

■ City-Tunnel Leipzig

Ein Gewinn für die Region

aus SIGNAL 03/2014 (Juni/Juli 2014), Seite 25 (Artikel-Nr: 10003424)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Endlich wird die S-Bahn in Leipzig ihrem Namen gerecht und erschließt auch die bahnhofsfernen Innenstadt-Quartiere mit einem Innentunnel analog zu den Netzen in ähnlich großen westdeutschen Städten wie Stuttgart und Frankfurt am Main. Auch der zur Eröffnung angebotene Fahrplan ist ein guter Einstieg ins neue Nahverkehrs-Zeitalter



Leipzig Hauptbahnhof. Rechts sind die beiden Tunnelmündungen im Bau zu erkennen. Die Tunnelstation befindet sich unter der Halle rechts. (Foto: Christoph Busse, DB AG)

Nachdem im vorstehenden Artikel das Bauwerk gewürdigt wird, sollen hier die verkehrlichen Aspekte etwas genauer beleuchtet werden. Zuerst muss aber noch auf einen gravierenden Schwachpunkt der Infrastruktur hingewiesen werden: die mangelhafte Ausstattung mit Weichen und Signalen für abweichende Betriebszustände. Wie jeder erfahrene Bahnkunde weiß, kommen solche Abweichungen öfter vor, und dann wird die wichtigste Nahverkehrsstrecke Mitteldeutschlands regelmäßig stillliegen.

Auch die Finanzierung des Verkehrsangebots auf der neuen Mitteldeutschen S-Bahn gibt zu denken. Dabei wurden Stadt und Land gegeneinander ausgespielt, weil die sächsische Landesregierung unfähig war, für ein gewachsenes Streckennetz auch aufgestockte Regionalisierungsmittel zu organisieren. So müssen die sächsischen Randgebiete schon seit einigen Jahren Streckenstilllegungen verkraften, und auch für die nächsten Fahrplanwechsel sind weitere Einschnitte ins Nebennetz des Landes vorgesehen.

Aufgrund der vollkompatiblen Ausführung von Strecken und Fahrzeugen sind bezüglich der Linienführungen jederzeit Anpassungen an die Entwicklung der Nachfrage möglich. Ein Blick auf die Streckenkarten zeigt aber noch ein großes Ungleichgewicht bei der Erschließung des Leipziger Umlands. Hier könnten weitere Streckenelektrifizierungen und Absprachen mit den Nachbarländern helfen.

Kritisch müssen die Möglichkeiten einer Angebotsausweitung bei großem Erfolg gesehen werden, denn die geringe Signaldichte erlaubt keinerlei Taktverdichtung auf der neuen Stammstrecke. Auch die mit 140 Metern recht kurzen Bahnsteige ohne Verlängerungsoption stehen einer Kapazitätsausweitung im Wege. So bleibt lediglich die Verlängerung aller Züge auf das Bahnsteigmaß als mittelfristiges Potenzial - offenbar rechnen selbst die Bauherren nicht mit einem dauerhaften Wachstum.

Schließlich muss noch auf die Risiken der Kombination von S-Bahn-Linien mit langlaufenden Zügen verwiesen werden. Strecken bis Hoyerswerda und Zwickau fordern die Gefahr der unpünktlichen Einfädelung in die Stammstrecke geradezu heraus. Auch hier zeigt das Sparen der Regierung am falschen Ende seine Wirkungen. Aber nicht nur den S-Bahn-Fahrgästen würde eine Trennung der zwei Verkehrsaufgaben helfen, auch die Langstreckenkunden könnten von einer Aufwertung der Fernpersonenzüge zum Regionalexpress profitieren.

Insgesamt ist diese neue Strecke aber ein Gewinn für die Region, und die kleinen Mängel in der Fahrgast-Information (Halteplatz der Züge am Bahnsteig Leipzig Hbf)

sind schnell behebbar. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003424>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten