



NAHVERKEHR IM GROSSRAUM LEIPZIG

10 Jahre S-Bahn Mitteldeutschland und der City-Tunnel Leipzig

(Dezember 2023) Vor zehn Jahren begann für den Wirtschaftsraum Leipzig/Halle und dessen Umland eine neue Ära des Nahverkehrs: Mit der Fertigstellung des rund vier Kilometer langen Leipziger City-Tunnels nahm am 15. Dezember 2013 die neue S-Bahn Mitteldeutschland ihren Betrieb auf.

City-Tunnel Leipzig – Voraussetzung für ein neues Verkehrskonzept im Nahverkehrsraum Leipzig

Nachdem das Tunnelprojekt am 26. Juni 1996 startete, am 19. Mai 2000 der Planfeststellungsbeschluss vorlag, am 23. Mai 2003 die Bau- und Finanzierungsvereinbarung sowie der Projektvertrag unterzeichnet werden konnten, erfolgte am 9. Juli 2003 der offizielle erste Spatenstich. Nachdem die notwendigen Baufelder freigemacht und im Streckenverlauf zahlreiche Leitungen umverlegt wurden, rollten im Februar 2005 die ersten Bagger an, um beispielsweise das Untergrundmessehaus für die künftige Station Leipzig Markt abzureißen, die Tunneldecke am Vorplatz des Leipziger Hauptbahnhofs zu montieren sowie die Baugrube am Bayerischen Bahnhof auszuheben. Die Verschiebung des Portikus geschah dort am 10. April 2006 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und erregte überregionales Medieninteresse.

Auf den Namen „Leonie“ wurde am 11. Januar 2007 die Tunnelbohrmaschine getauft, die sich vom 15. Januar 2007 bis zum 10. März 2008 für die künftige Oströhre durch den Leipziger Untergrund bohrte. Für die Weströhre machte sich „Leonie“ am 9. Mai 2009 wiederum vom Bayerischen Bahnhof auf den Weg zum Leipziger Hauptbahnhof, den sie am 31. Oktober 2009 erreichte. Nun konnte die bahntechnische Ausrüstung des Tunnels mit Gleisen, Weichen, Oberleitung sowie Signal-, Sicherungs- und Brandschutztechnik erfolgen. Auch die vier unterirdischen Stationen Leipzig Hauptbahnhof (tief), Leipzig Markt, Leipzig Wilhelm-Leuschner-Platz und Leipzig Bayerischer Bahnhof wurden entsprechend der Vorgaben der Architekten errichtet und technisch ausgerüstet. Auf den Zulaufstrecken mussten zahlreiche Baumaßnahmen, die „Netzergänzenden Maßnahmen“ durchgeführt werden, um den City-Tunnel in das bestehende Gleisnetz einzubinden. Auch zahlreiche S-Bahn-Haltepunkte waren zu modernisieren oder neu zu bauen (z. B. Leipzig MDR, Leipzig Nord, Leipzig Essener Straße). Die Investitionen beliefen sich auf 960 Millionen Euro.

Start der S-Bahn Mitteldeutschland – Eine neue Ära für den ÖPNV

Die S-Bahn Mitteldeutschland ist das Herzstück des öffentlichen Nahverkehrs der Messestadt und des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes. 2008 wurden die



Verkehrsleistungen für den ersten Teil des künftigen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (MDSB I) mit dem City-Tunnel als Voraussetzung für ein völlig neues Verkehrskonzept ausgeschrieben. Ein Gremium von sechs Aufgabenträgern aus vier Bundesländern hat DB Regio dafür am 22. September 2010 den Zuschlag erteilt. Am 7. Februar 2011 konnte der Verkehrsvertrag für die „S-Bahn Mitteldeutschland“ mit einer Laufzeit von zwölf Jahren unterzeichnet werden. Im Juni 2013 wurden die ersten von 51 neuen Triebzügen vom Typ „Talent 2“ ausgeliefert. Am 15. Dezember 2013 nahm die S-Bahn Mitteldeutschland den Betrieb auf. Mit der unterirdischen Trassenführung vom Hauptbahnhof bis zum Bayerischen Bahnhof erfüllte sich ein über hundert Jahre alter Traum der Messestädter.

Reisenden nutzen das neue Angebot: Nutzten zum Start 48.000 Reisende das Angebot, konnten ein Jahr nach Betriebsaufnahme bereits durchschnittlich 55.000 Fahrgäste gezählt werden. Vier Jahre später sind es schon 70.000 Reisende, welche die S-Bahn täglich nutzen. Der Verkehrsvertrag für den zweiten Teil des Mitteldeutschen S-Bahnnetzes (MDSB II) wurde am 9. Mai 2014 unterschrieben, hat eine Laufzeit von 15 Jahren und sah die Beschaffung von weiteren 29 Talent 2-Triebwagen vor. Bis zum Pandemiebeginn 2019 konnten jährlich steigende Fahrgastzahlen verzeichnet werden. Nach einem Einschnitt durch die Corona-Pandemie sind die Fahrgastzahlen auch durch das 9-Euro- und das Deutschland-Ticket wieder gestiegen. Heutzutage fahren etwa 90.000 Fahrgäste an Wochentagen mit der S-Bahn Mitteldeutschland. Das entspricht etwa der Einwohnerzahl von Zwickau, dem südlichen Endpunkt der S-Bahn Mitteldeutschland.

Aufgabenträger und S-Bahn Mitteldeutschland sind im regelmäßigen Austausch, um die Angebote im S-Bahnnetz der Nachfrage und den Kundenwünschen entsprechend anzupassen. Dabei stehen ganz besonders die Themen Baustellen in Eisenbahnknoten und auf Strecken, Vandalismus und Graffiti, Fahrzeugverfügbarkeit, Fachkräftemangel und Fahrradmitnahme im Blickpunkt der Verantwortlichen. Insgesamt hat die S-Bahn Mitteldeutschland in den zurückliegenden zehn Jahren eine ausgesprochen erfolgreiche Entwicklung genommen. Mit mehrfachen Veränderungen der Linienführung und der Taktfolge wurde den wachsenden Erfordernissen entsprochen.

Um der steigenden Nachfrage zwischen Leipzig und Halle (Saale) gerecht zu werden, haben sich die Aufgabenträger ZVNL und NASA beispielsweise entschlossen, die Züge der S 5 ab 10. Dezember 2017 bis nach Halle Hbf. zu verlängern. Bis dahin endeten sie am Flughafen Leipzig/Halle.

Mit Unterstützung der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr konnten bis 2019 alle S-Bahn-züge mit WLAN ausgerüstet werden. Eine weitere Verbesserung der Kundeninformation erfolgte 2017 mit der Einführung des Streckenagenten und 2020 mit der Auslastungsanzeige. Sie informiert die Fahrgäste, wie voll ein Zug zu dieser wahrscheinlich sein wird. Seit 2020 können Reisende für eine bessere Buchbarkeit auch die Verbundtickets (z. B. des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds) auf bahn.de und im DB Navigator buchen. Mit Leipzig als Graffiti-Hotspot hat DB Regio seit 2016 mit Unterstützung des ZVNL eine mobile Graffiti-Beseitigungstruppe im Einsatz, um professionell und schnell gegen die lästigen Beschmierungen vorgehen.

Reisende erhalten seit 2013 mehr Service und ein größeres Angebot wie Reiseberatung, Fahrscheine und Snacks in den S-Punkten in Altenburg, Borna, Delitzsch, Leipzig Markt und Taucha.

Neue Verkehrsverträge ab Dezember 2026



DB Regio fährt ab Dezember 2026 mit batterieelektrischen S-Bahn-Zügen bis Döbeln

Der neue Verkehrsvertrag „MDSB2025BEMU“ umfasst die Verkehre der S-Bahn-Linie S 1 Leipzig-Miltitzer Allee–Leipzig (City-Tunnel)–Leipzig-Stötteritz–Borsdorf–Grimma–Döbeln. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge vom Typ Mireo Plus B von Siemens mit jeweils 100 Sitz- und 169 Stehplätzen.

Durch die neue Streckenführung der S 1 wird eine Direktverbindung zwischen der östlichen und westlichen Grenze des Verbandsgebietes mit Ausstiegsmöglichkeiten in der Leipziger Innenstadt geschaffen. Das bedeutet eine deutliche Verbesserung der Nahverkehrsanbindung für die Bewohner der großen Kreisstädte Grimma und Döbeln, insbesondere für Berufspendler. Bisher wird dieser Streckenabschnitt durch die Linie RB 110 bedient, die dann in der S1 aufgeht.

DB Regio bedient bis 2038 die neuen Linien S1, S4, S6 und S10

DB Regio fährt auch nach 2026 neben der neuen S1 die neu geführte Linie S 4 Torgau–Leipzig (City-Tunnel)–Wurzen–Riesa, die neue S 6 Leipzig-Stötteritz–Leipzig (City-Tunnel)–Markranstädt–Naumburg (Saale) sowie die S 10 Leipzig Hbf. (oben)–Schkeuditz mit einem Leistungsumfang von insgesamt über viereinhalb Millionen Zugkilometern. Mit beauftragt wurde vom Land Sachsen-Anhalt außerdem die Beschaffung und Vorhaltung von zwei zusätzlichen Fahrzeugen. Mit diesen Fahrzeugen kann in Zukunft die Linie S 6 um eine alternierende Führung nach Merseburg und Naumburg erweitert werden. Zusammen mit der weiterhin durch DB Regio betriebenen Linie S2 aus dem noch laufenden Verkehrsvertrag MDSB II fährt DB Regio damit auch nach 2026 zwei Drittel der Züge durch den City-Tunnel-Leipzig.