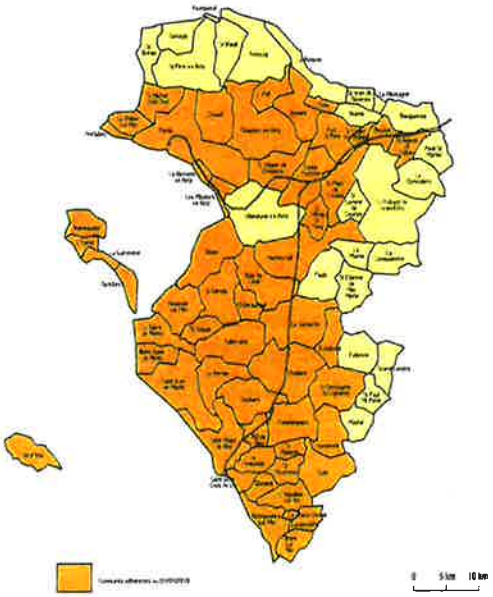
CAHIER D'ACTEUR DE L'ASSOCIATION SUD LOIRE OCÉAN

CONCERTATION PUBLIQUE POUR LE RÉAMÉNAGEMENT
DE L'AÉROPORT DE NANTES ATLANTIQUE

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION SUD LOIRE OCÉAN



Fondée en septembre 1982 par les communes de Challans, Saint Gilles Croix de Vie, Saint Hilaire de Riez et Saint Jean de Monts, l'Association Sud Loire Océan pour la promotion du transport public est une association loi 1901, regroupant exclusivement des personnes moralés, en fait essentiellement des communes et des structures intercommunales.

Elle s'est formée à l'occasion de la mise en place du Schéma Régional des Transports, pour appuyer localement l'action en faveur des transports publics par la Région des Pays de la Loire.

Elle regroupe actuellement 55 communes, réparties sur 13 cantons appartenant aux départements de la Loire-Atlantique et de la Vendée, adhérentes directes ou via leurs structures intercommunales.

La population représentée est de plus de 260 000 habitants permanents et la capacité touristique d'accueil des communes adhérentes est de 350 000 lits.

Son Conseil d'Administration est composé d'élus locaux (maire et conseillers départementaux), représentant les collectivités adhérentes.

L'ASLO ET LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AÉROPORT DE NANTES-ATLANTIQUE

L'Association Sud Loire Océan a pris connaissance du dossier relatif au projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique dans le cadre de la concertation préalable organisée de fin mai à fin juillet 2019 et des différents scénarios de réaménagement concernant la piste et l'aérogare.
Il n'est pas dans la vocation de l'ASLO prendre position pour ou contre tel ou tel scénario analysé dans le dossier.
Elle souhaite simplement que l'analyse des avantages et inconvénients de chacun d'eux soit menée de façon la plus approfondie et la plus impartiale possible, notamment en ce qui concerne les évaluations financières des investissements impliqués par chacun d'eux.

La vocation de l'ASLO étant la promotion du transport public dans le secteur Sud Loire Océan depuis les portes de Nantes jusqu'au littoral du sud-ouest de la Loire-Atlantique et du nord-ouest de la Vendée, son analyse du dossier de concertation s'est tout d'abord portée sur les deux enjeux d'aménagement qui la concernent : l'impact du projet sur les réseaux d'une part, les conditions de desserte terrestre de l'aéroport d'autre part.
Sur ces deux points le contenu du dossier suscite des interrogations et appelle de sa part la formulation d'un certain nombre de remarques, réserves et suggestions.

L'IMPACT DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT SUR LES RÉSEAUX

1. Des scénarios exigeants le dévoiement de la ligne Nantes – Pornic / Saint Gilles Croix de Vie

En ce qui concerne l'impact sur les réseaux, l'ASLO note que les scénarios P3 (piste en V) et P4 (piste transversale) nécessitent le dévoiement de la voie ferrée passant à proximité immédiate de l'aéroport et reliant non seulement Nantes à Pornic mais également Nantes à Challans et Saint Gilles Croix de Vie.

Compte tenu de la topographie des lieux et des contraintes du site (emprise de l'aéroport au sud-est du tracé et présence d'une carrière au nord-ouest de la voie ferrée), ce dévoiement ne sera pas facilement réalisable et sera probablement relativement coûteux (reprise du tracé et réalisation d'une tranchée couverte).

Il lui semblerait donc souhaitable que le montant de l'investissement nécessaire à ce dévoiement soit pris en compte dans le chapitre « coûts des enjeux économiques du projet ».

2. L'ignorance apparente de la possibilité de réactiver l'ancien tracé de la voie ferrée

Tant qu'à réaliser une tranchée couverte sous une des deux emprises de la deuxième piste projetée, l'ASLO demande la prise en considération de l'hypothèse d'un retour au tracé initial de la voie ferrée dans la zone aéroportuaire jusqu'au milieu des années 60.

Les acteurs semblent ignorer que jusqu'à cette date, la ligne Nantes - Pornic / Saint Gilles Croix de Vie passait au cœur de la zone aéroportuaire et c'est seulement depuis le milieu des années 60 et en raison de l'allongement de la piste de l'aéroport qu'elle a été déviée pour le contourner par le nord-ouest (cf. pièce jointe n°1).
L'ancien tracé de la ligne a été conservé jusqu'au niveau de l'aérogare actuelle puis complété vers le sud-est par une voie nouvelle desservant les entrepôts de la zone logistique. Côté ouest, le tracé de l'ancienne ligne est encore visible sur le terrain (cf. pièce jointe n°2).

Étudier le retour à l'ancien tracé en franchissant en souterrain l'emprise de la piste actuelle est une option qui mérite une analyse approfondie pour 3 raisons :

- Dans le cadre des deux scénarios 2ème piste en V et 2ème piste transversale, il faudra de toute façon reprendre le tracé actuel avec la nécessité probable de réaliser une tranchée couverte.
- L'objection d'interrompre l'exploitation de la piste actuelle pour franchir celle-ci en souterrain afin de rétablir le tracé ancien ne tient pas à priori puisque, dans le scénario de référence et quelque soit les options choisies par la suite, la réfection de la piste actuelle est une nécessité afin de la mettre en conformité avec la réglementation. Il est

indiqué dans le rapport (page 82) que « les travaux de réfection du profil longitudinal de la piste risquent très probablement de devoir conduire à interrompre la navigation aérienne à Nantes-Atlantique pendant plusieurs semaines. La mission de médiation a estimé que la durée d'interruption pourrait atteindre 3 mois. »

- Le retour au tracé ancien présente une opportunité comme scénario d'accessibilité à l'aéroport en transport collectif en site propre, sans avoir à établir une infrastructure entièrement nouvelle depuis Nantes et en intégrant dans la desserte de l'aéroport les 16 aller-retours TER actuels circulant entre Nantes et Sainte Pazanne. Cela représente une économie d'investissement significative à prendre en considération dans l'analyse comparative aussi bien des scénarios de réaménagement de l'aéroport que dans les scénarios de desserte de celui-ci.

L'IMPACT DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMNT SUR LES CONDITIONS DE DESSERTE

1. Les scénarios pour la piste et l'impact sur les conditions de desserte

En ce qui concerne la desserte terrestre de l'aéroport, le tableau de synthèse du dossier ne note aucune différence entre les options pour la piste se contentant d'affirmer sur ce thème que chacune des options est « sans incidence sur cet enjeu par rapport à l'option de référence. »

Cela est manifestement erroné comme il a été noté plus haut, puisque les deux options de deuxième piste en V et transversale conduisent à déplacer la voie ferrée et donc ouvrent l'opportunité d'un scénario d'une desserte de l'aéroport par la ligne Nantes - Saint Pazanne / Pornic – Saint Gilles Croix de Vie.

2. Les scénarios pour l'aérogare et l'impact sur les conditions de desserte

Pour les options portant sur l'aérogare, le tableau de synthèse ne fait aucune différence entre les 3 options, se contentant d'affirmer que « la desserte de l'aéroport par les transports en commun est significativement améliorée. »

Cela est manifestement erroné car les options A1C et A1D transférant l'aérogare à l'ouest de la piste actuelle ont pour effet qu'il suffit du seul investissement lié à la création d'une simple halte ferroviaire sur la ligne actuelle Nantes – Sainte Pazanne pour établir, à coût d'exploitation quasi constant, une desserte TER de 16 aller-retours par jour reliant Nantes à l'aérogare en moins d'un quart d'heure.

Le choix de ces options a donc manifestement un impact différent de celui des options A1A et A1B.

Un choix final combinant une des trois première option concernant la piste (option de référence, option P1 et option P2) avec une des deux options concernant l'aérogare (A1C ou A1D) a pour effet de régler quasiment d'emblée la question de la desserte de l'aéroport par un TCSP.

On se trouverait alors dans une situation analogue à celle de l'aéroport Strasbourg - Entzheim où la simple création d'une halte sur la ligne Strasbourg – Molsheim a permis la création d'une LRA (Liaison Rail Aéroport).

Ne se poserait plus alors que la question du niveau d'offre souhaité et éventuellement de l'investissement nécessaire pour l'atteindre sur la voie unique entre Rezé – Pont Rousseau et l'aéroport.

Outre la desserte TER actuelle Nantes – Pornic / Saint Gilles Croix de Vie la possibilité de recevoir à l'aérogare des TER, en provenance d'au-delà de Nantes, pourrait s'envisager au prix d'un investissement supplémentaire créant une véritable gare terminus au niveau de l'aérogare, avec éventuellement la nécessité de doubler la voie ferrée entre Rezé et l'aéroport si le niveau d'offre souhaitée est particulièrement élevé.

3. **Nécessité d'intégrer l'étude du réaménagement de l'aéroport et l'étude des conditions de desserte**

L'ébauche d'analyse développée ci-dessus conduit à s'interroger sur le bien fondé de la séparation entre l'étude sur l'aménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et l'étude de sa desserte.

Il est manifeste qu'il y a une interaction entre les choix pour l'aménagement de la piste, pour l'aérogare et pour le mode de desserte.
Les enjeux financiers concernant la desserte sont loin d'être négligeables et sont évalués dans le dossier (page 39) **entre 20 et 100 millions d'euros.**
Le cas échéant l'économie qui peut être réalisée sur la desserte peut potentiellement se défalquer vis à vis d'une option plus chère concernant l'aéroport mais réduisant l'investissement pour la desserte TCSP de celui-ci.
En outre, selon l'option choisie, une proportion supérieure des voyageurs empruntant les transports collectifs pour aller ou venir à l'aéroport a un impact sur l'investissement en parkings nécessaire, **estimé entre 50 et 100 millions d'euros** dans les différentes options de l'aérogare.
En conséquence, l'ASLO ne comprend pas et regrette cette séparation entre ces deux dossiers manifestement liés. A cet égard l'analyse des enjeux d'aménagement concernant ce sujet dans le dossier de concertation nous parait insuffisante et superficielle et demande un approfondissement de cette question.

DEUX OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LES CONDITIONS DE DESSERTE INDÉPENDANTES DES SCÉNARIOS

Sur un plan général et concernant toujours les enjeux de desserte d'un aéroport à vocation inter-régionale l'ASLO souhaite émettre 2 observations complémentaires.

1. **Nécessité d'une desserte de l'aéroport par un transport collectif en site propre**

L'ASLO s'étonne qu'une desserte performante de l'aéroport par les transports en commun soit présentée seulement comme une possibilité et non comme une nécessité :« Une desserte performante de l'aéroport par les transports en commun **peut** être une réponse à l'enjeu d'accessibilité de l'aéroport et, par le report d'usagers de la route vers les transports en commun, à l'enjeu de minimiser l'impact environnemental du projet. » (page 39).

Il est assez stupéfiant de constater que ce qui paraît dans les autres pays européens comme une évidence, à savoir que tout aéroport d'envergure métropolitaine et régionale doit disposer d'une LRA (Liaison Rail Aéroport) performante, quelle que soit la modalité de celle-ci, fasse encore en France l'objet d'interrogations, de doutes ou de scepticisme.

Un rapide inventaire de la situation qui prévaut dans les aéroports européens desservant des métropoles comparables à Nantes montre qu'un tel type de desserte est la règle (cf. pièce jointe n°3 - extrait de l'étude MESTRANS pour le Conseil Général de Loire-Atlantique de 2004).

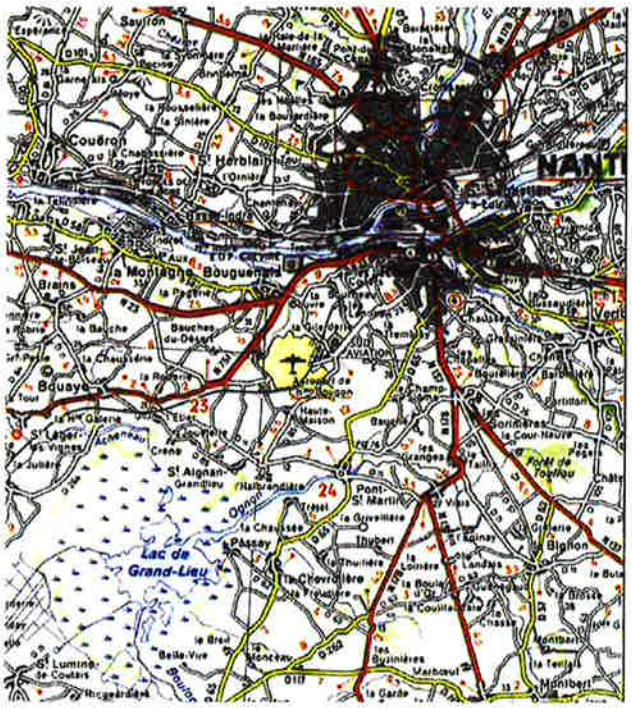
2. Quel que soit le scénario retenu, créer une halte ferroviaire pour la desserte de l'aéroport par la ligne Nantes – Pornic / Saint Gilles Croix de Vie

Quelque soit le scénario qui sera retenu pour l'aménagement et la desserte de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'ASLO demande que le principe d'une création d'une connexion entre la voie ferrée Nantes – Sainte Pazanne / Pornic – Saint Gilles Croix de Vie et la future desserte TCSP de l'aéroport soit retenu et intégré à la fois dans l'étude du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique et dans l'étude de sa desserte.

Au prix d'un investissement minimum il y a là un enjeu d'aménagement important pour l'accessibilité à l'aéroport des habitants du secteur Sud Loire Océan et pour l'accessibilité au littoral des touristes arrivant à l'aéroport.

Cahier d'acteur ASLO Pièce n° 1

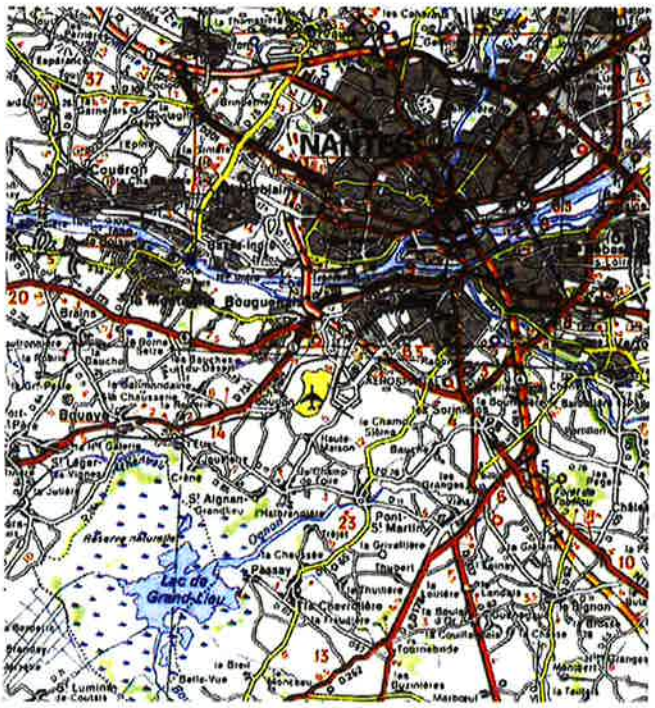
L'ÉVOLUTION DU TRACÉ DE LA LIGNE NANTES-PORNIC/SAINT GILLES CROIX DE VIE DANS LA ZONE DE NANTES ATLANTIQUE



Situation antérieure jusqu'au milieu des années 60

La ligne passe au cœur de la zone aéroportuaire entre les anciennes haltes de Bouguenais et de Saint Aignan de Grand Lieu.

Source : cartes Michelin n°67 Nantes-Poitiers



Situation actuelle depuis le milieu des années 60

En raison de l'allongement de la piste de l'aéroport, la ligne a été déviée au milieu des années 60 et contourne depuis par le nord ouest la zone aéroportuaire.
L'ancien tracé de la ligne a été conservé jusqu'au niveau de l'aérogare actuelle puis complété vers le sud est par une voie nouvelle desservant les entrepôts de la zone logistique (plateforme U…).



Cahier d'acteur ASLO page n°2



La voie ferrée passe à moins de 200 mètres de l'aérogare.



Après le rond-point donnant sur l'aérogare, la voie ferrée se dédouble pour permettre la réception de trains complets de fret.



Côté Sainte Pazanne, le nouveau tracé de la ligne s'infléchit vers la gauche alors que l'ancien se poursuivait en ligne droite.



L'emprise de l'ancienne voie ferrée était parfaitement visible à l'ouest de la piste de l'aéroport.



Idem.



Le tracé débouche sur la piste de l'aéroport. Au milieu des années 60, il a été préféré de construire plusieurs kilomètres de lignes neuves plutôt que créer un franchissement en dénivelé de l'emprise de la piste avant l'allongement de celle-ci.

LES LIAISONS FERROVIAIRES VILLES-AÉROPORTS EN EUROPE

LIAISONS FERROVIAIRES VILLES-AÉROPORTS

Aéroport	Ville	Distance	Desserte
Amsterdam Schipol	Amsterdam	14 km	Train tous les 15 mn
Barcelona	Barcelone	10 km	Train tous les 30 mn de 5 h 43 à 22 h 13
Berlin Schönefeld	Berlin	18 km	Train au moins tous les 30 mn de 4 h 30 à 23 h 00
Birmingham International	Birmingham	12 km	Train environ 6 par heure du lundi au samedi et 3 par heure le dimanche
Brussels National	Bruxelles	12 km	Train toutes les 20 mn
Düsseldorf	Düsseldorf	7 km	Train tous les 20 mn du lundi au vendredi et tous les 30 mn SDF
Frankfurt International	Frankfurt	10 km	Train 4 à 5 fois par heure
Genève	Genève	4 km	Train 4 fois par heure
Hanoover Langenhagen	Hanovre	15 km	Train tous les 30 mn
København Kastrup	Copenhague	9 km	Train toutes les 20 mn
London Gatwick	Londres	44 km	Train tous les 15 mn
London Heathrow	Londres	24 km	Train tous les 15 mn
London Stansted	Londres	55 km	Train tous les 30 mn et tous les 15 mn de 9 h à 16 h du lundi au vendredi
Madrid Barajas	Madrid	12 km	Métro - Train
Málaga	Malaga	7 km	Train tous les 30 mn
Manchester International	Manchester	16 km	Train jusqu'à 6 par heure et 2 par heure pendant la nuit
Milano Malpensa	Milan	45 km	Train express tous les 30 mn
München Franz Josef Strauß	Munich	37 km	Train tous les 10 mn
Newcastle International	Newcastle	9 km	Métro - Train tous les 10 et 12 mn
Oslo Gardemoen	Oslo	49 km	Train 2 ou 4 fois par heure
Paris Charles de Gaulle	Paris	25 km	Train RER tous les 7 et 15 mn
Paris Orly	Paris	15 km	Train RER tous les 15 mn
Pisa Galilelo Galilell	Pise	2 km	Train 11 fois par jour
Roma Fiumicino	Rome	26 km	Train jusqu'à 4 par heure
Stockhlom Arlanda	Stockholm	44 km	Train Express tous les 15 mn
Stuggart Echterdingen	Stuggart	14 km	Train 2 fois par heure et 4 fois par heure de 5 h 08 à 8 h
Torino Casselle	Torino	16 km	Train toutes les 30 mn
València	Valence	9 km	Train toutes les 30 et 60 mn
Wien Schwechat	Vienne	17 km	Train toutes les 30 mn
Zürich	Zürich	10 km	Train 6 à 7 fois par heure

Parmi les aéroports desservant des métropoles régionales européennes d'importance comparable à Nantes, Manchester et Newcastle en Grande Bretagne, Leipzig, et Stuttgart en Allemagne, Pise et Turin en Italie ainsi que Malaga et Valence en Espagne disposent de liaisons ferroviaires ville-aéroport.

LA DESSERTE FERROVIAIRE DU NOUVEL AÉROPORT DE LEIPZIG

Le nouvel aéroport de Leipzig Halle est situé à environ une quinzaine de kilomètre du centre de Leipzig, le long de l'autoroute reliant Leipzig à Halle.
Les installations aéroportuaires sont de part et d'autre de cette autoroute : deux pistes au nord, une piste et l'aérogare au sud.
En plus de la desserte autoroutière, une nouvelle voie ferrée Leipzig-Halle a été construite doublant la ligne ancienne selon un tracé nord parallèle à l'autoroute. En outre cette ligne nouvelle dessert à l'entrée de Leipzig la nouvelle gare du parc des expositions de la foire de Leipzig.
La ligne est à double voie électrifiée en position latérale par rapport à l'autoroute. La gare de l'aéroport comprend quatre voies dont deux voies à quai en situation décaissée et en position perpendiculaire par rapport au bâtiment de l'aérogare.



Parallèle à l'autoroute la nouvelle voie ferrée Leipzig-Halle traverse le cœur de l'espace aéroportuaire.



La gare de l'aéroport de Leipzig est située directement en-dessous du bâtiment de l'aérogare.



La gare de l'aéroport de Leipzig est simplement constituée de deux voies déviées à quai de part et d'autre des voies principales. Leipzig-Halle.



Desserte de l'aéroport par une navette Leipzig-Halle, constituée de deux autorails bi-caisse articulés.



Extrémité nord de la nouvelle aérogare avec l'arrivée de la bretelle autoroutière. La moitié ouest du bâtiment est constituée d'un parking, la moitié est regroupe une galerie commerciale et les comptoirs d'enregistrement.



Extrémité sud de la nouvelle aérogare : à gauche le parking, au fond la galerie commerciale et à droite les salles d'embarquement.



La station de taxis desservant l'aéroport est située entre le parking et les salles d'embarquement.



La desserte ferroviaire directe vers Leipzig et Halle est complétée par une ligne de bus assurant une navette vers le centre ville de Leipzig.

Leipzig ➜ Leipzig/Halle Flughafen ➜ Halle

Gültig vom 30. Juni bis 13. Dezember 2003

Zug	Verkehrstage	Leipzig Hbf ab	Neuwied Leipziger Messe ab	Leipzig/Halle Flughafen an	Halle (Saale) Hbf an
RE 27296	täglich	00.18	00.24	00.32	
RE 27298	täglich	01.18	01.24	01.32	
RE 27300	täglich	02.28	02.34	02.42	
RE 27302	täglich	03.18	03.24	03.32	
RE 27304	täglich	04.18	04.24	04.32	
RE 27220	täglich	04.48	04.54	05.02	05.16
RE 27222	täglich	05.18	05.24	05.32	
RE 27224	täglich	05.48	05.54	06.02	06.16
RE 27226	täglich	06.18	06.24	06.32	
RE 27228	täglich	06.48	06.54	07.02	07.16
RE 27230	täglich	07.16	07.22	07.30	
RE 27232	täglich	07.48	07.54	08.02	08.16
RE 27234	täglich	08.18	08.24	08.32	
RE 27236	täglich	08.48	08.54	09.02	09.16
RE 27238	täglich	09.18	09.24	09.32	
RE 27240	täglich	09.48	09.54	10.02	10.16
RE 27242	täglich	10.18	10.24	10.32	
RE 27244	täglich	10.48	10.54	11.02	11.16
RE 27246	täglich	11.18	11.24	11.32	
RE 27248	täglich	11.48	11.54	12.02	12.16
RE 27250	täglich	12.18	12.24	12.32	
RE 27252	täglich	12.48	12.54	13.02	13.16
RE 27254	täglich	13.18	13.24	13.32	
RE 27256	täglich	13.48	13.54	14.02	14.16
RE 27258	täglich	14.18	14.24	14.32	
RE 27260	täglich	14.48	14.54	15.02	15.16
RE 27262	täglich	15.18	15.24	15.32	
RE 27264	täglich	15.48	15.54	16.02	16.16
RE 27266	täglich	16.18	16.24	16.32	
RE 27268	täglich	16.48	16.54	17.02	17.16
RE 27270	täglich	17.18	17.24	17.32	
RE 27272	täglich	17.48	17.54	18.02	18.16
RE 27274	täglich	18.18	18.24	18.32	
RE 27276	täglich	18.48	18.54	19.02	19.16
RE 27278	täglich	19.18	19.24	19.32	
RE 27280	täglich	19.48	19.54	20.02	20.16
RE 27282	täglich	20.18	20.24	20.32	
RE 27284	täglich	20.48	20.54	21.02	21.16
RE 27286	täglich	21.18	21.24	21.32	
RE 27288	täglich	21.48	21.54	22.02	22.16
RE 27290	täglich	22.18	22.24	22.32	
RE 27292	täglich	22.48	22.54	23.02	23.16
RE 27294	täglich	23.18	23.24	23.32	

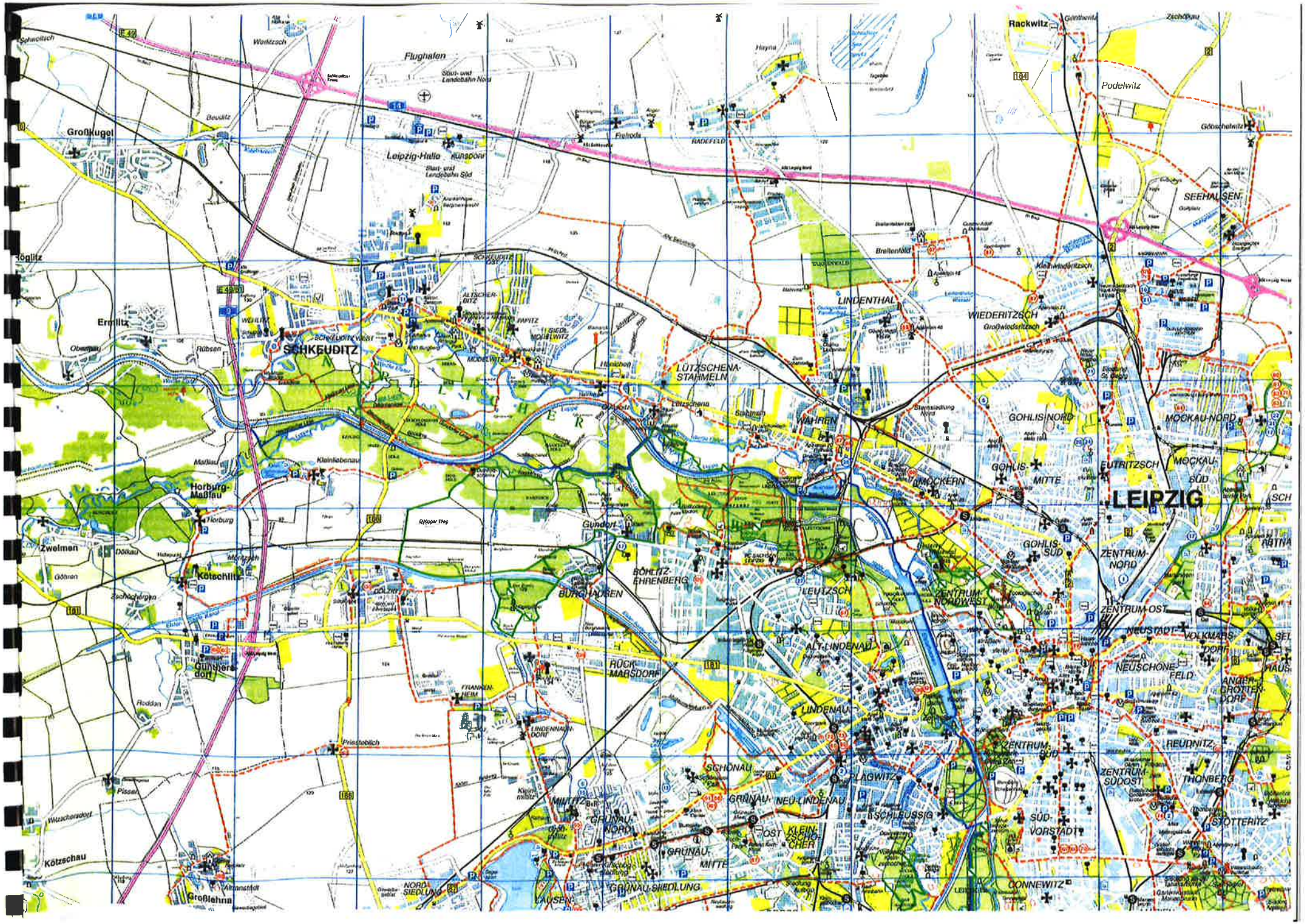
Zug	Verkehrstage	Halle (Saale) Hbf ab	Leipzig/Halle Flughafen ab	Neuwied Leipziger Messe ab	Leipzig Hbf an
RE 27299	täglich		00.52	01.00	01.06
RE 27301	täglich		01.56	02.04	02.10
RE 27303	täglich		02.56	03.04	03.10
RE 27305	täglich		03.56	04.04	04.10
RE 27221	täglich	04.40	04.56	05.04	05.10
RE 27223	täglich		05.22	05.30	05.36
RE 27225	täglich	05.40	05.56	06.04	06.10
RE 27227	täglich		06.22	06.30	06.36
RE 27229	täglich	06.40	06.56	07.04	07.10
RE 27231	täglich		07.22	07.30	07.36
RE 27233	täglich	07.30	07.56	08.04	08.10
RE 27235	täglich		08.22	08.30	08.36
RE 27237	täglich	08.40	08.56	09.04	09.10
RE 27239	täglich		09.22	09.30	09.36
RE 27241	täglich	09.40	09.56	10.04	10.10
RE 27243	täglich		10.22	10.30	10.36
RE 27245	täglich	10.40	10.56	11.04	11.10
RE 27247	täglich		11.22	11.30	11.36
RE 27249	täglich	11.40	11.56	12.04	12.10
RE 27251	täglich		12.22	12.30	12.36
RE 27253	täglich	12.40	12.56	13.04	13.10
RE 27255	täglich		13.22	13.30	13.36
RE 27257	täglich	13.40	13.56	14.04	14.10
RE 27259	täglich		14.22	14.30	14.36
RE 27261	täglich	14.40	14.56	15.04	15.10
RE 27263	täglich		15.22	15.30	15.36
RE 27265	täglich	15.40	15.56	16.04	16.10
RE 27267	Mo - Sa		16.22	16.30	16.36
RE 27267	So		16.22	16.30	16.40
RE 27269	täglich	16.40	16.56	17.04	17.10
RE 27271	täglich		17.22	17.30	17.36
RE 27273	täglich	17.40	17.56	18.04	18.10
RE 27275	täglich		18.22	18.30	18.36
RE 27277	täglich	18.40	18.56	19.04	19.10
RE 27279	täglich		19.22	19.30	19.36
RE 27281	täglich	19.40	19.56	20.04	20.10
RE 27283	täglich		20.22	20.30	20.36
RE 27285	täglich	20.40	20.56	21.04	21.10
RE 27287	täglich		21.22	21.30	21.36
RE 27289	täglich	21.40	21.56	22.04	22.10
RE 27291	täglich		22.22	22.30	22.36
RE 27293	täglich	22.40	22.56	23.04	23.10
RE 27295	täglich		23.22	23.30	23.36
RE 27297	täglich		23.52	00.00	00.06

Bei der Fülle des zu verarbeitenden Materials sind trotz sorgfältiger Bearbeitung vereinzelte Drucklehler oder kleinere Unstimmigkeiten nicht immer vermeidbar. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit des Inhalts dieses Fahrplanes kann daher nicht übernommen werden. **Änderungen werden nicht bekanntgegeben.**
Herausgeber: DB Regio AG, Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen, Hansastraße 4, 01097 Dresden
Gesamtherstellung: Druckerei Wolfram OHG, Dresden-Pappritz, Telefon (0351) 4 44 93-0

MDV MDV-Tarif

Die Züge dieser Linie verkehren als (Triebwagen). Die Türen schließen automatisch. Achten Sie bitte beim Ein- und Aussteigen auf den Warnton.
Es bestehen Angebotseinschränkungen für Gruppenreisende und Fahrradbeförderung

Reproduction de la fiche horaire de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Leipzig-Halle : desserte cadencée demi-horaire entre 4 h 00 et et 23 h 00, horaire de 23 h 00 à 4 h 00 avec Leipzig, horaire de 4 h 30 à 22 h 30 avec Halle, 7 jours sur 7.


Rackwitz
Podelwitz
Flughafen
Großkugel
Leipzig-Halle
SCHKEUDITZ
LINDENTHAL
WIEDERITZSCH
SEEHAUSEN
LÜTZSCHENA-STAHMELN
WAHREN
GOHLIS-NORD
MOCKAU-NORD
GOHLIS-MITTE
MOCKERN
EUTRITZSCH
MOCKAU-SÜD
LEIPZIG
Horburg-Maßlau
Kötschlitz
Gundorf
BÖHLITZ-EHRENBERG
BURGLAUSEN
LEUTZSCH
ZENTRUM-NORDWEST
GOHLIS-SÜD
ZENTRUM-NORD
ZENTRUM-OST
NEUSTADT-VOLKMARSDORF
NEUSCHÖNEFELD
ANGER-CROTTENDORF
RÜCKMARSDORF
ALT-LINDENAU
LINDENAU
ZENTRUM-SÜD
REUDNITZ
ZENTRUM-SÜDOST
THONBERG
PLAGWITZ
SCHÖNAU
GRÜNAU-MITTE
NEU-LINDENAU
BSCHLEUSSIG
SÜDVORSTADT
STÖTTERITZ
GRÜNAU-NORD
GRÜNAU-SIEDLUNG
CONNEWITZ
KLEIN-ZSCHOCHER
Kötzschau
Großlehna
Zwelmen
Günthersdorf
Pissen
Priesteblich
Lindennaundorf
Frankenheim
Zöglitz
Ermlitz
Klein-Labenau
Göschelwitz
Zschochau
Günthersdorf