

S-Bahn Dresden



bisheriges Logo S-Bahn Dresden

Die **S-Bahn Dresden** ist ein schienengebundener Verkehrsträger des **Öffentlichen Personennahverkehrs** in Dresden und im Ballungsraum Dresden. Sie wird im Auftrag des **Verkehrsverbundes Oberelbe** von der **DB Regio Verkehrsbetrieb Südostsachsen** mit derzeit drei Linien auf einem Streckennetz von 127,7 km Länge betrieben.


Auf einer Reihe von Vorortbahnstrecken wurde am 29. September 1974 der S-Bahn-Tarif eingeführt. Die Bezeichnung „S-Bahn“ für das System wurde aber erst seit dem 31. Mai 1992 offiziell benutzt. Seit 24. Mai 1998 gilt bei der S-Bahn Dresden der **VVO-Tarif**. Außerhalb Dresdens verkehrt sie unter anderem in die Mittelstädte Freital, Meißen, Pirna, Radebeul und seit 9. Dezember 2007 auch nach Freiberg. Alle Linien halten am Dresdner Hauptbahnhof.

Laut Angaben der Deutschen Bahn sei die S-Bahn Dresden die S-Bahn mit der höchsten Kundenzufriedenheit in Deutschland.^[2]

1 Fahrzeugeinsatz



Logo der S-Bahn Dresden an einem Doppelstockwagen

Eingesetzt werden lokbespannte **Doppelstock-Wendezüge**. Alle Züge verfügen über 1. und 2. Wagenklasse. Außerdem sind sie, wie bei S-Bahn-Betrieben der **Deutschen Bahn AG** üblich, als „ Bahn

Dresden “ gekennzeichnet.

Ab 16. Juli 2007 wurden schrittweise 53 neue Doppelstockwagen (13 **Steuer-** und 40 **Mittelwagen**) geliefert, die auf den Linien S 1 und S 3 zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 die alten Doppelstockwagen ersetzt haben. Das Investitionsvolumen der 53 bis zu 160 km/h schnellen Wagen beläuft sich auf 72 Millionen Euro.^{[3][4]} Am gleichen Tag ging ein neues **Bahnbetriebswerk** des Nahverkehrs in der Dresdner Altstadt in Betrieb.^[5] Die neuen Fahrzeuge wurden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 vollständig ausgeliefert.^[6]

Die Lokomotiven entstammen der **Baureihe 143** und der **Baureihe 146.0**. Hingegen endete der Einsatz der **Baureihe 182** zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015.

2 Stationen

→ *Hauptartikel: Liste der Stationen der S-Bahn Dresden*

2.1 S-Bahnhöfe in der Dresdner Innenstadt

- **Dresden Hauptbahnhof** (Zugang zur Innenstadt; Übergang zum Fern- und Regionalverkehr sowie zur Straßenbahn und zum Bus)
- **Dresden Freiburger Straße** (Zugang zur Innenstadt und zum World Trade Center Dresden; Übergang zur Straßenbahn)
- **Dresden Mitte** (Zugang zur Messe Dresden und zum Kongresszentrum Dresden; Übergang zur Straßenbahn und zum Bus)
- **Dresden-Neustadt** (Übergang zum Fern- und Regionalverkehr sowie zur Straßenbahn und zum Bus)

3 Linien

Mit den Dresdner S-Bahn-Linien sind montags bis freitags 37.300 Fahrgäste pro Tag unterwegs (Stand: 2012). Dies sind etwa 70 % der Eisenbahnfahrgäste im VVO-Gebiet.^[7] Im November 2013 gab die Deutsche Bahn die Zahl der täglichen Fahrgäste mit rund 36.000 an.^[1]

Das Netz umfasst eine jährliche Leistung von 3,1 Millionen Zugkilometern. Es besteht aus folgenden Linien:^[8]

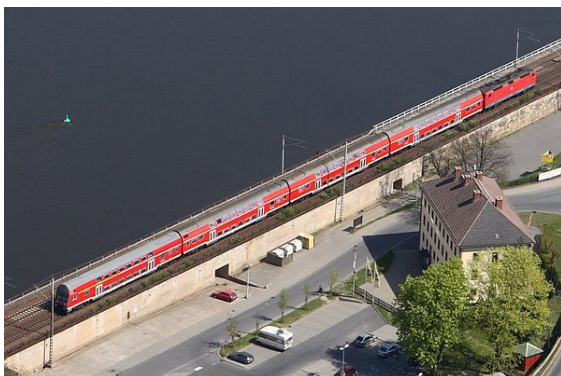


Liniennetz im Stadtbereich

3.1 Linie S 1



S-Bahn-Station unterhalb der Festung Königstein



S-Bahn in Königstein

Die Linie S 1 ist die älteste und wichtigste S-Bahn-Linie in und um Dresden. Sie verbindet alle wichtigen Orte entlang der Region Oberelbe mit der Landeshauptstadt Dresden. Sowohl im **Berufsverkehr** als auch für Naherholung und den **Tourismus** ist ihre Bedeutung ungebrochen. Gerade einige abgelegene Orte und Wandergebiete



S-Bahn-Zug in Anfahrt auf den Bahnhof Rathen



Ein neuer Doppelstockwagen mit bläulicher LED-Beleuchtung. Die Wagen sind weltweit die ersten ihrer Art, die die gesamte Beleuchtung mit LEDs realisieren.

in der **Sächsischen Schweiz** sind mit der S-Bahn besser zu erreichen als mit Bussen oder mit dem **Kfz**.

Von **Schöna** aus führt sie, **orographisch links** entlang der Elbe auf der **Elbtalbahn**, durch das **Elbsandsteingebirge**, durch Bad Schandau und an der **Festung Königstein** vorbei nach Pirna. Dort verlässt sie die unmittelbare Elbnähe und verläuft durch **Heidenau** und das südöstliche Dresden fast geradeaus zum Dresdner Hauptbahnhof. Sie folgt dem innerstädtischen Bogen, quert die Elbe und verkehrt nach einem engen Bogen hinter dem Bahnhof Neustadt an der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn**. Dabei durchquert sie Radebeul und Coswig und verlässt dort die Strecke Richtung Meißen.

Die Garnituren der S 1 bestehen grundsätzlich aus vier Doppelstockwagen. Bei größeren Veranstaltungen und in den Sommermonaten verkehren die Züge teilweise auch mit fünf Doppelstockwagen.

Zwischen Dresden und Pirna wurden die Ertüchtigung der bestehenden Gleise für den S-Bahn-Betrieb bis 120 km/h (erste Ausbaustufe der S-Bahn Dresden) sowie die Errichtung zweier neuer Fernbahngleise (für 160 km/h) zum 12. Dezember 2004 abgeschlossen.^[9]

Am 16. Juli 2007 wurden die ersten 16 neuen Doppelstockwagen für den Betrieb auf der S 1 übergeben. Gegenüber den früheren Garnituren verfügen die Züge über eine Klimaanlage, ein elektronisches **Fahrgastinformationssystem**, eine Innenraumbeleuchtung mittels **Leuchtdioden** sowie Steckdosen an den Plätzen der 1. Klasse. Die 27,3 m langen Steuerwagen bieten 82, die 26,8 m langen Mittelwagen je 126 Sitzplätze. Bis zum 9. Dezember 2007 wurde die gesamte S 1 auf die neuen Fahrzeuge umgestellt.^{[5][10]}

Zum Fahrplanwechsel 2010/2011 am 12. Dezember 2010 wurde die S 1 von Loks der **Baureihe 145** gezogen. Diese sollten eine Verkürzung der Fahrzeit um vier Minuten auf der gesamten Strecke bewirken. Da die Loks keine ausreichende **Türsteuerung** für die neuen **Doppelstockwagen** haben, mussten wieder die Zugbegleiter den Zug an jedem Bahnsteig abfertigen. Seit Ende 2011 ersetzen Loks der **Baureihe 182** die der Baureihe 145. Die Lokomotiven der Baureihe 182 wurden dazu durch DB Regio von DB Schenker übernommen und mit einem Nahverkehrspaket (u. a. Zugzielanzeige und seitenselektive Türsteuerung) ausgerüstet.

Mit Fahrplanwechsel 2015/2016 am 13. Dezember 2015 erfolgte eine neuerliche Umstellung auf Loks der **Baureihe 146.0**.

3.2 Linie S 2

Die **Flughafen-S-Bahn** verbindet Pirna, Heidenau und Dresden mit dem **Flughafen Dresden** und den im Norden der Stadt angesiedelten Mikroelektronikunternehmen. Zwischen Dresden-Neustadt und Pirna/Heidenau (werktags) bzw. Dresden Hbf (Wochenende, Feiertage) verkehrt die S 2 gemeinsam mit der S 1, sodass auf diesem Teilstück etwa ein 10/20-Minuten-Takt besteht. Die Garnituren der S 2 werden aus zwei Doppelstockwagen gebildet, die im Gegensatz zu dem auf den Linien S 1 und S 3 eingestzten rollenden Material über eine **Notbremsüberbrückung** für das Befahren des Flughafenbahnhofs verfügen.



Zug der S 2 am Haltepunkt Dobritz



Zug der S 2 in Richtung Flughafen am Haltepunkt Zschachwitz

Zur Anbindung des Flughafens wurde eine drei Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Dresden-Klotzsche und dem Flughafen erneuert und verlängert. Bereits vor der Eröffnung der S 2 am 22. Mai 1998 verkehrte eine Regionalbahn bis Dresden Grenzstraße und diente zur Anbindung der **Flugzeugwerft** und des **ZMD**. Die S 2 fädelt unmittelbar nördlich des **Bahnhofs Klotzsche** aus der **Bahnstrecke Dresden–Görlitz** aus. Richtung Flughafen fahrende Züge überqueren dabei niveaufrei die nicht elektrifizierte Strecke Richtung Görlitz. Die **Bahnstrecke Dresden-Klotzsche–Dresden Flughafen** führt eingleisig weiter in westlicher Richtung und endet im zweigleisigen **Tunnelbahnhof** unter dem Terminal des Dresdner Flughafens.

Mitte 1998 begann der Neu- und Ausbau der S-Bahn-Anbindung.^[11] Der Betrieb zum Flughafen wurde, zeitgleich mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafen-Terminals,^[2] am 25. März 2001 mit täglich 36 im Halbstundentakt verkehrenden Diesellokomotiven aufgenommen. In den ersten fünf Betriebsmonaten lag die durchschnittliche Auslastung bei 32 Prozent, bei insgesamt 1400 Reisenden pro Tag.^[12] Bis Ende 2001 wurden rund 810.000 Fahrgäste auf der Linie gezählt.^[13]

Anfang März 2002 begann die Elektrifizierung der 14 km langen Streckenabschnitte zwischen Dresden-Neustadt und dem Flughafen.^[11] 2002 wurden 683.000 Reisende auf der Linie gezählt.^[2]

Bis Ende 2004 wurde der Betrieb auf insgesamt acht neu beschaffte Doppelstockwagen umgestellt. Diese verfügen unter anderem über eine Klimaanlage, eine barrierefreie Toilette und Steckdosen in der ersten Klasse.^[5] Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde die Linie nach Pirna verlängert.^[2] Ein Teil der 1.-Klasse-Plätze wurde zu Sitzplätzen der 2. Klasse umgezeichnet. Seit dem 9. Dezember 2007 bestanden die Züge der S 2 aufgrund der gestiegenen Nachfrage generell aus drei Doppelstockwagen. Ab 2009 kamen, je nach Nachfrage, zwei oder drei Wagen zum Einsatz, seit dem Jahr 2011 werden auf dieser Linie nur noch Züge mit zwei Doppelstockwagen eingesetzt.

Im Jahr 2005 wurden rund zwei Millionen Reisende auf der Linie gezählt, 2010 waren es 2,8 Millionen.^[2]

Bis zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 wurde die Strecke Dresden Hbf–Radeberg–Arnsdorf (b Dresden) als S 2 geführt. Diese S 2 verkehrte im Wagenzugdurchlauf ab Arnsdorf (b Dresden) weiter als Regionalbahn nach **Kamenz**, **Görlitz** oder **Zittau**. Es war zu dieser Zeit die einzige S-Bahn-Linie, die mit dieselbetriebenen, lokbespannten Wendezügen verkehrte.

3.3 Linie S 3

Vom Hauptbahnhof aus verkehrt die S 3 auf der **Bahnstrecke Dresden–Werdau** Richtung Chemnitz. Dabei durchquert sie den **Plauenschen Grund** nach Freital. Ab Freital verkehrt sie im Tal der **Wilden Weißeritz** bis **Tharandt**. Die Strecke war am stärksten vom **Augusthochwasser 2002** betroffen und fast vollständig zerstört. Nachdem die Linie nach Beseitigung der Hochwasserschäden Ende 2003 wieder in Betrieb genommen worden war, wurden rund 2300 Fahrgäste pro Tag gezählt.^[14]



Zug der Linie S 3 in Tharandt

Innerhalb Dresdens bedient die S 3 neben dem Hauptbahnhof nur noch den Haltepunkt Dresden-Plauen. In Freital erschließt die S-Bahn-Linie weite Teile der besiedelten Flächen. Die Stadt Freital wurde erst 1921 aus den drei Orten Potschappel, Deuben und Döhlen gegründet, 1964 wurde Hainsberg eingemeindet. Nahe dem Bahnhof Freital-Deuben befindet sich auch der **Busbahnhof** mit Anschluss an zehn Regional- und sechs **Stadtbuslinien**. Die Eisenbahnstrecke verläuft entlang der Verkehrsachse der Stadt, auf der sich auch die Hauptachse der **Stadtbuslinien** Freitals befindet. Zum Einsatz kommen typischerweise Garnituren von zwei Doppelstockwagen.

Bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1995 verkehrte die S 3 als S 5. Zwischen dem 9. Dezember 2007 und dem 11. Dezember 2010 wurde eine Ergänzungslinie zur S 3 als Linie S 30 bezeichnet, seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wird die gesamte Linie zwischen Dres-

den Hbf und Freiberg als S 3 bezeichnet. Sie bedient zwischen Tharandt und Freiberg noch die Haltepunkte bzw. Bahnhöfe **Edle Krone**, **Klingenberg-Colmnitz**, **Niederbobritzsch** und **Muldenhütten**. Die S 3 verkehrt nur montags bis freitags in der **Hauptverkehrszeit** früh und nachmittags bis Freiberg. Sie ist die einzige Dresdner S-Bahn-Linie, die das Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe verlässt. Zwischen Niederbobritzsch und Freiberg gilt der Tarif des **Verkehrsverbundes Mittelsachsen**.

Seit Anfang 2012 wurde ein Umlauf mit einer Lok der Baureihe 145 gezogen. Ab Ende Oktober verkehrte ein Umlauf als **Bombardier Talent 2** zu Personalschulungen und seit 1. Januar 2013 verkehren alle Umläufe wieder planmäßig mit der Baureihe 143.

3.4 Weitere Bahnlinien im Bereich der S-Bahn

3.4.1 Regional-Express

Von Dresden Hauptbahnhof aus verkehren verschiedene **Regional-Express-Linien**, die Dresden in Richtung Chemnitz (über Freital, Tharandt), **Cottbus** und **Hoyerswerda** (über **Cossebaude**, **Coswig**, **Ruhland**) sowie in Richtung **Elsterwerda** verbinden, und dabei teilweise an den Dresdner Bahnhöfen (**Dresden-Friedrichstadt**, **Dresden-Cotta**, **Cossebaude** u. a.) der **Berliner Bahn** halten, die in das Streckennetz der Dresdner S-Bahn nicht eingebunden ist. Ab Dresden Hauptbahnhof verkehren **Trilex-Express-Züge** nach **Görlitz** bzw. **Zittau** (über **Klotzsche**, **Radeberg**). Bei guten **Wintersportbedingungen** verkehren zwei zusätzliche Züge ins **Osterzgebirge** nach **Altenberg**. Zusätzlich verkehrt an Sommerwochenenden ein Regional-Express von Dresden Hauptbahnhof über **Heidenau** und **Pirna** nach **Děčín** (**Tetschen-Bodenbach**).

3.4.2 Regionalbahn

Die Züge des **Trilex** Richtung Görlitz und Zittau bilden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 (damals noch betrieben von DB Regio Südost) mit den entsprechenden **Trilex-Express-Linien** zwischen Dresden und **Bischofswerda** einen ungefähren Halbstundentakt, der auf dieser dieselbetriebenen Strecke ein S-Bahn-ähnliches Angebot ermöglicht. Zwei weitere Linien in die Oberlausitz, betrieben durch die **Städtebahn Sachsen**, verbinden **Kamenz** und **Königsbrück** im Stundentakt mit Dresden. Eine weitere Strecke führt von Heidenau (Anschluss an die S-Bahn-Linien S 1 und S 2) durch das **Müglitztal** nach **Altenberg**. Die Linien Heidenau–Altenberg und Pirna–Neustadt(Sachs)–Sebnitz–Bad Schandau werden ebenfalls durch die **Städtebahn Sachsen** betrieben.

Durch die am 5. Juli 2014 erfolgte Wiederinbetriebnahme der seit 1945 unterbrochenen **Bahnstrecke** zwischen

Dolní Poustevna und Sebnitz, verkehrt die von den tschechischen Bahnen mit Desiro Triebwagen der Deutschen Bahn betriebene 'U 28 – Nationalparkbahn' von Rumburk (Tschechien) über Sebnitz und Bad Schandau nach Decin (Tschechien). Seitdem bedient die Städtebahn die Linie Sebnitz – Bad Schandau und Retour nur noch einmal täglich.

3.4.3 Schmalspurbahnen

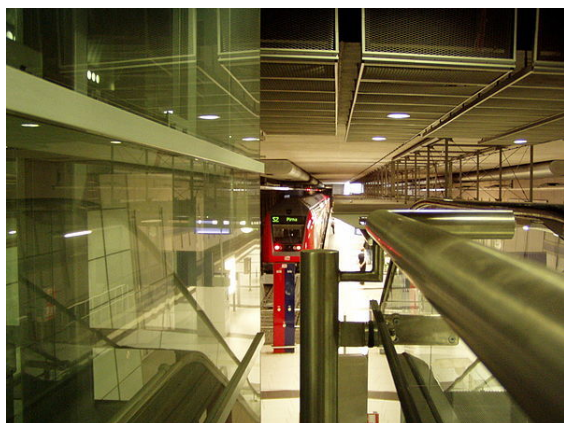
An das S-Bahn-Netz schließen zwei **Schmalspurbahnen** an. In **Radebeul Ost** (Anschluss an Linie S 1) ist es möglich, in die **Lößnitzgrundbahn** umzusteigen; ab **Freital-Hainsberg** (Anschluss an die Linie S 3) verkehrt die **Weißeritztalbahn**, die nach dem Hochwasser 2002 außer Betrieb war und auf dem Teilstück Freital-Hainsberg–Dippoldiswalde am 13. Dezember 2008 wiedereröffnet wurde.

Damit hat die S-Bahn Dresden, abgesehen von der noch in Bau befindlichen **Teilstrecke Dresden-Neustadt–Coswig**, überall moderne Anlagen und Bahnhöfe. Die Baumaßnahmen waren dabei teilweise langfristig geplant, teilweise durch die **Hochwasser des Jahres 2002** kurzfristig „erzwungen“. Allein der Ausbau der Strecke Dresden–Pirna kostete dabei nach Angaben des Verkehrsverbunds Oberelbe 222 Millionen Euro. Die Kosten für die vom Hochwasser zerstörte Fernbahnstrecke lassen sich nicht oder schwer auf die S-Bahn herunterrechnen.

Nach rund einjährigen Baumaßnahmen wurden am 30. November 2013 die neue, zentrumsnahe Station „Meißen Altstadt“ und das wieder errichtete zweite Gleis zwischen Meißen und Meißen-Altdorf im Zuge der **Strecke Borsdorf–Coswig** in Betrieb genommen.^[15] Der ursprünglichen Leistungsausschreibung zufolge sollten Ausführungsplanung, Bauvorbereitung und Bauarbeiten zwischen Meißen und Meißen-Triebischtal zwischen August 2012 und August 2014 laufen.^[16]

4 Infrastrukturausbau und Netzerweiterungen

4.1 Durchgeführte Baumaßnahmen



Der Bahnhof Dresden-Flughafen

Seit 2004 hat die S-Bahn zwischen Dresden-Neustadt und Pirna zwei eigene Gleise. Die schon einmal vorhandenen Anlagen waren als Reparationsleistung nach dem Krieg abgebaut worden. Im Zuge der möglichen Taktverdichtung, die in der Form nur zwischen Pirna und Dresden-Neustadt möglich ist, wurde die S 2 vom Hauptbahnhof bis Pirna verlängert. Vor Elektrifizierung der Strecke zum Flughafen wurden auf der S 2 ausschließlich Triebwagen der **Baureihe 642** eingesetzt, die mit Werbefolien für den Flughafen Dresden beklebt wurden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 kommen aber auch auf dieser Linie (neu beschaffte) Doppelstockzüge zum Einsatz. Die ehemals dort eingesetzten Triebwagen verkehren seitdem auf anderen Regionalbahnlinien, die Folien wurden zwischen 2007 und 2010 schrittweise entfernt.

4.2 Konkret geplante Maßnahmen

Parallel zum seit 2002 laufenden Ausbau der Strecke Leipzig–Dresden zwischen **Riesa** und Dresden Hauptbahnhof wird die S-Bahn von **Dresden Hauptbahnhof** bis **Coswig** zwei eigene Gleise erhalten. Geplant ist, alle auf der Strecke befindlichen Haltepunkte zu modernisieren und behindertengerecht auszurüsten. Die Stationen **Radebeul Ost**, **Radebeul-Weintraube** und **Radebeul-Kötzschenbroda** sind bereits entsprechend umgestaltet worden. Außerdem erhält diese Strecke zwischen Bahnhof Dresden-Neustadt und Haltepunkt Dresden-Pieschen einen neuen Haltepunkt „**Dresden-Bischofsplatz**“, der am 25. März 2016 in Betrieb gehen soll.

Der Streckenabschnitt zwischen Radebeul Ost und Meißen wurde 2014 fertiggestellt, der Ausbau zwischen Dresden-Neustadt und Radebeul Ost (einschließlich des neuen Haltepunkts Dresden Bischofsplatz) nunmehr im Frühjahr 2016 (Stand: September 2015). Die Deutsche Bahn begründete die Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung mit der erst im Oktober 2009 gesicherten Gesamtfinanzierung des Bauvorhabens. Es gibt Überlegungen für einen 15-Minuten-Takt bei der S1.

4.3 Die S-Bahn im Dresdner Verkehrskonzept



Fahrschein zum S-Bahn-Tarif, 1994

In der ersten Hälfte der 1990er Jahre wurde das umfassende *Verkehrskonzept 1994* für Dresden und das Umland erarbeitet und durch den Stadtrat beschlossen. Das für die S-Bahn betrachtete Umland beinhaltete **Riesa** im Nordwesten, **Bischofswerda** im Nordosten und **Freiberg** im Südwesten zusätzlich zu den Räumen um Pirna, die im vorhandenen Netz erfasst werden.

Dabei waren S-Bahn-Linien vom Hauptbahnhof nach **Riesa** und **Großenhain** auf der Strecke über **Cossebaude** vorgesehen. Auf der viergleisigen Strecke über Radebeul nach Coswig hatte man nur eine Linie geplant. Die Linie S 2 sollte wechselnd **Königsbrück** und den Flughafen anfahren (die letzte Variante ist umgesetzt). S-Bahn-Linien von Bischofswerda und **Kamenz** sollten auf der Stammstrecke von Dresden-Neustadt nach Heidenau verkehren und in Dohna auf der **Müglitztalbahn** enden. Heidenau, Pirna und Bad Schandau wurden dagegen nicht als mögliche Endstationen betrachtet. Das Verkehrskonzept sah auf der Stammstrecke mit eigenen S-Bahn-Gleisen vier Linien vor, die den Takt auf 7,5 Minuten verdichtet hätten. Diese Planungen wurden jedoch schon Ende der 1990er Jahre wieder verworfen. Die S-Bahn-Linie nach Tharandt sollte bis Freiberg verlängert werden, was seit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 mit der S 30 (inzwischen S 3) teilweise realisiert wurde.

4.4 Weitere Überlegungen

Neben den bereits neugebauten S-Bahnhöfen Dresden Freiburger Straße, Dresden Flughafen und Meißen Altstadt sowie dem derzeit im Bau befindlichen am Bischofsplatz sind weitere S-Bahnhöfe in Dresden an der Ecke **Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee** (S 2) und an der **Nossener Brücke** (S 3) geplant. Außerdem sollen die bestehenden Haltepunkte Strehlen und Trachau in Dresden zu zentralen Verkehrsknotenpunkten zwischen S-Bahn, Straßenbahn und Bus ausgebaut werden. Zudem wird im Entwurf des Verkehrsentwicklungskonzepts 2025 der Stadt Dresden vorgeschlagen, auch linkselbisch zwischen Hauptbahnhof und Coswig eine weitere S-Bahn-Linie einzurichten. Sie soll den vorhandenen Regionalzug-Verkehr verstärken. Vorgesehen ist ein 30-Minuten-Takt über die Friedrichstadt und Cotta. In Cotta soll eine neue Zentralhaltestelle mit Umsteigemöglichkeiten zu den Bussen und Straßenbahnen entstehen.^[17]

5 Kundengarantien

Zum 12. Dezember 2010 traten im Dresdner S-Bahn-Netz Kundengarantien des **Verkehrsverbundes Oberelbe** (VVO) in Kraft. Im Einzelnen sind das:

- **Pünktlichkeitsgarantie:** Erreicht der Zug den Einstiegsbahnhof 15 Minuten zu spät oder verpasst der Kunde seinen Zug, weil dieser zu früh abfuhr, wird

die Weiterfahrt im VVO-Gebiet organisiert. Die Garantie greift ebenso, wenn der Zug mehr als 15 Minuten später als geplant ans Ziel kommt.

- **Anschlussgarantie:** Im VVO gibt es mit Coswig, Dresden-Neustadt und Dresden Hauptbahnhof Bahnhöfe mit Anschlusssicherung. Der Kunde erhält eine Entschädigung, wenn er in den sogenannten Tagesrandlagen seinen Anschluss an ein anderes Verkehrsmittel im Verbundraum nicht erreicht oder sich die Fahrt um mehr als 15 Minuten verzögert. Des Weiteren wird durch DB Regio die alternative Weiterreise mittels Sammeltaxi oder Taxi garantiert.
- **Sauberkeitsgarantie:** Saubere Fahrzeuge sind selbstverständlich, sie werden vor und im laufenden Betrieb regelmäßig gereinigt. Wird dennoch das Kleidungsstück eines Fahrgastes durch Verschulden des Eisenbahnunternehmens schmutzig, übernimmt das Eisenbahnunternehmen die Reinigungskosten.
- **Informationsgarantie:** Gibt es Störungen im Betriebsablauf, müssen innerhalb von fünf Minuten die Kunden darüber aufgeklärt werden. Zudem ist von dieser Garantie der Fall umfasst, dass der Fahrgast die Differenz zurückerhält, wenn er aufgrund von fehlerhaften oder unvollständigen Informationen durch das Unternehmen zu viel gezahlt hat. Der zentrale Kundenservice hilft kostenfrei per Anruf, Fax oder E-Mail.

Für alle Kundengarantien gilt, dass betroffene Fahrgäste als Entschädigung neben den aufgeführten Leistungen zudem ein Garantieticket in Form einer 4er-Karte im Wert von derzeit 8 € erhalten.^[8]

6 Ausschreibung der Verkehrsleistungen

Am 11. März 2008 veröffentlichte der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) die Ausschreibung der Verkehrsleistung aller Linien der S-Bahn Dresden.^[18] Diese waren im Los 1 zusammengefasst. Das Los 2 umfasste die Regionalbahn-Linien RB33 (Dresden–Königsbrück) und RB34 (Dresden–Kamenz). Das Los 3 umfasste die Regionalbahn-Linien RB 71 (Pirna–Neustadt–Bad Schandau) und RB72 (Heidenau–Altenberg) sowie den Wintersportexpress RE 19 Dresden–Heidenau–Altenberg.

Bis zum 28. Juli 2008 hatten die interessierten und am Verfahren zugelassenen Unternehmen die Gelegenheit, ihre Angebote beim ZVOE abzugeben. Zahlreiche Unternehmen haben ihr Interesse an den Verkehrsleistungen bekundet.^[19] Anschließend fand ein **Verhandlungsverfahren** statt, um das wirtschaftlichste

Angebot zu ermitteln. Die Betriebsaufnahme auf den aus-
geschriebenen Strecken war im Dezember 2010. Die neu-
en Verträge haben eine Laufzeit von zehn Jahren, option-
al sind vier weitere Jahre vorgesehen.



Zug der S 1 mit einer seit Dezember 2010 eingesetzten Lokomotive der Baureihe 182 in Heidenau

Die Verkehrsleistungen wurden nach der Entscheidung im März 2010 an den bisherigen Anbieter **DB Regio** vergeben, sodass die S-Bahn bis 2027 betrieben wird. DB Regio kündigte an, ab Dezember 2010 die eingesetzten Lokomotiven auf der S 1 gegen leistungsfähigere Lokomotiven der Baureihe 182, die von DB Schenker übernommen wurden, auszutauschen. Auch soll eine Videoüberwachung in den Wagen nachgerüstet werden.^[8]

Für die Lose 2 und 3 sollte die **Eisenbahngesellschaft Potsdam** den Zuschlag erhalten. Jedoch wurde das Vergabeverfahren von der Vergabekammer des Freistaats Sachsen beanstandet und die Ausschreibung für die beiden Lose aufgehoben.^[20] In einer zweiten Ausschreibung gewann die Eisenbahngesellschaft Potsdam ebenfalls.^[21] Der Betrieb wurde auf die **Städtebahn Sachsen** übertragen.

7 Weblinks

 **Commons: S-Bahn Dresden** – Album mit Bildern, Videos und Audiodateien

- Webseite der S-Bahn Dresden
- S-Bahn Dresden – Ein Überblick bis 1993 (www.bvm-berlin.de)

8 Einzelnachweise

- [1] DB Mobility Logistics AG (Hrsg.): *Dresdner S-Bahn feiert 40-jährige Erfolgsgeschichte und blickt auf eine vielver-*

sprechende Zukunft. Presseinformation vom 15. November 2013.

- [2] Deutsche Bahn AG (Hrsg.): *10 Jahre mit dem Zug zum Flug: VVO, S-Bahn Dresden und Flughafen Dresden International feiern Jubiläum* (Memento vom 11. Juni 2011 im Internet Archive). Presseinformation vom 28. März 2011.
- [3] *Bahn kauft für Sachsen 53 neue Doppeldecker von Bombardier* in *Lausitzer Rundschau* online vom 14. April 2007
- [4] *Bombardier liefert 53 Doppeldecker an Deutsche Bahn* Meldung auf *aktiencheck.de* vom 13. April 2007
- [5] DB Regio AG, Verkehrsbetrieb Südostsachsen: *Einfach Mehr im Nahverkehr. Meine S-Bahn Dresden.* Broschüre vom Juli 2007
- [6] Deutsche Bahn AG: *Nahverkehrsangebote zum Fahrplanwechsel in Sachsen*. Presseinformation vom 19. November 2007
- [7] Verkehrsverbund Oberelbe: „Mehr S-Bahnen im Elbtal – TU Dresden erstellt Betriebskonzept für den VVO“, Pressemeldung vom 8. August 2012
- [8] VVO-Online: *Dresdner S-Bahnen: VVO erteilt DB Regio Zuschlag* (Memento vom 1. Dezember 2010 im Internet Archive) (PDF; 62 kB)
- [9] *Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/8797 –*. Drucksache des Deutschen Bundestages, Nr. 16/8996, 29. April 2008 (PDF; 83 kB)
- [10] *Großer Bahnhof auf dem Bahnhof*. In: *Sächsische Zeitung* vom 17. Juli 2007, S. 1
- [11] *Meldung S-Bahn zum Flughafen Dresden wird elektrifiziert*. In: *Eisenbahn-Revue International*, Heft 4/2002, ISSN 1421-2811, S. 164 f.
- [12] *Meldung Aktuelles in Kürze*. In: *Eisenbahn-Revue International*, Heft 11/2001, ISSN 1421-2811, S. 474.
- [13] *Meldung 810 000 Fahrgäste in Dresdner Flughafen-S-Bahn*. In: *Eisenbahn-Revue International*, Heft 5/2002, ISSN 1421-2811, S. 213.
- [14] *Meldung Sachsen: Fahrgastzahlen nach Wiederinbetriebnahme*. In: *Eisenbahn-Revue International*, Heft 3/2004, ISSN 1421-2811, S. 102.
- [15] *Streckenabschnitt zwischen Meißen und Meißen-Triebischtal einschließlich des neuen Haltepunktes Meißen Altstadt in Betrieb genommen*. Verkehrsverbund Oberelbe GmbH, 30. November 2013, abgerufen am 3. Juni 2014.
- [16] *D-Dresden: Bauarbeiten für Eisenbahnlinien*. Dokument 2012/S 24-039429 vom 4. Februar 2012 im Elektronischen Amtsblatt der Europäischen Union.
- [17] *Neue Pläne für Dresdens S-Bahn-Netz*. In: *Sächsische Zeitung*, 22. Oktober 2013
- [18] *Dresden: Ausschreibung von SPNV-Leistungen*. In: *Eurailpress.de*. 13. März 2008, abgerufen am 1. Mai 2014.

- [19] *VVO-Kundengarantien versprechen mehr Pünktlichkeit und Sauberkeit.* In: *Presseinformation*. 29. August 2008, archiviert vom Original am 1. Dezember 2010, abgerufen am 1. Mai 2014 (PDF; 48 KB).
- [20] *Pressemitteilung des Verkehrsverbundes Oberelbe: Zuschlag für Leistungen im Zugverkehr in Richtung Kamenz sowie in der Sächsischen Schweiz wird nicht erteilt.* Verkehrsverbund Oberelbe, 10. Februar 2009, archiviert vom Original am 29. Juni 2011, abgerufen am 1. Mai 2014 (PDF; 97 kB).
- [21] *Pressemitteilung des Verkehrsverbundes Oberelbe: Dieselnetz im VVO geht an Potsdamer Unternehmen EGP.* Verkehrsverbund Oberelbe, 19. März 2010, archiviert vom Original am 1. Februar 2014, abgerufen am 1. Mai 2014 (PDF; 63 kB).



S-Bahnen in Deutschland



Nahverkehr in Dresden

9 Text- und Bildquellen, Autoren und Lizenzen

9.1 Text

- **S-Bahn Dresden** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/S-Bahn_Dresden?oldid=151763189 *Autoren:* Aka, Stefan Kühn, Sansculotte, ICE21, Mazbln, Simeon Kienzle, HeinrichJürgensen, Hhdw, Mike Krüger, Sewa, PhHertzog, Acf, Jcornelius, Ipmuz, TheK, Avatar, Srittau, Chrisfrenzel, Uwe Gille, DasBee, Alexander Fischer, Bigbug21, Rotkäppchen, Sascha Claus, Schwalbe, Batrox, Frantisek, Alma, Konrad Krause, X5tr2d, Leser, Clemensfranz, Erni35, Geo-Loge, Platte, Taschenrechner, Wahldresdner, RKBot, Michael Kümmling, WikiNight, JPB, Gamba, Wimox, JFKCom, Master-davinci, WIKImaniac, Monade, Jumbo1435, Vond, Botulph, Rolf-Dresden, Jens Meißner, Norbert Kaiser, 32X, PortalBot, Sebbl2go, Michael Sander, Bjs, Hannes Kuhnert, Torsten Bätge, AlMa77, Mr. Wissenschaft, Sammler05, Burts, Dotflo, Vanellus, Sülzi, Chr18, Musikibleuli, Zaibatsu, Möchtegern, Rote4132, Chumwa, Tobi B., Horst Fuchs, JAnDbot, Pes-sottino, Landarzt dr brock, Sese Ingolstadt, Köhl1, InC11979, Jbergner, Blasewitzer, Giftmischer, Don Magnifico, Axpde, DynaMoToR, Hukkepakk, Aibot, Eh-dd, Ketamin, X-Weinzar, Woehlecke, Global Fish, L.E.rewi-sor, Kühle Überraschung, Jón, VINGfreak, Gary Dee, Muc rb, Eisenbahnerralle, Wingolf, Port(u*o)s, Ute Erb, S-Bahnstefel, René Mettke, Schenie, Orwlska, Inkowik, DumZiBoT, Guandalug, Emfau, WuBot, LogoX, L47, Broadway, AudiaturEtAlteraPars, Dubium, MystBot, Luckas-bot, KilianPaulUlrich, Paul14, Sandmann4u, Firobuz, MiBot, MorbZ-Bot, Nother, Bahnthaler, Maerzaries1985, PaulSt94, RoesslerP, LogoY, Kleeblatt187, Mattie156, Flummi-2011, KLBot2, Alexanderwenzel, Lenni-2011, Löschbold, Boshomi, ElbHein, Freddy2001, Rmcharb, August der Starke, Bennl-DD, Benjamin-DD, FDMS4, Lisa001moritz003, Alex Jacobs, Lisamoritz, Meridian98, Joerg-101, ES64U4, NoT2000 und Anonyme: 86

9.2 Bilder

- **Datei:BSicon_KSBHFa.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/BSicon_KSBHFa.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_KSBHFe.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/91/BSicon_KSBHFe.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_SBFH.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/BSicon_SBFH.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 de *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* de:Benutzer:axpde
- **Datei:BSicon_SHST.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/BSicon_SHST.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:Commons-logo.svg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4a/Commons-logo.svg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* This version created by Pumbaa, using a proper partial circle and SVG geometry features. (Former versions used to be slightly warped.) *Ursprünglicher Schöpfer:* SVG version was created by User:Grunt and cleaned up by 3247, based on the earlier PNG version, created by Reidab.
- **Datei:DB_AG_BR_182_022-4_mit_S1_in_Heidenau_(01-2).jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2b/DB_AG_BR_182_022-4_mit_S1_in_Heidenau_%2801-2%29.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Norbert Kaiser
- **Datei:DBpbzfa766_S-Bahn_Dresden.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c4/DBpbzfa766_S-Bahn_Dresden.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* PaulSt94
- **Datei:Deutsche_Bahn_AG-Logo.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/Deutsche_Bahn_AG-Logo.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Übertragen aus de.wikipedia nach Commons durch Leyo mithilfe des CommonsHelper. *Ursprünglicher Schöpfer:* Das Original wurde von KAMiKAZOW in der Wikipedia auf Deutsch hochgeladen
- **Datei:Deutsche_Reichsbahn_Dresden_S-Bahn_Tarrieff_DM_period_1994_-_Flickr_-_sludgegulper.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6f/Deutsche_Reichsbahn_Dresden_S-Bahn_Tarrieff%2C_DM_period%2C_1994_-_Flickr_-_sludgegulper.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 *Autoren:* Deutsche Reichsbahn Dresden S-Bahn Tarrieff, DM period, 1994. *Ursprünglicher Schöpfer:* Felix O
- **Datei:Dresden_-_S-Bahn_-_Linienetz.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/39/Dresden_-_S-Bahn_-_Linienetz.svg *Lizenz:* CC BY-SA 2.5 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Maximilian Dörrbecker (Chumwa)
- **Datei:Dresden_Airport_S-Bahn.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5b/Dresden_Airport_S-Bahn.JPG *Lizenz:* CC BY 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Scillystuff
- **Datei:Dresden_Stadtwappen.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Dresden_Stadtwappen.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Bensing, Manfred; Blaschke, K.; Czok, K.; Kehler, G.; Machatscheck, H. : Lexikon Städte und Wappen der DDR. Leipzig, 1984 *Ursprünglicher Schöpfer:* Stadt Dresden
- **Datei:Koenigstein_Saxony_pic02_2007_04_22.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9b/Koenigstein_Saxony_pic02_2007_04_22.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Henry Mühlfordt
- **Datei:S-Bahn-Logo.svg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/S-Bahn-Logo.svg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Logo of the german S-Bahn *Ursprünglicher Schöpfer:* Jürgen Siebert (FontBlog.de), LeCornichon
- **Datei:S-Bahn_Dresden.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/S-Bahn_Dresden.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.5 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Sebastian Terfloth User:Sese_Ingolstadt
- **Datei:S-Bahn_Dresden_Dosto_Oberdeck_(1).JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e7/S-Bahn_Dresden_Dosto_Oberdeck_%281%29.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Freddy2001
- **Datei:S-Bahn_Dresden_Rathen_2583.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d8/S-Bahn_Dresden_Rathen_2583.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Sülzauge
- **Datei:S-Bahn_Dresden_Stadtbereich.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/25/S-Bahn_Dresden_Stadtbereich.png *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Broadway

- **Datei:**S-Bahn_Dresden_logo.svg *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2d/S-Bahn_Dresden_logo.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* S-Bahn Newsletter als PDF *Ursprünglicher Schöpfer:* Deutsche Bahn AG
- **Datei:**S-Bahn_at_Koenigstein_Saxony_2007_04_22.jpg *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/73/S-Bahn_at_Koenigstein_Saxony_2007_04_22.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Henry Mühlpfordt
- **Datei:**S-bahn_linie_2_dresden_dobritz.jpg *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/S-bahn_linie_2_dresden_dobritz.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Henry Mühlpfordt
- **Datei:**Tharandt_S-Bahn_Linie3_09_2005.jpg *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5e/Tharandt_S-Bahn_Linie3_09_2005.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Henry Mühlpfordt

9.3 Inhaltslizenz

- Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0