

03. August 2024

Bekommt Freital eine weitere S-Bahn-Linie?



Galerie

Reger Bahnverkehr in Freital-Potschappel: Kommt ab 2031 eine Linie hinzu?

Foto: Daniel Schäfer

Bisher rollt nur die S3 durchs Weißenitztal. Doch es gibt die Idee, Freital stärker mit dem Dresdner Norden zu verbinden. Dafür muss erst gebaut werden.

Von Annett Heyse

Für alle Freitaler, die häufig oder nahezu täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere der S-Bahn, nach Dresden fahren, gibt es bisher nur eine Zauberformel: die S3. Die S-Bahn-Linie pendelt ab 3.30 Uhr morgens und bis nach Mitternacht im Stundentakt zwischen dem Dresdner Hauptbahnhof und Tharandt.

Außerdem verkehrt auf der Strecke durchs Weißenitztal auch die Regionalbahn RB30, sie hält ebenfalls an allen Freitaler Haltepunkten und fährt ab dem Bahnhof Tharandt weiter nach Klingenberg, Freiberg und bis Chemnitz. So kommen die Fahrgäste zwischen Tharandt, Freital und Dresden auf einen Halbstundentakt. Und dieser könnte sich eventuell noch verdichten. Denn es gibt die Idee, nach Freital eine weitere S-Bahn-Linie rollen zu lassen.

Vorschlag der Dresdner Grünen

Es geht um die S7. Diese Linie gibt es so noch nicht. Sie ist ein Projekt, welches derzeit im Planungsstadium steckt. Die S7 soll zwischen Dresden und Königsbrück pendeln. Dort fahren bisher die Züge der Regionalbahn. Die RB33 rollt im Stundentakt ab dem Bahnhof Dresden-Neustadt über Ottendorf-Okrilla bis Königsbrück.

Der Verkehrsverbund hat auf der Strecke Großes vor. Rund 54 Millionen Euro sollen investiert werden, um Gleise für höhere Geschwindigkeiten zu ertüchtigen, Bahnhöfe barrierefrei auszubauen, neue Park+Ride-Plätze anzulegen, Bahnübergänge zu modernisieren sowie ein elektronisches Stellwerk zu errichten – alles Voraussetzungen für den S-Bahn-Verkehr auf der neuen Linie S7.

Jedoch sind dafür lange Planungs- und Bauzeiten nötig. Die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) rechnen mit ersten Bautätigkeiten ab 2027. Läuft es planmäßig, ist die Strecke Dresden-Königsbrück 2031 fertig ausgebaut, sodass ab Ende 2031 die S-Bahnen rollen könnten, zunächst wohl nur im Stundentakt. Der Halbstundentakt ist dann noch von weiteren Genehmigungen und Planungen des Eisenbahnbundesamtes abhängig. Was das alles mit Freital zu tun hat? Aus dem Dresdner Stadtrat gibt es den Vorschlag, die S7 statt wie bisher geplant zum Dresdner Hauptbahnhof nach Freital zu leiten. Die S7 würde dann von Königsbrück kommend unter anderem in Dresden-Klotzsche, am Neustädter Bahnhof und am Bahnhof Dresden-Mitte halten. Dort müsste sie auf ein Außengleis schwenken und am Haltepunkt World-Trade-Center vorbeirollend nach Dresden-Plauen und damit in Richtung Freital „abbiegen“.

Bisher ist dies nur eine Idee, welche der Verbandsversammlung des Verkehrsverbunds vorgelegt wurde. Sie stammt von der Dresdner Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen. Der VVO prüft nun den Antrag, der durchaus Charme hat: „Auf direktem Weg unter Auslassung des Hauptbahnhofs würde damit das südliche Verbundgebiet schneller an die wachsenden Arbeitsplatzstandorte im Dresdner Norden angebunden“, heißt es seitens der Grünen.

Diese haben dabei die Neuansiedlung des taiwanesischen Halbleiter-Spezialisten TSCM im Blick, der in Dresden ein Werk errichten möchte. Ein Spatenstich ist noch für 2024 geplant. Die Produktion im neuen Werk soll aller Voraussicht nach 2027 starten.

Es werden neue Gleise gebraucht

Dafür werden viele Arbeitskräfte gebraucht, die möglichst den ÖPNV nutzen sollen. Und es geht nicht nur um die zukünftigen TSCM-Mitarbeiter. Die großen Chipfabriken von Infineon, Globalfoundries und Bosch planen wohl ebenfalls Erweiterungen. „Zusammen mit zahlreichen Zulieferbetrieben, die sich nördlich

von Dresden ansiedeln werden, wird die Anzahl an neuen Arbeitsplätzen mit ca. 20.000 in den kommenden Jahren prognostiziert. Damit so viele Personen ohne eine erhebliche Beeinträchtigung der im Gebiet lebenden Menschen ihre Arbeitsplätze erreichen können, müssen zeitnah effektive Verkehrsmittel ausgebaut werden. Die neue S-Bahn Linie S7 ist dafür optimal geeignet“, schreiben die Grünen. Ein technisches und damit auch finanzielles Problem muss aber vor der Verlängerung der S7 in Richtung Freital geklärt werden: Damit die S-Bahnzüge aus Richtung Dresden-Mitte kommend in Richtung Freital fahren können, sind Gleisbauarbeiten notwendig. „Teils verlaufen dort nur Werksgleise“, schildert VVO-Sprecher Christian Schlemper. Deshalb müsse vor einer Entscheidung zum endgültigen Streckenverlauf der S7 die Gleis-Infrastruktur nahe dem Dresdner Hauptbahnhof geprüft werden.

Zudem muss die neue S7 auch in die Fahrpläne aller Züge, die Dresden in Richtung Freital und in Richtung Bahnhof DD-Neustadt verlassen, eingetaktet werden, inklusive des Güterverkehrs.

Eines ist aber klar: Das Fahrgästepotenzial ist vorhanden. Schlemper: „Von allen Fahrten, die Freital und Tharandt verlassen, haben 70 Prozent das Ziel Dresden.“ Und 24 Prozent der Haushalte in Freital und Tharandt haben eine Wochen- oder Monatskarte für den Nahverkehr.