

3.4 SN-12896 (Sachsen) — Öffentlicher Personennahverkehr und Regionale Eisenbahninfrastruktur

Landesentwicklungsplan 2013

Landesrecht Sachsen

Stand: 26.08.2026 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr und Regionale Eisenbahninfrastruktur

G 3.4.1

Der gesamte Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll infrastrukturell und organisatorisch weiterentwickelt werden. Dazu soll der ÖPNV mit den Netzen der anderen Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem verknüpft werden. Die Übergangsstellen sollen entsprechend den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen ausgestaltet und städtebaulich integriert werden.

G 3.4.2

Die Trassen der in Karte 4 gekennzeichneten Eisenbahnstrecken sollen für verkehrliche Nutzungen freigehalten werden. Die Strecken des in Betrieb befindlichen regionalen und überregionalen Eisenbahnnetzes sollen im Falle einer Streckenstilllegung für verkehrliche Nachnutzungen freigehalten werden.

Z 3.4.3

Im Verdichtungsraum Leipzig/Halle ist in Abstimmung mit den benachbarten Bundesländern, insbesondere dem Land Sachsen-Anhalt und dem Freistaat Thüringen, ein mitteldeutsches S-Bahn-Netz einzurichten und als länderübergreifendes Gesamtverkehrssystem zu einem qualitativ und tariflich weitgehend einheitlichen und benutzerfreundlichen Nahverkehrssystem bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Dieses länderübergreifende S-Bahn-System soll neben dem City-Tunnel Leipzig unter Einbeziehung weiterer bestehender SPNV-Angebote eine qualitativ hochwertige Anbindung der umliegenden Mittelzentren Borna, Grimma, Döbeln, Wurzen, Oschatz, Torgau, Eilenburg, Delitzsch, Schkeuditz und Markkleeberg sowie von Geithain an das Oberzentrum Leipzig sicherstellen. In Abstimmung mit den benachbarten Bundesländern gilt dies auch für die dortigen Mittelzentren. Die perspektivisch angestrebten Verbindungsstrecken Leipzig-Stötteritz – Leipzig-Paunsdorf – Leipzig-Engelsdorf sowie zwischen Leipzig Miltitzer Allee und Markranstädt sind als Netzergänzungen durch die Träger der Regionalplanung raumordnerisch zu sichern.

Z 3.4.4

Im Verdichtungsraum Dresden ist das bestehende und in Ausbau befindliche S-Bahn-System mit seinen „Kernstrecken“ S1 Pirna – Dresden Hbf – Radebeul – Coswig – Meißen Triebischtal, S2 Pirna – Dresden Hbf – Dresden Flughafen und S3 Dresden Hbf – Tharandt zu einem qualitativ und tariflich weitgehend einheitlichen und benutzerfreundlichen Nahverkehrssystem, das den gesamten Verdichtungsraum umfasst, bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Dies umfasst insbesondere die Integration der bestehenden SPNV-Angebote zwischen dem Oberzentrum Dresden und dem Oberzentralen Städteverbund Bautzen/Budyšin-Görlitz/Zhorjelc-Hoyerswerda/Wojerecy, den umgebenden Mittelzentren Meißen, Coswig, Radebeul, Radeberg, Freital, Pirna, Freiberg, Riesa, Großenhain, Kamenz/Kamjenc sowie dem Grundzentrum Bischofswerda. In Abstimmung mit den zuständigen Stellen in der Tschechischen Republik gilt dies auch für die Verbindung zwischen Dresden und Ústí nad Labem.

Z 3.4.5

Im Verflechtungsbereich des Oberzentrums Chemnitz sind Direktverbindungen von und zur Innenstadt Chemnitz durch den Ausbau des Straßenbahn-/Stadtbahn-Netzes und Teilen des Eisenbahn-Netzes („Chemnitzer Modell“) bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Dies umfasst insbesondere die Integration

der bestehenden SPNV-Angebote zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und Oelsnitz/Erzgeb. (via Stollberg/Erzgeb.), Limbach-Oberfrohna, Burgstädt, Flöha, Hainichen, Döbeln, Annaberg-Buchholz, Olbernhau, Mittweida und Thalheim. Die hierzu erforderlichen Neubaustrecken sind durch die Träger der Regionalplanung raumordnerisch zu sichern.

Z 3.4.6

An den regionalen und überregionalen Eisenbahnstrecken sind geeignete Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr vorzusehen. An den vom SPNV mitgenutzten regionalen und überregionalen Strecken sind darüber hinaus entsprechend dem zu erschließenden Nachfragepotenzial Stationen einzurichten.

Z 3.4.7

Die regionalen Eisenbahnstrecken sind zu erhalten und bedarfsgerecht für die Belange des Schienenpersonennahverkehrs und des regionalen Schienengüterverkehrs, einschließlich der Trassenergänzung gemäß Karte 4, auszubauen. Die sächsischen Schmalspurbahnen sollen als Standortfaktor für den Tourismus sowie zur bedarfsgerechten verkehrlichen Erschließung ihres jeweiligen Einzugsgebietes erhalten werden.

Begründung zu 3.4 ÖPNV und Regionale Eisenbahninfrastruktur

zu Grundsatz 3.4.1

Ziel des Landesentwicklungsplanes ist es, die Verkehrsinfrastruktur für den schienengebundenen, den straßengebundenen und sonstigen ÖPNV zu einem integrierten Verkehrssystem fortzuentwickeln, um eine landesweite Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Auch zu diesem Zweck wurden auf Basis des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), zuletzt geändert durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130, 145), bereits kommunale Zweckverbänden gegründet und zum Teil sogar Verkehrskooperationen Ländergrenzen überschreitend eingerichtet.

Der ÖPNV soll als leistungsfähige, attraktive, fahrgast- und umweltfreundliche Verkehrsart entsprechend dem Bedarf ausgebaut werden. In der Vernetzung mit dem Bus binden die Strecken des regionalen Eisenbahnverkehrs den ländlichen Raum an die Verdichtungsräume an.

zu Grundsatz 3.4.2

Mit der weiteren Freihaltung von bereits stillgelegten, in der Karte 4 als Vorbehaltsgebiete festgelegten Eisenbahnstrecken für eine verkehrliche Nachnutzung soll eine eventuelle Wiederaufnahme von Eisenbahnverkehr auf vorhandenen Trassen ermöglicht werden. Damit könnten die gegebenenfalls notwendigen Eingriffe in Umwelt und Bebauung weitestgehend reduziert werden. Dies gilt nicht nur für eine Perspektive im Personenverkehr, sondern insbesondere auch für eventuellen Schienengüterverkehr. Grundsätzlich würden die freigehaltenen Trassen, sofern diese von den Bahnbetriebszwecken freigestellt werden (§ 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes [AEG] vom 27. Dezember 1993 [BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439], das zuletzt durch Artikel 5 Abs. 4 des Gesetzes vom 26. Juni 2013 [BGBl. I S. 1738, 1748]) geändert worden ist, auch eine Nachnutzung durch andere Verkehrsträger, zum Beispiel für Radwege, erlauben. Für noch in Betrieb befindliche Strecken soll im Falle einer Streckenstilllegung nach § 11 AEG die Trasse ebenfalls für eine verkehrliche Nachnutzung freigehalten werden.

zu Ziel 3.4.3 und Ziel 3.4.4

Die Ausdehnung der Verdichtungsräume Leipzig und Dresden sowie die sich daraus ergebenden intensiven Verflechtungsbeziehungen – insbesondere die starken Pendlerströme zwischen den Oberzentren und den übrigen Verdichtungsräumen – erfordern leistungsfähige Schienenverbindungen. Die gemäß standardisierter Bewertung entwickelten und sukzessive umgesetzten beziehungsweise in Umsetzung befindlichen S-Bahn-Systeme mit ihren „Kernstücken“ City-Tunnel Leipzig und

S-Bahn-Strecke Pirna – Dresden – Meißen Triebischtal zeichnen sich durch die dichte Zugfolge im Taktfahrplan, die Massenleistungsfähigkeit der Fahrzeuge sowie hohe Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit aus. Infolge der zunehmenden Ausdehnung der Verdichtungsräume, der engen tariflichen und fahrplanerischen Verknüpfung sowie im Sinne des integrierten Ansatzes können die eigentlichen S-Bahn-Systeme nicht mehr nur als isolierte Teilsysteme betrachtet werden, sondern sind auch insbesondere mit dem überregionalen SPNV zu verknüpfen. Dies dient nicht zuletzt auch einem weitgehend einheitlichen Erscheinungsbild des SPNV im jeweiligen Verdichtungsraum einschließlich aller die Oberzentren jeweils umgebenden Mittelzentren. Dies erfordert eine gesamtheitliche Betrachtung des auf den jeweiligen Verdichtungsraum zulaufenden SPNV, auch wenn deswegen nicht zwangsläufig auch auf allen genannten Relationen ein Produkt mit dem Namen S-Bahn verkehrt. Gerade auch das im Bau- und Finanzierungsvertrag zum Projekt City-Tunnel Leipzig vereinbarte Betriebsprogramm sowie die engen und vielfältigen Verknüpfungen im Verdichtungsraum Leipzig/Halle erfordern dabei zunehmend den Blick auf ein gesamtheitliches, leistungsfähiges und Landesgrenzen überschreitendes Mitteldeutsches S-Bahn-Netz. Die perspektivisch erforderlich werdenden Netzergänzungen sind in Abhängigkeit der Konkretisierung der Planung durch die Träger der Regionalplanung raumordnerisch zu sichern.

In Analogie zur Herangehensweise im mitteldeutschen Verdichtungsraum Leipzig/Halle sind auch im Verdichtungsraum Dresden die umgebenden Mittelzentren und der Oberzentrale Städteverbund Bautzen/Budyšin-Görlitz/Zhorjela-Hoyerswerda/Wojerec in die Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems einzubeziehen. In Abstimmung mit den zuständigen Stellen in der Tschechischen Republik gilt dies auch für die grenzüberschreitende Verbindung im Zuge des bevölkerungsreichen Elbtals bis Ústí nad Labem.

zu Ziel 3.4.5

Für den Verflechtungsbereich des Oberzentrums Chemnitz wird ein sich ergänzendes Eisenbahn-/Straßenbahn-/Stadtbahn-Netz nach der Karlsruher Praxis als „Chemnitzer Modell“ weiterentwickelt. Dieses Modell integriert Stadtbahnverkehr, S-Bahn-ähnlichen Verkehr und SPNV. Die besonderen infrastrukturellen Gegebenheiten des Schienennetzes im Raum Chemnitz sowie die einheitliche Spurweite von Eisenbahn und Chemnitzer Straßenbahn gestatten die Verknüpfung der Netze. Dadurch entstehen leistungsfähige und schnelle Direktverbindungen zwischen Umland und Innenstadt. Damit ist der ÖPNV in der Lage, die starken Pendlerströme aufzunehmen und die Innenstadt Chemnitz vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Einzelne erforderliche kurze Neubaustrecken sind durch die Träger der Regionalplanung zu sichern, soweit sich diese in ihrer Planungsreife konkretisieren.

zu Ziel 3.4.6

Der SPNV auf den überregionalen Eisenbahnstrecken kann seine Erschließungsfunktion nur erfüllen, wenn entsprechend dem Nachfragepotenzial Zugangsstellen vorgesehen werden. Dies gilt auch für den Güterverkehr.

zu Ziel 3.4.7

Die regionalen Eisenbahnstrecken sollen wegen ihrer Bedeutung als bestehende beziehungsweise potenzielle Netzergänzungsstrecken gesichert werden.

Sie können in Abhängigkeit des perspektivischen Bedarfs ausgebaut werden. Bei der erforderlichen Trassenergänzung handelt es sich um das kurze Verbindungsstück Sebnitz – Dolní Poustevna. Im Übrigen dienen diese Strecken in wesentlichen Abschnitten auch dem regionalen Schienengüterverkehr und weisen eine hohe Bedeutung zur Flächenerschließung auf.

Die sächsischen Schmalspurbahnen sind ein regional bedeutsamer touristischer Standortfaktor und dienen auch der verkehrlichen Erschließung ihres jeweiligen Einzugsgebietes.

Zitiervorschlag: 3.4 SN-12896 (Sachsen)

Quelle: revosax, abgerufen 26.08.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist das Sächsische Gesetz- und Verordnungsblatt (Sächsische Staatskanzlei: <https://www.sk.sachsen.de>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/gesetze/SN-12896/3.4>