

## WEITERE PROJEKTE BIS 2030

Neben den aufgezeigten Projekten arbeitet der VVO zudem an weiteren Maßnahmen. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels in der Lausitz haben wir einen Katalog an Infrastrukturprojekten für die Region erstellt. Zudem können die vom Bund zusätzlich ausgereichten Regionalisierungsmittel punktuelle Taktverdichtungen ermöglichen, die dem Wachsen des Dresdner Umlandes Rechnung tragen. Für das VVO-Dieselnetz untersuchen wir alternative Antriebe.

### Hier eine Liste der Maßnahmen:

- S-Bahn-Verdichtung im Wochenend- und Feiertagsverkehr
- Einsatz der S1-Verstärker an Wochentagen ganztägig
- Einsatz der S 2 bis Pirna auch an Sonn- und Feiertagen
- Stündliche Verbindung Dresden – Elsterwerda mit Linie RB 31
- Stündliche Verbindung Schöna – Děčín mit Linie U 28
- Neuaufnahme Fahrbetrieb S 7  
Dresden – Kamenz – Hoyerswerda/Senftenberg
- Wiederaufnahme Fahrbetrieb RE 11  
Dresden – Meißen – Nossen – Döbeln

## UNSER KONTAKT

Informationen dazu erhalten Sie von unseren Mitarbeitern. Wir freuen uns auf die gemeinsame Reise in die Zukunft – für Stadt und Land, die Menschen und das Klima.

Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)  
im Elbcenter 2, Leipziger Straße 120  
01127 Dresden

VVO-InfoHotline +49 351 / 852 65 55  
wochentags von 7 bis 19 Uhr,  
samstags, sonn- und feiertags von 8 bis 19 Uhr  
service@vvo-online.de

VVO-Mobilitätszentrale  
erreichbar mit den Straßenbahnlinien 4, 9, 13  
Haltestelle Alpiessen  
wochentags von 9 bis 18 Uhr,  
samstags von 9 bis 16 Uhr

www.vvo-online.de

© Herausgegeben vom Verkehrsverbund Oberelbe, Dresden 2020  
Fotos: L. Neumann; Layout/Satz: VVO/S. Kunert  
Für die Vollständigkeit der Angaben übernehmen wir keine Gewähr.

# VERKEHRSWENDE GESTALTEN –

## ZUKUNFT EISENBAHN IM VERKEHRSVERBUND OBERELBE



Ein Ticket. Alles fahren.  
Verkehrsverbund Oberelbe

## VERKEHRSWENDE GESTALTEN

Dies gelingt nur mit neuen Projekten, um die Verknüpfung von Stadt und Land weiter voranzubringen, die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern und das Klima zu schützen. Die Zahlen zu vier besonders wichtigen Ideen und ihren Mehrwert für die Region fassen wir hier kompakt zusammen.

## UNSERE ZUKUNFTSPROJEKTE FÜR DIE SCHIENE

Moderne Fahrzeuge, dichte Takte, P+R-Anlagen an wichtigen Knotenpunkten und ein einfaches Preissystem zahlen sich aus: Seit 2006 sind die Fahrgastzahlen im Eisenbahnverkehr innerhalb des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) um über 22 Prozent gestiegen.



## TWINDEXX

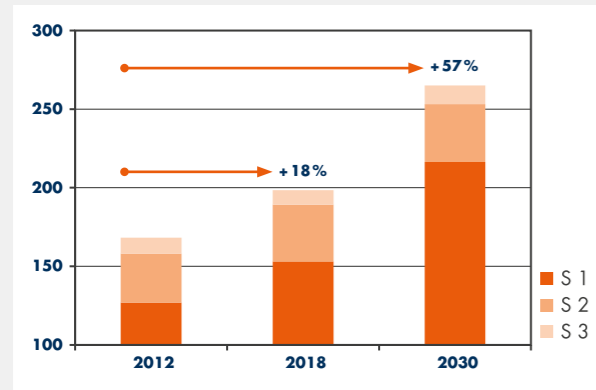
1

### FÜR DIE S-BAHN DRESDEN LINIEN S 1 S 2 S 3

#### Ausgangslage

Die Nachfrage auf der S-Bahn Dresden wächst kontinuierlich und die eingesetzten Fahrzeuge haben die Kapazitätsgrenze erreicht. Zudem kommen die Lokomotiven an das Ende ihrer Einsatzzeit.

#### Nachfrage-Entwicklung



S-Bahn Dresden (in Millionen Personen-km/Jahr)  
mit Prognose anhand Zielnetz 2030

#### Vorhaben und Finanzierung

- Ersatz der Lokomotiven durch moderne Doppelstock-Triebwagen (Twindexx) auf den S-Bahnlinien S 2 und S 3 sowie bei den S 1-Verstärkern bis Pirna
- Fahrzeugbedarf von 15 Twindexx-Triebwagen
- Investition in Höhe von ca. 70 Mio. EUR

Eine Entscheidung ist bis Juni 2020 erforderlich.  
Die Fahrzeuge kämen dann ab Ende 2022 zum Einsatz.

#### Mehrwert

- Gewinn von mehr als 80 zusätzlichen Sitzplätzen pro Fahrt beim Einsatz von Twindexx-Triebwagen
- Twindexx-Triebwagen sind kompatibel mit vorhandenen Doppelstock-Mittelwagen
- umweltfreundliche Antriebstechnologie ermöglicht CO<sub>2</sub>-Einsparung von jährlich 1.300 Tonnen
- Produktion der Twindexx-Triebwagen erfolgt in den sächsischen Bombardier-Werken Görlitz und Bautzen

## TAKTVERDICHTUNG

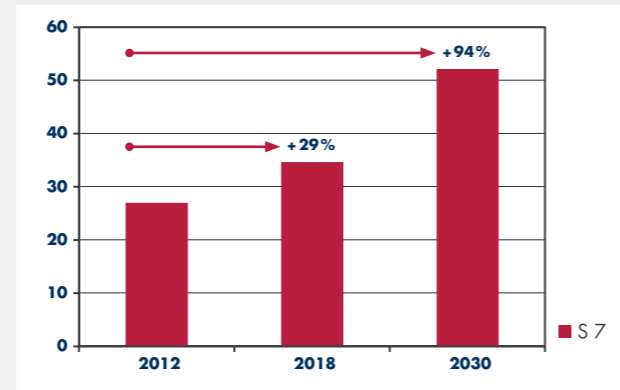
2

### DRESDEN - KAMENZ LINIE S 7

#### Ausgangslage

Die Nachfrage auf der Linie wächst kontinuierlich. Zudem besteht ein wachsender Siedlungsdruck in der Stadt und der Verwaltungsgemeinschaft Pulsnitz. Bereits heute reichen deshalb die Sitzplatzkapazitäten teilweise nicht mehr aus.

#### Nachfrage-Entwicklung



Künftige S 7 Dresden – Kamenz (in Millionen Personen-km/Jahr)  
mit Prognose Taktverdichtung (Potenzialanalyse VCDB, 2019)

#### Vorhaben und Finanzierung

- Ergänzung des Grundangebotes um einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) von Montag bis Freitag
- Angebotssteigerung um ca. 220.000 Zugkm jährlich
- Mehrbedarf an zwei Fahrzeugen
- Mehrkosten in Höhe von ca. 4,5 Mio. EUR jährlich
- Fahrgastpotenzial 1.500 Fahrgäste\*

#### Mehrwert

- Anbindung wichtiger Industriestandorte mit Entwicklungspotenzial (Durch die Erweiterung von Industrieansiedlungen wie Deutsche ACCUMOTIVE GmbH & Co. KG in Kamenz oder Skeleton Technologies in Großröhrsdorf werden neue Arbeitsplätze geschaffen.)
- attraktive SPNV-Anbindung Kamenz – Dresden als Alternative zum Auto

\* zusätzliche Personenfahrten je Werktag im ÖPNV im Gesamtsystem (Fahrgäste)

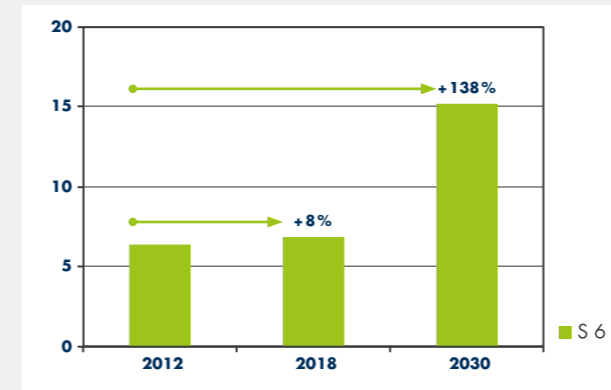
## TAKTVERDICHTUNG DRESDEN – OTTENDORF-OKRILLA UND VERLÄNGERUNG BIS HBF LINIE S 6

3

#### Ausgangslage

Das stündliche Angebot zwischen Dresden und Ottendorf-Okrilla wird den Pendlerbeziehungen, auch hinsichtlich der Gewerbeansiedlungen entlang der künftigen S 6, nicht gerecht und zählt im Stadt-Umland-Vergleich zum schlechtesten Angebot im VVO.

#### Nachfrage-Entwicklung



Künftige S 6 Dresden – Königsbrück (in Millionen Personen-km/Jahr)  
mit Prognose Taktverdichtung (Potenzialanalyse VCDB, 2016)

#### Vorhaben und Finanzierung

- Durchbindung der künftigen S 6 von DD-Neustadt bis DD Hbf
- Ergänzung des Grundangebotes um einen Halbstundentakt in der HVZ von Mo-Fr im Abschnitt Ottendorf-Okrilla Nord bis DD Hbf; Ausbau der Infrastruktur auf der Strecke DD-Klotzsche – Königsbrück bis vsl. 2025
- Angebotssteigerung um ca. 200.000 Zugkm jährlich
- Mehrbedarf an einem Fahrzeug
- Mehrkosten in Höhe von ca. 3,5 Mio. EUR jährlich
- Fahrgastpotenzial 1.700 Fahrgäste\*

#### Mehrwert

- umsteigefreie Verbindung von Königsbrück bis Dresden Hbf
- Berücksichtigung der Pendlerbeziehungen zwischen Ottendorf-Okrilla und Dresden sowie bessere Erschließung des Gewerbegebietes mit derzeit 6.500 Arbeitsplätzen
- Verdopplung der Fahrgastzahlen möglich

\* zusätzliche Personenfahrten je Werktag im ÖPNV im Gesamtsystem (Fahrgäste)

## NEUE S-BAHN

4

### NACH RIESA LINIE S 5

#### Ausgangslage

Die Stadt Riesa ist derzeit täglich im Stundentakt mit der Linie RE 50 von Dresden nach Leipzig angebunden. Diese stößt in der Hauptverkehrszeit an ihre Kapazitätsgrenzen. Entlang der Strecke befinden sich zahlreiche Industrieansiedlungen mit vielen Arbeitsplätzen.



#### Vorhaben und Finanzierung

- Einführung einer zusätzlichen Linie im Stundentakt von Dresden Hbf über Cossebaude nach Riesa
- Angebotssteigerung um ca. 665.000 Zugkm jährlich
- Mehrbedarf an drei Fahrzeugen
- Mehrkosten in Höhe von ca. 6,7 Mio. EUR jährlich
- Fahrgastpotenzial 2.400 Fahrgäste\*

#### Mehrwert

- Angebot eines Halbstundentaktes auf der Verbindung Riesa – Dresden mit Stärkung der Verbindung über Cossebaude
- Entlastung der Linien RE 50, RE 15 und RE 18 und mögliche Beschleunigung des RE 50
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV insbesondere für Berufspendler

\* zusätzliche Personenfahrten je Werktag im ÖPNV im Gesamtsystem (Fahrgäste)