Streckenaktivierungen im Freistaat Sachsen

Basisgutachten

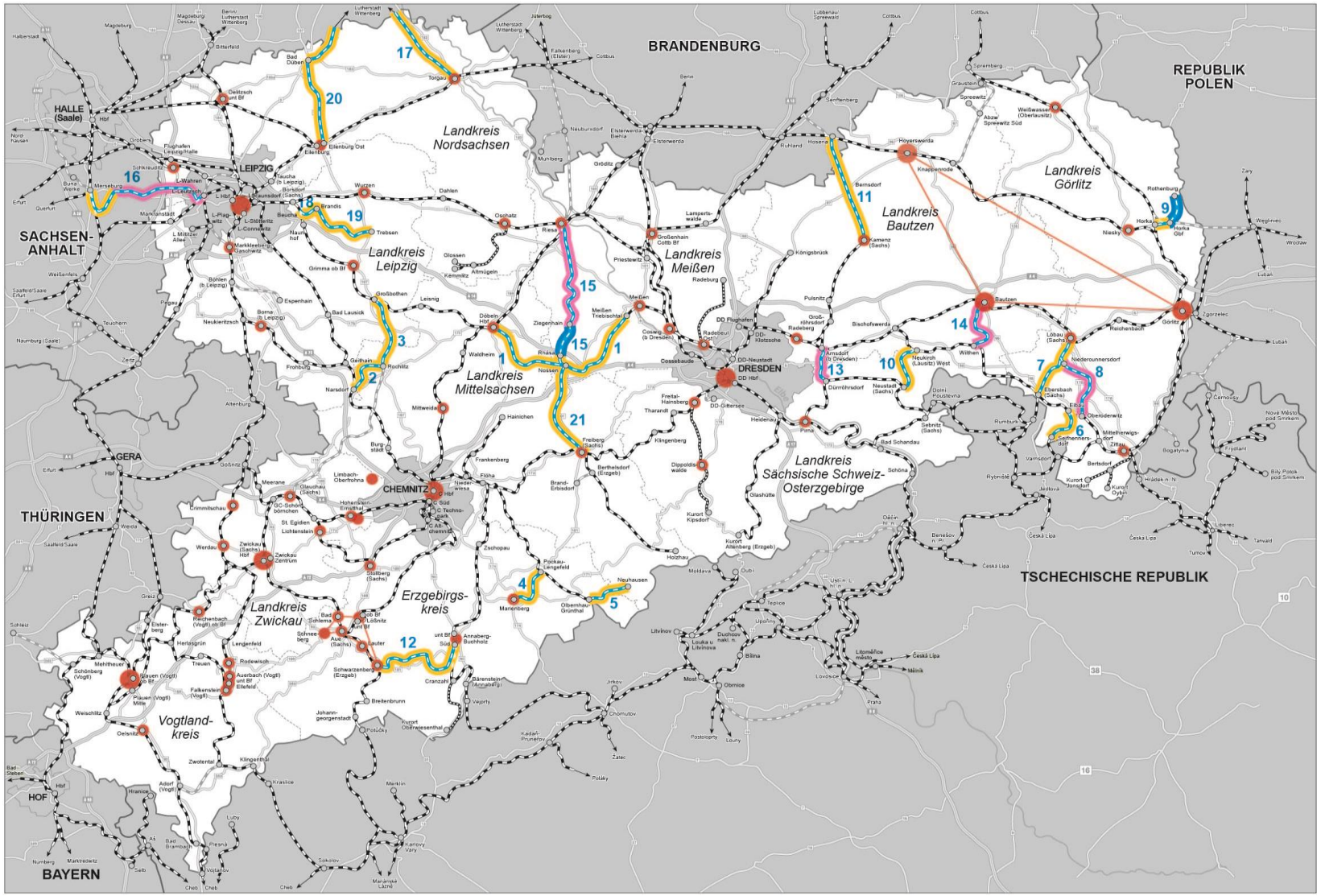
Anlage 2 – Streckenportraits

Streckenverzeichnis

Nr.	Streckenverlauf
1	Döbeln – Meißen
2	Narsdorf – Rochlitz
3	Rochlitz – Großbothen
4	Pockau-Lengefeld – Marienberg
5	Olbernhau-Grünthal – Neuhausen
6	Seifhennersdorf – Eibau
7	Ebersbach – Löbau
8	Oberoderwitz – Niedercunnersdorf
9	Horka – Rothenburg
10	Neukirch (West) – Neustadt
11	Kamenz – Hosena

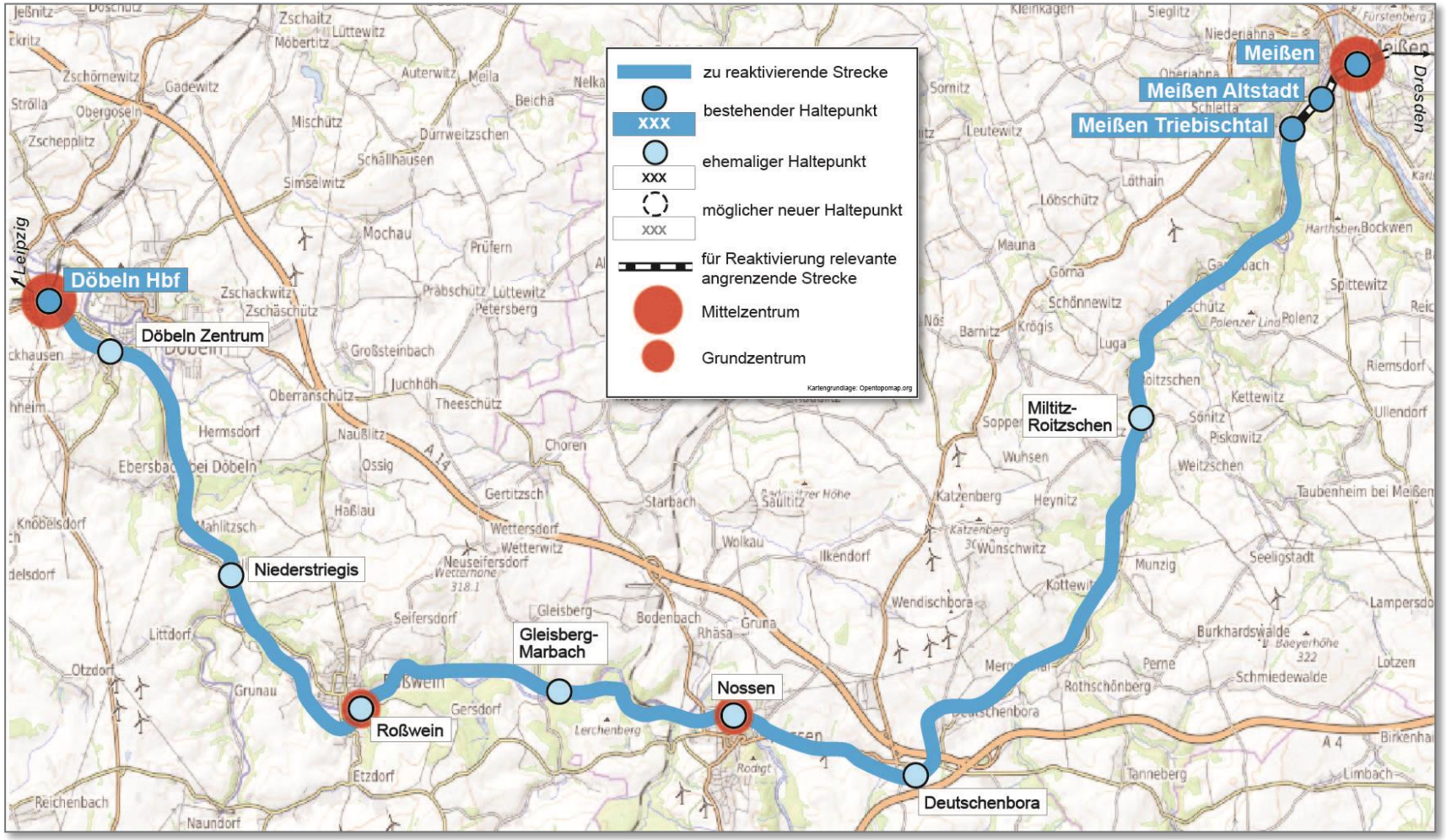
Nr.	Streckenverlauf
12	Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz Süd
13	Dürrröhrsdorf – Arnsdorf
14	Bautzen – Wilthen
15	Nossen – Riesa
16	Leipzig-Leutzsch – Merseburg
17	Torgau – Pretzsch
18	Beucha – Brandis
19	Brandis – Trebsen
20	Eilenburg Ost – Pretzsch (– Lutherstadt Wittenberg)
21	Nossen – Freiberg

Übersichtskarte



1 Döbeln – Meißen

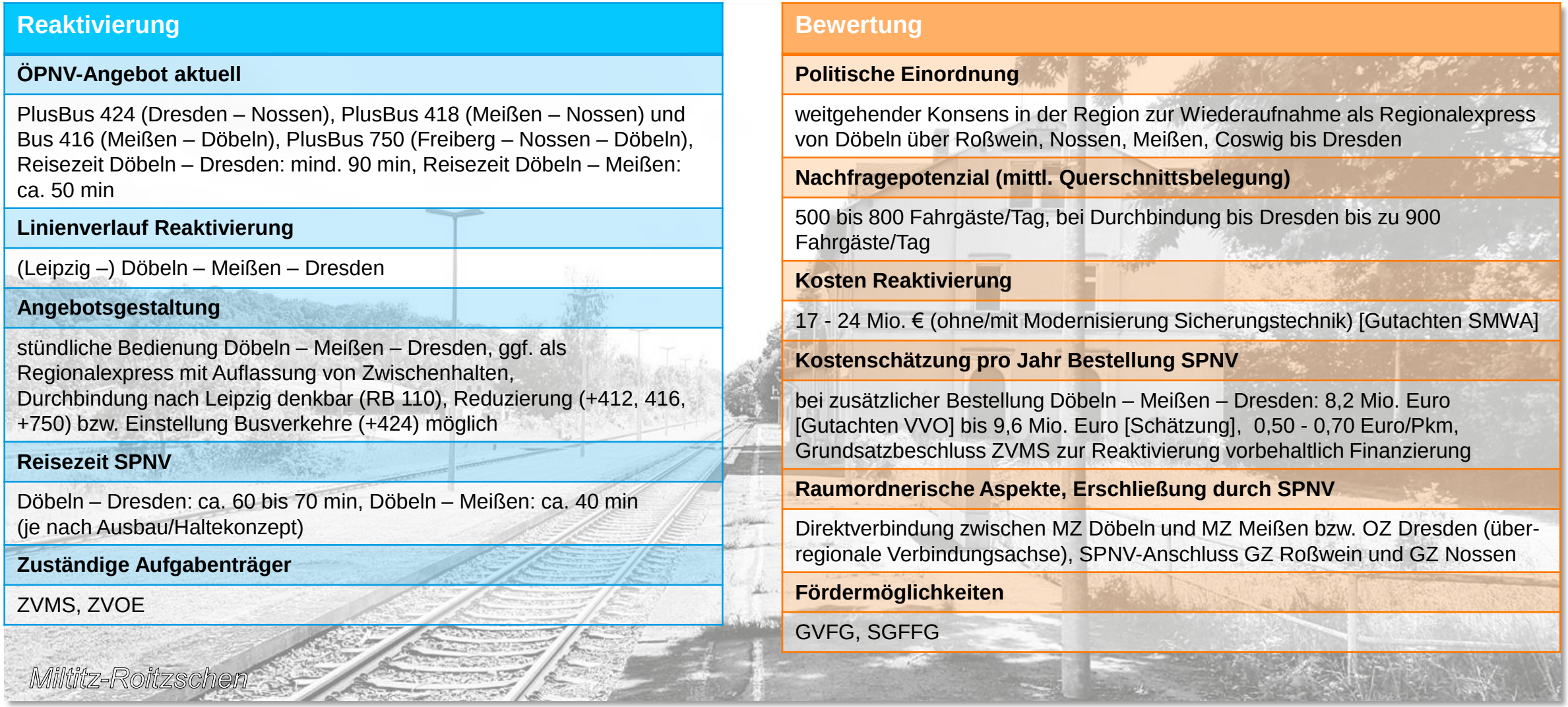
Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6386
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
39,0 km
Eisenbahninfrastruktur-unternehmen
Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie (NRE)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr
Abbestellung SPNV
Dezember 2015



1 Döbeln – Meißen

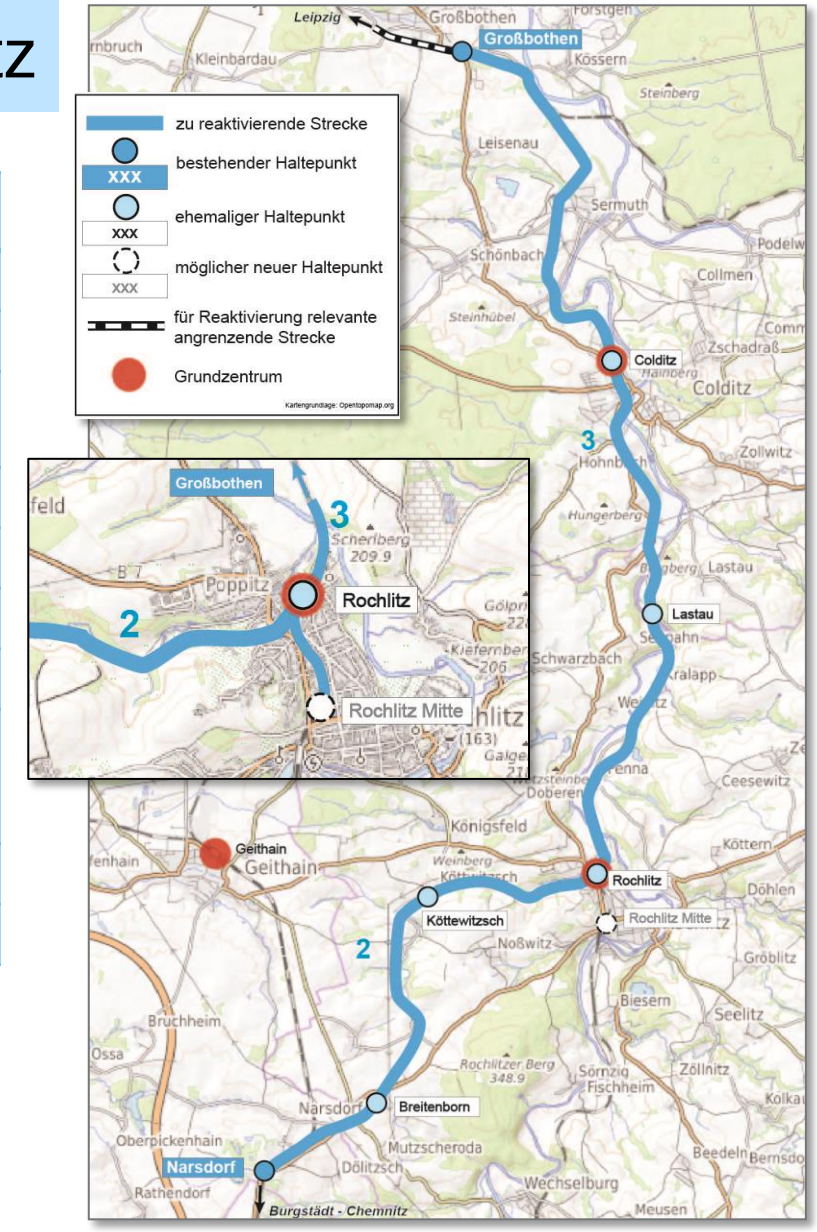
Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
PlusBus 424 (Dresden – Nossen), PlusBus 418 (Meißen – Nossen) und Bus 416 (Meißen – Döbeln), PlusBus 750 (Freiberg – Nossen – Döbeln), Reisezeit Döbeln – Dresden: mind. 90 min, Reisezeit Döbeln – Meißen: ca. 50 min
Linienverlauf Reaktivierung
(Leipzig –) Döbeln – Meißen – Dresden
Angebotsgestaltung
stündliche Bedienung Döbeln – Meißen – Dresden, ggf. als Regionalexpress mit Auflassung von Zwischenhalten, Durchbindung nach Leipzig denkbar (RB 110), Reduzierung (+412, 416, +750) bzw. Einstellung Busverkehre (+424) möglich
Reisezeit SPNV
Döbeln – Dresden: ca. 60 bis 70 min, Döbeln – Meißen: ca. 40 min (je nach Ausbau/Haltekonzept)
Zuständige Aufgabenträger
ZVMS, ZVOE

Bewertung
Politische Einordnung
weitgehender Konsens in der Region zur Wiederaufnahme als Regionalexpress von Döbeln über Roßwein, Nossen, Meißen, Coswig bis Dresden
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
500 bis 800 Fahrgäste/Tag, bei Durchbindung bis Dresden bis zu 900 Fahrgäste/Tag
Kosten Reaktivierung
17 - 24 Mio. € (ohne/mit Modernisierung Sicherungstechnik) [Gutachten SMWA]
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
bei zusätzlicher Bestellung Döbeln – Meißen – Dresden: 8,2 Mio. Euro [Gutachten VVO] bis 9,6 Mio. Euro [Schätzung], 0,50 - 0,70 Euro/Pkm, Grundsatzbeschluss ZVMS zur Reaktivierung vorbehaltlich Finanzierung
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen MZ Döbeln und MZ Meißen bzw. OZ Dresden (über-regionale Verbindungsachse), SPNV-Anschluss GZ Roßwein und GZ Nossen
Fördermöglichkeiten
GVFG, SGFFG



2 Narsdorf – Rochlitz

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6632
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
9,6 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
IG Muldental BahnTourismus e.V.
Streckenzustand/-status
in Betrieb, gelegentliche Nutzung Draisinenfahrten, Anschluss Nardsorf überbaut
Abbestellung SPNV
Mai 2000



3 Rochlitz – Großbothen

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6629
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
17,5 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Großbothen – Rochlitz: Mittelsächsische Eisenbahninfrastrukturgesellschaft (abschnittsweise verkauft an Stadt Colditz) Rochlitz – Glauchau: Muldenthal-Eisenbahn-Gesellschaft
Streckenzustand/-status
in Betrieb, ohne Verkehr
Abbestellung SPNV
Mai 2000

2 Narsdorf – Rochlitz 3 Rochlitz – Großbothen

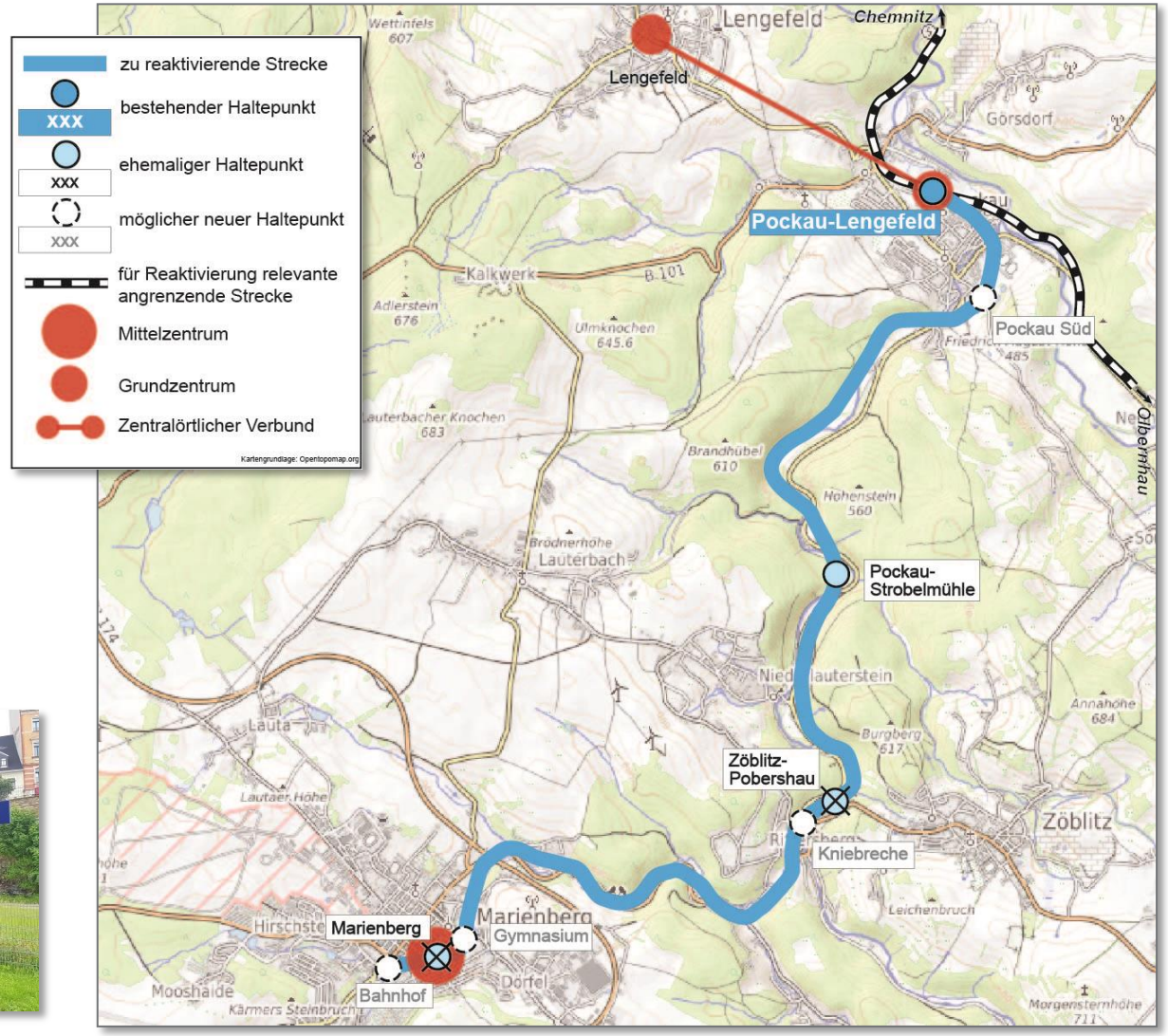
Reaktivierung	
ÖPNV-Angebot aktuell	
Stundentakt Rochlitz – Geithain (Bus mit Anschluss RE nach Chemnitz), Reisezeit Rochlitz – Chemnitz: 40 min	TaktBus 620 Rochlitz – Colditz mit Anschluss an PlusBus 619 Colditz – Großbothen, Reisezeit Rochlitz – Großbothen: 55 min
Linienverlauf Reaktivierung	
Chemnitz – Burgstädt – Rochlitz (C 13, Hybrid-fahrzeuge EBO/BOStrab)	Leipzig – Großbothen – Rochlitz (RB 90)
Angebotsgestaltung	
stündliche Verbindung durch Verlängerung C 13 Chemnitz – Burgstädt, Reduzierung Bus-verkehr Rochlitz – Geithain	stündliche Verbindung durch Flügelung RB 110 (Leipzig – Döbeln) in Großbothen, Reduzierung Busverkehr Rochlitz – Großbothen
Reisezeit SPNV	
Rochlitz – Chemnitz: 46 min	Rochlitz – Großbothen: 27 min
Zuständige Aufgabenträger	
ZVMS	ZVNL, ZVMS

2 Narsdorf – Rochlitz 3 Rochlitz – Großbothen

Bewertung	
Politische Einordnung	
zahlreiche Bemühungen zur Anbindung von Rochlitz an den SPNV (sowohl Richtung Chemnitz, als auch Leipzig), Verankerung im Koalitions-vertrag 2019 bis 2024, Variantenuntersuchung im Auftrag ZV und Kommunen vorliegend, optionaler Bestandteil der Vergabe MDSB 2025+	
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)	
bis zu 450 Fahrgäste pro Tag [Schätzung], direkte Führung zu einem innenstadtnahen Halt nur mit Fahrtrichtungswechsel in Rochlitz oder Infrastrukturerweiterung	bis zu 600 Fahrgäste pro Tag im Abschnitt Großbothen – Colditz (im weiteren Verlauf ca. 250 Fahrg./d), zusätzlicher Halt zur direkten Anbindung der Rochlitzer Innenstadt erforderlich
Kosten Reaktivierung	
Anschluss Narsdorf als Bestandteil der Planungen zur ABS Chemnitz – Leipzig (Machbarkeitsstudie)	29 Mio. € [Studie Spiekermann, Juli 2019]
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV	
3,1 Mio. Euro, ca. 0,80 Euro/Pkm (Bestellung Burgstädt – Rochlitz)	2,7 Mio. Euro, ca. 1,10 Euro/Pkm (Bestellung Großbothen – Rochlitz)
Grundsatzbeschluss ZVMS zur Reaktivierung vorbehaltlich Finanzierung	
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV	
Anbindung GZ Rochlitz an überregionale Achse Chemnitz – Leipzig	Direktverbindung GZ Rochlitz und GZ Colditz untereinander und umsteigefreie Anbindung dieser an MZ Grimma und OZ Leipzig
Fördermöglichkeiten	
GVFG, StStG	GVFG, StStG

4 Pockau-Lengefeld – Marienberg

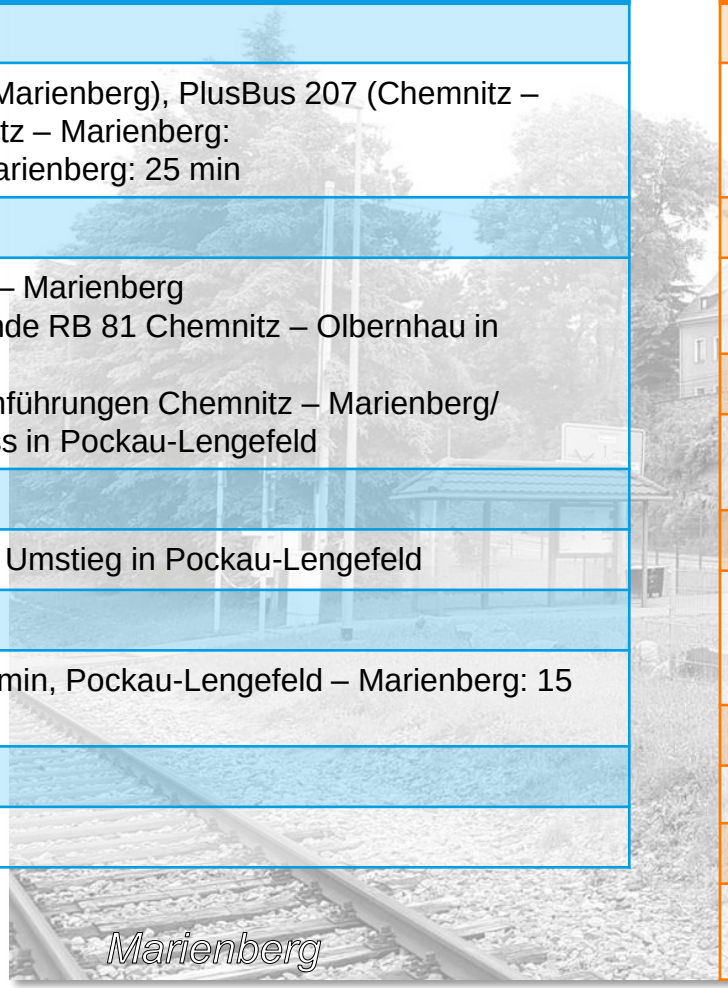
Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6619
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
12,4 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr (Bundeswehr)
Abbestellung SPNV
Dezember 2013



4 Pockau-Lengefeld – Marienberg

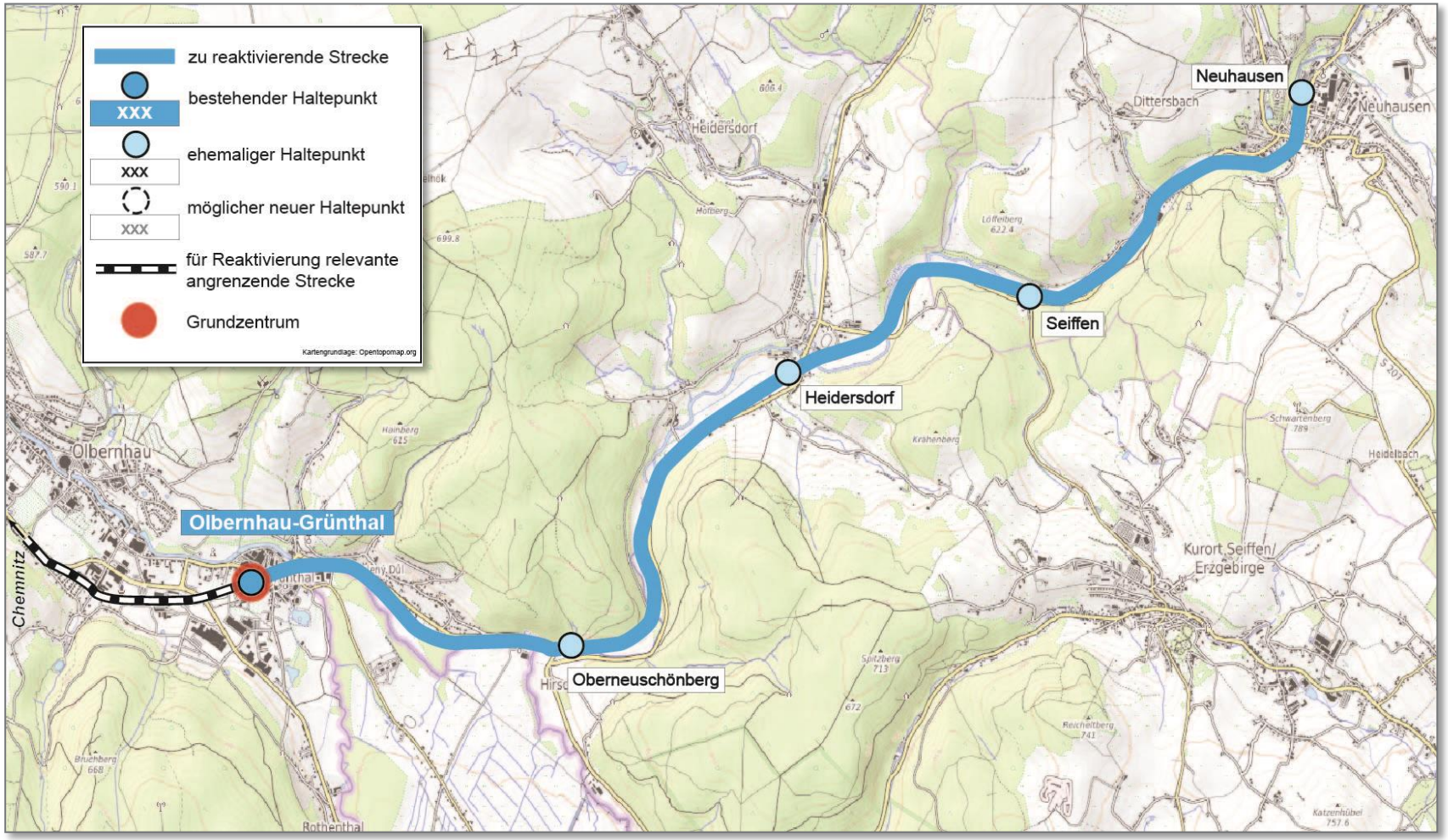
Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 492 (Pockau-Lengefeld – Marienberg), PlusBus 207 (Chemnitz – Marienberg), Reisezeit Chemnitz – Marienberg: 60 min, Pockau-Lengefeld – Marienberg: 25 min
Linienverlauf Reaktivierung
Chemnitz – Pockau-Lengefeld – Marienberg Variante A) Flügelung bestehende RB 81 Chemnitz – Olbernhau in Pockau-Lengefeld Variante B) alternierende Linienführungen Chemnitz – Marienberg/ Olbernhau jeweils mit Anschluss in Pockau-Lengefeld
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, ggf. mit Umstieg in Pockau-Lengefeld
Reisezeit SPNV
Chemnitz – Marienberg ca. 60 min, Pockau-Lengefeld – Marienberg: 15 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVMS

Bewertung
Politische Einordnung
intensive Diskussion in 2020 auf Grundlage eines vom Sächsischen Innenministeriums (SMI) beauftragten Gutachten und in Zusammenhang mit den in Aussicht gestellten Bundesmitteln für Reaktivierungskosten (GVFG)
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
500 Fahrgäste [Gutachten SMI], Potenzial aus den Zielgruppen Touristen, Pendler, Auszubildende und aus dem Bundeswehrstandort
Kosten Reaktivierung
5,4 Mio. Euro [Gutachten SMI], 20 Mio. Euro [Schätzung DB Netz AG] Verlegung/Neuanlage Zugangsstellen sinnvoll
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
1,6 Mio. Euro, ca. 0,80 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Pockau-Lengefeld – Marienberg), Grundsatzbeschluss ZVMS zur Reaktivierung vorbehaltlich Finanzierung
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen MZ Marienberg und OZ Chemnitz
Fördermöglichkeiten
GVFG (zusammen mit Olbernhau – Neuhausen bzw. gemäß Kostenschätzung DB Netz)



5 Olbernhau-Grünthal – Neuhausen

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6618
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
9,2 km
Eisenbahninfrastruktur-unternehmen
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI), Obere Flöhatalbahn GmbH (OFTB)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, vereinzelt Sonderfahrten
Abbestellung SPNV
Juni 2001



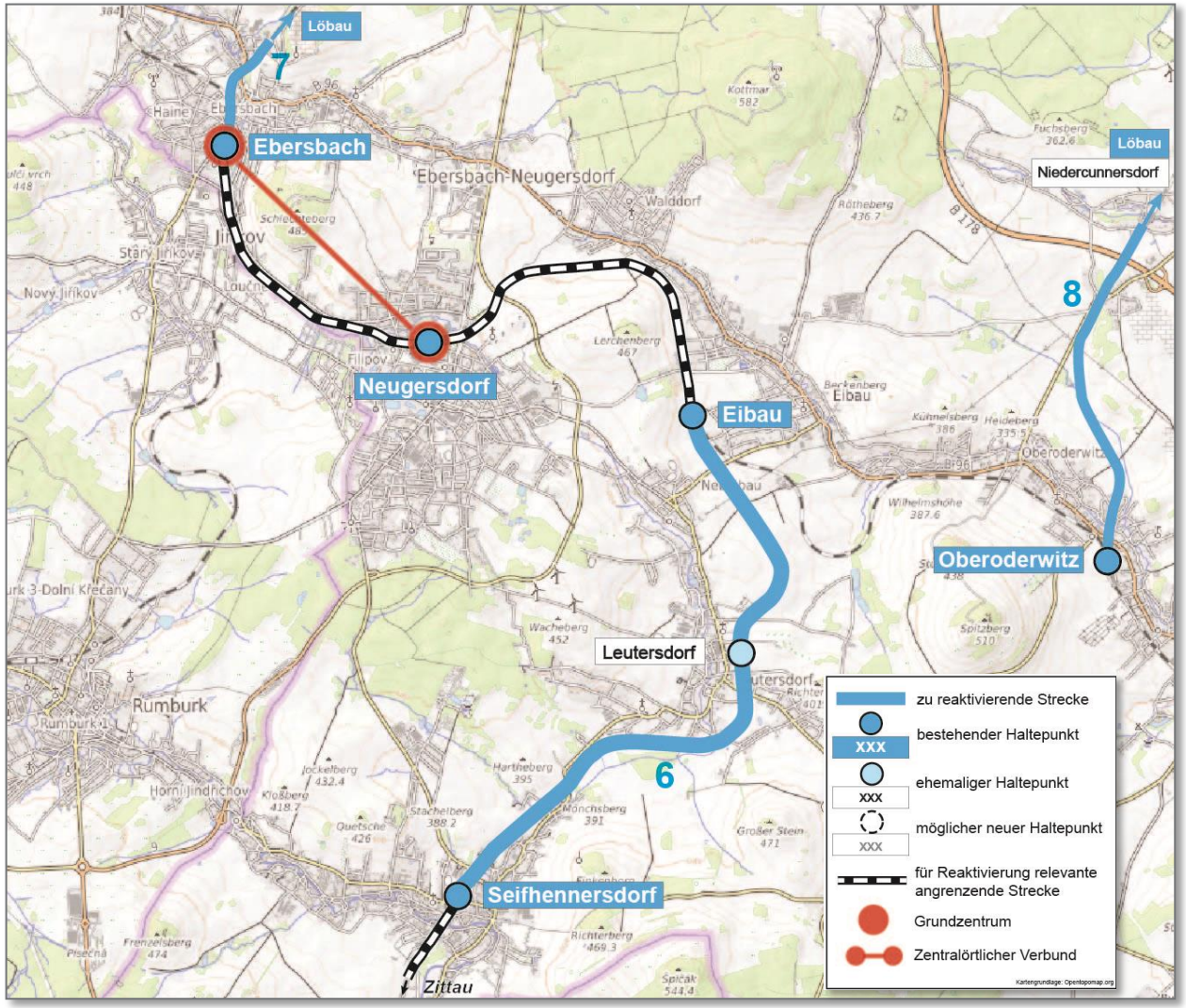
5 Olbernhau-Grünthal – Neuhausen

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 452 (Olbernhau – Neuhausen), Reisezeit Olbernhau – Neuhausen: 22 bis 29 min
Linienverlauf Reaktivierung
Chemnitz – Pockau-Lengefeld – Olbernhau-Grünthal – Neuhausen (Verlängerung bestehende RB 81 Chemnitz – Olbernhau)
Angebotsgestaltung
zweistündliche Verbindung mit Verdichter an Wochentagen, Reduzierung Busverkehr möglich
Reisezeit SPNV
Olbernhau-Grünthal – Neuhausen ca. 12 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVMS

Bewertung
Politische Einordnung
Reaktivierung aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte durch ZVMS bisher abgelehnt, keine Forderungen zur Reaktivierung von politischen Vertretern bekannt
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
200 Fahrgäste [Schätzung], siedlungsferne Lage der Orte (insbes. Seiffen) besonders nachteilig, Verbesserung der Auslastung Chemnitz – Neuhausen zu erwarten, touristische Bedeutung mit Verflechtungen nach Tschechien
Kosten Reaktivierung
9 bis 10 Mio. Euro [Info der Stadt Olbernhau]
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
0,6 Mio. Euro, ca. 1,50 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Olbernhau-Grünthal – Neuhausen)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktanbindung Neuhausen an GZ Olbernhau und OZ Chemnitz
Fördermöglichkeiten
GVFG

6 Seifhennersdorf – Eibau

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6588
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
7,9 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
DB Netz AG, Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, nicht befahrbar
Abbestellung SPNV
Dezember 2005 (eigenwirtschaftlicher Betrieb durch SBE bis Dezember 2006)



6 Seifhennersdorf – Eibau

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
TaktBus 030 (Seifhennersdorf – Neugersdorf – Ebersbach, Goldener Löwe), Reisezeit Seifhennersdorf – Neugersdorf: 25 min, keine Direktverbindung Seifhennersdorf – Eibau
Linienverlauf Reaktivierung
Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf – Eibau – Neugersdorf – Ebersbach, Verlängerung L7 (Liberec –) Zittau – Seifhennersdorf
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Einstellung Busverkehr zwischen Neugersdorf und Seifhennersdorf (30) bei gleichzeitiger Verknüpfung der Buslinie aus den östlichen Ortsteilen von Seifhennersdorf an den SPNV möglich
Reisezeit SPNV
Seifhennersdorf – Neugersdorf: ca. 15 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVON

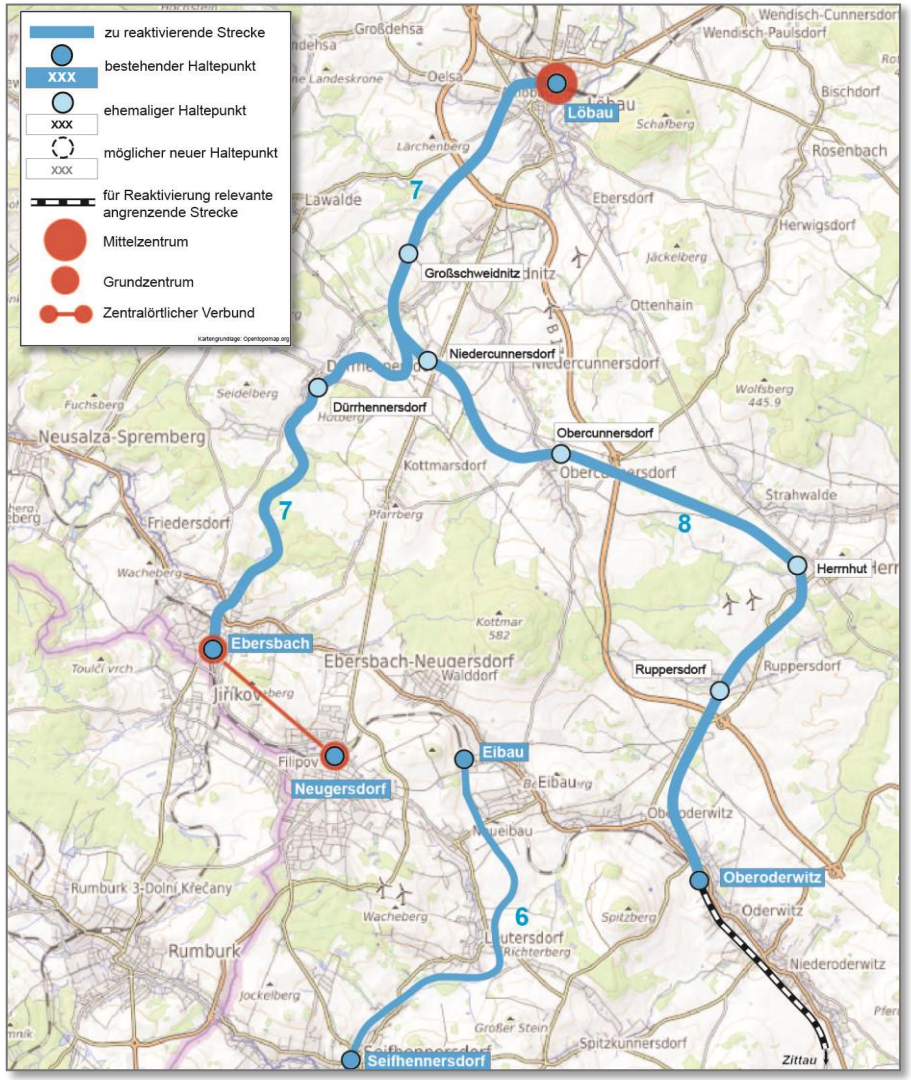
Bewertung
Politische Einordnung
Konzentration auf Wiederaufnahme des ggw. ruhenden Betriebs zwischen Varnsdorf und Seifhennersdorf, Diskussion Neubaustrecke Seifhennersdorf – Rumburk auf Initiative des Ústecký krajs, Direktverbindung Liberec – Rumburk – Schluckenauer Zipfel möglich
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
200 bis 400 Fahrgäste – in Abhängigkeit von der Linienführung (z. B. Durchbindung nach Löbau, siehe Strecke 7) [Schätzung auf Grundlage der Nachfrage im Busverkehr]
Kosten Reaktivierung
nicht bekannt
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
1,5 Mio. Euro, ca. 0,80 (bei Durchbindung bis Löbau, s. Strecke 7), ca. 1,60 Euro/Pkm (ausschl. Seifhennersdorf – Ebersbach)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
grenznaher Verflechtungsraum, Verkürzung der SPNV-Verbindung zwischen GZ Seifhennersdorf und OZ Dresden (regionale Verbindungs- und Entwicklungsachse Zittau – Dresden)
Fördermöglichkeiten
GVFG

7 Ebersbach – Löbau

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6587, 6214
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
15,6 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
DB Netz AG, Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr
Abbestellung SPNV
Dezember 2002

8 Oberoderwitz – Niedercunnersdorf

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6214
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
15,8 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
entfällt
Streckenzustand/-status
stillgelegt
Abbestellung SPNV
Mai 1999



7 Ebersbach – Löbau

8 Oberoderwitz – Niedercunnersdorf

Reaktivierung	
ÖPNV-Angebot aktuell	
PlusBus 30 (Ebersbach, Goldener Löwe – Löbau), PlusBus 50 (Ebersbach, Bahnhof – Löbau), Reisezeit Löbau – Ebersbach: 25 min (+30) bzw. 50 min (+50)	PlusBus 10 (Löbau – Zittau), Reisezeit Löbau – Zittau: 45 min
Linienverlauf Reaktivierung	
(Děčín – Rumburk –) Ebersbach – Löbau (RB 68)	Zittau – Löbau (RB 67)
Angebotsgestaltung	
stündliche Verbindungen, ggf. Flügelung in Niedercunnersdorf, Reduzierung Busverkehre (+10, +30) möglich	
Reisezeit SPNV	
Ebersbach – Löbau: 20 min	Zittau – Löbau: 40 min
Zuständige Aufgabenträger	
ZVON	

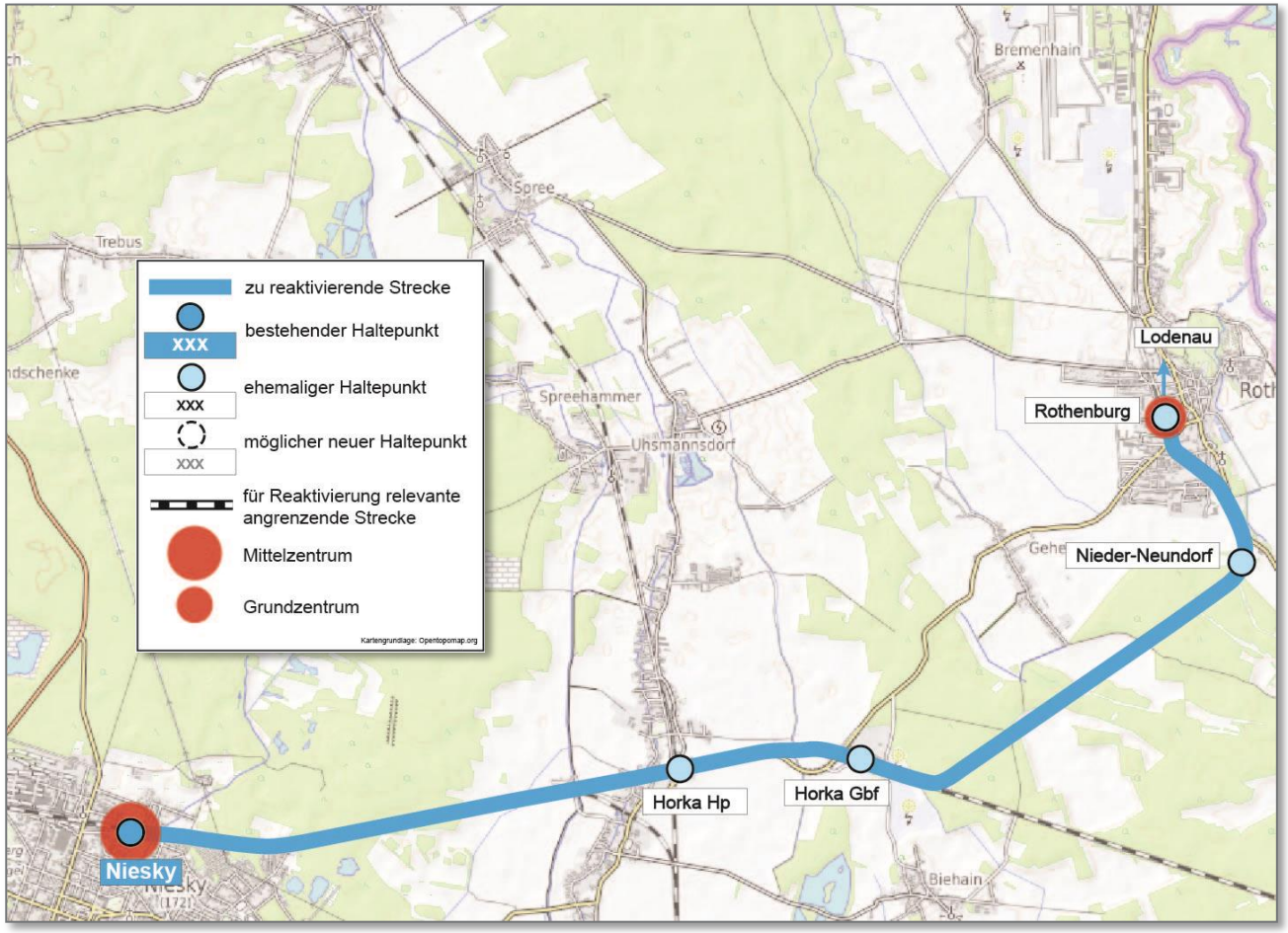
7 Ebersbach – Löbau

8 Oberoderwitz – Niedercunnersdorf

Bewertung	
Politische Einordnung	
keine Forderungen zur Reaktivierung von politischen Vertretern bekannt	intensive Diskussion im Landkreis Görlitz in Zusammenhang mit der geplanten Anlage eines Radweges auf der Eisenbahntrasse (Kreistagsbeschluss mittlerweile erfolgt)
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)	
500 bis 700 [Schätzung auf Grundlage der Nachfrage im Busverkehr], Potenzial vor allem aus Direktverbindung Löbau – Ebersbach und weiter Richtung Bautzen/Görlitz (bei gleichzeitiger Reaktivierung Ebersbach – Rumburk auch für touristische Verkehre)	300 bis 500 [Gutachten Kreistag Görlitz], Potenzial vor allem aus Direktverbindung Löbau – Zittau (und weiter Richtung Bautzen/ Görlitz) sowie Anbindung Herrnhut, Obercunnersdorf
Kosten Reaktivierung	
27,6 Mio. € [Gutachten Kreistag Görlitz]	
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV	
1,8 Mio. Euro, 0,50 bis 0,70 Euro/Pkm (Bestellung Ebersbach – Löbau)	4,2 Mio. Euro, 0,80 bis 1,30 Euro/Pkm (Bestellung Löbau – Zittau)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV	
Direktverbindung zwischen GZ Ebersbach und MZ Löbau; Anbindung Ebersbach an überregionale Verbindungs- und Entwicklungsachse Polen/Görlitz – Dresden	Direktverbindung zwischen MZ Löbau und MZ Zittau
Fördermöglichkeiten	
GVFG, SGFFG	GVFG

9 Horka – Rothenburg

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6577
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
6,4 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Streckenzustand/-status
in Betrieb (Anschlussbahn), nicht befahrbar
Einstellung SPNV
Mai 1967 (seit 1958 als SEV)



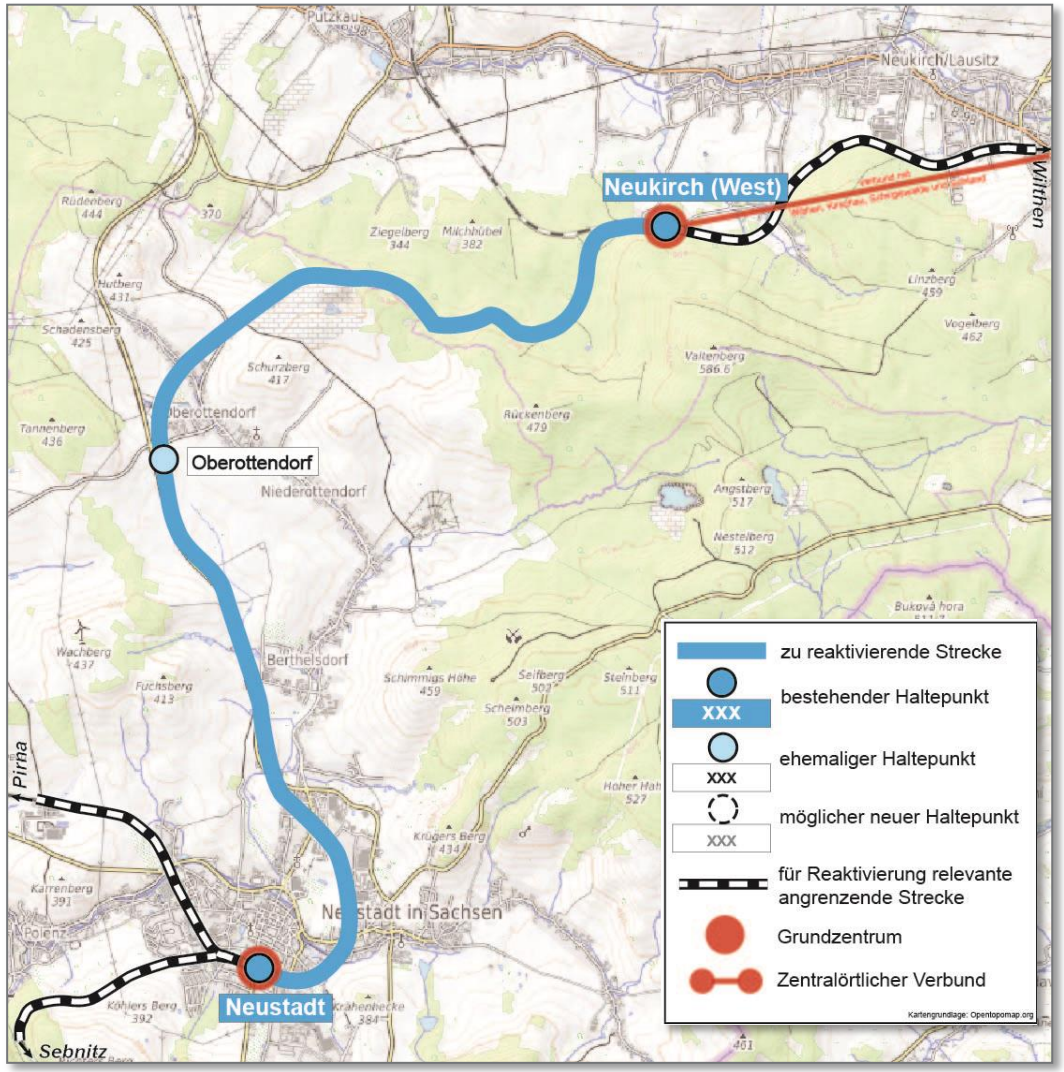
9 Horka – Rothenburg

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 131 (Niesky – Horka – Rothenburg), Reisezeit Niesky – Rothenburg: 30 bis 40 min
Linienverlauf Reaktivierung
Niesky – Horka – Rothenburg (RB 69)
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Reduzierung Busverkehr möglich
Reisezeit SPNV
Niesky – Rothenburg: ca. 15 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVON

Bewertung
Politische Einordnung
Diskussion Reaktivierung in Zusammenhang mit zwischenzeitlich geplanten und mittlerweile wieder verworfenen Nutzungen im Güterverkehr durch Neuansiedlung von Industriebetrieben, Verlagerung Schülerverkehr seitens des Landkreises denkbar, politische Unterstützung vor Ort
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
150 Fahrgäste [Schätzung auf Grundlage der Nachfrage im Busverkehr], insgesamt geringes Potenzial aus Anbindung Rothenburg (5.000 Einwohner) und der Hochschule der Sächs. Polizei (FH mit 600 Studierenden) an den SPNV
Kosten Reaktivierung
nicht bekannt
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
1,3 Mio. Euro, ca. 2,10 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Niesky – Rothenburg)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Anbindung GZ Rothenburg an MZ Niesky sowie an überregionale Verbindungsachse Zittau – Görlitz – Cottbus
Fördermöglichkeiten
GVFG, StStG

10 Neukirch (West) – Neustadt

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6216
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
12,9 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr (Neukirch–Oberottendorf), Oberottendorf–Neustadt aufgrund fehlender Brücke über die Staatsstraße 156 nicht befahrbar
Abbestellung SPNV
Dezember 2004



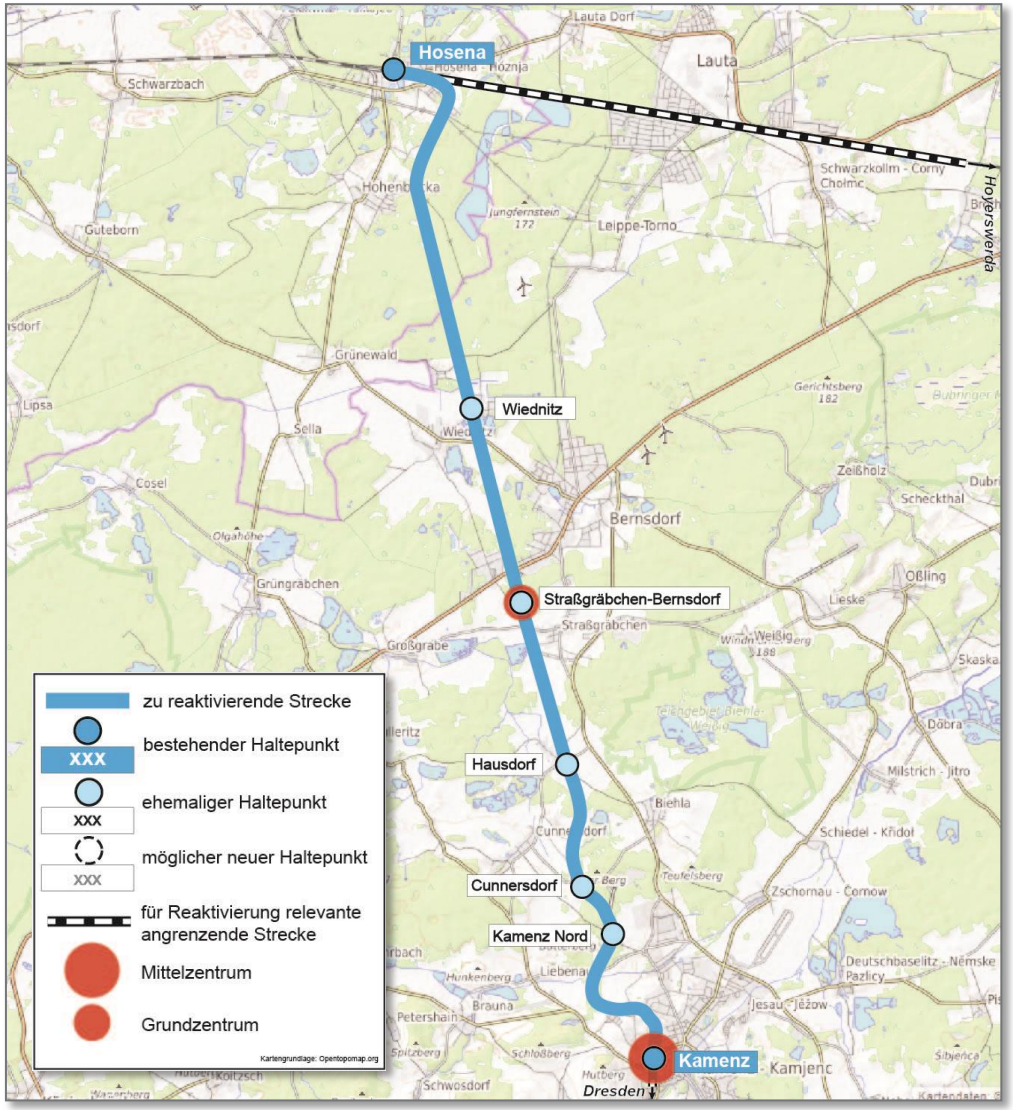
10 Neukirch (West) – Neustadt

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 117/267 (Bautzen – Steinigtwolmsdorf – Neustadt – Sebnitz), Reisezeit Neukirch Ost – Neustadt: 35 min
Linienverlauf Reaktivierung
Bautzen – Wilthen – Neukirch – Neustadt (– Sebnitz/Pirna), in Kombination mit Strecke Nr. 14 (Durchbindung als RB 71 bis Sebnitz/Pirna durch Flügelung oder Ersatz vorhandener Züge möglich)
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Einstellung Busverbindung Neukirch – Neustadt (117/267) möglich
Reisezeit SPNV
Neukirch Ost – Neustadt: ca. 20 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVON, ZVOE

Bewertung
Politische Einordnung
keine Forderungen zur Reaktivierung von politischen Vertretern bekannt
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
400 Fahrgäste [Schätzung] – abhängig von Linienführung (Durchbindung bis Bautzen und/oder Pirna/Sebnitz), touristische Verbindung Ostsachsen – Sächsische Schweiz
Kosten Reaktivierung
nicht bekannt, offenes Verfahren beim BVG zum Wiederaufbau der Brücke über die Staatsstraße 156 bei Berthelsdorf
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
2,8 Mio. Euro, ca. 0,90 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Wilthen – Neustadt)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
je nach Linienführung Direktanbindung an MZ Pirna und/oder OZ (Verbund) Bautzen, touristische Bedeutung im grenznahen Raum
Fördermöglichkeiten
GVFG, SGFFG

11 Kamenz – Hosena

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6194
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
22,8 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
DB Netz AG
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr
Abbestellung SPNV
Mai 1998



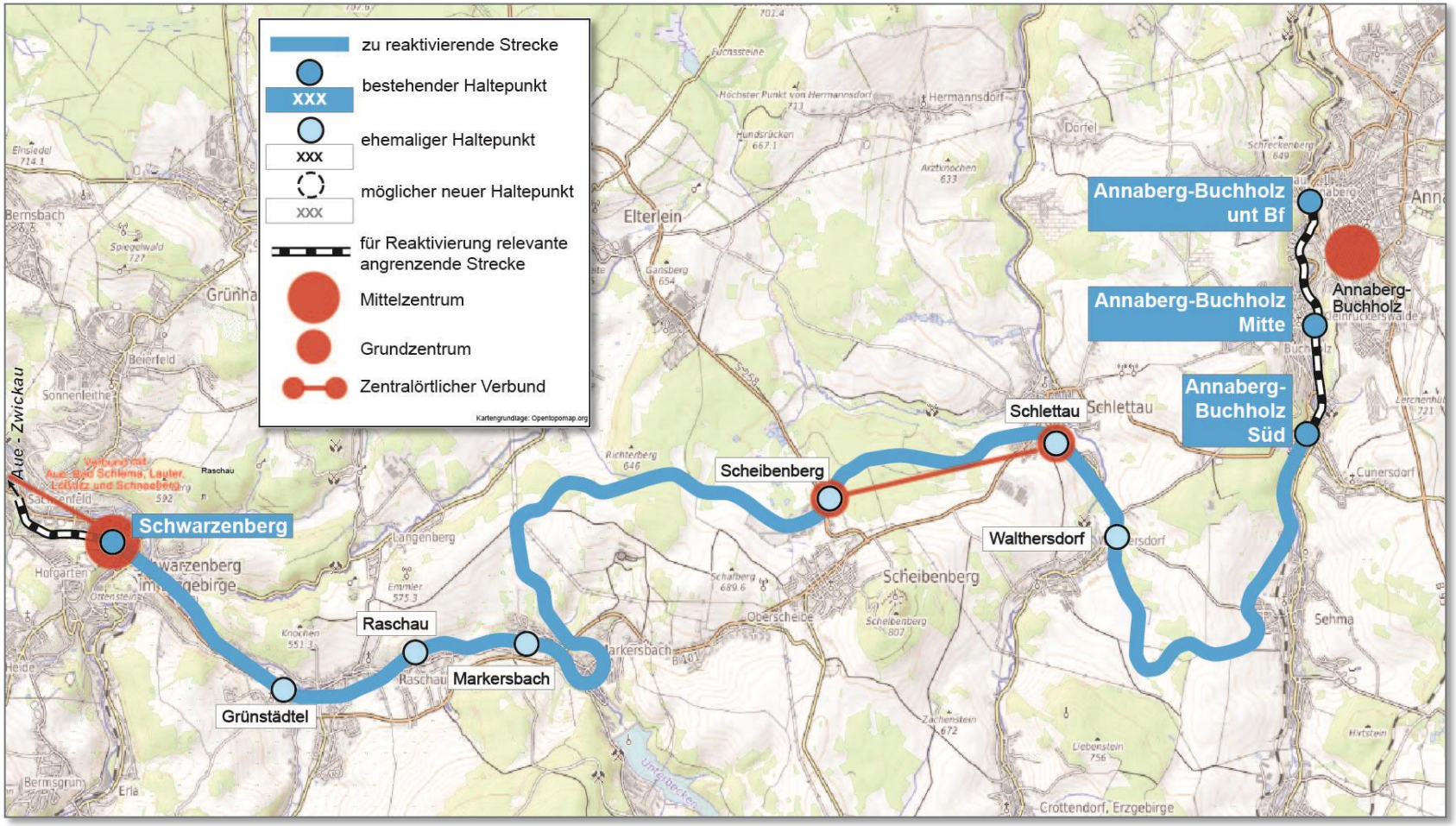
11 Kamenz – Hosena

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 182 (Kamenz – Hoyerswerda, Bus 150 Kamenz – Bernsdorf – Lauta (Umstieg SPNV nach Hosena), Umstellung auf TaktBus ab 2022 geplant), Reisezeit Kamenz – Hoyerswerda: ca. 50 min, Kamenz – Hosena: 40 bis 50 min
Linienverlauf Reaktivierung
Dresden – Kamenz – Hoyerswerda (RB 34/S 7)
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Einbindung in erweitertes Netz der S-Bahn Dresden geplant (S 7), Reduzierung Busverkehr möglich
Reisezeit SPNV
Kamenz – Hosena: 20 min, Kamenz – Hoyerswerda: ca. 40 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVOE

Bewertung
Politische Einordnung
verbesserte Anbindung von Hoyerswerda bzw. Kamenz an Dresden als Auftrag des Koalitionsvertrages festgeschrieben, Erschließung der neuen Batteriewerke nördlich von Kamenz
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
600 Fahrgäste [Schätzung] – abhängig von Angebotsgestaltung/Fahrtzeiten Dresden – Hoyerswerda (Reisendenströme über Kamenz anstelle Großen-hain?), touristisches Potenzial durch verbesserte Anbindung Lausitzer Seenland
Kosten Reaktivierung
relativ gering, gute Streckenunterhaltung durch regelmäßigen Güterverkehr, Diskussion Elektrifizierung im Zuge der Erweiterung des S-Bahn-Netzes
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
4,6 Mio. Euro, ca. 0,60 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Kamenz – Hoyerswerda)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung MZ Kamenz, OZ (Verbund) Hoyerswerda und GZ Bernsdorf, Anschluss an Verbindungsachse Hoyerswerda – Leipzig
Fördermöglichkeiten
GVFG, StStG

12 Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz Süd

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6624
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
24,1 km
Eisenbahninfrastruktur-unternehmen
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Sonder-/Testfahrten
Abbestellung SPNV
September 1997



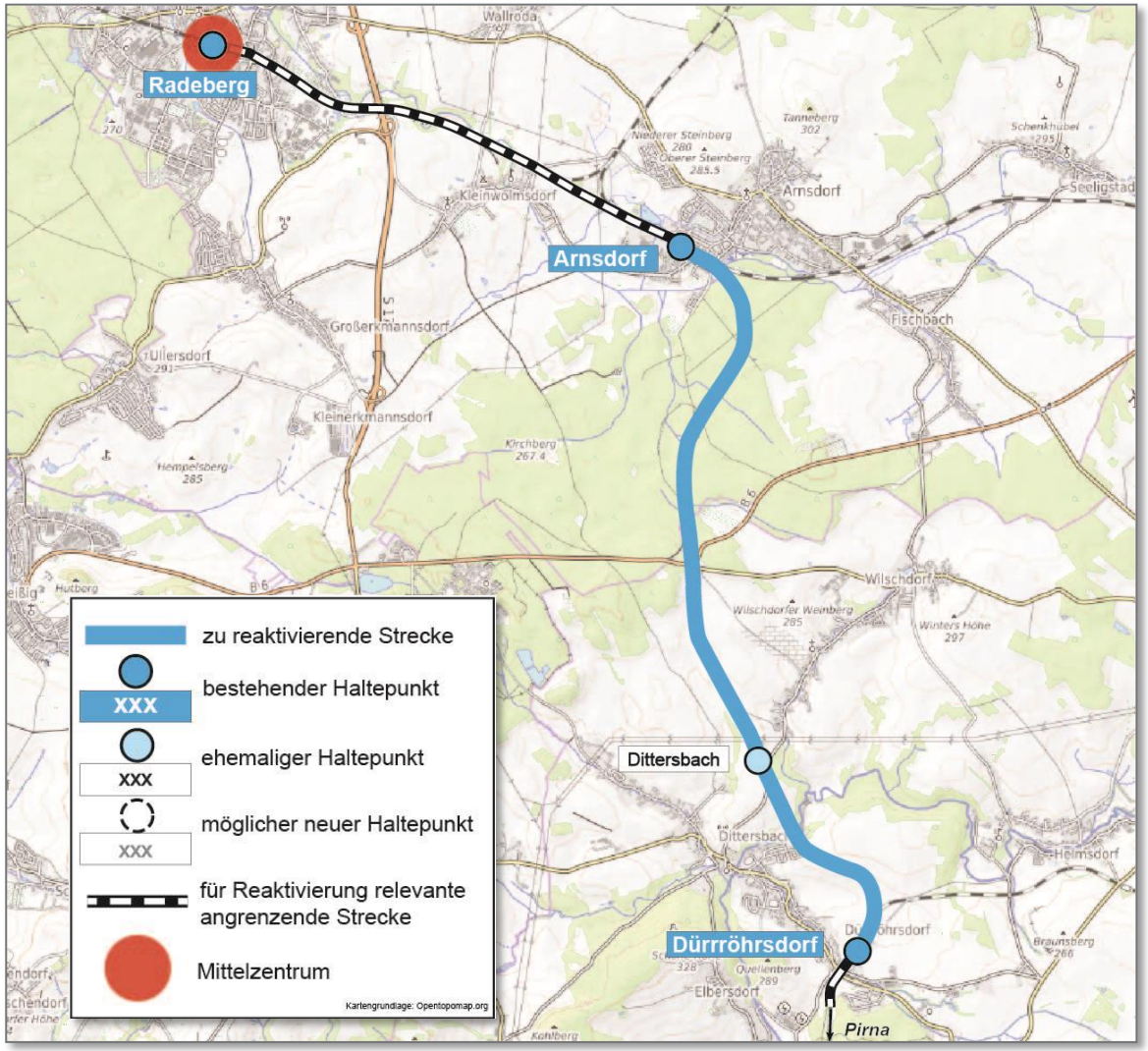
12 Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz Süd

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 415 (Aue – Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz), PlusBus-ähnliches Angebot, Reisezeit Schwarzenberg – Annaberg-B.: 40 min
Linienverlauf Reaktivierung
Zwickau – Aue – Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz unt. Bf. Variante A) Flügelung bestehende RB 95 Zwickau – Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt in Schwarzenberg Variante B) alternierende Linienführung Zwickau – Johanngeorgenstadt/ Annaberg-Buchholz jeweils mit Anschluss in Schwarzenberg)
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Reduzierung Busverkehr (Anbindung Scheibenberg weiterhin erforderlich)
Reisezeit SPNV
Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz Süd ca. 28 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVMS

Bewertung
Politische Einordnung
Erhalt der Strecke durch Projekt „Living Lab“ von DB Netz (Forschung zum autonomen Fahren) und Ausflugsverkehr „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ gesichert
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
400 Fahrgäste [Schätzung], weitgehend gute Erschließung der Siedlungen (zum Teil längere Fußwege in Scheibenberg)
Kosten Reaktivierung
gering, evtl. Ertüchtigung für höhere Geschwindigkeiten
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
3,4 Mio. Euro, ca. 1,00 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz unt. Bf.)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen MZ Schwarzenberg, MZ Annaberg-Buchholz, Mittelzentralem Städteverbund Silberberg und OZ Zwickau
Fördermöglichkeiten
GVFG

13 Dürrröhrsdorf – Arnsdorf

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6200
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
8,4 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Mecklenburger Draisinenbahn (Verantwortlicher für Draisinenbetrieb)
Streckenzustand/-status
stillgelegt, abschnittsweise Nutzung durch Draisinenfahrten
Abbestellung SPNV
Mai 1998



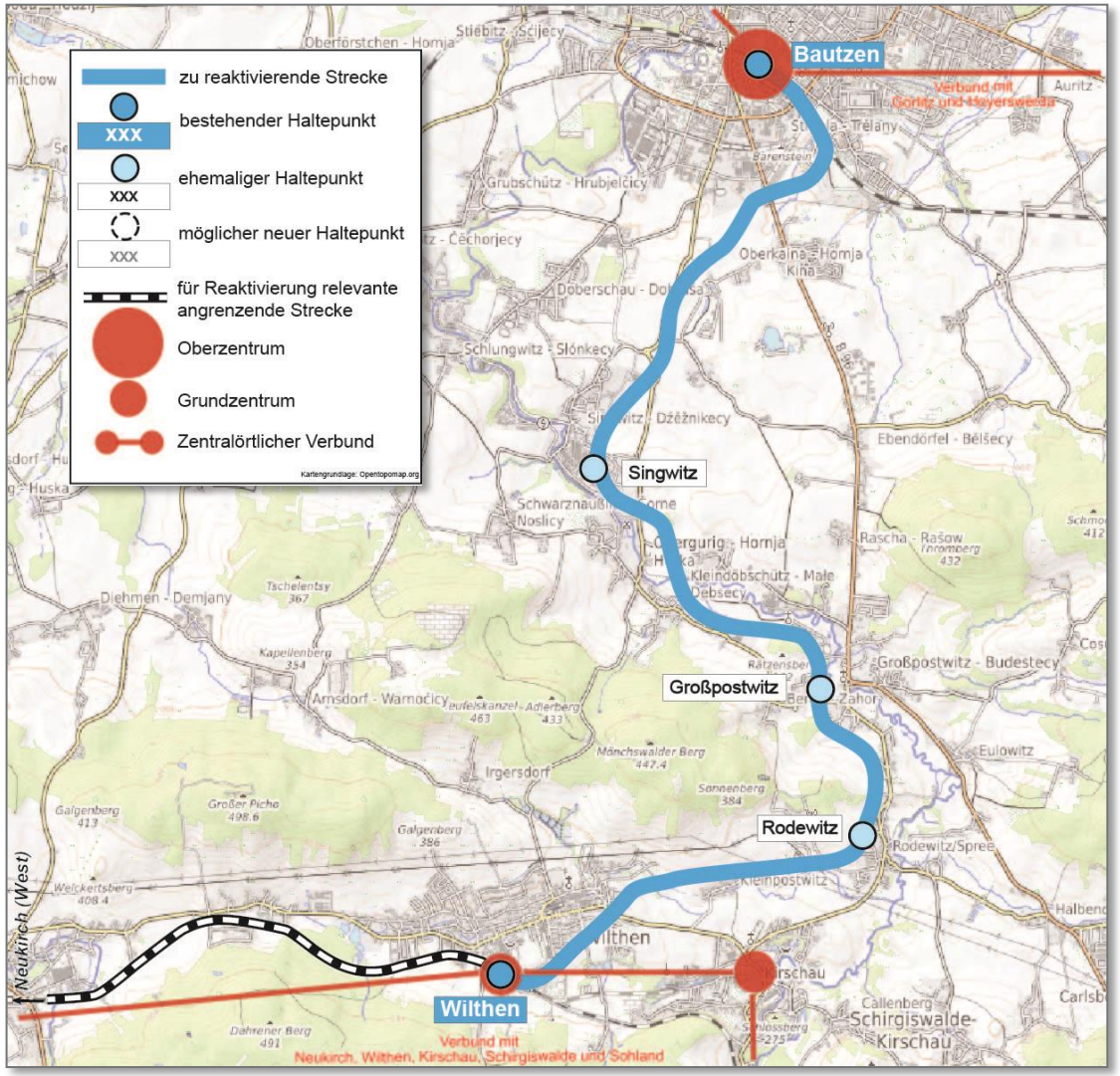
13 Dürrröhrsdorf – Arnsdorf

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
ggw. keine Busverbindung zwischen Dürrröhrsdorf und Arnsdorf/Radeberg, TaktBus-Linie Pirna – Radeberg gemäß ÖPNVFinVO geplant
Linienverlauf Reaktivierung
Radeberg – Arnsdorf – Dürrröhrsdorf – Pirna (Durchbindung bis Pirna durch Flügelung der vorhandenen Züge der RB 71 Pirna – Sebnitz sinnvoll)
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, aktuell keine Reduzierung Busverkehr
Reisezeit SPNV
Radeberg – Arnsdorf – Dürrröhrsdorf ca. 15 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVOE

Bewertung
Politische Einordnung
keine Forderungen zur Reaktivierung von politischen Vertretern bekannt
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
300 Fahrgäste [Schätzung], Potenzial aus Direktverbindung Pirna – Radeberg mit Anschluss Richtung Kamenz, Bautzen, Görlitz
Kosten Reaktivierung
55 Mio. Euro [Schätzung DB Netz AG]
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
1,7 Mio. Euro, ca. 1,30 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Dürrröhrsdorf – Radeberg)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen MZ Radeberg und MZ Pirna, Anbindung an überregionale Achsen Dresden – Görlitz – Wrocław/Kraków bzw. Dresden – Ústí/Praha
Fördermöglichkeiten
GVFG

14 Bautzen – Wilthen

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6216
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
14,3 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
entfällt
Streckenzustand/-status
stillgelegt, nicht befahrbar
Abbestellung SPNV
Dezember 2004



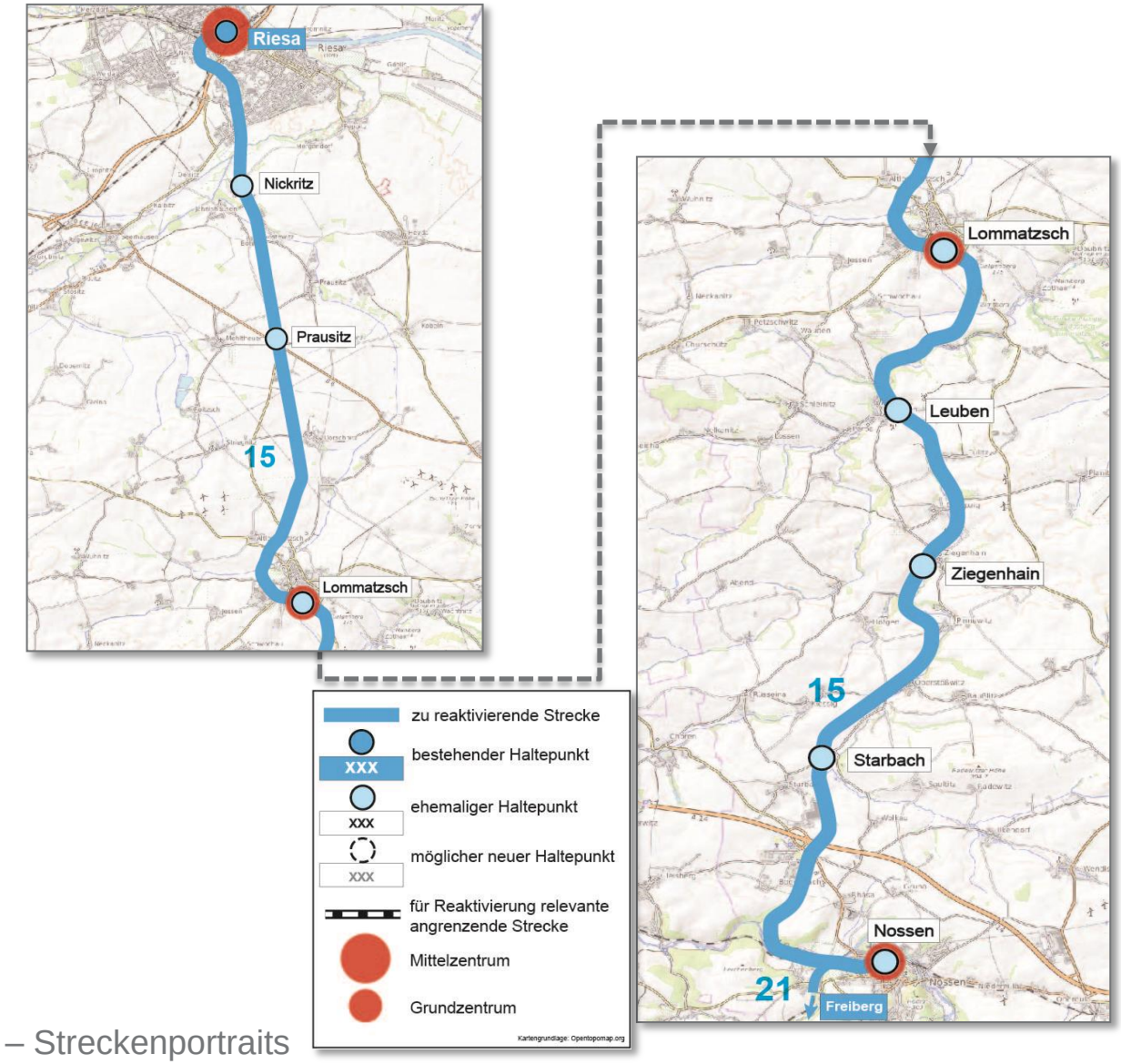
14 Bautzen – Wilthen

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
PlusBus 101 (Bautzen – Wilthen – Oppach), Reisezeit Bautzen – Wilthen: 40 min
Linienverlauf Reaktivierung
Bautzen – Wilthen – Neukirch – Neustadt (– Sebnitz/Pirna), in Kombination mit Strecke Nr. 10 (Durchbindung bis Sebnitz/Pirna durch Flügelung oder Ersatz vorhandener Züge möglich)
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Neustrukturierung und Verknüpfung des umfangreichen Busverkehrs in der Region erforderlich
Reisezeit SPNV
Bautzen – Wilthen ca. 17 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVON

Bewertung
Politische Einordnung
bereits mehrfach Initiativen von politischen Vertretern vor Ort gestartet
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
450 Fahrgäste [Gutachten ZVON, 2013, Umlenkung der RB Dresden – Zittau über Bautzen], gute Erschließung der Siedlungen, Ausschöpfung des Potenzials durch Neustrukturierung und Verknüpfung des umfangreichen Busverkehrs
Kosten Reaktivierung
2,3 Mio. € [Gutachten ZVON, 2013] – zwischenzeitliche Preissteigerungen noch nicht berücksichtigt
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
1,8 Mio. Euro, ca. 0,80 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Bautzen – Wilthen)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen GZ Wilthen und OZ (Verbund) Bautzen, je nach Linienführung Direktanbindung an MZ Pirna
Fördermöglichkeiten
GVFG

15 Nossen – Riesa

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6613
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
33,5 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie (NRE)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr (Nossen – Ziegenhain), befahrbar (Ziegenhain – Pausitz)
Abbestellung SPNV
Mai 1998



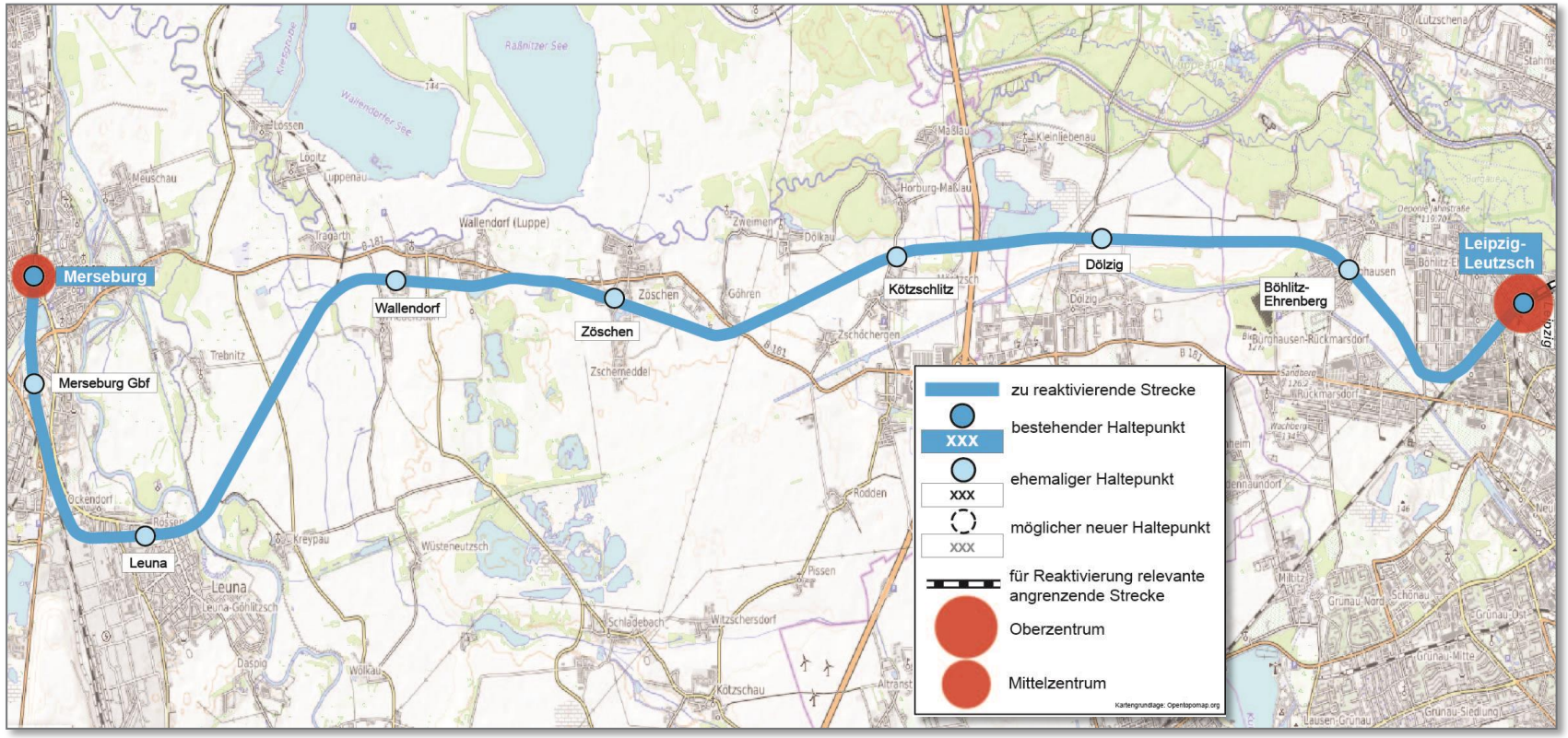
15 Nossen – Riesa

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 420 (Nossen – Lommatzsch), Bus 430 (Lommatzsch – Riesa) Reisezeit Nossen – Riesa: 70 min (über Döbeln)
Linienverlauf Reaktivierung
Nossen – Riesa (RB 77)
Angebotsgestaltung
stündliche Bedienung, Reduzierung Busverkehr in geringem Maße möglich
Reisezeit SPNV
Nossen – Riesa ca. 40 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVOE

Bewertung
Politische Einordnung
Nutzung für Güter- und evtl. touristischen Verkehr geplant
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
300 Fahrgäste [Schätzung], Potenzial aus Direktverbindung Nossen – Riesa (Anbindung Fernverkehr) und SPNV-Anbindung Lommatzsch
Kosten Reaktivierung
nicht bekannt, durchgehende Nutzbarkeit durch Infrastrukturbetreiber geplant
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
4,4 Mio. Euro, ca. 1,30 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Nossen – Riesa)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen GZ Nossen und MZ Riesa (überregionale Verbindungsachse), bei Durchbindung bis Freiberg Direktverbindung MZ Riesa, GZ Nossen, MZ Freiberg
Fördermöglichkeiten
GVFG, SGFFG

16 Leipzig-Leutzsch – Merseburg

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6810
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
27,7 km
Eisenbahninfrastruktur-unternehmen
Abzw Leuna Lw – Merseburg: DB Netz AG
Streckenzustand/-status
Leipzig-Leutzsch – Abzw Leuna Lw: stillgelegt, entwidmet Abzw Leuna Lw – Merseburg: Nutzung durch Güterverkehr
Abbestellung SPNV
Mai 1998



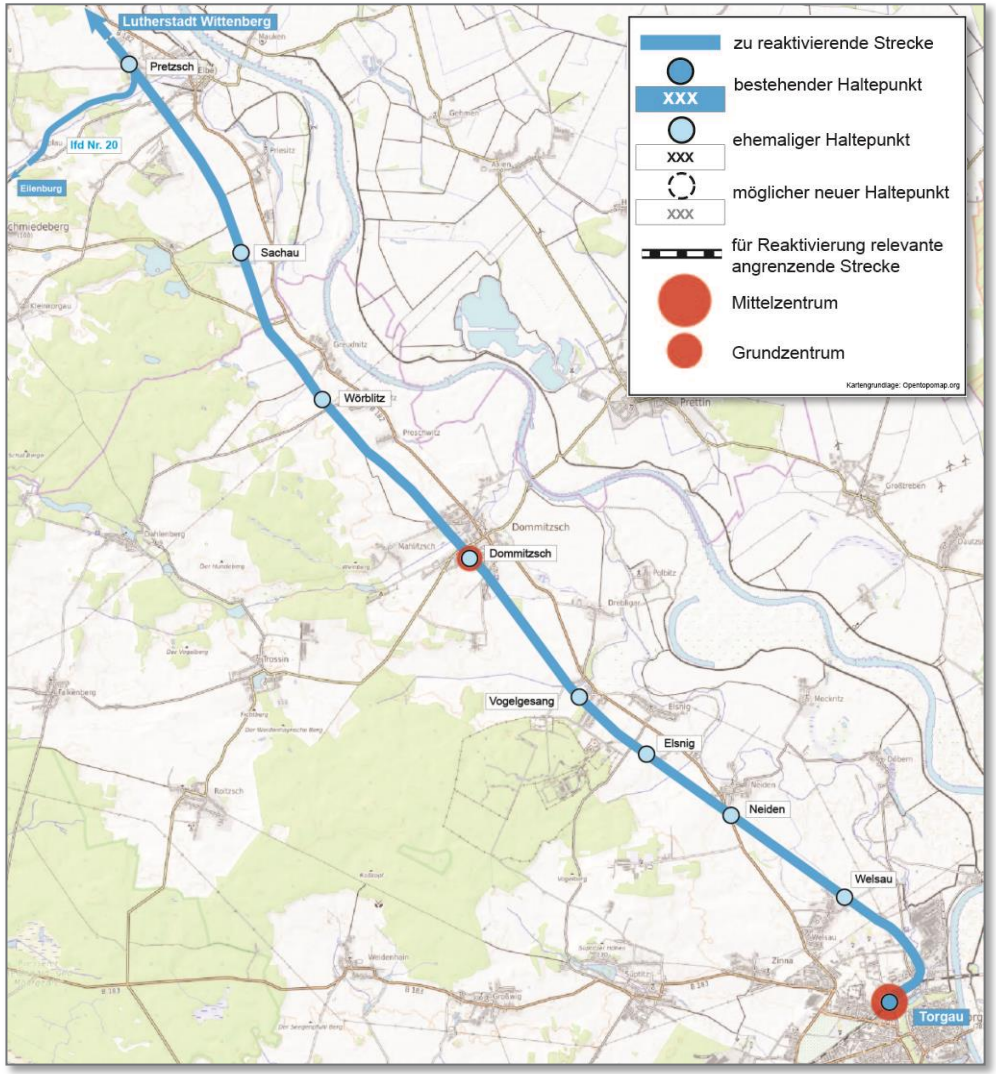
16 Leipzig-Leutzsch – Merseburg

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
PlusBus 131 (Leipzig Hbf – Merseburg), Reisezeit Leipzig Hbf – Merseburg: 60 min
Linienverlauf Reaktivierung
Leipzig Hbf – Leipzig-Leutzsch – Merseburg (RB 58)
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Reduzierung Busverkehr (+131) möglich, Anbindung Einkaufszentrum in Günthersdorf jedoch weiterhin erforderlich
Reisezeit SPNV
Leipzig Hbf – Merseburg ca. 40 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVNL, NASA (Sachsen-Anhalt)

Bewertung
Politische Einordnung
politische Prioritätensetzung auf Merseburger Kurve – Voraussetzung für Direktverbindung Leipzig – Merseburg (über Bad Dürrenberg als S-Bahn)
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
300 Fahrgäste [Schätzung] – je nach Angebot und Siedlungsentwicklung im Leipziger Umland
Kosten Reaktivierung
aufgrund des bereits teilweise erfolgten Rückbaus sehr hoch
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
4,4 Mio. Euro, ca. 1,30 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Leipzig – Leipzig-Leutzsch – Merseburg)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Landesgrenzen überschreitende Direktverbindung zwischen MZ Merseburg und OZ Leipzig
Fördermöglichkeiten
GVFG, StStG

17 Pretzsch – Torgau

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6830
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
23,4 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
elblandbahn e.V.
Streckenzustand/-status
nicht befahrbar
Abbestellung SPNV
Juni 1997



17 Torgau – Pretzsch

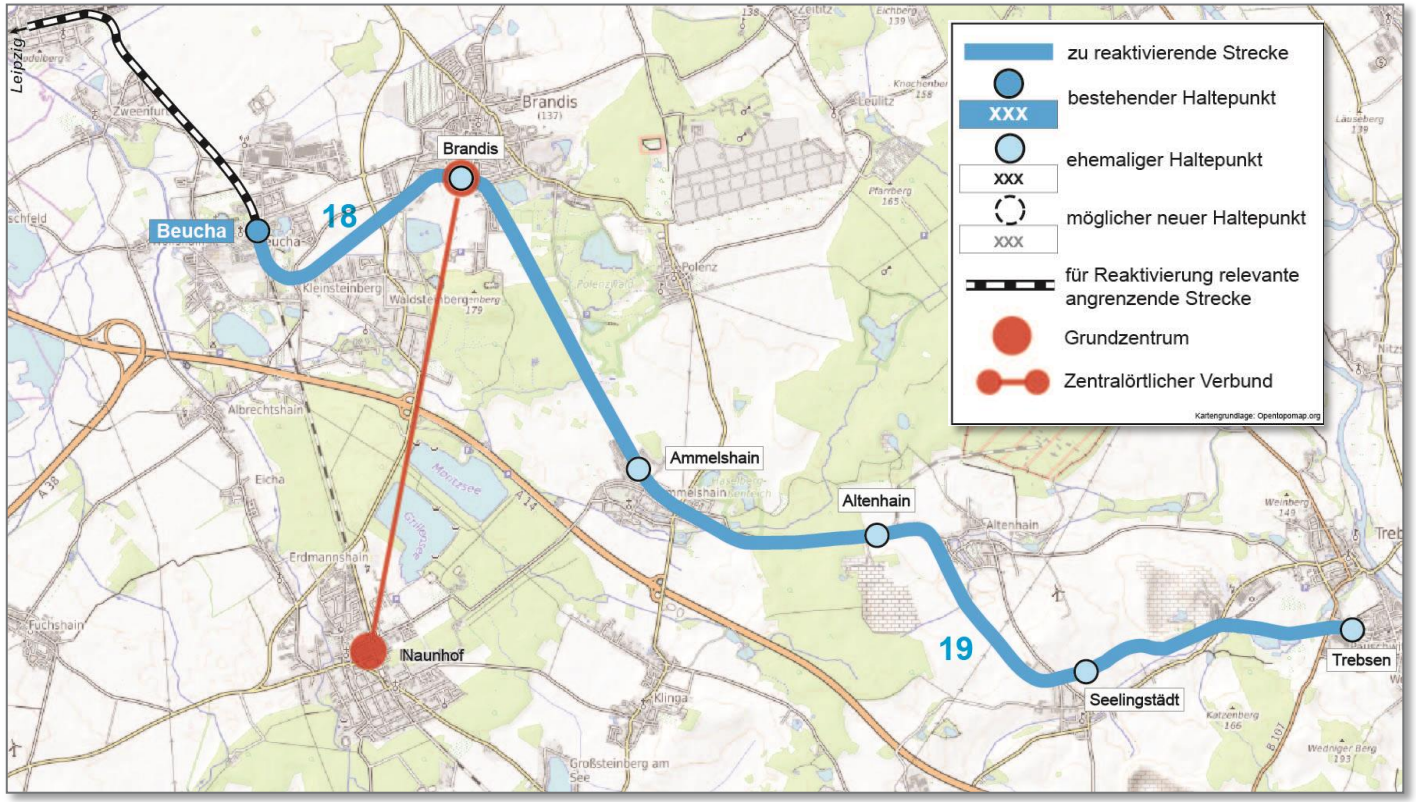
Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
PlusBus 759 (Torgau – Wörblitz – Greudnitz), Reisezeit Torgau – Wörblitz: 31 min
Linienverlauf Reaktivierung
Torgau – Pretzsch (RB 56) – mit Anschluss in Pretzsch in Richtung Lutherstadt Wittenberg
Angebotsgestaltung
stündliche Verbindung, Einstellung Busverkehr (+759) möglich
Reisezeit SPNV
Torgau – Pretzsch ca. 27 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVNL

Bewertung
Politische Einordnung
Gründung des Fördervereins elblandbahn e.V. mit dem Ziel einer Reaktivierung
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
200 Fahrgäste [Schätzung], evtl. touristische Bedeutung (Städtetourismus), insgesamt nur geringes Potenzial vorhanden
Kosten Reaktivierung
nicht bekannt
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
3,0 Mio. Euro, ca. 2,00 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Torgau – Pretzsch)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen GZ Dommitzsch und MZ Torgau, Landesgrenzen überschreitende Verbindung zum MZ Lutherstadt Wittenberg
Fördermöglichkeiten
GVFG

18 Beucha – Brandis

19 Brandis – Trebsen

Infrastruktur	
Streckennummer (VzG)	
6823	
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke	
16,4 km	
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	
Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)	
Streckenzustand/-status	
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr/Sonderfahrten	
Abbestellung SPNV	
Dezember 2006 (Beucha – Brandis)	September 1997 (Brandis – Trebsen)



18 Beucha – Brandis

19 Brandis – Trebsen

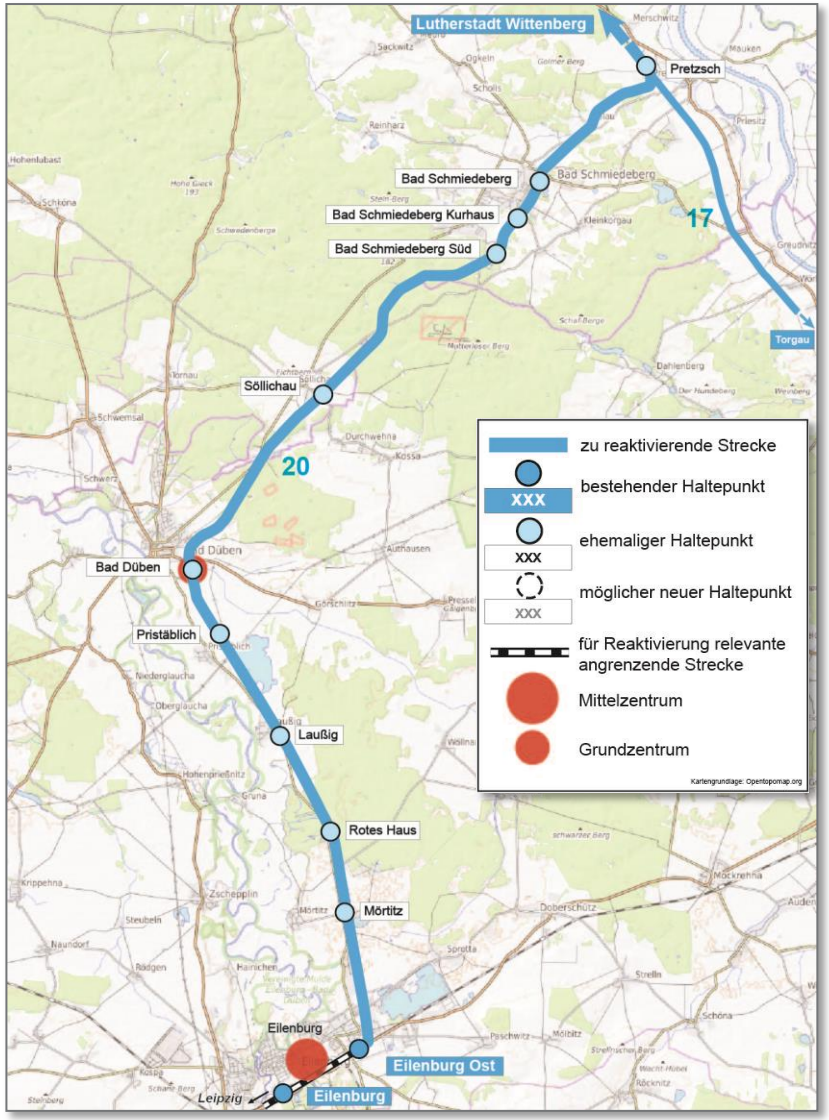
Reaktivierung	
ÖPNV-Angebot aktuell	
PlusBus 640 (Klinga – Beucha – Brandis), PlusBus 689 (Beucha – Brandis – Gerichshain), Reisezeit Beucha – Brandis: 14 min	
Linienverlauf Reaktivierung	
Beucha – Brandis (RB 111) – mit Anschluss von/nach Leipzig	Beucha – Brandis – Trebsen (RB 111) – mit Anschluss von/nach Leipzig
Angebotsgestaltung	
stündliche Bedienung, Reduzierung Busverkehr (+640 und/oder +689) möglich	
Reisezeit SPNV	
Beucha – Brandis: ca. 5 min	Beucha – Brandis – Trebsen: ca. 16 min
Zuständige Aufgabenträger	
ZVNL	

Bewertung	
Politische Einordnung	
Unterstützung durch politische Vertreter vor Ort (z. B. durch Bürgermeister der Stadt Brandis)	
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)	
800 Fahrgäste [Schätzung] (mehr als 500 Fahrgäste trotz kurzer Strecke vor Abbestellung)	Brandis – Trebsen: 300 Fahrgäste [Schätzung]
Kosten Reaktivierung	
nicht bekannt, jedoch relativ gering zu erwarten	
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV	
0,4 Mio. Euro, ca. 0,50 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Beucha – Brandis)	1,7 Mio. Euro, ca. 1,30 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Beucha – Trebsen)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV	
Anbindung GZ Brandis an überregionale Achse Döbeln – Leipzig; Direktverbindung an OZ Leipzig bei Durchbindung	
Fördermöglichkeiten	
GVFG (18 + 19 zusammen), StStG, SGFFG	GVFG, StStG, SGFFG

18 19

20 Eilenburg Ost – Pretzsch

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6831/6830/6132
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
54,4 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, grundsätzlich befahrbar, seit 2019 wegen Infrastrukturmängeln gesperrt
Abbestellung SPNV
Mai 1998: Eilenburg – Bad Düben Sep 2002: Bad Düben – Bad Schmiedeberg Dez 2014: Bad Schmiedeberg – Lutherstadt Wittenberg



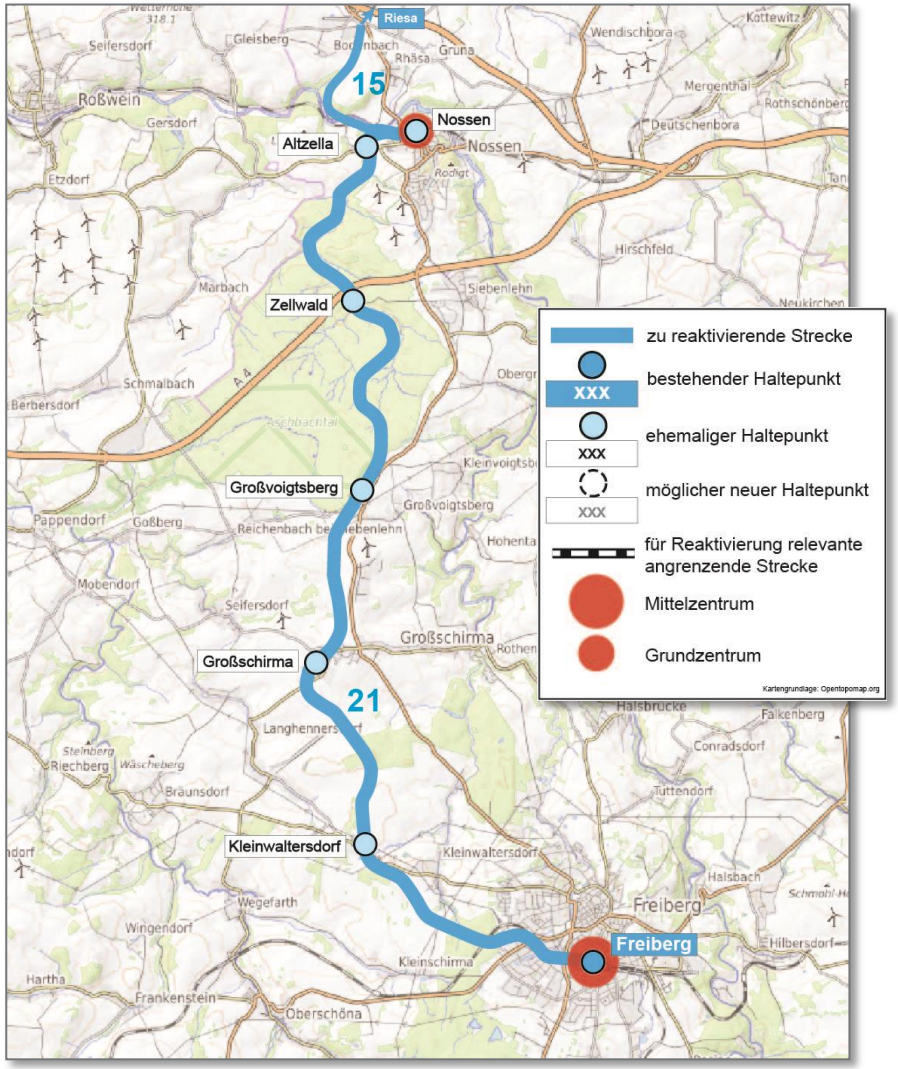
20 Eilenburg Ost – Pretzsch

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
PlusBus 196 (Leipzig – Bad Düben), PlusBus 232 (Eilenburg – Bad Düben), RufBus 238 (Bad Düben – Bad Schmiedeberg), Bus 306 (Bad Schmiedeberg – Lutherstadt Wittenberg), jeweils mindestens im Stundentakt, Reisezeit Leipzig – Bad Düben: 62 min, Eilenburg – Bad Düben: 47 min
Linienverlauf Reaktivierung
Eilenburg – Bad Düben – Bad Schmiedeberg – Lutherstadt Wittenberg (RB 55)
Angebotsgestaltung
stündliche Bedienung, Reduzierung Busverkehre (+196, +232, 306) bzw. Einstellung (238) möglich
Reisezeit SPNV
Eilenburg – Lutherstadt Wittenberg ca. 70 min, Eilenburg – Bad Düben: 20 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVNL

Bewertung
Politische Einordnung
Unterzeichnung Absichtserklärung (LoI) anliegender Gemeinden, Unternehmen mit dem Ziel der Wiederaufnahme des regelmäßigen SPNV im September 2020, Initiierung durch Bundestagsabgeordnete der CDU
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
450 Fahrgäste [Schätzung], Potenzial durch SPNV-Anbindung Bad Düben, Bad Schmiedeberg und im touristischen Verkehr
Kosten Reaktivierung
nicht bekannt
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
7,7 Mio. Euro, ca. 1,00 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Eilenburg – Lutherstadt Wittenberg)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Direktverbindung zwischen GZ Bad Düben und MZ Eilenburg, Landesgrenzen überschreitende Verbindung zum MZ Lutherstadt Wittenberg
Fördermöglichkeiten
GVFG

21 Nossen – Freiberg

Infrastruktur
Streckennummer (VzG)
6614
Länge der für den SPNV zu reaktivierenden Strecke
23,9 km
Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS)
Streckenzustand/-status
in Betrieb, Nutzung durch Güterverkehr/Sonderfahrten
Einstellung SPNV
September 1977



21 Nossen – Freiberg

Reaktivierung
ÖPNV-Angebot aktuell
Bus 750 (Döbeln – Nossen – Freiberg), Reisezeit Nossen – Freiberg: 35 min
Linienverlauf Reaktivierung
Nossen – Freiberg (RB 84)
Angebotsgestaltung
stündliche Bedienung, weitgehende Reduzierung Busverkehr Nossen – Freiberg möglich (Nossen – Siebenlehn und Freiberg – Kleinwaltersdorf weiterhin erforderlich)
Reisezeit SPNV
Nossen – Freiberg: ca. 28 min
Zuständige Aufgabenträger
ZVMS, ZVOE

Bewertung
Politische Einordnung
nur in Zusammenhang mit einer Reaktivierung Döbeln – Nossen – Meißen sinnvoll, keine Forderungen zur Reaktivierung von politischen Vertretern bekannt
Nachfragepotenzial (mittl. Querschnittsbelegung)
500 Fahrgäste [Schätzung auf Grundlage der Nachfrage auf der Buslinie 750], Potenzial durch SPNV-Verbindung innerhalb des Landkreises Mittelsachsen (Freiberg – Döbeln)
Kosten Reaktivierung
nicht bekannt, Strecke ist aber durchgehend befahrbar
Kostenschätzung pro Jahr Bestellung SPNV
2,7 Mio. Euro, ca. 0,70 Euro/Pkm (zusätzliche Bestellung Nossen – Freiberg)
Raumordnerische Aspekte, Erschließung durch SPNV
Anbindung GZ Nossen an MZ Freiberg (überregionale Verbindungsachse Dresden – Chemnitz); bei Durchbindung bis Riesa Direktverbindung MZ Riesa, GZ Nossen, MZ Freiberg
Fördermöglichkeiten
GVFG, SGFFG

Großvoigtsberg