

## AUSBLICK

Durch die finanzielle Unterstützung des Bundes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist der VVO optimistisch, die Modernisierung der Strecke in den kommenden Jahren gemeinsam mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG umzusetzen. Mit der Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes profitieren in Zukunft die Fahrgäste aus dem Dresdner Norden von einer umsteigefreien Verbindung in das Zentrum der Landeshauptstadt. Der neue Fahrplan, insbesondere der dichtere Takt bis Ottendorf-Okrilla, schafft zudem eine zeitgemäße Anbindung eines der größten Gewerbegebiete Sachsens mit über 6.500 Arbeitsplätzen und kann dauerhaft zur Entlastung der Umwelt beitragen.

Zudem untersucht der VVO derzeit gemeinsam mit der TU Dresden sowie der TU Berlin den Einsatz von Zügen mit alternativen Antrieben, um die Umweltbilanz des Nahverkehrs entlang der zukünftigen S 7 ab dem Jahr 2031 weiter zu verbessern.

## 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 Altpieschen  
wochentags von 9 bis 18 Uhr,  
samstags von 9 bis 16 Uhr  
www.vvo-online.de

# VERKEHRSWENDE GESTALTEN –

## ZUKUNFTSPROJEKT S-BAHN S7 DRESDEN – KÖNIGSBRÜCK



Ein Ticket. Alles fahren.  
Verkehrsverbund Oberelbe

## NEUE LINIE S7

Zwischen Dresden und Ottendorf-Okrilla nutzen rund 1.000 Fahrgäste pro Tag die Regionalzüge. Im nördlichen Abschnitt bis Königsbrück sind an Werktagen täglich rund 400 Fahrgäste unterwegs. Auf Grund der hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichte insbesondere in Ottendorf-Okrilla bestehen gute Chancen, durch ein verbessertes Angebot in diesem Korridor die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen. Nach mehrjährigen Studien zu einer möglichen alternativen Straßenbahnverbindung fiel der Entschluss, stattdessen das Eisenbahnangebot deutlich zu verbessern. Ziel ist eine neue S-Bahn: die Linie S 7.



## ZUKUNFTSPROJEKT S-BAHN S7 (DRESDEN – KÖNIGSBRÜCK)

Wie soll die Zukunft der Bahnstrecke zwischen Königsbrück, Ottendorf-Okrilla und Dresden aussehen? Aktuell fahren auf der Strecke RB 33 moderne Triebwagen, die die Landeshauptstadt an Werktagen im Stundentakt, sowie sonn- und feiertags alle zwei Stunden mit ihrem nördlichen Umland verbinden.

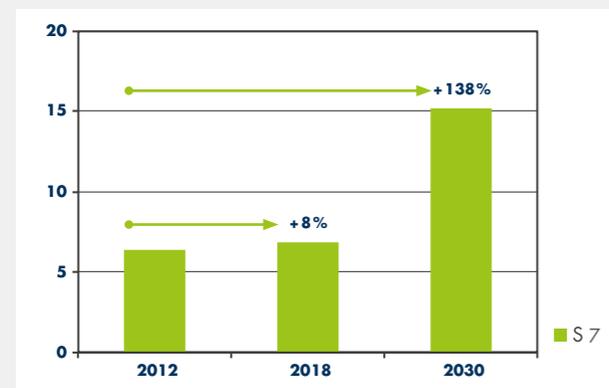
## ZUKUNFTSKONZEPT

### S-BAHN NORD **S7** DRESDEN – KÖNIGSBRÜCK

#### Ausgangslage

Das stündliche Angebot zwischen Dresden und Ottendorf-Okrilla wird den Pendlerbeziehungen, auch hinsichtlich der Gewerbeansiedlungen entlang der RB 33, nicht gerecht und zählt im Stadt-Umland-Vergleich zum schlechtesten Angebot im VVO. Zur Realisierung eines Halbstundentaktes wird die Infrastruktur auf der Strecke Dresden-Klotzsche – Königsbrück bis voraussichtlich 2025 ausgebaut.

#### Nachfrage-Entwicklung



künftige S 7 Dresden – Königsbrück (in Millionen Personen-km/Jahr) mit Prognose Taktverdichtung (Potenzialanalyse VCDB, 2016)

Die Nachfrage wächst und kann durch den Ausbau nachhaltig weiter gesteigert werden. Die Untersuchungen zeigen ein Potenzial von 1.700 Fahrgästen je Werktag. Daher ist gemäß des SPNV-Angebotskonzeptes „Zielnetz 2030“ und vorbehaltlich der Finanzierung in Zukunft auf einer modernisierten Strecke das folgende Angebot vorgesehen:

- Ertüchtigung der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 70 km/h
- durchgängiger Stundentakt an allen Tagen
- Durchbindung der Linie von Dresden-Neustadt bis Dresden Hauptbahnhof
- Ergänzung des Grundangebotes um einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag im Abschnitt Ottendorf-Okrilla Nord bis Dresden Hbf
- Steigerung des Angebotes um ca. 200.000 Zug-km jährlich

### INFRASTRUKTUR- MASSNAHMEN

Für die Umsetzung des neuen Konzeptes für die Linie S7 sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Schaffung der Möglichkeit von Zugkreuzungen und Zugabstellungen in Ottendorf-Okrilla Nord
- Erneuerung des Oberbaus sowie Modernisierung von Brücken und Durchlässen
- Bau eines elektronischen Stellwerks in Ottendorf-Okrilla Süd zur Steuerung der Bahnhöfe Süd und Nord
- Modernisierung von Bahnübergängen
- Errichtung moderner barrierefreier Stationen mit folgenden Standards (außer Königsbrück und Ottendorf-Okrilla Nord)
  - Neubau Bahnsteig (Nutzlänge 140 m, Bahnsteighöhe 55 cm)
  - Herstellung stufenfreier Zugänge
  - Neuerstellung der bedarfsgerechten Bahnsteigausstattung; Wetterschutz
  - Neubau der E-Anlage/Beleuchtung
  - Rückbau der inaktiven Altanlagensubstanz
- Verlängerung des Bahnsteigs Königsbrück um 40 m auf 140 m



### FINANZIERUNG

Eine erste auf den Richtwerten der DB AG basierende Kostenschätzung ergibt Gesamtkosten für die Ertüchtigung der Strecke Dresden-Klotzsche – Königsbrück in Höhe von ca. 30,6 Mio. Euro. Davon entfallen

- rund 7,6 Mio. Euro auf die Optimierung der Infrastruktur in Ottendorf-Okrilla Süd,
- rund 9,2 Mio. Euro auf die übrigen Maßnahmen der DB Netz AG und
- rund 13,8 Mio. Euro auf die Schaffung barrierefreier Verkehrsstationen.

Die Strecke Dresden-Klotzsche – Königsbrück wurde mit Zustimmung des Freistaates Sachsen in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) aufgenommen. Die LuFV hat der Bund mit der DB AG abgeschlossen, um Vorhaben mit Landesinteresse zu finanzieren. Damit werden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen mit Bundesmitteln finanziert.

Die Realisierung der Angebotsverbesserungen erfordert jährlich zusätzlich ca. 3,5 Mio. Euro, die der ZVOE aus den derzeit zugewiesenen Regionalisierungsmitteln nicht aufbringen kann.

