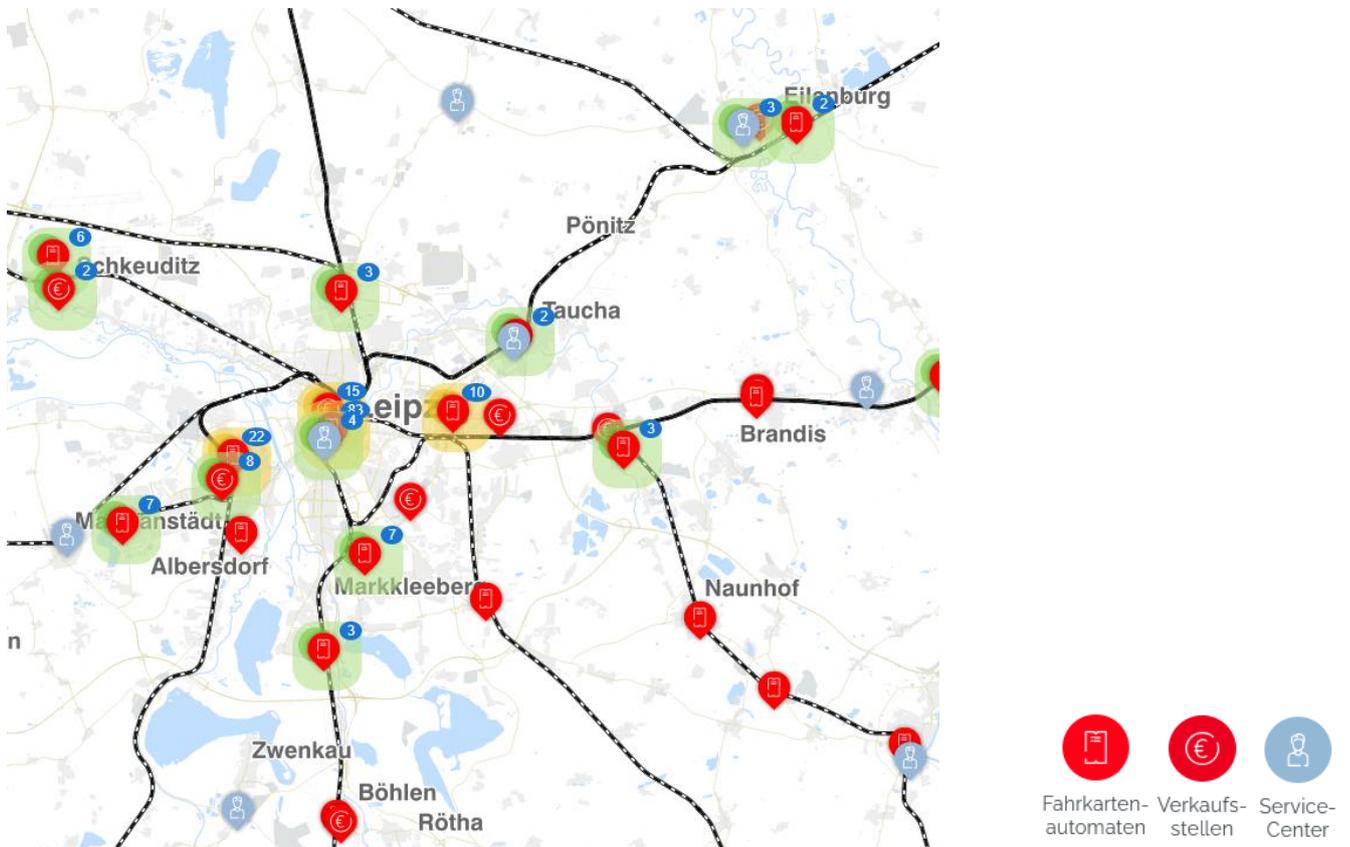


Abbildung 36: Auszug des MDV-Vereinigungsgebiet mit den Standorten zum Fahrausweiserwerb

Quelle: MDV. Interaktives Liniennetz: <https://www.mdv-vereinigungsgebiet.de/maps/tlnp/pois>

Neben dem Vorverkauf ist auch in den Nahverkehrszügen der Fahrscheinerwerb bei den Zugbegleitern möglich.

2.10 Organisation des ÖPNV

In Deutschland liegt die Organisation des SPNV seit der Regionalisierung zum 01.01.1994 im Aufgabenbereich der Bundesländer. Diese können ihre Zuständigkeit auf kommunale Zweckverbände übertragen. Im Freistaat Sachsen wird diese Möglichkeit genutzt. Das Sächsische ÖPNV-Gesetz²⁴ bestimmt sinngemäß, dass die Landkreise und Kreisfreien Städte und Gemeinden, denen die Aufgabe des ÖPNV übertragen wurde, flächendeckend in den Nahverkehrsräumen Vogtland, Chemnitz/Zwickau, Leipzig, Oberelbe und Oberlausitz/Niederschlesien als jeweils ein ÖPNV-Zweckverband zusammenarbeiten.²⁵ Dadurch werden eine ortsnahe Aufgabenwahrnehmung und die spezifische Vertretung der Interessen der betroffenen Fahrgäste gewährleistet. Für den NVR Leipzig hat sich dementsprechend der ZVNL gegründet, um die Aufgaben der Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV wahrzunehmen.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben erhält der ZVNL gemäß sächsischer ÖPNVFinVO anteilig Regionalisierungsmittel vom Freistaat Sachsen (s. Kap. Finanzierung), die den Bundesländern gemäß RegG vom Bund bereitgestellt werden. Zur Bestellung von SPNV-Leistungen bei den EVU

²⁴ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen vom 14.12.1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), das zuletzt durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27.01.2012 (SächsGVBl. S. 130) geändert worden ist

²⁵ Gemäß Sächsischem Gesetz zur kommunalen Zusammenarbeit (SächsKomZG)

stimmt sich der ZVNL mit seinen Nachbaraufgabenträgern ab. Neben den unmittelbar in geografischer Nachbarschaft gelegenen Aufgabenträgern ist auch der ZVV Partner des ZVNL im gemeinsamen Vergabennetz MDSB2025plus. Lediglich mit dem ZVON bestehen aktuell keine gemeinsamen Verkehrsverträge.

Auf die Angebote des SPFV hat der ZVNL nur sehr bedingt Einfluss, da diese eigenwirtschaftlich durch die in diesem Segment tätigen EVU erbracht werden. Der ZVNL kann im Rahmen seiner Fahrplanarbeit lediglich auf die Abstimmung des SPNV auf den SPFV hinwirken.

Die Rolle des ZVNL ist in nachfolgender Abbildung veranschaulicht.

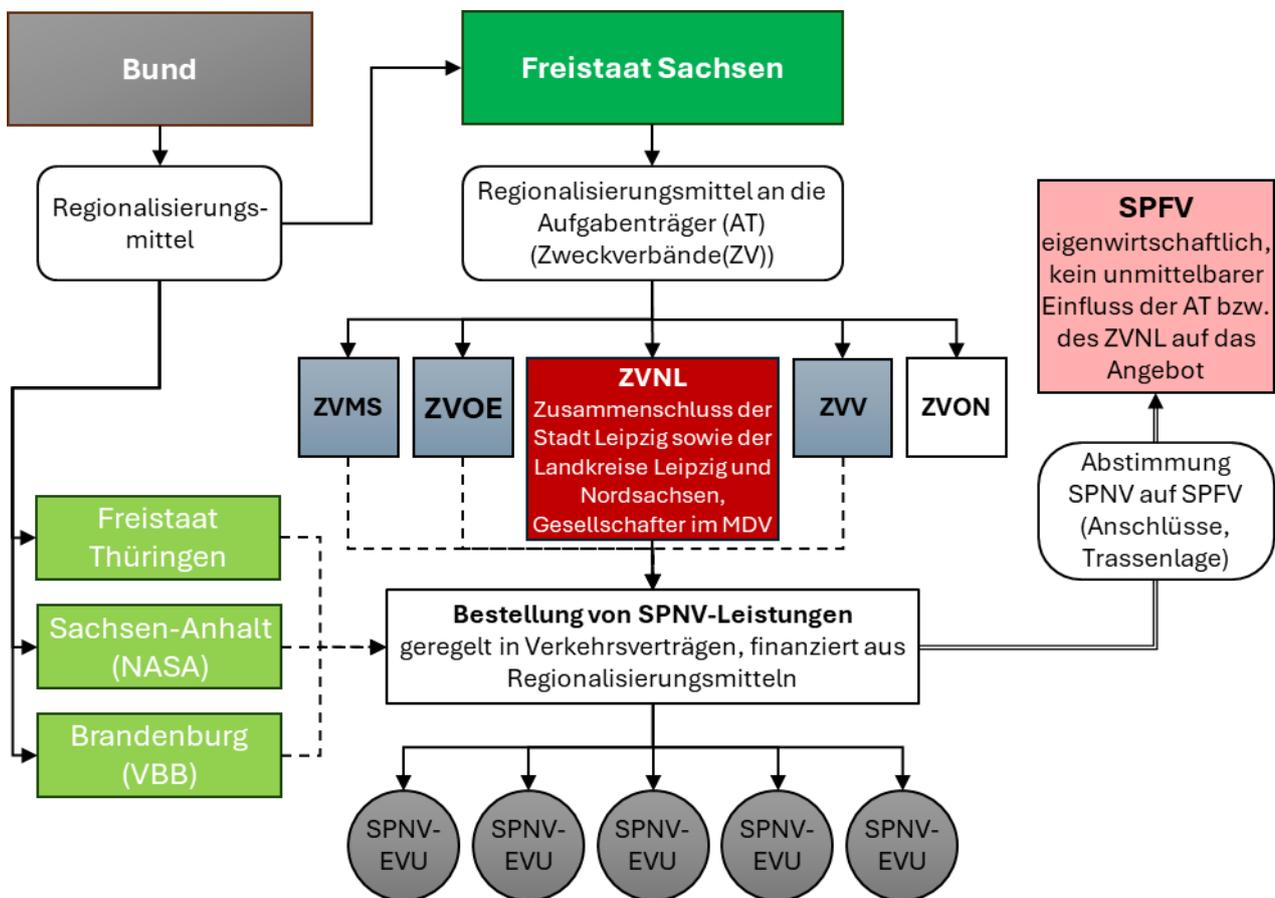


Abbildung 37: Einordnung des ZVNL

Die konkreten Aufgaben des ZVNL sowie die Form der Organisation des ZVNL ist in der verbandseigenen Satzung festgelegt.²⁶ Als Aufgabenträger für den SPNV im NVR Leipzig strukturiert sich der ZVNL in unterschiedliche Verbandsorgane, die in Abbildung 38 dargestellt werden.

Im Zusammenhang mit der Beschaffung von BEMU für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz wurde im Mai 2022 die ZVNL Schienenfahrzeug GmbH (ZVNLS) als hundertprozentige Tochtergesellschaft des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) gegründet. Die ZVNLS hat folgende Aufgaben:

²⁶ Satzung des ZVNL (Stand Mai 2025):

https://zvnl.de/wp-content/uploads/2024/06/Satzung-ZVNL_Neufassung-inkl.-5.-Aenderung.pdf

- Beschaffung und Bereitstellung von Fahrzeugen für die Durchführung von SPNV-Verkehrsleistungen (aktuell Finanzierung des Pools der für die Linie S1 Leipzig Miltitzer Allee – City-Tunnel Leipzig – Grimma – Döbeln beschafften Fahrzeuge und deren Verpachtung)
- Controlling und Überwachung des Fahrzeugpools über die gesamte Lebensdauer
- Mitwirkung bei der Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im ZVNL-Verbandsgebiet
- Optimierung des Fahrzeugeinsatzes
- Weiterführende Finanzierung, Investition und Ausgestaltung von Maßnahmen im ÖPNV
- Wissenstransfer, Markt- und Technologierecherche

Durch einen Fahrzeugpool können Beschaffungs- und Weiterverwendungsrisiken minimiert und attraktive Mobilitätsangebote bereitgestellt werden.

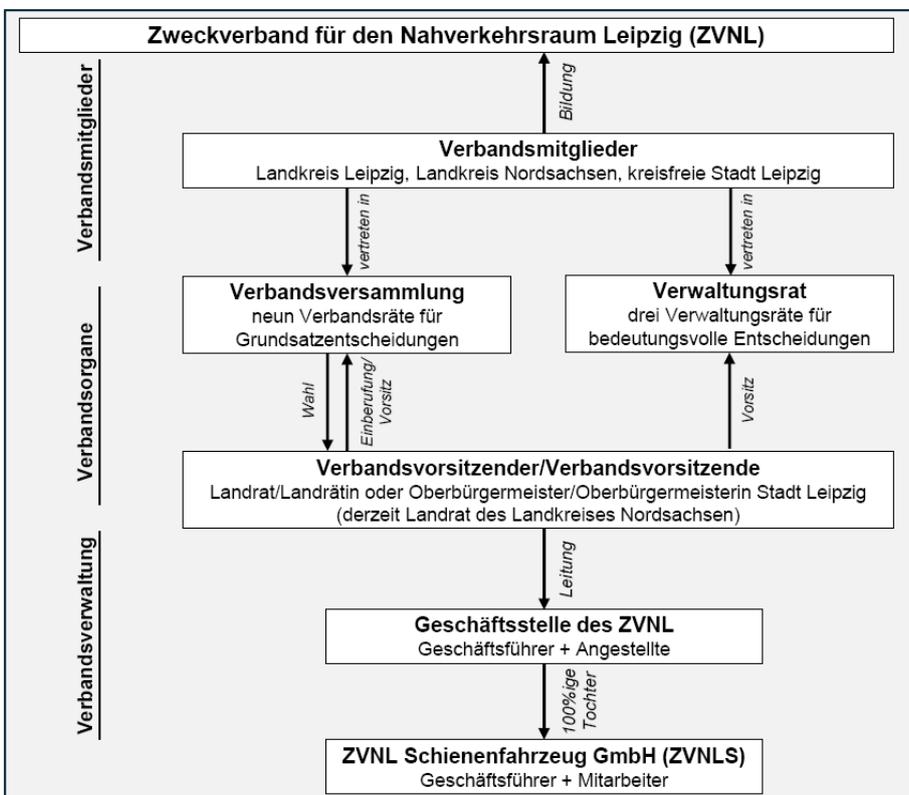


Abbildung 38: Organisationsstruktur des ZVNL

Quelle: MDV (Darstellung gemäß Satzung des ZVNL, Stand 15.09.2025)

Der Aufgabenbereich des ZVNL umfasst im Wesentlichen die in Abbildung 39 dargestellten Themenfelder.

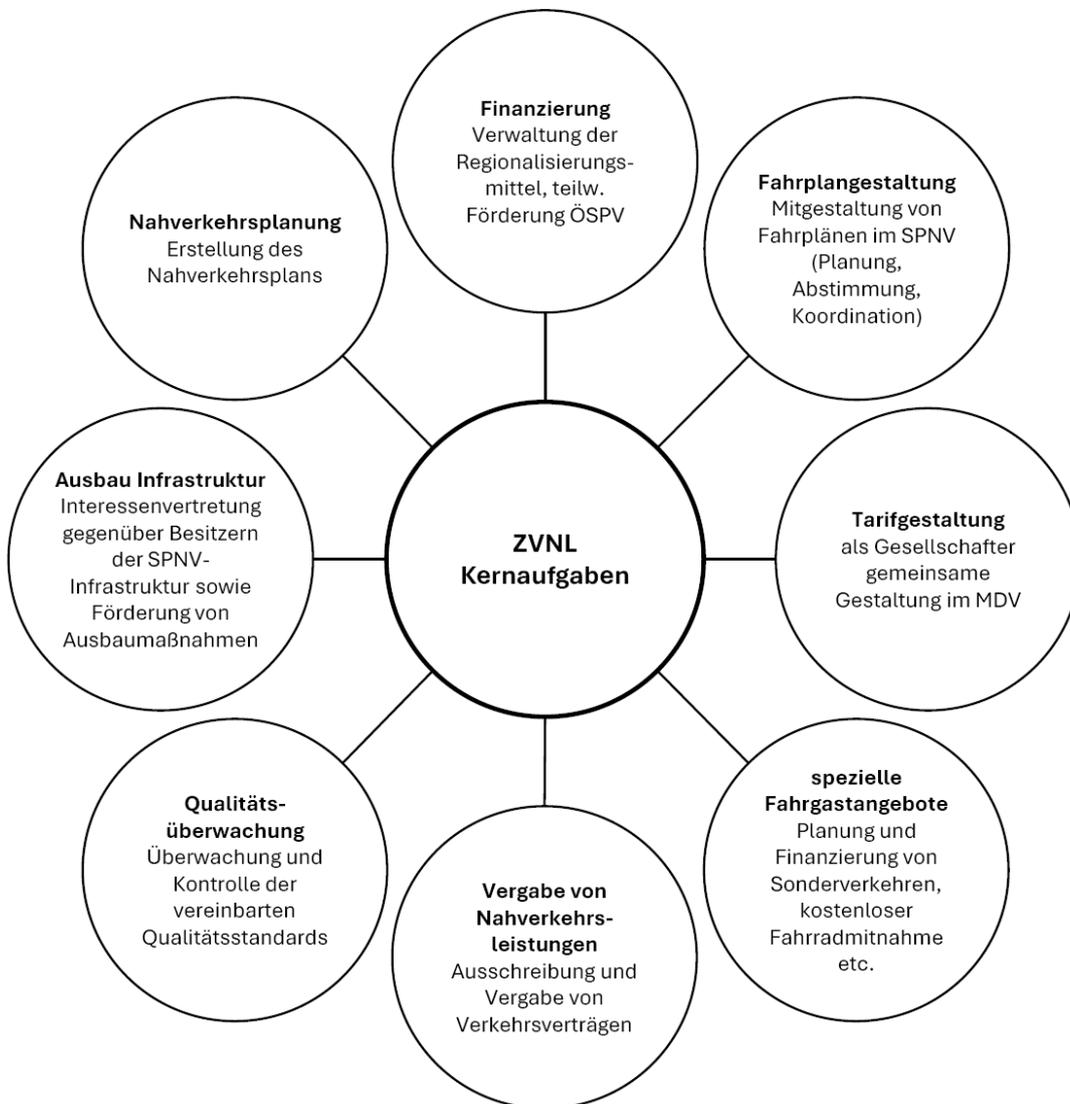


Abbildung 39: Kernaufgaben des ZVNL

Quelle: MDV (Darstellung gemäß Satzung des ZVNL, Stand Januar 2016)

Darüber hinaus ist der ZVNL für die Durchführung bestimmter Aufgaben als Gesellschafter im MDV vertreten. Der MDV übernimmt spezifische Aufgaben im Interesse des ZVNL. Die Verknüpfung von ZVNL, MDV und Verkehrsunternehmen kann Abbildung 40 entnommen werden.



Abbildung 40: Verknüpfung des ZVNL mit MDV und Verkehrsunternehmen

Quelle: MDV

2.11 Bewertung

2.11.1 Bewertung der Bestandsaufnahme

In diesem Abschnitt wird auf die neuen Entwicklungen seit der Bestandsaufnahme für den NVP 2017-2022 eingegangen. In Bezug auf die Bevölkerungsstruktur gab es seit 2016 im gesamten ZVNL einen Einwohnerzuwachs von 6,4 %, während der Freistaat Sachsen insgesamt nur um 0,1 % wuchs. Besonders auffällig ist der Anstieg in der Stadt Leipzig mit 10,6 % (auf 620.000 Einwohner), gefolgt vom Landkreis Leipzig mit 1,2 % (auf 262.000 Einwohner) und dem Landkreis Nordsachsen mit 1,1 % (auf 200.000 Einwohner), wobei die Darstellung der Einwohnerentwicklung auch auf Gemeindeebene erfolgt.

Die Entwicklung von Angebot und Nachfrage insbesondere im SPNV zeigt seit 2016 eine Steigerung der Verkehrsleistung um ca. 50 % (Pkm) bei einer Steigerung der Betriebsleistung um 14 % (Zugkm). Seit 2019 ist die Verkehrsleistung sogar um 33 % gestiegen, was insbesondere auf das Deutschlandticket zurückzuführen ist.

Zur Deckung des Bedarfs werden auf der S3 Verstärkerleistungen angeboten. Es kommt jedoch trotzdem auf dieser Linie vereinzelt zu Überfüllungen wie auch auf den LinienRE 12, RE 13 und RB

22 im Wochenendverkehr. Für den Zeitraum von 2014 bis 2025 wurde eine Steigerung der Verkehrsnachfrage von 30 % angenommen, die in der Ausschreibung und Bestellung des MDSB2025plus berücksichtigt wurde. Durch die Einführung des Deutschlandtickets ist die Steigerung der Verkehrsnachfrage jedoch deutlich höher ausgefallen, die entstandenen Kapazitätsengpässe auf einzelnen Linien waren so nicht vorhersehbar. Insbesondere auf Relationen mit überregionaler Bedeutung macht sich die Verlagerung von Fahrgästen des Fernverkehrs in Angebote des SPNV bemerkbar. Der ZVNL versucht im Rahmen der finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten Abhilfe zu schaffen. Mit Blick auf nicht durchreisende Fahrgäste sollen bestehende Anschlüsse aufrecht erhalten werden.

Aufgrund der stark gestiegenen Verkehrsnachfrage kann insbesondere in der Hauptverkehrszeit nicht auf allen Streckenabschnitten allen Fahrgästen ein Sitzplatz garantiert werden. Langfristiges Ziel des ZVNL ist es, bei Fahrtzeiten von mehr als 20 min allen Fahrgästen einen Sitzplatz zur Verfügung zu stellen. Die Erreichung dieses Ziels hängt neben der Nachfrage aber auch von weiteren Faktoren ab. Naheliegende Maßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen wären der Einsatz größerer Fahrzeuge oder längerer Züge (Mehrfachtraktion) im bestellten Takt oder Taktverdichtungen. Beide Maßnahmen sind allerdings nicht ohne Weiteres umsetzbar. Die Fahrzeuggröße wird mit der Ausschreibung von Verkehrsleistungen definiert. Eine Anpassung ist nicht ohne Weiteres und nur mit sehr großem organisatorischen und finanziellen Aufwand möglich. Der Einsatz längerer Züge durch Mehrfachtraktion erfordert zusätzliche Fahrzeuge, die nicht in allen Fällen verfügbar sind. Ein noch größeres Hindernis stellt allerdings die Infrastruktur dar: Die vorhandenen Bahnsteignutzlängen erlauben vielfach keine Verstärkung der aktuell eingesetzten Traktionen. Für Taktverdichtungen wiederum müssten neben dem zusätzlich benötigten Personal und den erforderlichen Fahrzeugen auch entsprechend freie Trassen zur Verfügung stehen sowie die Bestellung zusätzlicher Fahrplanfahrten finanzierbar sein.

Im Bereich Tarif gab es die SPNV-Norderweiterung des MDV, was eine Ausweitung des Gültigkeitsbereichs mit sich brachte. In Sachsen wurde ab dem 01.08.2021 das Bildungsticket eingeführt. Die Einführung des Bildungstickets ist eine gemeinsame Initiative des Freistaates Sachsen, der Landkreise und der Städte im MDV-Gebiet, die zum Teil auch außerhalb des sächsischen Gebietes liegen. Diese Abstimmungsprozesse haben Zeit in Anspruch genommen. Auch die technische Integration des Tickets in das bestehende System des MDV, einschließlich der Anpassung der Fahrkartenautomaten und des Online-Vertriebs, musste vorbereitet werden. Auf Grund dieser Abstimmungsprozesse ist das Bildungsticket im MDV erst seit 2024 verfügbar.

Das Deutschlandticket, das am 01.05.2023 eingeführt wurde, führte ebenfalls zu einer Preisreduzierung und einer Vereinfachung der Tarifstruktur. Es verursacht allerdings einen erheblichen Verwaltungs- und Abstimmungsaufwand und es bestehen nunmehr Doppelangebote mit den verschiedenen Abo-Tickets des MDV-Tarifs. Die Tarifentwicklung ist aus Sicht der Fahrgäste positiv, aus Sicht der Aufgabenträger und Unternehmen teilweise herausfordernd.

Die Infrastruktur im NVR Leipzig hat sich seit 2016 positiv entwickelt. Es erfolgt die barrierefreie Modernisierung von zehn Stationen. Mit den S-Bahn Halten L-Essener und -Mockauer Straße werden zwei Zugangsstellen gänzlich neu errichtet. Der Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale schreitet voran und befindet sich auf der Zielgeraden. Nichtsdestotrotz bestehen weiterhin Defizite in der barrierefreien Gestaltung der Bahnsteige: Von den 242 im NVR im SPNV genutzten Bahnsteigkanten weisen noch 62 eine Höhe von unter 55 cm auf. Darüber hinaus bestehen Kapazitätsengpässe im Schienennetz, die einer zukünftigen Angebotsausweitung entgegenstehen.

Das SPNV-Angebot ist aktuell durch eine Vielzahl verschiedener Fahrzeugtypen geprägt. Auf Grund der gemäß EU-Recht erforderlichen produktneutralen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen sind keine Vorgaben zu einem bestimmten Fahrzeugtyp möglich. Über die Ausschreibungen können nur die Fahrzeuganforderungen definiert werden. Eine Arbeitsgruppe des Bundesverbandes Schienennahverkehr (BSN) befasst sich jedoch gegenwärtig mit den Möglichkeiten zur Vereinheitlichung verschiedener Fahrzeugkomponenten. Der ZVNL unterstützt diese Bestrebungen.

Die neuen Angebote der Nahmobilität (z.B. Bikesharing, E-Roller) wirken unterstützend für die SPNV-Nachfrage. Die Weiterentwicklung dieser Angebote wird vom ZVNL begrüßt. Der ZVNL bietet der LVB als Mobilitätsunternehmen der Stadt Leipzig seine fachliche Unterstützung beim Ausbau der Nahmobilität an.

Aus Sicht des ZVNL und der Verkehrsunternehmen im NVR Leipzig sind die Entwicklungen seit der letzten Fortschreibung des NVP teilweise herausfordernd. Insbesondere die unzureichende und nicht langfristig gesicherte Finanzierung des Deutschlandtickets stellt eine ungewisse Variable dar. Zudem erfordern die entstehenden Kapazitätsengpässe auf einzelnen Linien zusätzliche kurzfristige Anpassungsbedarfe mit entsprechendem finanziellem Aufwand.

2.11.2 Bewertung der Mindeststandards

Erschließung

Für die Bewertung der Erschließung wird nur der vertaktete ÖPNV berücksichtigt. 88 % der Bevölkerung im NVR Leipzig haben Zugang zum vertakteten ÖPNV, der den SPNV, Plus- und TaktBusse sowie vertaktete Stadtbusse bzw. Tramlinien umfasst. Das Ziel des aktuellen Koalitionsvertrages von 80 % wird erreicht.²⁷ Eine differenzierte Betrachtung ist in Tabelle 34 dargestellt. Die Stadt Leipzig erfüllt das Ziel mit 94 % und der Landkreis Leipzig mit 82 %. Der Landkreis Nordsachsen erfüllt das Ziel durch das flexible Rufbussystem Flexa, das flächendeckend im Landkreis angeboten wird, zusätzlich haben 76 % der Bevölkerung Zugang zum vertakteten ÖPNV.²⁸

Tabelle 34: Erschließungsqualität im NVR Leipzig

Gebiet	Bevölkerung	Anzahl erschlossene EW	Anzahl nicht erschlossene EW	Anteil erschlossene EW
NVR Leipzig	1.081.140	950.180	130.960	88 %
Leipzig, Stadt	619.879	582.686	37.193	94 %
Leipzig, Landkreis	261.573	215.796	45.777	82 %
Nordsachsen, Landkreis	199.688	151.698	47.990	76 %

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen und MDV

²⁷ vgl. Koalitionsvertrag für die 8. Legislaturperiode des Sächsischen Landtages 2024 bis 2029, S. 65

²⁸ Für die Berechnung der Erschließungsqualität wurde das Verkehrsmodell des MDV verwendet. Das Verkehrsmodell berücksichtigt die Einwohner in durch Taktverkehren erschlossenen Gebieten (1000 m-Radius um SPNV-Haltestellen, 500 m-Radius um ÖSPV-Haltestellen).

Verfügbarkeit

Die im NVP 2017-2022 festgelegten Mindeststandards für die Verfügbarkeit werden derzeit vom Großteil der SPNV-Linien erreicht. Lediglich für die beiden Linien S9 und RB 113 bestehen vereinzelt Taktlücken. Die Linie S9 verkehrt morgens und abends kurzzeitig im 120-min-Takt statt im 60-min-Takt und die Linie RB 113 verkehrt morgens kurzzeitig im 120-min-Takt statt im 60-min-Takt.

Verbindungsqualität

Die im NVP 2017-2022 festgelegten Mindeststandards für die Verbindungsqualität werden hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit für alle Relationen zwischen Mittelzentrum und Oberzentrum, Mittelzentrum und Mittelzentrum, Grundzentrum und Oberzentrum sowie Grundzentrum und Mittelzentrum erreicht. Die Ziele hinsichtlich der Beförderungszeit werden zwischen dem Oberzentrum Leipzig und dem Großteil der anderen Oberzentren erreicht und lediglich zwischen Leipzig und Cottbus mit 105 min um 5 min überschritten.

Anlage 12 enthält detaillierte Angaben zu Bedienungshäufigkeiten und Beförderungszeiten für alle Gemeinden im NVR Leipzig.

2.12 Abgleich der Prüfaufträge des NVP 2017-2022

In diesem Abschnitt wird die Umsetzung der folgenden 14 Prüfaufträge überprüft, die in Anlage 22 des NVP 2017-2022 enthalten sind. Darüber hinaus werden die Prüfaufträge auch hinsichtlich ihrer Relevanz für den NVP 2025-2030 überprüft.²⁹

1. Prüfung eines 60 Minuten S-Bahn Takts zwischen Wurzen und Oschatz

Eine Angebotsausweitung im S-Bahn Verkehr auf dieser Relation wurde im Auftrag des ZVNL durch den Infrastrukturbetreiber DB InfraGO mit positivem Ergebnis geprüft. Aufgrund der aktuell unsicheren Finanzierungsperspektive im Bereich SPNV ist diese jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht vollumfänglich darstellbar.

2. Verdichtung des S-Bahn Angebots Leipzig – Torgau – Eilenburg

- a) *Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt für den Abschnitt Leipzig-Thekla – Eilenburg*
- b) *Verdichtung auf einen 30- bzw. 60-Minuten-Takt (halbstündlich versetzt zur Linie RE 10) für den Abschnitt Eilenburg – Torgau*

zu a) Die Verdichtung des S-Bahn Angebots im Abschnitt Leipzig – Eilenburg ist derzeit umgesetzt. Mit Beginn des MDSB2025plus können diese Leistungen aber aus finanziellen Gründen teilweise nur noch bis Taucha verkehren (vgl. Fahrplantabellen).

zu b) Die Machbarkeit eines durchgehenden 30-Minuten-Takts ohne Regionalexpress-Lücke nach Torgau wurde durch den ZVNL noch nicht geprüft, da die finanziellen Ressourcen die Umsetzung in absehbarer Zeit nicht erlauben.

²⁹ Zum besseren Verständnis wurde der Wortlaut einiger Prüfaufträge gegenüber dem NVP 2017-2022 leicht abgeändert.

3. S-Bahn Verbindung in Richtung Markranstädt

- a) *Neue S-Bahn Linie Markranstädt – Leipzig Hbf (tief)*
 - b) *Verstärker Miltitzer Allee – Leipzig Hbf (tief)*
- zu a) Im Dezember 2026 geht die S-Bahn von Naumburg nach Leipzig in Betrieb. Sie wird stündlich fahren und ersetzt die bisherige Linie RB 20. Die Linie verbindet Markranstädt durch den City-Tunnel direkt mit der Leipziger Innenstadt. So werden viele Ziele in Leipzig und darüber hinaus ohne Umstieg erreichbar. Die Trasse ist laut DB InfraGo auch halbstündlich fahrbar. Nach Realisierung der Spergauer Kurve kann so eine weitere S-Bahn Linie direkt von Merseburg nach Leipzig eingerichtet werden. Gemeinsam mit der S-Bahn Naumburg – Leipzig entsteht somit zwischen Bad Dürrenberg und Leipzig ein attraktiver 30-Minuten-Takt.
- zu b) Im aktuellen Angebotskonzept verkehrt als Verstärker zur Linie S1 die Linie S10 nach Leipzig Hbf (oben). Mit Beginn des MDSB2025plus können diese Leistungen jedoch aus finanziellen Gründen nicht mehr angeboten werden. Die zukünftige Einrichtung einer zusätzlichen S-Bahn Linie zur Miltitzer Allee aus dem City-Tunnel heraus ist aufgrund von dafür fehlenden Trassenkapazitäten im Tunnel nicht möglich.

4. Verdichtung des SPNV-Angebots nach Grimma

- a) *Durchgehender 30-Minuten-Takt in Prüfung Leipzig Hbf – Grimma oberer Bahnhof*
 - b) *Stärken und Schwächen von Zuggarnituren in Grimma zur Erhöhung der Kapazität je Zug*
- zu a) Die Verdichtung des SPNV-Angebots auf der Achse Leipzig – Grimma ist möglich und wird durch den ZVNL forciert. Mit dem Beginn von MDSB2025plus wird die Relation zur S-Bahn aufgewertet und mittels moderner batterieelektrischer Fahrzeugen direkt in den Leipziger City-Tunnel geführt. Zudem wird der Takt ausgebaut (vgl. Fahrplantabellen), ein ganztägiger Halbstundentakt ist aber aufgrund der aktuell unsicheren Finanzierungsperspektive im Bereich SPNV nicht realisierbar.
- zu b) Im MDSB2025plus wird die S-Bahn im Bahnhof Grimma ob. Bf. in Richtung Leipzig gestärkt bzw. geschwächt.

5. S-Bahn Verbindung Richtung Döbeln

Gemäß Zielnetz 2018+ kommen dafür die Linien S2 aus Richtung Delitzsch und S4 aus Richtung Eilenburg in Betracht.

Mit dem Beginn von MDSB2025plus wird die bisherige Linie RB 110 zur S-Bahn aufgewertet und mittels moderner batterieelektrischer Fahrzeuge direkt in den Leipziger City-Tunnel geführt. So werden für die Fahrgäste viele Ziele in der Leipziger Innenstadt und darüber hinaus komfortabel und ohne Umstieg erreichbar. Die Linie S1 verkehrt weiter zum Endpunkt Miltitzer Allee, dadurch entsteht eine umsteigefreie SPNV-Verbindung vom Leipziger Osten bis an die westliche Stadtgrenze. Gleichzeitig erfolgt ein wirtschaftlich effizienter Einsatz der BEMU im elektrifizierten Bereich.

6. S-Bahn Verlängerungen

- a) *Verlängerung der S-Bahn von Geithain bis Narsdorf*
- b) *Option der Verlängerung der S-Bahn (von Markranstädt) bis Weißenfels im 60-Minuten-Takt für den Fall, dass der Prüfauftrag 3 für Zielnetz 2018+ eine Entscheidung für Variante a) zum Ergebnis hat*

- zu a) Aktuell ist der Streckenabschnitt Geithain – Narsdorf nicht elektrifiziert und somit auch nicht für die derzeit im MDSB-Netz eingesetzten elektrischen Fahrzeuge geeignet. Zudem ist die derzeitige Infrastruktur im Bereich Narsdorf unzureichend für das Wenden und ggf. Abstellen von Zügen. Im Rahmen des Projekts ABS Chemnitz – Leipzig ist Ausbau der Betriebsstelle zum Bahnhof geplant. Anschließend ist eine Verdichtung des SPNV-Angebots angedacht.
- zu b) Ab Dezember 2025 geht die S-Bahn von Leipzig nach Naumburg in Betrieb. Sie wird stündlich fahren und ersetzt die bisherige Linie RB 20. Die neue Linie S6 wird Weißenfels direkt mit den Stationen des Leipziger Citytunnels verbinden.

7. Beschleunigung der Verbindung nach Zeitz und Gera

Es ist zu prüfen, inwieweit der Betrieb weiter beschleunigt werden kann und einzelne Baumaßnahmen die Streckengeschwindigkeit erhöhen.

Der Ausbau der Bahnstrecke Leipzig-Plagwitz – Zeitz – Gera ist nach Umsetzung der laufenden Ertüchtigungsmaßnahmen nunmehr Bestandteil des Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG). Es sind umfangreiche weitere Ausbau- und Elektrifizierungsarbeiten sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung und der Schaffung von S-Bahn-Standards geplant. Die Fertigstellung des Projektes soll in zwei Bauabschnitten bis spätestens 2036 erfolgen.

8. S-Bahn Richtung Plauen

- a) *Flügel der S5x in Werdau*
- b) *Verlängerung der in Altenburg endenden Züge der S5*

- zu a) Mit Betriebsaufnahme des MDSB2025plus wird die Linie S5X zweistündlich in Werdau geflügelt. Ein Zugteil verkehrt dabei bis Plauen und bindet das sächsische Vogtland somit umsteigefrei an den Leipziger Raum an.
- zu b) Eine Taktverdichtung der Linie S5 südlich von Altenburg liegt nicht im Zuständigkeitsgebiet des ZVNL. Auch im MDSB2025plus sind weiterhin endende Züge in Altenburg vorgesehen. Die Zuständigkeit für eventuelle Angebotsausweitungen liegt beim Freistaat Thüringen und ZVMS.

9. Stadt und Umland Leipzig

- a) *Prüfen von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Versorgung bei Annahme des prognostizierten Bevölkerungswachstums*
- b) *Prüfen der Errichtung neuer S-Bahn-Haltepunkte wie z. B.: an der Delitzscher bzw. Berliner Straße, Leipzig-Coppiplatz (Anbindung der S 3), Leipzig-Althen sowie der Ausbau des Haltepunktes Leipzig-Paunsdorf und dessen Anbindung an das S-Bahnnetz*
- c) *Prüfen einer Verdichtung zum werktäglichen 30-Minuten-Takt zwischen Leipzig und Zeitz*
- d) *Prüfen der Errichtung einer Eisenbahnverbindung zwischen Markranstädt und dem bisherigen S-Bahn-Endpunkt Miltitzer Allee sowie Evaluierung der Ergebnisse einer bereits durchgeführten Untersuchung*

- zu a) Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots im NVR wird durch den ZVNL fortlaufend geprüft. Gerade im Hinblick auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum in der Region wurden insbesondere die Fahrzeugkapazitäten im MDSB 2025plus auf Basis einer angenommenen Nachfragesteigerung von 30 % angepasst. Die neuen Fahrzeuge bieten insbesondere mehr Platz für Fahrradmitnahme. Generell erfolgt bei jeder Ausschreibung von SPNV-Leistungen eine Evaluation von Kapazitäten und Fahrplanangebot. Darüber hinaus wurden bereits Verbesserungen im MDSB-Netz vorgenommen. Es erfolgten die Verlängerungen der Linien

- S 5 vom Flughafen Leipzig/Halle nach Halle Hbf und der Linie S 3 in der HVZ von Wurzen nach Oschatz sowie Taktverdichtungen nach Schkeuditz. Weiterhin wurde die Fahrzeugkapazität auf den Linien der Erfurter Bahn sowie dem RE 13 Leipzig – Magdeburg erhöht.
- zu b) Der Bau von neuen Stationen im MDSB-Netz wurde durch den ZVNL konzeptionell geprüft. Derzeit ist jedoch aufgrund der Finanzierungslage und sich verlängernden Realisierungszeiträumen durch DB InfraGO keine zeitnahe Realisierung möglich. Zukünftig ist aber eine erneute konzeptionelle Prüfung im Rahmen des NVP vorgesehen.
- zu c) Die Einführung eines werktäglichen 30-Minuten-Taktes zwischen Leipzig und Gera über Zeitz wurde durch den ZVNL geprüft. Für die Angebotsverdichtung sind Infrastrukturmaßnahmen notwendig, diese sollen mit dem geplanten Streckenausbau Leipzig – Zeitz im Zuge des InvKG umgesetzt werden.
- zu d) Die Infrastruktur wäre durch DB Netz zu errichten. Bei DB Netz ist dies aber sowohl aktuell als auch zukünftig nicht als Maßnahme geplant. Die Verbindung Miltzer Allee – Markranstädt wird jedoch zukünftig weiter als Maßnahme aus dem Regionalplan Westsachsen geprüft und ist daher auch in Mitfall 3 aufgenommen.

10. Prüfen der Aufnahme entsprechender Regelungen zur Erhöhung der Fahrzeugkapazität in den neu abzuschließenden Verkehrsverträgen

Der ZVNL hat im Zuge der Ausschreibung MDSB2025plus eine erhöhte Kapazität vorgesehen. Grundsätzlich erfolgen SPNV-Ausschreibungen nachfragegerecht. Regelungen zur nachträglichen Erhöhung der Kapazität sind in den Verkehrsverträgen vorgesehen. Im Falle eines notwendigen Fahrzeugmehrbedarfs und damit einhergehenden Sprungkosten muss eine Neukalkulation der Preise vorgesehen werden.

11. Prüfung eines neuen Tunnels im spurgeführten Verkehr in Ost-West-Richtung in der Stadt Leipzig

Es ist eine Untersuchung der Einbindung eines Ost-West-Tunnels in das bestehende Eisenbahnnetz unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung und -prognose vorgesehen. Im Sinne einer wirtschaftlichen Ausgestaltung dieser Infrastrukturanlage sind die Planung und Bestellung der SPNV-Kapazitäten zu prüfen. Die Auswirkung auf das bestehende SPNV-System unter Beachtung der effizienten Steigerung der SPNV-Nutzung wird einer Analyse unterzogen.

Die Untersuchung eines zweiten Citytunnels wird durch den ZVNL an ein qualifiziertes Ingenieurbüro beauftragt und ist derzeit noch in Bearbeitung.

12. Haltepunkt Zwenkau-Zitzschen/See

Die weitere SPNV-Erschließung des Leipziger Neuseenlandes ist zu prüfen.

Die Errichtung des Haltepunktes Zitzschen See an der Bahnstrecke Leipzig – Gera wurde durch den ZVNL mit positivem Ergebnis geprüft. Eine Umsetzung ist derzeit jedoch aufgrund kommunaler Vorbehalte nicht gesichert. Das Vorhaben ist in der LuFV und im D-Takt enthalten. Die bessere SPNV-Erschließung des Neuseenlandes ist zudem Bestandteil der Vorplanung des Streckenausbaus Leipzig – Zeitz im Zuge des InvKG.

13. Bei Unterschreiten des Richtwertes von 50 Ein- und Aussteigern je Werktag ist das Angebot und eine Ausbaumöglichkeit an der jeweiligen Zugangsstelle zu prüfen

Den Richtwert unterschreiten derzeit acht Stationen im ZVNL – Zugangsstellen der Line S9: Hohenroda, Kämmereiforst, Klitschmar, Krensitz, Kyhna sowie der Linie RB 113: Hopfgarten (Sachs), Lauterbach-Steinbach, Tautenhain. Eine Abbestellung von Stationen ist jedoch seitens des ZVNL derzeit nicht geplant. Der Ausbau der Stationen an der Strecke der RB 113 wird durch den ZVNL nicht explizit gefordert, ist aber im Zuge des Streckenausbaus Leipzig-Chemnitz vorgesehen.

14. Prüfen des Aufbaus eines verbandsweiten Fahrradverleihsystems mit Errichtung von Fahrradgaragen oder überdachten Fahrradstellplätzen

Die Etablierung eines Fahrradverleihsystems wurde durch den ZVNL geprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der ZVNL die Kommunen bei den Themen der Verknüpfung von SPNV und Angeboten der Nahmobilität fachlich unterstützt und ggf. auch Möglichkeiten der finanziellen Förderung prüfen kann. Die Suche geeigneter Standorte sowie die Vertragsgestaltung mit Anbietern von Fahrradverleihsystemen (oder auch E-Scootern) sollte allerdings in Verantwortung der Kommunen stattfinden.

Tabelle 35: Zusammenfassung Abgleich Prüfaufträge NVP 2017-2022

Nr. PA	Thema	Stand 2025
1	Prüfung eines 60 Minuten S-Bahn Takts zwischen Wurzen und Oschatz	geprüft mit positivem Ergebnis und noch nicht umgesetzt
2	Verdichtung des S-Bahn Angebots Leipzig – Eilenburg – Torgau a) Leipzig – Eilenburg b) Eilenburg – Torgau	zu a) geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt zu b) nicht geprüft
3	S-Bahn Verbindung in Richtung Markranstädt	geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt (ab Dez. 2026)
4	Verdichtung des SPNV-Angebots nach Grimma a) 30 min Leipzig – Grimma b) Stärken/Schwächen Bf Grimma	zu a) geprüft mit positivem Ergebnis und noch nicht umgesetzt zu b) geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt
5	S-Bahn Verbindung Richtung Döbeln	geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt (ab Dez. 2026)
6	S-Bahn Verlängerungen a) Verlängerung Geithain bis Narsdorf b) Verlängerung Markranstädt bis Weißenfels	zu a) negativ geprüft (Grund Infrastruktur) zu b) geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt (ab Dez. 2026)
7	Beschleunigung der Verbindung nach Zeitz und Gera	negativ geprüft (Grund Infrastruktur)
8	S-Bahn Richtung Plauen a) Flügeln in Werdau b) Verlängerung der in Altenburg endenden Züge	zu a) geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt (ab Dez. 2026) zu b) nicht geprüft (keine Zuständigkeit)

Nr. PA	Thema	Stand 2025
9	Stadt und Umland Leipzig a) Verbesserung der ÖPNV-Versorgung b) Bau von S-Bahn Haltepunkten c) 30 min Leipzig – Zeitz d) Verbindung Markranstädt – Miltitzer Allee	zu a) geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt zu b) geprüft mit positivem Ergebnis und noch nicht umgesetzt zu c) negativ geprüft (Grund Infrastruktur) zu d) negativ geprüft
10	Prüfen der Aufnahme entsprechender Regelungen zur Erhöhung der Fahrzeugkapazität in den neu abzuschließenden Verkehrsverträgen	geprüft mit positivem Ergebnis und umgesetzt (ab Dez. 2026)
11	Prüfung eines neuen Tunnels im spurgeführten Verkehr in Ost-West-Richtung in der Stadt Leipzig	nicht geprüft
12	Haltepunkt Zwenkau-Zitzschen/See	geprüft mit positivem Ergebnis und noch nicht umgesetzt
13	Bei Unterschreiten des Richtwertes von 50 Ein- und Aussteigern je Werktag ist das Angebot und eine Ausbauwürdigkeit an der jeweiligen Zugangsstelle zu prüfen	geprüft und nicht umgesetzt
14	Prüfen des Aufbaus eines verbandsweiten Fahrradverleihsystems mit Errichtung von Fahrradgaragen oder überdachten Fahrradstellplätzen	geprüft (Unterstützung, aber keine Zuständigkeit)

3 Verkehrsprognose

3.1 Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur

3.1.1 Entwicklung der Bevölkerung

Für den NVP 2025-2030 wird ein Prognosehorizont bis 2035 betrachtet.

Der Freistaat Sachsen hat im Juni 2023 für die Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (8. RBv) bis 2040 veröffentlicht.³⁰ Diese Prognoserechnung umfasst drei Varianten. Die Varianten unterscheiden sich in den Annahmen zur Auslandswanderung und der Geburtenhäufigkeit. Im daraus entstehenden Korridor bildet Variante 1 (V1) die obere die Variante 2 (V2) die mittlere und die Variante 3 (V3) die untere Variante.

Die Stadt Leipzig verfügt über eine eigene Bevölkerungsvorausschätzung 2023.³¹

Im Vergleich der beiden Bevölkerungsprognosen für die Stadt Leipzig liegen die Einwohnerentwicklungen der Leipziger Vorausschätzung und der Variante 2 der 8. RBv für den Prognosehorizont 2035 sehr nahe beieinander (siehe Abbildung 41).

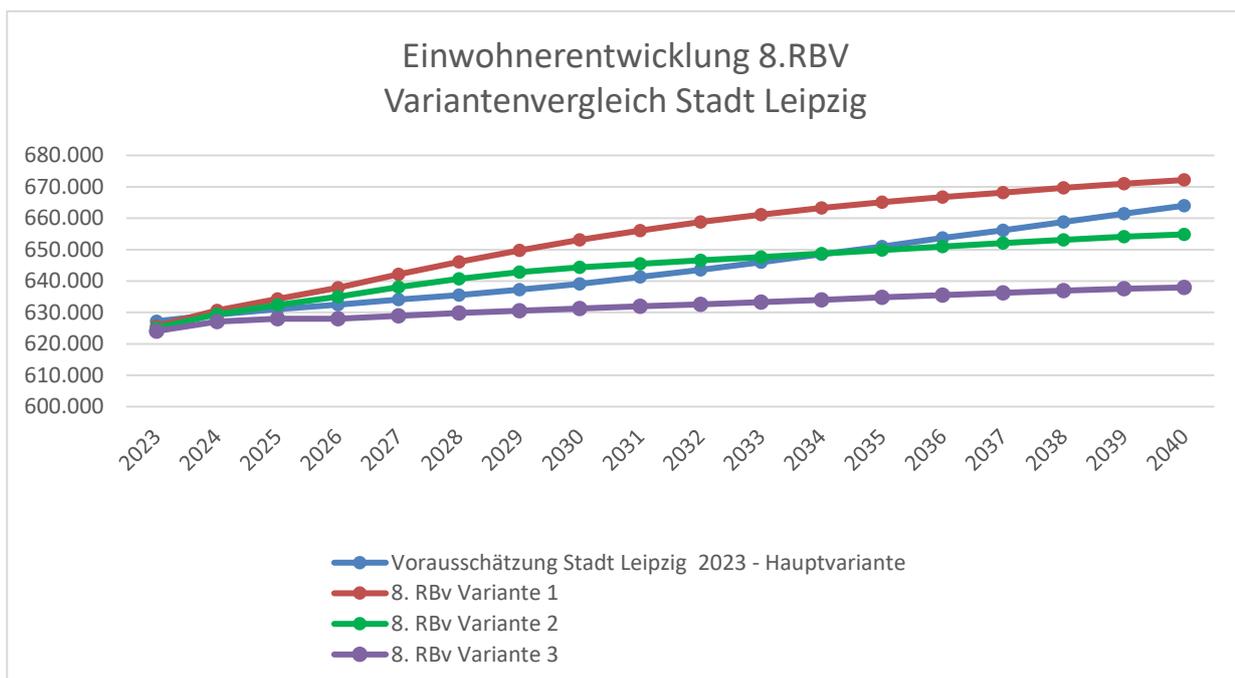


Abbildung 41: Einwohnerprognose, Variantenvergleich Stadt Leipzig und 8.RBV

Auf Grund dieses Vergleichs basieren die Hochrechnungen zur Verkehrsnachfrage auf den Werten der Prognosevariante 2 der 8. RBv.

Daraus ergeben sich die in Tabelle 36 dargestellten Werte.

³⁰ 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (15.06.2023)

³¹ Stadt Leipzig. Bevölkerungsvorausschätzung 2023

Tabelle 36: Entwicklung der Einwohner auf Kreisebene bis zum Jahr 2035

Kreisfreie Stadt / Landkreis	31.12.2023	2035 (Prognose)	
		2035 (Prognose)	Änderung
Stadt Leipzig	619.879	649.870	+ 4,8 %
Landkreis Leipzig	261.573	255.530	- 2,9 %
Landkreis Nordsachsen	199.688	193.800	- 2,3 %
NVR Leipzig	1.081.140	1.099.200	+ 1,7 %

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (Gebietsstand 31.12.2023) und 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2035 (V2)

Die Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung machen deutlich, dass im NVR Leipzig im Vergleich zum Jahr 2023 bis zum Jahr 2035 mit einer nahezu konstanten Bevölkerungszahl zu rechnen ist. Der leicht positive Trend konzentriert sich auf die Stadt Leipzig. In den Landkreisen ist weiterhin ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten.

Deutliche Verschiebungen entstehen bei den Altersgruppen:

- In der Altersgruppe der unter 20-Jährigen wird für 15 Gemeinden eine Bevölkerungszunahme und für den gesamten NVR Leipzig eine Abnahme um 1,5 % prognostiziert.
- In der Altersgruppe der Beschäftigten (20 – 65 Jahre) wird für vier Gemeinden ein positiver Trend und für den gesamten NVR Leipzig eine Abnahme um 0,9 % prognostiziert
- In allen Gemeinden des NVR Leipzig ist eine Zunahme der Altersgruppe 65+ zu erwarten. Die Zunahme beträgt für den gesamten NVR Leipzig fast 9 %.

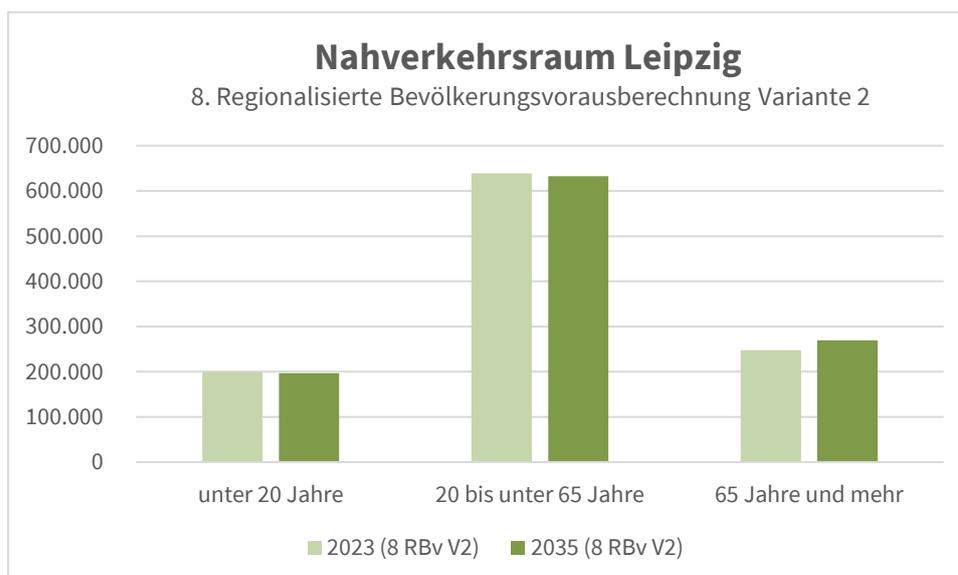


Abbildung 42: Entwicklung der Altersgruppen im NVR Leipzig (2023 - 2035)

In Anlage 18 ist die Bevölkerungsprognose und deren Entwicklung in den drei genannten Altersgruppen je Gemeinde dargestellt.

Für die Planung des Schülerverkehrs ist bis 2035 grundsätzlich mit einem Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen.

Die Stadt Leipzig erwartet noch einen Anstieg bis 2028/2029 und danach sinkende Schülerzahlen. In den beiden Landkreisen stagnieren die Schülerzahlen bis 2027 und gehen dann zurück.



Abbildung 43: Entwicklung der Altersgruppe unter 20 Jahren (2023 - 2035)

Quelle: 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2035 (V2)

Für die Prognose der Verkehrsnachfrage („Prognose-0-Fall“) sind zusätzlich die an den ZVNL angrenzenden Gebiete in Sachsen-Anhalt und Thüringen zu betrachten. Hierfür wurden die aktuellen Prognosedaten der Bevölkerungsvorausberechnung verwendet.

3.1.2 Entwicklung der ÖPNV-relevanten Standorte

Gewerbe

Ergänzend wurden erwartete strukturelle Entwicklungen (z. B. Arbeitsplätze in regionalen Bereichen sowie Flughafen Leipzig/Halle und GVZ Leipzig) berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist mit einem Anstieg der Auspendlerzahlen aus Leipzig zu rechnen, da die im Umland von Leipzig entstandenen Arbeitsplätze auch besetzt werden müssen.

Im Folgenden werden relevante geplante Gewerbegebiete benannt, die auch in den ÖPNV-relevanten Standorten in den Anlagen 10.1 und 10.2 aufgeführt sind:

Tabelle 37: Relevante geplante Gewerbegebiete

Ort	geplantes Vorhaben	geplante Arbeitsplätze
Leipzig	Bau von Logistikzentrum der Beiersdorf AG 2027 Inbetriebnahme	450 Arbeitsplätze
Leipzig	Industriegebiet (ca. 100 ha Fläche) an der Radefelder Allee in direkter Nachbarschaft zum Flughafen Leipzig/Halle in Planung 2028 erste Ansiedlung möglich	3.000 Arbeitsplätze in Überlegung

Ort	geplantes Vorhaben	geplante Arbeitsplätze
Leipzig	Industriegebiet Südwest (ca. 50 ha Fläche) an der G.-Ellrodt-Str./Rippachtalstr. 2028-2032 geplant	1.000 Arbeitsplätze
Leipzig	Techpark Leipzig (ca. 15 ha Fläche) an der Torgauer Str./Penckstr. ab 2026 geplant	200 Arbeitsplätze
Delitzsch	Aufbau CTC (Center for the Transformation of Chemistry) 2024 Planung Neubau	700 Arbeitsplätze (+ Merseburg 300 Arbeitsplätze)
Schkeuditz	Bau von Logistikzentrum auf ehemaligem Areal von Amazon Air bis Ende 2025	ca. 100 Arbeitsplätze
Taucha	Industrie- und Gewerbegebiet Merkwitz (ca. 50 ha Fläche) an der BMW-Allee 2026-2030 geplant	1.000 Arbeitsplätze
Grimma	Ausbau Industriegebiet Nord III an der BAB 14, neues Logistikzentrum geplant	1.000 Arbeitsplätze
Frohburg	Planung für neuen Gewerbepark zwischen Schönau, Nenkersdorf und Prießnitz	1.500 Arbeitsplätze
Zwenkau	„Grünes Gewerbegebiet“ (ca. 40 ha Fläche) an S71 geplant	1.500 Arbeitsplätze

Weitere relevante Standorte sind:

- Markranstädt, An den Windmühlen mit ca. 7,4 ha
- Markkleeberg Wachau Nordost, produzierendes Gewerbe, ca. 14,56 ha
- Großpösna, Erweiterung Gewerbegebiet Störmthal, ca. 6 ha

Aussagen zu möglichen Arbeitsplätzen liegen nicht vor.

Schulen

Die bestehenden Standorte bleiben in der Größenordnung gemäß Abschnitt 2.1.4 erhalten.

In der Stadt Leipzig werden Kapazitätsanpassungen entsprechend dem Schulentwicklungsplan der Stadt Leipzig vorgenommen.³² Durch umfangreiche Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen sowie strategisch-organisatorische Maßnahmen (Auslagerungen und Interimstandorte) und die Erhöhung der Klassen-Zügigkeit kann der erhöhte Bedarf teilweise gedeckt werden. Bis zum Jahr

³² Entwurfsfassung 30.9.2024

2030 müssen aber auch neue Schulen in Betrieb genommen werden, um den Bedarf decken zu können. Details können dem NVP der Stadt Leipzig und dem Schulentwicklungsplan der Stadt Leipzig entnommen werden.

Der Stadtrat der Stadt Leipzig hat im Jahr 2023 beschlossen, in den folgenden fünf Jahren fünf Gemeinschaftsschulen zu errichten.³³ Der erste Neubau für eine Gemeinschaftsschule, der Campus Dösner Weg, soll zum Schuljahresbeginn 2027/28 fertiggestellt sein.

Gemäß Teilschulnetzplan der sächsischen beruflichen Schulen von 2021 sind vorerst keine Veränderungen der Standorte vorgesehen. Eine Evaluierung des sächsischen Teilschulnetzplanes ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Eine Erweiterung der Schulstandorte und damit eine Erhöhung des Nachfragepotenzials durch weiterführende Schulen ist zumindest für folgende Standorte zu betrachten:

Im Landkreis Leipzig ist der Neubau einer Oberschule an der Barbarastraße in Neukieritzsch in Umsetzung. Ab 2027 soll die Oberschule am Standort beginnen.³⁴ Darüber hinaus soll der Standort der AHF-Oberschule in der Koburger Straße in Markkleeberg zu einem multifunktionalen Campus ausgebaut werden. Ab 2030 wird nach der Oberschule auch das berufliche Gymnasium am Standort beginnen. Für die Oberschule ist bei Erreichen der Gesamtkapazität mit ca. 288 Schülern und für das berufliche Gymnasium mit ca. 144 Schülern zu rechnen.³⁵

Im Landkreis Nordsachsen ist eine Erweiterung am Gut Loberthal, einer handlungspädagogischen Waldorfschule in der Kletzener Straße 7 in Rackwitz, in Planung. Derzeit ist dort die Grundschule mit ca. 80 Schülern in Betrieb. In den nächsten Jahren ist ein Ausbau bis zum Gymnasium geplant.³⁶ Hier ist mit Fahrschülern aus Leipzig nach Rackwitz zu rechnen.

3.2 Prognose der Verkehrsnachfrage

3.2.1 Methodik

Für die Prognose der zukünftig zu erwartenden Verkehrsnachfrage im SPNV im NVR Leipzig wurde das Verkehrsmodell des MDV verwendet, das mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM der PTV GmbH arbeitet.

Zunächst wurde der Analyse-Fall dargestellt. Dieser beinhaltet die Strukturdaten für das Jahr 2023 sowie die Daten des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Nachfrage für das Fahrplanjahr 2023. Für die SPNV-Nachfrage konnten die im SPNV-Monitor des Freistaates Sachsen erfassten Daten verwendet werden.

Aufbauend auf dem Analyse-Fall wurde der Prognose-Null-Fall (auch als Ohne-Fall bezeichnet) modelliert. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass ausschließlich die Entwicklung der Strukturdaten bis zum definierten Prognosehorizont (2035) berücksichtigt werden. Dies betrifft die Entwicklung der Einwohnerzahlen und der Bevölkerungsstruktur hinsichtlich ihrer Zusammensetzung nach Altersgruppen (vgl. Abschnitt 3.1.1) sowie die Entwicklung relevanter Gewerbe- und Schulstandorte

³³ Gemeinschaftsschulen sind allgemeinbildende Schulen, in denen die Schülerinnen und Schüler auch nach der Grundschule weiter zusammen in einer Klasse lernen.

³⁴ vgl. Landkreis Leipzig. 1. Teilfortschreibung des Schulnetzplanes 2019 des Landkreises Leipzig

³⁵ vgl. AHFSchulverein e.V. Betreiberkonzept. Standortnutzung und Entwicklung Koburger Str. 62, Markkleeberg

³⁶ vgl. Landkreis Nordsachsen. Schulnetzplan des Landkreises Nordsachsen 2024

(vgl. Abschnitt 3.1.2). Änderungen des ÖPNV-Angebots und Anpassungen der relevanten Verkehrsinfrastruktur bleiben zunächst unberücksichtigt.

Die Prognose-Mit-Fälle werden aufbauend auf dem Prognose-Null-Fall modelliert. Hierfür werden die Angebotsänderungen und Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt, die im Null-Fall noch nicht enthalten sind. Die Modellierung erfolgt für mehrere Szenarien, die unabhängig voneinander oder aufeinander aufbauend sein können.

3.2.2 Definition der Mit-Fälle

Für die vorliegende Verkehrsprognose wurden mehrere Mit-Fälle betrachtet, die jeweils die in Tabelle 38 aufgeführten Angebotsanpassungen und Infrastrukturmaßnahmen als umgesetzt unterstellen.

Der Mit-Fall 1a) bildet das SPNV-Angebot ab, das ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 auch tatsächlich realisiert wird. Insofern unterscheidet er sich wesentlich von den anderen Mit-Fällen, die mögliche Angebots- und Infrastrukturanpassungen unterstellen.

Tabelle 38: Definition Prognose-Mit-Fälle

Mit-Fall 1	Mit-Fall 2 (aufbauend auf MF 1b)	Mit-Fall 3 (aufbauend auf MF 2)
a) Ausgeschriebener Fahrplan ab Fahrplanwechsel 2026 (inkl. MDSB 2025plus und (Interims-) Bahnsteig Leipzig-Sellerhausen RB 113) b) wie MF 1a) + Rücknahme der vorgenommenen Kürzungen (Wiederherstellung Status quo inkl. S10)	neue Hp: <ul style="list-style-type: none"> • GVZ-Nord/Radefeld • Schkeuditz Ost • Delitzsch CTC Interim 	neue Hp: <ul style="list-style-type: none"> • Delitzsch CTC (ersetzt den Interimbahnsteig), Leipzig-Paunsdorf II, Leipzig-Marienbrunn, Leipzig-Althen, Leipzig-Coppiplatz II, Leipzig-Knautnaundorf, Zwenkau-Zitzschen/See (Beibehaltung Zwenkau-Großdalzig)
	Vorstufe Spergauer Kurve (Fahrtrichtungswechsel in Großkorbetha)	NBS Spergauer Kurve (Großkorbethaer Kurve) (ersetzt die Vorstufe)
	Geschwindigkeitserhöhung Sachsen-Franken-Magistrale	ABS Leipzig - Zeitz (- Gera) Bauabschnitt 1: Leipzig – Zeitz
	Abzweig Messe (Gleisverbindung NBS/Altstrecke, um Verkehrshalt S5/S5X in L-Nord und Essener Str. zu ermöglichen)	ABS Leipzig – Cottbus (inkl. Engpassbeseitigung Leipzig-Nord – L.-Heiterblick)
	ABS Leipzig – Chemnitz	Reaktivierung Beucha – Brandis
		Reaktivierung Muldentalbahn (Großbothen – Colditz – Rochlitz)
		Kulkwitzer Kurve Leipzig Miltitzer Allee – Markranstädt

Der Mit-Fall 2 baut auf dem Mit-Fall 1b auf, d. h. die im Mit-Fall 1b angenommene Rücknahme der im Ausschreibungsfahrplan MDSB2025plus enthaltenen Angebotskürzungen wird hier bereits unterstellt.

Mit-Fall 3 baut auf Mit-Fall 2 auf, soweit es sich nicht um Maßnahmen handelt, die einzelne Maßnahmen des Mit-Falls 2 ersetzen. Dies betrifft den neuen Haltepunkt Delitzsch CTC (ersetzt den Interimsbahnsteig) und den Neubau der Spergauer Kurve. Mit diesem Neubau entfällt der im Mit-Fall 2 unterstellte Fahrtrichtungswechsel in Großkorbetha, die Züge können direkt nach Merseburg geführt werden.

3.2.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Das verwendete MDV-Verkehrsmodell stellt die Verkehrsnachfrage anhand von Querschnittsbelegungen relevanter Abschnitte dar. Für die Bewertung der Entwicklung sind vor allem folgende Vergleiche von Interesse:

- Prognose-Null-Fall zum Analysefall
- Mit-Fall 1a zum Prognose-Null-Fall
- Mit-Fall 1b zum Mit-Fall 1a
- Mit-Fall 2 zum Mit-Fall 1b
- Mit-Fall 3 zum Mit-Fall 2

Darüber hinaus sind die Auswirkungen der jeweiligen Mit-Fälle jeweils zum Mit-Fall 1a von Interesse, da die im Mit-Fall 1a unterstellten Angebotsanpassungen zum Dezember 2026 umgesetzt werden sollen. Die entsprechenden Entwicklungen sind zusammen mit allen weiteren Nachfragedarstellungen aus dem Verkehrsmodell des MDV in Anlage 19 enthalten.

Die folgenden Abbildungen zeigen jeweils die Nachfrageentwicklung im Vergleich von zwei Prognosefällen bzw. von einem Prognosefall zur Analyse.

- Die grau dargestellten Streckenabschnitte weisen keine Nachfrageänderung auf. Änderungen im Bereich von minus 0,1 bis plus 0,1 können auch auf Rundungsdifferenzen beruhen und werden daher als Abschnitte mit unveränderter Nachfrage dargestellt.
- Die blau dargestellten Streckenabschnitte weisen Nachfragezuwächse auf.
- Die orange dargestellten Streckenabschnitte weisen Nachfragerückgänge auf.

Vergleich Prognose-Null-Fall zur Analyse

Null-Fall 2035 vs. Analyse

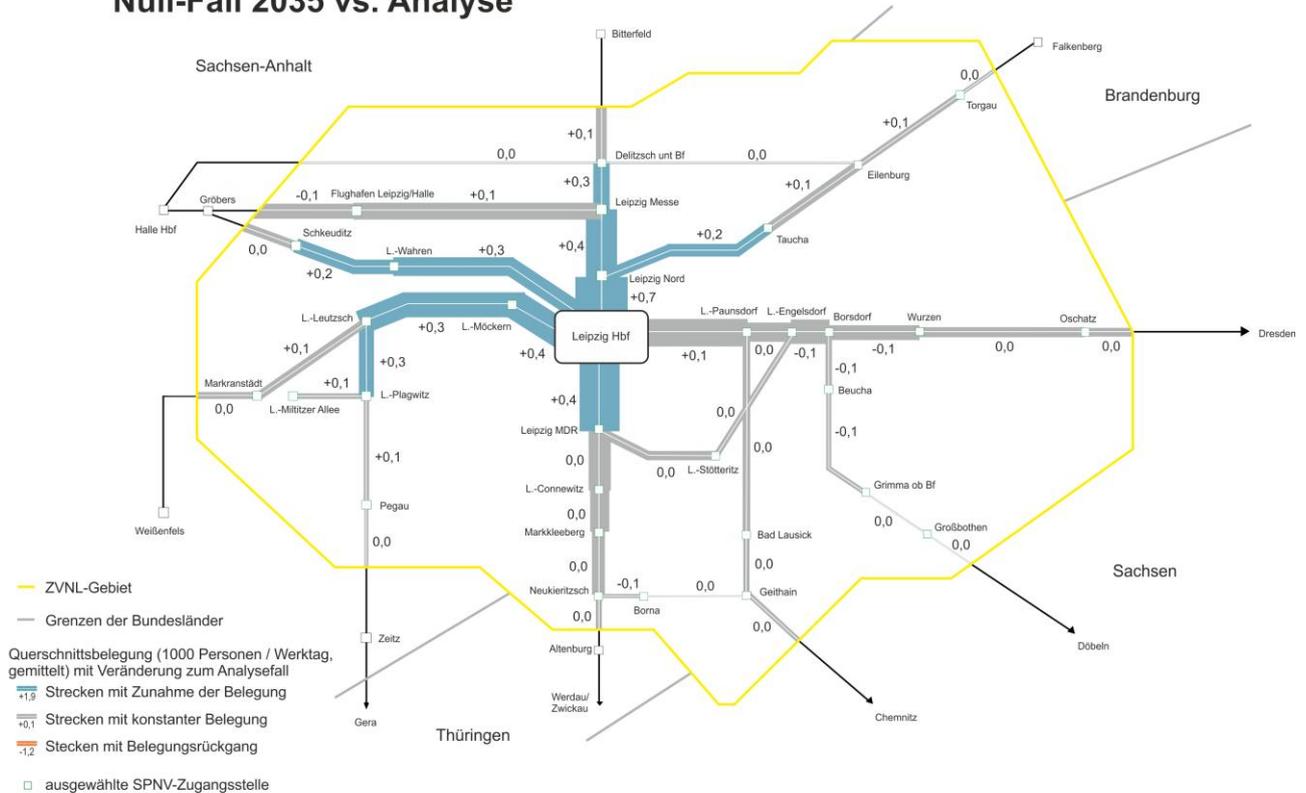


Abbildung 44: Nachfrageentwicklung SPNV Prognose-Null-Fall im Vergleich zum Analysefall

Wie in Abschnitt 3.2.1 beschrieben, berücksichtigt der Prognose-Null-Fall nur die Entwicklung der Daten zur Bevölkerungsstruktur sowie der ÖPNV-relevanten Standorte. Entsprechend resultieren die in Abbildung 44 dargestellten Nachfrageentwicklungen ausschließlich aus diesen Faktoren.

Deutlich werden hierbei die Bevölkerungszuwächse in der Stadt Leipzig sowie in den Umlandgemeinden. Entsprechend sind Nachfragezuwächse bis Schkeuditz, Delitzsch und Taucha sowie innerhalb Leipzigs zu erwarten.

Vergleich Mit-Fall 1a zum Prognose-Null-Fall

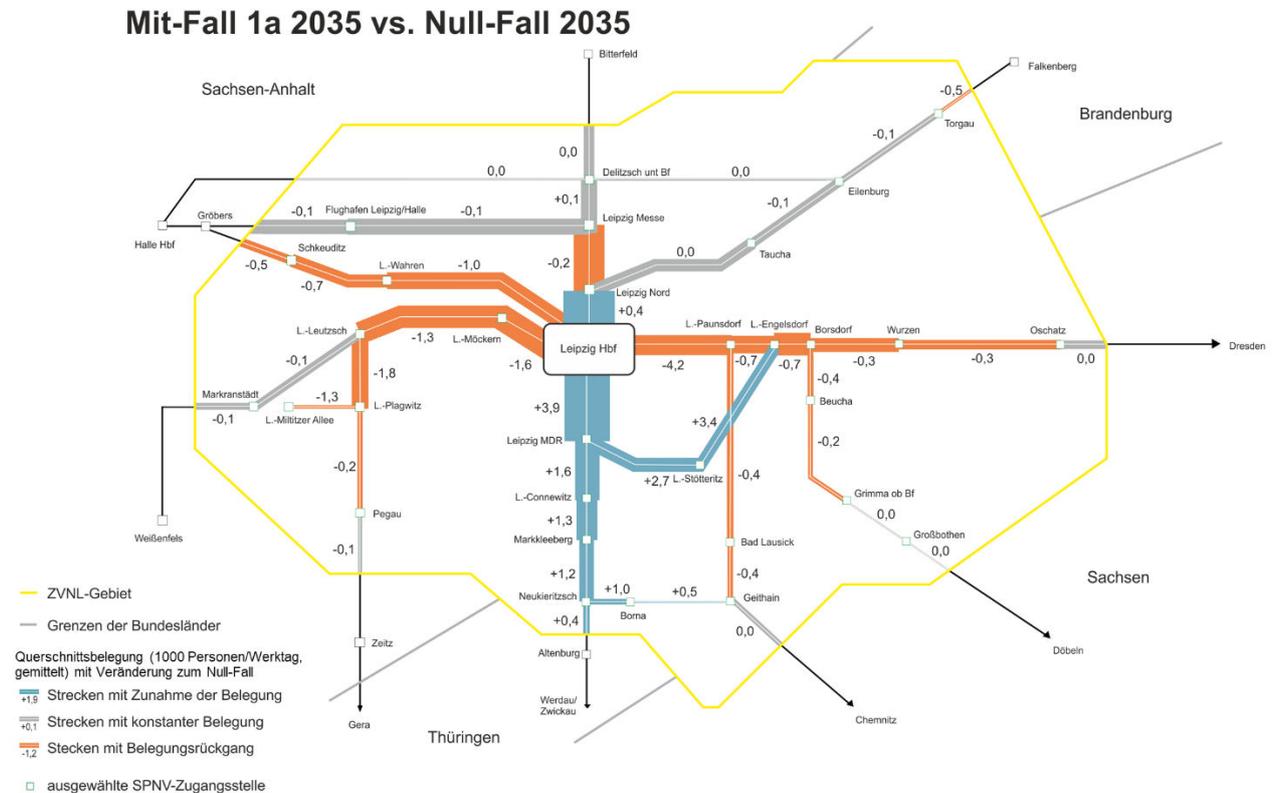


Abbildung 45: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 1a im Vergleich zum Prognose-Null-Fall

Der Vergleich des Mit-Falls 1a mit dem Prognose-Null-Fall zeigt deutlich die Auswirkungen der Kürzungen, die aufgrund der finanziellen Restriktionen gegenüber dem Status quo-Angebot vorgenommen wurden:

- Wegfall der Linie S10 zwischen Leipzig Miltitzer Allee und Leipzig Hbf
- Reduzierung der von/nach Oschatz durchgebundenen Fahrtenpaare
- Wegfall der Durchbindung der Linie S4 von/bis Falkenberg
- Taktausdünnung von 30- auf 60-min-Takt bereits ab 20:00 Uhr statt erst ab 22:00 Uhr

Bei der Interpretation der Werte ist das hohe Ausgangsniveau zu berücksichtigen, viele der dargestellten Nachfragerückgänge liegen unter 10 % der ursprünglichen Nachfrage. Lediglich der vollständige Wegfall der Linie S10 zwischen Leipzig Miltitzer Allee und Leipzig Hbf wirkt sich deutlicher aus, hier sind auf dem Abschnitt Leipzig Miltitzer Allee – Leipzig-Plagwitz Nachfragerückgänge von fast 40 % zu erwarten.

Gleichzeitig gibt es im Mit-Fall 1a aber auch Relationen mit Nachfragezuwächsen. Die Nord-Süd-Relation Leipzig Nord – Markkleeberg – Geithain wird voraussichtlich durch die Führung der Linie S2 bis Markkleeberg-Gaschwitz gestärkt. Die Relation Leipzig Hbf – Leipzig-Stötteritz – Leipzig-Engelsdorf profitiert von der Integration der bisher nach Leipzig Hbf (oben) geführten Linie RB 110 in das MDSB. Diese wird künftig als Linie S1 über Leipzig-Stötteritz und den City-Tunnel nach Leipzig Hbf (tief) geführt. Für den Abschnitt Leipzig-Stötteritz – Leipzig MDR wird eine Nachfragesteigerung von 45 % erwartet, bei gleichzeitigem Rückgang auf der bisherigen Strecke.

Vergleich Mit-Fall 1b zum Mit-Fall 1a

Mit-Fall 1b 2035 vs. 1a 2035

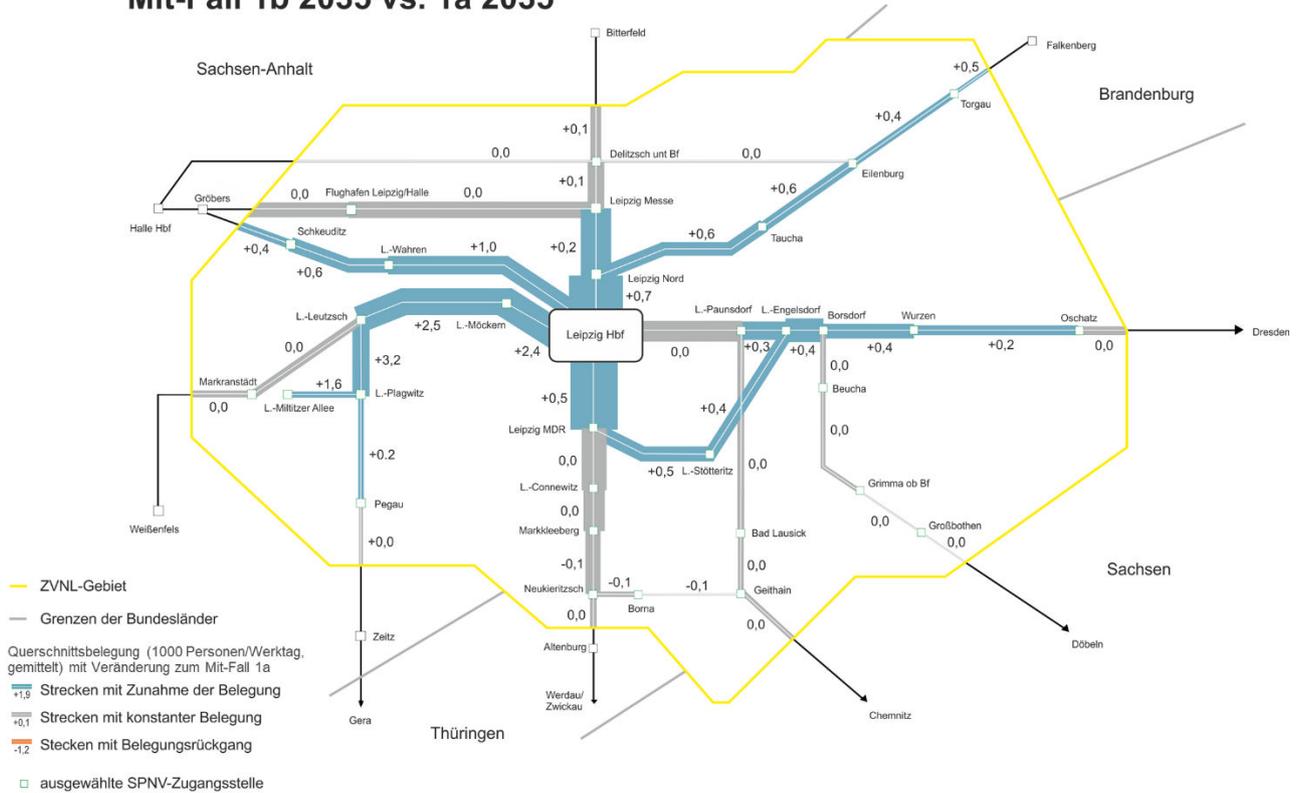


Abbildung 46: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 1b im Vergleich zum Mit-Fall 1a

Die Rücknahme der im Mit-Fall 1a noch enthaltenen Angebotskürzungen im Netz MDSB2025plus wirkt sich positiv auf die erwartete Nachfrage aus. Auf den meisten Streckenabschnitten werden die im Mit-Fall 1a erwarteten Nachfragerückgänge mehr als ausgeglichen.

Vergleich Mit-Fall 2 zum Mit-Fall 1b

Mit-Fall 2 2035 vs. 1b 2035

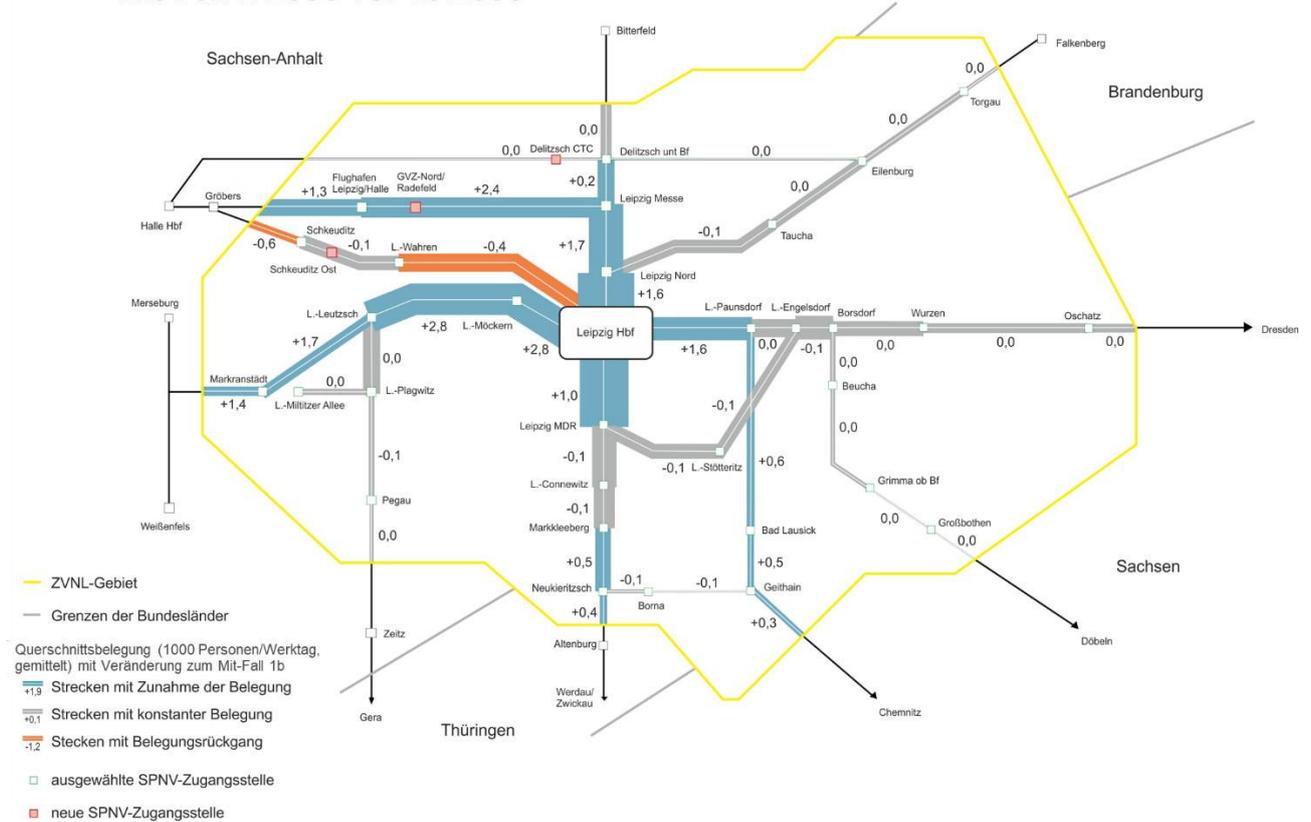


Abbildung 47: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 2 im Vergleich zum Mit-Fall 1b

Im Vergleich des Mit-Falls 2 mit dem Mit-Fall 1b werden die Wirkungen der enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen deutlich. Sowohl die Ausbaumaßnahmen an der Streckeninfrastruktur (ABS Leipzig – Chemnitz, Gleisverbindung Abzweig Messe) als auch die neuen Haltepunkte entfalten ihre Auswirkung auf die Nachfrage. Im Falle des neuen Hp Schkeuditz Ost wird die Wirkung in Abbildung 47 nicht sichtbar, da der neue Hp GVZ Nord/Radefeld eine Verlagerung der Verkehrsströme auf die nördlich gelegene Verbindung Leipzig – Halle bewirkt.

Vergleich Mit-Fall 3 zum Mit-Fall 2

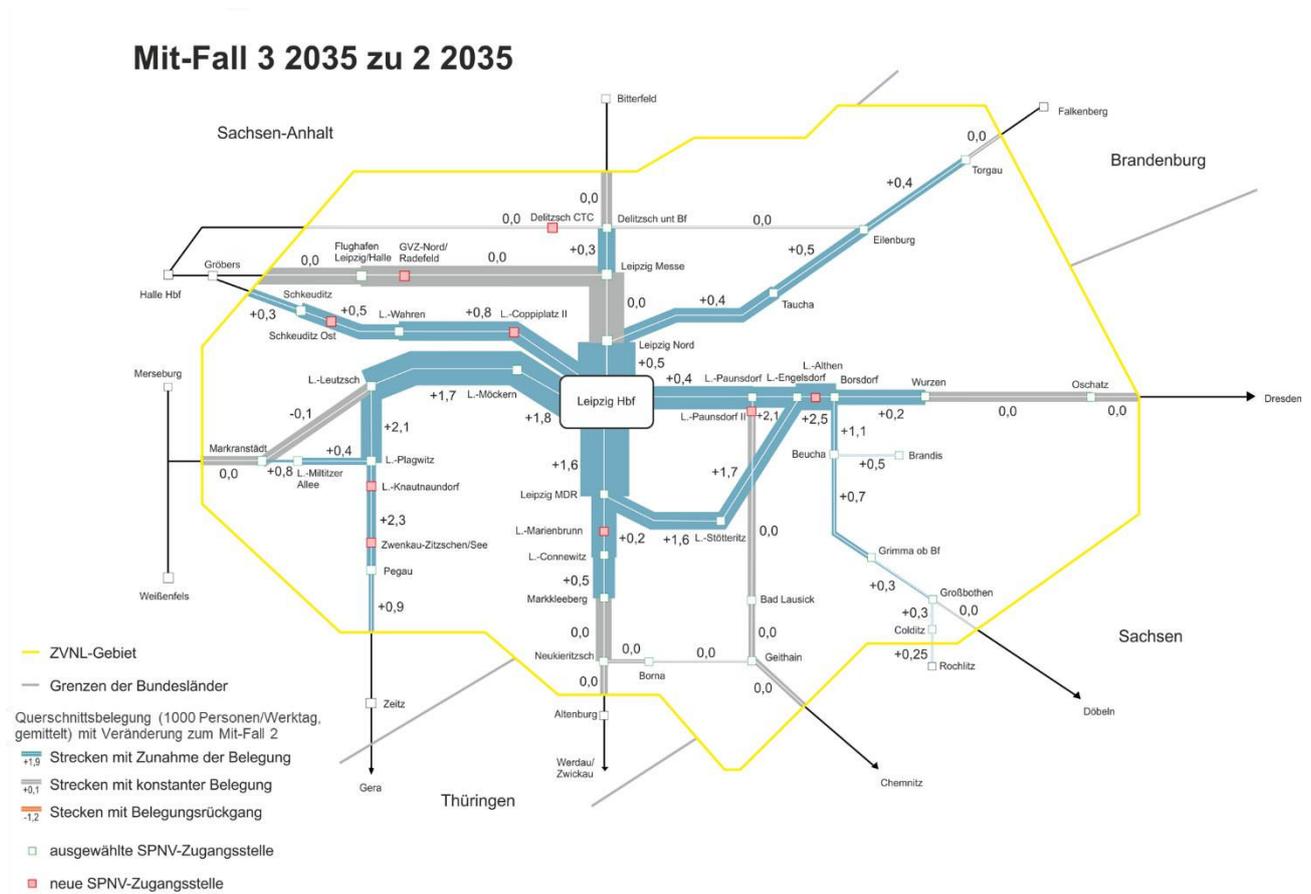


Abbildung 48: Nachfrageentwicklung SPNV Mit-Fall 3 im Vergleich zum Mit-Fall 2

Mit-Fall 3 unterstellt weitere zusätzliche Haltepunkte, Neu- und Ausbaumaßnahmen an der Streckeninfrastruktur sowie zwei Streckenreaktivierungen. Diese führen zu weiteren Nachfragesteigerungen gegenüber Mit-Fall 2. Die im Mit-Fall 2 noch zu verzeichnenden Nachfragerückgänge zwischen Leipzig Hbf und Schkeuditz werden im Mit-Fall 3 mehr als ausgeglichen. Die Streckenreaktivierungen führen zu Nachfragesteigerungen von 300 bzw. 500 Personen pro Werktag.

4 Rahmenplanung

4.1 Netzhierarchien

Die ÖPNV-Netzhierarchie ist in Abbildung 49 dargestellt und umfasst die Netzebenen des SPNV und des ÖSPV. Die SPNV-Netzhierarchie berücksichtigt neben der ÖSPV-Netzebene, im Rahmen einer integrierten Netzplanung, auch die Vorgaben der Raumordnungsplanung auf Landes- und Regionalebene sowie die angrenzenden Verkehrsräume.

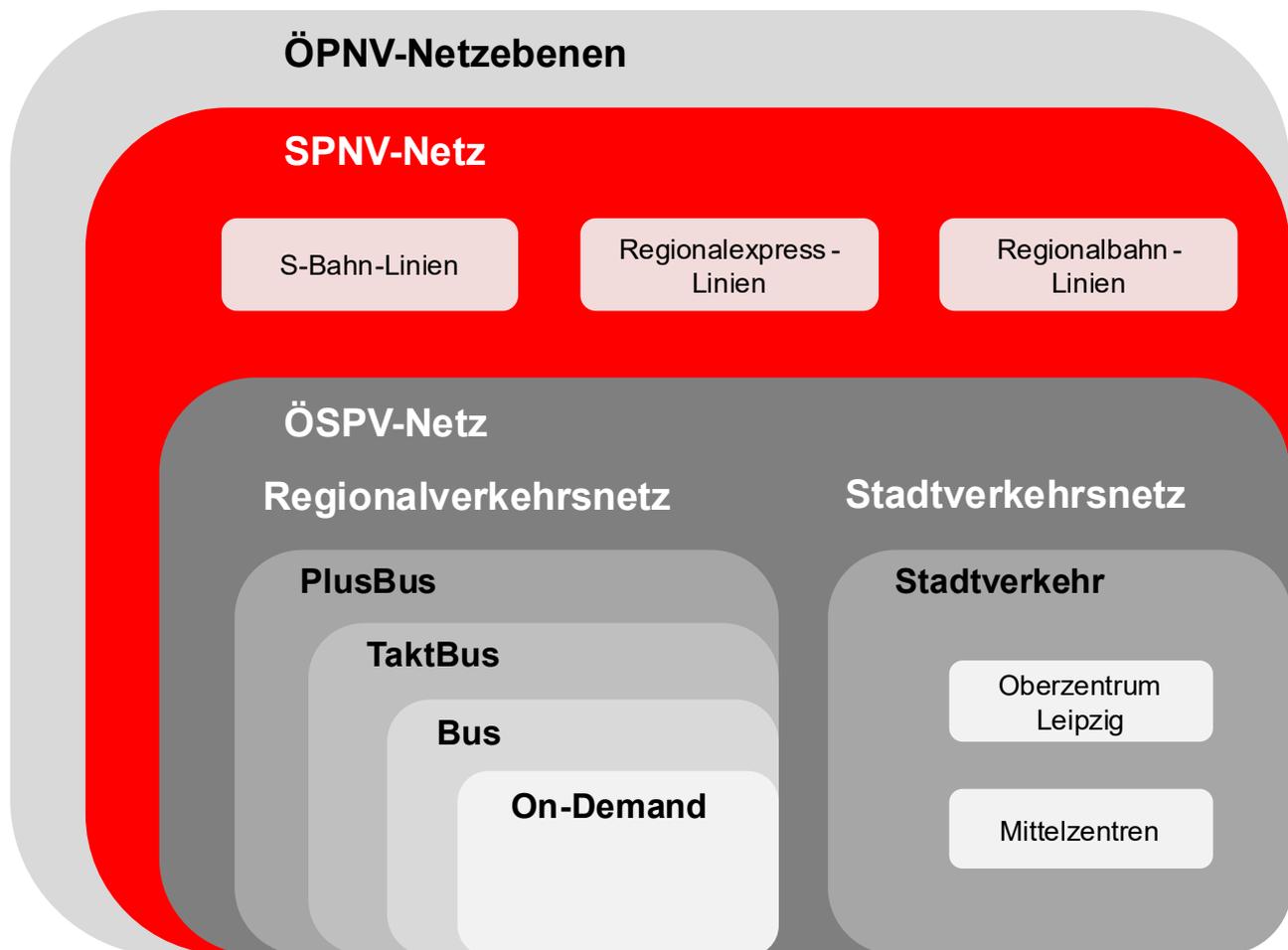


Abbildung 49: ÖPNV-Netzhierarchie im NVR Leipzig

Die Netzebenen des SPNV- und ÖSPV-Netzes im NVR Leipzig sind in den folgenden Abschnitten dargestellt.

4.1.1 SPNV-Netzhierarchie

Die SPNV-Netzhierarchie umfasst drei Netzebenen, die sich in ihren Aufgaben und Eigenschaften unterscheiden.

Tabelle 39: SPNV-Netzhierarchie

S-Bahn-Linien
<ul style="list-style-type: none">• Anbindung der Mittelzentren an das jeweilige Oberzentrum im 60-min-Takt mit Verdichtung auf 30-min-Takt
<ul style="list-style-type: none">• Taktverdichtung durch abschnittsweise Linienüberlagerung im Bereich des Oberzentrums
<ul style="list-style-type: none">• Halt an allen Stationen
Regionalexpress-Linien
<ul style="list-style-type: none">• Direktverbindungen zwischen den Oberzentren im 60-min-Takt
<ul style="list-style-type: none">• Verkürzung der Beförderungszeit durch die Bedienung ausgewählter Stationen
<ul style="list-style-type: none">• Halt an weiteren Stationen durch parallel verkehrende S-Bahn- bzw. RB-Linien
Regionalbahn-Linien
<ul style="list-style-type: none">• Angebot im 60-min-Takt von Montag bis Freitag
<ul style="list-style-type: none">• Halt an allen Stationen

4.1.2 ÖSPV-Netzhierarchie

Die ÖSPV-Netzhierarchie umfasst das Regionalverkehrs- und das Stadtverkehrsnetz. Der straßengebundene ÖPNV ist im Gebiet des ZVNL Aufgabe der Stadt Leipzig sowie der Landkreise Leipzig und Nordsachsen. Das Regionalverkehrsnetz umfasst drei Netzebenen, die sich in ihren Aufgaben und Eigenschaften unterscheiden und im Folgenden in ihrer ergänzenden Funktion zum SPNV kurz dargestellt werden.

Tabelle 40: ÖSPV-Netzhierarchie

PlusBus-Linien

- Anbindung des ländlichen Raums an die jeweiligen Zentren im 60-min-Takt
- Regelmäßige Fahrten von Montag bis Sonntag
- Anschluss an den SPNV und andere Buslinien

TaktBus-Linien

- Anbindung des ländlichen Raums an die jeweiligen Zentren, mindestens im 120-min-Takt
- Regelmäßige Fahrten von Montag bis Samstag
- Anschluss an andere Buslinien, häufig auch Anschluss an den SPNV

Andere Buslinien

- Erschließung des ländlichen Raums

Das Stadtverkehrsnetz besteht im NVR Leipzig im Oberzentrum Leipzig den Mittelzentren. Weitere Informationen zum Stadtverkehr können dem Abschnitt 2.4.1 entnommen werden.

4.2 Bedienungsstandards

4.2.1 Erschließung

Der aktuelle Koalitionsvertrag sieht als Ziel einen Zugang zum vertakteten ÖPNV für 80 % der Bevölkerung vor.³⁷ Der vertaktete ÖPNV umfasst den SPNV sowie Plus- und TaktBusse. Der SPNV gewährleistet dabei entlang der bedienten Schieneninfrastruktur eine hohe Erschließungsqualität und wird in der Fläche durch den übrigen ÖPNV ergänzt.

Die angebotenen SPNV-Halte dienen der Erschließung von Quell- und Zielpotenzialen, die Potenziale werden entsprechend der Raumordnung zu zentralen Orten zusammengefasst. Die Erschließung der zentralen Orte sowie der Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion durch die Einzugsbereiche der Verkehrsstationen wird wie folgt ermittelt.

Tabelle 41: Einzugsbereich von Verkehrsstationen

zentraler Ort bzw. Ortslage	SPNV-Halt [Radius in m]	In der Fläche ergänzt der ÖSPV den SPNV
Oberzentrum		
Kernzone: zentrales Gebiet der Stadt	500	
Stadtrandbereich: Gebiet mit überwiegend offener Bebauung (insbes. eingemeindete Ortsteile)	500	
Mittelzentren		
Kernzone: zentrales Gebiet der Stadt	500	
Stadtrandbereich: städtisch strukturiertes Außengebiet mit überwiegend offener Bebauung	1.000	
Ortsteile: separat gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete	1.000	
Grundzentren und grundzentrale Verbünde		
Zentraler Bereich: weitgehend geschlossenes Siedlungsgebiet mit zum Teil städtischem Charakter	1.000	
Ortsteile: separat gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb des zentralen Bereichs	1.000	
Gemeinden		
Gesamte Gemeinde	1.000	

³⁷ vgl. Koalitionsvertrag für die 8. Legislaturperiode des Sächsischen Landtages 2024 bis 2029, S. 65

4.2.2 Verfügbarkeit

Die Verfügbarkeit umfasst die Fahrtenfolge und die Bedienungshäufigkeit, die zusätzlich nach Verkehrszeiten differenziert wird.

- Tagverkehrszeit (TVZ): Die TVZ gilt an Werktagen von Montag bis Freitag von 6:00 bis 22:00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen von 6:00 bis 21:00 Uhr. Die TVZ ist an Werktagen vor allem durch Ausbildungs- und Berufsverkehre sowie durch eine hohe Nachfrage gekennzeichnet. An Wochenenden und Feiertagen ist aufgrund der geringeren Nachfrage ein reduzierter Takt für die regionale Erschließung ausreichend.
- Nachtverkehrszeit (NVZ): Die NVZ gilt an Werktagen von Montag bis Freitag von 22:00 bis 6:00 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen von 21:00 bis 6:00 Uhr.
In der Nachtverkehrszeit sind die Verkehrsbedürfnisse im Oberzentrum Leipzig und dem ländlichen Raum sehr unterschiedlich. Darüber hinaus bestehen deutliche Unterschiede zwischen Freitag/Samstag einerseits und Sonntag andererseits. Dementsprechend ist das Angebot an der Siedlungsstruktur, den Gewerbestandorten und den Verkehrstagen auszurichten. Das Angebot ist dabei bedarfsorientiert zu gestalten.

Tabelle 42: Mindestbedienhäufigkeit

		Mo-Fr		Sa, So/Ftg	
		TVZ	NVZ	TVZ	NVZ
Verkehrszeit		06:00-22:00	22:00-06:00	06:00-21:00	21:00-06:00
SPNV-Netz	S-Bahn-Linien	30-min-Takt im Verdichtungsraum; 60-min-Takt im ländlichen Raum* ³	Nach Bedarf	30-min-Takt im Verdichtungsraum; 60-min-Takt im ländlichen Raum	Nach Bedarf
	Regionalexpress-Linien	60-min-Takt* ¹		60-min-Takt* ²	
	Regionalbahn-Linien	60-min-Takt* ³		120-min-Takt	

*¹ inklusive Angebotsverdichtung durch Linienüberlagerung

*² inklusive Angebotsverdichtung durch Linienüberlagerung, Ausnahmen sonn- und feiertags von 6:00 bis 9:00 Uhr nachfragebedingt zulässig

*³ Im aktuellen Fahrplanangebot der Linien S9 und RB 113 bestehen vereinzelt Taktlücken, in denen nur ein 120-min-Takt erreicht wird. Mit zukünftigen Ausbaumaßnahmen wird für beide Linien ein durchgängiger 60-min-Takt angestrebt.

4.2.3 Verbindungsqualität

Die direkte Beförderung der Fahrgäste ist grundsätzlich die beste Verbindung zu ihren Zielen. Ausdruck der Verbindungsqualität ist die zeitliche Erreichbarkeit der Zentraler Orte, als Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens. Die Verbindungsqualität wird in der Regel relationsbezogen und nicht linienbezogen betrachtet. Sie wird neben der Bedienungshäufigkeit bzw. Verfügbarkeit der Linien auch bestimmt durch:

- die für die Fahrt erforderliche Beförderungszeit und
- die für die Fahrt erforderlichen Umsteigevorgänge.

Für die Mehrzahl der Beförderungsfälle mit maximal einmaligem Umsteigen ist die Erreichbarkeit des nächstgelegenen Zentralen Ortes im NVR Leipzig innerhalb folgender Fahrzeiten zu ermöglichen:

Tabelle 43: Verbindungsqualität zwischen den zentralen Orten (Ziel) im SPNV

SPNV-Relation	Bedienungshäufigkeit	Beförderungszeit (Ziel) ³⁸	
Leipzig – Halle (via Flughafen)	34 Fahrtenpaare (30-min-Takt)	30 min	
Leipzig – Halle (via Schkeuditz)	34 Fahrtenpaare (30-min-Takt)	40 min	
		Zwischen Leipzig und ³⁹	
Oberzentrum - Oberzentrum	17 Fahrtenpaare (60-min-Takt)	Dessau	45 min
		Chemnitz	60 min
		Gera	60 min
		Zwickau	70 min
		Cottbus	100 min
Mittelzentrum – Oberzentrum	34 Fahrtenpaare (30-min-Takt)	60 min	
Mittelzentrum – Mittelzentrum	20 Fahrtenpaare (60-min-Takt)	60 min	
Grundzentrum/grundzentraler Verbund – Oberzentrum	7 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	90 min	
Grundzentrum/grundzentraler Verbund – Mittelzentrum	7 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	45 min	

Dem SPNV obliegt in Übereinstimmung mit den raumordnerischen Aspekten vorrangig die schnelle und direkte Verbindungsfunktion zwischen den Zentren. Der SPNV wird durch PlusBus- und TaktBus-Linien sowie weitere Buslinien ergänzt.

³⁸ von Station zu Station

³⁹ Nahverkehrsrelationen. Darüber hinaus gibt es SPVF-Relationen, u.a. nach Dresden, Erfurt und Magdeburg.

Auch der Zugang zum SPNV ist attraktiv zu gestalten. Die SPNV-Zugangsstellen und ÖSPV-Haltestellen sind räumlich und zeitlich attraktiv zu verknüpfen, die derzeitigen Übergangszeiten zwischen den räumlich verknüpften SPNV-Zugangsstellen und ÖSPV-Haltestellen im NVR Leipzig sind in Anlage 20 tabellarisch dargestellt. Darüber hinaus sind auch eine umfassende Fahrgastinformation und die Verknüpfung mit P+R- und B+R-Anlagen anzustreben.

Das SPNV-Netz ist mit den relevanten Zubringerleistungen aller Angebotsformen des ÖSPV, einschließlich der Nachtbusse, unter Berücksichtigung der zulässigen Übergangszeiten für attraktive Verbindungen zeitlich sinnvoll zu verknüpfen. Dabei sind die nachfolgend festgehaltenen grundsätzlichen Standards zu berücksichtigen:

Pünktlichkeit	<p>Grundsätzlich haben alle Verkehrsunternehmen Pünktlichkeit als wesentlichen Bestandteil der Verbindungsqualität zu gewährleisten.</p> <p>Details zur Erfassung und Kompensation von Verspätungen und Fahrtausfällen sind in den Verkehrsverträgen zwischen dem ZVNL und den Verkehrsunternehmen festzulegen bzw. bereits festgelegt.</p> <p>Mit diesen Regelungen wirkt der ZVNL auf eine möglichst hohe Pünktlichkeitsrate hin.</p>
Anschlüsse	<p>Anschlüsse u. a. an den Verknüpfungspunkten werden im Fahrplan ausgewiesen und die Verkehrsunternehmen haben an den ausgewiesenen Anschlussstellen zu warten. Die zu sichernden Anschlüsse werden für den NVR Leipzig durch den ZVNL mit den Aufgabenträgern und den durchführenden Verkehrsunternehmen festgelegt und deren Einhaltung kontrolliert.</p> <p>Die Fahrpläne des SPNV und des ÖSPV sind aufeinander abzustimmen.</p> <p>Vorhandene technische Systeme wie rechnergestützte Betriebsleitsysteme und die Echtzeitauskunft sind für die Anschluss- und Echtzeitinformationen vorrangig zu nutzen.</p>
Übergangszeit	<p>Die Übergangszeit umfasst die Zeit zwischen der Ankunft eines Verkehrsmittels und der Abfahrt des Anschlussverkehrsmittels und beinhaltet u.a. Wege- und Wartezeiten am Haltepunkt bzw. an der Haltestelle.</p> <p>Die maximal zulässige Übergangszeit für zu sichernde Anschlüsse beträgt 15 min. Die in der Übergangszeit enthaltene Wegezeit sollte in der Regel 3-5 min nicht überschreiten. Die Übergangszeit von 15 min ist auch bei einer Wegezeit von mehr als 5 min einzuhalten.</p>
Fahrgastinformation	<p>Die kontinuierliche Information der Fahrgäste insbesondere bei Störungen auf allen verfügbaren Informationskanälen (u.a. Durchsagen, elektronische Anzeigetafeln, Internetseiten und Apps) ist durch die EVU sicherzustellen. Eine transparente und zuverlässige Kommunikation stärkt das Vertrauen der Fahrgäste in das Verkehrssystem und erhöht ihre Zufriedenheit.</p>

Grundsätzlich ist es das Ziel, eine 100%ige Pünktlichkeit zu erreichen und Zugausfälle zu vermeiden.

Über die Verkehrsvertragsregelungen werden entsprechende Anreize zum Erreichen dieser Ziele gesetzt. Der ZVNL hat jedoch keinen Einfluss auf Pünktlichkeit und Zugausfälle mit Ausnahme der in den Verträgen festgelegte Minderung der Vergütung.

4.2.4 Information, Kommunikation, Serviceleistungen

Als einheitlichen Auftritt zur Information über das ÖPNV-Angebot im NVR Leipzig und im Verbundgebiet hat der Mitteldeutsche Verkehrsverbund die Internetseite mdv.de und die MOOVME-App etabliert, die Informationen zum ÖPNV im Verbundgebiet bündeln. Diese soll weitergeführt und entsprechend aktuellen Standards und technischen Möglichkeiten weiterentwickelt werden.

Der ZVNL befindet sich im regelmäßigen Austausch mit den EVU, um die Kommunikation für die Fahrgäste insbesondere im Störfall zu verbessern.

Im Rahmen der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV ist aufgrund der unterschiedlichen Ausprägungen von Mobilitätseinschränkungen auch eine umfassende Information über die verschiedenen Angebote zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV wichtig. Dabei ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen, um möglichst vielen Menschen die entsprechenden Informationen übermitteln zu können. Grundsätzlich sind das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) vom 16.07.2021 und die zugehörige Verordnung über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen nach dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSGV) vom 15.06.2025 zu berücksichtigen. Das BFSG legt die Anforderungen an die Barrierefreiheit für Produkte und Dienstleistungen fest, z.B. für Selbstbedienungsterminals wie Fahrausweisautomaten, Informationsplattformen und elektronische Ticketdienste. Bis spätestens 27.06.2030 muss die barrierefreie Zugänglichkeit für die vom BFSG betroffenen Produkte und Dienstleistungen gewährleistet sein.

Informationen vor der Fahrt sollten über verschiedene Informationskanäle zur Verfügung stehen, z.B. spezielle Informationsbroschüren für Reisende mit eingeschränkter Mobilität und elektronische Fahrpläne. Internetseiten sollten kontrastreich sein, eine skalierbare Schriftgröße, eine verständliche Sprache und akustische Informationen bieten. Mobile Anwendungen sind hier von besonderer Bedeutung, da sie stets aktuelle Daten zur Barrierefreiheit der Zugangsstellen oder auch Fahrzeugdaten bieten können. Bei entsprechender Umsetzung können sie durch visuelle und akustische Ausgaben auch dem Zwei-Sinne-Prinzip folgen.

Druckerzeugnisse, wie z. B. Informationsbroschüren, aber auch Aushänge an Verkehrsstationen, sind gemäß DIN 1450:2013-04 kontrastreich und ausreichend groß zu gestalten.

Neben den bereits genannten Informationsmedien sollte an zentralen Punkten auch eine persönliche Beratung und ein personenbedienter Verkauf angeboten werden. Dabei ist auf eine barrierefreie Gestaltung der Räumlichkeiten zu achten, insbesondere auf Türbreiten, Rollstuhlzugänglichkeit sowie Theken- und Tischhöhen.

An Verkehrsstationen mit hohem Fahrgastaufkommen bieten sich DFI-Anzeigen mit kontrastreicher und ausreichend großer Schrift an. Bei Bedienung durch mehrere Linien besteht neben der deutlichen Kennzeichnung von Liniennummer und Fahrtziel am Fahrzeug die Möglichkeit von fahrzeug- oder zugangsstellenseitigen Ansagen. Hierfür gibt es jedoch noch keinen bundesweiten Standard. Aktuelle Störungen sind an diesen DFI-Anlagen sowohl visuell als auch akustisch zu kommunizieren. An Verknüpfungspunkten wird angestrebt, auch Informationen zum ÖSPV zu

integrieren. Auf entsprechende Beschilderungen bzw. Wegweisungen zu den verknüpften Verkehrsträgern ist zu achten.

Auch in den Fahrzeugen ist bei der Information das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dabei ist auf eine kontrastreiche und gut lesbare Schrift sowie auf laute und gut verständliche Durchsagen zu achten.

4.2.5 Verknüpfung der Verkehrsträger

Attraktive Verknüpfungspunkte tragen zu einer besseren Verknüpfung der verschiedenen Ebenen des SPNV- und ÖSPV-Netzes bei und können den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Die hier festgelegten Verknüpfungspunkte sollen zu Mobilitätspunkten weiterentwickelt werden und neben dem öffentlichen Verkehr auch Übergänge vom Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr, als Teil intermodaler Wegeketten zu berücksichtigen.

Auch der LVP Sachsen 2030 sieht eine bessere Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsmittel und -träger als zentrales Ziel und nennt als Maßnahme den Aufbau eines Netzes von Mobilitätspunkten, die als infrastrukturelle Schnittstellen mehrere Verkehrsmittel an einem Ort verknüpfen und so den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern. Darüber hinaus dienen die Mobilitätspunkte durch ihre Präsenz im öffentlichen Raum auch als Marketinginstrumente für multimodale Mobilitätslösungen und verankern diese so im Bewusstsein der Bevölkerung.

Die bessere Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsmittel durch Mobilitätspunkte steigert die Attraktivität des Umweltverbundes und kann dessen Anteil am Modal Split erhöhen. Die Mobilitätspunkte tragen damit auch zur Erreichung weiterer zentraler Ziele des LVP Sachsen 2030 bei. Dazu zählen die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr und die bessere Vernetzung der Verkehrssysteme Radverkehr und ÖPNV/SPNV. Durch Verlagerungen des Modal-Split hin zum Umweltverbund können der Verkehr entlastet und die negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Stau, Emissionen und Lärm reduziert werden.

Zur Festlegung der weiterzuentwickelnden Verknüpfungspunkte wurden in einem ersten Schritt alle 105 Zugangsstellen zum SPNV im NVR Leipzig auf ihre Verknüpfungsfunktion überprüft und bewertet. Die Kriterien der Bewertung umfassen das Fahrgastaufkommen und die bedienenden Linien. Datengrundlage für das Fahrgastaufkommen sind die Daten der automatischen Fahrgastzählssysteme. Die bedienenden Linien wurden dem Datenbestand des MDV entnommen und die bisher geplanten Veränderungen des Verkehrsangebotes ab Dezember 2025 aufgenommen⁴⁰. In Anlage 21 ist eine Übersicht der Plus- und TaktBus-Linien einschließlich der geplanten Änderungen gelistet. Die berücksichtigten Linien umfassen SPNV-, PlusBus-, TaktBus-, StadtBus- und Straßenbahnlinien. Die im NVP 2017-2022 festgelegten Verknüpfungspunkte wurden erneut überprüft.

In einem zweiten Schritt wurden die Verknüpfungspunkte in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen entsprechend ihrer Bewertung und der Kenntnisse der Bearbeiter in Abstimmung mit

⁴⁰ Zuarbeit MDV

ab 12/2025 PlusBus 132 Schkeuditz - Leipzig-Grünau (ehem. 132 TaktBus Schkeuditz - Dölzig)

ab 12/2025 PlusBus 173 Taucha - Plöszitz - Panitzsch – Borsdorf

ab 12/2025 PlusBus 190 Wiedemar – Radefeld – Leipzig-Möckern (nicht mehr über Landesgrenze nach Landsberg)

ab 12/2025 TaktBus 207 Delitzsch - Zschortau - Radefeld - Schkeuditz-Papitz (ehem. PlusBus)

ab 12/2025 211 Delitzsch-Beerendorf - Zschortau – Krostitz kein TB mehr

ab 12/2025 Aufwertung zum PlusBus 217 Delitzsch - Zwochau - Radefeld – Schkeuditz (ehem. TaktBus)

den Landkreisen in zwei Kategorien eingeordnet. Die weiterzuentwickelnden Verknüpfungspunkte sind in Abbildung 50 dargestellt und in Anlage 22 aufgeführt.

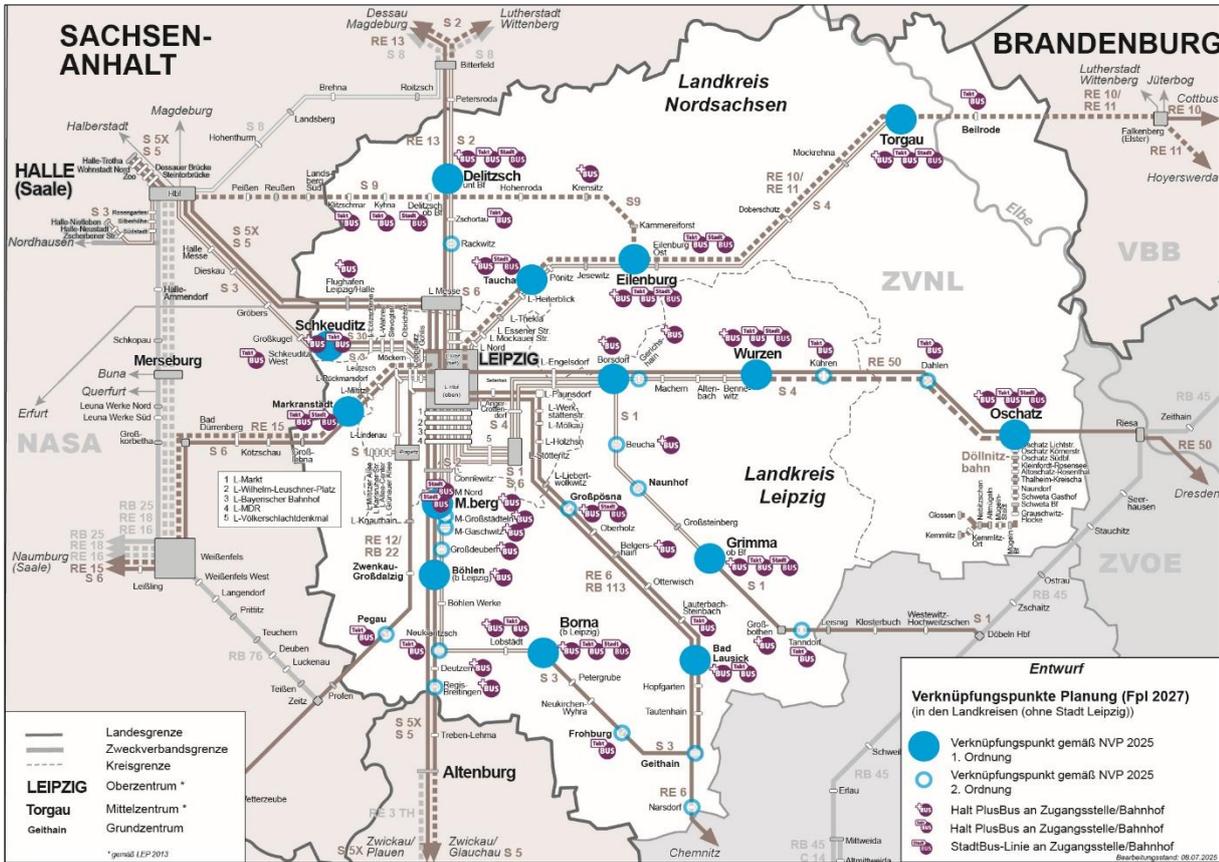


Abbildung 50: Verknüpfungspunkte in der Planung

Die beiden Kategorien unterscheiden sich durch die Empfehlungen zur Ausstattung und sollen zu einer einheitlichen Ausstattung und Qualität der Verknüpfungspunkte im NVR Leipzig beitragen. Die Empfehlungen der Ausstattung sind in Tabelle 44 aufgeführt.

Die weiterzuentwickelnden Verknüpfungspunkte der Stadt Leipzig orientieren sich am aktuellen NVP der Stadt. Eine Einordnung in Kategorien und die Festlegung der Ausstattungsmerkmale erfolgt durch die Stadt Leipzig selbst. Zur Bewertung der Verknüpfungspunkte der Stadt Leipzig erfolgte aktuell eine Untersuchung. Deren Ergebnisse werden bei der Einordnung und Priorisierung der Verknüpfungspunkte in der Stadt Leipzig hinsichtlich Ausstattungskriterien berücksichtigt.

Die Zugangsstellen zum SPNV werden hinsichtlich ihrer Verknüpfungsfunktion mit der Fortschreibung des NVP 2025-2030 erneut überprüft.

Tabelle 44: Ausstattung der Verknüpfungspunkte

Stationstyp	Pkw-Parkplätze (P+R)	Kurzzeit-Parkplätze (K+R)	Carsharing (Parkplätze)	E-Pkw Ladestationen	Fahrrad-Abstellplätze (P+R)	Fahrrad-Abstellplätze (abschließbar)	E-Bike Ladestationen	Hohe Aufenthaltsqualität	Toiletten	Visuelle Echtzeitinformation	Akustische Echtzeitinformation	Fahrkartenautomaten
1. Ordnung	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2. Ordnung	x				x	(x)				x	x	

Die beiden Ordnungen unterscheiden sich sowohl durch die Empfehlung der Ausstattung als auch durch die Qualität und Quantität der Ausstattung. Verknüpfungspunkte beider Ordnungen sollen mit witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen als Grundausstattung ausgestattet sein. Aufgrund der teilweise sehr hohen Preise für Fahrräder, insbesondere für E-Bikes, sollten zusätzlich auch sichere und abschließbare Fahrrad-Abstellplätze zur Verfügung stehen. Dies kann von wenigen Fahrradboxen in der zweiten Ordnung bis hin zu vielen Fahrradboxen oder Fahrradsammelanlagen mit Ladestationen in der ersten Ordnung reichen. Verknüpfungspunkte mit hoher Relevanz für den Radverkehr können zusätzlich auch mit Fahrrad-Servicestationen und Schließfächern ausgestattet werden. Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität können in der ersten Ordnung größere witterungsgeschützte Wartebereiche mit vielen Sitzmöglichkeiten, helle Beleuchtung und auch Videoüberwachung zu mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit beitragen. In beiden Ordnungen sind die sichere Integration der Fuß- und Radwege und die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Der Ausbau der Verknüpfungspunkte zu Mobilitätspunkten kann in Zusammenarbeit der Kommunen sowohl mit öffentlichen als auch mit privaten Unternehmen erfolgen. Die Kommunen müssen nicht selbst als Betreiber von Carsharing-Angeboten oder von Ladestationen aktiv werden, sofern sie dies nicht bereits sind. Die Kommunen können z.B. auch attraktive Flächen für Carsharing-Parkplätze oder E-Pkw Ladestationen zur Verfügung stellen, die private Unternehmen dann als Standort für ihr Carsharing-Angebot oder ihre Ladestationen nutzen können.

Die Finanzierung des Ausbaus kann zum Teil über Fördermittel des Bundes und des Freistaates Sachsen erfolgen. Derzeit können z.B. über die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) und die Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Förderung nachhaltiger Mobilität aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Just Transition Fund (JTF) im Förderzeitraum 2021 bis 2027 (RL Mobilität EFRE/JTF 2021 bis 2027) Zuwendungen in Höhe von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben beantragt werden. Gegenstand der Förderungen sind unter anderem der Bau und Ausbau von Verknüpfungs- und Mobilitätspunkten sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und des Radverkehrs wie der Bau von Fahrradabstellinfrastruktur. Über die Klimaschutzinitiative des Bundes können Kommunen eine Förderung für die Errichtung und Erweiterung von Mobilitätsstationen, die verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbundes nahtlos miteinander verknüpfen, erhalten. Gemäß der Kommunalrichtlinie umfassen Mobilitätsstationen

beispielsweise Haltepunkte des ÖPNV, Radabstellanlagen, Anlagen und Infrastruktur für E-Bikes sowie Einrichtungen für Austauschangebote im Bereich der Verkehrsmittel (Sharing-Mobility-Angebote), die in räumlicher Nähe zueinander liegen. Kommunen im ZVNL können aufgrund ihrer Lage in einem Braunkohlegebiet hierfür eine Förderung von 65 % erhalten.

Verknüpfungspunkte, deren Ausbau bereits beschlossen ist, sind in Abschnitt 5.3 dargestellt.

Die fahrplantechnologische Verknüpfung von SPNV-Linien untereinander erfolgt in Abhängigkeit verfügbarer Trassen. Intramodale SPNV-Anschlüsse werden beispielsweise in Geithain zwischen S6 und RE 6 und in Eilenburg zw. S9 und S4 bzw. RE 10 hergestellt.

4.2.6 Fahrzeuganforderungen

Die Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten im SPNV werden vom ZVNL im jeweiligen Verkehrsvertrag gesondert geregelt. Grundsätzlich sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

Technische Standards	Die Fahrzeuge müssen gemäß der EBO zugelassen sein. Die Fahrzeuge müssen den technischen Anforderungen der jeweiligen Ausschreibung entsprechen.
Netzzugang	Die Einhaltung der Netzzugangskriterien liegt in Verantwortung des EVU.
Abstimmung auf Infrastruktur	Die Fahrzeuge müssen an die vorgegebenen Regelbahnsteighöhen und Bahnsteiglängen angepasst sein und mit allen Türen planmäßig an den Bahnsteigen halten.
Barrierefreiheit	Schaffung bzw. Erhaltung der Barrierefreiheit gemäß Regelwerk TSI-PRM ⁴¹ (barrierefreie Nutzbarkeit der relevanten Elemente einer Verkehrsstation). Die Mitnahme von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen ist zu gewährleisten. Die Fahrzeuge müssen barrierefreie Bereiche aufweisen. In jedem Zug muss mindestens eine funktionsfähige barrierefreie Toilette vorhanden sein. Alle anderen Toiletten müssen nicht barrierefrei sein. Die Einstieghilfen und ihr Standort müssen am Fahrzeug gut sichtbar gekennzeichnet sein. Das Personal muss die technischen Hilfsmittel bedienen können.
Fahrradmitnahme	Die Mitnahme von Fahrrädern soll möglich sein, kann aber nicht immer auf allen Streckenabschnitten, vor allem in den Tagverkehrszeiten, gewährleistet werden.

⁴¹ TSI PRM „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“

Fahrgastkomfort	<p>Die Innengestaltung des Fahrgastraums soll mindestens folgende Ausstattung aufweisen: Haltemöglichkeiten, Sitzplätze in Sitzgruppen und Reihenbestuhlung, Ablageflächen/Tische, Gepäckablagen, Beleuchtung, Kleiderhaken, Notrufeinrichtungen</p> <p>Neufahrzeuge sollen mit Steckdosen oder USB-Anschlüssen ausgestattet sein, Altfahrzeuge sind von dieser Anforderung ausgenommen.</p>
Fahrgastinformation	<p>An Fahrzeugfront und Rückseite befinden sich je eine frei programmierbare, beleuchtete Darstellung der Linienangaben und des Fahrtziels. An den Fahrzeugseiten ist eine, bei mehrteiligen Fahrzeugen je Fahrzeugsegment eine, entsprechende Anzeige vorzusehen.</p> <p>Im Fahrzeug befindet sich ein schematischer Linienvlaufplan. Im Fahrzeug erfolgt die Ansage der Bahnhöfe und Haltepunkte und eine entsprechende visuelle Information.</p>
Fahrausweise	<p>Der Fahrgast sollte die Möglichkeit haben, barrierefrei zugänglich im Fahrzeug einen Fahrausweis zu erwerben. Ist dies nicht gegeben, müssen an den Zugangsstellen barrierefrei zugängliche Fahrkartenautomaten zur Verfügung stehen.</p>

4.3 SPNV-Konzeption und Leistungsangebot

4.3.1 Übersicht Wandel der Verkehrsverträge

Die Leistungserbringung im Fahrplanjahr 2024/25 erfolgt durch zehn Verkehrsverträge (vgl. Abschnitt 2.2). Die Laufzeiten der derzeitigen Verträge sind sehr unterschiedlich.

Der Verkehrsvertrag DNWS Teil C endet im Dezember 2025. Der daran anschließende Folgevertrag RB 113 hat eine Laufzeit bis Dezember 2031 und wird durch DB Regio betrieben.

Der Verkehrsvertrag DNWS Teil B umfasst die Leistungen der Linie RB 110 und endet ebenfalls im Dezember 2025. Die Linie RB 110 geht ab Dezember 2026 als MDSB S1 in den Vertrag des MDSB2025plus über. Für das Fahrplanjahr 2025/26 gilt ein Nachtrag, als Verlängerung des ursprünglichen Verkehrsvertrages für die Linie RB 110.

Die Verkehrsverträge MDSB I und Saxonia (Linie RE 50) laufen ebenfalls im Dezember 2025 aus.

Die Ausschreibung des neuen Verkehrsvertrages MDSB2025plus, welcher die Leistungen des MDSB I inkludiert, erfolgte mit dem Ziel, im Dezember 2025 zu starten. Die Ergebnisse der europaweiten Ausschreibung lagen jedoch deutlich über dem vorgesehenen Etat, so dass eine Neuausschreibung erfolgen musste. Die Neuausschreibung erfolgte in zwei Losen zum Start ab Dezember 2026.

Das Elektronetz Oberelbe (ENOE), indem die Linie RE 50 übergeht, startet ebenfalls im Dezember 2026.

Neben dem Vertrag für die Linie RB 110 mussten auch für diese beiden Verkehrsverträge (MDSB I und Saxonia) ebenfalls Verlängerungsverträge abgeschlossen werden, um für das Fahrplanjahr 2025/26 das Angebot zu sichern. Dabei kommt es teils zu Veränderungen im Verkehrsangebot.

Alle übrigen sechs Verträge gelten bis mindestens Dezember 2030, also in der Laufzeit des NVP 2025-2030.

In nachfolgender Tabelle sind die Veränderungen in der Zusammenfassung aufgezeigt; eine Gesamtübersicht der Linien und deren Änderungen bzw. Anpassungen bis zur Inbetriebnahme des MDSB2025plus im Dezember 2026 sind in Anlage 23 aufgelistet.

Tabelle 45: Wandel der Verkehrsverträge

Verkehrsvertrag 24/25	Laufzeit	Verkehrsvertrag 25/26	Laufzeit	Verkehrsvertrag 26/27 ff.	Laufzeit
MDSB I - Netto	15.12.2013 - 13.12.2025	MDSB I – Brutto-Verlängerung	14.12.2025 - 12.12.2026	MDSB 2025plus Los 1.2 - Brutto	13.12.2026 - 11.12.2038
				MDSB 2025plus Los 2 - Brutto	13.12.2026 - 11.12.2038
MDSB II - Brutto	13.12.2015 - 14.12.2030				
DNWS Teil B – Brutto (RB 110)	12.06.2016 - 13.12.2025	RB 110 Verlängerung	14.12.2025 - 12.12.2026	Übergang als S1 in MDSB 2025BEMU Los 1.1 - Brutto	13.12.2026 - 11.12.2038
DNWS Teil C – Brutto (RB 113)	12.06.2016 - 13.12.2025	RB 113	14.12.2025 - 13.12.2031		
STS-Netz - Brutto	13.12.2015 - 14.12.2030				
OTN - Netto	15.12.2024 - 13.12.2036				
Netz Lausitz - Brutto	11.12.2022 - 9.12.2034				
Saxonia (RE 50) - Brutto	12.06.2011 - 13.12.2025	Saxonia (RE 50) - Brutto-Verlängerung	14.12.2025 - 12.12.2026	ENOE (RE 50)	13.12.2026 - 08.12.2040
RE 6 Chemnitz - Leipzig - Brutto	09.06.2024 - 14.12.2031 (zusätzlich Option der Verlängerung zweimal um je ein Jahr)				
Verkehrsleistungen DBG	11.12.2016 - 31.12.2027			ab 2028 Weiterführung geplant (Voraussetzung ist Finanzierungszusage durch Freistaat Sachsen)	

In den drei hier beschriebenen Etappen erfolgen Anpassungen bei der Linienführung und bei der angebotenen Betriebsleistung. Wie in Abschnitt 2.2 beschrieben, werden im aktuellen Fahrplanjahr 12,6 Mio. Zugkm erbracht. Das Übergangsjahr ist geprägt von Sparmaßnahmen durch kostenintensivere Vertragsverlängerungen, so dass die Betriebsleistung auf 11,5 Mio. Zugkm sinkt. Ab dem Fahrplanjahr 2026/27 werden rund 11,8 Mio. Zugkm pro Jahr erbracht, die in elf Verkehrsverträgen geregelt werden.

4.3.2 Leistungsangebot 2026

Im Übergangsjahr, dem Jahresfahrplan 2026, werden aufgrund der verzögerten Betriebsaufnahme des MDSB2025plus-Netzes bereits Anpassungen in Vorbereitung auf das Fahrplanjahr 2026/2027 vorgenommen. Linienwegänderungen gegenüber dem aktuellen Fahrplan betreffen dabei die Linien der MDSB I Verlängerung und die Linie S2 aus dem MDSB II. Die Linie RB 20 aus dem STS-Netz verkehrt ab diesem Fahrplanjahr nicht mehr im Gebiet des ZVNL.

Tabelle 46: Angebotsanpassungen ab Dezember 2025 (Fahrplanjahr 2026)

Linie 2024/25	Linienverlauf 2024/2025	Zugkm 2024/2025	Linienverlauf 2025/2026	Zugkm 2025/2026	Anpassungen
MDSB S10	<i>Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (oben)</i>	201.081	S10 entfällt ab Dez. 2025		entfällt
MDSB-II S2	Dessau/Lutherstadt Wittenberg/Jüterbog - Bitterfeld - Delitzsch - L Hbf (tief) - <i>Leipzig-Stötteritz</i>	889.255	Dessau/Lutherstadt Wittenberg/Jüterbog - Bitterfeld - Delitzsch - L Hbf (tief) - <i>Leipzig- Connewitz</i>	878.638	
MDSB S3	Halle Nietleben - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – L Hbf (tief) – <i>Leipzig-Stötteritz</i> – <i>Wurzen – Oschatz</i>	1.611.582	Halle Nietleben - Halle (Saale) Hbf - Schkeuditz - L Hbf (tief) - <i>Borna - Geithain</i>	1.603.555	
MDSB S30 neu ab Dez. 2025			Leipzig Hbf – Schkeuditz	55.948	neu
MDSB S4	Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – L Hbf (tief) – <i>Markkleeberg Gaschwitz</i>	1.576.266	Falkenberg (Elster) – Torgau – Eilenburg – Taucha – L Hbf (tief) – <i>Leipzig Stötteritz - Wurzen - Oschatz</i>	2.003.853	Linienlauf verlängert
MDSB S5/ S5X	<i>Halle (Saale) Hbf</i> – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf	1.619.384	<i>Halle Trotha</i> - Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf	1.533.975	-
MDSB S6	<i>Leipzig Messe – L Hbf (tief) – Gaschwitz - Borna (bei Leipzig)</i> – <i>Geithain</i>	1.196.871	<i>Naumburg - Weißenfels - Markranstädt - L Hbf (oben)</i>	297.569	Linienlauf verändert + verkürzt
RB 20	<i>L Hbf (oben) - Weißenfels (- Naumburg - Eisenach)</i>	304.255	RB 20 entfällt ab Dez. 2025 im ZVNL-Gebiet		entfällt

Insgesamt wird im Fahrplanjahr 2025/2026 eine Betriebsleistung von 11,5 Mio. Zugkm erbracht. Dies sind 8,5 % weniger Angebotsleistungen als im aktuellen Fahrplan, was auf die notwendigen Sparmaßnahmen zurückzuführen ist.

In der Verbandsversammlung am 23.06.2025 wurden Beschlüsse zu Mehrleistungen gefasst. Einige Fahrten sollen im Jahresfahrplan 2026, insgesamt zusätzlich 140.858 Zugkilometer, wieder aufgenommen werden. Das betrifft:

- S1: zusätzlich 4 Fahrtenpaare zwischen Leipzig Miltitzer Allee und Leipzig-Stötteritz zur Herstellung 30-min-Takt zwischen 20:00 und 24:00
- S3: zusätzlich 2 Fahrtenpaare zwischen Leipzig Hbf (tief) und Borna zur Herstellung 30-min-Takt bis 23:00
- S5: zusätzlich täglich 1 Fahrt zwischen Leipzig-Connewitz und Halle-Trotha Lückenschluss bis 23:00

Die Beschlüsse und damit die Bestellung bedarf der finalen Prüfung der Durchführbarkeit durch die DB AG.

Das Liniennetz für den Jahresfahrplan 2026 ist in Abbildung 51 dargestellt.

Tabelle 47: Linienübersicht und Verkehrsverträge ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linie	Verkehrsvertrag ab 2026/2027	Linienverlauf	EVU	Zugkm im ZVNL pro Jahr	Zugkm Anteil im ZVNL
				11.771.069	100,0 %
MDSB S1	MDSB 2025BEMU Los 1.1 - Brutto	Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz - Grimma - Döbeln	DB Regio	1.345.092	11,4 %
MDSB S2	MDSB II - Brutto	Dessau/Lutherstadt Wittenberg/Jüterbog - Bitterfeld - Delitzsch - L Hbf (tief) - Markkleeberg-Gaschwitz	DB Regio	1.049.238	8,9 %
MDSB S3	MDSB 2025plus Los 2 - Brutto	Halle Nietleben - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz - L Hbf (tief) – Borna - Geithain	DLB	1.578.413	13,4 %
MDSB S30	MDSB 2025plus Los 1.2 - Brutto	Schkeuditz - L Hbf (oben)	DB Regio	55.948	0,5 %
MDSB S4	MDSB 2025plus Los 1.2 - Brutto	Torgau – Eilenburg – Taucha – Leipzig Hbf (tief) – Wurzen – Oschatz	DB Regio	1.911.310	16,2 %
MDSB S5	MDSB 2025plus Los 2 - Brutto	Halle Trotha - Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Gößnitz - Glauchau/Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf	DLB	1.533.975	13,0 %
MDSB S5X	MDSB 2025plus Los 2 - Brutto	Halle Trotha - Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf / Plauen	DLB		
MDSB S6	MDSB 2025plus Los 1.2 - Brutto	Naumburg / Leipzig Messe – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz	DB Regio	509.121	4,3 %
MDSB S9	MDSB II - Brutto	Eilenburg - Halle	DB Regio	304.010	2,6 %
RB 113	RB 113	L Hbf (oben) - Bad Lausick - Geithain	DB Regio	538.424	4,6 %
RB 22	OTN - Netto	L Hbf (oben) - Zeitz - Gera -Saalfeld	EB	494.343	4,2 %
RE 12	OTN - Netto	L Hbf (oben) – Zeitz - Gera - Saalfeld	EB		
RE 10	Netz Lausitz - Brutto	Cottbus - L Hbf (oben) (Falkenberg - Leipzig Hbf teilweise gekoppelt mit RE 11)	DB Regio	433.271	3,7 %
RE 13	MDSB II - Brutto	Magdeburg - Bitterfeld - L Hbf (oben)	DB Regio	331.049	2,8 %
RE 15	STS-Netz - Brutto	L Hbf (oben) - Weißenfels – Saalfeld (Saale)	Abellio	117.641	1,0 %
RE 50	ENOE	L Hbf (oben) - Riesa - Dresden Hbf	DB Regio	865.322	7,4 %
RE 6	RE 6 Chemnitz - Leipzig - Brutto	L Hbf (oben) - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt - Chemnitz	Transdev	680.911	5,8 %
DBG	Verkehrsleistungen DBG - Netto	ab 2028 Weiterführung geplant (Voraussetzung ist Finanzierungszusage durch Freistaat Sachsen)	DBG	23.000	0,2 %

Der Jahresfahrplan 2027 ist in Abbildung 52 dargestellt, im Folgenden werden die dann gültigen Verkehrsverträge beschrieben.

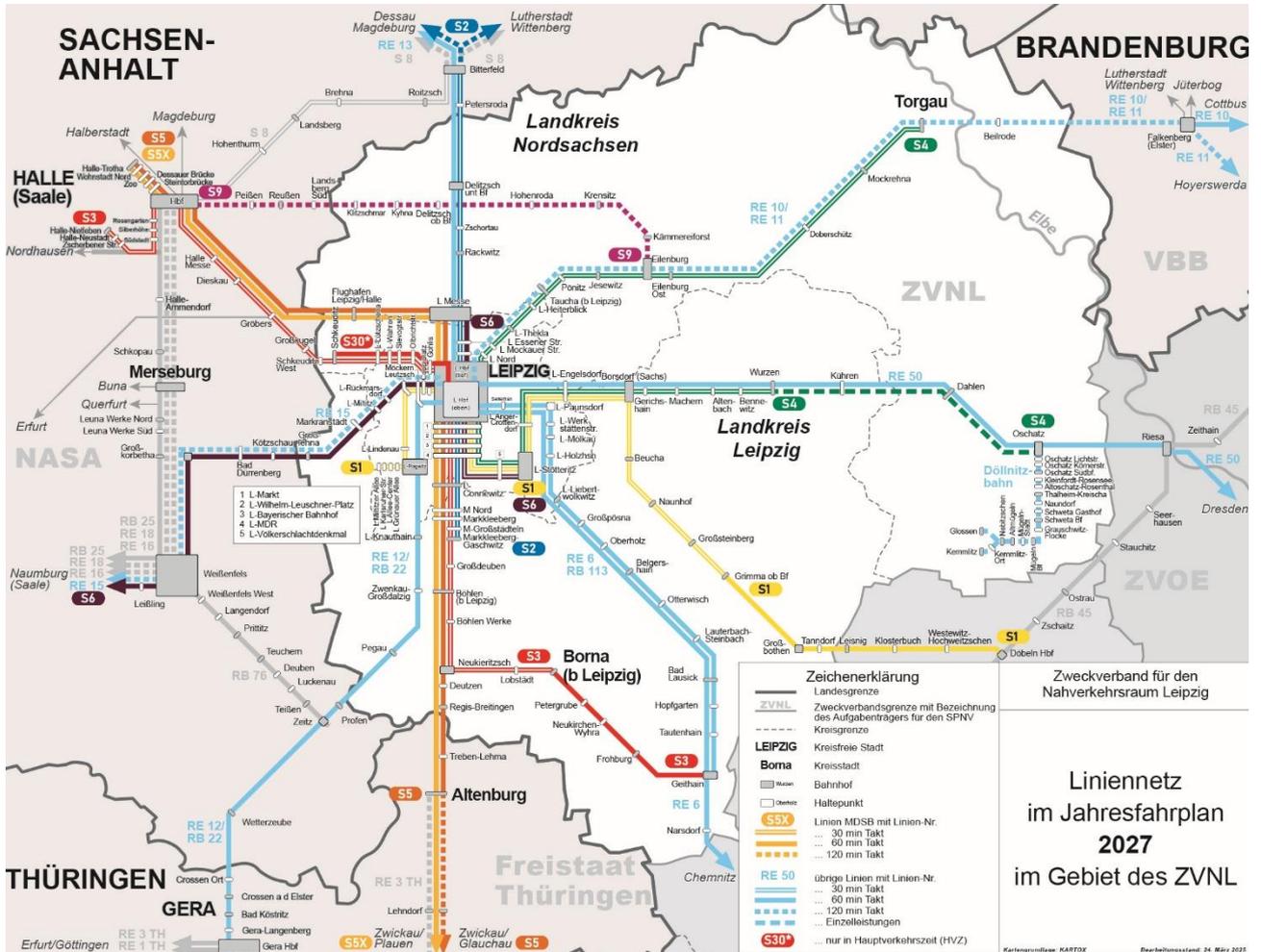


Abbildung 52: Liniennetz im Jahresfahrplan 2027 (Stand April 2025)

Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB2025BEMU – Los 1.1)

Das Los 1.1 umfasst die S-Bahn-Linie S1 von Leipzig Miltitzer Allee nach Döbeln mit der Führung durch den City-Tunnel. Sie ersetzt mit der Verlängerung nach Döbeln die Linie RB 110. Die Leistungen werden mit BEMU erbracht, womit erstmals im MDSB-Netz batterieelektrische Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die in der HVZ-verkehrende Verstärkerlinie S10 Leipzig Miltitzer Allee – Hauptbahnhof entfällt aufgrund von Sparmaßnahmen ab Dezember 2025.

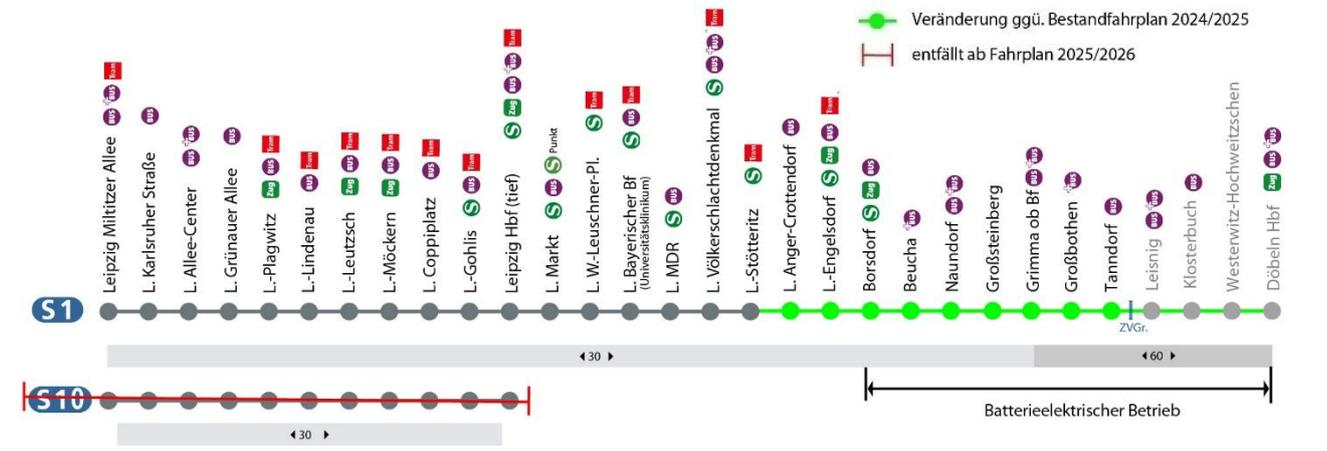
Übersicht MDSB2025BEMU – Los 1.1 ab 12/2026

**MDSB2025BEMU
Los 1.1**

Vertragslaufzeit	13.12.2026 bis 11.12.2038 (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, ZVMS
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/ Jahr	1.345.092 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	MDSB S1
Fahrzeuge	Neufahrzeuge des Typs Siemens Mireo Plus B

Tabelle 48: Angebot der Linien des MDSB2025BEMU ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
MDSB S1 (KBS 501.1+506)	Leipzig Miltitzer Allee – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz – Grimma – Döbeln	30-min-Takt bis Grimma (außerhalb HVZ 60-min-Takt), 60-min-Takt Grimma – Döbeln/ Sa,SoF 120-min-Takt



Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB2025plus – Los 1.2)

Das Los 1.2 umfasst die S-Bahn-Linien S30, S4 und S6. Die Linie S30 verstärkt den stark nachgefragten Abschnitt Leipzig Hbf - Schkeuditz in der HVZ. Die S4 übernimmt bereits im Übergangsjahr 2026 den Abschnitt Leipzig Hbf – Wurzen –Oschatz (ehemals Linie S3). Der Abschnitt Naumburg - Weißenfels - Markranstädt - L Hbf (oben) wird ab Dezember 2025 von der Linie S6 bedient und ersetzt die Linie RB 20. Ab Dezember 2026 wird die Linie um die Äste Leipzig-Stötteritz und Leipzig Messe erweitert. Im Bestandsjahr 2024/2025 wurde der Ast Leipzig Messe bereits von der S6 und der Ast Leipzig-Stötteritz von der Linie S2 bedient.

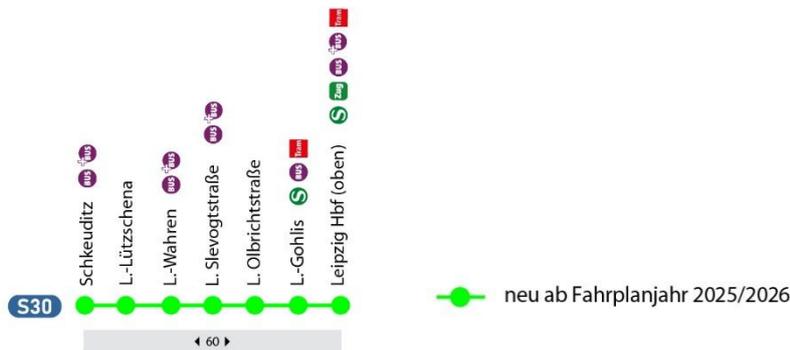
Übersicht MDSB2025plus – Los 1.2 ab 12/2026



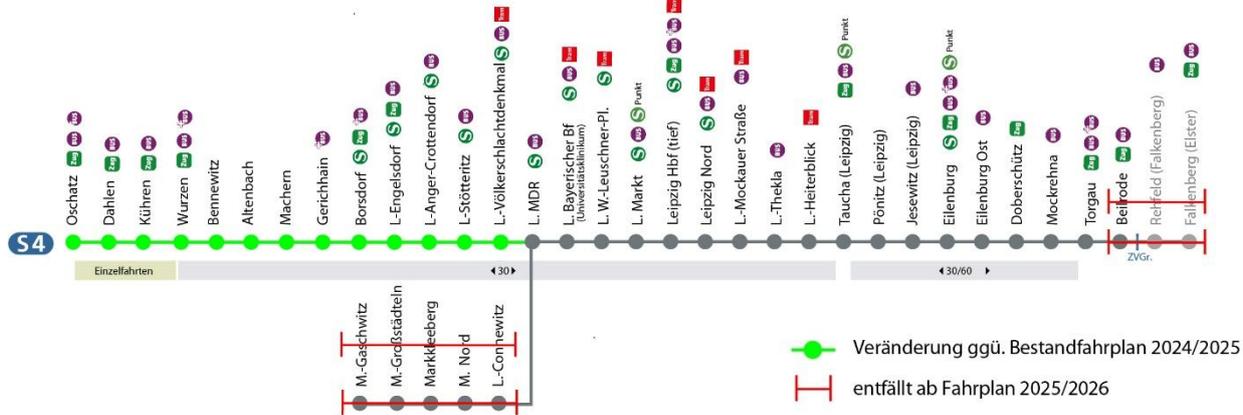
Vertragslaufzeit	13.12.2026 bis 11.12.2038 (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, NASA
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/ Jahr	2.476.379 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	MDSB S30, MDSB S4, MDSB S6
Fahrzeuge	Neufahrzeuge des Typs Siemens Mireo

Tabelle 49: Angebot der Linien des MDSB2025plus - Los 1.2 ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
MDSB S30 (KBS 501.3)	Neu: Schkeuditz - L Hbf (oben)	60-min-Takt HVZ; Verstärkerfunktion für die S3

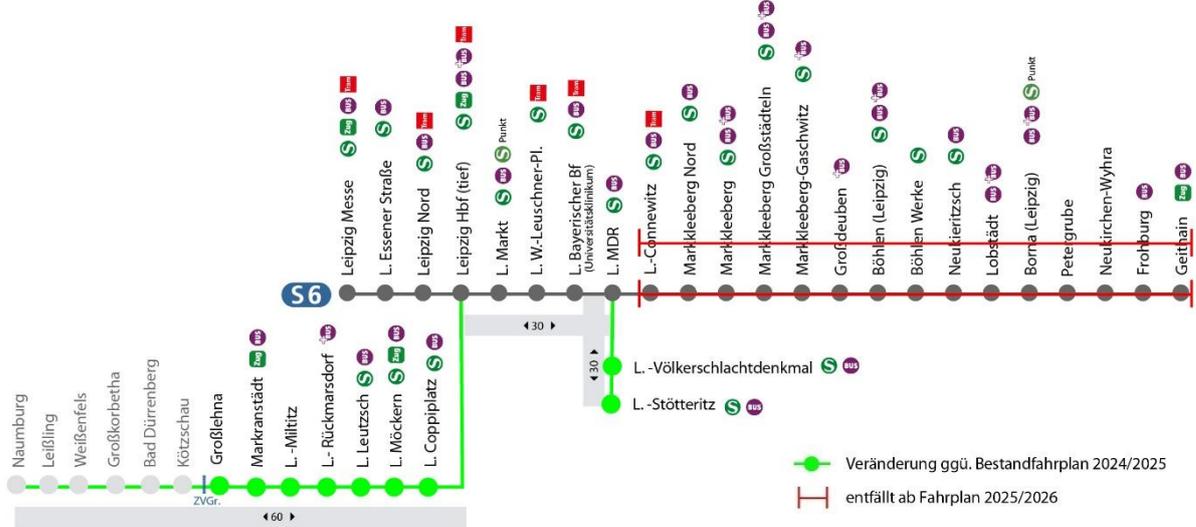


<p>MDSB S4 (KBS 501.4)</p>	<p>Oschatz – Wurzen – Leipzig Hbf (tief) – Taucha – Eilenburg – Torgau</p>	<p>Oschatz – Wurzen: Einzelleistungen Wurzen – L Hbf (tief) – Torgau 30-min-Takt / ab 20:00 im 60-min-Takt / Richtung Wurzen ab 22:00 im 120-min-Takt</p>
--------------------------------	--	---



Veränderung ggü. Bestandfahrplan 2024/2025
entfällt ab Fahrplan 2025/2026

<p>MDSB S6 (KBS 501.6)</p>	<p>Naumburg / Leipzig Messe – L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz mit neuem Halt L.-Coppiplatz</p>	<p>Naumburg / Leipzig Messe – L Hbf (tief): 60-min- Takt L Hbf (tief) – Leipzig-Stötteritz: 30-min-Takt / ab 20:00 im 60-min-Takt</p>
--------------------------------	--	---



Veränderung ggü. Bestandfahrplan 2024/2025
entfällt ab Fahrplan 2025/2026

Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB2025plus – Los 2)

Das Los 2 umfasst die S-Bahn-Linien S3, S5 und S5X. Ab Dezember 2026 wird das Angebot von Die Länderbahn GmbH erbracht, welche die Ausschreibung gewonnen hat. Die Linie S3 übernimmt bereits im Übergangsjahr 2026 den Abschnitt Leipzig Hbf - Geithain (ehemals Linie S6). Ab Dezember 2026 wird die Linie S5 in Gößnitz nach Zwickau bzw. Glauchau im 120-min-Takt geflügelt. Die Linie S5X fährt im 60-min-Takt. In Werdau ist eine Flügelung nach Zwickau bzw. Plauen im 120-min-Takt vorgesehen. Damit wird eine umsteigefreie Verbindung von Plauen in die Metropolregion Leipzig/Halle angeboten.

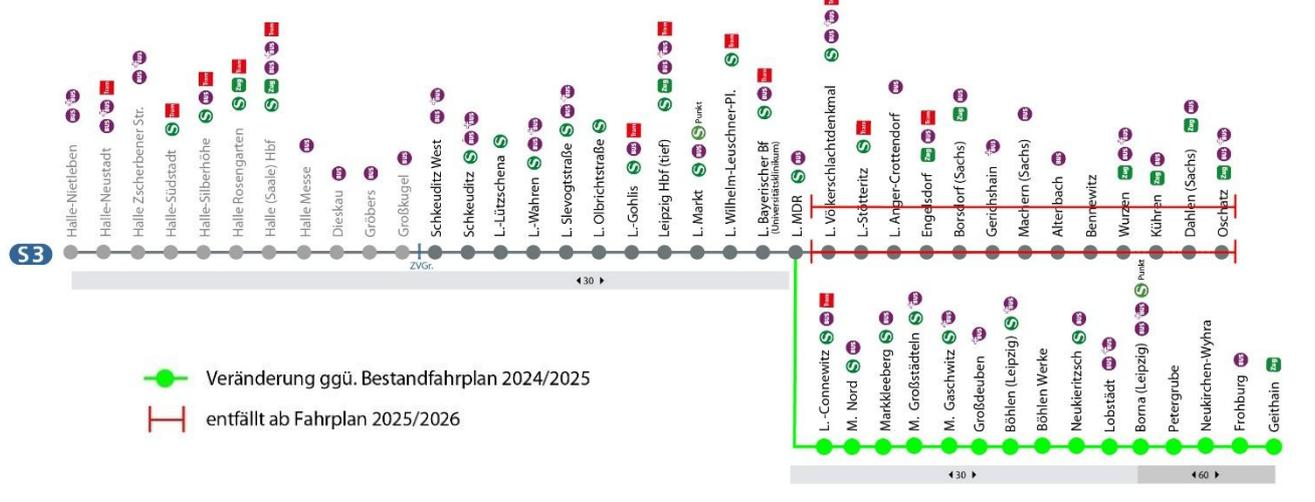
Übersicht MDSB2025plus – Los 2 ab 12/2026



Vertragslaufzeit	13.12.2026 bis 11.12.2038 (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, ZVMS, NASA, Land Thüringen, Land Brandenburg
EVU	Die Länderbahn GmbH DLB
Betriebsleistung/ Jahr	3.112.388 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	MDSB S3, MDSB S5, MDSB S5X
Fahrzeuge	Neufahrzeuge des Typs Siemens Mireo

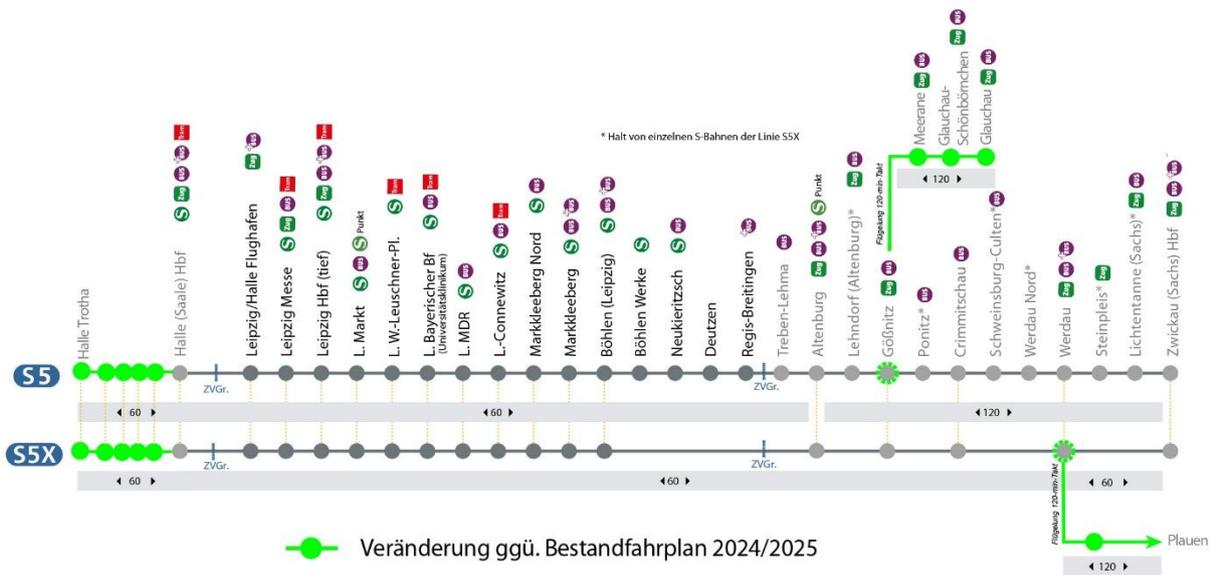
Tabelle 50: Angebot der Linien des MDSB2025plus - Los 2 ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
MDSB S3 (KBS 501.3)	Halle Nietleben - Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz - L Hbf (tief) – Borna - Geithain	Halle Nietleben - Borna im 30-min-Takt / ab 20:00 im 60-min-Takt, Borna - Geithain im 60-min-Takt



● Veränderung ggü. Bestandfahrplan 2024/2025
| entfällt ab Fahrplan 2025/2026

<p>MDSB S5 (KBS 501.5)</p>	<p>Halle Trotha - Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Gößnitz – Glauchau / Zwickau (Sachsen) Hbf</p>	<p>Halle Trotha – Altenburg: je 60-min-Takt; durch Überlagerung beider Linien 30-min-Takt Altenburg – Zwickau: S5 120-min-Takt + S5X 60-min-Takt (gerade Stunde = 1F/ungerade = 2F)</p>
<p>MDSB S5X (KBS 501.5)</p>	<p>Halle Trotha - Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – L Hbf (tief) – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf / Plauen</p>	<p>S5 Flügelung in Gößnitz nach Glauchau und Zwickau im 120-min-Takt S5X Flügelung in Werdau nach Plauen und Zwickau im 120-min-Takt / andere Fahrt ohne Flügelung nach Zwickau</p>



Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB II)

Der Verkehrsvertrag MDSB II ist bis zum 14.12.2030 gültig. Mit der Vergabe des Netzes MDSB2025plus im Jahr 2023 erfolgen im MDSB II Anpassungen auf der Linie S2. Im Übergangsjahr 2025/2026 verkehrt die Linie S2 nur bis Leipzig-Connewitz. Ab dem Fahrplanjahr 2026/2027 verkehrt die Linie S2 bis Markkleeberg-Gaschwitz und übernimmt den Endpunkt der Linie S4. Bei der S9 ist derzeit noch offen, ab wann Delitzsch CTC bedient wird. Nach der vollständigen Inbetriebnahme des Bahnhofs Delitzsch CTC wird die Linie S9 voraussichtlich auf Delitzsch CTC - Eilenburg verkürzt und eine neue Linie eingerichtet (siehe Abschnitte 4.3.4 und 5.1).

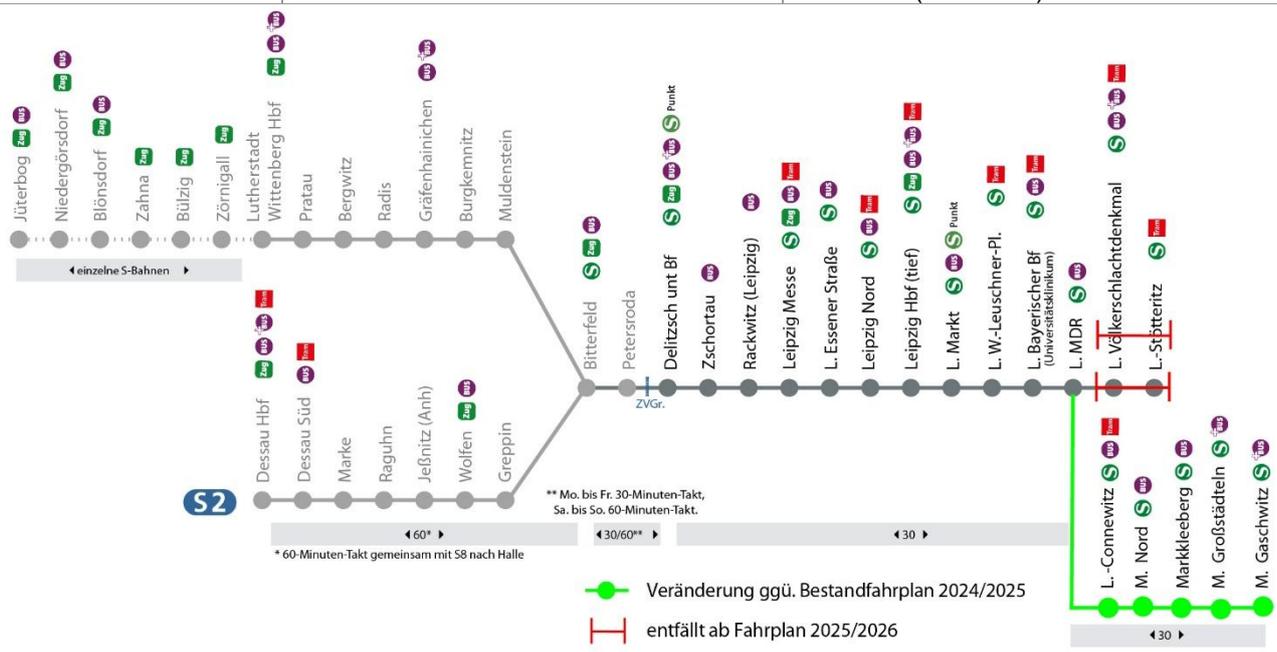
Übersicht MDSB II ab 12/2026



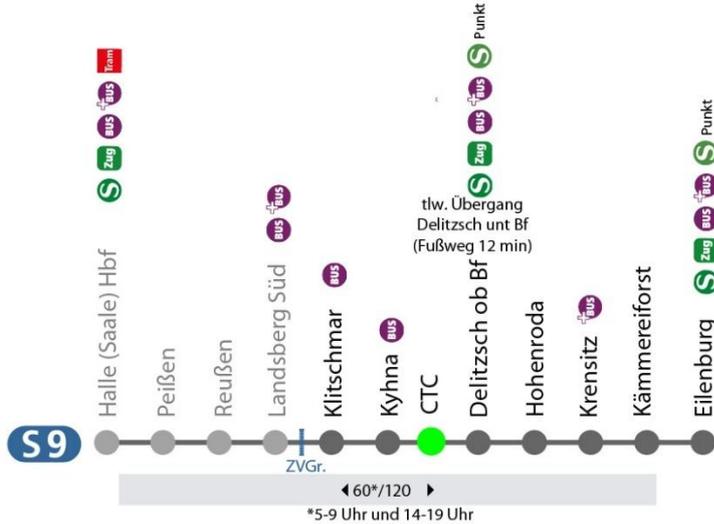
Vertragslaufzeit	13.12.2015 bis 14.12.2030 MDSB II (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, NASA, Land Brandenburg
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/ Jahr	1.684.297 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	MDSB S2, MDSB S9, RE 13
Fahrzeuge	Triebzüge Talent II des Herstellers Bombardier der Baureihen 442, 1442, 9442

Tabelle 51: Angebot der Linien des MDSB II ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
MDSB S2 (KBS 501.2)	Dessau/Lutherstadt Wittenberg/Jüterbog - Bitterfeld - Delitzsch - L Hbf (tief) - Markkleeberg- Gaschwitz	M.-Gaschwitz – Delitzsch im 30-min-Takt / ab 20:00 im 60-min-Takt Delitzsch – Bitterfeld: Mo-Fr im 30-min- Takt / SaSoF im 60-min-Takt, Verdichtung mit RE 13 zwischen Leipzig – Delitzsch (– Dessau)



<p>MDSB S9 (KBS 501.9)</p>	<p>Eilenburg – Halle Geplanter Interimshalt und später Vollausbau des neuen Haltepunktes Delitzsch CTC</p>	<p>60-min-Takt</p>
---------------------------------------	--	--------------------

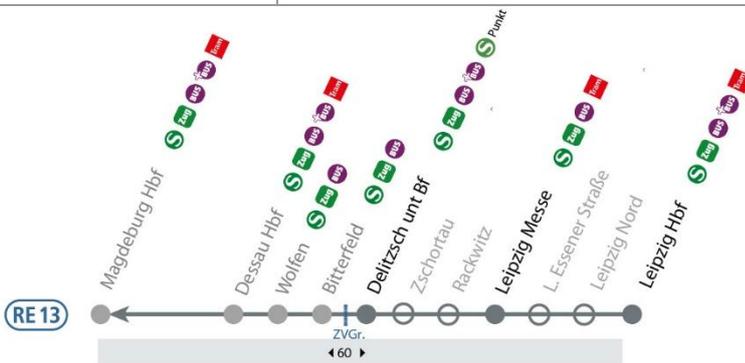


Derzeit ist noch offen, ab wann Delitzsch CTC bedient und die S9 ggf. geändert wird.

Bis zur Fertigstellung der baulichen Anlagen soll die Anbindung des Standortes interimweise mit einem S-Bahn-Pendel Leipzig Hbf – Delitzsch West/CTC erfolgen

● geplanter neuer Haltepunkt

<p>RE 13 (KBS 254)</p>	<p>Magdeburg - Bitterfeld - L Hbf (oben)</p>	<p>60-min-Takt Verdichtung mit S2 zwischen Leipzig – Delitzsch (– Dessau)</p>
-----------------------------------	--	---



unverändert ggü. Bestandsjahr

RB 113

Der Verkehrsvertrag der Linie RB 113 wurde im Herbst 2024 abgeschlossen, begann im Dezember 2025 und endet bereits 2031.

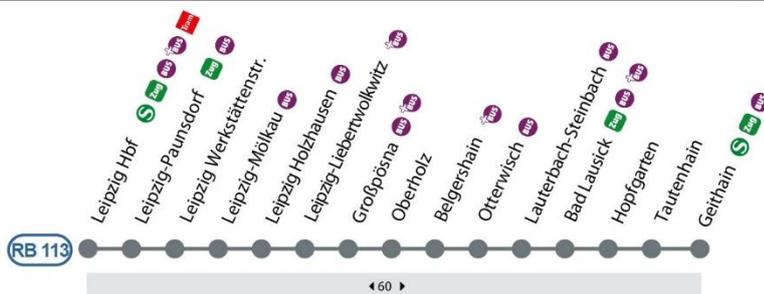
Übersicht RB 113 ab 12/2026

RB 113

Vertragslaufzeit	14.12.2025 bis 13.12.2031
Aufgabenträger	ZVNL
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/ Jahr	538.424 Zugkm/Jahr
Linien	RB 113
Fahrzeuge	Alstom Coradia A TER der Baureihe 641

Tabelle 52: Angebot der Linie RB 113 ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
RB 113 (KBS 525)	L Hbf (oben) - Bad Lausick - Geithain	60-min-Takt ausgedünnt am Vormittag Verdichtung mit RE 6 zwischen Leipzig – Geithain



unverändert ggü. Bestandsjahr

RE 6 Chemnitz – Leipzig

Der Verkehrsvertrag für die Linie RE 6 gilt bis zum 10.12.2033 und unterliegt während der Laufzeit des NVP keiner Änderung in der Angebotsleistung.

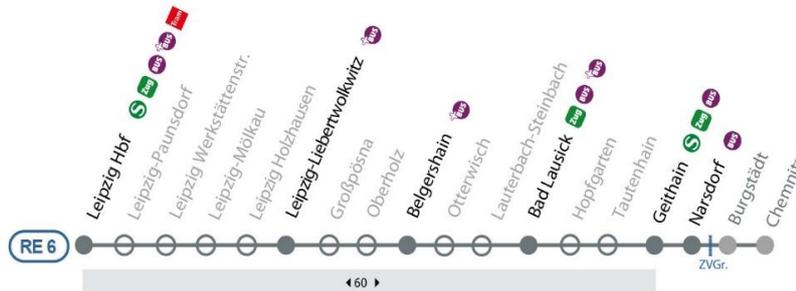
Übersicht RE 6 Chemnitz - Leipzig ab 2026/2027

**RE 6
Chemnitz - Leipzig**

Vertragslaufzeit	09.06.2024 bis 10.12.2033 RE 6 (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, ZVMS
EVU	Transdev Regio Ost GmbH
Betriebsleistung/ Jahr	680.911 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 6
Fahrzeuge	Alstom Coradia Continental BEMU Baureihe 1440.4

Tabelle 53: Angebot der Linie RE 6 ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
RE 6 (KBS 525)	L Hbf (oben) - Bad Lausick - Geithain	60-min-Takt Verdichtung mit RB 113 zwischen Leipzig – Geithain



unverändert ggü. Bestandsjahr

Elektronetz Oberelbe ENOE (RE 50)

Mit der offiziellen Zuschlagserteilung im Juli 2023 durch den federführenden ZVOE wird das ENOE im Dezember 2026 in Betrieb gehen. Zu diesem Netz gehört die Linie RE 50 Leipzig - Dresden. Den Zuschlag erhielt DB Regio, die auch das Übergangsjahr bis zum Start des ENOE mit einem Verlängerungsvertrag Saxonia absichert.

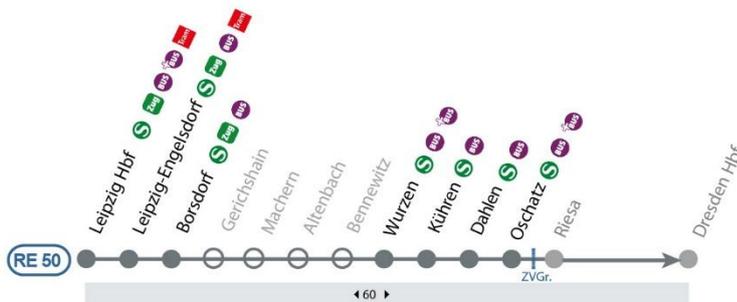
Übersicht ENOE (RE 50) ab 2026/2027

ENOE

Vertragslaufzeit	13.12.2026 bis 08.12.20240
Aufgabenträger	ZVNL, ZVOE
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/ Jahr	865.322 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 50
Fahrzeuge	Alstom (Bombardier) Twindexx Vario Baureihe 445

Tabelle 54: Angebot der Linie RE 50 ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
RE 50 (KBS 500)	L Hbf (oben) - Riesa - Dresden Hbf	60-min-Takt Verdichtung mit S4 zwischen Leipzig – Wurzen



unverändert ggü. Bestandsjahr

Netz Lausitz

Der Verkehrsvertrag Netz Lausitz gilt bis zum 09.12.2034 und unterliegt während der Laufzeit des NVP keiner Änderung in der Angebotsleistung.

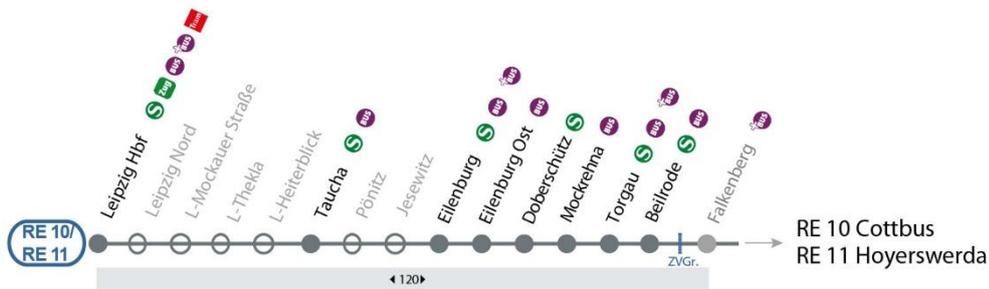
Übersicht Netz Lausitz (RE 10/RE 11) ab 2026/2027

Netz Lausitz
RE 10/ RE 11

Vertragslaufzeit	11.12.2022 bis 09.12.2034
Aufgabenträger	ZVNL, Land Brandenburg
EVU	DB Regio AG
Betriebsleistung/ Jahr	433.271 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 10
Fahrzeuge	Baureihe 463 (Siemens Mireo)

Tabelle 55: Angebot der Linie RE 10/RE 11 ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
RE 10 (KBS 210/11)	L Hbf (oben) – Torgau – Falkenberg (Elster) (– Cottbus)	Leipzig – Falkenberg: 120-min-Takt Teilweise Kopplung mit RE 11 (Leipzig – Falkenberg – Hoyerswerda) Verdichtung mit S4 zwischen Leipzig – Torgau



unverändert ggü. Bestandsjahr

Saale-Thüringen-Südharz-Netz (STS)

Der Verkehrsvertrag STS-Netz gilt unverändert bis zum 14.12.2030. Die Linie RB 20 verkehrt jedoch ab Dezember 2025 nicht mehr auf der Relation Naumburg - Leipzig. Ab diesem Zeitpunkt übernimmt die Linie S6 diese Leistung, die im MDSB I - Verlängerung und anschließend im MDSB2025plus - Los 1.2 integriert ist.

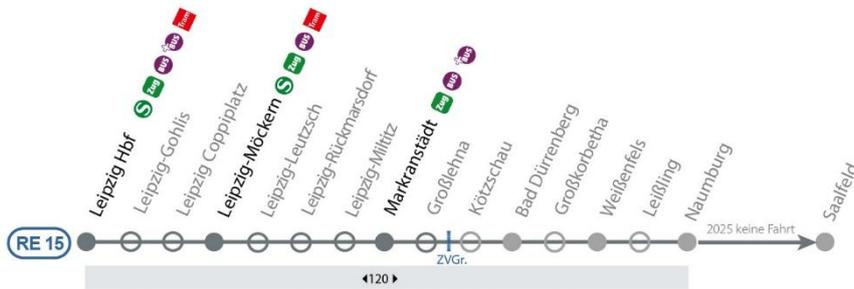
Übersicht STS 2024/2025



Vertragslaufzeit	13.12.2015 bis 14.12.2030 STS (Brutto)
Aufgabenträger	ZVNL, NASA, Freistaat Thüringen
EUV	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Betriebsleistung/ Jahr	117.641 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 15
Fahrzeuge	Baureihe 9442 (Bombardier Talent II)

Tabelle 56: Angebot der Linie RE 15 ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
RE 15 (KBS 580.1)	Leipzig Hbf – Weißenfels – Naumburg – Saalfeld(Saale)	120-min-Takt Verdichtung mit S6 zwischen Leipzig – Naumburg



unverändert ggü. Bestandsjahr

Ostthüringen-Netz (OTN)

Der Verkehrsvertrag OTN gilt bis zum 14.12.2036 und unterliegt während der Laufzeit des NVP im Nahverkehrsraum Leipzig keiner Änderung in der Angebotsleistung.

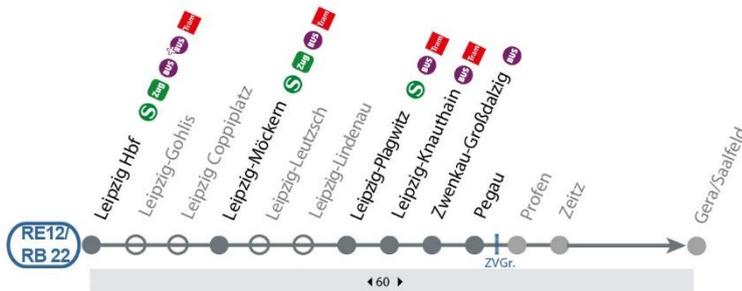
Übersicht OTN ab 2026/2027



Vertragslaufzeit	15.12.2024 bis 13.12.2036
Aufgabenträger	ZVNL, NASA, Freistaat Thüringen
EVU	Erfurter Bahn GmbH
Betriebsleistung/ Jahr	494.271 Zugkm/Jahr im Verbandsgebiet des ZVNL
Linien	RE 12, RB 22
Fahrzeuge	Baureihe 650 (Stadler RegioShuttle)

Tabelle 57: Angebot des OTN-Netzes ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
RE 12 (KBS 550)	L Hbf (oben) – Zeitz – Gera (– Saalfeld)	60-min-Takt Alle 2-h Kopplung RB 13 Hof – Gera mit RB 22 Saalfeld – Gera
RB 22 (KBS 550)	L Hbf (oben) – Zeitz – Gera (– Saalfeld)	



unverändert ggü. Bestandsjahr

Verkehrsleistungen DBG

Der Verkehrsvertrag DBG gilt bereits seit Dezember 2016. Eine Verlängerung über 2027 hinaus setzt voraus, dass die Finanzierung gesichert ist.

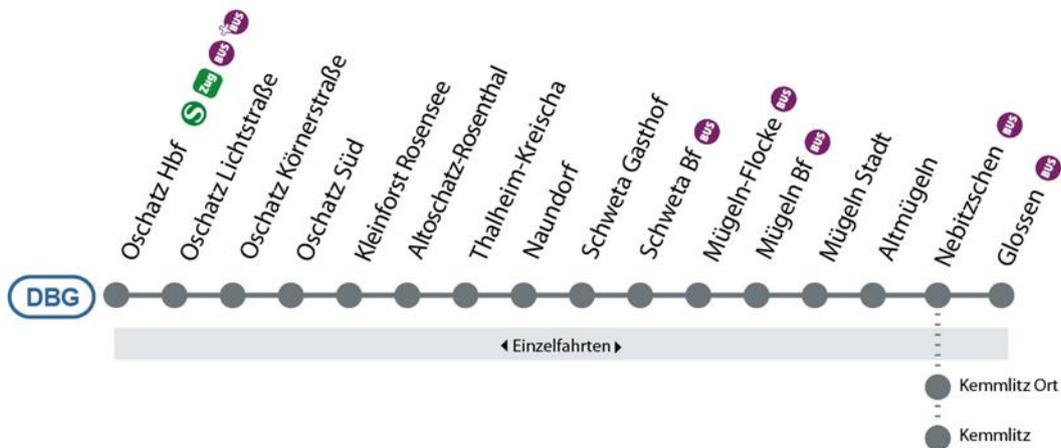
Übersicht Verkehrsleistung DBG ab 2026/2027

Döllnitzbahn

Vertragslaufzeit	11.12.2016 bis 11.12.2027 / Verlängerung nur mit Finanzierungszusagen möglich
Aufgabenträger	ZVNL
EVU	Döllnitzbahn GmbH
Betriebsleistung/ Jahr	23.000 Zugkm/Jahr
Linien	DBG
Fahrzeuge	Dieseltriebwagen VT 137 515 (Schülerverkehr), Dampf-/Diesellok mit Schmalspurwagen

Tabelle 58: Angebot der DBG ab Fahrplanjahr 2026/2027

Linien (KBS)	Linienverlauf	Angebot ab 2026/2027
DBG (KBS 502)	Oschatz – Mügeln – Glossen/Kemmlitz	Einzelfahrten



unverändert ggü. Bestandsjahr

Zusammenfassung

Tabelle 59 gibt einen Überblick über die Anteile der jährlichen Betriebsleistung ab dem Fahrplanjahr 2026/2027 nach Verkehrsvertrag und EVU.

Tabelle 59: Anteile der Verkehrsverträge an der Betriebsleistung ab Fahrplanjahr 2026/2027

Verkehrsvertrag (VV)	EVU	Linien	Zugkm	Anteil Zugkm
11 VV	6 EVU	18 Linien	11.771.069	100,0 %
MDSB2025BEMU Los 1.1 - Brutto	DB Regio AG	MDSB S1	1.345.092	11,4 %
MDSB2025plus Los 1.2 - Brutto	DB Regio AG	MDSB S30; S4; S6	2.476.379	21,0 %
MDSB2025plus Los 2 - Brutto	Die Länderbahn GmbH DLB	MDSB S3; S5; S5X	3.112.388	26,4 %
MDSB II - Brutto	DB Regio AG	MDSB-II S2; S9; RE 13	1.684.297	14,3 %
RB 113	DB Regio AG	RB 113	538.424	4,6 %
OTN - Netto	Erfurter Bahn GmbH	RE 12; RB 22	494.271	4,2 %
Netz Lausitz - Brutto	DB Regio AG	RE 10/RE 11	433.271	3,7 %
STS-Netz - Brutto	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	RE 15	117.641	1,0 %
ENOE	DB Regio AG	RE 50	865.322	7,4 %
RE 6 Chemnitz - Leipzig - Brutto	Transdev Regio Ost GmbH	RE 6	680.911	5,8 %
Verkehrsleistung n DBG - Netto	Döllnitzbahn GmbH	DBG	23.000	0,2 %

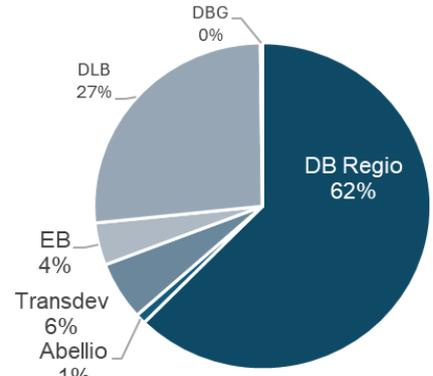
Das Rückgrat des SPNV im NVR Leipzig bildet das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz mit dem MDSB2025plus und dem MDSB II. Mit der Ausschreibung des MDSB2025plus wird die Linie RB 110 durch die S-Bahn-Linie S1 mit BEMU ersetzt. Damit werden ab Dezember 2026 erstmals BEMU im MDSB eingesetzt. Zusammen mit dem Einsatz von BEMU auf der Linie RE 6 wird der Anteil der elektrisch gefahrenen Zugkm deutlich erhöht.

Damit werden zukünftig über 90 % der angebotenen Betriebsleistung elektrisch erbracht (siehe auch Abbildung 54 in Abschnitt 4.3.4).

Das neu im ZVNL tätige EVU Die Länderbahn GmbH hat einen Anteil von 26,4 %, den der bisherige Hauptleistungserbringer DB Regio (bisher über 80 %) aufgrund der Ausschreibung abgeben musste.

Tabelle 60: Anteile der EVU an der Betriebsleistung ab Fahrplanjahr 2026/2027

EVU	Zugkm	Anteil Zugkm
6 EVU	11.771.069	100,0 %
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	117.641	1,0 %
DB Regio AG	7.342.786	62,4 %
Die Länderbahn GmbH DLB	3.112.388	26,4 %
Erfurter Bahn GmbH	494.343	4,2 %
Transdev Regio Ost GmbH	680.911	5,8 %
Döllnitzbahn GmbH	23.000	0,2 %



Nachfolgende Abbildung 53 zeigt das Liniennetz mit den zugehörigen Verkehrsverträgen im Verbundgebiet des ZVNL ab 2027.

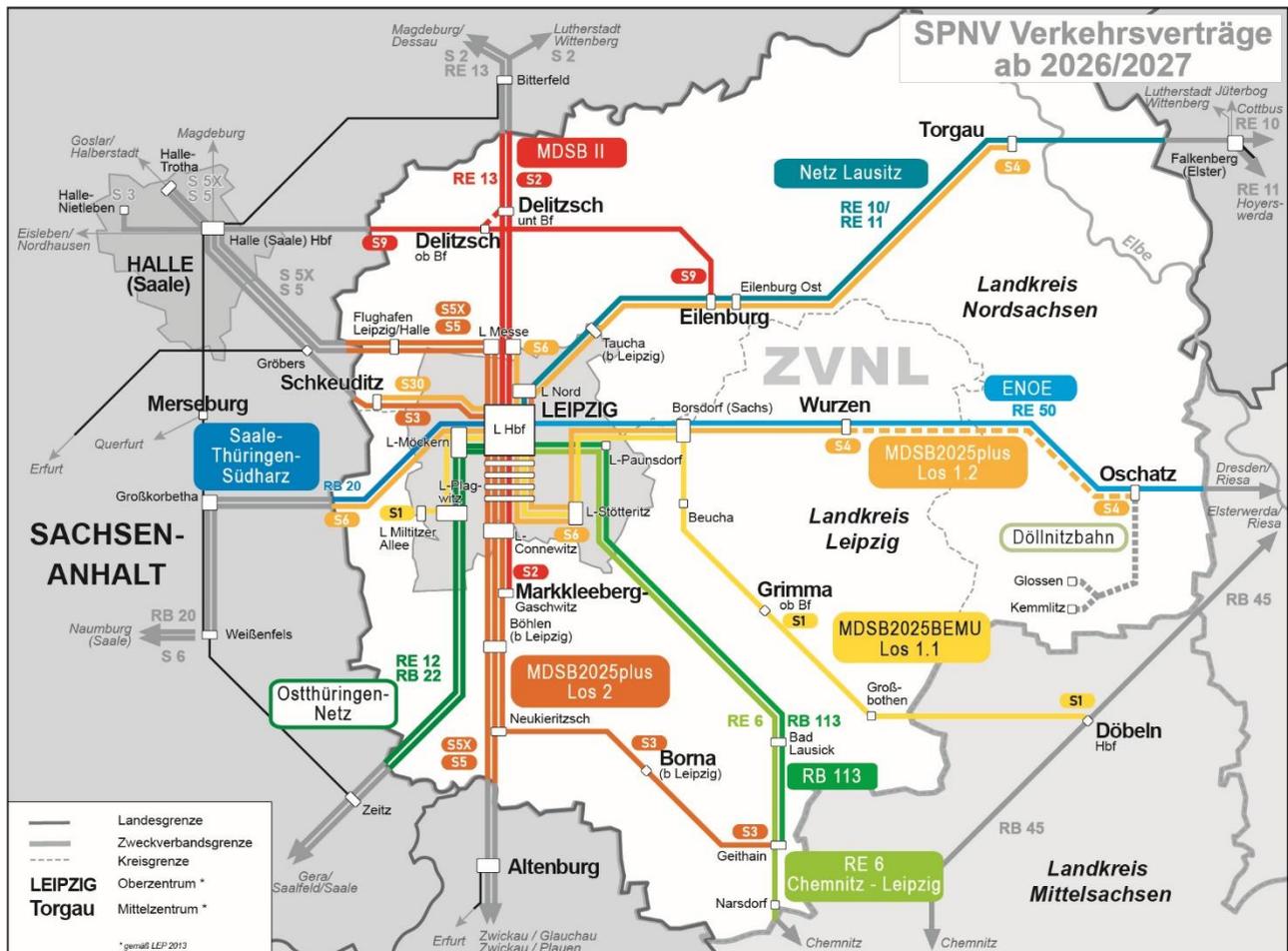


Abbildung 53: Liniennetz und Verkehrsverträge im Jahresfahrplan 2027

Mit den Neuvergaben wird an acht Zugangsstellen zum SPNV der Erwerb von Fahrausweisen durch neu aufgestellte Fahrausweisautomaten erleichtert. Eine laufende Überprüfung der Anzahl der Automaten auf den tatsächlichen Bedarf ist vor dem Hintergrund der Weiterentwicklung des Online-Ticketings regelmäßig vorzunehmen. Ein nächster Schritt ist die Umstellung der Fahrausweisautomaten auf bargeldlosen Betrieb (siehe Abschnitt 6.7.2).

4.3.4 Ausblick 2030+

Dekarbonisierung

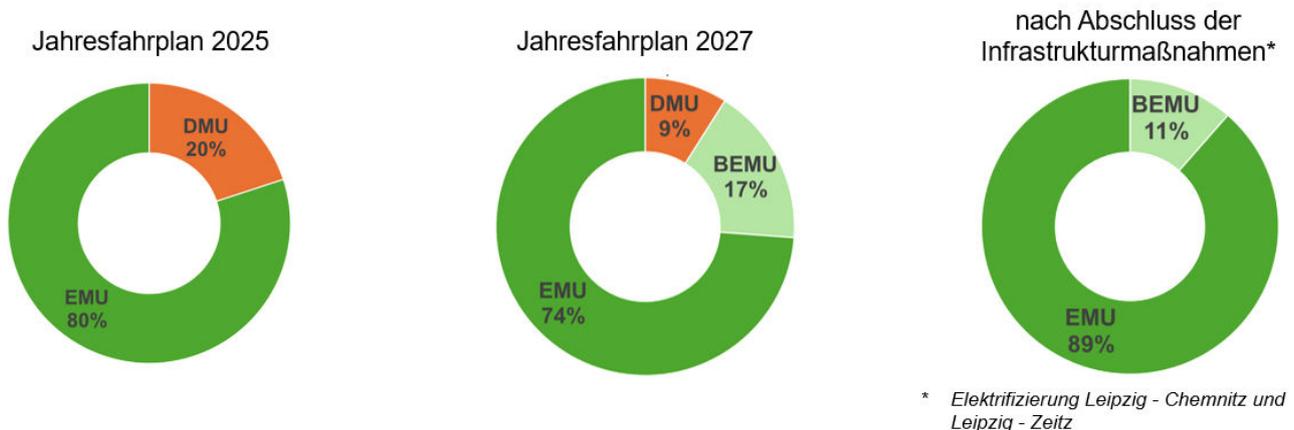


Abbildung 54: Entwicklung des Anteils der Betriebsleistung nach Antriebsart⁴²

Wie Abbildung 54 zeigt, wird die Dekarbonisierung der SPNV-Fahrzeugflotte im Gebiet des ZVNL in den 2030er Jahren abgeschlossen sein. Nach Abschluss der Elektrifizierungen der Abschnitte Leipzig – Chemnitz und nach Gera, werden im NVR Leipzig nahezu alle im planmäßigen SPNV betriebenen Bahnstrecken mit elektrischen Fahrzeugen (EMU) befahren. Auf der Verbindung nach Döbeln kommen batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU) zum Einsatz. Damit wird der SPNV im ZVNL ab den 2030er Jahren nahezu vollständig emissionsfrei sein und die Fahrgäste profitieren von einer noch klimafreundlicheren Mobilität.

Ausblick SPNV

- **MDSB 2025plus:** Führung der Linie S6 optional halbstündlich alternierend nach Naumburg / Merseburg mit Wenden in Großkorbetha, bei gleichzeitigem Entfall des Astes zur Messe.
- **MDSB II:** Das Netz soll ab Dezember 2030 neu vergeben werden. Die Planungen dazu laufen derzeit bei der NASA, größere Linienänderungen sind nicht zu erwarten.
- **MDSB II S9:** Nach der Vollenbetriebnahme des Bahnhofs Delitzsch CTC, erfolgt voraussichtlich die Einkürzung der Linie S9 auf Delitzsch CTC – Eilenburg und die Einrichtung einer neuen Linie Leipzig Hbf – Delitzsch CTC – Halle Hbf (in D-Takt-Entwurf mit Durchbindung nach Lutherstadt Eisleben).
- **RB 113:** Auf dem „Geithainer“ wird während der Bauzeit der ABS Leipzig - Chemnitz ein längerfristiger SEV durchgeführt, sieben DB BR 641 werden weiterhin eingesetzt.

⁴² Ohne Döllnitzbahn

- **RE 6:** Die Züge der Linie Leipzig – Chemnitz werden während der Bauzeit der Elektrifizierung über einen längeren Zeitraum umgeleitet (voraussichtlich über Riesa). Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Einsatz von EMUs bzw. der Umbau von BEMUs geplant.
- **DBG:** Die Weiterführung des SPNV-Angebots auf der Döllnitzbahn erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung durch den Freistaat Sachsen gesichert ist.

4.3.5 Ausblick Fahrzeuge

Siemens Mireo (Plus B)



Abbildung 55: Visualisierung Siemens Mireo - Varianten im MDSB-Netz

Ab dem Fahrplanwechsel 2026 werden im MDSB Neufahrzeuge vom Typ Siemens Mireo eingesetzt.

Die neuen Züge bieten großzügige Mehrzweckbereiche für Rollstühle und Fahrräder in der 2. sowie eine separate 1. Klasse mit Ledersitzen. Der Fahrgastkomfort wird zudem durch Barrierefreiheit, einen Familienbereich und kostenloses WLAN sowie ein ruhiges Fahrverhalten des Zuges erhöht. Zahlreiche Steckdosen und USB-Anschlüsse sorgen dafür, dass die Akkus während der Fahrt stets geladen bleiben. An den Vierer-Tischen können geeignete Smartphones künftig sogar kabellos geladen werden. Ein Echtzeit-Fahrgastinformationssystem zeigt aktuelle Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie Anschlussmöglichkeiten an den jeweiligen Haltepunkten an. Die Fahrzeuge sind mit einer von Siemens Mobility entwickelten Hochfrequenz-Scheibenlösung ausgestattet, die den Mobilfunkempfang in den Zügen deutlich verbessert. Im MDSB 2025plus-Netz verfügen die neuen Fahrzeuge über deutlich mehr Türen und Freiräume als bisher, was für bequemerer Ein- und Aussteigen sorgt, die Fahrgastwechselzeiten verkürzt und die Einhaltung des Fahrplans erleichtert.

Eine gesteigerte Energieeffizienz von bis zu 25 % im Vergleich zu Zügen mit ähnlichen Kapazitäten und Zuverlässigkeit sorgt für klimafreundliche Mobilität. Durch die Wahl der Mireo-Zugplattform, die sowohl elektrische als auch batterieelektrische Fahrzeuge für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz

anbietet, setzt der ZVLN auf Erfahrung, Effizienz und Synergieeffekte, die durch die einheitliche Plattform gewonnen werden können.⁴³

Tabelle 61: Daten der Baureihe 463

Betreiber	DB Regio Südost		Die Länderbahn (DLB)
Eigentümer	ZVNL Schienenfahrzeug GmbH	Rock Rail (Leasinggeber)	Rock Rail (Leasinggeber)
Vertrag	MDSB 2025BEMU Los 1.1 - Brutto	MDSB 2025plus Los 1 - Brutto	MDSB 2025plus Los 2 - Brutto
Anzahl Fahrzeuge	16 zweiteilig	18 vierteilig	41 dreiteilig
Farbgebung	silbern mit grünen Türen	silbern mit grünen Türen	silbern mit grünen Türen
Einsatz ab	12/2026	12/2026	12/2026
Einsatz auf	S 1	S30, S4, S6	S3, S5, S5X
Sitzplätze	100	200	150
Länge über Kupplung	47 m	90 m	70 m
Einstiegs- höhe	600 mm	600 mm	600 mm
Antriebsart	batterieelektrisch (BEMU)	elektrisch	elektrisch
V _{max}	140 km/h	160 km/h	160 km/h

⁴³ Siemens AG. Siemens Mobility liefert 75 Mireo-Züge für Leipzig und Umgebung: <https://press.siemens.com/global/de/pressemitteilung/siemens-mobility-liefert-75-mireo-zuege-fuer-leipzig-und-umgebung>



Abbildung 56: Siemens Mireo - Innenraum

Quelle: Siemens AG

Alstom Coradia Continental BEMU



Abbildung 57: Baureihe 1440.4

Quelle: VMS

Die wichtige Städteverbindung RE 6 Leipzig-Chemnitz wird durch moderne Fahrzeuge aufgewertet.

Tabelle 62: Daten der Baureihe 1440.4

Betreiber	Mitteldeutsche Regiobahn (Transdev Regio Ost)
Eigentümer	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
Vertrag	RE 6
Anzahl Fahrzeuge	11
Farbgebung	silbern mit grünen Türen
Einsatz ab	12/2025
Einsatz auf	RE 6
Sitzplätze	150
Länge über Kupplung	57 m
Einstiegshöhe	600 mm
Antriebsart	batterieelektrisch (BEMU)
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Alstom (Bombardier) Twindexx Vario



Abbildung 58: Baureihe 445

Quelle: Jan Beckschewe

Auf der stark nachgefragten Linie RE 50 verkehren ab 2026 Gebrauchtfahrzeuge mit mehr Kapazität.

Tabelle 63: Daten der Baureihe 445

Betreiber	DB Regio Südost
Baujahr	2018
Vertrag	Elektronetz Oberelbe
Anzahl Fahrzeuge	5
Farbgebung	verkehrsrot mit weißen Türen
Einsatz ab	12/2026
Einsatz auf	RE 50
Sitzplätze	479
Konfiguration	5-teilig (2 Treib- und 3 Mittelwagen)
Einstiegshöhe	600 mm
Antriebsart	elektrisch (EMU)
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

4.3.6 Zieltakt

Für den Ballungsraum Leipzig ist ein bedarfsgerechtes und leistungsfähiges SPNV-Angebot von großer Bedeutung. Wichtig ist ein dichter Takt in Bezug auf die Streckenabschnitte. Das Ziel für den Takt ist in der folgenden Tabelle definiert:

Tabelle 64: Übersicht Zieltakt

Vorzusehender Takt in der HVZ	Fahrgastzahl (Personen pro Tag)	Referenzabschnitt	Fahrgastzahl (Analyse 2023)
5 min ⁴⁴	Ab 20.000	CTL	24.000
10 min	Ab 10.000	L-Connewitz – Markkleeberg	11.700
15 min	Ab 7.500	L-Leutzsch – L-Plagwitz	8.900
30 min.	Ab 2.500	Neukieritzsch – Borna	2.500
60 min.	Unter 2.500	Grimma ob Bf – Großbothen	1.100

Die Einhaltung dieses Ziels ist von den finanziellen Rahmenbedingungen abhängig. Der ZVNL ist jedoch stets bestrebt, die Takte dem Fahrgastaufkommen anzupassen.

4.3.7 Exkurs Deutschlandtakt

Der Deutschlandtakt ist ein Konzept für einen deutschlandweit abgestimmten integralen Taktfahrplan, der sowohl den SPNV als auch den SPfV umfasst und die Belange des Güterverkehrs berücksichtigt. Ziel ist ein Fahrplan, der auf den wichtigsten Verbindungen einen Halbstundentakt vorsieht. Dieser Fahrplan dient als Grundlage für den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Im Gegensatz zur bisherigen Praxis, bei der der Fahrplan anhand der vorhandenen Infrastruktur geplant wurde, definiert der Deutschlandtakt zuerst den Zielfahrplan und leitet daraus die notwendigen Anpassungen des Schienennetzes ab.

Eine zentrale Rolle im Deutschlandtakt spielen die sogenannten Knoten. Diese Knoten sind Bahnhöfe, in denen sich Züge zu bestimmten Zeiten treffen. Dadurch werden die Umsteigemöglichkeiten maximiert und die Reisezeiten für die Fahrgäste verkürzt. Die Knotenstruktur ermöglicht ein nahtloses Umsteigen zwischen verschiedenen Zügen ohne lange Wartezeiten. Die Bedeutung der Knoten liegt darin, dass sie das Rückgrat des Deutschlandtaktes bilden. Sie sorgen dafür, dass die verschiedenen Zugverbindungen optimal aufeinander abgestimmt

⁴⁴ Eine Taktfolge von unter 5 min ist im ZVNL aktuell infrastrukturseitig nicht möglich. Im Zuge der Einführung von ETCS sind zukünftig auch geringere Zugfolgen realisierbar. Im CTL lässt dies das Brandschutzkonzept jedoch auch langfristig nicht zu.

4.3.8 Exkurs Sonderverkehre

Großveranstaltungen wie Fußballspiele, Konzerte, Festivals oder Messen stellen den SPNV als Teil des ÖPNV regelmäßig vor besondere Herausforderungen – insbesondere bei der Abreise in den späten Abend- und Nachtstunden. In diesen Zeiträumen verkehren reguläre Linienangebote häufig nur noch in großen Taktintervallen oder sind gar nicht mehr verfügbar. Dies kann dazu führen, dass Fahrgäste auf das Auto oder andere Alternativen ausweichen. Ein unzureichendes Verkehrsangebot in solchen Situationen steht im Widerspruch zum Ziel, mehr Menschen dauerhaft für den SPNV zu gewinnen.

Der ZVNL verfolgt daher gezielte Strategien, um bei stark nachgefragten Veranstaltungen bedarfsgerechte Zusatzverkehre zu planen, zu koordinieren und zu finanzieren. Dies geschieht stets in enger Abstimmung mit Veranstaltern, Verkehrsunternehmen und Kommunen. So werden beispielsweise zur Fußball-Europameisterschaft sowie zur Leipziger Buchmesse zusätzliche Züge eingesetzt. Auch bei Heimspielen von RBL kommt es regelmäßig zu Taktverdichtungen, um dem erhöhten Fahrgastaufkommen gerecht zu werden.

Dennoch bestehen weiterhin Herausforderungen, insbesondere bei Veranstaltungen, die tagsüber stattfinden – etwa Messen. Hier stoßen die Planungen häufig an Grenzen hinsichtlich verfügbarer Trassenkapazitäten sowie Fahrzeug- und Personalkapazitäten. Diese Engpässe erschweren eine bedarfsgerechte Ausweitung des Angebots und erfordern eine strategische Weiterentwicklung der bestehenden Konzepte. Die Beteiligung der Unternehmen an solchen Kosten kann helfen, solche Angebote verstärkt umzusetzen.

4.4 Barrierefreiheit

4.4.1 Anlass und Begriffsbestimmung

Gemäß § 2 Absatz 6 ÖPNVG sind im NVP die Belange der Menschen mit Behinderung sowie die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV besonders zu berücksichtigen.

Der ZVNL unterstützt das Ziel der Barrierefreiheit und betrachtet Barrierefreiheit als einen Prozess der Annäherung an ein Ideal, bei dem jedoch Kompromisse zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, und denen, die sensorisch eingeschränkt sind, eingegangen werden müssen.

Die folgende, nicht abschließende Aufzählung der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) zeigt, welche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen im Rahmen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Einschränkungen nicht nur in unterschiedlichen Ausprägungen, sondern auch in unterschiedlichen Kombinationen auftreten können und somit die Anforderungen an eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV sehr vielfältig sind.

Mobilitätseingeschränkte Menschen

Mobilitätsbehindert im engeren Sinne

- Körperbehinderte Menschen:
 - Gehbehinderte Menschen
 - Rollstuhlnutzende Menschen
 - Arm- und handbehinderte Menschen
 - Klein- und großwüchsige Menschen
- Sehgeschädigte Menschen:
 - Sehbehinderte Menschen
 - Blinde Menschen
- Sprachbehinderte Menschen
- Hörgeschädigte Menschen
- Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen:
 - Lernbehinderte Menschen
 - Geistig behinderte Menschen
- Psychisch behinderte Menschen

Mobilitätsbehindert im weiteren Sinne

- Reisebedingt:
 - Fahrgäste mit Gepäck
 - Fahrgäste mit Kinderwagen
 - Fahrgäste mit Fahrrädern
 - Fahrgäste mit Einkaufs- und Gepäckwagen
 - Fahrgäste mit Hunden
 - werdende Mütter
 - Übergewichtige Menschen
 - Ortsunkundige Menschen
 - Menschen mit temporären Einschränkungen
 - Menschen mit Allergien
 - Sprachunkundige Menschen
- Altersbedingt:
 - Ältere Menschen
 - Kleinkinder

Abbildung 61: Übersicht der Mobilitätseinschränkungen (nicht abschließend)

Bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dieses besagt, dass Informationen immer mit zwei der drei Sinne „Sehen“, „Hören“ sowie „Tasten“ wahrnehmbar sein müssen, um möglichst vielen Menschen die entsprechenden Informationen übermitteln zu können. Auch mit dem Zwei-Sinne-Prinzip können jedoch nicht alle Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen berücksichtigt werden, da beispielsweise taubblinde Fahrgäste eine auditiv-visuelle Information nicht wahrnehmen können.

4.4.2 Barrierefreiheit im SPNV

Der ZVNL als Aufgabenträger für den SPNV unterstützt das Ziel der Barrierefreiheit. Die konkreten Maßnahmen müssen jedoch von den Infrastrukturbetreibern und den Verkehrsunternehmen (für die Fahrzeuge) umgesetzt werden.

Grundsätzlich strebt der ZVNL eine vollständige Barrierefreiheit an allen Zugangsstellen zum SPNV an, vorrangig an den in Abschnitt 4.2.4 festgelegten Verknüpfungspunkten und Zugangsstellen mit hohem Fahrgastaufkommen. Für den schienengebundenen Personenverkehr (mit Ausnahme der Straßenbahnen) gilt das AEG. Das AEG enthält keine konkreten Vorgaben zur Barrierefreiheit, dient aber als Ermächtigungsgrundlage für Rechtsverordnungen, in denen die Belange eines barrierefreien schienengebundenen Personenverkehrs geregelt werden können.

Für den Ausbau von SPNV-Anlagen gelten u.a. die EBO sowie die Vorgaben der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM).

Die EBO sieht vor, dass *„die Vorschriften dieser Verordnung [...] so anzuwenden [sind], daß die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie*

Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.“ Schwerpunkt der Erneuerung in den nächsten Jahren ist die Aufhöhung der Bahnsteige mit 38 cm und darunter, da insbesondere diese einem barrierefreien Ein- und Ausstieg im Wege stehen. Im NVR Leipzig sind somit 62 von 242 Bahnsteigkanten mit Bahnsteighöhen von 38 cm und darunter von der Aufhöhung betroffen.

Weitere Vorgaben wurden für die Europäische Union in den TSI-PRM festgelegt. Die TSI-PRM gelten als internationales Regelwerk zur Herstellung der Barrierefreiheit im transeuropäischen Eisenbahnverkehr. Darin werden Aspekte der Barrierefreiheit für die Bereiche Infrastruktur, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Telematikanwendungen und Fahrzeuge definiert.

Wesentliche Bestandteile der Barrierefreiheit im SPNV sind eine barrierefreie Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, ein barrierefreier Bahnsteigzugang sowie ein stufenfreier Übergang vom Bahnsteig zum Fahrzeug. Um letzteres zu erreichen, wird für die im SPNV bedienten Bahnsteige eine Höhe von 55 cm angestrebt. Die Analyse des Status quo zeigt, dass hier noch Handlungsbedarf besteht. Darüber hinaus sollen festgestellte Mängel, die die Barrierefreiheit beeinträchtigen, schnellstmöglich kommuniziert und behoben werden.

Entsprechender Handlungsbedarf besteht auch hinsichtlich eines barrierefreien Zugangs zu den Bahnsteigen, der durch taktile Leitsysteme sowie eine stufenfreie Gestaltung durch niveaugleiche Zugänge, Rampen oder Aufzüge zu realisieren ist. An 74 Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen fehlen noch taktile Leitsysteme, an 27 Bahnsteigen ist der stufenfreie Zugang noch herzustellen.

Auch der Hitzeschutz an Zugangsstellen gewinnt im Zuge des Klimawandels und der damit verbundenen Zunahme von Extremwetterereignissen zunehmend an Bedeutung. Haltestellen sind Orte des öffentlichen Lebens, an denen sich täglich zahlreiche Menschen aufhalten – oft über längere Zeiträume und ohne ausreichenden Schutz vor intensiver Sonneneinstrahlung. Besonders gefährdet sind vulnerable Gruppen wie ältere Menschen, Kinder, Schwangere und Personen mit Vorerkrankungen. Ohne geeignete Schutzmaßnahmen kann es zu gesundheitlichen Problemen wie Hitzestress, Kreislaufbeschwerden oder gar akuten Notfällen kommen. Auch aus Sicht der Nutzerfreundlichkeit ist Hitzeschutz ein entscheidender Faktor. Eine angenehm temperierte und gut gestaltete Haltestelle steigert den Komfort und die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs.

4.4.3 Barrierefreiheit im ÖSPV

Die barrierefreie Gestaltung des ÖSPV ist Aufgabe der Aufgabenträger im ÖSPV. Dies sind im NVR Leipzig die Stadt Leipzig sowie die Landkreise Leipzig und Nordsachsen. Mindeststandards für Haltestellen und Fahrzeuge im ÖSPV sowie für Information und Kommunikation sind im „Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ festgelegt.

4.5 Prüfaufträge

An dieser Stelle werden die Prüfaufträge des ZVNL während der Gültigkeitsdauer der Fortschreibung des NVP festgeschrieben. Die Nummerierung der Prüfaufträge stellt keine Priorisierung dar, sondern dient lediglich zur Vereinfachung einer späteren Bezugnahme.

Die mit einem **(P)** gekennzeichneten Punkte sind in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

1. **Ausweitung des SPNV-Angebots im MDSB2025plus entsprechend des Ausschreibungsfahrplans (P)**

Rücknahme der aus finanziellen Gründen erfolgten Angebotseinschränkungen

- a) Verdichtungen im Abendverkehr auf der S1, S3, S4 und S6
- b) Nachbestellung S10 Leipzig Hbf (oben) – L Miltitzer Allee
- c) Nachbestellung S4 Torgau – Falkenberg (Elster)
- d) Verlängerung S4 Zwischentakte Taucha (b Leipzig) – Eilenburg
- e) Nachbestellung weiterer HVZ-Leistungen nach Oschatz

2. **Verdichtung des S-Bahn Angebots nach Oschatz zur Entlastung RE 50**

Einführung eines 60 Minuten S-Bahn Takts zwischen Wurzen und Oschatz

3. **Verdichtung des S-Bahn Angebots Leipzig – Eilenburg – Torgau**

Verdichtung auf einen 30- bzw. 60-Minuten-Takt (halbstündlich versetzt zum RE) für den Abschnitt Eilenburg – Torgau zur besseren Anbindung der S-Bahn Halte

4. **Verdichtung des SPNV-Angebots nach Grimma**

Durchgehender 30-Minuten-Takt Leipzig – Grimma oberer Bahnhof

5. **Ausweitung des SPNV-Angebots auf den Ausbaustrecken des InvKG (P)**

- a) Verdichtung zum werktäglichen 30-Minuten-Takt zwischen Leipzig und Zeitz
- b) Verdichtung zum täglichen 30-Minuten-Takt zwischen Leipzig und Chemnitz

6. **Prüfung der Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten auf stark ausgelasteten Linien**

Umfasst die Prüfung des Einsatzes von Mehrfachtraktionen und die Prüfung möglicher Taktverdichtungen

7. **Streckenausbau Leipzig – Schkeuditz – Halle**

Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Strecke zur Engpassbeseitigung (siehe Abschnitt 5.1.2)

8. **Anbindung des CTC in Delitzsch an den SPNV (P)**

Einrichtung einer direkten S-Bahn Anbindung Leipzig Hbf – CTC – Halle (Saale) Hbf (siehe Abschnitt 5.1.1)

9. **Prüfen der Errichtung neuer S-Bahn-Haltepunkte zur besseren Erschließung der ÖPNV-Potenziale (siehe Abschnitt 5.2.2)**

- a) Leipzig-Marienbrunn **(P)**
- b) Schkeuditz Ost **(P)**
- c) Leipzig-Coppiplatz II **(P)**
- d) GVZ-Nord/Radefeld **(P)**
- e) Leipzig-Althen **(P)**

- f) Leipzig-Paunsdorf II (P)
- g) Zwenkau-Zitzschen/See (P)
- h) Leipzig-Knautnaundorf (P)
- i) Leipzig-Eutritzsch (Freiladbahnhof)

10. Anbindung Zwenkau

Anbindung der Kernstadt Zwenkau im Leipziger Neuseenland an den SPNV durch Errichtung einer Seilbahnverbindung Zwenkau Zentrum – Markkleeberg-Gaschwitz/Leipzig als innovatives Modellprojekt für urbane Luftseilbahnen (siehe Abschnitt 5.1.4)

11. Kulkwitzer Kurve (P)

Untersuchung der Errichtung einer Eisenbahnverbindung zwischen Markranstädt und dem bisherigen S-Bahn-Endpunkt Miltitzer Allee sowie Evaluierung der Ergebnisse einer bereits durchgeführten Untersuchung (siehe Abschnitt 5.1.4)

12. S-Bahn Ring

Untersuchung eines S-Bahn Rings für Leipzig gemäß Vorschlag des SPD-Arbeitskreises für Stadtentwicklung und Umwelt (siehe Abschnitt 5.1.4)

13. Zweiter Citytunnel

Untersuchung eines Tunnels im spurgeführten Verkehr in Ost-West Richtung bzw. der Einbindung in das bestehende SPNV-Netz unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung und -prognose (siehe Abschnitt 5.1.4)

14. Fahrrad

- a) *Evaluation der aktuellen Regelungen zur kostenlosen Fahrradmitnahme; im Abgleich der Fahrgastnachfrage mit den zur Verfügung stehen Kapazitäten für die Fahrradmitnahme sind Möglichkeiten zur Begrenzung der Fahrradmitnahme zu prüfen*
- b) *Quantitativer und qualitativer Ausbau der B+R-Angebote inklusive Bikesharing in Kooperation mit den Kommunen*

15. P+R Kapazitäten

Erweiterung und Neubau von P+R-Kapazitäten im NVR Leipzig mit Fokus auf den Leipziger Südraum

16. Fahrgaststeuerung CTL

Ziel der gleichmäßigeren Verteilung der Fahrgastströme im CTL auf alle Stationen in Kooperation mit der Stadt Leipzig

- a) *Prüfen von Anpassungs- bzw. Neubaumaßnahmen (Südsehne) im ÖSPV-Netz*
- b) *Prüfen des Ausbaus von Verknüpfungspunkten*

17. Verbunderhebung

Mitwirkung bei der Durchführung einer umfassenden Fahrgastbefragung zur besseren Evaluation des Angebots sowie der Tarifstruktur im NVR Leipzig

5 Maßnahmenprogramm Infrastruktur

Im Zusammenhang mit dem Maßnahmenprogramm Infrastruktur ist der Fachplanungsvorbehalt zur Schieneninfrastruktur des Bundes gemäß AEG zu beachten. Der ZVNL hat als Zugangsberechtigter zur Schieneninfrastruktur jedoch klare Vorstellungen zur Gestaltung der Bahnanlagen, um ein qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot sicherzustellen. Ein leistungsfähiges ÖPNV-System erfordert eine zukunftsfähige Infrastruktur.

5.1 Neu- und Ausbaumaßnahmen

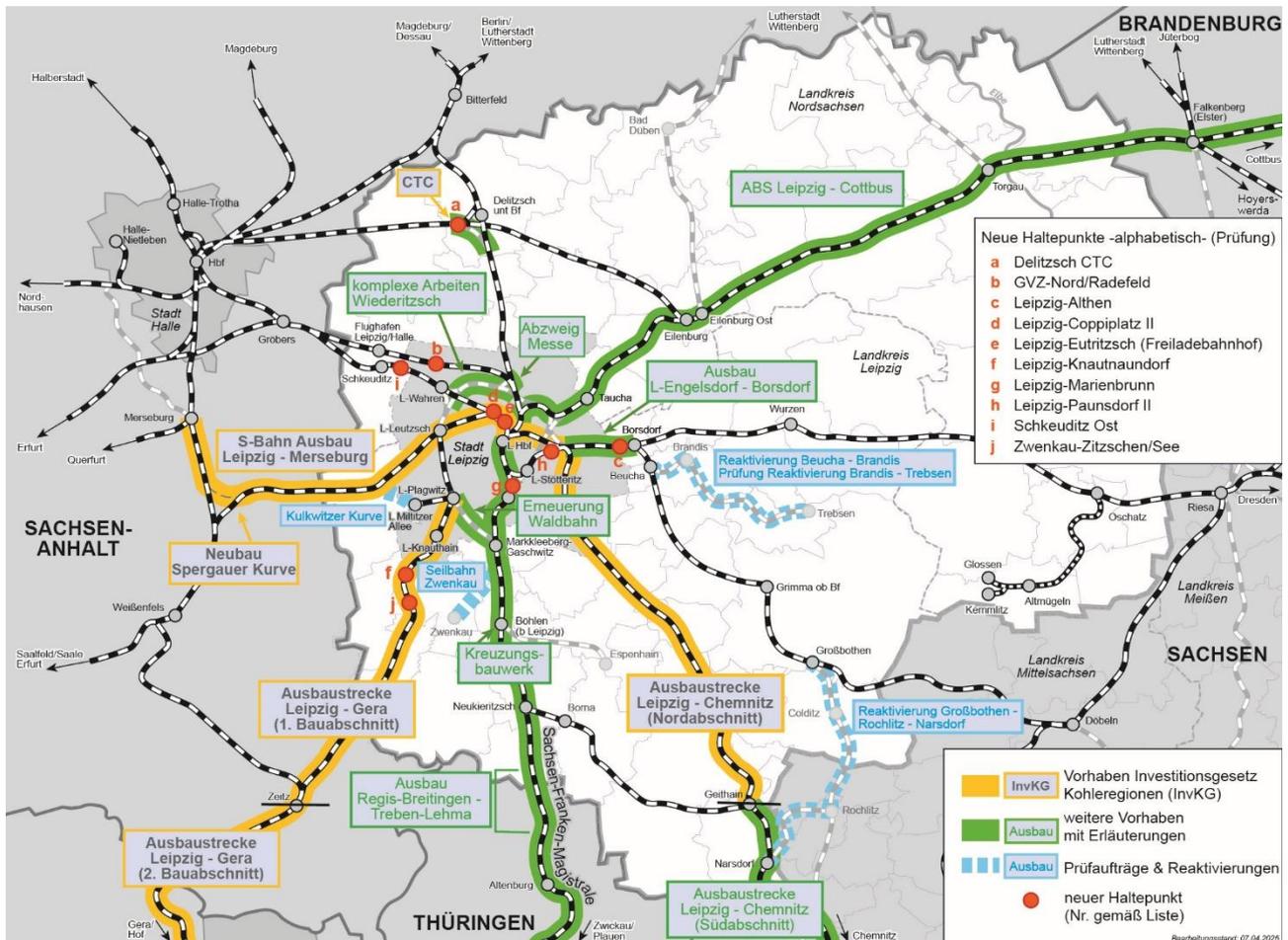


Abbildung 62: Übersichtskarte der Neu- und Ausbaumaßnahmen im NVR Leipzig

5.1.1 Vorhaben des Investitionsgesetzes Kohleregionen

Das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) wurde 2020 verabschiedet und regelt die Förderung von Investitionen in den Mitteldeutschen und Lausitzer Braunkohlerevieren sowie in Nordrhein-Westfalen. Ziel des Gesetzes ist es, den Strukturwandel in diesen Regionen zu unterstützen und die Beschäftigung zu sichern, während der Ausstieg aus dem Abbau und der Verstromung von Braunkohle voranschreitet. Das Gesetz sieht Finanzhilfen in Höhe von bis zu 14 Mrd. € vor, die bis zum endgültigen Ausstieg aus der Kohleverstromung spätestens 2038 bereitgestellt werden. Diese

Mittel sollen besonders bedeutsame Investitionen der Länder und ihrer Gemeinden fördern, um die wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung neuer Arbeitsplätze zu unterstützen.⁴⁶

Die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Rahmen des InvKG sind darauf ausgelegt, die Anbindung und Mobilität in den betroffenen Regionen zu verbessern. Bestehende Bahnstrecken werden ausgebaut und modernisiert, um schnellere und häufigere Verbindungen zu ermöglichen. In einigen Fällen werden auch neue Bahnstrecken gebaut, um bisher schlecht angebundene Gebiete besser zu erschließen. Wichtige Straßen werden erweitert und instandgesetzt, um den Verkehrsfluss zu verbessern und Staus zu reduzieren. Bau von Umgehungsstraßen, um den Verkehr aus den Innenstädten herauszuhalten und die Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden zu erhöhen. Ausbau und Verbesserung der Bus- und Straßenbahnnetze, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten. Einrichtung von Verkehrsknotenpunkten, die verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpfen, um nahtlose Umstiege zu ermöglichen.

Diese Maßnahmen sollen nicht nur die Mobilität und Erreichbarkeit verbessern, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung fördern, indem sie den Zugang zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen erleichtern.

CTC Delitzsch



Abbildung 63: Visualisierung des CTC

Quelle: Telluride Architektur. Masterplan Center for the Transformation of Chemistry, CTC Delitzsch

Am 14.08.2020 ist als weitere Strukturhilfemaßnahme für die durch den Kohleausstieg betroffenen Reviere und Standorte das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen (StStG) in Kraft getreten. Das

⁴⁶ vgl. Bundesamt für Justiz: <https://www.gesetze-im-internet.de/invkg/>

Gesetz bietet einen Rechtsrahmen für wirtschaftliche, soziale und strukturpolitische Maßnahmen sowie Finanzhilfen, um den Strukturwandel in den Kohlerevieren zu bewältigen. Es soll sicherstellen, dass die betroffenen Gebiete neue wirtschaftliche Perspektiven und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze erhalten. Um neue Perspektiven für die Kohleregionen zu schaffen, sieht das § 17 Nummer 29 StStG die „Gründung je eines neuen institutionell geförderten Großforschungszentrums nach Helmholtz oder vergleichbaren Bedingungen in der sächsischen Lausitz und im mitteldeutschen Revier auf Grundlage eines Wettbewerbsverfahrens“ vor.⁴⁷

Das Center for the Transformation of Chemistry (CTC) in Delitzsch und Merseburg/Leuna (Sachsen-Anhalt) ist eines dieser Forschungszentren. Ziel ist die Chemie von einer linearen zu einer Kreislaufwirtschaft zu transformieren. Ressourcen sollen wiederverwendet werden, um so unabhängiger von fossilen Energien zu sein und gleichzeitig den CO₂-Ausstoß zu mindern. Die Grundlagenforschung und der Transfer in die Anwendung stehen gleichermaßen im Fokus. Der Aufbau des CTC begann 2023 und soll bis 2038 abgeschlossen sein. Es wird erwartet, dass das Zentrum dann etwa 1.000 Mitarbeitende beschäftigen wird. Aktuell laufen die Planungen und erste vorbereitende Arbeiten zur Ansiedlung des CTC auf dem Gelände einer ehemaligen Zuckerfabrik am oberen Bahnhof von Delitzsch (Stecke Halle – Eilenburg). Ab 2026 wird dort zunächst ein Verwaltungsstandort etabliert.

Zur Anbindung des Forschungszentrums wurde der Neubau einer Verkehrsstation in räumlicher Nähe zum Standort des CTC im Rahmen einer vom ZVNL beauftragten Machbarkeitsstudie der DB Infra GO untersucht: Die Bedienung der CTC-Station erfolgt durch eine neu einzurichtende S-Bahn-Linie Leipzig Hbf – Delitzsch West/CTC – Halle Hbf mit Durchbindung nach Sangerhausen sowie durch die bestehende, dann auf den Abschnitt Delitzsch West/CTC – Eilenburg einzukürzende S-Bahn-Linie S9. Folglich entstehen Umsteigebeziehungen zwischen den Linien in Delitzsch West/CTC. Zur Realisierung dieses Angebotskonzepts bedarf es umfangreichen Infrastrukturanpassungen in der Betriebsstelle Delitzsch oberer Bahnhof. Vorgesehen ist die Errichtung digitaler Stellwerkstechnik zur Sicherung der benötigten Fahrstraßen sowie die eines barrierefreien Mittelbahnsteigs mit Wendegleis. Bis zur Fertigstellung der baulichen Anlagen erfolgt die Anbindung des Standortes interimswise mit einem S-Bahn-Pendel Leipzig Hbf – Delitzsch West/CTC (interim). Die Finanzierung der Anbindung des CTC an den SPNV erfolgt nicht durch InvKG-Mittel.

⁴⁷ vgl. Bundesgesetzblatt:

http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl120s1795.pdf

Verbindungskurve Großkorbetha (Spergauer Kurve)



Abbildung 64: BIM-Visualisierung der Verbindungskurve

Quelle: DB InfraGO AG

Das Projekt zur Verbindungskurve Großkorbetha ist ein bedeutendes Infrastrukturvorhaben der Deutschen Bahn im Mitteldeutschen Revier. Das Projekt ist Teil des Strukturwandels in der Kohleregion und soll zur nachhaltigen und klimaneutralen Entwicklung der Region beitragen. Das Projekt wird überwiegend in Sachsen-Anhalt realisiert, hat aber bedeutende Auswirkungen auf den SPNV im NVR Leipzig.

Ziel ist der Neubau einer zweigleisigen, elektrifizierten Verbindungskurve zwischen den Strecken 6340 Halle (Saale) Hbf – Baunatal-Guntershausen und 6367 Leipzig Hbf – Großkorbetha bei Spergau in Sachsen-Anhalt. Diese Verbindung soll direkte Fahrten zwischen Leipzig und Halle via Merseburg ermöglichen, ohne dass ein Fahrtrichtungswechsel in Großkorbetha erforderlich ist. Die Verbindungskurve würde aus der Strecke 6340 im Nordkopf des Bahnhofs Großkorbetha abzweigen und im östlichen Bahnhofskopf in die Strecke 6367 niveaugleich einbinden. Die neu zu bauende Strecke ist für die Streckenklasse D4 und eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Weiterhin sind zukünftig Geschwindigkeitserhöhungen auf bis zu 160 km/h auf den anschließenden Strecken Richtung Leipzig, Halle und Naumburg geplant.

Das Projekt bietet mehrere Vorteile: Die neue Verbindungskurve ermöglicht den Ausbau des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes mit direkten Zugverbindungen zwischen Leipzig und Merseburg, was die Reisezeiten einiger Relationen verkürzt und den Nahverkehr in der Region attraktiver macht. Zudem wird der neue Standort des CTC in Merseburg/Leuna optimal angebunden. Die Verbindungskurve schafft weiterhin einen alternativen Laufweg für den Schienengüterverkehr zwischen den Knoten Halle und Leipzig, was die Kapazität für den SPNV im Knoten Leipzig erhöht.

Der Zeitplan des Projekts ist wie folgt: Im Jahr 2022 fand der Planungsauftrag und die Grundlagenermittlung statt. Von 2023 bis 2024 sollen die Grundlagenermittlung und Vorplanung abgeschlossen werden. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist für die Jahre 2025 bis 2028 vorgesehen. Die vorbereitenden Maßnahmen sollen von 2029 bis 2031 beginnen, unmittelbar nach Erhalt des Planrechts im Jahr 2029. Der Baubeginn ist für 2031 geplant, die Inbetriebnahme für 2035.⁴⁸

ABS Leipzig – Chemnitz

Die Strecke Leipzig–Chemnitz wird umfassend ausgebaut und elektrifiziert, um den Schienenverkehr zwischen diesen beiden Großstädten Sachsens zu verbessern. Das Projekt ist in zwei Abschnitte unterteilt: den Nordabschnitt von Leipzig nach Geithain und den Südabschnitt von Geithain nach Chemnitz.

Im Südabschnitt, der 37 km lang ist, wurden bereits Vermessungen und Baugrunduntersuchungen abgeschlossen. Die Finanzierungsvereinbarung für die Planung des zweigleisigen Ausbaus wurde von der Deutschen Bahn und dem Freistaat Sachsen unterzeichnet. Die Finanzierung erfolgt hier durch das GVFG, bzw. durch Bundesmittel (Elektrifizierung). Der Nordabschnitt, der 44 km Strecke umfasst, wird ebenfalls elektrifiziert und nahezu vollständig zweigleisig ausgebaut. Die Finanzierung erfolgt hier durch das InvKG, und die Planungen haben bereits begonnen.

Ziel des Projekts ist es, den Takt der Züge zu verdichten und die Fahrzeiten zu verkürzen, was zu einer besseren Anbindung an den Bahnknoten Leipzig führt. Dies ermöglicht mehr Umsteigemöglichkeiten zu Fernverkehrszügen. Zudem trägt die Elektrifizierung dieser Hauptstrecke erheblich zum Klimaschutz bei, indem jährlich über 9.500 t CO₂ eingespart werden.⁴⁹

Die Vorplanung ist abgeschlossen, und die Entwurfsplanung befindet sich in Bearbeitung. Die Strecke wird in den kommenden Jahren schrittweise modernisiert, um den Anforderungen des modernen Schienenverkehrs gerecht zu werden: Die Bauarbeiten für den Südabschnitt zwischen Geithain und Chemnitz sollen im Jahr 2026 beginnen und voraussichtlich 2029 abgeschlossen sein. In diesem Abschnitt werden unter anderem Oberleitungsmasten gesetzt, Haltepunkte und Brücken erneuert sowie zusätzliche Gleise errichtet. Für den Nordabschnitt von Leipzig nach Geithain gibt es noch keinen genauen Starttermin. Hier stehen die nächsten Planungsschritte wie Vermessung, Umweltuntersuchungen und die Trassierung an. Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung erfährt die Strecke eine Kapazitätserhöhung, die zukünftig auch Platz für Züge des Fernverkehrs schafft. Langfristig ist so die bessere Anbindung der Stadt Chemnitz an den Fernverkehr möglich. Die Nahverkehrsanbindung für die Gemeinden entlang der Strecke wird durch einen zukünftig möglichen Halbstundentakt deutlich verbessert.

⁴⁸ vgl. DB InfraGO:

<https://mitteldeutschesrevier.deutschebahn.com/mitteldeutsches-revier/verbindungskurve-grosskorbetha.html>

⁴⁹ vgl. DB InfraGO:

<https://mitteldeutschesrevier.deutschebahn.com/mitteldeutsches-revier/leipzig-chemnitz.html>

ABS Leipzig – Zeitz – Gera

Zwischen Leipzig, Pegau, Zeitz und Gera sind umfassende Ausbau- und Elektrifizierungsarbeiten sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Geschwindigkeit und zur Schaffung von S-Bahn-Standards vorgesehen. Das Projekt ist Teil des Strukturwandels in der Kohleregion und soll zur nachhaltigen und klimaneutralen Entwicklung der Region beitragen. Durch den Ausbau der Strecke werden die Voraussetzungen, um den Verkehr auf der Achse Leipzig – Zeitz – Gera verstärkt auf die klimafreundliche Schiene zu verlagern, geschaffen.

Das Vorhaben wird in zwei Bauabschnitten umgesetzt. Der erste Abschnitt erstreckt sich von Leipzig-Plagwitz bis Zeitz, wobei der Abschnitt vom Abzweig Zeitz Zangenberg bis Zeitz Personenbahnhof zweigleisig ausgebaut wird. Der nachfolgende Bauabschnitt schließt direkt an den ersten an und umfasst somit den Abschnitt von Zeitz (a) bis Gera. Um ein attraktiveres Verkehrsangebot zu schaffen, ist die Elektrifizierung der Bahnverbindung zwischen Leipzig und Gera sowie der teilweise Neubau und Umbau von Verkehrsstationen erforderlich. Zudem wird die Stellwerkstechnik mit zentraler Bedienung (ESTW) erneuert und es werden zusätzliche Blockabschnitte geschaffen, was zu einer Kapazitätserhöhung auf der Strecke führt.

Für die Attraktivität der an der Strecke gelegenen Orte sind schnellere Verbindungen zu den Mittelzentren Gera und Zeitz sowie zur Metropole Leipzig von großer Bedeutung. Zukünftig sollen elektrisch betriebene Züge im S-Bahn-Takt verkehren, wodurch die Anliegergemeinden der Strecke in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen näher an die Metropolregion Leipzig/Halle rücken. Reisende und Pendler profitieren von einer verbesserten Anbindung an den Bahnknoten Leipzig, der zahlreiche Umsteigemöglichkeiten zu den Fernverkehrszügen bietet. Darüber hinaus trägt die Elektrifizierung entscheidend zum Klimaschutz bei.

Aktuell befindet sich das Projekt in der frühen Planungsphase, wobei der Abschnitt zwischen Leipzig-Plagwitz und Zeitz als erster Bauabschnitt priorisiert wird, um die geplanten Geschwindigkeitserhöhungen zeitnah umzusetzen. Der Baubeginn ist für 2031 geplant, mit einer voraussichtlichen Inbetriebnahme im Jahr 2035. Im Betriebsprogramm sind ein stündlicher Regionalexpress von Leipzig nach Gera mit Anschluss an den Fernverkehr nach Berlin in Leipzig sowie die Einbindung in den Nullknoten Gera mit zwei neuen Verkehrshalten zwischen Leipzig und Zeitz vorgesehen. Zudem wird eine stündliche S-Bahn von Leipzig nach Zeitz mit vier neuen Halten in Reuden, Bornitz, Leipzig-Knautnaundorf und Zwenkau-Zitzschen eingerichtet.⁵⁰

⁵⁰ vgl. DB InfraGO:

<https://mitteldeutschesrevier.deutschebahn.com/mitteldeutsches-revier/leipzig-zeitz-gera.html>

5.1.2 Infrastrukturvorhaben außerhalb des Investitionsgesetzes Kohleregionen



Abbildung 65: Symbolbild Schieneninfrastruktur

Quelle: ZVNL

Komplexe Arbeiten Wiederitzsch

Das Bauprojekt in Wiederitzsch, einem Ortsteil von Leipzig, umfasst grundlegende Modernisierungsmaßnahmen der Schieneninfrastruktur. Diese Arbeiten werden in zwei Baustufen durchgeführt. Die erste Baustufe, die bereits abgeschlossen ist, beinhaltete die Errichtung eines ESTW, um den Zugverkehr effektiver zu steuern und mehr Kapazitäten auf der Schiene zu schaffen.

In der zweiten Baustufe, die voraussichtlich ab 2025 beginnt, werden die aktuell nur eingeschränkt nutzbaren Gleisanlagen umgestaltet, um den Schienengüterverkehr im nördlichen Leipziger Güterring zu optimieren. Dazu gehören auch die teilweise oder vollständige Erneuerung der drei Eisenbahnüberführungen Wiederitzscher Viadukt, Viaduktweg und Delitzscher Landstraße. Es ist geplant, die Arbeiten Mitte 2028 abzuschließen.⁵¹

Das Projekt zielt darauf ab, die dauerhafte Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur sicherzustellen und den Güterverkehr effizienter zu gestalten. Durch die Modernisierung wird der Leipziger Güterring als wichtige Umleitungsstrecke für den SPNV gesichert. Zudem werden auf stark ausgelasteten

⁵¹ vgl. DB InfraGO: <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/wiederitzsch>

Strecken im Knoten Leipzig Kapazitäten für den SPNV frei, was zu einer Erhöhung der Betriebsqualität beiträgt.

Sachsen-Franken-Magistrale

Die Sachsen-Franken-Magistrale besteht seit über 160 Jahren und führt von Leipzig und Dresden nach Hof über das Bogendreieck bei Werdau. Die Strecke verbindet die Bundesländer Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt mit Bayern. Sie ist Teil des Ostkorridors Seehafen Hamburg – Magdeburg – Leipzig – Hof – Marktredwitz – Regensburg im Güterverkehr. Im Rahmen des Projekts werden die Strecken grundlegend erneuert, um sie an die aktuellen technischen Anforderungen sowie die zukünftigen Bedürfnisse im Personen- und Güterverkehr anzupassen.

Insgesamt werden rund 850 km Gleise umgebaut, 900 km Oberleitungen erneuert, 52 Bahnhöfe und Haltepunkte barrierefrei modernisiert, 32 elektronische Stellwerke installiert und 233 Eisenbahnbrücken saniert oder erneuert. Durch diese umfangreichen Ausbaumaßnahmen wird die Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h gesteigert.⁵² Das Projekt umfasst eine Reihe von Einzelmaßnahmen, die sich in verschiedenen Phasen befinden. Einige sind bereits abgeschlossen, während andere noch in der Planung sind (siehe Abschnitt 2.6).

Im Abschnitt Leipzig – Werdau sind derzeit umfangreiche Bauarbeiten im Gange. So werden beispielsweise auf dem Abschnitt zwischen Regis-Breitungen und Treben-Lehma bis 2026 Gleisanlagen und Oberleitungen erneuert. Zudem steht die grundlegende Modernisierung des wichtigen Knotenbahnhofs Gößnitz kurz vor dem Abschluss. Ab 2026 wird weiterhin das Kreuzungsbauwerk in Böhlen erneuert. Diese Arbeiten führen zu temporären Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr, um die Bauarbeiten effizient durchführen zu können.

Die Sachsen-Franken-Magistrale hat erhebliche Auswirkungen auf den regionalen Verkehr. Durch die umfassenden Modernisierungsmaßnahmen wird die Strecke leistungsfähiger und zuverlässiger, was sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr betrifft. Ein zentraler Aspekt ist die Verkürzung der Reisezeiten auf der Relation Leipzig – Südwestsachsen. Beispielsweise wird die Fahrzeit von Zwickau nach Leipzig nach Abschluss der Arbeiten von 78 min auf etwa 60 min reduziert. Dies macht den Schienenverkehr attraktiver und bietet eine schnellere Alternative zum Straßenverkehr.

Umbau Knoten Riesa

Die umfassende Erneuerung und Modernisierung des Eisenbahnknotens Riesa im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 9 ist in zwei Teilabschnitte gegliedert: In Riesa werden die Gleisanlagen in und um den Bahnhof modernisiert, während im Bereich Röderau/Zeithain ein drittes Gleis errichtet und die Gleislage höhenfrei ausgebaut wird. Dadurch können Züge zukünftig mit Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h fahren. Die Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Leipzig und Dresden auf deutlich unter eine Stunde im Fernverkehr wertet diese zentrale Relation in Sachsen bedeutend auf. Der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Riesa ermöglicht weiterhin neue und attraktivere Umsteigebeziehungen im Regionalverkehr, was den Komfort für Reisende erheblich

⁵² vgl. DB InfraGO: <https://www.sachsen-franken-magistrale.de/>

verbessert. Die grundlegende Modernisierung des Knotens Riesa wird sich – nach Abschluss aller Maßnahmen – positiv auf die Qualität des SPNV auf der Achse Leipzig – Dresden auswirken.

Der Zeitplan für das Projekt sieht vor, dass die Vorplanung Ende 2020 abgeschlossen wurde. Derzeit befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung. Voraussichtlich im Jahr 2025 soll die Planung zur Genehmigung an das Eisenbahn-Bundesamt übergeben werden, und der früheste Baubeginn ist für das Jahr 2029 vorgesehen.⁵³ Während der Baumaßnahmen im laufenden Betrieb wird es auch im benachbarten NVR Leipzig zu Fahrplananpassungen und teils Einschränkungen kommen.

Ausblick Knotenpunktmaßnahmen Deutschlandtakt

Im Rahmen des Deutschlandtakts sind für den Knoten Leipzig mehrere umfassende Maßnahmen vorgesehen, um die Effizienz und die Umsteigemöglichkeiten im Schienenverkehr zu verbessern. Leipzig soll als zentraler Knotenpunkt auf vielen Relationen im Halbstundentakt bedient werden. Das bedeutet, dass die wichtigsten Zugverbindungen nahezu gleichzeitig im Knoten ankommen und abfahren. Durch die so mögliche Synchronisation der Ankunfts- und Abfahrtszeiten wird das Umsteigen erleichtert. Dies bedeutet, dass Züge einer Linie sich immer zur Minute 0 und, bei halbstündlich verkehrenden Linien, auch zur Minute 30 begegnen. Diese Regel der Symmetrieminute hat sich europaweit in dichten Netzen etabliert. Neben dem Personenverkehr werden auch die Belange des Güterverkehrs in den Knoten berücksichtigt. Dies soll sicherstellen, dass dieser effizient und ohne große Verzögerungen (für die Personenbeförderung) abgewickelt werden kann.

Zur Umsetzung des Deutschlandtaktes im Knoten Leipzig sind gezielte Ausbaumaßnahmen geplant, um Kapazitätsengpässe zu beseitigen und die Fahrzeiten zu verkürzen. Ein zentraler Aspekt ist die Erweiterung der Gleiskapazitäten, dies beinhaltet den Bau zusätzlicher Gleise und die Anpassung bestehender Strecken, um eine höhere Zugfrequenz zu ermöglichen. Darüber hinaus wird die Modernisierung der Bahnhöfe vorangetrieben. Dies umfasst die Erneuerung der Bahnsteige, die Verbesserung der Barrierefreiheit und die Optimierung der Umsteigemöglichkeiten. Ziel ist es, den Reisenden einen komfortablen und effizienten Übergang zwischen den verschiedenen Zugverbindungen zu ermöglichen. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Integration digitaler Technologien. Dies schließt die Implementierung moderner Zugleitsysteme und die Einführung von Echtzeit-Informationssystemen ein, um den Betrieb zu optimieren und den Fahrgästen aktuelle Informationen bereitzustellen.

Konkret sind im Knoten Leipzig folgende Projekte im Rahmen des Deutschlandtakts vorgesehen:

- Viergleiseiger Ausbau Leipzig-Engelsdorf – Borsdorf
- Zweigleisiger Ausbau Leipzig – Chemnitz (InvKG)
- Ausbau Leipzig – Cottbus (InvKG)
- Ausbau Leipzig – Gera (InvKG)
- Abzweig Messe

Darüber hinaus sind weitere Knotenpunktmaßnahmen wie zusätzliche Weichenverbindungen und Geschwindigkeitserhöhungen sowie die Erweiterung von Abstellmöglichkeiten angedacht.

Diese Maßnahmen sollen schrittweise umgesetzt werden, wobei erste Verbesserungen bereits bis 2030 realisiert werden sollen. Insgesamt zielen diese Maßnahmen darauf ab, Leipzig als zentralen

⁵³ vgl. DB InfraGO: <https://www.leipzig-dresden.de/knoten-riesa.html>

Verkehrsknotenpunkt im deutschen Schienennetz zu stärken und die Attraktivität des Bahnfahrens zu erhöhen. Die Bedeutung des Knotens Leipzig liegt darin, dass er ein Rückgrat des Deutschlandtakts bildet und so maßgeblich dazu beiträgt, die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr zu erhöhen und die Attraktivität des Bahnfahrens zu steigern.

ABS Leipzig – Falkenberg – Cottbus

Die Bahnstrecke Leipzig - Cottbus ist eine wichtige Achse im Regionalverkehr und verbindet die sächsische Metropole Leipzig direkt mit Cottbus in Brandenburg. Diese Strecke wird von Regionalexpress-Verbindungen und Zügen S-Bahn Mitteldeutschland befahren. Wichtige Zwischenhalte sind unter anderem Eilenburg und Torgau im NVR Leipzig sowie Falkenberg (Elster) und Senftenberg in Brandenburg.

Die Strecke spielt eine bedeutende Rolle für Pendler und Reisende, da sie eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Leipzig und der Lausitz bietet. Die Fahrzeit bis Cottbus beträgt derzeit noch ca. 105 min. Die Infrastruktur ist größtenteils noch nicht modernisiert: Höhengleiche Bahnsteigzugänge, mechanische sowie Relaisstellwerke und weitere abgängige Infrastruktur prägen das Bild. Die Strecke soll daher in den 30er Jahren kontinuierlich modernisiert werden, um die Geschwindigkeit und Effizienz im Betrieb zu verbessern. Zunächst soll der Knoten Falkenberg in Brandenburg mitsamt der weiteren Zulaufstrecken grundlegend modernisiert und erweitert werden. Dadurch werden die Anschlussbeziehungen im Turmbahnhof gesichert.⁵⁴ Weiterhin ist ab dem Jahr 2032 der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Eilenburg geplant. Anschließend erfolgt der weitere Ausbau von Strecke und Stationen in Abhängigkeit der finanziellen Ressourcen. In diesem Zusammenhang ist auch der Ausbau des eingleisigen Engpasses Leipzig-Thekla – Leipzig Nord angedacht.

5.1.3 Reaktivierungen

Der ZVNL strebt kontinuierlich die Verbesserung des SPNV-Verkehrsangebotes an. Neben Anpassungen im bestehenden Netz können auch Reaktivierungen von Bahnstrecken für den Personenverkehr in Betracht gezogen werden, sofern diese gesamtwirtschaftlich sinnvoll sind. Die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken ist ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen Verkehrswende. Sie unterstützt die Ziele, den öffentlichen Nahverkehr auszubauen und die Abhängigkeit vom Individualverkehr zu verringern. Besonders in ländlichen Gebieten wird so die Mobilität der Bevölkerung verbessert. Durch die Reaktivierung stillgelegter Strecken kann zudem der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden, was zur Erreichung der Klimaziele beiträgt.

Viele der möglichen Strecken sind jedoch in einem schlechten Zustand und benötigen umfangreiche Sanierungsarbeiten zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs. Die so entstehenden erheblichen Kosten einer möglichen Reaktivierung erfordern zwingend die Einbindung von Fördermitteln und finanzielle Unterstützung von Bund, Ländern und Kommunen. Zur Finanzierung solcher Projekte sollen Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) genutzt werden. Dafür ist eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach dem aktuellen Verfahren 2016+ notwendig, um die Förderfähigkeit der geplanten Maßnahme zu prüfen. Die rechtlichen und bürokratischen Hürden können zudem den Prozess verzögern. Es sind oftmals umfangreiche Genehmigungsverfahren und

⁵⁴ vgl. DB InfraGO: <https://mitteldeutschesrevier.deutschebahn.com/mitteldeutsches-revier/knoten-falkenberg.html>

Umweltverträglichkeitsprüfungen erforderlich. Angesichts der Haushaltsplanung, der langen Umsetzungsdauer und der zunehmenden politischen und öffentlichen Aufmerksamkeit für die Mobilitätswende muss entschieden werden, ob die Reaktivierung von Strecken weiter vorangetrieben werden soll.



Abbildung 66: Bahnstrecke Beucha-Trebsen

Beucha – Brandis – Trebsen

Die Eisenbahnstrecke Beucha – Brandis – Trebsen ist eine der im Basisgutachten Streckenreaktivierungen im Freistaat Sachsen von 2021 als untersuchungswürdig eingeschätzten Bahnstrecken.⁵⁵ Eine Reaktivierung könnte mit GVFG-Mitteln unter Beteiligung des Freistaates finanziert werden. Auf dem Abschnitt Brandis – Trebsen wurde im September 1997 der Reiseverkehr eingestellt. Der Streckenabschnitt Beucha – Brandis wurde noch bis Dezember 2006 im SPNV befahren. Der Schienengüterverkehr erfolgt weiterhin sporadisch. Die Bedeutung der Strecke im Eisenbahnnetz besteht insbesondere in der Anbindung an die Hauptstrecke Leipzig – Grimma – Döbeln und damit in der Verknüpfung in Beucha nach Leipzig und weiterführend.

Die Reaktivierung der Verbindung wurde 2022 im Rahmen einer Potenzialanalyse durch ein seitens des ZVNL beauftragtes Ingenieurbüro begutachtet.⁵⁶ Diese Analyse soll als Grundlage für die Standardisierte Bewertung und einen möglichen GVFG-Förderantrag beim BMDV dienen. Drei mögliche Betriebskonzepte für den Planungshorizont 2030 wurden analysiert. Dabei wurden aktuelle Strukturdaten, Nachfragedaten und Betriebsdaten verwendet und für den Prognosehorizont

⁵⁵ vgl. SMIL. Streckenreaktivierungen im Freistaat Sachsen. Basisgutachten:

https://www.mobilitaet.sachsen.de/download/2021-08-17_Basisgutachten_Veroeffentlichg_Version_SMWA_final.pdf

⁵⁶ vgl. SMIL. Potenzialanalyse zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Beucha – Brandis – Trebsen:

https://www.mobilitaet.sachsen.de/download/Zusammenfassung_Beucha-Brandis-Trebsen.pdf

fortgeschrieben. Der Vergleich zwischen dem Ohne-Fall (keine Reaktivierung) und den Mit-Fällen (mögliche Betriebskonzepte) zeigt die möglichen Verkehrsverlagerungen und Verbesserungen.

Im Betriebskonzept A wird eine stündliche Bedienung Leipzig – Beucha – Brandis – Trebsen im Rahmen eines Flügels der zukünftigen S1 Leipzig – Grimma – Döbeln durch das Teilen der Züge in Beucha untersucht. Diese Variante erreicht eine maximale Querschnittsbelegung von 520 Personenfahrten/Werktag, erzeugt jedoch auch die höchsten Kosten. Das Betriebskonzept B sieht eine stündliche Direktverbindung Leipzig Hbf – Beucha – Brandis – Trebsen vor. Diese Variante erreicht werktags 970 Fahrten zwischen Beucha und Brandis, jedoch nur 390 Fahrten zwischen Brandis und Trebsen. Die Umsetzung dieses Konzepts erfordert den Kapazitätsausbau auf der Hauptstrecke Leipzig – Dresden. Das Betriebskonzept C sieht einen stündlichen Pendelverkehr zwischen Beucha, Brandis und Trebsen vor. Dieses Konzept ist weniger aufwendig in Bezug auf Betrieb und Fahrzeuge und erreicht eine Nachfrage von 530 Personenfahrten pro Werktag. Besonders auf dem Abschnitt Brandis – Trebsen wird mit 430 Personenfahrten pro Werktag die höchste Nachfrage erzielt. Voraussetzung dafür ist ein bahnsteiggleicher Umstieg zur S-Bahn in Beucha, was entsprechende infrastrukturelle Anpassungen erfordert. Alle Varianten setzen einen Infrastrukturausbau voraus, einschließlich des barrierefreien Ausbaus der sechs Haltepunkte und der Verlegung des Haltepunkts Altenhain. Die Strecke soll für eine attraktive Geschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut werden.

Das Betriebskonzept C wird aufgrund der geringeren Infrastruktur-, Personal- und Fahrzeugkosten bevorzugt. Obwohl das Betriebskonzept B eine höhere Nachfrage erzeugt, stellt der erforderliche Kapazitätsausbau der Hauptstrecke eine große Hürde dar. Für die Realisierung des Betriebskonzepts müssen die Infrastrukturaufwände, die schwächere Nachfrage zwischen Brandis und Trebsen sowie das bestehende PlusBus-Konzept berücksichtigt werden. Bei langfristiger Finanzierung und einer gemeinsamen Strategie der Beteiligten wird eine erfolgreiche Reaktivierung des SPNV im Mit-Fall C als möglich angesehen. Alternativ könnte das bestehende PlusBus-Netz den Bahnhof Beucha direkt anbinden, um eine bessere Erschließung von Brandis zu gewährleisten.

Anbindung Rochlitz

Die Strecke Narsdorf – Rochlitz – Großbothen, die einst eine wichtige Verbindung für den Berufsverkehr und die örtlichen Betriebe darstellte, verlor nach der Wiedervereinigung zunehmend an Bedeutung. Der Personenverkehr wurde ab 1999 schrittweise eingestellt – am 27. Mai 2000 fuhr der letzte Zug auf dem noch betriebenen Abschnitt Colditz – Großbothen der Muldentalbahn. Grund dafür waren die immer geringeren Reisendenzahlen und der schlechte Zustand der Infrastruktur.

Der ZVNL bewertet derzeit die Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung der brachliegenden Verbindung im Rahmen einer Vorstudie. Diese laufende NKU wird vollständig gemäß den Vorschriften (Standardisierte Bewertung Regelverfahren) durchgeführt, jedoch auf Basis einer vorhandenen Infrastrukturstudie mit Kostenschätzungen und nicht auf Basis einer Entwurfsplanung. Untersucht werden die Streckenabschnitte Großbothen (einschließlich der Streckeneinbindung) – Colditz – Rochlitz – Narsdorf (einschließlich der Anpassungen an der mit dem Streckenausbau Chemnitz – Leipzig geplanten Station Narsdorf). Besonders die verkehrlichen Wirkungen entlang der Strecke und zu den benachbarten Oberzentren Leipzig und Chemnitz werden aktuell mittels eines Verkehrsmodells durch ein Ingenieurbüro betrachtet. Die NKU stellt im Ergebnis die Basis für die Weiterbetrachtung dar. Sofern das Ergebnis positiv ist, dient sie als Grundlage für Erlangung

möglicher Fördermittel gemäß GVFG sowie weiterer finanzieller Zuwendungen. Alternativ kann eine weitere Qualifizierung des Busverkehrs erfolgen.

5.1.4 Potenzielle Infrastrukturvorhaben

Bei den nachfolgend genannten Vorhaben handelt es sich um langfristige Projektideen für die Zukunft, für die es noch keine konkreten Planungen oder Realisierungsperspektiven gibt. Zweiter Citytunnel

In der Stadtentwicklungsplanung Leipzigs ist die Schaffung eines neuen Tunnels im spurgeführten Verkehr in der Diskussion. Das Projekt eines zweiten Citytunnels ist ein ambitioniertes Vorhaben, das darauf abzielt, die Verkehrsinfrastruktur der Stadt weiter zu verbessern. Der geplante Tunnel soll in Ost-West-Richtung verlaufen und damit eine Ergänzung zum bestehenden Nord-Süd-Citytunnel darstellen, der seit Ende 2013 in Betrieb ist. Der genaue Verlauf des zweiten Citytunnels für Leipzig ist derzeit noch nicht festgelegt, da das Projekt sich in einer sehr frühen Planungsphase befindet. Es gibt bisher keine detaillierten Pläne oder konkrete Streckenführungen. Ziel ist es jedoch, die Kapazitäten des ÖPNV zu erhöhen und die Anbindung von Stadtteilen und umliegenden Gemeinden zu optimieren. Dies würde nicht nur die Reisezeiten verkürzen, sondern auch die Verkehrsbelastung auf den Straßen reduzieren und somit zur Entlastung der städtischen Infrastruktur beitragen.

Der ZVNL hat daher den Auftrag erhalten, die Prüfung der Realisierbarkeit des Projekts zu begleiten. Dabei ist zu untersuchen, welche SPNV-Kapazitäten zur wirtschaftlichen Ausgestaltung dieser Infrastrukturanlage zu planen und zu bestellen wären und wie dann das bestehende SPNV-System unter Beachtung der effizienten Steigerung der SPNV-Nutzung zu ergänzen wäre. Sollte in den nächsten Jahren eine Einwohnerentwicklung in Leipzig und dem Umland entsprechend der hohen Prognose zu verzeichnen sein, sollte geprüft werden, ob und wie ein solcher Tunnel in das bestehende Eisenbahnnetz eingebunden werden kann. Dieser Prüfauftrag ist Teil des NVP.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Projekt eines zweiten Citytunnels für Leipzig zwar großes Potenzial zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bietet, aber noch viele Hürden überwinden muss, bevor es realisiert werden kann. Die nächsten Schritte umfassen die detaillierte Prüfung der Machbarkeit und die Klärung der Finanzierungsmöglichkeiten.

Ring S-Bahn Leipzig

Die Idee eines S-Bahn-Rings für Leipzig wurde vom Arbeitskreis Stadtentwicklung und Umwelt der SPD-Fraktion im Leipziger Stadtrat ins Gespräch gebracht. Ein solcher Ring würde die Stadt Leipzig auf dem bisherigen Güterring umrunden und könnte das bestehende S-Bahn-Netz ergänzen. Ziel ist es, die tangentialen Verkehrsrelationen innerhalb der Stadt und zu den umliegenden Gemeinden zu verbessern.

Der genaue Verlauf der Strecke sowie die Standorte der möglichen Stationen für den S-Bahn-Ring in Leipzig sind noch nicht festgelegt. Allerdings gibt es einige Vorschläge und Ideen zur Streckenführung und Zugangsstellen: Die Ring S-Bahn könnte im Norden Leipzigs auf dem bestehenden Güterring verlaufen und Stationen wie Auensee und Wiederitzsch bedienen. Dies würde eine direkte Verbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen schaffen. Im Osten könnte der Ring über die bestehenden Stationen Leipzig-Thekla weiter Richtung Leipzig-Schönefeld führen und

eine neue Station namens Ostkreuz erreichen. Diese Station würde einen Knotenpunkt mit Anschluss an die Strecken in Richtung Dresden und Chemnitz bilden. Im Süden könnten entlang der Waldbahn Stationen wie Kleinzschocher und Großzschocher integriert werden. Eine Station am Cospudener See würde den Zugang zu Freizeitmöglichkeiten verbessern. Um einen Fahrtrichtungsechsel in Markleeberg zu vermeiden ist eine Neubaustrecke durch den Leipziger Auwald angedacht. Der westliche Teil des Rings könnte bestehende Gleise und Stationen nutzen. Zusätzlich ist die Einrichtung eines Umsteigebahnhofs zur S-Bahn Richtung Halle eine Möglichkeit, um die Anbindung der süd-westlichen Stadtteile an die Gewerbegebiete im Nordraum zu verbessern.

Ein S-Bahn-Ring könnte den öffentlichen Nahverkehr effizienter machen, indem er eine direkte SPNV-Verbindung zwischen verschiedenen Stadtteilen ohne den Umweg über das Stadtzentrum ermöglicht. Dies könnte besonders für Pendler und den innerstädtischen Verkehr von Vorteil sein und würde den Hauptbahnhof sowie den CTL entlasten. Allerdings ist die Umsetzung eines solchen Projekts sehr komplex und kostspielig. Derzeit ist der S-Bahn-Ring zwar als Prüfauftrag im NVP verankert, es gibt jedoch finanzielle und planerische Herausforderungen im NVR Leipzig, die zuerst bewältigt werden müssen.

Anbindung Zwenkau

Die im Neuseenland südlich Leipzigs gelegene Kleinstadt Zwenkau ist aktuell nur in Randlagen (Großdalzig) an den SPNV angebunden. Die Kommune gewinnt durch die fortschreitende Transformation der Bergbaufolgelandschaft und die Lage im Südraum Leipzigs zunehmend an Attraktivität als Wohnstandort sowie Freizeitziel. Ein geplanter Halt im Ortsteil Zitzschen verbessert zwar die Anbindung des Zwenkauer Sees als Erholungsgebiet, die der Kernstadt wird dadurch jedoch nicht verbessert.

Daher wird die Errichtung einer Luftseilbahn von Markkleeberg-Gaschwitz oder Leipzig nach Zwenkau Zentrum unter Mitwirkung des ZVNL geprüft. Die Kabinen würden dabei kontinuierlich auf einer direkten Route über den See hinweg verkehren. Vorteile dieser Lösung sind die geringeren Baukosten gegenüber der Errichtung einer Vollbahnstrecke über bautechnologisch anspruchsvolles ehemaliges Bergbaugesamt. Seilbahnen können schwieriges Gelände und Gewässer überwinden, das für andere Verkehrsmittel unzugänglich wäre. Ein weiterer Vorteil ist der geringe Platzverbrauch, da Seilbahnen im Vergleich zu herkömmlichen Verkehrsmitteln wie Bussen oder Bahnen deutlich weniger Platz benötigen. Die Kabinen schweben über den Straßen, wodurch der Bodenverkehr nicht beeinträchtigt wird. Seilbahnen sind zudem flexibel und können nach Bedarf betrieben werden. Darüber hinaus können urbane Seilbahnen auch als Touristenattraktion dienen und zusätzliche Besucher in die Region Zwenkau ziehen. Die Realisierung einer Seilbahnverbindung nach Zwenkau wird durch den ZVNL als Alternative zur bereits mit negativem Ergebnis geprüften Vollbahnvariante evaluiert. Bis zur Realisierung sind noch hohe planungsrechtliche und finanzielle Hürden zu überwinden. Eine Möglichkeit ist dafür die Initiierung eines innovativen Pilotvorhabens für urbane Seilbahnen in Deutschland.

Kulkwitzer Kurve

Die Kulkwitzer Kurve ist eine potenzielle Neubaustrecke zwischen Markranstädt und Leipzig-Grünau. Die Verbindungskurve soll die bestehende S-Bahn-Strecke vom bisherigen Endpunkt Leipzig-Miltizer Allee nach Markranstädt erweitern, dort ist eine Verknüpfung mit der Hauptstrecke Leipzig – Naumburg angedacht. Ziel der Projektidee ist die Auslastung der S-Bahn-Linie S1 zu

erhöhen und die Infrastruktur sowie den Zugang zum Kulkwitzer See zu verbessern. Die Trasse wird in der Flächennutzungsplanung der Stadt Leipzig freigehalten und ist im Regionalplan Westsachsen berücksichtigt.

Die geplante eingleisige elektrifizierte Neubaustrecke wird etwa 3,2 km lang sein und einen neuen Haltepunkt am Kulkwitzer See erhalten. Neben der Gleistrasse sind drei Ingenieurbauwerke erforderlich: eine Straßenüberführung der B87 inklusive Rampenbauwerken und Stützwänden, eine Fußgängerunterführung am Miltitzer Auenweg und eine Straßenüberführung der Straße Am See. Weiterhin ist eine komplexe Böschungssanierung des Nordufers des Kulkwitzer Sees erforderlich. Aufgrund des großen Umfangs der benötigten neuen Infrastruktur, sind die Kosten des Projekts detailliert zu prüfen und dem möglichen Nutzen gegenüberzustellen. Der ZVNL wird das Vorhaben weiterhin evaluieren und dabei auch die Ergebnisse einer vorangegangenen Untersuchung berücksichtigen.

5.1.5 Digitalisierung

ETCS

Das European Train Control System (ETCS) ist ein standardisiertes Zugbeeinflussungssystem, das entwickelt wurde, um die Sicherheit im Schienenverkehr zu erhöhen und die Interoperabilität zwischen verschiedenen europäischen Ländern zu gewährleisten. Es ist ein wesentlicher Bestandteil des einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS). ETCS verbessert die Sicherheit im Zugverkehr durch präzise Überwachung und digitale Steuerung der Zugsbewegungen. Es ermöglicht Zügen, grenzüberschreitend zu operieren und die Sicherheitsstandards in verschiedenen Ländern einzuhalten. Das System optimiert die Ausnutzung der Streckenkapazität, da Züge sicher näher aufeinander folgen können. Zudem kann ETCS als Grundlage für den automatisierten Fahrbetrieb genutzt werden, was die Effizienz weiter steigert.

Die EU schreibt die Ausrüstung aller neuen Strecken und Fahrzeugen mit ETCS vor. Dies ist Teil des European Deployment Plan (EDP), der die Fristen für die Umsetzung von ERTMS/ETCS in Europa festlegt. Das TEN-Kernnetz (Trans-European Transport Network) muss bis 2030, das erweiterte TEN-Kernnetz bis 2040 und das TEN-Gesamtnetz bis 2050 mit ERTMS ausgerüstet sein.

Die Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS in Deutschland folgt spezifischen Vorgaben und einem klaren Zeitplan. Die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) legen die Anforderungen an die fahrzeugseitige Ausrüstung fest, um die Interoperabilität im europäischen Eisenbahnnetz zu gewährleisten. In Deutschland müssen Neufahrzeuge zusätzlich zur ETCS-Ausrüstung auch mit konventioneller Sicherungstechnik wie PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) oder LZB (Linienzugbeeinflussung) ausgestattet sein. Der nationale Umsetzungsplan für ETCS sieht vor, dass in den kommenden Jahren im Rahmen der Strategie Digitale Schiene zahlreiche Strecken mit ETCS ausgerüstet werden. Die Migrationsstrategie bis 2029 umfasst die Ausrüstung mehrerer Strecken und die schrittweise Außerbetriebsetzung der bestehenden nationalen Systeme. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die Schienenfahrzeuge sowohl den europäischen Standards entsprechen als auch die nationalen Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Darüber hinaus gibt es Regelungen zur finanziellen Förderung von ETCS-Projekten durch die EU und den Bund. Diese Förderungen sollen die Implementierung von ETCS in den Mitgliedsstaaten unterstützen und beschleunigen. Der Bund kann sich an den Kosten für die Ausrüstung von

Neufahrzeugen beteiligen, insbesondere im Rahmen von Digitalisierungsprojekten und zur Erhöhung der Netzresilienz.

Digitale Schiene

Das Projekt Digitale Schiene Deutschland zielt darauf ab, die deutsche Bahninfrastruktur durch den Einsatz modernster digitaler Technologien zu revolutionieren. Es umfasst mehrere Schlüsselbereiche: Automatisiertes Fahren durch die Einführung von Automatic Train Operation (ATO) soll Züge in Echtzeit steuern und voll automatisiert betreiben. Moving Block ermöglicht es Zügen, in individuellen, von ihrer aktuellen Geschwindigkeit und Länge abhängigen Abständen zu fahren, was die Kapazität und Effizienz des Schienennetzes erheblich steigert. Künstliche Intelligenz wird eingesetzt, um die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Bahnsystems zu erhöhen. Die Entwicklung einer fortschrittlichen digitalen Infrastruktur ermöglicht eine präzise Ortung und Steuerung der Züge. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern durchgeführt und umfasst zahlreiche Feldtests und Pilotprojekte, um die neuen Technologien zu erproben und zu optimieren.⁵⁷

Im NVR sind bis in die 2030er Jahre mehrere Projekte im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland geplant: Im Streckenabschnitt Leipzig – Berlin (VDE 8.3) ist geplant das nationale Zugbeeinflussungssystem Linienförmige Zugbeeinflussung (LZB) durch das europaweit einheitliche Zugbeeinflussungssystem ETCS (Level 2 mit Signalen) zu ersetzen. Im Abschnitt Leipzig – Riesa der Strecke Leipzig – Dresden (VDE 9) erfolgt die Einführung von ETCS-Level 2 ohne Signale und der damit verbundene Austausch von ESTW durch DSTW. Damit wird zukünftig eine lückenlose Befahrbarkeit der Schnellfahrstrecken im SPFV mit diesen Technologien ermöglicht. Die Projekte haben auch Einfluss auf den Fahrzeugeinsatz im SPNV des ZVNL.

⁵⁷ vgl. DB: <https://digitale-schiene-deutschland.de/de>

5.2 Infrastrukturmaßnahmen Zugangsstellen



Abbildung 67: Barrierefreie Zugangsstelle zum SPNV L.-Olbrichtstraße

Quelle: ZVNL

5.2.1 Barrierefreier Ausbau von Verkehrsstationen

Durch das fortlaufende Bahnhofsmodernisierungsprogramm im Rahmen des 5. Programms zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG werden kontinuierlich Fortschritte im barrierefreien Ausbau von Stationen erzielt. Die Standards sind in den gesetzlichen Bauregelwerken und der digitalen Bauteilbibliothek der DB integriert und werden bei Bahnsteigerneuerungen automatisch umgesetzt.

Um barrierefreies Reisen zu ermöglichen, muss der Zugang vom Bahnhofseingang bis in den Zug stufenfrei sein. Dies umfasst sowohl den stufenfreien Zugang zum Bahnsteig als auch den niveaugleichen Einstieg vom Bahnsteig in das Fahrzeug. Dieser wird durch eine Kombination von fahrzeugseitigen und infrastrukturellen Maßnahmen sichergestellt. Die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe plant, die Bahnsteighöhen möglichst einheitlich auf die Regelhöhe von 76 cm gemäß der EBO zu bringen, um die Voraussetzungen für durchgehend barrierefreie Reiseketten zu schaffen. Dabei werden die gültigen Regelwerke und anerkannten Regeln der Technik zum barrierefreien Bauen umgesetzt und die Behindertenverbände vor Ort frühzeitig in die Planung eingebunden.

Für 603 Bahnsteige deutschlandweit (in 381 Stationen) ist geplant, die Barrierefreiheit zwischen 2025 und 2029 zu verbessern. Im Rahmen der Sanierungen der Hochleistungskorridore und der Maßnahmen des InvKG werden auch alle Bahnsteige der zugehörigen Stationen barrierefrei gestaltet. Im Zuge der Bestanderneuerung von Bahnsteigen, in der Regel nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer, wird der Bahnsteig auf die im Bahnsteighöhenkonzept festgelegte Zielhöhe aufgehöhht. Bei Fahrzeugneubeschaffungen sind dann die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Einstiegshöhen an die Bahnsteigzielhöhe anzupassen.

Ein wesentliches Hindernis für barrierefreies Reisen sind zudem die historisch niedrigen Bahnsteige mit 38 cm und darunter. Die Erhöhung dieser rund 2.800 Bahnsteige von insgesamt rund 9.300 Bahnsteigen der DB InfraGO AG ist eine große Aufgabe, die bei der geplanten Fortsetzung des Bauprogramms mit durchschnittlich rund 150 Bahnsteigen pro Jahr viele Jahre in Anspruch nehmen wird. Bis 2030 sind umfassende Investitionen geplant, um rund 500 Bahnsteige auf die Zielhöhe (bzw. Zwischenstufe) zu bringen, sodass 62 % der Bahnsteige bis 2030 die Zielhöhe bzw. Zwischenstufe laut Bahnsteighöhenkonzept erreichen.

Im NVR Leipzig werden in den kommenden Jahren im Rahmen dieses Programms sowie des Vorgängerprogramms (4. Programm zur Barrierefreiheit von 2021) folgende Stationen erneuert:

- Beilrode (4. & 5. Programm)
- Eilenburg, zwei Bahnsteige (4. Programm: Umbau mit Streckenausbau ab vsl. 2032)
- Großlehna (5. Programm)
- Großpösna (4. Programm: Umbau mit Streckenausbau InvKG)
- Kühren (4. Programm: Maßnahme aufgrund Konfliktes mit Höhenkonzept zurückgestellt)
- Leipzig-Militz (4. & 5. Programm)
- Leipzig-Rückmarsdorf (4. Programm: Umbau vsl. ab 2029)
- Markranstädt, ein Bahnsteig (5. Programm)
- Mockrehna, ein Bahnsteig (5. Programm)
- Pegau (4. Programm: Umbau weiterhin in Planung der LuFV 8.7 Sachsen)
- Torgau (4. Programm: Umbau nur im Zusammenhang mit Komplettumbau Bf. möglich)

Das Aktionsprogramm 2025 des ZVNL sieht weiterhin einen barrierefreien Ausbau des Bahnhofes Großsteinberg in den nächsten Jahren vor (siehe Abschnitt 5.3).

5.2.2 Neubau von Verkehrsstationen

Neue Bahnstationen bieten eine Vielzahl von Vorteilen. Sie verbessern die Erreichbarkeit, indem sie den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für Menschen in bisher schlecht angebundenen Gebieten erleichtern. Dies fördert die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und reduziert den Individualverkehr. Moderne Bahnstationen sind oft barrierefrei gestaltet, was besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kinderwagen oder Reisende mit schwerem Gepäck von Vorteil ist. Durch die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs tragen neue Bahnstationen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen bei und unterstützen somit den Umweltschutz. Neue Bahnstationen können die lokale Wirtschaft ankurbeln, indem sie den Zugang zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen verbessern und somit die Attraktivität der Region steigern.

Neben den genannten Vorteilen bestehen auch zunehmende Herausforderungen beim Neubau von Verkehrsstationen. Die Hürden beim Neubau von Haltepunkten im Bahnverkehr in Deutschland sind vielfältig und komplex. Ein wesentlicher Aspekt ist die Langwierigkeit der Genehmigungsverfahren.

Diese Verfahren sind oft sehr zeitaufwendig, da umfangreiche Anforderungen und Prüfungen durch verschiedene Behörden durchgeführt werden müssen. Dies kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen und die Umsetzung von Projekten erheblich verzögern. Die nachfolgende Abbildung 68: Zuständigkeiten beim Neubau von SPNV-Zugangsstellen verdeutlicht die Komplexität des Verfahrens.

Akteure beim Neubau von SPNV-Zugangsstellen

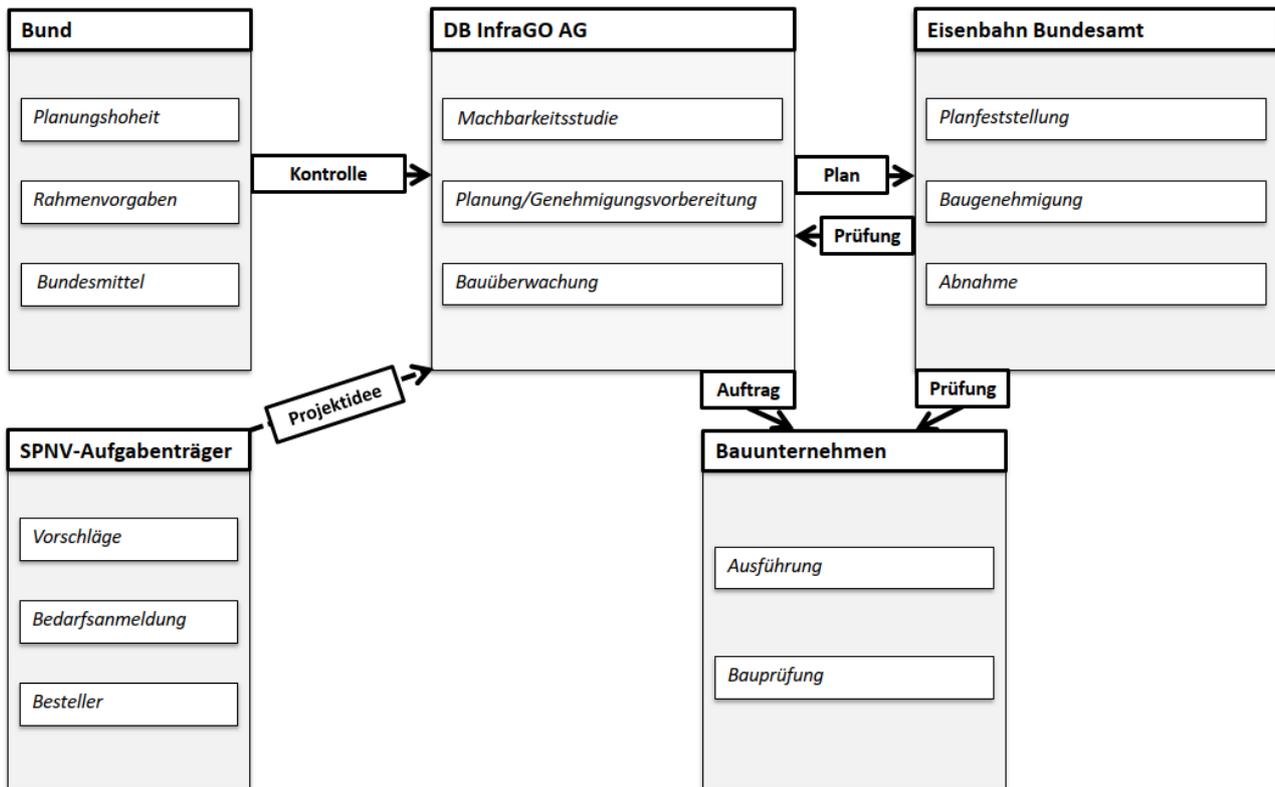


Abbildung 68: Zuständigkeiten beim Neubau von SPNV-Zugangsstellen

Die Vielzahl an Vorschriften und internen Regularien der DB InfraGO stellt zusätzlich eine erhebliche Herausforderung dar (siehe nachfolgenden Exkurs). Ineffiziente Prozesse innerhalb der Genehmigungsbehörden tragen ebenfalls zu langen Wartezeiten und erhöhten Kosten für die Projektträger bei. Zudem sind die Koordination und Abstimmung zwischen verschiedenen Behörden, Kommunen und der Deutschen Bahn oft schwierig und zeitaufwendig, was zu weiteren Verzögerungen und Komplikationen führen kann. Weiterhin ist in den zurückliegenden Jahren ein zum Teil starker Anstieg der Baukosten zu beobachten. Um diese Hürden zu überwinden, sind Reformen und Optimierungen der Genehmigungsverfahren notwendig. Dies könnte durch die Einführung von Beschleunigungsgesetzen und die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren erreicht werden.

Die öffentlichen Rahmenplanungen im Bereich des ZVNL sehen mehrere neue Verkehrsstationen vor, einen Überblick bietet Tabelle 65:

Tabelle 65: Verkehrsstationen in der Planung nach prognostizierten Fahrgastzahlen

Verkehrsstation ⁵⁸	NVP Leipzig 2019	NVP ZVNL 2017	Nordraum- konzept	Prognose Ein- & Aussteiger werktags MF3 ⁵⁹
g) Leipzig-Marienbrunn	x			2.640
<i>Errichtung einer Station mit zwei Bahnsteigen an der Strecke 6377 in Höhe der Brücke Arno-Nitzsche-Str mit direkter Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn. Verkehrshalt der S-Bahn Linien in Richtung Südraum Leipzig.</i>				
i) Schkeuditz Ost			x	2.410
<i>Errichtung einer Station mit zwei Bahnsteigen an der Strecke 6403 mit Verkehrshalt der S-Bahn Linien in Richtung Schkeuditz/Halle. Dient der besseren Erschließung des DHL-HuB Leipzig sowie der angrenzenden Gewerbebereiche.</i>				
d) Leipzig-Coppiplatz II	x	x		1.640
<i>Errichtung einer Station mit einem Bahnsteig an der Strecke 6382 in Höhe der Brücke Lindenthaler Str. mit direkter Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn. Verkehrshalt der S-Bahn Linien in Richtung Schkeuditz/Halle.</i>				
b) GVZ-Nord/Radefeld	x	x	x	1.450
<i>Errichtung eines Überholungsbahnhofs mit zwei Bahnsteigen an den Außengleisen der Schnellfahrstrecke 5919 mit Verkehrshalt der S-Bahn Linien in Richtung Flughafen/Halle. Dient der besseren Erschließung des Porsche Werks und des GVZ sowie der angrenzenden Gewerbebereiche. Etablierung von P+R-Anlagen und eines Verknüpfungspunkts.</i>				
h) Leipzig-Paunsdorf II	x	x		720
<i>Geplant ist die Erweiterung der Station L.-Paunsdorf um einen weiteren Bahnsteig am Leipziger Güterring (6369) zur Ermöglichung eines Halts der S-Bahn Linien in Richtung Döbeln und Wurzen.</i>				
c) Leipzig-Althen	x	x		620
<i>Errichtung einer Station mit Mittelbahnsteig an der zweigleisig auszubauenden Strecke 6365 mit Verkehrshalt der S-Bahn Linien in Richtung Döbeln und Wurzen. Dient der besseren Erschließung der angrenzenden Gewerbebereiche.</i>				
a) Delitzsch CTC			x	280
<i>Errichtung einer Station mit Mittelbahnsteig und einem Kopfgleis für die S9 im Bahnhof Delitzsch Gbf der Strecke 6345 mit Verkehrshalt der neuen S-Bahn Linie Leipzig-Halle. Dient der Anbindung des neuen Großforschungszentrums Center for the Transformation of Chemistry an den SPNV.</i>				
j) Zwenkau-Zitzschen/See		x		260

⁵⁸ Aufzählung siehe Übersichtskarte in Abschnitt 5.1; weiterhin ist die Erweiterung der bestehenden Verkehrsstation Leipzig-Sellerhausen um einen Interimsbahnsteig an der Strecke 6366 geplant

⁵⁹ Die modellhaften Berechnungen im MDV-Verkehrsmodell können - bezogen auf einzelne Stationen - keine vollwertige, projektbezogene NKU ersetzen. In den Ein-/Aussteigendenzahlen können jeweils, je nach Situation, auch umsteigende Fahrgäste mit enthalten sein. Für Stationen, für die exakte Ein-/Aussteigerzahlen vorliegen, wurde auf dieser Basis eine stationsbezogene Plausibilisierung vorgenommen und der Korrekturfaktor entsprechend angepasst. Datenquelle: SPNV-Monitor

Verkehrsstation ⁵⁸	NVP Leipzig 2019	NVP ZVNL 2017	Nordraum- konzept	Prognose Ein- & Aussteiger werktags MF3 ⁵⁹
<i>Errichtung einer Station mit zwei Bahnsteigen an der Strecke 6383 mit Verkehrshalt der Regional-/S-Bahn Linie in Richtung Zeitz zur besseren Erschließung des Zwenkauer Sees. Nutzung der Potenziale vorhandener P+R-Anlagen. Der Hp hat auch eine besondere Bedeutung im Wochenend-Verkehr.</i>				
f) Leipzig Knautnaundorf	x			190
<i>Errichtung einer Station mit zwei Bahnsteigen sowie P+R- und B+R-Anlagen an der Strecke 6377 in Höhe der Brücke B186 mit Verkehrshalt der Regional-/S-Bahn Linie in Richtung Zeitz. Verkehrshalt der S-Bahn Linien in Richtung Südraum Leipzig. Die Verkehrsstation dient auch der besseren Erschließung des Industriegebietes und des Zwenkauer Sees. Der Hp hat auch eine besondere Bedeutung im Wochenend-Verkehr.</i>				
e) Leipzig-Eutritzsch (Freiladebahnhof)	x			Realisierung nach 2030
<i>Errichtung einer Station an den Strecken 6367 und 6382 in Höhe des Stadtentwicklungsgebiets Freiladebahnhof Leipzig. Verkehrshalt der Regional-/S-Bahn Linien in Richtung Leipzig-Gohlis. Die Realisierung ist im Zuge der fortschreitenden Quartiersentwicklung im Zeitraum nach 2030 zu prüfen. Nach aktuellem Kenntnisstand ist der Neubau an diesem Standort sehr kostenintensiv und aufwendig.</i>				

Exkurs: Weg zur Station DB InfraGO

Die DB InfraGO AG Geschäftsbereich Personenbahnhöfe skizziert auf Anfrage des ZVNL den aus ihrer Sicht optimalen Weg zur Realisierung einer neuen SPNV-Zugangsstelle:

1. Die Anfrage zum Neubau einer Verkehrsstation wird durch Dritte (z.B. AT, Kommunen, Unternehmen) an DB InfraGO gestellt, anschließend erfolgen interne Abstimmungen.
2. Eine Bewertung der grundsätzlichen Machbarkeit sowie der Rahmenbedingungen unter Einbeziehung interner TÖB (u.a. DB-Immobilien, Fahrweg, Energie...) per Stellungnahme.
3. Die Übermittlung der Ergebnisse an bzw. die Abstimmung mit dem Interessenten.
4. Es besteht die Notwendigkeit der Beauftragung einer durch den „Besteller“ finanzierten Machbarkeitsstudie. Die Geschäftsbereiche Fahrweg/Personenbahnhöfe beschließen nach Überwiegenheitsprinzip, wer diese koordiniert und das Angebot zur Erstellung der Studie einholt.
5. Liegt die Machbarkeitsstudie vor, wird diese mit allen Beteiligten geteilt und präsentiert. Im Anschluss erfolgt die Beschlussfassung zum weiteren Vorgehen, hier ist vom Grundsatz her die Vollfinanzierung durch Dritte zu unterstellen, woran sich ein Planungsvertrag (und zum späteren Zeitpunkt RuFV anschließt).

Der ZVNL lehnt diese Vorgehensweise der DB InfraGO Personenbahnhöfe ab, insbesondere die unterstellte Vollfinanzierung. Ein Neubau von Verkehrsstationen unter diesen Rahmenbedingungen wird als kaum möglich bewertet. Notwendig ist die konsequente Inanspruchnahme von bestehenden Fördermöglichkeiten und ein effizienterer Mitteleinsatz durch die DB InfraGO.

5.3 Infrastrukturmaßnahmen Verknüpfungspunkte



Abbildung 69: Barrierefreier Verknüpfungspunkt

Der Ausbau von modernen Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus ist wichtig, um den öffentlichen Nahverkehr effizienter und attraktiver zu gestalten. Eine nahtlose Verbindung ermöglicht es den Fahrgästen, einfacher und schneller zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln, was die gesamte Reisezeit verkürzt und den Komfort erhöht. Wie in bereits in Abschnitt 4.2.4 beschrieben erhöht der Ausbau von Verknüpfungspunkten somit die Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt. Anlage 17 gibt einen Überblick über die Mobilitätsangebote an den SPNV-Zugangsstellen im NVR Leipzig.

Zukünftig soll der Ausbau von Verknüpfungspunkten im NVR Leipzig weiter vorangetrieben werden. Zur Priorisierung der Umsetzung wurde im Rahmen dieses NVP eine Kategorisierung der Verknüpfungspunkte vorgenommen (siehe Abschnitt 4.2.4 und Anlage 22).

5.3.1 Aktionsprogramm ZVNL

Das Aktionsprogramm des ZVNL listet unter anderem die laufenden Infrastrukturvorhaben im NVR Leipzig auf, welche durch den Zweckverband mitfinanziert werden. Für das Jahr 2025 sind im Bereich Verknüpfungspunkte folgende Projekte vorgesehen:

- **Borna:** Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie barrierefreier Neubau des Busbahnhofes (Planung)
- **L.-Connewitz:** Verlängerung der bestehenden Fußgängerbrücke zur neuen Verknüpfungsstelle (Bau) sowie Errichtung von zusätzlichen P+R-Plätzen (Planung)
- **Delitzsch unt. Bf:** Revitalisierung des Empfangsgebäudes mit WC, Warteraum und ÖPNV-Servicepunkt (Bau)
- **Eilenburg Ost:** Neubau einer Verknüpfungsstelle mit P+R- und B+R-Anlagen (Planung)
- **Grimma ob. Bf:** Barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes (Planung)
- **Großsteinberg:** Barrierefreier Ausbau

5.3.2 Stadt Leipzig

Die Stadt Leipzig plant im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 in den kommenden Jahren mehrere große Neu- und Ausbautvorhaben im ÖSPV-Netz, diese beinhalten auch die Errichtung von neuen Verknüpfungsstellen im Stadtgebiet:

- **L.-Wahren:** Der S-Bahnhof Wahren soll zukünftig durch eine neue Straßenbahnstrecke besser an das bestehende Straßenbahnnetz angebunden werden.
- **L. Olbrichtsraße und Slevogtstraße:** Verbesserung der Erreichbarkeit der SPNV-Zugangsstellen zur Erschließung des geplanten Stadtquartiers Glesier Straße
- **L.-Stötteritz:** Verlegung der Straßenbahnhaltestelle direkt an den S-Bahnhof
- **L.-Leutzsch:** Komplettumbau Knotenpunkt durch Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken und Errichtung einer neuen Verknüpfungsstelle am S-Bahnhof Leutzsch
- **Südsehne:** Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen: Errichtung einer tangentialen Straßenbahnneubaustrecke zur direkten Verbindung der Stadtteile Grünau, Kleinzschocher, Plagwitz, Schleußig mit der Südvorstadt und dem Leipziger Osten mit SPNV-Verknüpfungsstellen in Grünau sowie am S-Bf. MDR⁶⁰
- **Mobilitätshub Messe:** Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für verschiedene Verkehrsmittel (Carsharing, Bikesharing und E-Scooter-Angebote), um die Mobilität für Messebesucher und Pendler zu verbessern⁶¹
- **Brücke Steinstraße:** Verbesserung der Anbindung der Alten Messe, des MDR und von Teilen der Südvorstadt an den S-Bahn-Haltepunkt MDR durch Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke im Bereich des Stadtareals Bayerischer Bahnhof

Zusätzlich ist geplant die Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV auch an den Stationen L.-Bayerischer Bf., Mockauer Str. und Gohlis (Lützowstr.) zu verbessern.⁶² Weiterhin führt die Stadt Leipzig derzeit eine Grundlagenuntersuchung zum weiteren Aus- und Neubau von Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet durch. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden in der Gültigkeitsdauer dieses NVP erwartet.

5.3.3 Park-and-Ride

Der Ausbau von Park-and-Ride Möglichkeiten ist wichtig, um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern. Durch die Bereitstellung von Parkplätzen außerhalb der Stadtzentren können Pendler ihre Autos abstellen und bequem auf Busse oder Bahnen umsteigen. Dies reduziert den Verkehr, die Umweltbelastung und die Parkplatzsuche in den Städten. Im NVR Leipzig ist daher ein Ausbau der P+R-Kapazitäten angedacht und auch als Prüfauftrag Teil dieses NVP. Derzeit sind folgende Projekte im ZVNL in Planung/Umsetzung:

- **Pegau:** Aktuell Neubau von 77 P+R-Stellflächen, davon zehn mit Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge bis Ende 2025
- **Großpözna:** Errichtung von bis zu 150 P+R-Parkplätzen in Bahnhofsnähe geplant

⁶⁰ vgl. LVB. Netzerweiterung Südsehne: <https://www.l.de/verkehrsbetriebe/ueber-uns/netzerweiterung-suedsehne/>

⁶¹ vgl. Stadt Leipzig. Masterplan Mobilität Nordraum Leipzig:
<https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/verkehrskonzepte/nordraum>

⁶² vgl. Stadt Leipzig. Mobilitätsstrategie 2030:
<https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/mobilitaetsstrategie-2030/projektuebersicht-mobilitaetsstrategie-2030/>

- **Grimma:** Neubau eines P+R-Platzes mit bis zu 105 Stellplätzen westlich des oberen Bahnhofes an der Lausicker Str. vorgesehen
- **Leipzig:**
 - Neubau von 100 P+R-Stellflächen am S-Bf. Leutzsch in der Gleisschleife Philipp-Reis-Straße bis 2031
 - Neubau von 200 P+R-Stellflächen am Hp. Heiterblick in der Wodanstraße
 - Neubau von 60 P+R-Stellflächen am S-Bf. Connewitz
 - Erweiterung P+R-Platz am Bf. Knauthain um 40 Stellflächen

5.3.4 Bike-and-Ride

Bike-and-Ride Angebote erweitern den Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs, sind umweltfreundlich, fördern die Gesundheit, sind platzsparend, kosteneffizient und bieten Flexibilität sowie Zeitersparnis. Sie unterstützen die nachhaltige Mobilität und die Verkehrswende. Der qualitative und quantitative Ausbau des Bike-and-Ride Angebots im NVR Leipzig ist daher als Prüfauftrag Teil dieses NVP, darüber hinaus bestehen Synergien mit weiteren geplanten Projekten:

Das Projekt **Radschnellweg Leipzig-Halle** zielt darauf ab, eine schnelle und sichere Fahrradverbindung zwischen den Großstädten Leipzig und Halle zu schaffen. Der Radschnellweg soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 20 km/h ermöglichen und kreuzungsarm gestaltet sein. Die Strecke wird entlang der Bundesstraße 6 verlaufen und bindet so wichtige Wirtschaftsstandorte wie den Flughafen Leipzig/Halle und das Güterverkehrszentrum an. Das Projekt wird von der Metropolregion Mitteldeutschland und den Städten Leipzig und Halle unterstützt und soll einen Beitrag zum Klimaschutz leisten sowie den Pendlerverkehr entlasten. Der aktuelle Stand zeigt, dass der Freistaat Sachsen eine Förderzusage vom Bund erhalten hat, um die weitere Planung des sächsischen Teils des Radschnellwegs zu unterstützen. Die technischen Details für die Trasse zwischen dem Leipziger Zentrum und Schkeuditz werden derzeit ausgearbeitet.⁶³ Weitere Vorhaben und Impulse zum Radverkehr sind der Radverkehrskonzeption des Freistaats sowie der Charta Leipziger Neuseenland zu entnehmen. Die Stadt Leipzig verfolgt zudem mit dem Radverkehrsentwicklungsplan 2030+ das Ziel, den Radverkehr als zentrale Säule einer nachhaltigen, sicheren und inklusiven Mobilität zu stärken. Die Vision lautet: „Radfahren verbindet Leipzig“ – Menschen, Stadtteile, Generationen und Lebensbereiche.⁶⁴

Mit dem Projekt „Fahrradverleihsystem/B&R-Konzept entlang der ÖPNV-Verbindung Leipzig – Halle im Stadtgebiet Leipzig“ werden insbesondere 13 SPNV-Stationen entlang der S3 und S5 Leipzig – Halle in Leipzig zwischen Leipzig MDR und Leipzig-Lützschena jeweils einschließlich für Bikesharing favorisiert.

Die Mobilitätsplattform **LeipzigMOVE** der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) umfasst seit jeher ein Bikesharing-Angebot. Speziell für den Leipziger Norden wurde dieses weiterentwickelt, indem erstmals Stadtrandgebiete in das Angebot einbezogen wurden. Hierzu wurden in einem ersten Schritt seit November 2024 ca. 30 Stationen mit etwa 300 Fahrrädern und vier Lastenrädern eingerichtet. Nutzer können die Fahrräder und Lastenräder bequem über die LeipzigMOVE-App

⁶³ vgl. Metropolregion Mitteldeutschland Management GmbH. Radschnellweg Halle-Leipzig: <https://radschnellweg.org/>

⁶⁴ vgl. Stadt Leipzig: https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Deiz6_Stadtentwicklung_Bau/66_Verkehrs_und_Tiefbauamt/Aktiv_mobil/Radverkehrsentwicklungsplan_2030.pdf

ausleihen und zurückgeben. LeipzigMOVE ist Teil der Mobilitätsstrategie der Stadt Leipzig, um nachhaltige und flexible Mobilitätslösungen zu fördern.⁶⁵



Abbildung 70: Fahrradbox der LVB

Die Strategie umfasst weiterhin mit **Bike IT** ein Programm zur Errichtung von Fahrradschließfächern an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV sowie Haltestellen des ÖSPV. Diese sollen Pendlern ermöglichen, ihre teils hochwertigen Fahrräder und E-Bikes diebstahlsicher abzustellen. Insgesamt 208 abschließbare Fahrradabstellplätze, aufgeteilt in Fahrradboxen und -garagen, sind bereits an zwölf Standorten im Stadtgebiet aufgestellt. In den Fahrradboxen sind zudem Steckdosen für Elektrofahrräder installiert. Betrieb und Wartung übernehmen künftig die LVB als zentraler Mobilitätsdienstleister. Seit März 2024 sind die Abstellanlagen über die LeipzigMOVE-App der für alle Nutzer zugänglich. Das Projekt wird aus dem Bundesprogramm "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" sowie vom ZVNL gefördert.⁶⁶

Weiterhin plant die Stadt Leipzig ein **Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof**, um die Verknüpfung von Fahrrad und Bahn weiter zu verbessern und den Umweltverbund zu stärken. Das Projekt soll sichere Abstellmöglichkeiten für bis zu 600 Fahrräder schaffen und wird durch den Bund gefördert. Die Planung und Umsetzung übernimmt die stadteneigene Entwicklungsgesellschaft LESG. Zusätzlich ist die Errichtung von Abstellanlagen an den Stationen L.-Connewitz, Rückmarsdorf, Miltitz geplant.⁶⁷

⁶⁵ vgl. LVB. LeipzigMOVE: <https://leipzig-move.de/bikesharing/0/>

⁶⁶ vgl. Stadt Leipzig: <https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/bike-it-fahrradboxen-fuer-mehr-sicherheit-und-leichteres-umsteigen>

⁶⁷ vgl. Stadt Leipzig: <https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/fahrraeder-sicher-abstellen>

6 Finanzierung ÖPNV

6.1 Finanzierungsquellen

Für die Finanzierung des ÖPNV stehen dem ZVNL Mittel aus folgenden Quellen zur Verfügung:

- Regionalisierungsmittel des Bundes (RegG) an die Länder, Weiterleitung gemäß der Verordnung des SMWA zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) des Freistaates Sachsen,
- Mittel aus dem ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm (LIP) des Freistaates Sachsen zur Unterstützung von investiven Maßnahmen,
- Verbandsumlage (wird derzeit im ZVNL nicht erhoben),
- Erlöse aus Bruttoverträgen (um diese vermindert sich der Zuschussanspruch der Verkehrsunternehmen).

6.2 Mittel gemäß der ÖPNVFinVO

Mit der ÖPNVFinVO (Änderungsfassung ÖPNVFinVO vom 29.06.2024) werden dem ZVNL Mittel für folgende Zwecke zur Verfügung gestellt:

Mittel zur Finanzierung des ÖPNV gemäß § 1 Absatz 1 ÖPNVFinVO in folgender Höhe:

- 2025: 179.743.238 €
- 2026: 179.865.682 €
- 2027: 184.867.516 €

Die dem ZVNL zur Verfügung gestellten Mittel sind zu verwenden für

- die Finanzierung von Verkehrsleistungen im ÖPNV insbesondere des SPNV,
- die Abdeckung verbundbedingter Aufwendungen,
- die Fortschreibung von Nahverkehrsplänen gemäß § 5 ÖPNVG und
- die Beteiligungen an Investitionen im ÖPNV.

Die zweckentsprechende Mittelverwendung ist dem SMWA jährlich nachzuweisen.

Mittel für die Einrichtung und Betrieb von PlusBus- und TaktBus-Linien gemäß § 1 Absatz 1b ÖPNVFinVO:

Je zusätzlichem gefahrenen Fahrplankilometer auf den in Anlage 5 zur ÖPNVFinVO definierten Linien erhält der ZVNL einen Betrag von 1,80 €, wenn auf diesen Linien mindestens die in Anlage 6 zur ÖPNVFinVO genannten Kriterien eingehalten werden. (Mindestbedienstandards und einheitliche Markierung der Fahrzeuge und Haltestellen).

Für den ZVNL sind je 27 Plus- und TaktBus-Linien in Anlage 5 der ÖPNVFinVO enthalten. Für den Betrieb dieser Linien werden durch den Freistaat Sachsen bis zu 6,42 Mio. € pro Jahr bereitgestellt.

6.3 Mittel gemäß der DTFinVO

Gemäß der Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung (DTFinVO) in der jeweils aktuellen Fassung gewährt der Freistaat Sachsen Ausgleichsleistungen für nicht gedeckte Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets. wird. Solche Finanzierungsverordnungen liegen für die Jahre 2023 bis 2025 vor.

Für die Folgejahre kann dahingehend noch keine Prognose abgegeben werden.

Gemäß DTFinVO 2025 erfolgt die Berechnung der Fahrgeldausfälle im Vergleich zu den Einnahmen im Jahr 2019 unter Beachtung der Tarifierpassungen auf das Jahr 2025. Anpassungen der Verkehrsleistungsmenge werden dabei berücksichtigt. Für den Antrag werden durch das LASuV entsprechende Formulare zur Verfügung gestellt.

Für das Jahr 2025 stellt der Freistaat Sachsen insgesamt 86,0 Mio. € (jeweils 50% Bundes- und Landesmittel) für Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket bereit.

6.4 Finanzierung der Schmalspurbahnen

Gemäß Anlage 3 ÖPNVFinVO erhält der ZVNL zur Finanzierung des Betriebs der Döllnitzbahn 6,29 % der im jeweiligen Haushalt des Freistaates Sachsen für Betriebshilfen für Schmalspurbahnen eingestellten Mittel. Diese Mittel werden durch den ZVNL als Durchlaufposten zu 100 % an die Döllnitzbahn weitergereicht.

Auf dieser Grundlage standen dem ZVNL im Jahr 2024 knapp 685.610 € zur Finanzierung des Betriebs der Döllnitzbahn zur Verfügung. Im Entwurf des Doppelhaushalts 2025/26 des Freistaates Sachsen stehen jedoch ca. 8 % weniger Mittel als bisher als Betriebshilfen für die Schmalspurbahnen zur Verfügung. Entsprechend könnte der ZVNL ab 2025 noch über 629.000 € für den Betrieb der Döllnitzbahn verfügen.

6.5 Investitionsförderung gemäß LIP

Investitionen in den ÖPNV sind gemäß RL ÖPNV und RL Verkehrsinfrastruktur des SMWA mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig. Für geplante Vorhaben ist bis 15. Oktober eines Jahres (bei Busförderung bis Ende Oktober) jeweils für das Folgejahr ein Förderantrag beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr zu stellen.

Ergänzend zur RL ÖPNV erfolgt die Förderung der Beschaffung neuer Busse gemäß der RL Bus vom 26.10.2023. Förderfähig sind die Anschaffung von barrierefreien, sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen sowie von Überlandbussen und Bürgerbussen. Darüber hinaus sind förderfähig

- Investitionen in die nicht öffentliche Lade- und Betankungsinfrastruktur für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge,
- Investitionen in den Bau und Ausbau von Betriebshöfen und Werkstätten, die auch dem Betrieb von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen dienen,
- die Beschaffung und Einrichtung digitaler Informations- und Kommunikationssysteme, die eine intelligente Betriebssteuerung von Bussen und zugehöriger Infrastruktur ermöglichen sowie
- Fahrzeugnährüstungen (digitale Ausrüstung von Fahrzeugen, insbesondere mit WLAN, Fahrerassistenzsystemen, ITCS und Fahrgastzählssystemen, Ausrüstung zur Fahrrad- oder

Rollstuhlmitnahme im Fahrzeuginnenraum, Beschaffung und Einrichtung von Hubliften, Systeme und Nachrüstungsmaßnahmen zum Energiemanagement).

Darüber hinaus sind Investitionen in Schmalspurbahnen gemäß Richtlinie des SMWA über die Gewährung von Fördermitteln für Schmalspurbahnen (RL SSB) vom 15.08.2014 förderfähig. Für die im ÖPNV betriebenen Schmalspurbahnen, hier die Döllnitzbahn, besteht darüber hinaus die Möglichkeit der Förderung von Werkstätten zur Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung von Schmalspurbahnfahrzeugen.

6.6 Fahrgelderlöse

Neben den dargestellten staatlichen Mitteln stellen die erzielten Erlöse aus Tarifeinnahmen die zweite Säule der ÖPNV-Finanzierung dar. Diese Erlöse mindern den für die Leistungserbringung jeweils erforderlichen Zuschussbedarf.

Mit den vom ZVNL bestellten SPNV-Leistungen wurden vor Einführung des Deutschlandtickets Erlöse in Höhe von ca. 80 Mio. € pro Jahr erzielt. Die Erlöse decken damit die für die Durchführung des SPNV erforderlichen Aufwendungen, umfassend die Betriebskosten sowie die Infrastrukturnutzungsentgelte für Stationen und Trassen, zu ca. einem Drittel.

Durch das seit 01.05.2023 gültige Deutschlandticket entstehen deutliche Einnahmeverluste, die mit den über die DTFinVO bereitgestellten Mitteln nicht vollständig ausgeglichen werden können. In der Konsequenz führen diese Einnahmeverluste zur Erhöhung des erforderlichen Zuschussbedarfs. Vor dem Hintergrund der ohnehin angespannten Finanzierungssituation stellt dies eine weitere Herausforderung für die Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung (Rücknahme der Angebotskürzungen im MDSB-Netz) eines nachfragegerechten SPNV-Angebots dar.

Ergänzend zur Nutzerfinanzierung aus Fahrgelderlösen hat die eingesetzte ÖPNV-Strategiekommission des Freistaates Sachsen den Einstieg in eine Nutznießerfinanzierung, die neben den Nutzern auch die unmittelbar durch den ÖPNV Begünstigten an der Finanzierung beteiligt, empfohlen. Damit die kommunale Ebene dieses Instrument nutzen kann, sollte der Freistaat Sachsen hierfür notwendige landesgesetzliche Anpassungen prüfen. Dadurch soll die bestehende öffentliche Finanzierung nicht ersetzt, sondern auf eine breitere Basis gestellt werden.

6.7 Maßnahmen zur Kostendämpfung

Vor dem Hintergrund der angespannten Finanzierungssituation sind künftig verstärkt auch Maßnahmen zur Kostendämpfung zu prüfen. In diesem Zusammenhang drängt sich eine nähere Betrachtung der Themenfelder Fahrzeuganforderungen sowie Tarif und Vertrieb auf.

6.7.1 Fahrzeuganforderungen

Die Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge werden jeweils bei der Neuvergabe von Verkehrsverträgen definiert. Gleichzeitig sind die Fahrzeugkosten ein wesentlicher Kostentreiber bei der Erbringung von SPNV-Leistungen. Deshalb erscheint es effektiv, in diesem Bereich nach Maßnahmen zur Kostendämpfung zu suchen. Diese können z. B. sein:

- Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen
- Verzicht auf die Ausstattung mit WLAN

Es müssen nicht in jedem Verkehrsvertrag Neufahrzeuge zum Einsatz kommen. Moderne Gebrauchtfahrzeuge können die Anforderungen an einen zeitgemäßen SPNV ebenso erfüllen. Allerdings sollte darauf geachtet werden, dass Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt werden. Dies betrifft einen niveaugleichen Einstieg, das Vorhandensein von Mehrzweckabteilen sowie eines barrierefreien WC. Ebenso sollte die Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip möglich sein. Grundsätzlich sind die in Abschnitt 4.2.6 dieses NVP genannten Fahrzeuganforderungen zu erfüllen.

Zu prüfen wäre darüber hinaus das Erfordernis von WLAN. Mobilfunkdurchlässige Scheiben weisen insgesamt günstigere Kosten auf als der Einbau und der Betrieb eines qualitativ hochwertigen WLAN mit dem dafür entsprechend erforderlichen Router und den WLAN-Zugangspunkten. Bei einer großen Anzahl von Nutzern kann ein WLAN auch schnell überlastet sein. Vor dem Hintergrund des inzwischen in den meisten Mobilfunkverträgen bestehenden großzügigen Datenvolumens scheint die Bereitstellung eines WLAN auch nicht mehr zwingend erforderlich bzw. stellt sie keinen signifikanten Vorteil mehr für die Fahrgäste dar. Auch bei Bestands- / Gebrauchtfahrzeugen ist die Nachrüstung mit WLAN kostspieliger als das Lasern der Scheiben für besseren Mobilfunkempfang.

6.7.2 Tarif und Vertrieb

Die Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 war eine Zäsur in der über Jahre gewachsenen Tarifstruktur im deutschen ÖPNV. Einige Tarifprodukte des Zeitkartensegments sind nahezu vollständig durch das Deutschlandticket ersetzt worden und werden durch die Kunden nicht mehr nachgefragt. In der Folge wurde das AzubiTicket Sachsen eingestellt.

Vor diesem Hintergrund sind die im MDV vorhandenen vielfältigen Tarifangebote gerade im Zeitkartensegment auf ihre Relevanz für Nutzer des ÖPNV zu prüfen. Eine im Ergebnis ggf. mögliche Vereinfachung bzw. Verschlinkung der Produktvielfalt würde zur Kostenreduzierung bei Tarif, Vertrieb und Einnahmeaufteilung beitragen können.

Der Vertrieb erfolgte bis Anfang der 1990er Jahre überwiegend personenbedient. In Folge der politischen Wende und der Bahnreform wurden zahlreiche personenbediente Verkaufsstellen geschlossen und teilweise durch Fahrausweisautomaten ersetzt. Dadurch konnten im Vertrieb erhebliche Kostenreduzierungen erzielt werden.

Ein nächster konsequenter Schritt zur Aufwandsminimierung besteht in der Umstellung der Fahrausweisautomaten auf bargeldlosen Betrieb. Daraus ist eine Reduzierung der Anschaffungskosten und insbesondere der Betriebskosten zu erwarten. Die aufwendige Versorgung der Automaten mit und die Entsorgung von Bargeld entfallen. Ebenso wird das aktuell bestehende Problem von Automaten Sprengungen gelöst. Die Motivation für solche Straftaten dürfte vollständig entfallen, wenn in den Automaten kein Bargeld vorhanden ist. Entsprechend entfallen die heute in solchen Fällen erforderlichen Aufwendungen für den Ersatz von Automaten.

Darüber hinaus ist im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung der Fortbestand von Fahrausweisautomaten generell zu hinterfragen. Mittelfristig wird der Ticketverkauf in Papierform weiter stark an Bedeutung verlieren, sodass zukünftig ein rein digitaler Vertrieb betriebswirtschaftlich sinnvoll erscheint. Die Abschaffung von physischen Fahrkarten ermöglicht zudem auch eine flexiblere und moderne Tarifgestaltung.

7 Mitwirkungs- und Beteiligungsprozess

Gemäß § 4 Absatz 1, 3 VO Nahverkehrspläne für ÖPNV sind bei der Aufstellung des NVP verschiedene Akteure und alle vorhandenen Unternehmer des ÖPNV im Nahverkehrsraum zu beteiligen und vor der Beschlussfassung über den NVP den Trägern öffentlicher Belange und anderen an der Nahverkehrsplanung interessierten Akteuren Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die im Rahmen des Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesses durchgeführten Abstimmungen und Termine sind nachfolgend dargestellt.

Abstimmungen und Termine

Die Erstellung des vorliegenden NVP erfolgte insbesondere unter Einbeziehung des ZVNL, es fanden regelmäßige Abstimmungen statt. Darüber hinaus wurden die Verbandsmitglieder des ZVNL, die Landkreise Leipzig und Nordsachsen sowie die Stadt Leipzig einbezogen und es erfolgten Zuarbeiten durch den MDV.

Neben den regelmäßigen Abstimmungen fanden die folgenden Termine statt:

11.10.2024 – Auftakttermin

31.01.2025 – Beratungstermin mit den Aufgabenträgern

- ZVNL
- Landkreis Leipzig
- Landkreis Nordsachsen
- Stadt Leipzig

31.03.2025 – Beratungstermin mit den Aufgabenträgern

- ZVNL
- MDV
- Landkreis Leipzig
- Landkreis Nordsachsen
- Stadt Leipzig

09-11/2025 – Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

- Schriftliche Beteiligung zum Entwurf des NVP

Der Entwurf des NVP wurde auf der Internetseite des ZVNL veröffentlicht. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden die Landkreise im NVR und die Stadt Leipzig, der regionale Planungsverband, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen, Ämter, Vertreter von mobilitätseingeschränkten Menschen und andere Interessenverbände kontaktiert und um eine Stellungnahme gebeten. Darüber hinaus erfolgte eine Bürgerbeteiligung über das Beteiligungsportal Sachsen. Die Beteiligung fand im Zeitraum von Ende September bis Anfang November 2025 statt.

Die Stellungnahmen wurden im Anschluss an die Beteiligung beantwortet und die Anmerkungen und Hinweise wurden, soweit möglich, in der Beschlussfassung des NVP berücksichtigt.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	NVR Leipzig im mitteldeutschen Raum
Anlage 2	Raum- und Bevölkerungsstruktur
Anlage 3	Einwohnerdichte
Anlage 4	Erwerbstätigendichte am Arbeitsort
Anlage 5	Erwerbstätigendichte am Wohnort
Anlage 6	Schüler an allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen
Anlage 7.1	Schulstandorte Stadt Leipzig
Anlage 7.2	Schulstandorte Lk Leipzig
Anlage 7.3	Schulstandorte Lk Nordsachsen
Anlage 8.1	Fahrschüler im Lk Leipzig nach Relationen
Anlage 8.2	Fahrschüler im Lk Nordsachsen nach Relationen
Anlage 9	Matrix Pendlerverflechtungen zwischen Gemeinden
Anlage 10.1	ÖPNV-relevante Standorte im Lk Leipzig
Anlage 10.2	ÖPNV-relevante Standorte im Lk Nordsachsen
Anlage 11.1	Plus- und TaktBus-Linien im ZVNL-Fahrplan 2024/2025
Anlage 11.2	Stadtverkehrslinien der Landkreise Fahrplan 2024/2025
Anlage 11.3	Stadtverkehrslinien Stadt Leipzig Fahrplan 2024/2025
Anlage 12	Beförderungszeiten und Bedienhäufigkeiten Fahrplan 2023/2024
Anlage 13	Entwicklung Einsteiger 1. Hj 2023 / 2. Hj 2023
Anlage 14.1	Tarifzonen im MDV-Gebiet (August 2024)
Anlage 14.2	Fahrpreise im MDV-Gebiet (August 2024)
Anlage 14.3	Zusammenfassung MDV-Tarif (August 2024)
Anlage 15	Standorte Fahrausweisautomaten
Anlage 16	Ausstattung SPNV-Zugangsstellen (Bahnsteigkanten)
Anlage 17	SPNV-Zugangsstellen mit Mobilitätsangeboten
Anlage 18	Prognose Einwohner Entwicklung 2023 zu 2035 (je Gemeinde)
Anlage 19	Grafiken der Verkehrsnachfrage Analyse und Prognose
Anlage 20	Übergangszeiten zwischen SPNV-Zugangsstellen und ÖSPV-Haltestellen
Anlage 21	Plus- und TaktBus-Linien ab Fahrplan 2026
Anlage 22	Verknüpfungspunkte Planung
Anlage 23	Verkehrsverträge und Linien – Bestand / Übergangsjahr / ab Fahrplanjahr 2027