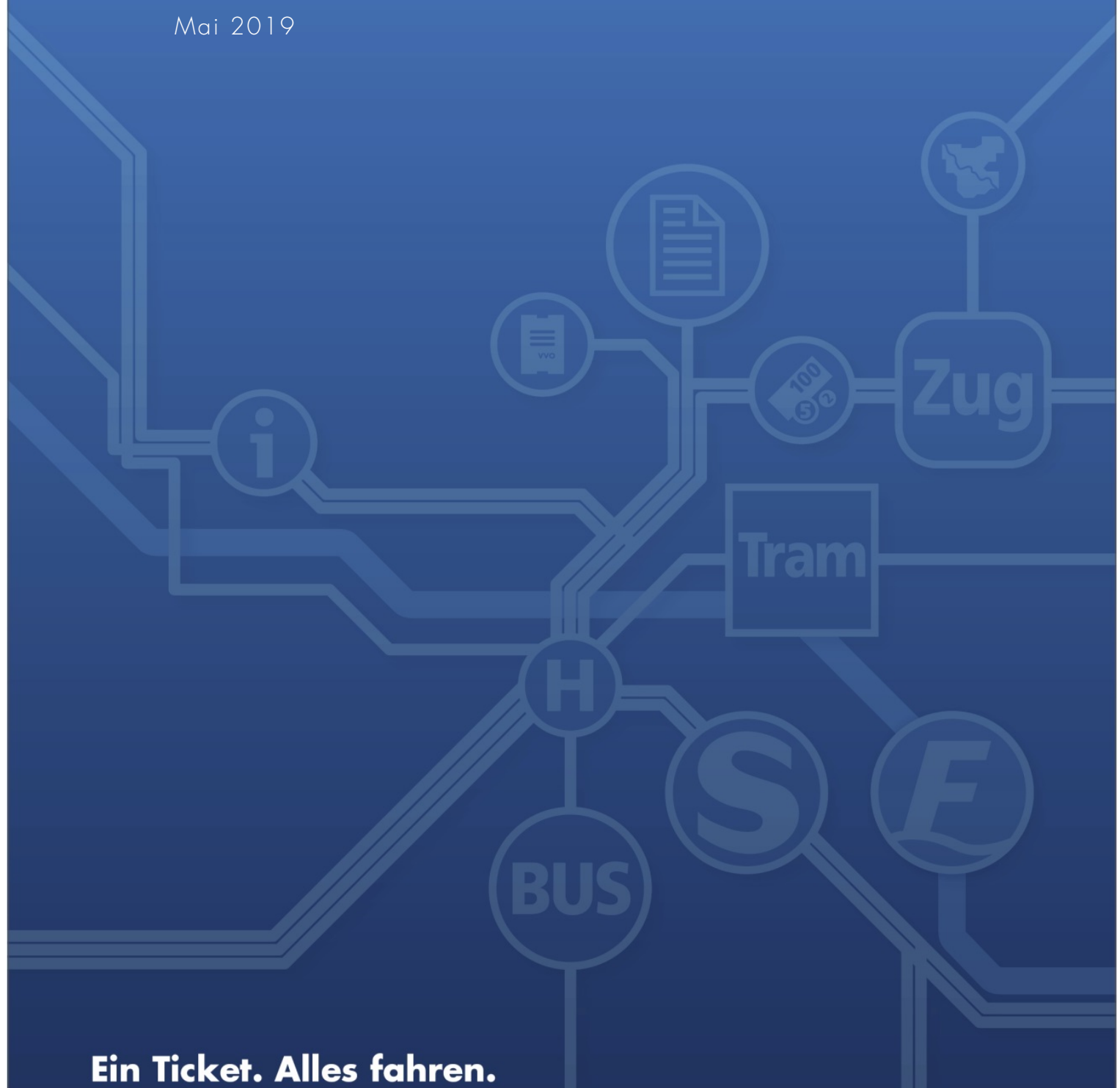


NAHVERKEHRS PLAN OBERELBE

3. FORTSCHREIBUNG

Mai 2019



Ein Ticket. Alles fahren.

Verkehrsverbund Oberelbe

VVO

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Inhalt	Seite
	Vorwort	8
1	Bestandsaufnahme	12
1.1	Rahmenbedingungen	12
1.2	Verbundorganisation	13
1.3	Bisherige Nahverkehrspläne	15
1.4	Raumordnung und Bevölkerungsstruktur	17
1.4.1	Charakteristik des Untersuchungsgebietes	17
1.4.2	Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen	18
1.4.3	Strukturdaten	22
1.4.4	Verkehrszelleneinteilung	25
1.5	ÖPNV-Angebot	26
1.5.1	Überblick	26
1.5.2	Schienenpersonennahverkehr	27
1.5.3	Regionalbusverkehr	32
1.5.4	Straßen-/ Stadtbahnverkehr	35
1.5.5	Stadtbusverkehr	37
1.5.6	Elbfähren	41
1.5.7	Sonderverkehrsmittel	42
1.5.8	Alternative und flexible Bedienformen	43
1.5.9	Grenzüberschreitender Verkehr	44
1.5.10	Fernverkehr	46
1.5.11	Übergangsstellen/ P+R/ B+R	46
1.6	ÖPNV-Nachfrage	51
1.6.1	Grundlagen	51
1.6.2	Relationsbezogene ÖPNV-Nachfrage	51
1.6.3	Berufspendlerverkehr	53
1.6.4	Aussagen des SrV 2013	57
1.7	Tarif	59
1.8	Information, Service und Vertrieb	60
2.	Bewertung der Bestandsaufnahme	64
2.1	Einleitung	64
2.2	Bewertung der Veränderungen des ÖPNV-Systems im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes	64
2.2.1	ÖPNV-Angebot	64
2.2.2	Infrastruktur	65
2.2.3	Beförderungsströme	66
2.2.4	Tarif	70
2.2.5	Information, Service und Vertrieb	70
2.2.6	Sonstiges	73
2.3	Verbindungsqualität im Regionalverkehr	75

2.3.1	Bewertungskriterien	75
2.3.2	Ergebnisse der Bewertung der Verbindungsqualität	76
2.4	Erschließungsqualität im Regionalverkehr	78
2.4.1	Bewertungskriterien	78
2.4.2	Ergebnisse der Bewertung der Erschließungsqualität	79
2.5	ÖPNV-Qualität der Landeshauptstadt Dresden	84
2.5.1	Nutzungsstrukturen	84
2.5.2	Erschließungsqualität	84
2.5.3	Angebotsqualität	86
3.	Verkehrsprognose	90
3.1	Grundlagen	90
3.2	ÖPNV-Nachfrageprognose zwischen den zentralen Orten	91
3.3	ÖPNV-Nachfrageprognose in der Landeshauptstadt Dresden	93
4.	ÖPNV-Konzept	95
4.1	Rahmenbedingungen	101
4.1.1	Vergabe von ÖPNV-Leistungen	101
4.1.2	ÖPNV-Konzeptionen der Gebietskörperschaften	102
4.1.3	Angebotsqualität	104
4.2	Strukturierung des ÖPNV-Angebotes	105
4.2.1	Struktur nach Funktionen	105
4.2.2	Struktur nach Angebotsdichte und Verkehrszeiten	106
4.2.3	Grundzüge der Fahrplanung	107
4.3	SPNV-Zielnetz 2030	108
4.3.1	Einleitung	108
4.3.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	109
4.3.3	Zusammenfassung der Vorschläge zur Nachfragesteigerung	110
4.3.4	Zielnetz 2030 - Grundprämissen	111
4.3.5	Linienbeschreibungen S-Bahn-Verkehr	113
4.3.6	Linienbeschreibungen RE-Verkehr	114
4.3.7	Linienbeschreibungen RB-Verkehr	116
4.3.8	Anschlussbeziehungen	121
4.3.9	Anforderungen an die Infrastruktur	122
4.3.10	Fahrzeugeinsatz	123
4.3.11	Vergabe von SPNV-Leistungen	126
4.3.12	Zukunftsbündnis Schiene	128
4.3.13	Weitere Prüfaufträge	129
4.4	Regionalverkehrskonzept incl. PlusBus	131
4.4.1	Umsetzung des PlusBus-Standards	131
4.4.2	Weitere Planungsziele im Regionalbusverkehr	133
4.4.3	Erweiterung Nachtverkehr	136
4.4.4	Zukunft des Regionalverkehrs	137
4.5	Stadtverkehrskonzept	138
4.6	Bedarfsverkehr	142

4.7	Strategiekonzept Barrierefreiheit	148
4.7.1	Extract	148
4.7.2	Rechtlicher Rahmen der Barrierefreiheit	149
4.7.3	Anforderungen an Fahrzeuge und Zugangsstellen	154
4.7.4	Barrierefreier Haltestellenausbau	161
4.8	Infrastrukturkonzept	170
4.9	Tarif	172
4.10	Information, Service und Vertrieb	173
4.11	Vermarktung	173
4.12	Verbundstrategie Digitalisierung	174
4.13	Wirkungsabschätzung der Maßnahmen	174
5.	Finanzierungskonzept	176
5.1	Vorbemerkungen	176
5.2	Finanzierungsgrundlagen	176
5.2.1	Allgemeine Aussagen zur ÖPNV-Finanzierung	176
5.2.2	Finanzierungsmitwirkung des ZVOE	181
5.3	Finanzierung des SPNV	181
5.4	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV	182
5.4.1	Bestehendes Finanzierungssystem ÖSPV	182
5.4.2	Notwendige Fortentwicklung des Finanzierungsystems ÖSPV	183
5.5	Finanzierung von Investitionsmaßnahmen	183
5.5.1	Aussagen zur Förderung	183
5.5.2	Landesinvestitionsprogramm Freistaat Sachsen	183
5.5.3	Infrastrukturprogramm des VVO	185
5.5.4	Kostenbedarf für die Umsetzung der Konzeption Barrierefreiheit	186

Tabellenverzeichnis

Tabelle	Inhalt	Seite
1	Vier Säulen des Nahverkehrsplanes	13
2	Ausgewählte Strukturdaten – Bezugshorizont 2016	22
3	Ausgewählte Strukturdaten – Entwicklung 2006 – 2016	22
4	Verkehrsträger und -arten – Ausgewählte Kenndaten (Fahrplanstand 2017)	27
5	Produktkategorien im SPNV	29
6	Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)	31
7	Regionalbusverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren mit fehlender Direktverbindung im SPNV	32
8	Regionalbus-Verkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)	34
9	Taktzeiten im Straßenbahn-/Stadtbahnverkehr Dresden	37
10	Taktzeiten im Bus-Stadtverkehr Dresden	39
11	für den innerstädtischen ÖPNV nutzbare Verkehrsmittel	41
12	Systeme alternativer und flexibler Bedienformen im Nahverkehrsraum Oberelbe	42
13	Zugangsstellen zum Fernverkehr im Nahverkehrsraum Oberelbe	46
14	Kategorisierung der Relationen nach zentralörtlicher und funktioneller Bedeutung	51
15	Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten im Nahverkehrsraum Oberelbe	52
16	Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten in der Landeshauptstadt Dresden	54
17	Struktur von Fahrausweisvertrieb und Auskunftserteilung	62
18	Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zum ÖPNV-Angebot	64
19	Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zur ÖPNV-Infrastruktur	65
20	Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen Mo-Fr 2006 bis 2016 in Teilnetzen	66
21	Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Samstagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen	67
22	Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Sonn- und Feiertagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen	68
23	Stationen mit der höchsten absoluten und prozentualen Fahrgastzunahme im Zeitraum Montag bis Freitag von 2006 bis 2016	69
24	Mitwirkung des ZVOE/ VVO an Forschungs- und Modellprojekten seit 2010	75
25	Richtwerte für Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit im Regionalverkehr des Nahverkehrsraumes	76
26	Richtwerte für Umsteigehäufigkeit und Umsteigezeit/ Anschlussicherung	76
27	Relationen mit einer höheren Beförderungszeit gegenüber dem Richtwert	76
28	Relationen mit einem erforderlichen Umstieg	77

29	Richtwerte für die generelle ÖPNV-Erreichbarkeit zentraler Orte	79
30	Einzugsbereiche in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur und dem Verkehrsmittel (Landeshauptstadt Dresden)	85
31	Qualitätsstufen ÖV-Angebot (Landeshauptstadt Dresden)	86
32	Beschreibung der LOS-Stufen	87
33	Bedienungszeitraum in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur (LH Dresden)	88
34	Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 zwischen zentralen Orten des Verbundraumes	92
35	Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 in der Landeshauptstadt Dresden	94
36	SPNV-Linien, Spitzenstundennachfrage 2030	125
37	Änderung der Netzzuschnitte	127
38	Übersicht der geplanten PlusBus-Linien mit Angaben zu Betriebsaufnahmen und Mehrleistungen	132
39	Start-Ups für vollflexible Nahverkehrsangebote (Stand: Juni 2018)	144
40	optionaler Standard gemäß LAG Sachsen	161
41	wichtigste Ausschlusskriterien hinsichtlich der Barrierefreiheit für Bestandsbewertung	163
42	Linienzuordnung nach Funktion im Netz	164
43	Einstufung der Erschließungsfunktion einer Haltestelle	164
44	siedlungsstrukturelle Bedeutung der Gemeindeteile	165
45	abschließender Bewertungsvorschlag zur Einstufung der Gesamtbedeutung der Haltestellen	165
46	Prioritätsstufen für den Haltestellenausbau	166
47	Ermittlung Ausbaupriorität nach Haltestellenbedeutung und aktuellem Zustand	166
48	Regionalisierungsmittel des Bundes für den Freistaat Sachsen, 2018 bis 2025	179
49	Festbetragszuweisungen des Freistaates Sachsen für den ZVOE, 2018 bis 2025	180
50	Zuweisungen an die Gebietskörperschaften für Ausbildungsverkehre, 2018	181
51	Durch den ZVOE für den SPNV bereitgestellte Mittel, 2018	182
52	Überschlägige Kostenermittlung für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen vordringlicher und mittelfristiger Priorität	187

Abbildungsverzeichnis

Abbildung	Inhalt	Seite
1	Drei-Ebenen-Modell	15
2	Nahverkehrsraum Oberelbe mit Tarifzonen und wesentlichem ÖPNV-Netz	18
3	Zentrale Orte und Raumkategorien	19
4	Überregionale und regionale Achsen und Einbindung in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)	20
5	Mittel- und Oberzentren mit Verflechtungsbereichen	21
6	Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2014	23
7	Arbeitsplatzdichte und Arbeitslosenquote 2011 – 2014	23
8	Grundschulen im Schuljahr 2014/15	24
9	Oberschulen und Gymnasien im Schuljahr 2014/ 15	24
10	Untersuchungsraum des Integrierten Verkehrsmodells Dresden/ VVO (IVM)	25
11	SPNV- und SPNV-Liniennetz im Nahverkehrsraum Oberelbe	28
12	SPNV-Angebotschema Hauptverkehrszeiten 2017	30
13	Leistungsvolumen nach Netz und Betreiber im Fahrplanjahr 2017	31
14	Jahresfahrplanleistung 2017 im Bus-Regionalverkehr - Anteile der Gebietskörperschaften	35
15	Übersicht verbundintegrierter alternativer und flexibler Bedienformen 2017	44
16	Prinzipskizze einer Übergangsstelle am Beispiel Weinböhla	47
17	Durchschnittliche werktägliche Auslastung der P+R-Plätze 2010 – 2014	49
18	ÖPNV-Relationen im Nahverkehrsraum Oberelben > 500 ÖPNV-Fahrten/ Werktag	52
19	ÖPNV-Relationen in Dresden zwischen den Ortsämtern > 5.000 ÖPNV-Fahrten/ Werktag	53
20	Information zu den Pendlerzahlen	54
21	Pendlerbeziehungen von und nach Dresden 2012	55
22	Pendlerbeziehungen im Nahverkehrsraum Oberelbe ohne Dresden 2012	56
23	Modal split-Anteile des ÖPNV in den SrV-Städten im Raum Dresden sowie auf Ortsamtsebene in Dresden	57
24	Entwicklung der Modal split-Anteile des ÖPNV in Dresden und Umland von 2003 bis 2013 nach Entfernungsbereichen	58
25	Mittlere Wegelängen im ÖPNV und als Vergleichswert im MIV in den SrV-Städten im Raum Dresden	59
26	Entwicklung der Fahrgastfahrten sowie der Stammkunden-Nutzer von 2014 bis 2017	69
27	Parameter der Kundenkommunikation 2017	71
28	Internet-Anmeldeformular für Gruppenfahrten	71

29	Beispiele mobiler Auskünfte	72
30	Entwicklung der Fahrplanauskünfte im VVO	73
31	Entwicklung der Globalzufriedenheit von 2011 bis 2017	73
32	Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zu den Oberzentren	80
33	Bereich im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zum Oberzentrum Dresden, jedoch mit Fahrzeit <90 min zum Teileroberzentrum Hoyerswerda	81
34	Vergleich der Reisezeit des ÖPNV mit der des MIV	82
35	Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >60 min zu den Mittelzentren Dippoldiswalde und Pirna	83
36	Prozentuale Veränderungen der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Verbundraum von 2013 bis 2030	91
37	Veränderungen der ÖPNV-Relationen zwischen zentralen Orten des Verbundraumes von 2013 bis 2030	92
38	Veränderungen der ÖPNV-Relationen in Dresden von 2013 bis 2030	93
39	Netzkategorien am Beispiel des SPNV-Angebotschemas 2017	107
40	prognostizierte Nachfrageentwicklung S-Bahn Dresden im Status Quo	109
41	prognostizierte Nachfrageentwicklung RE-Verkehre (nur Binnenverkehr)	110
42	prognostizierte Nachfrageentwicklung RB-Verkehre (nur Binnenverkehr)	110
43	Anzahl der Züge je Richtung in der Spitzenstunde bei umgesetztem Zielnetz	112
44	Zielgrößen der Fahrgastentwicklung im SPNV des Verbundraumes	129
45	Regionaler Nachtverkehr an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen ab April 2018	137
46	Szenarien der Fahrgastentwicklung im ÖPNV der LH Dresden bei unterschiedlichen Steigerungen des ÖPNV-Anteiles am Modal split	141
47	Gliederung der Angebote eines vollflexiblen Flächenbetriebs	143
48	empfohlene Herangehensweise zur Umsetzung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum Oberelbe	162
49	Säulen des Landesinvestitionsprogrammes und korrespondierende Schwerpunktaufgaben	184
50	Mittelverteilung der Säulen des Landesinvestitionsprogrammes	184

Fotografie

Lars Neumann, Stefan Müller, ISUP/ Dr. Rainer Schubert, VVO/ Martin Schmidt, VVO/ Sönke Timmermann

Vorwort

Die vorliegende 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe ersetzt die seit dem Jahr 2012 gültige Fassung.

Wie die vorangegangenen Fassungen beinhaltet auch diese das gesamte Gebiet des Nahverkehrsraums Oberelbe - die Landeshauptstadt Dresden, die angrenzenden Landkreise Meißen und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie einen großen Teil des Landkreises Bautzen. Der Nahverkehrsplan setzt damit den planerischen Rahmen für einen modernen und integrierten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Verkehrsverbund Oberelbe.

Auch diesmal ist der fortgeschriebene Nahverkehrsplan Oberelbe wieder das Ergebnis einer intensiven und konstruktiven Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und den Trägern öffentlicher Belange.

Die Bilanz, die für den Geltungszeitraum des zurückliegenden Nahverkehrsplanes gezogen werden kann, ist insgesamt sehr positiv zu betrachten.

In nahezu allen Bereichen – im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), im Regionalbusverkehr sowie im Stadtverkehr Dresden – stieg das Verkehrsangebot, was in der Gesamtbetrachtung zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen führte. Letztendlich spiegelte sich das auch in der Zunahme der Stammkunden mit einer jährlichen Zuwachsrate von 6 % bis 7 % wider. Immer mehr Menschen, insbesondere im Ballungsraum Dresden sowie entlang der angebotsseitig stark entwickelten SPNV-Strecken, nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel für ihre Wege im Berufs- aber auch Freizeitverkehr.

Doch nicht nur im Verkehrsangebot wurde in der zurückliegenden Zeit viel erreicht, sondern auch im infrastrukturellen Bereich. So konnte der Infrastrukturausbau der S-Bahn Dresden nicht zuletzt mit der Inbetriebnahme der neuen S-Bahnhöfe Dresden Bischofsplatz und Meißen Altstadt sowie der Verlegung und damit besseren ÖPNV-Verknüpfung des S-Bahnhofs Dresden-Trachau abgeschlossen werden.

Auch außerhalb der S-Bahn Dresden wurde der Zugang zum ÖPNV durch neue Zugangsstellen, wie bspw. Pulsnitz Süd oder Weinböhla Gellertstraße weiter verbessert. Der bequeme und barrierefreie infrastrukturseitige Zugang zum verbesserten Verkehrsangebot bildet die Voraussetzung für den Umstieg vom eigenen PKW zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Neben der Quantität konnte auch die Qualität des Verkehrsangebotes im zurückliegenden Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes wiederum verbessert werden. Insbesondere im elektrifizierten Schienenpersonennahverkehr verkehren moderne loksbespannte Doppelstockzüge (z. B. S-Bahn Dresden) und moderne Triebwagen vom Typ E-Talent 2 bzw. Coradia Continental. Die Einstiegshöhen betragen bei allen, auch auf den Dieselstrecken, eingesetzten Fahrzeugen ca. 600 mm. Damit sind die Fahrzeuge kompatibel zu den modernisierten Bahnsteigen auf den Regional- und S-Bahn-Strecken und bilden einen Baustein für den barrierefreien Zugang.

Der nunmehr zum dritten Mal fortgeschriebene Nahverkehrsplan widmet sich in den kommenden Jahren einer Reihe von Zukunftsthemen auf angebotsseitigem und

infrastrukturellem Gebiet aber auch im Bereich der Fahrgastinformation. Wie in allen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und sozialen Bereichen hält die Digitalisierung auch im ÖPNV schrittweise Einzug. Die Vorteile der sich auf diesem Gebiet immer dynamischer vollziehenden Entwicklungen sollen für eine Verbesserung des ÖPNV genutzt werden.

Vier Säulen bilden den planerischen Rahmen des Nahverkehrsplanes Oberelbe – das SPNV-Zielnetz 2030, das PlusBus-Netz, das P+R-Konzept sowie das Konzept zur Barrierefreiheit.

Das SPNV-Zielnetz 2030 setzt auf einen mittel- bis langfristigen Ausbau der Angebote im Eisenbahnverkehr, wobei insbesondere die aus den ländlicheren Gebieten auf den Ballungsraum Dresden zulaufenden Achsen in Richtung Riesa, Großenhain, Königsbrück, Kamenz und Bautzen weiter gestärkt und langfristig zu einem S-Bahn-Angebot ausgebaut werden sollen.

Das durch den Freistaat Sachsen geförderte PlusBus-Netz soll an den Stellen mit fehlender Infrastruktur für ein SPNV-Angebot die ländlichen Gebiete direkt mit dem Ballungsraum Dresden verbinden. Darüber hinaus sollen die PlusBus-Linien außerhalb des Ballungsraumes in den ländlichen Gebieten vertaktet, stündlich und anschlussorientiert verkehren sowie die Verknüpfung mit dem SPNV sicherstellen und den Menschen so auf wichtigen Achsen, auch außerhalb der Schulzeiten, ein adäquates und angebotsorientiertes ÖPNV-Angebot offerieren.

Das P+R-Konzept treibt den weiteren Ausbau und die Erhöhung der Stellplatzkapazitäten bereits bestehender, sehr gut nachgefragter P+R-Plätze voran und sorgt damit für eine Verbesserung des Umstiegs vom PKW auf den ÖPNV.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht bis Januar 2022 die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV vor. Für einen Großteil der Haltestellen ist das durchaus realisierbar. Allerdings ist das wegen der planerischen, baulichen und finanziellen Ressourcen aber auch wegen der verkehrlichen Bedeutung nicht für jede einzelne im Nahverkehrsraum Oberelbe liegende Haltestelle realistisch. Das PBefG sieht aus diesen Gründen in den Nahverkehrsplänen zu begründende Ausnahmetatbestände vor. Daher enthält das im Nahverkehrsplan verankerte Konzept zur Barrierefreiheit ein Punktesystem zur Ableitung der Prioritäten von Haltestellen und daraus ableitend einen Handlungsleitfaden für die Kommunen und Landkreise zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Die Fahrgastinformationen sind grundsätzlich gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Bis zum Jahr 2022 sollen optische und akustische Informationen an mindestens allen Verknüpfungsstellen sowie in allen Fahrzeugen bereitgestellt werden. Das Zwei-Sinne-Prinzip, insbesondere die akustische Fahrgastinformation, an ÖPNV-Zugangsstellen kann hierbei auch über mobile Endgeräte praktisch umgesetzt werden.

Der Zugang zum ÖPNV wird neben den genannten infrastrukturellen und angebotsseitigen Themen in gleichem Maße vom Tarif beeinflusst. In Abhängigkeit des technischen Entwicklungsstandes wird daher zu prüfen sein, ob das bestehende Tarifsystem durch einen elektronischen Tarif ergänzt oder sogar langfristig ersetzt werden kann, um einerseits Zugangshemmnisse abzubauen und andererseits eine leistungsgerechtere Bepreisung zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen verbundraumüberschreitende Tarifangebote mit benachbarten Verkehrsverbänden sowie sachsenweite Tariflösungen entwickelt werden. In

Bezug auf den Nahverkehrsraum Oberelbe hat dabei die Zusammenarbeit mit dem ZVON zur Erarbeitung einer einheitlichen Tarifstruktur für den Landkreis Bautzen einen hohen Stellenwert.

Eine besondere Herausforderung in den kommenden Jahren wird die Stadt-Umlandbeziehung im Hinblick auf die Landeshauptstadt Dresden darstellen. Durch den ungebremsen Zuzug, die Verdichtung der Stadt und die damit einhergehenden stark steigenden Dresdner Immobilienpreise ziehen die Menschen auch verstärkt ins Dresdner Umland, arbeiten aber weiterhin in der Landeshauptstadt. Gleichzeitig steigt die Anzahl an Arbeitsplätzen in Dresden bei Verknappung und Verteuerung der Wohnsituation. Durch diese Faktoren verstärken sich seit Jahren die Pendlerströme zwischen Stadt und Umland, wobei auf Basis einschlägiger Statistiken von einer weiteren dynamischen Entwicklung auszugehen ist. Angebotsseitige und infrastrukturelle Antworten auf dieses Problem müssen durch nachhaltige Pendlerkonzeptionen gegeben werden. Für den SPNV müssen hierzu Konzepte erstellt werden, die eine Erhöhung des Angebotes und der Kapazitäten und den Ausbau der Schieneninfrastruktur nebst Elektrifizierung beinhalten. Da nicht in allen wichtigen und stark nachgefragten Pendlerachsen eine Schieneninfrastruktur vorhanden ist, müssen ebenso Busangebote mit zusätzlichen Angeboten und Kapazitäten im Rahmen der Pendlerkonzepte entwickelt werden.

Im Gegensatz zur Landeshauptstadt Dresden und deren Ballungsraum stellt die schwierige demografische Entwicklung in weiten Teilen des ländlichen Raumes den Regionalverkehr vor die Aufgabe, die Mobilitäts-Daseinsvorsorge mit betriebswirtschaftlich sinnvollen Lösungen sicherzustellen. Dabei rücken wieder verstärkt die alternativen Bedienformen in den Vordergrund. Gleichzeitig entwickeln sich auf diesem Gebiet neue Mobilitätsangebote und Mitnahmesysteme einschließlich langfristig möglicherweise autonom fahrender Fahrzeuge, welche die bislang gehandhabte manuelle Disposition obsolet machen. Die neuen Mobilitätsangebote, deren Berücksichtigung im PBefG derzeit deutschlandweit intensiv diskutiert wird, setzen bei der Disposition auf computergestützte Rechenalgorithmen. Mit Hilfe dieser können nichtliniengebundene Verkehre (free floating) so gesteuert werden, dass an virtuellen oder tatsächlichen Haltestellen Fahrgäste zusteigen und verschiedene Fahrtwünsche gebündelt werden können. Die Schnittstelle zum Fahrgast ist in erster Linie eine jeweilige Smartphone-App, wobei jeder Anbieter über eine eigene App verfügt. Somit besteht die Gefahr einer weiteren „Zersplitterung“ einzelner neuer elektronischer Dispositionssysteme. Deshalb soll der Aufbau und Betrieb eines verbundweit einheitlichen Dispositionssystems im Nahverkehrsraum Oberelbe geprüft werden.

Um den ÖPNV umweltfreundlich und nachhaltig zu gestalten, sollen die Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben fahren. Im Busbereich halten Hybrid- und reine Elektroantriebe bereits schrittweise Einzug. Auch im SPNV wird geprüft, ob und welche alternativen Antriebe auf derzeit dieselbetriebenen Strecken künftig eingesetzt werden können, wenn eine vollständige Elektrifizierung aus welchen Gründen auch immer nicht zu realisieren ist. Interessant sind hierbei die aktuellen Entwicklungen im Bereich der batterieelektrischen und der wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge.

Nachdem die Bundesregierung den Ausstieg aus der Braunkohleverstromung beschlossen und die von ihr eingesetzte Kommission „Wachstum, Strukturwandel, Beschäftigung“ ihre Arbeit aufgenommen hat, wurden in den vergangenen Wochen und Monaten zahlreiche Projekte zum Gelingen des Strukturwandels in der Braunkohleregion „Lausitzer Revier“ seitens des Freistaat Sachsen bei der Bundesregierung angemeldet. Die verkehrlich-infrastrukturellen

Projekte, wie bspw. die schienenseitige Reaktivierung der Strecke Kamenz – Hosena – Hoyerswerda, konnten wegen der Kurzfristigkeit und Dynamik der jüngsten Prozesse nur am Rande betrachtet werden. Selbstverständlich werden die in der vorliegenden 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe grafisch dargestellten Projekte trotzdem intensiv begleitet. Die Realisierung der Infrastrukturprojekte im Rahmen des Strukturwandels wird allerdings auch außerhalb der Geltungsdauer des vorliegenden Nahverkehrsplanes liegen.

Die vorliegende 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe bildet den Rahmen und die Basis für die Fortsetzung der guten Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe und setzt zahlreiche neue Impulse für die enormen Herausforderungen vor denen der ÖPNV in den kommenden Jahren stehen wird. Insbesondere das Spannungsfeld zwischen dem prosperierenden Ballungsraum mit starkem Fahrgastwachstum und den ländlich geprägten Gebieten mit schwächerer Fahrgastnachfrage gilt es in den kommenden Jahren vernünftig mit Nutzen und Nachhaltigkeit für beide auszutarieren. Dies schließt ausdrücklich mit ein, auf den Ebenen von Bund, Freistaat Sachsen und kommunalen Gebietskörperschaften eine ausreichende und dauerhaft tragfähige Finanzierungskulisse zu entwickeln.

1. Bestandsaufnahme

1.1. Rahmenbedingungen

In Erfüllung gesetzlicher Vorgaben hat der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) beschlossen, den Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe regelmäßig fortzuschreiben.

Die **gesetzlichen Grundlagen** für die Fortschreibung des NVP sind im Wesentlichen:

- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- das ÖPNV-Gesetz des Freistaates Sachsen (ÖPNVG)
- das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sowie die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)
- die Verordnung Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)
- das Regionalisierungsgesetz (RegG)
- das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- das ÖPNVG des Freistaates Sachsen in Verbindung mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie in Verbindung mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO)
- das Raumordnungsgesetz (ROG)
- das Sächsische Kommunale Zusammenarbeit-Gesetz (SächsKomZG)

Intensiv für den NVP genutzte **Quellen** sind:

- der Landesentwicklungsplan Sachsen 2013 (LEP)
- der Landesverkehrsplan Freistaat Sachsen 2025 (Fachplan) (LVP)
- der Bundesverkehrswegeplan
- Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien (für den Landkreis Bautzen)
- Integriertes Verkehrsmodell (IVM) Dresden/ VVO 2030 (ptv AG im Auftrag von Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO)
- System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) 2013 (TU Dresden im Auftrag von Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO)
- Verkehrsentwicklungspläne, insbesondere VEP Dresden 2025+
- Landesentwicklungsbericht Sachsen 2015 (LEB)
- Nahverkehrspläne der Nachbaraufgabenträger in Sachsen und Brandenburg sowie der angrenzenden tschechischen Region

Die nachfolgend aufgeführten, von Consultern erarbeiteten und in den Verbundgremien intensiv behandelten Konzeptionen bilden vier Säulen der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes:

SPNV-Zielnetz 2030	Bus-Grundnetz (Basis für PlusBus-Netz)	Konzeption Barrierefreiheit	P+R-Konzeption
			

Tabelle 1 Vier Säulen des Nahverkehrsplanes, beteiligte Consultingbüros und Verbände

Die planerischen Inhalte dieser Untersuchungen sind sowohl Grundlage der Bestandsanalyse (Teil 1) und stellen wesentliche Bestandteile der ÖPNV-Konzeption (Teil 4) des NVP dar.

1.2. Verbundorganisation

Zweckverband

Durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV den Landkreisen und Kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe übertragen. Zugleich ist bestimmt, dass diese flächendeckend in fünf Nahverkehrsräumen in Form von kommunalen Zusammenschlüssen zusammenarbeiten sollen.

Dem ZVOE als einem der fünf im Freistaat Sachsen bestehenden ÖPNV-Zweckverbände gehören die Landeshauptstadt Dresden sowie die Landkreise Bautzen, Meißen und Sächsische Schweiz - Osterzgebirge an.

Der Zweckverband ist eine juristische Person öffentlichen Rechts. Er ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Verbundgebiet. Seine Aufgabe gemäß Verbandssatzung ist es, für die Bevölkerung im Nahverkehrsraum Oberelbe mit den Verkehrsunternehmen einen attraktiven, zukunftsweisenden öffentlichen Personennahverkehr abzustimmen.

Insbesondere soll er die Integration des ÖPNV in den zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften sicherstellen. Dies erfolgt hauptsächlich durch

- die Festlegung eines einheitlichen Tarifs, einheitlicher Tarifbestimmungen und einheitlicher Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen
- die Koordinierung des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet, insbesondere durch Entwicklung eines einheitlichen Verkehrsnetzes mit abgestimmten Fahrplänen der Verkehrsunternehmen

- die Koordinierung des Verbundfahrplanes und Herausgabe eines einheitlichen Fahrplanbuches in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen
- die Weiterentwicklung eines einheitlichen Vertriebs und einer einheitlichen Vermarktung für den öffentlichen Personennahverkehr
- die Vornahme der Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen
- die Aufstellung des Nahverkehrsplans

Die Integration des ÖPNV ist damit nicht nur innerhalb der einzelnen Gebietskörperschaften, sondern auch über deren Grenzen hinaus im gesamten Verbundgebiet gewährleistet.

Eine besondere Situation besteht für den Landkreis Bautzen. Dieser wurde im Zuge der Verwaltungsreform im Freistaat Sachsen per 01.08.2008 aus den bisherigen Landkreisen Kamenz und Bautzen und der bis dahin Kreisfreien Stadt Hoyerswerda gebildet und gehört nunmehr sowohl dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (in Rechtsnachfolge für den ehemaligen Landkreis Kamenz und die ehemals kreisfreie Stadt Hoyerswerda) als auch dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz - Niederschlesien (in Rechtsnachfolge für den Altkreis Bautzen) an. Aus dieser Doppelmitgliedschaft ergibt sich ein besonderer Anspruch an die Zusammenarbeit der beiden benachbarten Zweckverbände.

Die grundlegenden Entscheidungen werden in der Zweckverbandsversammlung getroffen, die mindestens zweimal jährlich zusammentritt. Die Koordination der Verbandsarbeit obliegt der Geschäftsstelle des Zweckverbandes. Nach außen vertreten wird der Zweckverband durch den Verbandsvorsitzenden.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben hat der Zweckverband die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO) gegründet, deren alleiniger Gesellschafter er ist. Die VVO GmbH hat ihre Tätigkeit zum 01.01.2000 aufgenommen. Sie unterstützt den Zweckverband bei der Erfüllung seiner Aufgaben und bei seiner internen Verwaltung.

Mit Vertrag vom 14.05.1998 hat der Freistaat Sachsen dem ZVOE die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr im Verbundgebiet übertragen. Der Zweckverband bestellt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen die gewünschten Verkehrsleistungen.

Der Zweckverband erfüllt seine Aufgaben in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Dazu hat er mit den Nahverkehrsunternehmen am 24.05.1998 einen Kooperationsvertrag geschlossen, in dem sich diese Unternehmen zur Anwendung des einheitlichen Tarifs, der einheitlichen Tarifbestimmungen und der einheitlichen Beförderungsbedingungen verpflichten. Der Vertrag sieht auch die Aufteilung aller Fahrgeldeinnahmen unter den Verkehrsunternehmen vor, welche bei der Anwendung des einheitlichen Tarifs erzielt werden.

Drei-Ebenen-Modell

Die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs im Nahverkehrsraum Oberelbe vom Prozess der politischen Willensbildung bis zur Erbringung der Nahverkehrsleistungen entspricht dem Drei-Ebenen-Modell (Abbildung 1).

Während der SPNV entsprechend den politischen Vorgaben direkt vom Zweckverband über die VVO GmbH als dessen Managementebene bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt wird, gibt es hinsichtlich der Organisation und Finanzierung der Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV verschiedene Strukturen in den einzelnen Gebietskörperschaften des Zweckverbandes:

- die kommunalen bzw. teilweise kommunalen Verkehrsunternehmen sind entweder Tochterunternehmen kommunaler Holding-Gesellschaften oder Unternehmen der Gebietskörperschaften selbst und erhalten, soweit erforderlich, Zuschüsse von ihren Gesellschaftern;
- die kommunalen Kreisverkehrsgesellschaften bestellen den ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen und finanzieren ihn, soweit erforderlich, mit Zuschüssen der kommunalen Gesellschafter;
- weitere Verkehrsunternehmen werden direkt durch die Aufgabenträger finanziert.

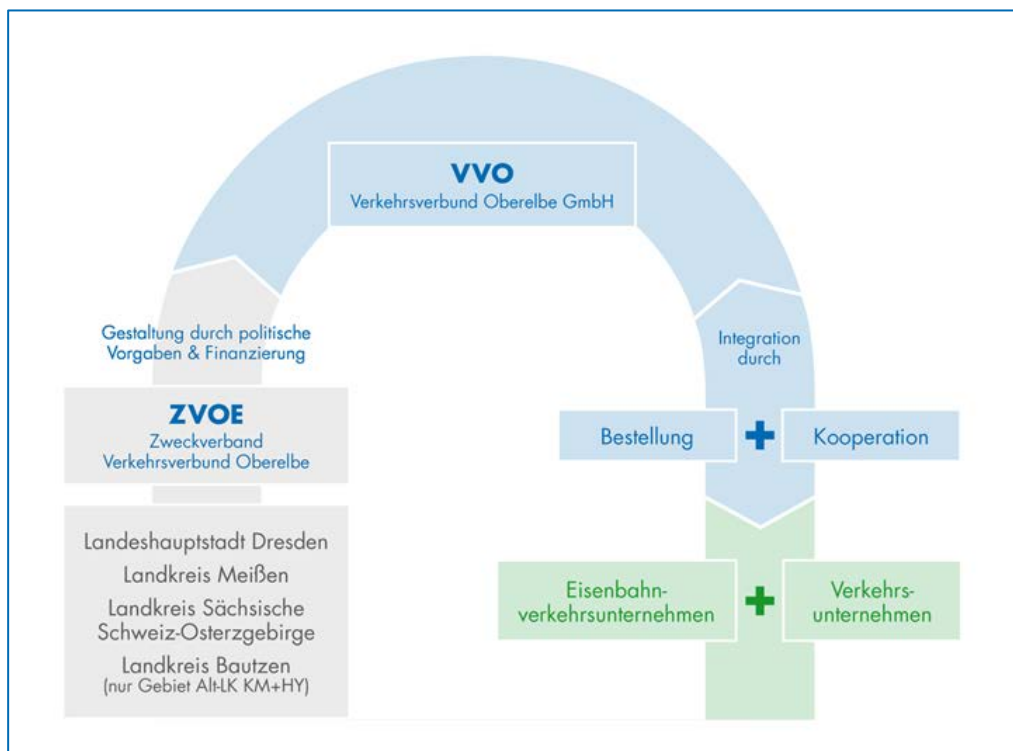


Abbildung 1: Drei-Ebenen-Modell: Politikebene (grau), Managementebene (blau), Unternehmerebene (grün)

Weitere Umsetzung

Die Gebietskörperschaften sind Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, wobei die Integration des ÖPNV vor allem im Verhältnis zum SPNV vom ZVOE sichergestellt wird.

Die Integration des ÖPNV wird gewährleistet, in dem die Gebietskörperschaften die Verkehrsleistungen auf der Grundlage einheitlicher Standards bei den Verkehrsunternehmen bestellen. Die geeignete Plattform für die einheitlichen Standards ist der Zweckverband, in dem alle zu berücksichtigenden Interessen gebündelt werden.

Es besteht die Möglichkeit, dass der ZVOE oder die VVO GmbH im Namen der Aufgabenträger die gewünschten Verkehrsleistungen bestellt, deren Erbringung überwacht und die korrekte Abrechnung kontrolliert. Die Vertragsbeziehungen bestehen dann ausschließlich zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern, ZVOE bzw. VVO treten lediglich als Vertreter der Aufgabenträger auf.

1.3. Bisherige Nahverkehrspläne

Nahverkehrsplan 1997

Der Nahverkehrsplan 1997 war der erste für den Nahverkehrsraum Oberelbe aufgestellte NVP und zugleich der erste regionale Nahverkehrsplan in den ostdeutschen Bundesländern.

Er diente als Basis für die Umsetzung zentraler Aufgaben und Rahmenbedingungen eines Verkehrsverbundes. Dazu zählen die Einführung des gemeinsamen Verbundtarifs, die Schaffung eines integrierten Taktfahrplanes als Oberelbetakt sowie die Übernahme der Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und für Regionalbuslinien, die den bisherigen SPNV ersetzen, durch den VVO.

Erste Fortschreibung 2004

Die erste Fortschreibung des NVP wurde im November 2004 von der Verbandsversammlung beschlossen und trat Mitte 2005 in Kraft. Der ursprünglich für 2002 avisierte Fertigstellungstermin wurde u.a. durch das Hochwasserereignis vom August 2002 beeinflusst, in dessen Folge zahlreiche Wiederaufbaumaßnahmen und veränderte Prioritäten von Vorhaben eine Überarbeitung der Konzeption erforderten.

Die im NVP definierten Rahmenplanungen wurden weiter konzeptionell konkretisiert und beschlossen, so das Infrastrukturprogramm 2010, das SPNV-Zielnetz 2015 sowie Konzeptionen zum grenzüberschreitenden ÖPNV mit Tschechien.

Als für den Nahverkehrsraum Oberelbe wegweisende Einzelmaßnahmen sind zu nennen:

- der Ausbau des Dresdner Knotens zwischen Dresden-Neustadt und Pirna mit Trennung von Fernverkehr und SPNV sowie Sanierung (z.B. Dresden Hbf), Verlegung (z.B. Dresden-Reick) und Neubau (Dresden Freiburger Straße) von Stationen
- die Ausweitung der S-Bahnlinie S2 bis Pirna sowie die Elektrifizierung zwischen Dresden-Neustadt und Flughafen
- Bau und Inbetriebnahme der „Arnsdorfer Kurve“ mit wesentlicher Fahrzeitverkürzung der Regionalbahnverbindung von Kamenz nach Dresden
- die Ausweitung des grenzüberschreitenden SPNV von Wochenend- und Feiertagsverkehr auf täglichen Betrieb
- die Modernisierung des Wagenparks auf den S-Bahnlinien S1 und S2
- der weitgehende Ersatz von lokbespannten Zügen durch den Einsatz von Regio-Sprintern
- die Realisierung zahlreicher Übergangsstellen und Park+Ride-Anlagen

Zweite Fortschreibung 2011

Die zweite Fortschreibung des NVP für den Nahverkehrsraum Oberelbe wurde im Oktober 2011 beschlossen und trat Mitte 2012 in Kraft. Diese Zeitschiene wurde dadurch beeinflusst, dass sich im Zusammenhang mit der Kreisgebietsreform im Freistaat Sachsen zunächst die neuen Gebietskörperschaften konsolidieren mussten. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden im Nahverkehrsplan alle statistischen Angaben sowohl nach der alten als auch nach der neuen Landkreisstruktur aufgeführt.

Relevante Rahmenbedingungen und Einzelmaßnahmen waren:

- der abschließende Ausbau des Dresdner Knotens zwischen Dresden-Neustadt und Coswig/ Meißen-Triebischtal mit Trennung von Fernverkehr und SPNV sowie Sanierung und Umbau (z.B. Dresden-Neustadt), Verlegung (z.B. Dresden-Trachau) und Neubau (Meißen-Altstadt, Dresden-Bischofsplatz und Pulsnitz Süd) von Stationen
- Bau und Inbetriebnahme des SPNV-Lückenschlusses zwischen Sebnitz und Dolni Poustevna, Betriebsstart der grenzüberschreitenden Linie U 28 Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Decin, ab Bad Schandau als Ersatz des Elbe-Labe-Sprinters
- Betreiberwechsel in verschiedenen SPNV-Teilnetzen, verbunden mit weiterer Modernisierung des Wagenparks
- die weitere Realisierung zahlreicher Übergangsstellen und Park+Ride-Anlagen

Im Kapitel 2 werden die im Geltungszeitraum der zweiten Fortschreibung umgesetzten Vorhaben und eingetretene Veränderungen benannt.

1.4. Raumordnung und Bevölkerungsstruktur

1.4.1. Charakteristik des Untersuchungsgebietes

Der Nahverkehrsraum Oberelbe umfasst die Landeshauptstadt Dresden und die angrenzenden Landkreise Meißen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie Teile des Landkreises Bautzen (ehemaliger Landkreis Kamenz, kreisfreie Stadt Hoyerswerda). Hier leben aktuell 1,2 Mio. Einwohner. Der Nahverkehrsraum besteht im Wesentlichen aus dem Ballungsraum Oberes Elbtal (ca. 760.000 Einwohner) mit der Landeshauptstadt Dresden als Oberzentrum und den nicht verdichteten ländlichen Räumen im Umfeld mit den im folgenden Kapitel benannten zentralen Orten.

Der Nahverkehrsraum mit allen SPNV-Strecken und weiteren wichtigen ÖPNV-Verbindungen ist in Abbildung 2 dargestellt.

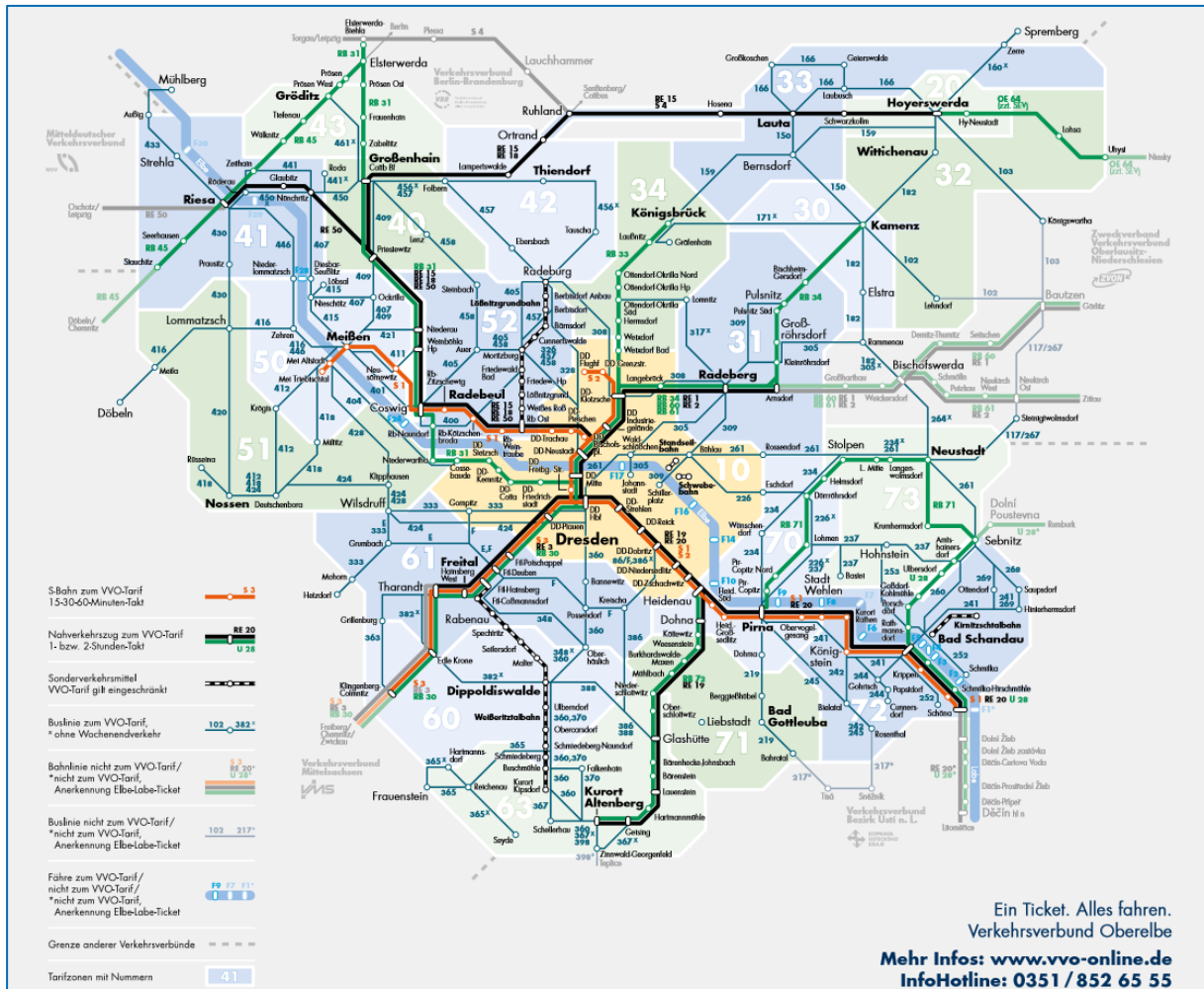


Abbildung 2: Nahverkehrsraum Oberelbe mit Tarifzonen und wesentlichem ÖPNV-Netz

1.4.2. Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen

In Sachsen besteht eine zentralörtliche Gliederung in drei Stufen: Ober-, Mittel-, und Grundzentren. Diese Zentren sollen je nach ihrer Bedeutung zentrale Funktionen für ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche übernehmen und entsprechend entwickelt werden. Die Verkehrsinfrastruktur wird deshalb auf die zentralen Orte ausgerichtet werden. Insbesondere ist dabei die Erreichbarkeit aus den Verflechtungsbereichen durch öffentliche Verkehrsmittel zu sichern. Die Festlegung der Ober- und Mittelzentren erfolgt im Landesentwicklungsplan Sachsen. Die Grundzentren werden durch die Regionalpläne der Planungsverbände bestimmt. Je nach örtlicher Situation können benachbarte Orte auch gemeinsam zentrale Funktionen übernehmen.

Innerhalb des Nahverkehrsraumes ist die Landeshauptstadt Dresden alleiniges Oberzentrum. Die Stadt Hoyerswerda bildet gemeinsam mit Bautzen und Görlitz einen Oberzentralen Städteverbund. Zehn Städte sind als Mittelzentren eingestuft. Weitere 25 Städte und Gemeinden haben die Funktionen eines Grundzentrums ganz oder in Kooperation mit benachbarten Kommunen zu erfüllen. Darüber hinaus werden einigen Gemeinden besondere Funktionen der Kategorien „Bildung“, „Gesundheit“, „Gewerbe“, „Sport“ und „Tourismus“ zuerkannt, unabhängig davon, ob sie als Grundzentrum eingestuft sind oder nicht. In der Anlage 1 ist die

entsprechende Einstufung und Kategorisierung aufgelistet. Aus der Abbildung 3 sind die Zentralen Orte und Raumkategorien des Verbundraumes sowie der sächsischen Nachbarregionen ersichtlich. Grundzentren sind hier nicht namentlich aufgeführt.

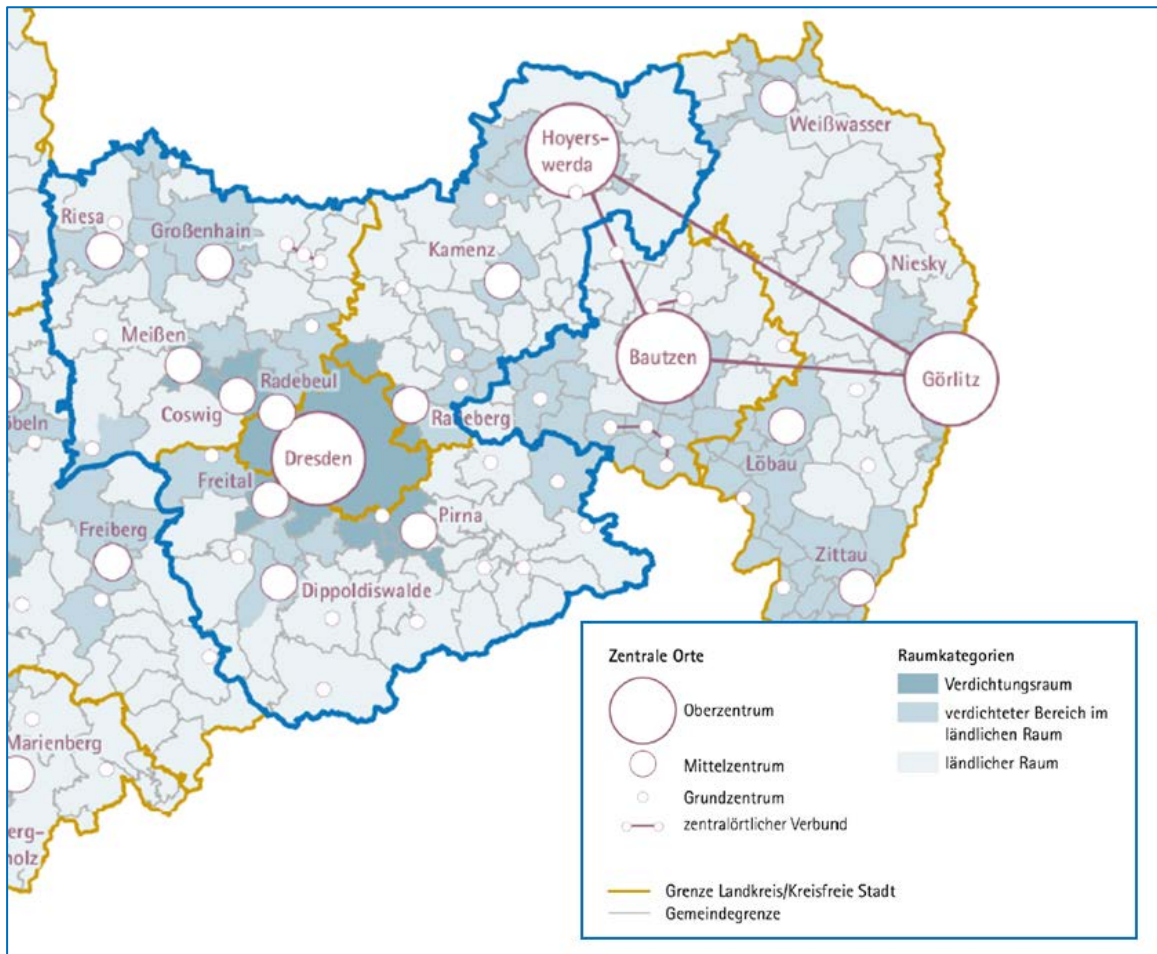


Abbildung 3: Zentrale Orte und Raumkategorien, Quelle: LEB 2015

Der Großraum Dresden ist einer der drei in der Landesentwicklungsplanung ausgewiesenen Verdichtungsräume im Freistaat Sachsen. Dieser erstreckt sich entlang der Elbe von Meißen bis Pirna, südlich und nördlich dieser Achse bis Freital und Ottendorf-Okrilla bzw. Radeberg. Den Grundsätzen und Zielen des LEP folgend ist in den Verdichtungsräumen ein leistungsfähiger ÖPNV zu entwickeln.

Die Gebiete außerhalb des verdichteten Raumes werden als ländlicher Raum eingestuft. Dieser weist wiederum im Nahverkehrsraum zahlreiche Verdichtungsansätze auf. In der Abbildung 3 sind diese hervorgehoben.

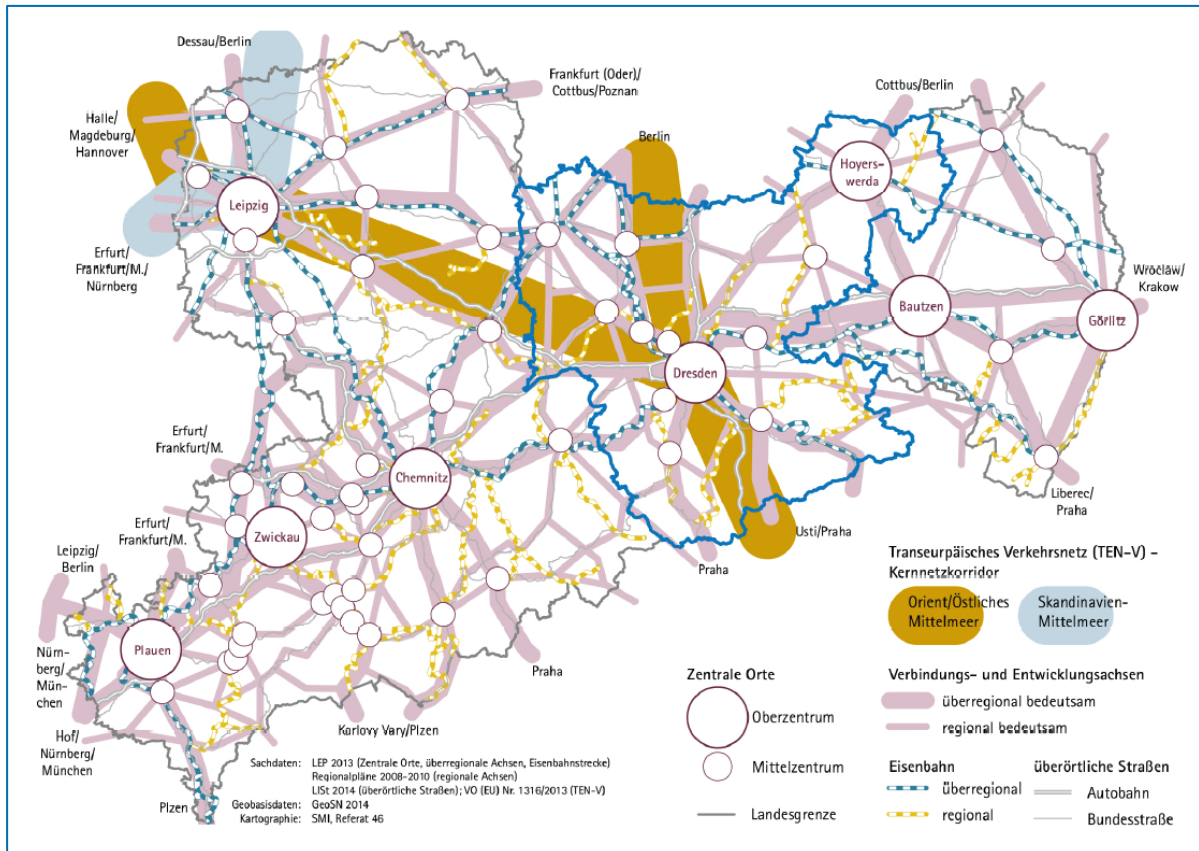


Abbildung 4: Überregionale und regionale Achsen und Einbindung in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), Quelle: LEB 2015

Im sächsischen Landesentwicklungsplan (LEP) werden neben den zentralen Orten überregionale Verbindungsachsen ausgewiesen, deren Verlauf über die Mittelzentren des Nahverkehrsraumes Oberelbe und der benachbarten Nahverkehrsräume bestimmt wird. Ergänzend dazu sind in den Regionalplänen regionale Verbindungs- und Entwicklungsachsen definiert. Diese orientieren sich im Wesentlichen an den regionalen Nahverkehrsachsen zwischen den Mittelzentren untereinander sowie den Achsen der Unterzentren mit dem dazugehörigen Mittelzentrum. Entlang dieser Achsen, vor allem an den Eisenbahnstationen, soll sich die Siedlungsentwicklung konzentrieren.

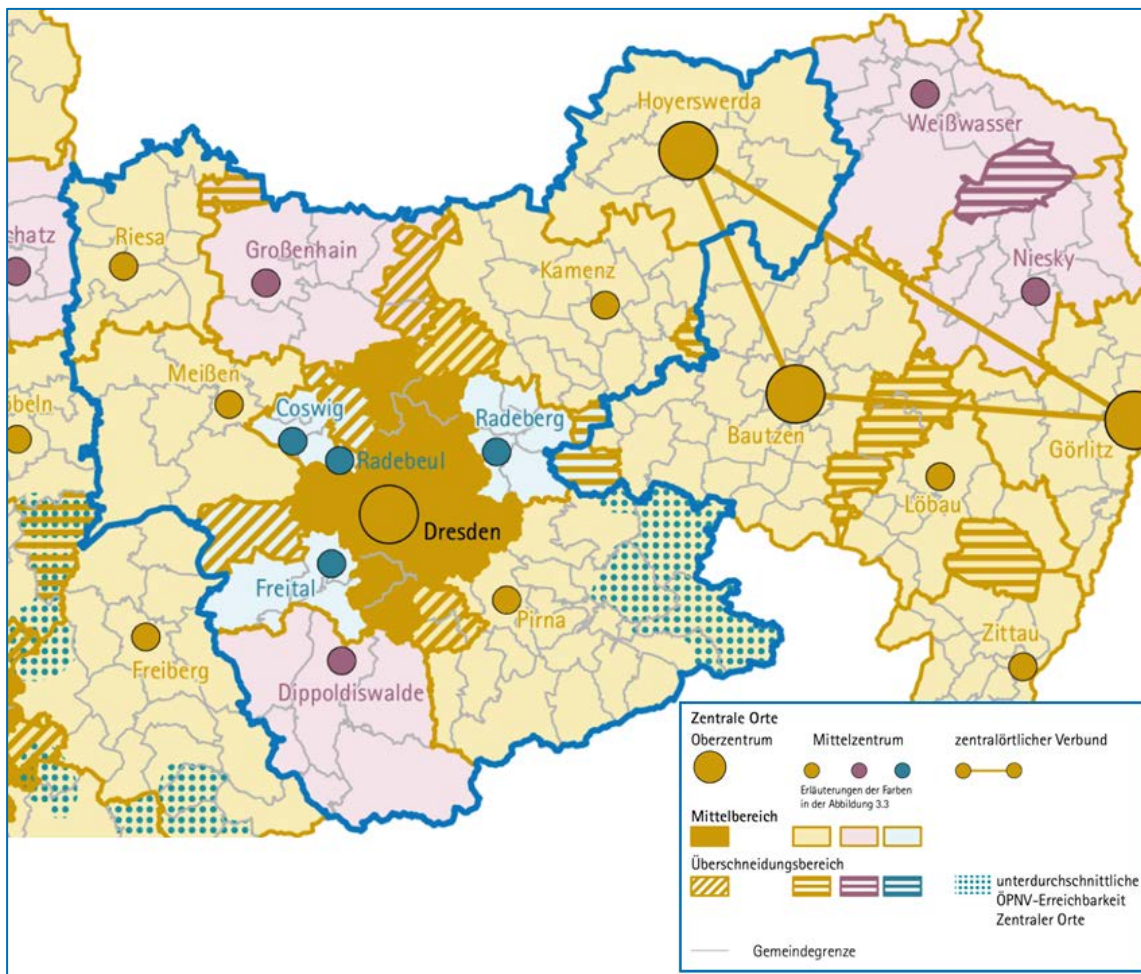


Abbildung 5: Mittel- und Oberzentren mit Verflechtungsbereichen, Quelle: LEB 2015

Die in der Abbildung 5 dargestellten Verflechtungsbereiche sowie deren Überschneidungen sind bedeutsam für die Zuordnung, d.h. auch die relevante ÖPNV-Anbindung, eines Ortes zu einem Mittel- oder Oberzentrum.

Das im Osten des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Raum Neustadt/Sa. / Sebnitz) gepunktet dargestellte und im LEB als „unterdurchschnittliche ÖPNV-Erreichbarkeit Zentraler Orte“ bezeichnete Gebiet ist so zu interpretieren, dass hier insbesondere aufgrund topografischer Besonderheiten einzelne Zielvorgaben der zeitlichen Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums (hier Pirna) nicht eingehalten werden können. Es wird hier auf Kapitel 2 verwiesen.

Im benachbarten brandenburgischen Gebiet sind hinsichtlich der Zentralen Orte die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg berücksichtigt.

1.4.3. Strukturdaten

Die Verkehrsnachfrage wird neben der Verkehrsnetz- und Angebotsstruktur auch durch die jeweilige Raum- und Siedlungsstruktur bestimmt. Zu deren Beschreibung wurden auf der Grundlage der Sächsischen Gemeindestatistik des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen die Anzahl der Einwohner, Arbeitsplätze sowie der Schulplätze als wichtige Kenngrößen für den Bezugshorizont 2016 erfasst.

Stadt/Landkreis	Fläche [km ²]	Einwohner	Arbeitsplätze ¹	Schüler ²
Dresden, Stadt	328	543.825	246.809	68.262
Bautzen (anteilig)	1.430	171.024	59.540	18.481
Meißen	1.453	245.244	86.569	27.294
Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	1.654	247.412	75.681	25.738
Nahverkehrsraum	4.865	1.207.505	468.599	139.775

¹ Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort

² Anzahl der Schüler der allgemeinbildenden sowie berufsbildenden Schulen

Tabelle 2: Ausgewählte Strukturdaten - Bezugshorizont 2016 Quelle: Regionaldaten Gemeindestatistik 2016 Sachsen, Statistisches Landesamt

Das Bezugsjahr der statistischen Angaben in der letzten (zweiten) Fortschreibung des Nahverkehrsplanes war das Jahr 2006. Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt die Veränderungen dieser Angaben im Zeitraum von 2006 bis zum jüngsten verfügbaren Analysejahr 2016.

Stadt/Landkreis	Einwohnerentwicklung 2006-2016		Arbeitsplatzentwicklung 2006-2016		Schülerentwicklung 2006-2016	
	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ
Dresden, Stadt	+ 39.030	+ 7,7%	+ 35.227	+16,6%	+ 1.862	+2,8%
Bautzen (anteilig)	- 19.038	- 10,0%	+ 6.368	+12,0%	- 2.366	- 11,3%
Meißen	- 16.451	- 6,3%	+ 8.161	+10,4%	- 1.311	- 4,6%
Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	- 12.313	- 4,7%	+ 9.301	+14,0%	- 1.925	- 7,0%
Nahverkehrsraum	- 8.772	- 0,1%	+ 59.057	+14,4%	- 3.740	- 2,6%

Tabelle 3: Ausgewählte Strukturdaten – Entwicklung 2006 – 2016

Mit einem minimalen Rückgang um 0,1% ist die Einwohnerzahl des Verbundraumes insgesamt nahezu konstant geblieben, jedoch zeigt sich ein stark differenziertes Bild. Einwohnerzuwächsen in Dresden und im Dresdner Umland stehen starke Rückgänge in peripheren Bereichen der Landkreise gegenüber. Dies verdeutlicht auch die aus dem Landesentwicklungsbericht stammende nachstehende Grafik, welche die Entwicklung von 2011 bis 2014 gemeindekonkret darstellt.

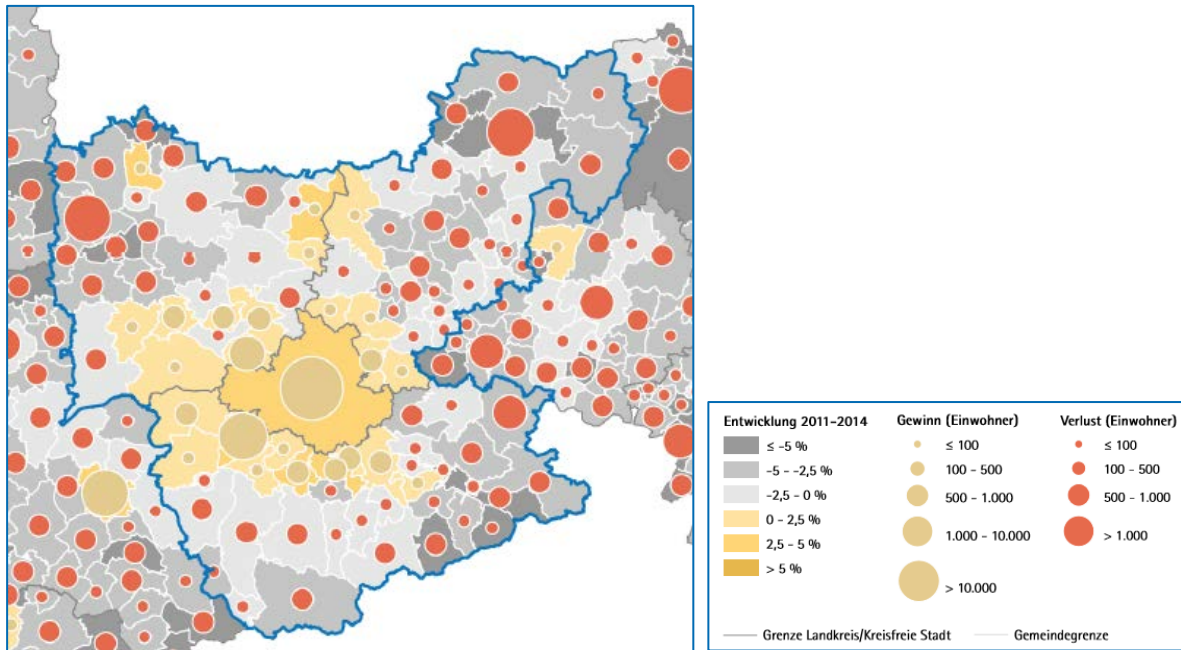


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2011 – 2014, Quelle: LEB 2015

Grundsätzlich angestiegen ist die Zahl der Arbeitsplätze. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht die Arbeitsplatzdichte im Verbundraum sowie die zwischen 2010 und 2014 deutlich rückläufigen Arbeitslosenquoten, welche mit der Zunahme der Arbeitsplätze korrespondiert.

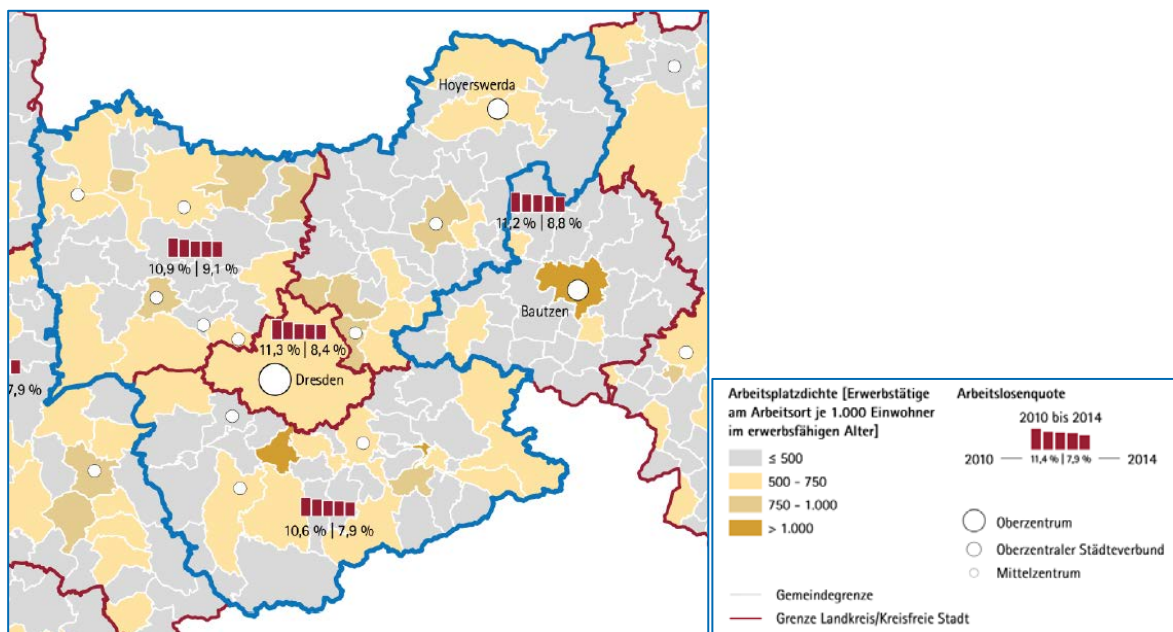


Abbildung 7: Arbeitsplatzdichte und Arbeitslosenquote 2011 – 2014, Quelle: LEB 2015

Die Schülerzahlen haben sich in den einzelnen Schultypen und Regionen stark unterschiedlich entwickelt.

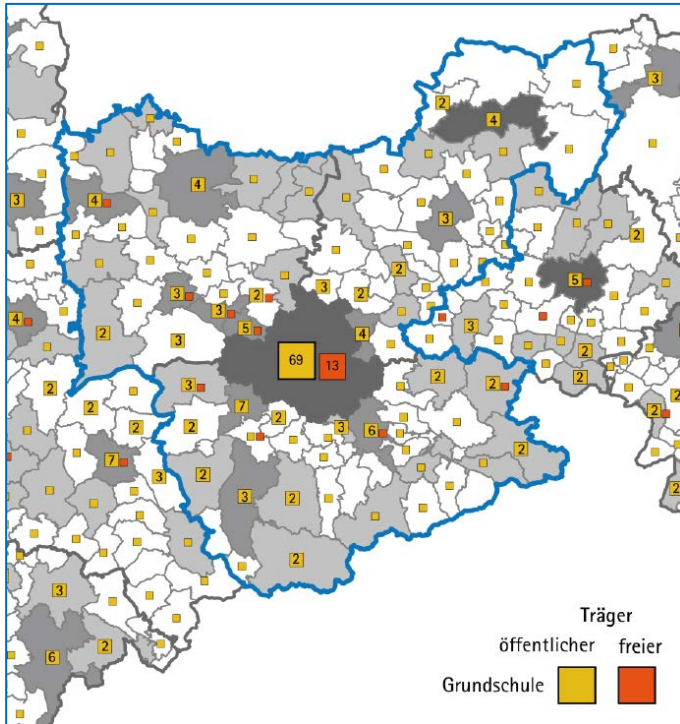


Abbildung 8: Grundschulen im Schuljahr 2014/15, Quelle: LEB/ Sächsische Schuldatenbank

Zwischen 2006 und 2015 hat sich die Zahl der Grundschulen im Nahverkehrsraum von 267 auf 227 verringert, wobei die Zahl in der Landeshauptstadt Dresden zunahm.

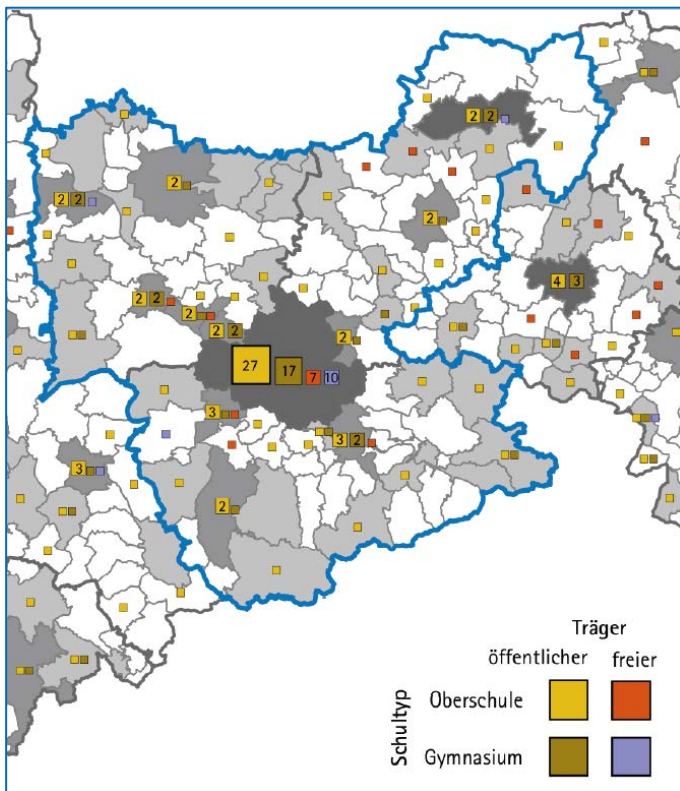


Abbildung 9: Oberschulen und Gymnasien im Schuljahr 2014/ 15, Quelle: LEB/ Sächsische Schuldatenbank

Die Zahl der Oberschulen hat sich zwischen 2006 und 2015 von 158 auf 99 sehr stark verringert. Auch hier ist in Dresden der gegenteilige Trend zu verzeichnen.

Dagegen hat sich die Zahl der Gymnasien im Verbundraum in diesem Zeitraum von 47 auf 50 leicht erhöht.

Starke Veränderungen gab es auch bei berufsbildenden Schulen. Insgesamt fanden aufgrund der demografischen Entwicklung der 90er Jahre hier zuletzt ein starker Schülerrückgang und eine Konzentration der Standorte statt, wobei stark unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Schularten zu verzeichnen waren.

Diese in relativ kurzen Betrachtungszeiträumen stark schwankenden Schülerzahlen belegen die enorm hohen Herausforderungen, aber – auch im Zusammenhang mit der Erholung des Arbeitsmarktes – auch die Chancen des ÖPNV im Verbundraum.

1.4.4. Verkehrszelleneinteilung

Die Analyse der Strukturen des Nahverkehrsraumes und die Berechnung der Verkehrsnachfrage erfordern dessen Einteilung in Verkehrszellen. Diese basiert auf dem gemeinsam von der Landeshauptstadt Dresden, der DVB AG und dem VVO beauftragten und durch die PTV Transport Consult GmbH erstellten **Integrierten Verkehrsmodell (IVM) Dresden/ VVO 2030** (Analysejahr 2013, Prognosehorizont 2030). Das Modell umfasst rund **950 Verkehrszellen** (darunter 552 in der Landeshauptstadt Dresden), es bildet das gesamte Verbundgebiet sowie – auf Grund der starken verkehrlichen Verflechtungen – zusätzlich die Räume Freiberg und Bischofswerda ab.

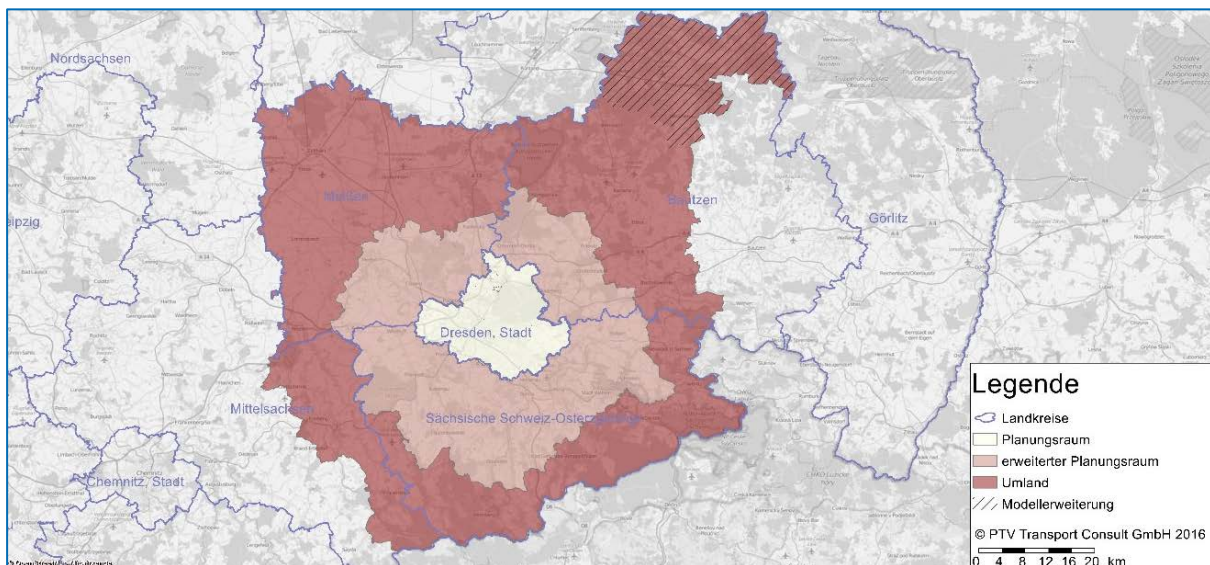


Abbildung 10: Untersuchungsraum des Integrierten Verkehrsmodells Dresden/ VVO (IVM), PTV

1.5. ÖPNV-Angebot

1.5.1. Überblick

Das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum ist wie folgt strukturiert:

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Regionalbusverkehr
- Straßen-/Stadtbahnverkehr
- Stadtbusverkehr
- Elbfähren
- Sonderverkehrsmittel.

Dabei stellt der SPNV als schnelles Regionalverkehrsmittel die Verbindung zwischen Ober- und Mittelzentren her, die Straßen-/ Stadtbahn ist das Massenverkehrsmittel im Ballungsraum und der Bus übernimmt die Flächenerschließung sowie Zubringerfunktion. Außerdem wird durch den Regionalbus die Verbindung benachbarter Ober- bzw. Mittelzentren dort hergestellt, wo keine adäquate SPNV-Verbindung vorhanden ist.

Das ÖPNV-Grundangebot in der Region wird durch den SPNV bereitgestellt. Das Oberzentrum Dresden, die Stadt Hoyerswerda als Teil des Oberzentralen Städteverbundes Bautzen - Görlitz - Hoyerswerda und alle Mittelzentren sind in das SPNV-Netz eingebunden. In der Landeshauptstadt Dresden, im Mittelzentrum Riesa sowie im Grundzentrum Bad Schandau ist der direkte Zugang zum Eisenbahnfernverkehr möglich.

Zum ÖPNV-Grundangebot zählt auch das neu entwickelte PlusBus-System. Der weitere Regionalbusverkehr erfüllt Verbindungsfunktionen zwischen den zentralen Orten unterschiedlicher Kategorien, die Funktion der Flächenerschließung mit Bezug auf die zentralen Orte sowie Zubringerfunktionen zum SPNV.

Die Straßen-/Stadtbahn der Landeshauptstadt Dresden bedient die Hauptverkehrsrelationen innerhalb des Stadtgebietes. Sie verbindet die Innenstadt mit den Stadtteilzentren und den großen Wohnstandorten. Darüber hinaus stellt sie die unmittelbare Verbindung der Mittelzentren Coswig und Radebeul untereinander sowie mit dem Oberzentrum Dresden her und ist in diesen Städten zugleich innerstädtischer ÖPNV-Träger. Die Straßenbahn zwischen Bad Schandau und Lichtenhainer Wasserfall sichert die Erschließung des Kirnitzschtales und hat vor allem Bedeutung für den Tourismusverkehr innerhalb des Nationalparks Sächsische Schweiz.

Die wesentlichen Funktionen des Stadtbusverkehrs in der Landeshauptstadt Dresden sind die Zubringerfunktion, die Feinerschließung sowie die Gewährleistung wichtiger tangentialer und teilweise radialer Verbindungen, die nicht vom Schienenverkehr angeboten werden. Auf besonders stark nachgefragten Stadtbusrelationen ist der Bau von Straßenbahnneubaustrecken geplant (siehe Kapitel 4).

Die in weiteren 12 Städten betriebenen Stadtbusverkehre stellen vor allem die Verbindung von Stadtteilen mit der Stadtmitte bzw. dem Bahnhof her.

Die insgesamt 17 betriebenen Elbfähren verbinden an Stelle von Brücken durch die Elbe getrennte benachbarte Orte bzw. Stadtteile, davon 14 zum VVO-Tarif.

Zur Kategorie der Sonderverkehrsmittel gehören zwei dampfbetriebene Schmalspurbahnen, der City-Bus Meißen (ab 2011 Stadtrundfahrt Meißen), die Kirnitzschtalbahn, die beiden

Bergbahnen in der Landeshauptstadt Dresden sowie der Personenaufzug Bad Schandau – Ostrau.

Kenndaten der Verkehrsträger und -arten können der Tabelle 4 und den Anlagen 3 bis 11 entnommen werden.

Verkehrsträger/-art	Linienanzahl	Jahresfahrplanleistung (Mio. Fpl-km)
Schienerpersonennahverkehr	25	9,3
Regionalbusverkehr	189	21,8
Straßen-/Stadtbahnverkehr	12	13,4
Stadtbusverkehr	68	18,4
– Dresden	31	13,4
– Hoyerswerda	4	0,5
– übrige Städte	33	4,5
Elbfähren	14 (zzgl. 3 ohne VVO-Tarif)	
Sonderverkehrsmittel	4	
– Kirnitzschtalbahn	1	0,1
– Bergbahnen	2	
– Personenaufzug	1	

Tabelle 4: Verkehrsträger und -arten - Ausgewählte Kenndaten (Fahrplanstand 2017)

1.5.2. Schienenpersonennahverkehr

Die SPNV-Linien des Verbundraumes zum Analysejahr 2016 werden in Abbildung 11 dargestellt. Für die einzelnen Linien sind zusätzlich die jeweiligen Takte angegeben. Linien im Halbstundentakt werden durch zwei Striche dargestellt. Zusätzlich ist das Angebot des Schienenpersonenfernverkehrs auf den beiden Achsen Leipzig – Riesa – Dresden und Berlin – Elsterwerda – Dresden – Bad Schandau – Prag in vereinfachter Form mit abgebildet.

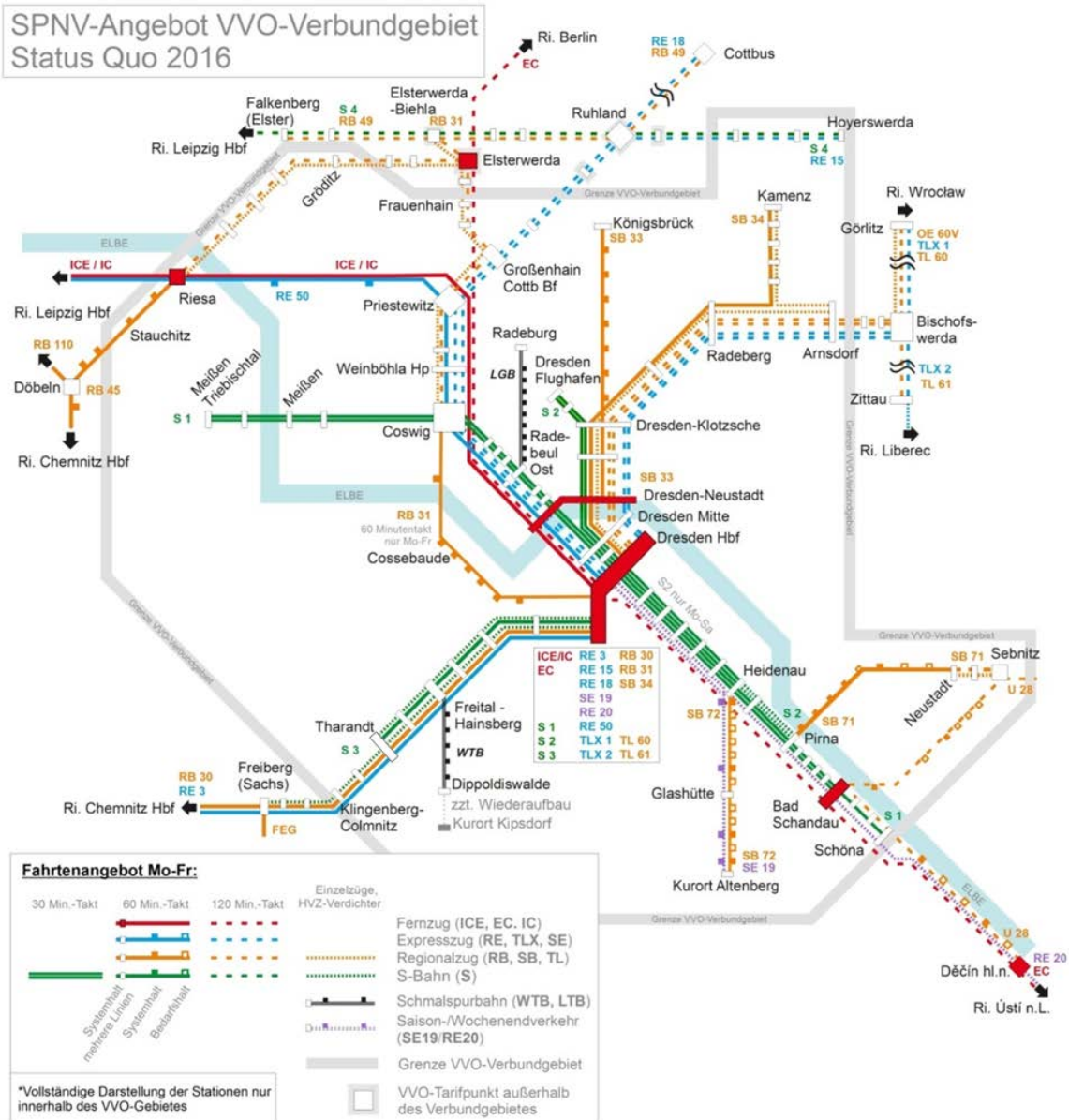


Abbildung 11: SPNV- und SPfV-Liniennetz im Nahverkehrsraum Oberelbe (Stand 2016)

Die SPNV-Linien im VVO-Gebiet lassen sich in Abhängigkeit ihrer Verbindungsfunktion und Erschließungswirkung nach drei Produktkategorien klassifizieren:


Produktkategorie	Merkmale
Regionalexpress (RE)	Halt nur an ausgewählten Unterwegsstationen, überregionale Bedeutung, Herstellung schneller Verbindungen zwischen den Oberzentren
Regionalbahn (RB)	Halt an allen Unterwegsstationen, innerhalb des S-Bahnnetzes an ausgewählten Unterwegsstationen, Anbindung des ländlichen Raumes an die Mittel- und Oberzentren
S-Bahn 	Halt an allen Unterwegsstationen, verkehrt innerhalb des Ballungsraumes „Oberes Elbtal“, Linientakt mindestens 30 min

Tabelle 5: Produktkategorien im SPNV

Zwischenzeitlich wurde den in den Fahrplanmedien verwendeten Liniennummern eine EVU-spezifische Kurzbezeichnung vorangestellt, z.B. SB 33. Dieses uneinheitliche Bild war für den Fahrgast unübersichtlich, deshalb erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wieder die Vereinheitlichung auf die Produktbezeichnung RB und RE.

Der Dresdner Ballungsraum und das Elbtal werden von drei S-Bahn Linien mit vielen Halten und überwiegend im 30-min Takt bedient. Die S 1 ist zwischen Meißen-Triebischtal und Pirna in der Hauptverkehrszeit auf einen ca. 15-min-Takt verdichtet.



Foto 1: Halt der S 2 in Dresden-Mitte auf dem Weg zum Flughafen

Es bestehen stündliche Angebote im Regionalexpressverkehr in Richtung Bischofswerda, Chemnitz, Großenhain (alle durch RB-Leistungen ergänzt) und Riesa/Leipzig. Dazu kommen vier Linien im Dieselnetz VVO, zwei sonstige RB-Linien (Chemnitz – Riesa, Rumburk – Sebnitz – Děčín), zwei saisonale RE-Linien und zwei dampfbetriebene Schmalspurbahnen.

Die Abbildung 12 zeigt das SPNV-Angebotschema in den Hauptverkehrszeiten.

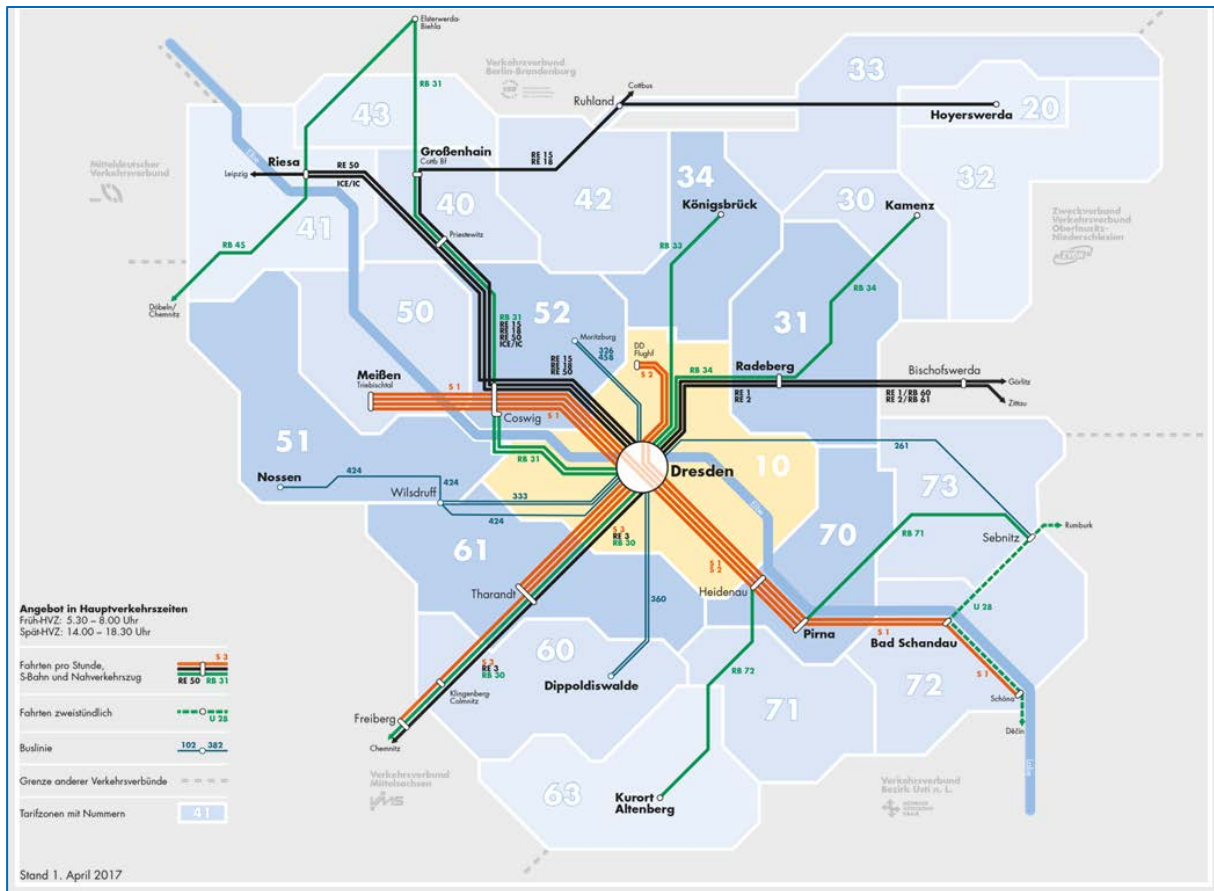


Abbildung 12: SPNV-Angebotschema Hauptverkehrszeiten 2017

Das SPNV-Liniennetz besitzt eine Radialstruktur und ist im Wesentlichen auf das Oberzentrum Dresden ausgerichtet. Die meisten RB bzw. RE-Linien beginnen in Dresden Hbf. Ausnahmen sind:

- die Linie RB 33 (Dresden – Königsbrück), die in Dresden-Neustadt beginnt (eine Verlängerung bis Dresden Hbf ist geplant, siehe Kapitel 4)
- die Linien RB 71 (Pirna – Sebnitz) und RB 72 (Heidenau – Altenberg)
- sowie die tangentialen Linien U28 (Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Schöna – Děčín), der VVO-Abschnitt der S4 des MDSB (Lauta – Hoyerswerda) sowie die Linie RB 45 (Chemnitz – Riesa – Elsterwerda).

In der Anlage 3.1 sind die SPNV-Linien bezüglich des Fahrplanvolumens und Angebotes für die Tagesarten Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage aufgeführt.

Im Fahrplanjahr 2017 sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erbringung von Leistungen beauftragt:

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Partner im Verbund	Sitz	Logo	Netze
DB Regio AG, Regio Südost	Leipzig		S-Bahn, Saxonia, Nationalparkbahn (+ČD)
DB Regio AG, Regio Nordost	Potsdam		Elbe-Elster-Netz
Bayerische Oberlandbahn (BOB)/ Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) (transdev)	Holz- kirchen/ Leipzig		E-Netz Mittelsachsen
Städtebahn Sachsen GmbH (SBS)	Dresden		Dieselnetz
Die Länderbahn GmbH (DLB) – trilex (Netinera)	Viechtach		Ostsachsen-Netz
Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG)	Moritzburg		Schmalspurbahnen

Tabelle 6: Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)

Das Leistungsvolumen gliedert sich wie folgt:

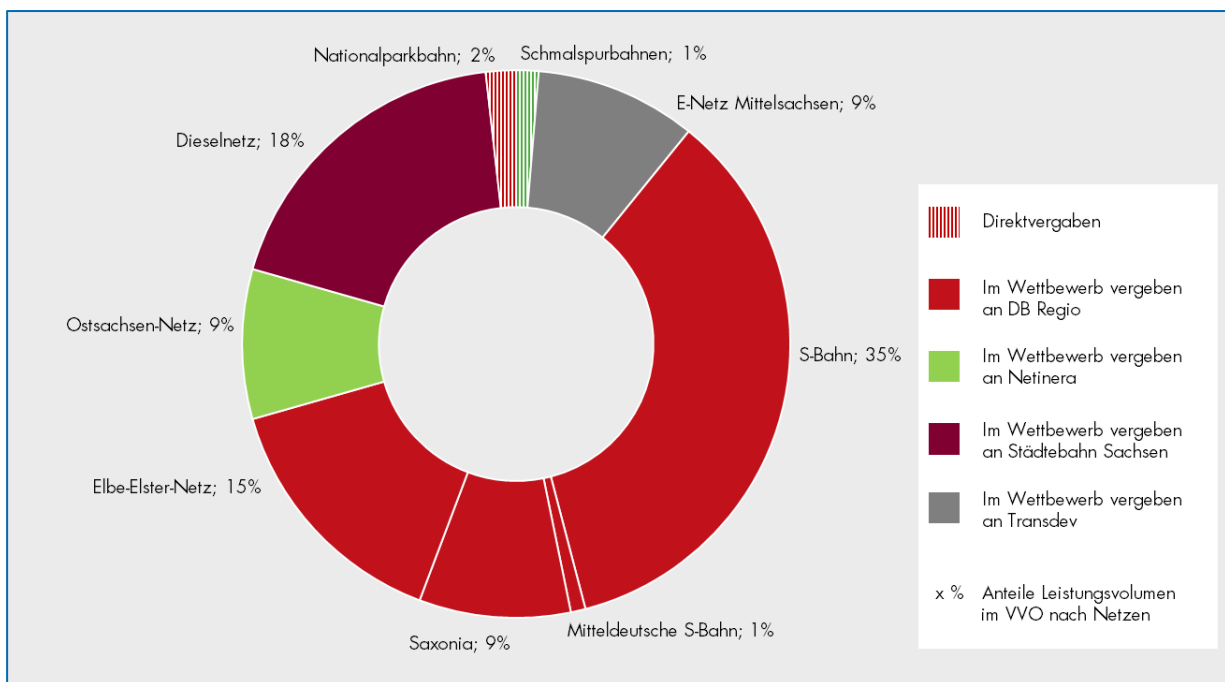


Abbildung 13: Leistungsvolumen nach Netz und Betreiber im Fahrplanjahr 2017

Das aktuelle Angebotsvolumen der SPNV-Leistungen beträgt derzeit 9,22 Mio. Zugkm (zzgl. 0,12 Mio Zugkm Schmalspurbahnen). Der Anteil der einzelnen Verkehrsverträge an der Gesamtfahrplanleistung ist in Abbildung 13 dargestellt. Demnach ist die aktuelle Ausschreibungslandschaft durch Kleinnetze geprägt.

In der Laufzeit des des NVP stehen die meisten Verträge zur Neuvergabe an. Künftig sollen Synergien u.a. bezüglich Rollmaterial und Nachfrage durch weniger, größere Netze ausgenutzt werden. Dazu wird auf das Kapitel 4.3.11 verwiesen.

Aktueller Fahrzeugeinsatz

Mittlerweile sind auf allen Linien ausschließlich moderne Nahverkehrsfahrzeuge im Einsatz. Die elektrischen Talent 2-Triebzüge und die Doppelstockwagen der S-Bahn sind im Schnitt höchstens zehn Jahre alt. Die Dieseltriebwagen (Desiro Classic) sind wesentlich älter (Baujahr ab ca. 2000), Modernisierung erforderlich). Wesentlich älter sind die auf der Linie S 2 und fallweise auf den Strecken des Elbe-Elster-Netzes eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 143 (Baujahr um 1990). Aufgrund des fortgeschrittenen Alters und der nicht vorhandenen Rekuperationsfähigkeit ist ein Ersatz dieser Baureihe spätestens in der nächsten Vertragsperiode ebenfalls erstrebenswert. Alle Zuggarnituren verfügen i. d. R. über mindestens ein behindertengerechtes oder behindertenfreundliches WC. Die Einstiegshöhen betragen bei allen eingesetzten Fahrzeugen ca. 600 mm. Damit sind die Fahrzeuge kompatibel zu den modernisierten Bahnsteigen auf den Regional- und S-Bahn-Strecken.

Die auf den einzelnen Linien eingesetzten Fahrzeuge sowie deren Platzkapazitäten sind in Anlage 3.2 dargestellt.

1.5.3. Regionalbusverkehr

Netzstruktur

Vor allem auf Grund seiner Erschließungsfunktion verfügt der Regionalbusverkehr über ein relativ engmaschiges Streckennetz. Jede Gemeinde im Verbundraum ist durch Regionalbusse an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die angebotenen Verbindungen sind meist radial, bezogen auf größere Städte und Übergangsstellen, ausgerichtet.

Neben Dresden stellen u. a. die Städte Altenberg, Bad Schandau, Bernsdorf, Coswig, Dippoldiswalde, Freital, Glashütte, Gröditz, Großenhain, Heidenau, Hoyerswerda, Kamenz, Lommatzsch, Meißen, Neustadt/ Sa., Nossen, Nünchritz, Pirna, Pulsnitz, Radeberg, Radeburg, Riesa, Sebnitz, Tharandt, Weinböhla und Wilsdruff ebenfalls wichtige Knotenpunkte im Bus-Regionalverkehrsnetz dar.

Folgende Regionalbusverbindungen verlaufen direkt zwischen Ober- bzw. Mittelzentren mit fehlender Direktverbindung im SPNV:

Anbindung Oberzentrum bzw. Oberzentraler Städteverbund	Verbindung zwischen Mittelzentren
Dresden – Dippoldiswalde	Dippoldiswalde – Freital
Hoyerswerda – Bautzen	Großenhain – Meißen
Hoyerswerda – Kamenz	Großenhain – Riesa
Bautzen – Kamenz	Meißen – Riesa
Hoyerswerda – Spremberg	

Tabelle 7: Regionalbusverbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren mit fehlender Direktverbindung im SPNV

Diesen wichtigen Verbindungen kommt bei der Entwicklung eines zukünftigen PlusBus-Netzes eine wesentliche Rolle zu (siehe Kapitel 4).

Angebotsstruktur

Im Nahverkehrsraum werden von 189 Linien des Regionalbusverkehrs ca. 2.500 Haltestellen bedient. Die Differenzierung des Angebotes nach Gebietskörperschaften enthält der Anlagenteil 4.

Mittlerweile verkehren 53 Regionalbuslinien im 30- oder 60-min-Takt. Dabei stellen sich immer wieder die gleichen, gut merkbaren Abfahrtszeiten und Linienübergänge ein. Bei einigen Linien wird der Takt jedoch nicht über den gesamten Tag und Linienverlauf eingehalten. In der Anlage 4.6 sind diese Linien aufgeführt.

Die meisten Linien mit Taktfahrplan berühren den Ballungsraum sowie touristische Schwerpunkte. In den eher ländlich strukturierten Regionen wird der Regionalbusverkehr überwiegend nach bedarfsorientierten Fahrplänen durchgeführt.

Im Nahverkehrsraum Oberelbe übernehmen die meisten Linien sowohl Verbindungs- als auch Erschließungsfunktionen. Zur Erfüllung der Erschließungsfunktion und insbesondere auch zur Integration des Schülerverkehrs werden Fahrten auf einer Linie nicht nur in ihrer zeitlichen Lage, sondern auch im Fahrtweg an den Bedarf angepasst, so dass sich das Angebot dieser Linien auf mehrere verschiedene Linienwege verteilt.

Die tägliche Einsatzzeit beginnt in der Woche auf den meisten Linien zwischen 4.00 und 6.00 Uhr und endet zwischen 18.00 und 20.00 Uhr. An den Wochenenden wird der Betrieb meist erst zwischen 7.00 und 9.00 Uhr aufgenommen. Nach 21.00 Uhr werden nur noch auf wenigen Linien Fahrten angeboten. Obwohl der überwiegende Teil des Schülerverkehrs bereits in den Linienverkehr nach § 42 PBefG integriert ist, wird teilweise auch noch freigestellter Schülerverkehr durchgeführt. Zum großen Teil handelt es sich dabei um Fahrten zwischen Schulen und Schwimmhallen bzw. Sportstätten, die nur an bestimmten Wochentagen und zu festgelegten Zeiten benötigt werden. Regelmäßige Fahrten zwischen Wohnort und Schulort finden in der Regel nur dann als freigestellter Schülerverkehr statt, wenn diese auf Grund der örtlichen und zeitlichen Anforderungen nicht in den Linienverkehr integrierbar sind. Auch zu einigen Förderschulen ist freigestellter Schülerverkehr eingerichtet.

Bezüglich des derzeitigen und zukünftigen Einsatzes alternativer Bedienformen im Regionalbusverkehr wird auf die Kapitel 1.5.8 und 4.4.4 verwiesen.

Betreiber

Im Nahverkehrsraum Oberelbe agieren sieben konzessionierte Verkehrsunternehmen mit Sitz innerhalb des VVO als Partner im Verbund, diese haben teilweise weitere private Unternehmen mit der Erbringung von Leistungen beauftragt.

Regionalbus-Verkehrsunternehmen (Partner im Verbund)	Sitz	Logo
Müller Busreisen GmbH (MBR)	Stolpen OT Langenwolmsdorf	
Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS)*	Pirna	
Regionalbus Oberlausitz GmbH (RBO)	Bautzen	
Regionalverkehr Dresden GmbH (RVD)*	Dresden	
Satra Eberhardt GmbH	Kesselsdorf	
Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH)	Hoyerswerda	
Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM)	Meißen	

* OVPS und RVD werden ab 2019 unter dem neuen Namen Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge verschmelzen

Tabelle 8: Regionalbus-Verkehrsunternehmen im Verbund (Stand 2017)

Weitere Verkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb des VVO erbringen ebenfalls Leistungen im Nahverkehrsraum, u.a. Omnibusbetrieb Fa. Beck Bischofswerda, Schmidt-Reisen Radibor, REGIOBUS Mittelsachsen GmbH Mittweida (RVM), Regionalverkehr Erzgebirge mbH Annaberg-Buchholz (RVE), DB Regio Bus Ost GmbH NL Spree-Neiße Bus Forst, VerkehrsManagemnt Elbe-Elster GmbH Finsterwalde, Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz Senftenberg (VG OSL), Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ Oschatz (OVH), BusLine a.s. Semily/CZ.



Foto 2: Regionalbusse der RVD-Linien 372, 385 und 388 an der Haltestelle „Bahnhof/ Busbahnhof“ in Glashütte

Fahrplanleistung

Die Jahresfahrplanleistung im Bus-Regionalverkehr des Nahverkehrsraumes betrug 2017 rd. 21,8 Mio. Fahrplan-Kilometer. Damit wurden im Vergleich zu 2006 rd. 0,2 Mio. Fahrplan-Kilometer mehr angeboten. Alternative Angebote nehmen davon einen Anteil von 0,4 Mio Fahrplan-Kilometer ein. Die Anteile der einzelnen Gebietskörperschaften sind in der Abbildung 14 dargestellt.

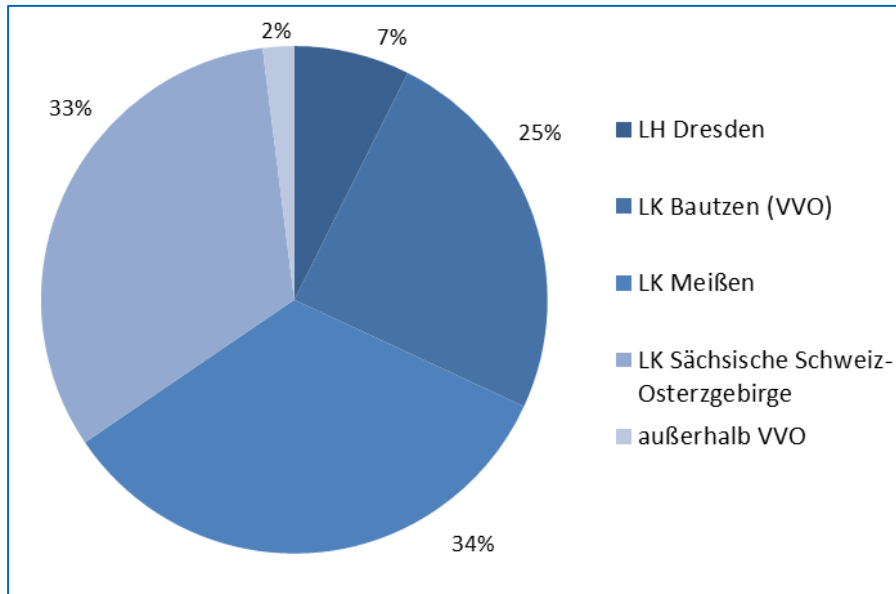


Abbildung 14: Jahresfahrplanleistung 2017 im Bus-Regionalverkehr - Anteile der Gebietskörperschaften

Regionaler Nachtverkehr

Seit 2003 existiert der VVO-Nachtverkehr. Das Prinzip besteht darin, in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen die bestehenden attraktiven Fahrtangebote des Dresdner Stadtverkehrs – auf fast allen Straßenbahnlinien und zahlreichen Buslinien wird der Verkehr in den Nachtstunden durchgehend aufrechterhalten – in umliegende Zentren zu verlängern.

Radebeul, Coswig und Weinböhla werden regulär durch die Straßenbahnlinie 4 erreicht. Weitere acht Buslinien verbinden in den Nachtstunden Dresden mit Dippoldiswalde (360), Freital (A), Wilsdruff (333), Meißen (404), Moritzburg/ Radeburg (477), Ottendorf-Okrilla (321), Radeberg (308) und Pirna (H/S). Parallel dazu wurde ein günstiges Nachtticket eingeführt, das zwischen 18 Uhr und 6 Uhr im gesamten Verbundraum gilt.

In den Fahrplänen und an den Haltestellen sind die Nachtverkehrslinien gesondert gekennzeichnet.

Basierend auf Veränderungen im Fahrplankonzept des Dresdner Nachtverkehrs wurde im April 2018 auch das VVO-Nachtverkehrsnetz zeitlich und mit optimierten Verbindungen angepasst. Im Kapitel 4 wird darauf näher eingegangen.

1.5.4. Straßen-/ Stadtbahnverkehr

Netzstruktur

In der Landeshauptstadt Dresden stellen die gegenwärtig 12 Linien der Straßen-/Stadtbahn das Rückgrat des ÖPNV dar. Betreiber ist die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB).

Das Netz der Dresdner Straßen-/Stadtbahn orientiert sich an der durch die Elbtal-lage geprägten Stadt- und Siedlungsstruktur. Mit der dem Elbtal folgenden Strecke über Radebeul und Coswig nach Weinböhla werden die beiden Mittelzentren miteinander und mit dem Oberzentrum Dresden verbunden.

Innerhalb des Stadtgebietes sind die meisten Strecken radial auf das Stadtzentrum gerichtet. Im Zuge des Innenstadtringes wird das Zentrum von mehreren Linien umschlossen, welche sich abschnittsweise überlagern.

Die Straßen-/Stadtbahn verkehrt vor allem auf den innerstädtischen Hauptverkehrsrelationen und verbindet die Stadtteilzentren sowie die großen Wohnstandorte mit der Innenstadt. Darüber hinaus erschließt sie die meisten Stadtteile auch in der Fläche.



Foto 3: Straßenbahnen der Linien 8 und 9 in der Dresdner Innenstadt

Eine relevante **Weiterentwicklung** des Netzes im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes stellt die im Mai 2011 erfolgte **Verlängerung der Linie 10** von der Friedrichstadt zur Messe Dresden dar.

Wichtige Übergangsstellen innerhalb des Netzes sind Postplatz, Pirnaischer Platz, Albertplatz und Straßburger Platz. Die Verknüpfung mit dem SPNV erfolgt vor allem am Hauptbahnhof, Bahnhof Mitte und Bahnhof Neustadt. Weitere Verknüpfungen mit dem S-Bahn-Netz bestehen an den Stationen Niedersedlitz, Dobritz, Freiburger Straße, Industriegelände sowie – seit März 2016 – Trachau und Bischofsplatz. An der Stadtperipherie bedient sie Park+Ride-Plätze und bindet diese direkt an das Stadtzentrum an.

Die Streckenlänge betrug 2016 rund 134 km (davon 14 km im Landkreis Meißen). 91 % des Netzes sind doppelgleisig, auf 44 % besitzt die Bahn einen separaten Gleiskörper. Sie bedient 154 Haltestellen (davon 26 im Landkreis Meißen – neu seit Juni 2015: Weinböhla Gellertstraße). Die bisher nur in Richtung Dresden bestehende Haltestelle Schloss Wackerbarth in Radebeul wurde im Oktober 2017 beidseitig ausgebaut.

Angebotsstruktur

Montags bis freitags verkehren alle Linien tagsüber durchgängig im **10-Minuten-Takt**.

Die weiteren angebotenen Taktzeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Verkehrszeit	Angebotene Taktzeit [min]
Montag bis Freitag	
• Tagesverkehr	10
• Abendverkehr	15
• Spätverkehr	30
Wochenende	
• an Samstagen von 10 bis 20 Uhr auf wichtigen Linien für Einkaufs- und touristischen Verkehr	10
• sonstiger Tagesverkehr	15
• Spätverkehr	30

Tabelle 9: Taktzeiten im Straßenbahn-/Stadtbahnverkehr Dresden

In den Nachtstunden wird der Straßen-/Stadtbahnbetrieb auf fast allen Strecken **durchgehend** aufrechterhalten.

Fahrplanleistung

Im Fahrplan 2017 wurden im Stadtgebiet Dresden rund 12,8 Mio. Fahrplan-Kilometer als Jahresfahrplanleistung angeboten, hinzu kommen Leistungen der nur bei Bedarf verkehrenden Messelinie 20. Im Landkreis Meißen betrug die angebotene Fahrplanleistung der Dresdner Straßen-/Stadtbahn ca. 0,6 Mio. Fahrplan-Kilometer. Aufgrund zahlreicher Baumaßnahmen im Streckennetz mit Umleitungsstrecken, geänderten Linienübergängen und SEV weichen die in der Praxis gefahrenen Leistungen etwas von den Fahrplanwerten ab.

Die Dresdner Straßen-/Stadtbahn erreichte in den vergangenen Jahren eine durchschnittliche **Beförderungsgeschwindigkeit** von rund 19 km/h, zwischenzeitlich mit rückläufiger Tendenz. Im Interesse eines attraktiven ÖPNV ist eine Trendumkehr mit der Erreichung der in den vergangenen Nahverkehrsplänen sowie im VEP Dresden 2025+ benannten Zielstellung einer erhöhten Geschwindigkeit und geringeren Verlustzeiten dringend notwendig. Ziel ist die Erreichung der LOS-Stufen A oder B (siehe Kapitel 2.5.3).

1.5.5. Stadtbusverkehr

Stadtverkehr Dresden

Der Bus-Stadtverkehr ergänzt das Straßen-/Stadtbahnangebot innerhalb der Stadt und bietet wichtige tangentielle Verbindungen sowie für einige Stadtteile Zentrumsverbindungen an. Er erfüllt Zubringerfunktion zum SPNV sowie Aufgaben der Flächenerschließung.

Wichtige Zentrumsanbindungen abseits der Straßenbahnkorridore verkehren von Altnaußlitz/ Dölzschen, Coschütz/ Mockritz, Cossebaude, Goppeln, Johannstadt, Leubnitz, Nickern/ Lockwitz, Plauen und Wilschdorf.



Foto 4: Stadtbus der DVB-Linie 61 an der Haltestelle „Technische Universität (Fritz-Foerster-Platz)“, aufgrund der enorm starken Nachfrage soll diese Achse auf Stadtbahnbetrieb umgestellt werden

Relevante **Weiterentwicklungen** im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind nachfolgend hervorgehoben:

Im August 2013 erfolgte die Verlängerung der Linie 64 über die **Waldschlösschenbrücke** bis Reick (Verknüpfung der bisherigen Linien 64 und 74). Im Februar 2014 wurde die Linie 66 bis **Freital verlängert** und mit der dortigen Stadtbuslinie B verknüpft.

Wichtige Tangentialverbindungen werden in folgenden Relationen angeboten:

- Weißig – Bühlau – Loschwitz (Bergbahnen) – Blasewitz – Zwinglistraße – Strehlen – TU – Löbtau (Linie 61)
- Löbtau – Zschertnitz – Mockritz – Strehlen – Blasewitz – Loschwitz (Bergbahnen) – Pillnitz – Graupa – Bonnewitz (Linie 63)
- Reick – Gruna – Striesen – Universitätsklinikum – Waldschlösschen – Neustadt – Pieschen – Mickten – Kaditz (Linie 64)
- Blasewitz – Seidnitz – Reick – Dobritz – Leuben – Heidenau/Luga (Linie 65)
- Gompitz – Cotta – Trachau – Hellerau – Klotzsche – Industriegebiet Nord (Linie 70)
- Elbepark – Altkaditz – Kaditz – Radebeul – Boxdorf – Hellerau – Klotzsche (Linie 72)
- Klotzsche – Flughafen – Boxdorf – Trachau – Cotta – Omsewitz (Linie 80)
- Blasewitz – Gruna – Strehlen – Plauen – Löbtau (Linie 85)
- Heidenau – Kleinschachwitz – Laubegast – Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa (Linie 86)
- Striesen – Tolkewitz – Reick – Leubnitz – Mockritz (Linie 87)
- Kleinschachwitz – Niedersedlitz – Prohlis (Linie 88)

Die Zubringerfunktion bezieht sich auf Stadtteile in peripherer Lage sowie die Gemeinden im Umland bzw. Gemeindeteile, die durch den Bus-Stadtverkehr an das übrige ÖPNV-System der Stadt angebunden werden.

Das Busnetz umfasst eine Streckenlänge von 308 km mit 546 Haltestellen, die von 27 Linien bedient werden. 107 Haltestellen werden von Bussen und Straßenbahnen gemeinsam angefahren.

Die Linien verkehren im Wesentlichen nach Taktfahrplan. Entsprechend der Nachfrage wird das Angebot auf einzelnen Linienabschnitten verdichtet. Die Tabelle 10 enthält eine Übersicht über die angewandten Taktzeiten. Dabei weisen die 60er Linien (61 bis 66) kürzere Taktfrequenzen auf als andere Linien.

Verkehrszeit	Überwiegend angebotene Taktzeit [min]
Montag bis Freitag	
• Hauptverkehrszeit	
○ 60er Linien	5 / 10
○ andere	10 / 20
• sonstiger Tagesverkehr	
○ 60er Linien	10
○ andere	20 / 30
• Abendverkehr	30
Wochenende	
• sonstiger Tagesverkehr	15 / 30

Tabelle 10: Taktzeiten im Bus-Stadtverkehr Dresden

Betreiber des Bus-Stadtverkehrs in Dresden ist die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB).

Die **Jahresfahrplanleistung** im Bus-Stadtverkehr Dresden betrug im Fahrplanjahr 2017 ca. 13,4 Mio. Fahrplan-Kilometer. Das entspricht einer 8%igen Zunahme gegenüber 2007 von ca. 1,0 Mio. Fahrplan-Kilometern. 0,5 Mio. Fahrplan-Kilometer werden durch Anruflinientaxi-Leistungen (alita) erbracht. Das Bediengebiet reicht teilweise über die Stadtgrenzen hinaus, ca. 2,5% der Jahresfahrplanleistung entfallen auf die Landkreise Meißen und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge.

Außerdem übernehmen verschiedene Regionalbuslinien innerhalb der Landeshauptstadt Dresden Stadtverkehrsaufgaben (z.B. Linie 308), diese sind in den Anlagen 4.1 und 6.1 mit aufgeführt.

Die Busse im Dresdner Stadtverkehr erreichten in den vergangenen Jahren eine durchschnittliche **Beförderungsgeschwindigkeit** von rund 21 km/h. Wie beim Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr ist auch beim Busverkehr im Interesse eines attraktiven ÖPNV die Erreichung der LOS-Stufen A oder B (siehe Kapitel 2.5.3) mit einer erhöhten Geschwindigkeit und geringeren Verlustzeiten dringend notwendig.

Stadtverkehr Hoyerswerda

Die in Hoyerswerda betriebenen vier Stadtbuslinien bedienen insgesamt ca. 80 Haltestellen. Fahrplan und Liniennetz sind so aufgebaut, dass an der Zentralen Abfahrtsstelle (ZAST) am Lausitzer Platz im Stadtzentrum Neustadt alle 30 Minuten (Montag-Freitag) ein Rendezvous-

Halt aller Stadtbuslinien mit optimierten Umsteigebedingungen erfolgt. So werden alle Stadtteile mit der Neustadt, der Altstadt und dem Bahnhof verbunden.

Zusätzlich zu den Stadtbusen verbinden Regionalbuslinien periphere Stadtteile mit der Kernstadt. Wichtigste Haltestellen sind der Bahnhof und die ZAST Lausitzer Platz.

Die Stadtbuslinien werden montags bis freitags tagsüber weitestgehend durchgängig im 30-Minuten-Takt durchgeführt. In der Nebenverkehrszeit und an Samstagen übernimmt die Ringlinie 4 die Aufgaben der Linien 1 bis 3. Zu den übrigen Zeiten wird ein Anrufsammeltaxi-System (AST) angeboten (siehe Kapitel 1.5.8).

Der Bus-Stadtverkehr wird durch die Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH) betrieben. Im April 2013 wurde die bisherige Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH (VSE) umfirmiert.

In der Stadt Hoyerswerda wurde im Jahr 2017 durch den Bus-Stadtverkehr eine [Jahresfahrplanleistung](#) von ca. 0,5 Mio. Fahrplan-Kilometern erbracht. Im Vergleich zum Fahrplanjahr 2007 wurden demzufolge im Bus-Stadtverkehr ca. 35 % weniger Fahrplan-Kilometer angeboten. Die größte Veränderung fand im Dezember 2014 statt, es erfolgte eine [Umstellung](#) des Stadtbusystems u.a. mit einer Reduzierung von einem 20- zu einem 30-Minuten-Takt als Reaktion auf die demografisch bedingten rückläufigen Fahrgastzahlen.

Übrige Stadtverkehre

Außer in den oberzentralen Orten Dresden und Hoyerswerda werden in 12 weiteren Kommunen Bus-Stadtverkehre bzw. Bus-Ortsverkehre betrieben. Die Stadtverkehre von Freital, Pirna und Heidenau erstrecken sich bis in Dresdner Randbereiche. Pirna und Heidenau bilden ein gemeinsames Stadtverkehrsnetz.

Das Angebot umfasst insgesamt 33 Linien, die vor allem die Verbindungen zwischen entfernter gelegenen Stadt- oder Ortsteilen und dem jeweiligen Innenstadtbereich bzw. dem Bahnhof oder Busbahnhof herstellen. Seit dem letzten NVP fanden in Freital (Februar 2014: [„Neuer Stadtverkehr Freital“](#)) Großenhain, Meißen, Radebeul und Sebnitz Umstrukturierungen der Stadtverkehre statt. Teilweise wurden Linien zusammengelegt, die Anzahl der Stadtverkehrslinien wurde insgesamt um 3 reduziert. Die Jahresfahrplanleistung der übrigen Stadtverkehre beträgt insgesamt ca. 4,5 Mio. Fahrplan-Kilometer. Damit wurden im Vergleich zum Jahr 2006 ca. 0,3 Mio. Fahrplan-Kilometer weniger angeboten. In Freital, Heidenau, Pirna und Radebeul werden zudem Leistungen des Dresdner Stadtbusverkehrs in einer Größenordnung von insgesamt ca. 0,3 Mio. Fahrplan-Kilometer erbracht.

In keiner Kommune übernimmt ein Stadtbusystem die alleinige Aufgabe des innerstädtischen ÖPNV. In der Regel wird dies durch Regionalbuslinien überlagert, welche auf radialen Achsen Stadtteile mit dem Zentrum verbinden. Teilweise ergänzen auch Straßenbahnlinien, S-Bahn- und andere SPNV-Linien, Fähren etc. das für städtische Binnenwege im ÖPNV nutzbare Netz.

Die für den Stadtverkehr nutzbaren Linien und deren Verläufe sind im Anlagenteil 6 für alle Ober- und Mittelzentren sowie einige Grundzentren und nichtzentrale Orte mit entsprechender ÖPNV-Struktur detailliert aufgeführt.

In der Tabelle 11 sind diese Orte mit den jeweils für den städtischen ÖPNV nutzbaren Verkehrsarten aufgelistet.

	Stadtbus	Regionalbus*	Straßenbahn*	S-Bahn*	SPNV*	sonstiges
(Teil-)Oberzentren						
Dresden	○	○	○	○	○	○
Hoyerswerda	○	○		○	○	
Mittelzentren						
Coswig		○	○	○		
Dippoldiswalde	○	○				
Freital	○	○		○	○	
Großenhain	○	○			○	
Kamenz	○	○				
Meißen	○	○		○		
Pirna	○	○		○	○	○
Radeberg	○	○				
Radebeul		○	○	○	○	
Riesa	○	○				
Grundzentren						
Bad Schandau		○	○	○	○	○
Heidenau	○	○		○		
Neustadt/Sa.	○	○			○	
Sebnitz	○	○			○	
Sonstige Orte						
Bannewitz	○	○				
Weinböhla		○	○			

Tabelle 11: für den innerstädtischen ÖPNV nutzbare Verkehrsmittel, * mit Stadtverkehrsfunktion (z.B. Anbindung von Ortsteilen an das Zentrum)

1.5.6. Elbfähren

Im Nahverkehrsraum werden insgesamt 17 Fähren betrieben, die lokale Verbindungsaufgaben erfüllen. Die Elbfähren in Schöna, Schmilka, Postelwitz/ Krippen, Bad Schandau, Königstein, Kurort Rathen und Stadt Wehlen sichern die Anbindung der Stadt bzw. Gemeinde an den SPNV. Grenzüberschreitend wird auch die tschechische Gemeinde Hřensko an den Bahnhof Schöna angebunden.

Der Fährbetrieb erfolgt überwiegend nach Bedarf. In der Anlage 7 sind die Fähren mit Angaben zu Betreibern, Einsatzzeiten und Tarifeinbindung aufgeführt.

1.5.7. Sonderverkehrsmittel

Als Ausdruck eines wertvollen verkehrshistorischen Erbes verfügt der Nahverkehrsraum Oberelbe über verschiedene Sonderverkehrsmittel. Für die Nutzung werden gesonderte Fahrausweise benötigt, wobei Zeitkarten des VVO-Tarifs entsprechend ihrer räumlichen und zeitlichen Gültigkeit – mit eingeschränkter Mitnahmeberechtigung – anerkannt werden.

Lößnitzgrundbahn/ Weißeritztalbahn

Die beiden Schmalspurbahnen zählen zu den Sonderverkehrsmitteln im VVO. Sie werden als Bestandteil des SPNV im Verbundraum angesehen. Weite Streckenabschnitte der Weißeritztalbahn wurden durch das Hochwasser 2002 zerstört. Im Dezember 2008 wurden der untere Abschnitt Freital – Dippoldiswalde und im **Juni 2017** der obere Abschnitt bis Kipsdorf feierlich wiedereröffnet. Bezüglich weiterer Informationen wird auf das Kapitel 1.5.2 verwiesen.



Foto 5: Feierliche Wiederinbetriebnahme des Abschnittes Dippoldiswalde – Kipsdorf der Weißeritztalbahn am 17.06.2017

Kirnitzschtalbahn

Die Kirnitzschtalbahn verkehrt zwischen Bad Schandau und dem Lichtenhainer Wasserfall auf einer Streckenlänge von 8 Kilometern. Betreiber ist die Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS).

Die verkehrliche Bedeutung dieser Straßenbahn liegt vor allem im Tourismusverkehr innerhalb des Nationalparks Sächsische Schweiz. Darüber hinaus übernimmt die Kirnitzschtalbahn Erschließungsaufgaben, d. h. die Verbindung der Ansiedlungen im Kirnitzschtal mit dem Grundzentrum Bad Schandau.

Entsprechend ihrer Funktion verkehrt sie von April bis Oktober nach einem Sommerfahrplan (tagsüber alle 30 Minuten), ansonsten nach einem Winterfahrplan (alle 70 Minuten).

Standseilbahn/ Schwebebahn

Die beiden Dresdner Bergbahnen verbinden den Stadtteil Loschwitz mit den Stadtteilen Weißer Hirsch bzw. Oberloschwitz. Betreiber ist die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB).

Personenaufzug Bad Schandau

Der Personenaufzug Bad Schandau - Ostrau verkürzt die fußläufige Verbindung zum Bad Schandauer Ortsteil Ostrau und wird durch die Stadt Bad Schandau betrieben.

Stadtrundfahrt Meißen

Sie verbindet von April bis Oktober die Staatliche Porzellan-Manufaktur Meißen mit dem Dom auf dem Burgberg. Während der Tour informiert der Fahrer die Fahrgäste über die wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Die Fahrt kann jederzeit unterbrochen und später fortgesetzt werden.

Weitere Informationen zu den Sonderverkehrsmitteln können Anlage 8 entnommen werden.

1.5.8. Alternative und flexible Bedienformen

Die Flächenerschließung durch den ÖPNV wird zunehmend auch durch den Einsatz effizienter alternativer und flexibler Bedienungsformen realisiert.

Dabei werden in Teilräumen des Nahverkehrsraumes Oberelbe die in Tabelle 12 aufgeführten Systeme angeboten:

System	Merkmale
Anruf-Linientaxi (alita)	ein Taxi ersetzt auf Teilstrecken Straßenbahn- und Stadtbusleistungen, im Fahrplan entsprechend gekennzeichnet, Voranmeldung erforderlich, Verbundtarif ohne Zuschlag
Anruflinienbus (ALB)	ein Stadt- bzw. Regionalbus verkehrt nach festem Fahrplan, jedoch nur nach vorheriger Bestellung, Haltestellenbedienung nur nach Bedarf, ansonsten kürzester Fahrweg, Verbundtarif ohne Zuschlag
Anruf-Sammeltaxi (AST)	ein Taxi bedient von definierten Starthaltestellen ein Haltestellennetz bzw. eine Zieladresse, Abfahrtszeiten im Fahrplan festgelegt, Voranmeldung erforderlich, Verbundtarif mit Komfortzuschlag
Bürgerbus	wird ehrenamtlich durch einen Bürgerbusverein nach verschiedenen Modellen betrieben, im VVO: nach festem Fahrplan, Verbundtarif ohne Zuschlag, Partnerschaft mit Verbund-Verkehrsunternehmen

Tabelle 12 Systeme alternativer und flexibler Bedienformen im Nahverkehrsraum Oberelbe

In der Anlage 9 sind die Einsatzbereiche, Einsatzzeiten, Tariffinweise und Betreiber aufgeführt. Die Abbildung 15 zeigt die Teilräume des Verbundraumes mit alternativen und flexiblen Bedienformen.

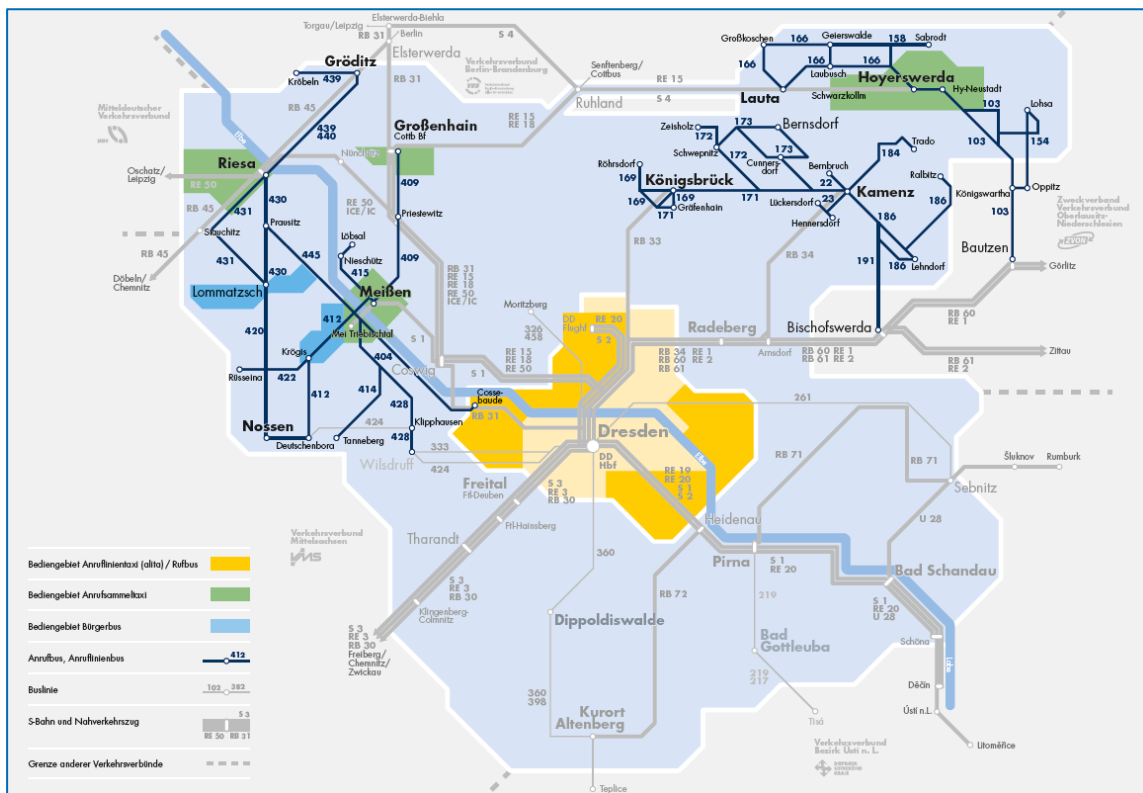


Abbildung 15: Übersicht verbundintegrierter alternativer und flexibler Bedienformen 2019

Die schwierige demografische Entwicklung in weiten Teilen des ländlichen Raumes stellt den Regionalverkehr vor die Aufgabe, die Mobilitäts-Daseinsvorsorge mit betriebswirtschaftlich sinnvollen Lösungen sicherzustellen. Dabei rücken immer mehr die alternativen Bedienformen in den Vordergrund. Gleichzeitig entwickeln sich auch neue Mobilitätsangebote und Mitnahmesysteme einschließlich autonom fahrender Fahrzeuge, die eine manuelle Disposition nicht mehr möglich machen. Es besteht die Gefahr einer weiteren „Zersplitterung“ einzelner neuer elektronischer Dispositionssysteme.

Deshalb soll der Aufbau und Betrieb eines verbundweit einheitlichen Dispositionssystems geprüft werden. Der VVO agiert in diesem Fall als Mobilitätsdienstleister.

1.5.9. Grenzüberschreitender Verkehr

Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen dem Verbundraum Oberelbe und dem unmittelbar angrenzenden Bezirk Ústí hat im Zuge des Beitrittes der Tschechischen Republik in die Europäische Union 2005 und der Ratifizierung des Schengener Abkommens 2007 eine stark zunehmende Bedeutung erhalten.

Dies spiegelt sich auch in einer intensiven Zusammenarbeit mit tschechischen Partnern, vor allem der Bezirksverwaltung Ústí als ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Tschechischen Bahn (ČD), wieder. In einer völlig neuen Qualität, Tiefe und Aktualität werden die Liniennetze

miteinander verknüpft sowie Informationen, Daten und Planungen ausgetauscht und abgestimmt.

In der Anlage 10 sind die grenzüberschreitenden ÖPNV-Leistungen zusammengestellt.

Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes hat sich die Zahl der grenzüberschreitenden ÖPNV-Achsen im Verbundraum von vier auf sieben erhöht. Als **Meilensteine** der Entwicklung sind zu nennen:

- Juli 2014: Einweihung des Lückenschlusses zwischen Sebnitz und Dolní Poustevna, Inbetriebnahme der Regionalbahnverbindung U 28 Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Decín (bei gleichzeitigem Entfall des Elbe-Labe-Sprinters und Einkürzung der RB 71), Ausweitung der grenzüberschreitenden Tarifangebote (u.a. Zeitkarten)
- April 2015: Verlängerung der bislang innerschweizerischen Regionalbuslinie 435 Česká Kamenice – Hrensko (Betreiber BusLine a.s.) bis Schmilka
- Dezember 2015: Verlängerung der bereits grenzüberschreitenden OVPS-Linie 217 (Pirna-) Bahratal – Tisa über Jilove Sneznik bis Rosenthal, Einsatz als FahrradBus
- Januar 2017: die RVD-Linie 398 (Dresden-) Zinnwald – Teplice wird im Rahmen der Neustrukturierung der Linienverkehre im Bezirk Ústí voll in den tschechischen ÖPNV integriert und auf einen 2-h-Takt aufgestockt. In Aufgabenträgerschaft des Bezirkes Ústí bedient ausschließlich diese Linie den Abschnitt Dubí – Cinovec, die entsprechende tschechische Linie wurde bis Dubí eingekürzt.

Die Linienbezeichnung U 28 verweist auf den Bezirk Ústí als Aufgabenträger. Entsprechend der tschechischen Definition erhalten die dortigen SPNV-Leistungen das Kürzel des maßgebenden Bezirkes, im Falle des Bezirkes Ústí ein „U“, Bezirk Liberec ein „L“ etc.



Foto 6: Auf der Linie U 28 eingesetzter Siemens Desiro im Design der Nationalparkbahn

Dem Lückenschluss Sebnitz – Dolní Poustevna ging eine intensive konzeptionelle Zusammenarbeit zwischen dem VVO und dem Bezirk Ústí voraus. Dieses Vorhaben war auch Bestandteil des gemeinsamen EU-Projektes „Grenzüberschreitender Regionalverkehr Ústecký kraj/ VVO (ELLA regio)“ im Rahmen des Ziel-3-Programmes zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit 2007 – 2013 zwischen dem Freistaat Sachsen und der tschechischen Republik.

Informationen und Auskünfte des Verkehrsverbundes Oberelbe, so die VVO-Website und zielgruppenspezifische Flyer, werden tschechischen Nutzern auch in tschechischer Sprache angeboten. Bezüglich Tarifinformationen wird auf das Kapitel 1.7 verwiesen.

1.5.10. Fernverkehr

Im Nahverkehrsraum Oberelbe bestehen folgende relevante Anschlüsse an den Fernverkehr:

Art des Fernverkehrs	Zugangsstelle im Nahverkehrsraum
Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	Dresden Hbf Dresden-Neustadt Bad Schandau Riesa
Internationaler Flughafen	Dresden DRS
Fernbus	Dresden Hbf/ Bayrische Straße (Schwerpunkt) sowie weitere (u.a. Dresden-Neustadt Hansastrasse, Flughafen, Hoyerswerda, Nossen)

Tabelle 13 Zugangsstellen zum Fernverkehr im Nahverkehrsraum Oberelbe

Die Anlage 11 führt diese Bereiche mit ihren Rahmenbedingungen sowie ihrem Bezug zum ÖPNV auf. Im Nahverkehrsraum fehlen SPFV-Angebote auf den Achsen Dresden – Bautzen – Görlitz (- Breslau) und Dresden – Chemnitz (- Hof – Nürnberg), diese müssen komplett durch Leistungen des SPNV kompensiert werden.

Pendler, die mit ihrer Wochen-, Monats- oder Abo-Monatskarte zwischen Dresden und Riesa unterwegs sind, können auf dieser Relation auch mit den ICE- und IC-Zügen fahren. Damit konnte das Fahrangebot auf zwei Züge pro Stunde und Richtung ausgeweitet und die stark frequentierte Saxonia-Linie RE 50 entlastet werden.

Temporär, während entsprechender Bauzustände im Elbtal mit Auswirkungen auf die Linie S 1, galt ein solches Angebot auch für Pendler zwischen Bad Schandau und Dresden.

Der Fernbuslinienverkehr besitzt seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 Relevanz auch für den Nahverkehrsraum Oberelbe.

Bezüglich der für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes relevanten sich verändernden Rahmenbedingungen und konkreten Planungen wird auf das Kapitel 4 verwiesen.

1.5.11. Übergangsstellen/ P+R/ B+R

Übergangsstellen

Die Übergangsstellen sind für das ÖPNV-Gesamtsystem von besonderer Bedeutung, da durch die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger die notwendigen Tür-zu-Tür-Verbindungen für den Reisenden hergestellt werden können (so genannte Beförderungsketten). Sie entstehen an den Punkten (Schnittstellen), an denen die Verkehrsträger und -arten aufeinandertreffen, d. h. sowohl an den Schnittpunkten im ÖPNV als auch zwischen ÖPNV und individuellen Verkehrsmitteln (MIV, Fahrrad).

Aufgrund der hohen Dichte des ÖPNV-Netzes gibt es eine Vielzahl von Kreuzungs- und Verzweigungspunkten der verschiedenen Linien. Inwieweit diese auch Verknüpfungsfunktionen zu erfüllen haben, hängt vor allem vom Angebot (Linienverlauf und Fahrtenhäufigkeit) und auch von der Nachfrage in bestimmten Verkehrsbeziehungen ab. Die relevanten Übergangsstellen wurden im ersten Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe definiert und in den Fortschreibungen aktualisiert.

Die Übergangsstellen als wesentliche Bausteine eines integrierten ÖPNV müssen folgende Merkmale erfüllen:

- eine leichte Zugänglichkeit zum SPNV/ ÖPNV und zwischen den Verkehrsarten
 - SPNV
 - Regionalbusverkehr
 - Stadtverkehr (Straßen-/Stadtbahn und Stadtbus)
 - MIV (Park+Ride, P+R)
 - Fahrrad (Bike+Ride, B+R)
- kurze, barrierefreie Wege,
- ein hohes Maß an Übersichtlichkeit und Sicherheit
- eine klare und abgestimmte Fahrplanstruktur
- eine übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation



Abbildung 16: Prinzipische Skizze einer Übergangsstelle am Beispiel Weinböhla

Mit dem bestehenden einheitlichen und verkehrsträgerübergreifenden VVO-Tarif ist eine weitere wichtige Zugangsbarriere eliminiert. Park+Ride und Bike+Ride sind im VVO-Raum grundsätzlich kostenfrei. Dies kann bei der Standortwahl zu Einschränkungen führen, so sind Park+Ride-Plätze in Gebieten mit hohem Parkdruck (z.B. Flughafen, innenstadtnah) aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit einer Fremdnutzung zu vermeiden.

Alternative ÖPNV-Bedienungsformen (z. B. Anruf-Sammel-Taxis) können bei der Bedienung der Übergangsstellen ebenfalls integriert werden.



Foto 7: Die Übergangsstelle Königsbrück besteht seit 1999 und ist die dienstälteste im Verbundraum

In der Anlage 12 sind die Übergangsstellen dargestellt, welche bereits realisiert wurden und verkehrswirksam sind. Angegeben sind die verknüpften ÖPNV-Verkehrsmittel sowie Angaben zum Vorhandensein und zur Größenordnung von P+R und B+R- Anlagen.

Die Anlage 12 enthält auch die derzeit im Bau befindlichen oder im Rahmen des VVO-Infrastrukturprogrammes geplanten Übergangsstellen.

Park+Ride/ Bike+Ride

Neben den Schnittstellen innerhalb des ÖPNV sollen auch die Übergangsmöglichkeiten vom und zum individuellen Verkehr verbessert werden. Aufgrund der verstärkten Ausprägung der Stadt-Umland-Beziehungen im Bereich des VVO ist es Ziel, den Einzugsbereich des ÖPNV durch eine verstärkte Verknüpfung mit dem Individualverkehr in Form von Park+Ride und Bike+Ride zu verbessern. Dadurch soll die Gesamtreisezeit für den Kunden reduziert, die Verkehrssituation im Zielgebiet der Kunden entlastet und die Nachfrage im ÖPNV erhöht werden. Ein Konkurrenzangebot, insbesondere zum Bus-Regionalverkehr, ist dabei zu vermeiden. Vielmehr wird ein integrierter Ansatz verfolgt.

Als Standorte für Park+Ride-Plätze sind in der Angebotsplanung Zugangs- und Haltestellen vorgesehen, die eine hohe Taktdichte und kurze Reisezeit, möglichst ohne Umstieg, ins Zentrum ausweisen. Die Verkehrsbelastung im Umfeld eines Park+Ride-Platzes sollte eher gering sein und der Platz gut zugänglich, wobei von Autobahnen und Bundesstraßen in die Zentren einfließender Verkehr abgefangen und auf den ÖPNV umgelenkt wird. Die Stellplätze werden ausreichend und kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die Bike-Ride-Anlagen weisen in der Regel einen qualitativ hohen Stand auf, mit modernen Bügelsystemen und einem hohen Anteil mit Wetterschutz (Überdachung).

In der Anlage 13 werden die bestehenden und laut Infrastrukturprogramm geplanten Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen im Verbundraum aufgeführt, welche nicht bereits als Bestandteil einer Übergangsstelle in Anlage 12 genannt wurden.

Fahrradstellplätze an den Dresdner Fernbahnhöfen Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt sind in der Auflistung enthalten, wobei diese nicht eindeutig dem Zubringerverkehr zum SPNV, Bahnfernverkehr und anderen Fahrtzwecken zuzuordnen sind. Park+Ride-Anlagen im Sinne des Verkehrsverbundes sind an den Fernbahnhöfen nicht vorhanden, u.a. da hier die Pkw-Stellplätze nicht kostenfrei anzubieten sind.

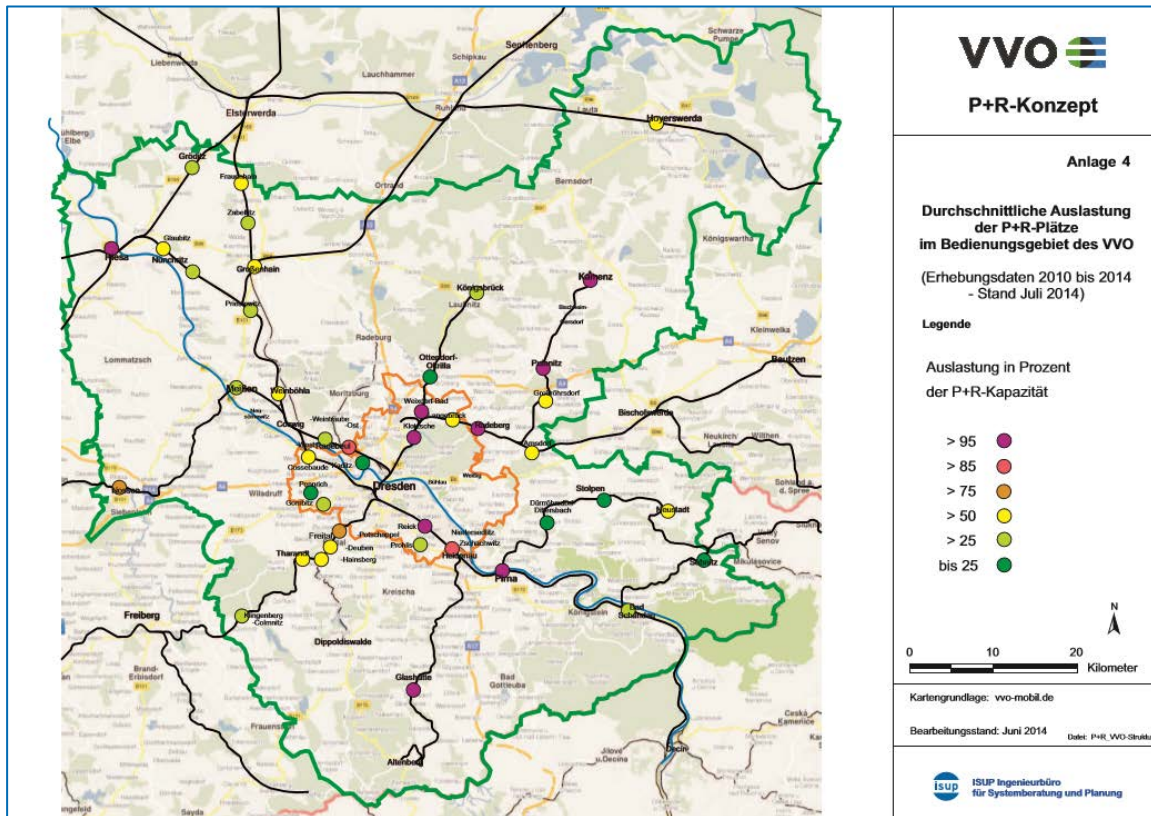


Abbildung 17: Durchschnittliche werktägliche Auslastung der P+R-Plätze 2010 – 2014, Quelle: P+R-Konzeption des VVO, ISUP GmbH

Die Durchschnittsauslastung der vorhandenen P+R-Anlagen beträgt ca. 66%. Von derzeit existierenden 2.700 Stellplätzen an 45 Standorten sind werktäglich durchschnittlich 1.800 belegt. Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad wurde mit ca. 1,1 ermittelt. Daraus ist ableitbar, dass das P+R-System aktuell werktäglich ca. 4.000 Wege im ÖPNV/ SPNV generiert.

Aus der Abbildung 17 ist ersichtlich, dass es eine sehr starke Streuung der Auslastungswerte gibt. An einigen Standorten (im Plan lila eingetragen) werden die Kapazitätsgrenzen erreicht und teilweise überschritten. Besonders intensiv werden Standorte genutzt, wo sowohl eine hohe Taktfolge (insbesondere für eine flexible SPNV-Rückfahrt zum geparkten Pkw) als auch ein attraktives Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV, insbesondere für Fahrten von und nach der Dresdener Innenstadt besteht.



Foto 8: Park+Ride-Anlage am Bahnhof/ ZOB Meißen nach erfolgtem Ausbau und Erweiterung 2014, Foto: ISUP

Auf der VVO-Website ist in der Rubrik „Park+Ride“ nicht nur eine Übersicht der bestehenden Anlagen mit Stellplatzanzahl enthalten, hier kann auch von oder zu einem ausgewählten Standort unmittelbar eine Fahrplanauskunft angefordert werden. 2015 wurde in Kooperation mit dem ADAC Sachsen ein Informationsflyer zur Thematik herausgegeben.

An verschiedenen P+R-Plätzen mit bestehenden Kapazitätsreserven werden derzeit in enger Zusammenarbeit mit den Straßenbaulasträgern Verbesserungen in der Wegweisung vorgenommen. Es ist erklärtes Ziel, die Nutzung des P+R-Systems zu erhöhen und in diesem Bezug auch im Straßenraum hinsichtlich der P+R-Möglichkeiten optisch stärker präsent zu sein.

Bike+Ride-Anlagen werden nicht nur als Bestandteil einer Übergangsstelle realisiert, sondern zunehmend auch an sonstigen Zugangsstellen zum SPNV (z.B. S-Bahnhof Dresden-Grenzstraße), an wichtigen Straßenbahnhaltestellen (z.B. Linie 7 Dresden Altnossener Straße) oder an Endpunkten von Stadtbuslinien (z.B. Linie 64, Dresden Kaditz Am Vorwerksfeld).

Erhoben wurden im Verbundraum ca. 3.600 Fahrradstellplätze an 75 Standorten, diese sind werktäglich durchschnittlich mit 2.500 Fahrrädern belegt. Das B+R-System generiert somit werktäglich ca. 5.000 Wege im ÖPNV/ SPNV.



Foto 9: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Arnsdorf

In der Summe führt die Nutzung der P+R- und B+R-Anlagen im Verbundraum zu werktäglich ca. **9.000 Fahrten** im ÖPNV/ SPNV.

1.6. ÖPNV-Nachfrage

1.6.1. Grundlagen

Die nachfolgenden relationsweisen Verkehrsstromangaben sind dem Analysenetzfall 2013 des Integrierten Verkehrsmodells (IVM) entnommen. Dabei beruht die Ermittlung der ÖPNV-Nachfrage im Nahverkehrsraum Oberelbe auf den Eingangsgrößen konkreter Streckenbelegungen sowie der turnusmäßigen Verkehrserhebungen des VVO.

Im Regionalverkehr erfolgt die Festlegung der zu untersuchenden Nahverkehrsachsen gemäß der Regional- und Landesplanung. Dabei werden die zentralen Orte sowohl innerhalb des VVO als auch im Umland berücksichtigt.

Verbindung	Kategorie (Kürzel)
Anbindung eines Mittelzentrums an das zugehörige Oberzentrum (bzw. Oberzentraler Städteverbund)	MZ – OZ
Verbindung benachbarter Mittelzentren (sowie Oberzentraler Städteverbund untereinander)	MZ – MZ
Anbindung eines Grundzentrums an das zugehörige Mittelzentrum	GZ – MZ
Anbindung eines Grundzentrums an das zugehörige Oberzentrum	GZ – OZ

Tabelle 14: Kategorisierung der Relationen nach zentralörtlicher und funktioneller Bedeutung

Die Zuordnung der Verbindungen zu den Kategorien ist der Anlage 2 zu entnehmen. Es werden insgesamt 18 Anbindungen von Mittelzentren an Oberzentren, 16 Verbindungen zwischen Mittelzentren und 30 Anbindungen von Grundzentren an Mittelzentren betrachtet.

In der Landeshauptstadt Dresden wird die ÖPNV-Nachfrage für die Relationen zwischen den einzelnen Ortsämtern und Ortschaften betrachtet.

1.6.2. Relationsbezogene ÖPNV-Nachfrage

Regionalverkehr

Die Auswertung des Integrierten Verkehrsmodells (IVM) bestätigt, dass ebenso wie in den Analysen der vorangegangenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes die Verkehrsbeziehungen zwischen zentralen Orten im Nahverkehrsraum primär auf das Oberzentrum Dresden ausgerichtet sind. Die größten Verkehrsströme im ÖPNV werden nach wie vor auf den Relationen innerhalb des Ballungsraumes Oberes Elbtal verzeichnet.

Bedeutende Relationen, zwischen zentralen Orten, die sich nicht auf das Oberzentrum Dresden beziehen, sind die Relationen Pirna – Heidenau, Radebeul – Coswig, Meißen – Coswig, aber auch Riesa – Zeithain.

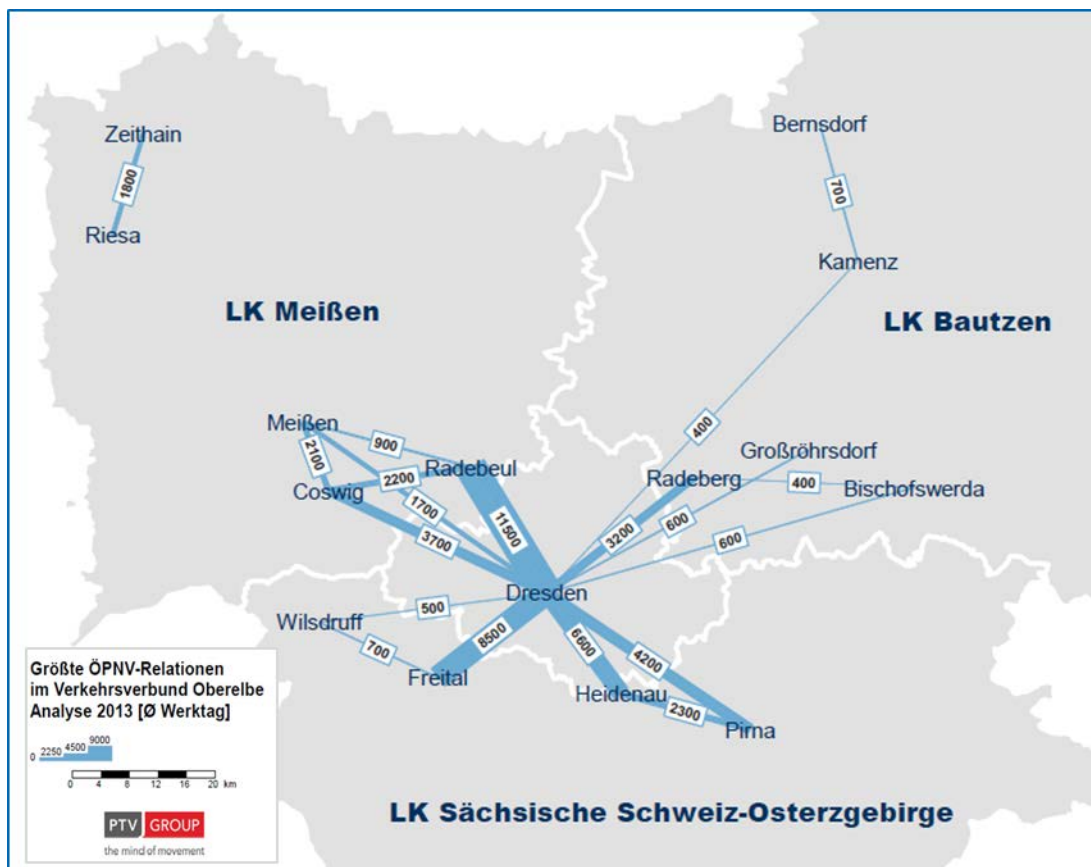


Abbildung 18: ÖPNV-Relationen im Nahverkehrsraum Oberelben > 500 ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die nachfolgende Tabelle 15 listet die stärksten ÖPNV-Relationen im Zusammenhang mit ihrer raumordnerischen Kategorie auf. Hier dominieren die Beziehungen zwischen Oberzentrum und Mittelzentren. Die stärksten ÖPNV-Relationen eines Grundzentrums sind in Heidenau festzustellen.

Größenordnung der werktäglichen ÖPNV-Fahrten	Relationen zwischen zentralen Orten im Nahverkehrsraum	Kategorie
> 10.000	Radebeul – Dresden	MZ – OZ
5.000 bis 10.000	Freital – Dresden	MZ – OZ
	Heidenau – Dresden	GZ – OZ
2.000 bis 5.000	Pirna – Dresden	MZ – OZ
	Coswig – Dresden	MZ – OZ
	Radeberg – Dresden	MZ – OZ
	Heidenau – Pirna	GZ – MZ
	Coswig – Radebeul	MZ – MZ
	Coswig – Meißen	MZ – MZ

Tabelle 15: Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten im Nahverkehrsraum Oberelbe

ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden

Die nachfolgende Grafik aus dem Integrierten Verkehrsmodell Dresden/ VVO (IVM) zeigt die relevanten ÖPNV-Nachfrageströme innerhalb der Landeshauptstadt Dresden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind dabei die Ortschaften grafisch nicht separat aufgeführt. In den Grafiken und Tabellen der Landeshauptstadt Dresden sind jeweils folgende Gebiete zusammengefasst:

- Cotta einschließlich Altfranken, Cossebaude, Gompitz, Mobschatz, Oberwartha
- Klotzsche einschließlich Langebrück, Schönborn, Weixdorf
- Loschwitz einschließlich Schönfeld-Weißig

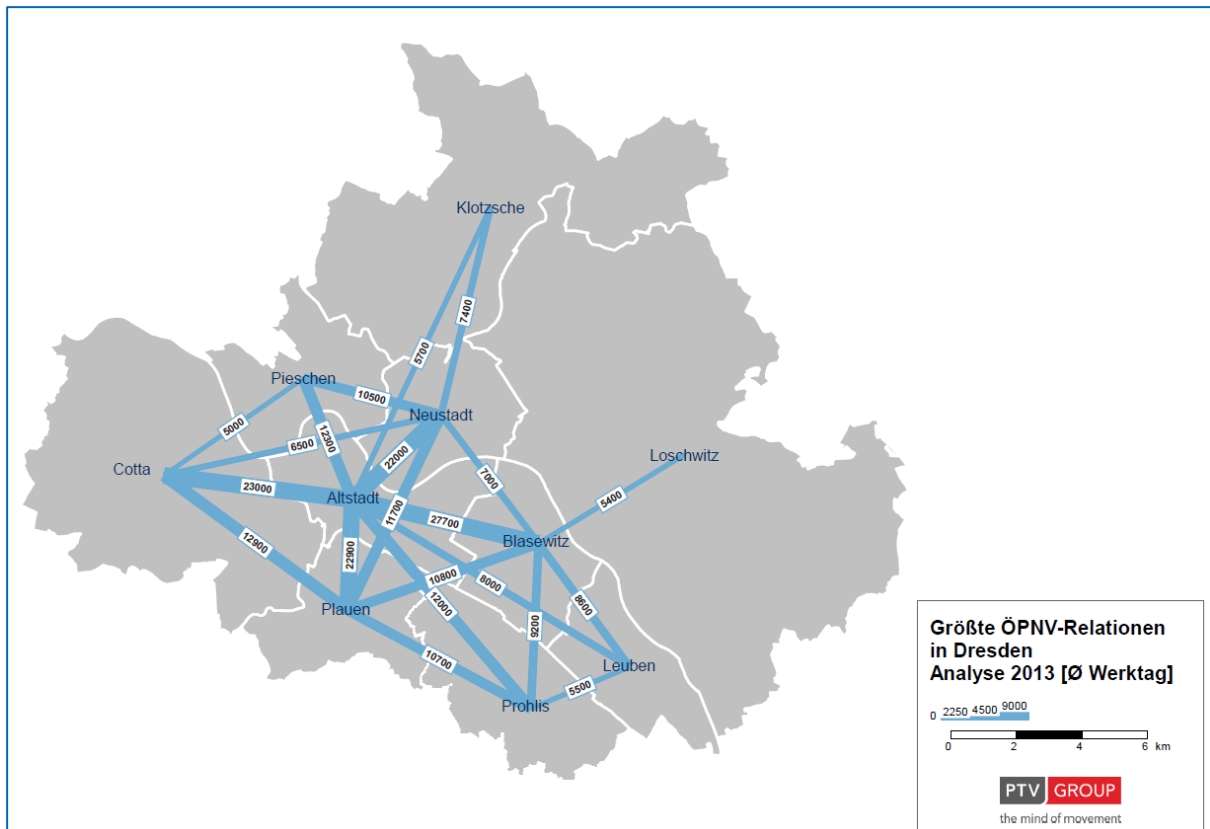


Abbildung 19: ÖPNV-Relationen in Dresden zwischen den Ortsämtern > 5.000 ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die stärksten Relationen mit einer ÖPNV-Nachfrage von mehr als 10.000 Fahrten pro Werktag sind in der folgenden Tabelle 16 zusammengefasst.

Größenordnung der werktäglichen ÖPNV-Fahrten	Relationen zwischen den Ortsämtern der LH Dresden
> 20.000	Altstadt – Blasewitz Altstadt – Cotta Altstadt – Plauen Altstadt – Neustadt
10.000 bis 20.000	Cotta – Plauen Altstadt – Pieschen Altstadt – Prohlis Plauen – Neustadt Plauen – Blasewitz Plauen – Prohlis Pieschen – Neustadt

Tabelle 16: Relationen mit der höchsten werktäglichen Anzahl an ÖPNV-Fahrten in der Landeshauptstadt Dresden

Von diesen 11 stärksten ÖPNV-Relationen sind 6 auf die Altstadt orientiert, es folgen die Ortsämter Plauen (5 Relationen), Blasewitz, Cotta, Neustadt und Prohlis (je 2 Relationen).

1.6.3. Berufspendlerverkehr

Der Berufspendlerverkehr wurde auf der Grundlage der Pendlerstatistik nach Gemeinden aus der Beschäftigtenstatistik der Bundesanstalt für Arbeit von 2012 erstellt. Aus dieser wurden alle sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen, die in einer Beziehung zum Untersuchungsraum (Wohnort, Arbeitsort oder beides) stehen, gemeindefein ausgewertet. Anhand der Pendlerdaten sind keine Aussagen über die verwendeten Verkehrsmittel möglich. Es lassen sich jedoch Verkehrsachsen mit hohem Beförderungspotenzial für den ÖPNV ableiten.

Zwischen 2006 und 2012 stieg die Zahl der Einpendler in die Landeshauptstadt Dresden von 82.500 auf 86.600, die Zahl der Auspendler stieg von 36.800 auf 48.400 (jeweils unabhängig vom Verkehrsmittel).



Abbildung 20: Information zu den Pendlerzahlen, Quelle: Gemeinsame Broschüre der Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO „Gut gelaufen, gern gefahren“, Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2013

Wegen der hohen Relevanz des Pendlerpotenzials für die Entwicklung der SPNV-Nachfrage werden die Pendlerströme im Untersuchungsraum separat analysiert. Die Pendlerbeziehungen zwischen der Landeshauptstadt Dresden und dem Umland werden in Abbildung 21 dargestellt, Pendlerströme ohne Dresden-Bezug in Abbildung 22:

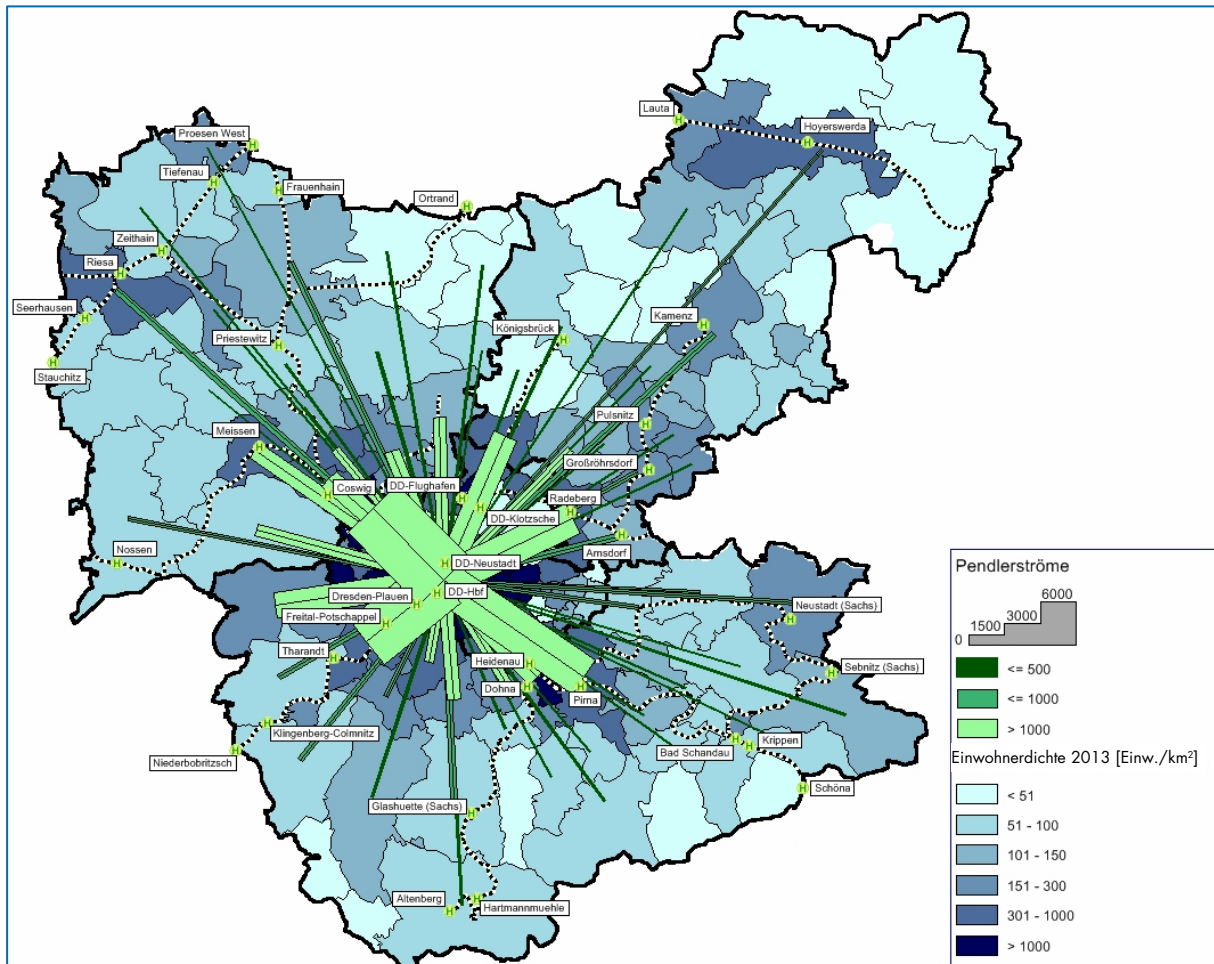


Abbildung 21: Pendlerbeziehungen von und nach Dresden (2012), Quelle: Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit 2012/ SPNV-Zielnetz, kcw, ETC

Es dominieren die starken Verflechtungen innerhalb des Ballungsraumes von Meißen bis Pirna und Radeberg bis Freital. Diese sind bezüglich der Beziehungen zwischen zentralen Orten weitestgehend synchron zu den in der Abbildung 18 dargestellten ÖPNV-Beziehungen aus dem Verkehrsmodell. Nennenswerte Pendlerbeziehungen bestehen auch u.a. von und nach Kesselsdorf, Ottendorf-Okrilla, Radeburg, Klipphausen, Riesa, Großhain, Kamenz, Glashütte u.a.

Aus den Ergebnissen des SrV 2013 (siehe Kapitel 1.6.4) lassen sich für die Beziehungen zwischen den an der Erhebung teilgenommenen Umlandkommunen (siehe Abb. 23) und der Landeshauptstadt Dresden die Anteile des ÖPNV an diesen Größen grob ermitteln. Aus Orten mit S-Bahn-Anschluss nach Dresden ergibt sich ein durchschnittlicher ÖPNV-Anteil der Pendler von 24 %, aus den anderen Orten von 19 %. Im Schnitt nutzt demnach etwa jeder fünfte Dresden-Pendler ÖPNV-Angebote.

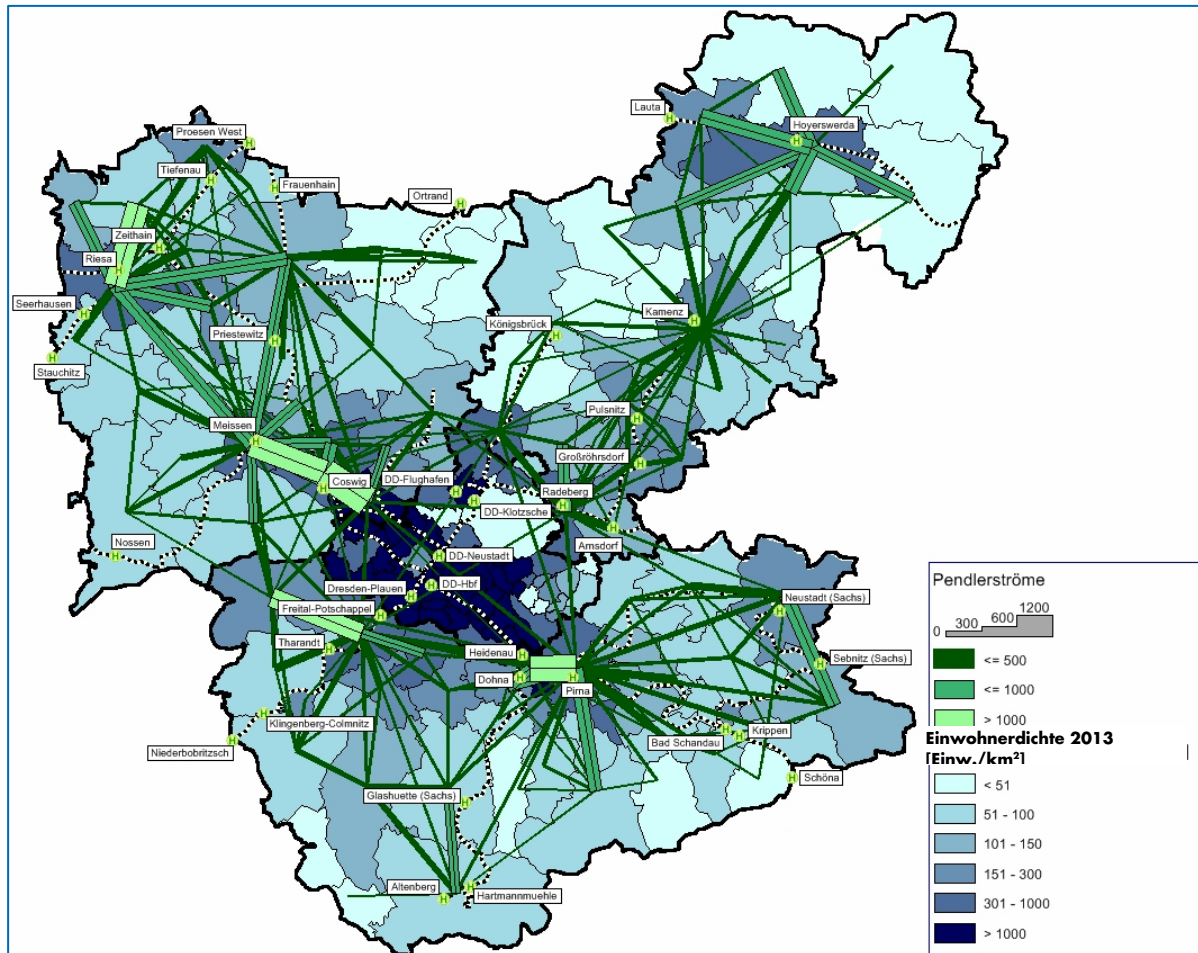


Abbildung 22: Pendlerbeziehungen im Nahverkehrsraum Oberelbe ohne Dresden (2012), Quelle: Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit 2012/ SPNV-Zielnetz, kcw, ETC

Bei der Betrachtung der Ströme separat vom dominierenden Oberzentrum Dresden zeigen sich die starken regionalen Pendlerbeziehungen im Umfeld der Mittelzentren. Hervorzuheben sind die Beziehungen zwischen Radebeul, Coswig und Meißen, Heidenau und Pirna, Freital und Wilsdruff, Riesa und Zeithain, Hoyerswerda und Lauta, Neustadt/Sa. und Sebnitz, Pirna und Bad Gottleuba-Berggießhübel, das Dreieck Meißen – Riesa – Großenhain mit Nünchritz u.a.

Zu beachten ist, dass in diesen Werten keine Schülerverkehrsströme berücksichtigt sind.

Alle wesentlichen Relationen sind ÖPNV-seitig durch das S-Bahn-Netz, weitere SPNV-Achsen und hochwertige Regionalbusverbindungen abgebildet. Bei festgestellter Diskrepanz zwischen der Pendlerbedeutung einer Beziehung und einem nicht adäquaten ÖPNV-Angebot sind Angebotsverbesserungen geplant, hier wird u.a. auf die Entwicklung in den Korridoren Dresden – Glashütte, Dresden – Ottendorf-Okrilla sowie das PlusBus-Netz verwiesen (siehe Kapitel 4).

1.6.4. Aussagen der SrV 2013

Durch die TU Dresden wurde im Jahr 2013 ein weiterer Erhebungsdurchgang des „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ durchgeführt. Da bereits zu den letzten Durchgängen 2003 und 2008 nicht nur traditionell die Landeshauptstadt Dresden, sondern auf Initiative des VVO auch weitere Städte des Verbundraumes statistisch erfasst wurden, sind erste Tendaussagen zu den Modal split-Entwicklungen des ÖPNV in diesen Städten möglich.

- **ÖPNV-Anteil am Modal Split 2013**

Der ÖPNV erreichte 2013 folgende Anteile an der Summe aller durch die jeweiligen Einwohner zurückgelegten Wege (Modal split-Anteile):

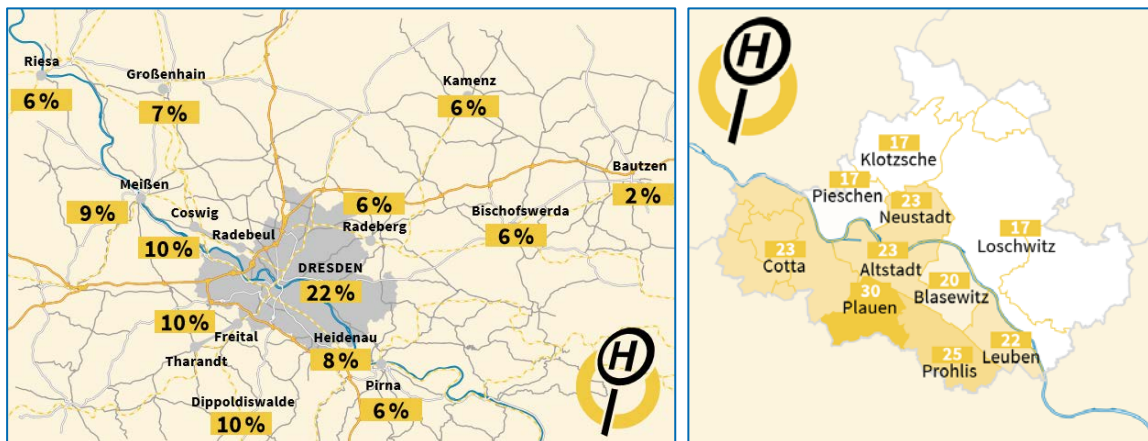


Abbildung 23: Modal split-Anteile des ÖPNV in den SrV-Städten im Raum Dresden, rechts auf Ortsamtsebene in Dresden Quelle: Gemeinsame Broschüre der Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO „Gut gelaufen, gern gefahren“, Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2013

In Städten mit S-Bahn-Anschluss ist der Modal-split-Anteil des ÖPNV 1,5mal so hoch wie in Städten ohne.

- **Modal Split-Entwicklung des ÖPNV 2003 bis 2013**

Aggregiert man die Umlandstädte nach Entfernungsbereichen, d.h. in einen Nah-, Mittel- und Fernbereich um Dresden, so ist im betrachteten Zehnjahresabschnitt die folgende positive Entwicklung der Modal split-Anteile eingetreten:

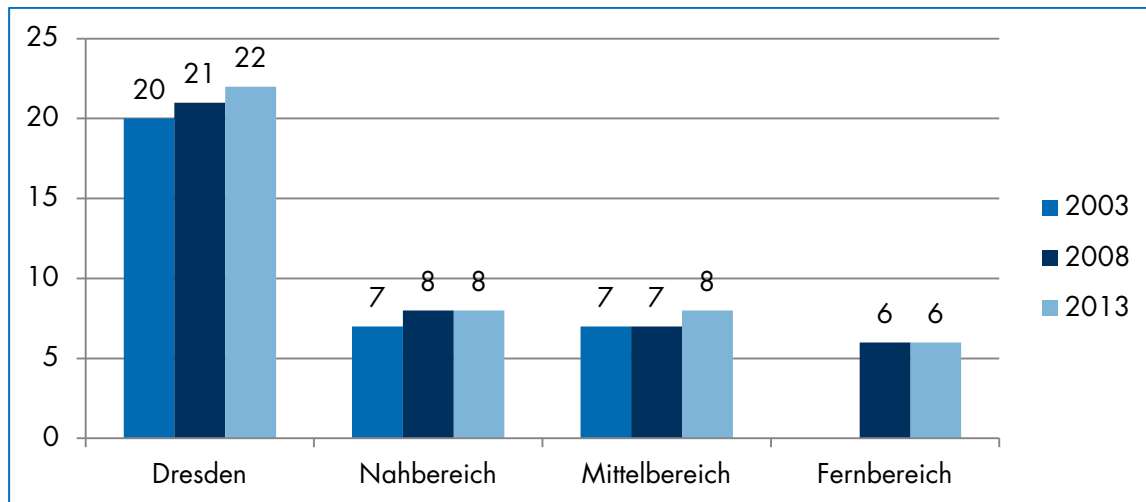


Abbildung 24: Entwicklung der Modal split-Anteile des ÖPNV in % in Dresden und Umland von 2003 bis 2013 nach Entfernungsbereichen

War der ÖPNV-Anteil in Dresden in den 90er Jahren gesunken, so ist seit 2003 eine positive Trendwende festzustellen. Im Betrachtungszeitraum ist der durchschnittliche ÖPNV-Wert im Nah- und Mittelbereich jeweils von 7 % auf 8 % gestiegen, wobei ein Zeitversatz vom Ballungsraum nach außen festzustellen ist. Städte im Fernbereich besitzen mit 6 % einen etwas geringeren Wert.

Es besteht die Zuversicht, zur nächsten Erhebung 2018 nach erfolgtem S-Bahn-Ausbau und den weiteren im Kapitel 2 beschriebenen angebotsseitigen und infrastrukturellen Maßnahmen im ÖPNV weitere Steigerungen der ÖPNV-Anteile sowohl in Dresden als auch im Umland zu erreichen. Als Zielgrößen sind zu benennen:

- in Dresden 24% (dieser Wert liegt dem Verkehrsmodell IVM zugrunde) und höher, das Kapitel 4.5 enthält einen Prüfauftrag der Rahmenbedingungen und Auswirkungen eines Anteiles von 30%
- in den Umlandkommunen 9 bis 10%
- bei den Pendlerbeziehungen nach Dresden im S-Bahn-Einzugsbereich >25%, ansonsten >20%

• Mittlere Reiseweiten des ÖPNV

Bei Nutzung des ÖPNV wurden die nachfolgend aufgeführten mittleren Reiseweiten gemessen. Dabei ist ein kausaler Zusammenhang zwischen der räumlichen Lage der untersuchten Städte zum Ballungsraum Oberelbe zu erkennen. In der Wichtung der Reiseweiten überlagern sich klar die innerstädtischen und kleinräumigen ÖPNV-Beziehungen mit den Relationen zum Großraum Dresden:

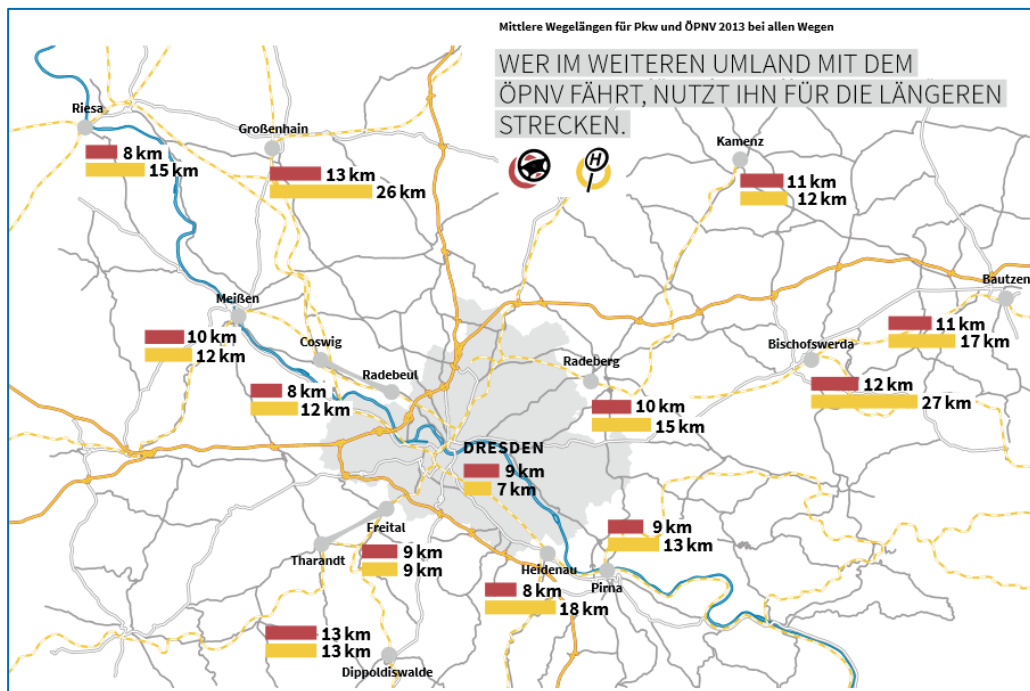


Abbildung 25: Mittlere Wegelängen im ÖPNV und als Vergleichswert im MIV in den SrV-Städten im Raum Dresden, Quelle: Gemeinsame Broschüre der Landeshauptstadt Dresden, DVB und VVO „Gut gelaufen, gern gefahren“, Ergebnisse aus der Verkehrserhebung SrV 2013

1.7. Tarif

Im Nahverkehrsraum Oberelbe kommt ein einheitlicher Verbundtarif, der VVO-Tarif, zur Anwendung, der grundsätzlich für alle Verkehrsmittel gilt. Mit den sächsischen Verkehrsverbänden wurden gemeinsame Beförderungsbedingungen und mit den im VVO kooperierenden Verkehrsunternehmen einheitliche Tarifbestimmungen auf der Grundlage des PBefG und der EVO erarbeitet.

Der VVO-Tarif gilt für die Beförderung von Personen, Sachen und Tieren auf den innerhalb des Verbundraumes im öffentlichen Linienverkehr eingesetzten Eisenbahnzügen des Nahverkehrs, Straßen-/Stadtbahnen und Bussen sowie Fähren in Dresden und in den Landkreisen Meißen (außer Fähren Riesa – Promnitz und Strehla – Lorenzkirch) und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (außer Fähren im Kurort Rathen und Schöna – Hrensko). Für die Bergbahnen in Dresden, die Stadtrundfahrt in Meißen, die Kirnitzschtalbahn und den Personenaufzug in Bad Schandau sowie die schmalspurigen Eisenbahnen gilt er eingeschränkt.

Das Verbundgebiet ist in Tarifzonen eingeteilt, die nummeriert und namentlich benannt sind.

Entsprechend des gültigen Tarifs werden folgende Fahrausweisarten ausgegeben:

- Einzelfahrscheine und 4er-Karten zum Normalfahrpreis und ermäßigt (außer Kurzstrecke)
- Tageskarten zum Normalfahrpreis und ermäßigt, auch für Senioren, Familientageskarten, Kleingruppenkarten, das Nachtticket, Übergangsfahrausweise zur Benutzung der 1.

Klasse, Schülergruppentickets sowie Fahrradtageskarten für Fahrräder, Fahrradanhänger oder Hunde

- Zeitkarten zum Normalfahrpreis und ermäßigt, auch für Schüler, Auszubildende und Studenten sowie zum Übergang in die 1. Klasse und zur Mitnahme von Fahrrädern, Fahrradanhängern oder Hunden

Fahrausweise sind grundsätzlich nur innerhalb der Tarifperiode gültig, für die sie verkauft wurden. Tarifänderungen und zugehörige Übergangsregelungen werden rechtzeitig veröffentlicht.

Die Ermittlung der Preisstufen und damit der Fahrpreise erfolgt durch Auszählen der Tarifzonen, die ganz oder teilweise befahren werden (tatsächlich benutzter Weg). Tarifzonen, die bei einer Fahrt mehrmals befahren werden, zählen für die Preisbildung nur einmal.

Für die Fähren, die Bergbahnen in Dresden, die Stadtrundfahrt in Meißen, die Kirnitzschtalbahn und den Personenaufzug in Bad Schandau sowie die schmalspurigen Eisenbahnen gelten Sonderfahrpreise.

Die Tarifzonen können an Grenzhaltstellen aneinander grenzen. Grenzhaltstellen können einzelne Haltestellen, Ortsteile oder Gemeinden sein. Um Härtefälle an den Grenzen der Tarifzonen zu vermeiden, sind Grensräume festgelegt. Für Fahrten innerhalb dieser Grensräume sind Fahrausweise der Preisstufe 1 bzw. A zu lösen (gilt nicht für Tageskarten).

Für Angebote alternativer Bedienformen (z. B. Anrufsammel-, Anruflinientaxi) gelten besondere örtliche Festlegungen.

Auf der Grundlage der Tarifbestimmungen werden eine Reihe Sondertickets (Kombitickets) herausgegeben, die vor allem Neukunden den ÖPNV näher bringen sollen.

Sondertickets, wie Semesterticket oder Jobticket, werden gesondert und im Falle von JobTickets unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Institutionen vereinbart und ermöglichen für die Beteiligten einen einfachen Zugang zum ÖPNV.

Eine Übersicht der zum 01.08.2018 gültigen Fahrpreise sowie Informationen zum Elbe-Label-Ticket finden sich im Anlagenteil 14.

1.8. Information, Service und Vertrieb

Fahrausweise können im Vorverkauf an unternehmenseigenen Mobilitätszentralen und Servicezentren sowie in Agenturen und an stationären Automaten erworben werden. Zudem wird, zum sofortigen Fahrtantritt, in verschiedenen Verkehrsmitteln auch ein personenbedienter Verkauf bzw. der Verkauf über mobile Automaten angeboten. Desweiteren besteht die Möglichkeit, Tickets online als Handy- oder OnlineTicket zu erwerben. Abokarten können in ausgewählten Mobilitätszentralen und Servicestellen beantragt bzw. bei den meisten Verkehrsunternehmen online bestellt und verwaltet werden.

Der Fahrausweisvertrieb sowie die Auskunftserteilung sind wie folgt strukturiert:

Struktur	Ort	Angebot
Personalbedienter Vertrieb		
Mobilitätszentrale, Servicezentren	an wichtigen Punkten, Zugangsstationen und Übergangsstellen im Verbundraum durch die Partner im Verbund eingerichtet	<ul style="list-style-type: none"> komplettes VVO-Fahrausweissortiment unternehmenseigene und – übergreifende Information umfassende Informationen zu Tarifen, Fahrplänen, alternativen Mobilitätsangeboten, touristischen Angeboten und Veranstaltungen
Agenturen	verschiedene Einrichtungen, wie z. B. Reisebüros, Einkaufszentren oder Läden des Einzelhandels, im Auftrag von Partnerunternehmen im Verbund	<ul style="list-style-type: none"> unterschiedliches Angebot ausgewählter Fahrausweise und Informationen zum Tarif
Fahrausweisautomaten an den Zugangsstellen	an fast allen SPNV-Zugangsstellen sowie an wichtigen Zugangsstellen des straßengebundenen ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> komplettes VVO-Fahrausweis-sortiment außer Abo-Karten Informationen zum Tarif
Fahrausweisautomaten in den Fahrzeugen	in allen Straßenbahnzügen (Stadtverkehr Dresden)	<ul style="list-style-type: none"> eingeschränktes Sortiment an Einzelfahrscheinen, Tages-, Familientages- und Kleingruppenkarten zum sofortigen Fahrtantritt
Verkauf im Fahrzeug	in Bussen im Regionalverkehr	<ul style="list-style-type: none"> komplettes VVO-Fahrausweis-sortiment außer Abo-Karten Informationen zum Fahrplan der Linie und deren Verknüpfungen mit anderen Linien
	in Bussen der Dresdner Verkehrsbetriebe	<ul style="list-style-type: none"> ausgewählte Fahrausweise zum sofortigen Fahrtantritt (Einzelfahrscheine und Tageskarten für eine Tarifzone) Informationen zum Fahrplan der Linie und deren Verknüpfungen mit anderen Linien.
	in Zügen des SPNV	<ul style="list-style-type: none"> komplettes VVO-Fahrausweissortiment außer Abo-Karten Informationen zu Fahrplan und Tarif
Online-Vertrieb		
Online-Vertrieb	HandyTicket Deutschland	<ul style="list-style-type: none"> Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtantritt
	DB Navigator	<ul style="list-style-type: none"> Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtantritt Tageskarten als OnlineTicket zum vorausgewählten Fahrtantritt
	Navigator im VVO	<ul style="list-style-type: none"> Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtantritt

		<ul style="list-style-type: none"> • Tageskarten als OnlineTicket zum vorausgewählten Fahrtritt
	VVO mobil	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfahrscheine und Tageskarten als HandyTicket zum sofortigen Fahrtritt
	DVB mobil	
Online-Information	www.vvo-online.de und www.vvo-mobil.de	<ul style="list-style-type: none"> • unternehmenseigene und – übergreifende Information • umfassende Informationen zu Tarifen, Fahrplänen, alternativen Mobilitätsangeboten, touristischen Angeboten und Veranstaltungen • auch in englischer und tschechischer Sprache
	Unternehmenseigene Internetseiten	<ul style="list-style-type: none"> • unternehmenseigene und – übergreifende Information • umfassende Informationen zu Tarifen, Fahrplänen, alternativen Mobilitätsangeboten, touristischen Angeboten und Veranstaltungen

Tabelle 17: Struktur von Fahrausweisvertrieb und Auskunftserteilung

Digitale Fahrgastinformation

In den vergangenen Jahren gewann die digitale Information für die Fahrgäste rasant an Bedeutung. Auf Grund dieser Entwicklungen stellt der VVO vielfältige Fahrgastinformationen in digitaler Form bereit, mit stetig steigendem Interesse der Kunden.

Die VVO-Seite www.vvo-online.de fasst alle wichtigen Informationen über Fahrplan, Tarif, Tickets, Sonderaktionen in einer strukturierten Form zusammen. Die Inhalte dieser Seite sind dabei stetiger Weiterentwicklung unterworfen, da sich Informationsbedarfe ändern oder anders dargestellt werden müssen.

Die häufigsten Abfragen (etwa 62 %) beziehen sich auf Informationen rund um die Fahrplanauskunft, eine weitere wesentliche Inhaltskomponente mit etwa 16 % Anteil sind die Preis- und Tarifinformationen.

Aus den Nutzerstatistiken geht hervor, dass die Kunden die VVO-Webseite darüber hinaus gern nutzen, um detailliertere Informationen zu speziellen Themen zu erhalten. Dabei beachtet der VVO die Wünsche seiner Kunden und integriert bei Bedarf neue Inhalte, wenn sie häufig nachgefragt wurden.

Stationäre Informationen (DFI)

An größeren regionalen Umsteigepunkten im VVO wurden nach dem Vorbild der DVB unternehmensübergreifende DFI installiert, welche vom VVO selbst gewartet werden.



Foto 10: Dynamische Fahrgastinformation in Großenhain, Cottbuser Bahnhof

An diesen werden alle Abfahrten in Echtzeit und Störungsinformationen angezeigt.

2. Bewertung der Bestandsaufnahme

2.1. Einleitung

Die Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum Oberelbe gliedert sich in folgende Aspekte:

- Beschreibung und Bewertung der im Geltungszeitraum der zweiten Fortschreibung des NVP (ab 2011) eingetretenen Veränderungen des ÖPNV-Systems im Nahverkehrsraum einschließlich Erfolgskontrolle der im letzten NVP enthaltenen Maßnahmen
- Bewertung der Verbindungsqualität im Regionalverkehr
- Bewertung der Erschließungsqualität im Regionalverkehr
- Bewertung der ÖPNV-Qualität in der LH Dresden

2.2. Bewertung der Veränderungen des ÖPNV-Systems im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

2.2.1. ÖPNV-Angebot

Im Sinne einer Erfolgskontrolle wird nachfolgend der Umsetzungsstand der im letzten NVP beschlossenen Maßnahmen zum ÖPNV-Angebot betrachtet:

Maßnahmen im 2011 beschlossenen NVP zum ÖPNV-Angebot	Umsetzung
Leistungsangebot S-Bahn erhöhen, Verdichtung auf 15-min-Takt in HVZ	<ul style="list-style-type: none"> • 15-min-Takt S 1 Meißen – Dresden Hbf – Pirna in HVZ • Ausweitung S 2 Pirna
Komplexuntersuchung Dresdner Norden (Korridor Ottendorf-Okrilla – Königsbrück)	<ul style="list-style-type: none"> • Consultertätigkeit 2014 – 2016, siehe SPNV-Zielnetz 2030 (Kap. 4)
Verbesserung Stadtbusverkehr Radebeul	<ul style="list-style-type: none"> • Neues Busnetz Radebeul 2018
Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Angebots	<ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme der Linie U 28 Rumburk – Sebnitz – Bad Schandau – Decin als Weiterentwicklung Elbe-Labe-Sprinter • Ausweitung RE 20 bis Litomerice • Ausweitung Angebot Linie 398 nach Teplice • Ausweitung Linie 217 als Fahrradbus über Sneznik nach Rosenthal • Ausweitung Linien 435 von Hrensko nach Schmilka • Ausweitung von Angeboten im Adventsverkehr
Entwicklung Fahrradbus	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung auf die Regionen Lausitz, Sächsische Schweiz und Elbland, Tarifvereinfachung

Tabelle 18: Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zum ÖPNV-Angebot

Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind im Bereich des Regionalbusverkehrs folgende relevante Weiterentwicklungen eingetreten:

- Dezember 2015: Inbetriebnahme neues Busnetz Nossen als Ersatz der eingestellten Regionalbahnlinie RB 110 zwischen Meißen, Nossen und Döbeln, Angebotserhöhung der Linien 412/ 418 in der Relation Meißen – Nossen, Angebotserweiterung der Linien 424 Nossen – Dresden und Verlängerung der Linie 416 Meißen – Lommatzsch bis Döbeln
- April 2017: Einführung der Linie M Meißen – Moritzburg mit touristischem Schwerpunkt
- Juni 2017: Einführung der Linie 372 Heidenau – Glashütte, dadurch wird in der HVZ zwischen Dresden und Glashütte ein 30-min-Takt erreicht, aufgrund fehlender Eisenbahninfrastruktur wäre eine Taktverkürzung der RB 72 derzeit nicht möglich

Änderungen im städtischen ÖPNV-Angebot in der Zeit des letzten NVP wurden bereits in den entsprechenden Beschreibungen im Kapitel 1 genannt. Maßnahmen, deren Umsetzung bislang noch nicht abschließend erfolgt ist oder deren Randbedingungen sich geändert haben, werden im Kapitel 4 behandelt.

2.2.2. Infrastruktur

Umgesetzte Vorhaben der im letzten NVP beschlossenen wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen zeigt die Tabelle 19 auf.

Maßnahmen im 2011 beschlossenen NVP zur Infrastruktur	Umsetzung
Abschluss Ausbau Knoten Dresden/ S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • 2016 erfolgt • neue Stationen Meißen Altstadt und Dresden Bischofsplatz • verlegte Station Dresden Trachau
Beschleunigung des SPNV, Reduzierung der Reisezeiten	Fahrzeitverkürzungen wurden erreicht: <ul style="list-style-type: none"> • Dresden – Bischofswerda – Bautzen • Dresden – Kamenz • Dresden – Freital – Freiberg • Dresden – Großenhain – Hoyerswerda • Dresden – Riesa – Leipzig
Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Angebots	<ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme Lückenschluss Sebnitz – Dolni Poustevna
Verbesserung der Zugänglichkeit im Eisenbahn-Regionalnetz/ Neubau weiterer Stationen	<ul style="list-style-type: none"> • neue Station Pulsnitz Süd
Verbesserung der Zugänglichkeit im Straßenbahn-/Stadtbahnnetz	<ul style="list-style-type: none"> • neue Haltestelle Weinböhl Gellertstraße (Linie 4)
Weitere Maßnahmen zur Barrierefreiheit im SPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Heidenau Zugang zur RB72

Tabelle 19: Erfolgskontrolle der letzten Fortschreibung des NVP zur ÖPNV-Infrastruktur

Maßnahmen, deren Umsetzung bislang noch nicht abschließend erfolgt ist (z.B. Stadtbahnprogramm 2020 Dresden) oder deren Randbedingungen sich geändert haben (z.B. Fernbus-ZOB Dresden Wiener Platz), werden im Kapitel 4 beschrieben.

2.2.3. Beförderungsströme

Die Entwicklung der Beförderungsströme im Nahverkehrsraum vom Analysejahr 2006 des letzten Nahverkehrsplanes bis 2016 lässt sich gut anhand der SPNV-Teilnetze darstellen. Die Tabelle 20 zeigt die Entwicklung im Zeitraum Montag bis Freitag auf:

SPNV-Netz	tägl. Fahrgäste (Mo-Fr) 2006	tägl. Fahrgäste (Mo-Fr) 2016	Entwicklung	
S-Bahn Dresden S1, S2, S3	34.420	42.550	+ 8.130	+ 23,6 %
VVO-Dieselnetz RB 33, 34, 71, 72 + U28	7.680	8.910	+ 1.230	+ 16,0 %
Saxonia RE 50	4.720	5.120 (darunter 400 mit IC/ICE-Nutzung)	+ 400	+ 8,5 %
Ostsachsennetz RE 1, 2 RB 60, 61	4.350	5.610	+ 1.260	+ 29,0 %
E-Netz Mittelsachsen RE 3, RB 30, 45	4.440	4.770	+ 330	+ 7,4 %
Elbe-Elster-Netz RE 15, 18, RB 31	2.830	4.700	+ 1.870	+ 66,1 %
Sonstige RB 14, 110, RE 11, S4	470	420	- 50	- 10,6 %
Summe Mo-Fr	58.910	72.080	+ 13.170	+ 22,4 %

Tabelle 20: Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen Mo-Fr 2006 bis 2016 in Teilnetzen

Demnach stieg die Zahl der werktäglichen SPNV-Nutzer in diesem 10-Jahres-Zeitraum **um fast 13.000 Fahrgäste** an. Mit über **8.000 Reisenden mehr** nimmt die **S-Bahn** den Spitzenplatz ein, zwei Drittel der Zunahmen sind hier zu verzeichnen.

Weitere starke Fahrgastzunahmen sind im Elbe-Elster-Netz, im Ostsachsennetz und im VVO-Dieselnetz zu verzeichnen. Starke Steigerungen weisen vor allem die Linien RE 1, RE 2, RE 3, RE 18, RB 31 und RB 34 auf.

SPNV-Netz	tägl. Fahrgäste (Sa) 2006	tägl. Fahrgäste (Sa) 2016	Entwicklung	
S-Bahn Dresden S1, S2, S3	25.440	31.890	+ 6.450	+ 25,4 %
VVO-Dieselnetz RB 33, 34, 71, 72 + U28	3.850	5.120	+ 1.270	+ 33,0 %
Saxonia RE 50	3.440	4.300	+ 860	+ 25,0 %
Ostsachsenetz RE 1, 2 RB 60, 61	3.180	4.050	+ 870	+ 27,4 %
E-Netz Mittelsachsen RE 3, RB 30, 45	2.850	3.930	+ 1.080	+ 37,9 %
Elbe-Elster-Netz RE 15, 18, RB 31	2.180	3.540	+ 1.360	+ 62,4 %
Sonstige RB 14, 110, RE 11, S4	310	120	- 190	- 61,3 %
Summe Mo-Fr	41.250	52.950	+ 11.700	+ 28,4 %

Tabelle 21: Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Samstagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen

An Samstagen stieg die Zahl der Reisenden **um fast 12.000 Fahrgäste** an und somit prozentual sogar noch stärker als im Zeitraum Montag bis Freitag. Auch an Samstagen nimmt die **S-Bahn Dresden** mit fast **6.500 Reisenden mehr** den obersten Platz ein, wobei auf das S-Bahn-Netz nun etwa die Hälfte der Zuwächse fällt, die regionalen Netze haben absolut und prozentual höhere Steigerungen zu verzeichnen als Montag bis Freitag. Hier zeigt sich die starke Zubringerfunktion dieser Linien im Einkaufs- und Freizeitverkehr in den Ballungsraum.

Starke Zunahmen sind insbesondere im Elbe-Elster-Netz, VVO-Dieselnetz und E-Netz Mittelsachsen zu verzeichnen, aber auch im Ostsachsenetz und auf der Saxonia-Linie. Am stärksten wuchsen die Linien RE 1, RE 3, RE 18, RE 50 und RB 34.

SPNV-Netz	tägl. Fahrgäste (So+F) 2006	tägl. Fahrgäste (So+F) 2016	Entwicklung	
S-Bahn Dresden S1, S2, S3	20.920	24.760	+ 3.840	+ 18,4 %
VVO-Dieselnetz RB 33, 34, 71, 72 + U28	2.790	3.200	+ 410	+ 14,7 %
Saxonia RE 50	2.890	3.620	+ 730	+ 25,3 %
Ostsachsennetz RE 1, 2 RB 60, 61	2.720	3.530	+ 810	+ 29,8 %
E-Netz Mittelsachsen RE 3, RB 30, 45	2.440	3.490	+ 1.050	+ 43,0 %
Elbe-Elster-Netz RE 15, 18, RB 31	1.700	2.820	+ 1.120	+ 65,9 %
Sonstige RB 14, 110, RE 11, S4	370	140	- 230	- 62,2 %
Summe Mo-Fr	33.830	41.560	+ 7.730	+ 22,8 %

Tabelle 22: Entwicklung der SPNV-Fahrgastzahlen an Sonn- und Feiertagen 2006 bis 2016 in Teilnetzen

An Sonn- und Feiertagen ist die Steigerung mit **fast 8.000 Fahrgästen** ebenfalls in den Absolutzahlen hoch und prozentual sogar leicht höher als im Zeitraum Montag bis Freitag. Die **S-Bahn Dresden** nimmt mit fast **4.000 Reisenden mehr** wie an Samstagen die Hälfte der Zuwächse ein.

Ansonsten haben vor allem das Elbe-Elster-Netz und das E-Netz Mittelsachsen hohe Fahrgastgewinne zu verzeichnen, wie auch das Ostsachsennetz und die Saxonia-Linie. Überdurchschnittliche Nachfragezunahmen betreffen die gleichen Linien wie an Samstagen.

Die hier für alle Tage dokumentierten Fahrgastzuwächse im SPNV liegen im Durchschnitt bei 25 % in zehn Jahren, d.h. bei Annahme einer linearen Steigerung im Mittel bei einem jährlichen Plus von ca. 2,5 %. In der Realität sind die Zunahmen eher durch Sprünge gekennzeichnet und korrespondieren mit den in den Abschnitten 2.2.1 und 2.2.2 beschriebenen Maßnahmen der Angebots- und Infrastrukturentwicklung und ihrer jeweiligen Inbetriebnahme.

In der nachfolgenden Tabelle 23 sind die SPNV-Stationen aufgeführt, bei denen von 2006 bis 2016 eine überdurchschnittliche Zunahme der Ein- und Aussteigerzahlen bis hin zur Verdopplung (z.B. Glashütte) zu verzeichnen ist. Angegeben sind die Werte eines Werktages (Montag bis Freitag).

SPNV-Station	tägl. Fahrgäste Mo-Fr 2006	tägl. Fahrgäste Mo-Fr 2016	Entwicklung
Dresden Hbf	22.800	33.750	+ 11.950 /+ 48,0%
Dresden-Mitte	3.870	6.360	+ 2.490 / + 64,3 %
DD Bischofsplatz	-	1.780*	+ 1.780*
Dresden-Dobritz	2.640	4.000	+ 1.360 / + 51,5 %
Meißen Altstadt	-	1.210	+ 1.210
DD Niedersedlitz	3.240	4.270	+ 1.030 / + 31,8 %
Dresden-Reick	1.180	2.100	+ 920 / + 78,0 %
DD Freiburger Straße	1.560	2.350	+ 790 / + 50,6 %
Dresden-Strehlen	1.940	2.700	+ 760 / + 39,2 %
Pirna	6.460	7.190	+ 730 / + 11,3 %
Dresden- Pieschen	1.680	2.250	+ 570 / + 33,9 %
Dresden- Plauen	480	1.000	+ 520 / + 108 %
DD Grenzstraße	750	1.110	+ 360 / + 48,0 %
Glashütte	310	630	+ 320 / + 103 %
Großenhain Cottb. Bf.	700	990	+ 290 / + 41,4 %
DD Industriegelände	550	840	+ 290 / + 52,7 %
Weinböhla	620	840	+ 220 / + 35,5 %
Pulsnitz Süd	-	220	+ 220

Tabelle 23: Stationen mit der höchsten absoluten und prozentualen Fahrgastzunahme im Zeitraum Montag bis Freitag von 2006 bis 2016, sortiert nach absoluter Zunahme

* 2017, mit teilweiser Berücksichtigung des 15-min-Taktes in der HVZ, bereits 2.270

Eine Vielzahl anderer Stationen weist Zunahmen um die 20 % auf, dem Durchschnittswert der Nachfragesteigerung im SPNV des Verbundraumes.

Einzelne Stationen haben Fahrgastrückgänge zu verzeichnen, dabei in erster Linie aufgrund von nunmehr durchgebundenen Linien statt endenden (z.B. Dresden-Neustadt) oder durch Verlagerungen zu neu eröffneten Stationen (Meißen zu Meißen-Altstadt, Pulsnitz zu Pulsnitz-Süd, Dresden-Neustadt zu Bischofsplatz).

Mit der Nachfragesteigerung im verbundweiten ÖPNV wächst auch die Zahl der Stammkunden, diese erhöht sich stetig und weist jährliche Zuwachsraten von 6 bis 7 % auf.

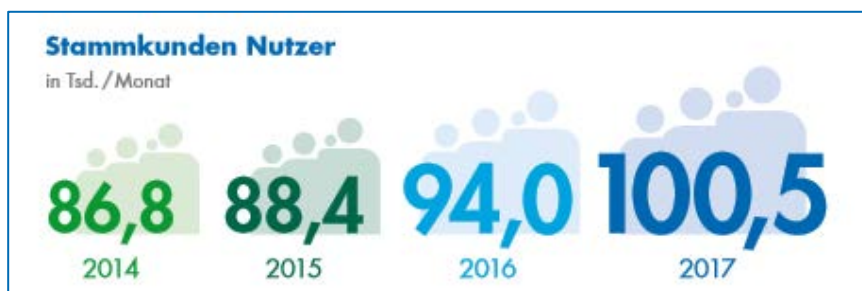


Abbildung 26: Entwicklung der Stammkunden-Nutzer von 2014 bis 2017, VVO-Verbundbericht 2017, Grafik Dirk Oberländer

2.2.4. Tarif

Der Maßgabe, den VVO-Tarif unter Einhaltung des Verbundcharakters mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen unter Wahrung verkehrspolitischer Ziele weiter zu entwickeln, wurde in der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes entsprochen. So wurde das Tarifportfolio erweitert sowie das Bestandsportfolio um weitere Mitnahmemöglichkeiten ergänzt. Im Einzelnen wurden während der Laufzeit des vorigen Nahverkehrsplanes folgende Weiterentwicklungen umgesetzt:

- 01.11.2013 Einführung der Fahrradtageskarte für Fahrräder, -anhänger und Hunde
- 01.11.2014 Einführung der Kleingruppenkarte in den Preisstufen A und B
- 01.11.2014 Einführung der Mitnahmemöglichkeit von zwei Schülern bis zum 15. Geburtstag für Inhaber von Tageskarten für Einzelpersonen zum Normalpreis
- 01.04.2015 Umstellung Gruppentickets für Schüler auf Tageskartenlogik
- 01.08.2018 Umstellung der Übergangsfahrscheine zur Benutzung der 1. Klasse in Tageskarten
- 01.08.2018 Einführung der Mitnahmemöglichkeit weiterer Personen an allen Wochentagen zwischen 18 und 4 Uhr (am Wochenende und an Feiertagen ganztags) für Inhaber von allen Monatskarten zum Normalpreis

Auch verbundraumüberschreitende Tarifangebote wurden neu eingeführt oder weiterentwickelt, u.a. sind zu nennen:

- Übergangstarif VVO-ZVON zum 12.12.2010
- Regiotarif Schluckenau-Elbe (U 28-Tarif) zum 05.07.2014
- Ferienticket Sachsen zu den Sommerschulferien 2015
- kombinierter VMS-VVO-Tarif im Raum Döbeln-Nossen-Meißen-Dresden zum 13.12.2015
- Einführung der Familientageskarte Elbe-Labe und Umstellung der Preislogik bei allen Tageskarten Elbe-Labe zum 01.04.2018

2.2.5. Information, Service und Vertrieb

Der Maßgabe, den Vertrieb sowie die Informationsmöglichkeiten und den Service gegenüber dem Kunden mit dem Ziel des vereinfachten Umstiegs auf den ÖPNV weiter zu entwickeln, wurde in der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes entsprochen.

Dabei wurden vor allem die „neuen Medien“ in den Fokus gerückt und weiter entwickelt, u. a. sind zu nennen:

- Erneuerung der Vertriebstechnik bei der DVB AG (z. T. noch in Umsetzung)
- Einführung der Chipkarte als neues Ausgabemedium bei DVB AG, DB Regio AG und VGM
- Start der App vvo-mobil und dvb-mobil
- Verbesserung der Echtzeitauskunft
- Implementierung des Verkauf von 4er-Karten im System HandyTicket Deutschland
- Start der Online-Vertriebskanäle „DB-Navigator“ und „Navigator im VVO“

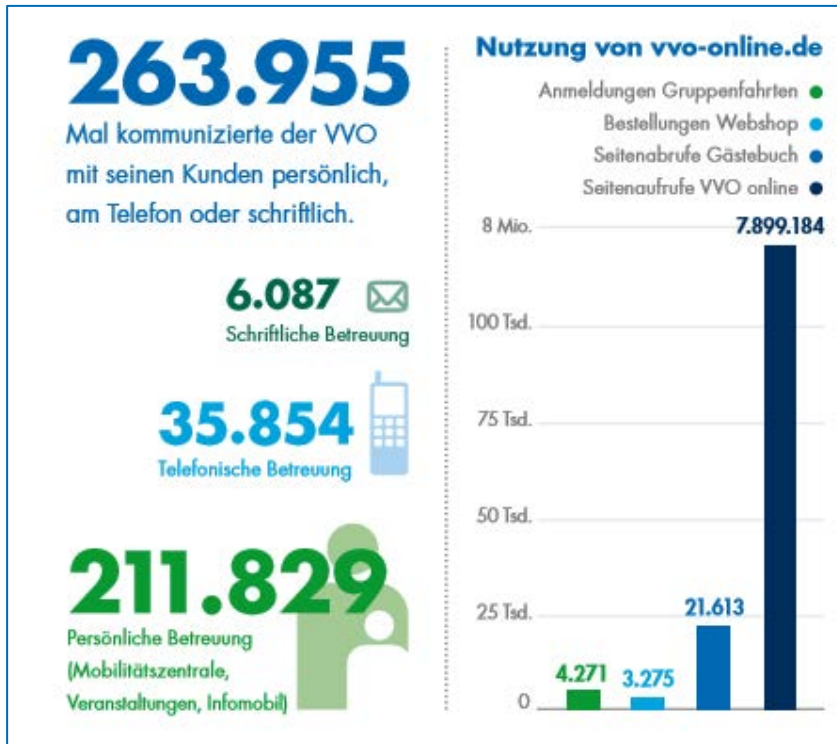


Abbildung 27: Parameter der Kundenkommunikation 2017, VVO-Verbundbericht 2017, Grafik Dirk Oberländer

2015 wurde eine Anmeldeseite für Gruppenfahrten aufgebaut, die seit der Inbetriebsetzung hervorragend genutzt wurde:

Gruppenanmeldung

In großer Gruppe unterwegs? Bitte melden Sie eine Fahrt mit mehr als 20 Personen in Regionalbussen spätestens **7 Arbeitstage** vorher an. Mit Ihren Angaben können die Unternehmen besser planen und S-Gruppen werden so gut wie möglich bei der Planung berücksichtigt.

Aus der Anfrage zu einer Gruppenfahrt entsteht kein Rechtsanspruch zusätzlich zu den Allgemeinen VVO. Daher freuen wir uns über die Angabe von Alternativen, falls eine MInnahme zu der gewünschten.

Gern unterstützen wir Sie bei Ihrer Fahrt und möchten, dass Sie gut ankommen.

1. Ihre Kontaktdaten

Ihre Kontaktdaten

Anrede* Vorname Nachname* mit * markierte Felder sind Pflichtfelder

Name der Einrichtung*
Verein, Schule / Klasse...

Name des Ansprechpartners

Straße Hausnummer

PLZ Ort

Telefonnummer* E-Mail-Adresse*

Kontaktdaten für eine weitere Anmeldung merken

2. Ihre Fahrt

3. Fahrt Alternativen

4. Anmeldung prüfen und absenden

Dezember 2015 gestartet

Angemeldete Fahrten: 5.187
Erwachsene: 16.114, Kinder: 73.565

Beliebteste Verbindungen:

- Sebnitz, Bahnhof - Bad Schandau
- Dippoldiswalde, Busbahnhof - Dresden Hauptbahnhof
- Radeberg, Bahnhof - Dresden Hauptbahnhof
- Kamenz Bahnhof - Dresden Hauptbahnhof
- Nossen Markt - Dresden Hauptbahnhof

Beliebteste Ziele:

- Sebnitz Bahnhof
- Bad Schandau Nationalparkbahnhof
- Dresden Bahnhof Neustadt
- Radeberg Bahnhof
- Kamenz Bahnhof
- Pirna ZOB / Bahnhof

Abbildung 28: Internet-Anmeldeformular für Gruppenfahrten

Über dieses Formular kann der Anmeldende fahrplanbasiert seine Beförderungswünsche eintragen und diese werden automatisch an die beteiligten Verkehrsunternehmen

weitergeleitet, welche dann die Beförderung organisieren. Insbesondere Schulen nutzen dieses Angebot äußerst rege, da sie damit die Beförderung ihrer Klassen absichern können.

Seit 2017 betreibt der VVO gemeinsam mit der DVB eine moderne mobile Informationsplattform, die auf die Bedürfnisse der Smartphonennutzer zugeschnitten ist. Über die **mobilen Webseiten** (vvo-mobil.de, m.dvb.de) werden die Kunden mit allen relevanten Informationen für ihre Reise versorgt, indem Echtzeitabfahrten, Fahrplanauskünfte und Störungsmeldungen integriert werden. Aus der mobilen Webseite wurden zwei Apps für die Betriebssysteme IOS und Android entwickelt, die von den Kunden ebenfalls rege genutzt werden.

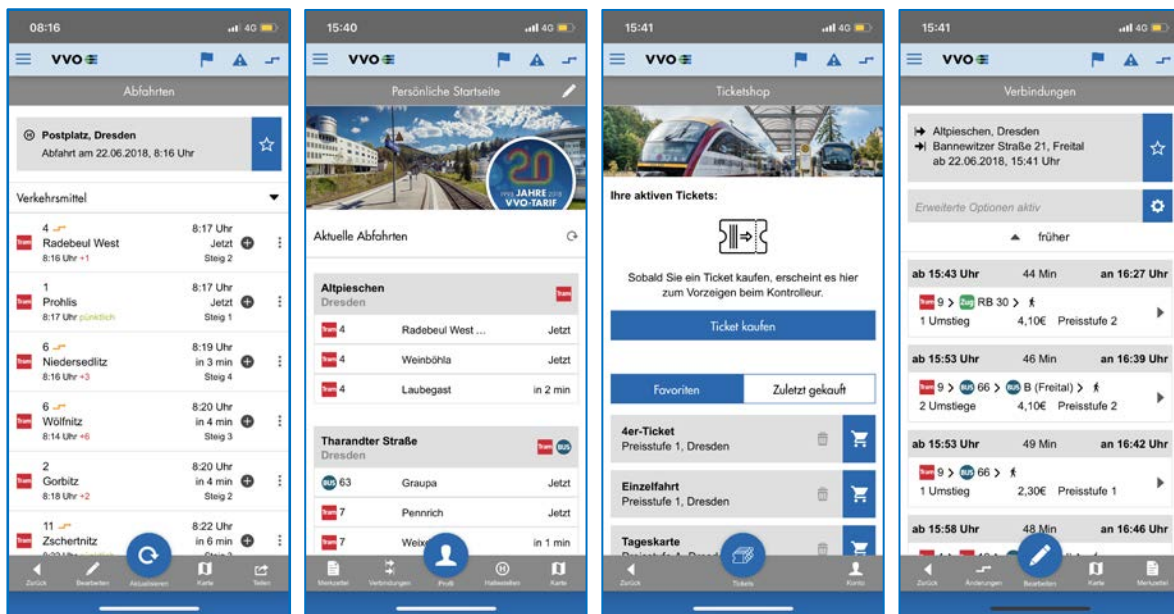


Abbildung 29: Beispiele mobiler Auskünfte

Insgesamt werden - u.a. für mobile Auskünfte - pro Monat ca. 25 Mio Fahrplanauskünfte gerechnet.

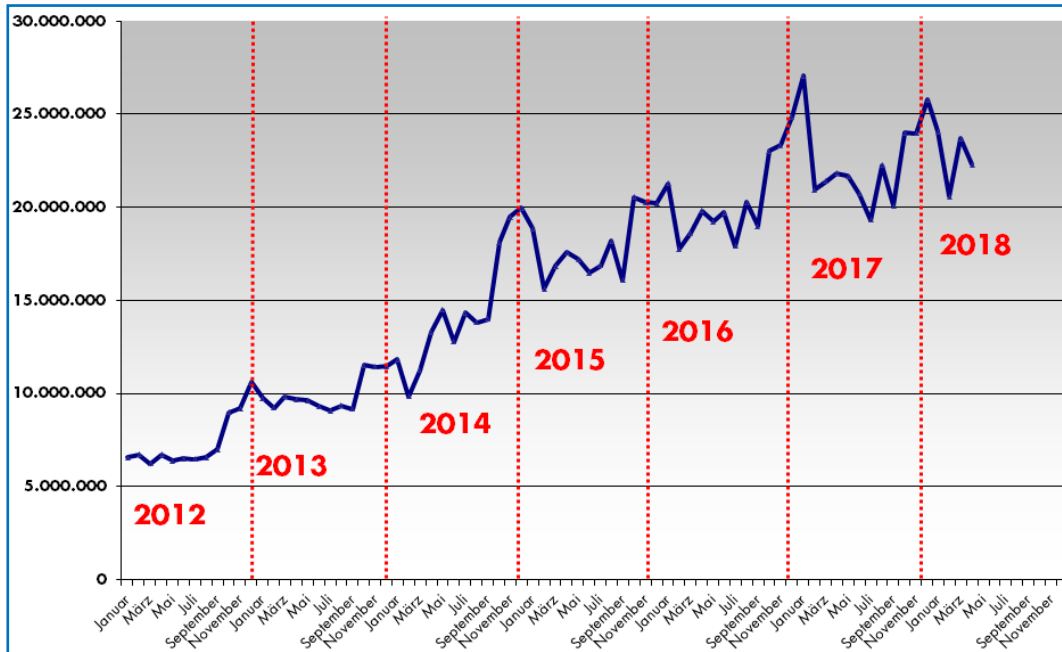


Abbildung 30: Entwicklung der Fahrplanauskünfte im VVO

2.2.6. Sonstiges

Kundenzufriedenheit

Der VVO lässt jährlich durch ein externes Marktforschungsinstitut die Kundenzufriedenheit in verschiedenen Kategorien erheben. Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes hat sich der Wert bei der Globalzufriedenheit der Kunden mit dem Verkehrsverbund von 2,65 auf 2,45 erhöht. Damit erreicht der VVO einen Spitzenplatz unter den deutschen Verkehrsverbänden.

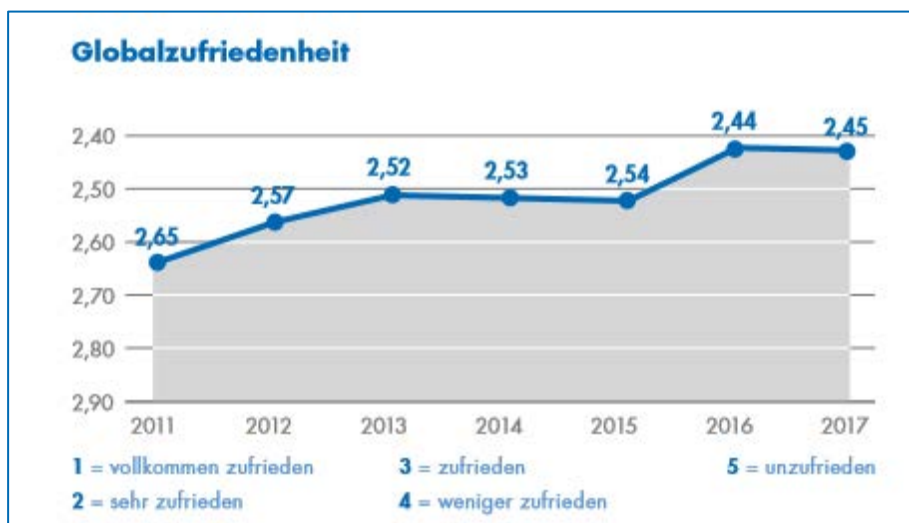


Abbildung 31: Entwicklung der Globalzufriedenheit von 2011 bis 2017, VVO-Verbundbericht 2017, Grafik Dirk Oberländer

Großveranstaltungen und Großereignisse

Folgende Großveranstaltungen haben der VVO und seine Verbundpartner in den vergangenen Jahren mit Sonder- und Zusatzverkehren sowie marketing- und informationsseitig eng begleitet:

- 01. bis 05.06.2011 33. Evangelischer Kirchentag in Dresden
- 02. bis 04.09.2011 Tag der Sachsen in Kamenz
- 05. bis 07.09.2014 Tag der Sachsen in Großenhain
- 22. bis 27.06.2016 116. Deutscher Wandertag in Sebnitz
- 03.10.2016 bundesweiter Tag der Deutschen Einheit in Dresden

Der nächste Tag der Sachsen findet im September 2019 wiederum im Nahverkehrsraum Oberelbe statt, in Riesa.

Ein Großereignis mit starken, teils langwierigen Auswirkungen auf den ÖPNV war das Hochwasser der Elbe und ihrer Nebenflüsse 2013. Besonders betroffen war das Osterzgebirge. Der Verkehr auf der Müglitztalbahn, der Weißeritztalbahn und zwischen Meißen und Großbothen wurde zeitweise eingestellt. Durch die Sperrung der Elbbrücken in Meißen, Pirna und Riesa, Erdbeben und Überschwemmungen kam es auch im Busverkehr zu Umleitungen und Ausfällen.

Forschungs- und Modellprojekte

ZVOE bzw. VVO haben im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes an folgenden Forschungs- und Modellprojekten mitgewirkt

Zeitraum	Programm	Projekt	Partner
2010 – 2013	EU-Programm ZIEL 3 zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik	Grenzüberschreitender Regionalverkehr Ústecký kraj/ VVO (ELLA regio) - Machbarkeitsstudie	Ústecký kraj, deutsche und tschechische Consulter ZVOE war Lead Partner
2012	EU-Projekt ISEMOA Qualitätsmanagement für verbesserte Zugänglichkeit und Barrierefreiheit	Pilotregion Sächsische Schweiz	LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, ILE Regionalmanagement OVPS, TU Dresden u.a.
2012 – 2014	BBSR-Programm MORO Regionale Daseinsvorsorge	Modellregion Oberes Elbtal/ Osterzgebirge Mobil auf der Höhe	Regionaler Planungsverband LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
2014 – 2015	LEADER-Entwicklungsstrategien	Westlausitz Heidebogen	Regionalmanagement Kommunen, Consulter

2016 – 2018	BMVI-Modellvorhaben Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen	Kooperationsraumkonzept und integriertes Mobilitätskonzept für die Modellregion Bautzen- Görlitz	LK Bautzen LK Görlitz ZVON Consulter
----------------	--	--	---

Tabelle 24: Mitwirkung des ZVOE/ VVO an Forschungs- und Modellprojekten seit 2010

2012 bis 2016 nahm der Regionale Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge am Modellvorhaben „Regionale Daseinsvorsorge im ländlichen Raum“ teil. Der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie der Verkehrsverbund Oberelbe erarbeiteten die Regionalstrategie mit und implizierten in der 2. Projektphase das Vorhaben „Mobil auf der Höhe“. Im Rahmen des Vorhabens erfolgte hinsichtlich ländlicher Mobilitätskonzepte ein Erfahrungsaustausch mit Regionen in Deutschland (u.a. „flinc“ im Vogelsbergkreis, „mobilfalt“ in Nordhessen), Österreich und Schweden.

2018 startete ein Netzwerk „MORO – Regionale Daseinsvorsorge“. Ziel ist es, den Austausch der Akteure über die gesammelten Erfahrungen der Projekte zu optimieren sowie die Ergebnisse zu verstetigen. Auch die Ergebnisse des 2. MORO-Projektes (Laufzeit bis 2018) werden in diesem Netzwerk aufgearbeitet.

2.3. Verbindungsqualität im Regionalverkehr

2.3.1. Bewertungskriterien

Die Bewertung der Verbindungsqualität im Regionalverkehr erfolgt für die in der Bestandsaufnahme festgelegten Relationen nach den folgenden Kriterien:

Die **Beförderungszeit** ist die durch den Fahrgast benötigte Zeit von der Start- bis zur Zielhaltestelle und setzt sich aus Fahrzeit und Umsteigezeit zusammen.

Die **Bedienungshäufigkeit** ist die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten pro Tag und Richtung in einer Relation.

Die **Umsteigehäufigkeit** stellt die Anzahl der Umstiege dar, die zwischen dem Quell- und Zielort einer Relation notwendig sind.

Die **Anschlussicherung** ist die Grundvoraussetzung für eine funktionierende Umsteigebeziehung. In diesem Zusammenhang wird die maximal zumutbare Umsteigezeit festgelegt. Die Umsteigezeit, d. h. die Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt des Fahrgastes an der Umsteigehaltestelle setzt sich aus der Wegezeit und der Wartezeit des Umsteigevorganges zusammen.

In der Tabelle 25 sind Richtwerte der Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit für die raumordnerischen Kategorien (siehe Anlage 1) für Fahrplanverbindungen an Schultagen eingetragen. Sie sind im Nahverkehrsraum Oberelbe abgestimmt und widerspruchsfrei zu den Richtwerten benachbarter Verbünde.

Kategorie	Beförderungszeit	Bedienungshäufigkeit
MZ – OZ	60 min	17 Fahrtenpaare (1-h-Takt)
MZ – MZ	60 min	10 Fahrtenpaare (2-h-Takt)
GZ – MZ	45 min	7 Fahrtenpaare (2-h-Takt)
GZ – OZ	90 min	7 Fahrtenpaare (2-h-Takt)

Tabelle 25: Richtwerte für Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit im Regionalverkehr des Nahverkehrsraumes

Diese Angaben beziehen sich auf die Gesamtzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten an einem Tag. Während eines Tages treten in der Regel auch Zeiträume mit einem dichteren Fahrtenangebot auf, vor allem im Schülerverkehr.

Die Richtwerte für die Bewertungskriterien Umsteigehäufigkeit und Anschlusssicherung sind hingegen für alle Relationen gleich:

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Anschlusssicherheit/ Umsteigezeit
MZ – OZ MZ – MZ GZ – MZ GZ – OZ	möglichst 0 (Direktverbindung) in Ausnahmefällen max. 1 Umstieg mit Anschlusssicherung	maximale Umsteigezeit 15 Minuten davon Wartezeit < 10 Minuten davon Wegezeit < 5 Minuten

Tabelle 26: Richtwerte für Umsteigehäufigkeit und Umsteigezeit/ Anschlusssicherung

2.3.2. Ergebnisse der Bewertung der Verbindungsqualität

- Beförderungszeit**

In den untersuchten Relationen des Nahverkehrsraumes Oberelbe besteht in Hinblick auf die Beförderungszeit eine hohe Qualität. Lediglich in 4 Relationen werden die Richtwerte der Beförderungszeit überschritten, davon 2 über die Verbundgrenzen:

Relation	Richtwert-Überschreitung der Beförderungszeit
MZ – OZ Richtwert: 60 min	
Dresden – Hoyerswerda	+ 22 min (ab DD-Neustadt)
Hoyerswerda – Cottbus	+ 5 min (über Ruhland)
MZ – MZ Richtwert: 60 min	
Dippoldiswalde – Freiberg	+ 5 min (über Edle Krone)
GZ – MZ Richtwert: 45 min	
Sebnitz – Pirna	+ 3 min (über Bad Schandau)

Tabelle 27: Relationen mit einer höheren Beförderungszeit gegenüber dem Richtwert

Im Geltungszeitraum der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes konnten auf wichtigen SPNV-Achsen **Fahrzeitverkürzungen** erreicht werden, welche sich auf die Einhaltung der Richtwerte positiv auswirken. Die Verbindung Hoyerswerda – Görlitz wurde im Dezember 2018 nach erfolgtem Ausbau wieder in Betrieb genommen, der Richtwert der Beförderungszeit wird nunmehr eingehalten.

- **Bedienungshäufigkeit**

In allen untersuchten Relationen werden die Richtwerte der Bedienungshäufigkeit eingehalten. Teilweise übersteigt die im Fahrplan angebotene Bedienungshäufigkeit den entsprechenden Richtwert deutlich. Dies ist größtenteils auf die hohe Fahrgastnachfrage in diesen Relationen zurückzuführen. Diese Nachfrage muss bedarfsgerecht mit einer entsprechend hohen Zahl an Linienfahrten abgedeckt werden. Einige dieser Relationen profitieren von Angeboten, die an Relation höherer Kategorien bzw. an Relation mit großer Nachfrage ausgerichtet sind. Darüber hinaus ergeben sich für einige dieser Relationen zusätzlich zu den Direktverbindungen weitere Umsteigeverbindungen.

- **Umsteigehäufigkeit**

Die hohe Attraktivität des bestehenden ÖPNV-Angebotes in den betrachteten Relationen zeigt sich darin, dass in 94% der untersuchten Relationen (62 von 66) Direktverbindungen angeboten werden.

Ein einzelner Umstieg ist lediglich in diesen vier Relationen erforderlich (davon eine Relation über die Verbundgrenze):

Relation	erforderlicher Umstieg
MZ – MZ	
Pirna – Freital	einmal (Dresden)
Dippoldiswalde – Pirna	einmal (Dresden)
Dippoldiswalde – Freiberg	einmal (Edle Krone oder Dresden)
GZ – MZ	
Klingenberg – Dippoldiswalde	einmal (Edle Krone oder Ruppendorf)

Tabelle 28: Relationen mit einem erforderlichen Umstieg

Keine der Relationen stellt eine defizitäre Verbindung dar. Das Grundzentrum Klingenberg ist direkt mit den Mittelzentren Freital und Freiberg verbunden. Die jeweils am Rand des Ballungsraumes gelegenen Mittelzentren Pirna, Freital und Dippoldiswalde sind durch das S-Bahn-Netz und starke Regionalbusachsen verbunden. Die Interaktion zwischen diesen Städten ist nicht sehr stark ausgeprägt, eine nach erfolgter Kreisgebietsreform eingeführte Direktverbindung zwischen Pirna und Dippoldiswalde wurde mangels Nachfrage wieder eingestellt.

- **Umsteigezeit**

In keiner der untersuchten Relationen wurden Überschreitungen der Umsteigezeiten von 15 Minuten festgestellt.

- **Zusammenfassung der Ergebnisse**

In den untersuchten Relationen im Verkehrsverbund Oberelbe besteht insgesamt eine **sehr gute Verbindungsqualität**. Insbesondere trifft das auf die Relationen zwischen den zentralen Orten sowie zwischen den zentralen Orten und der Landeshauptstadt Dresden zu, eine Ausnahme bildet hier Hoyerswerda. In den Landkreisen liegt die Ursache vor allem bei den guten infrastrukturellen Voraussetzungen, die infolge der räumlichen Zugehörigkeit innerhalb des Systems der zentralen Orte entstanden sind.

Die sehr gute Anbindung an die Landeshauptstadt ist hauptsächlich auf das gut ausgebaute Eisenbahnnetz rund um den Eisenbahnknoten Dresden zurückzuführen. Regionale Schwerpunkte für Relationen mit einem Qualitätsdefizit sind nicht erkennbar, jedoch ist insbesondere in der Anbindung von Hoyerswerda auf weitere Fahrzeitverkürzungen hinzuwirken.

Teilweise wird das durch die Richtwerte und Leistungsstandards vorgegebene Qualitätsniveau zum Teil deutlich übertroffen. Hier kann nicht der Rückschluss eines Überangebotes gezogen werden, da das hohe Qualitätsniveau dieser Relationen auf die örtlichen Besonderheiten (z. B. eine hohe Fahrgastnachfrage zu einem nahe gelegenen Ballungsraum oder einem touristischen Ziel) zurückzuführen ist.

Treten im Einzelfall negative Abweichungen im Hinblick auf die Richtwerte und Leistungsstandards auf, wird zunächst geprüft, ob die örtlichen Besonderheiten (z. B. topografische Besonderheiten) einen maßgeblichen Einfluss auf die Abweichung haben, und ob unter deren Berücksichtigung Angebotsverbesserungen als möglich erscheinen. Erst nach dieser Vorbetrachtung wird Handlungsbedarf ausgewiesen.

Vor diesem Hintergrund wird kein genereller Handlungsbedarf bzgl. der Rücknahme von Leistungen abgeleitet.

Untersuchungs- und Verbesserungsbedarf besteht bei wichtigen (Pendler-)Beziehungen zwischen dem Dresdner Umland und der Landeshauptstadt Dresden bei festgestelltem unterdurchschnittlichem Modal-split-Anteil der ÖPNV-Nutzung auf dieser Relation.

2.4. Erschließungsqualität im Regionalverkehr

2.4.1. Bewertungskriterien

Um die Erschließungsqualität des ÖPNV-Angebotes in den Gemeinden des Nahverkehrsraumes zu bewerten, wurden folgende Kriterien die **Abdeckung der bebauten Flächen mit den Haltestelleneinzugsbereichen** sowie die **ÖPNV-Erreichbarkeit der zugehörigen Zentren von den Gemeinden aus der Fläche** untersucht.

Richtwerte der ÖPNV-Erreichbarkeit eines jeden Ortes im Nahverkehrsraum zu seinem zugehörigen Grund-, Mittel und Oberzentrum sind der Tabelle 29 zu entnehmen:

Zentraler Ort	Beförderungszeit
Grundzentrum (GZ)	40 min
Mittelzentrum (MZ)	60 min
Oberzentrum (OZ)	90 min

Tabelle 29: Richtwerte für die generelle ÖPNV-Erreichbarkeit zentraler Orte

Diese Richtwerte wurden in Anlehnung an die VDV-Empfehlung „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ festgelegt und mit den Gebietskörperschaften abgestimmt.

2.4.2. Ergebnisse der Bewertung der Erschließungsqualität

- **Abdeckung bebauter Gebiete mit den Einzugsbereichen der Haltestellen**

Im Anlagenteil 15 ist grafisch dargestellt, wie die Haltestelleneinzugsbereiche die bebauten Gemeindeareale abdecken. Als Haltestelleneinzugsbereiche sind Radien von 1000 m um SPNV-Halte und um 600 m um die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV angesetzt.

Die Abbildungen zeigen die **hohe Übereinstimmung** der Haltestellenabdeckungen und Linienverläufe mit den typischen Flächen- oder Bandstrukturen der besiedelten Flächen.

Richtwert der VDV-Empfehlung „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ ist, dass zusammenhängend bebaute Flächen mit mehr als 200 Einwohnern oder eine entsprechende Anzahl von Berufseinspendlern oder vergleichbare verkehrserzeugende Einrichtungen aufweist. Eine Fläche gilt als erschlossen, wenn 80 % der Personen in den Einzugsbereichen von Haltestellen wohnen oder dort beschäftigt sind.

Unterschreitungen dieser Richtwerte sind im Nahverkehrsraum Oberelbe nicht festzustellen. Nicht direkt von Regionalverkehrslinien bediente Ortsteile, welche in den Grafiken des Anlagenteiles 15 dadurch erkennbar sind, dass die grau dargestellten bebauten Flächen nicht von den blau eingetragenen Einzugsbereichen von Haltestellen abgedeckt sind, weisen jeweils Einwohnerzahlen weit unterhalb des genannten Grenzwertes auf.

- **Anbindung der Gemeinden an das zugehörige Oberzentrum**

Im Anlagenteil 16 sind die ÖPNV-Reisezeiten aller im Verbundraum gelegenen Haltestellen zu einem Oberzentrum dargestellt. Dabei sind im ZVON-Teil des Landkreises Bautzen nur die Relationen mit Bezug zum VVO enthalten.

Der gemäß Richtlinien einzuhaltende Zeitaufwand (einschließlich Umsteigen) beträgt 90 Minuten (siehe Tab. 25). In der Überlagerung der Städte mit oberzentraler Bedeutung (Dresden, Hoyerswerda und Bautzen) wird dieses Kriterium **in allen Gemeinden des Nahverkehrsraumes eingehalten**. Es verbleiben lediglich einzelne Gemeindeteile, in denen ein größerer Zeitaufwand als 90 Minuten zum Erreichen eines Oberzentrums erforderlich ist:

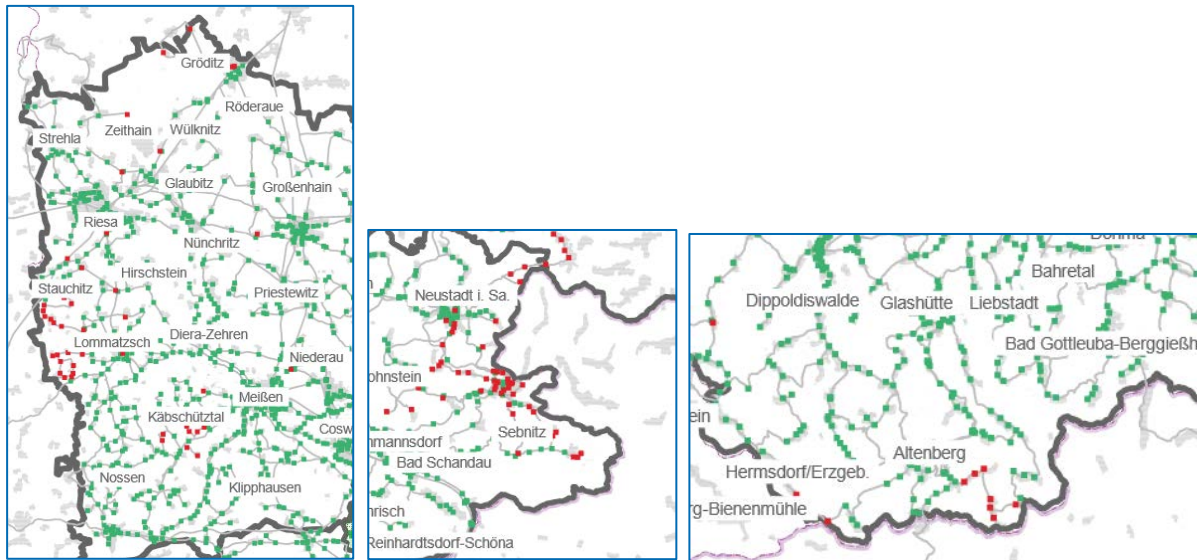


Abbildung 32: Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zu den Oberzentren (Ausschnitte aus Anlage 16),

Es handelt sich dabei um Ortsteile von

- Altenberg (Löwenhain, Fürstenu)
- Gröditz (Schweinfurth u.a.)
- Lommatzsch (Weitzschenhain, Wuhnitz u.a.)
- Neustadt/Sa (Hohwald)
- Sebnitz (Hinterhermsdorf, Schönbach u.a.)
- Stauchitz (Stauch, Gleina u.a.)
- Zeithain (Jacobsthal)

Diese Gemeindeteile befinden sich jeweils in einer äußeren Randlage des Nahverkehrsraumes Oberelbe.

Teilweise liegen in unmittelbarer Nähe von defizitären Haltestellen solche, an denen aufgrund dort verkehrender höherwertigerer Linien oder anderer Linienverläufe das Kriterium erfüllt ist.

Im Landkreis Bautzen reicht der richtlinienkonforme Dresdner Einzugsbereich bis in Höhe Lauterbach – Oßling – Ralbitz-Rosenthal. Orte nördlich dieser Achse benötigen zwar länger als 90 Minuten nach Dresden, sind dafür aber auf kurzem Wege mit dem Teiloberzentrum Hoyerswerda verbunden.

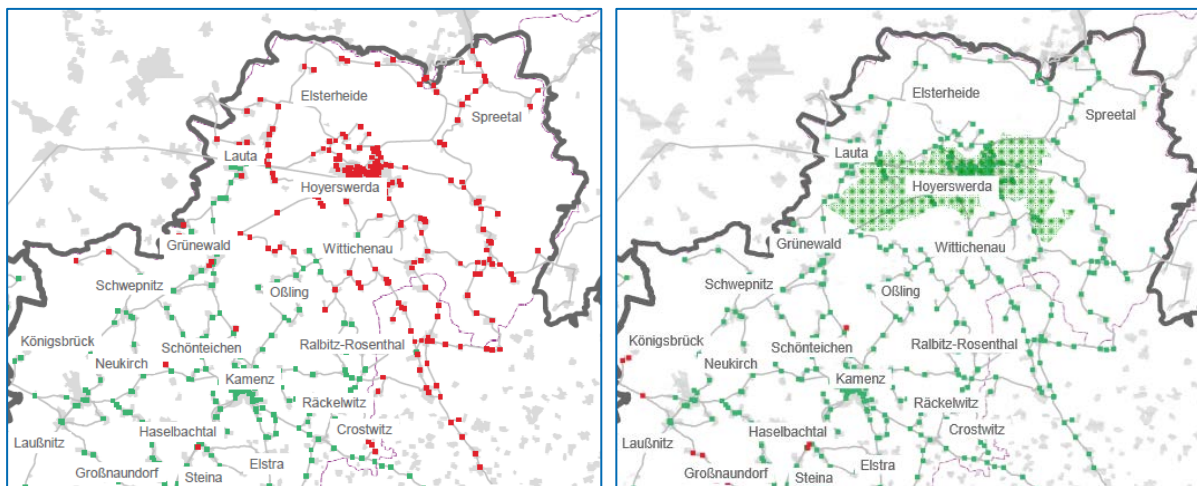


Abbildung 33: Bereich im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >90 min zum Oberzentrum Dresden, jedoch mit Fahrzeit <90 min zum Teiloberzentrum Hoyerswerda (Ausschnitte aus Anlage 16),

Bezüglich der Erreichbarkeit des Oberzentrums Dresden wurde nachfolgend betrachtet, ob im direkten Vergleich der Reisezeiten ein zeitlicher Vorteil des ÖPNV gegenüber der Fahrt mit dem Pkw besteht.

Die Abbildung 34 zeigt, dass dies mit Zielpunkt Hbf/ Wiener Platz an einzelnen SPNV-Achsen bis in periphere Verbundbereiche oder in den ZVON hinein festzustellen ist. Markant sind insbesondere die S-Bahn-Achsen nach Meißen, Pirna bis Kurort Rathen und Freital, der Raum Riesa/ Nünchritz sowie die Achse Arnsdorf – Bischofswerda – Neukirch.

Starke Reisezeitvorteile des MIV (dunkle Bereiche) gegenüber dem ÖPNV bestehen vor allem entlang der Autobahnachsen A 13 (entlang der Kreisgrenze Meißen/ Bautzen) und A 17 (südlich Pirna).

Die Autobahnachse A 4 (z.B. Raum Nossen oder Pulsnitz/ Großröhrsdorf bis Bischofswerda) weist dagegen diese für den ÖPNV ungünstigste Kategorie nicht auf, auch nicht die gemäß Abbildung 5 hinsichtlich der ÖPNV-Erreichbarkeit von Dresden defizitären Bereiche um Sebnitz/ Hinterhermsdorf oder Stauchitz.

Insbesondere in den grün dargestellten Verkehrszellen sind die Chancen des ÖPNV, durch den Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV noch deutliche Fahrgastgewinne zu realisieren, besonders hoch.

Bei den autobahnnahe defizitären Bereichen wäre zu prüfen, ob durch eine Nutzung der Autobahn durch Regionalbusse analog zur Linie 424 Nossen – Dresden eine entsprechend schnelle Verbindung geschaffen werden kann, z.B. aus dem Raum Radeburg.

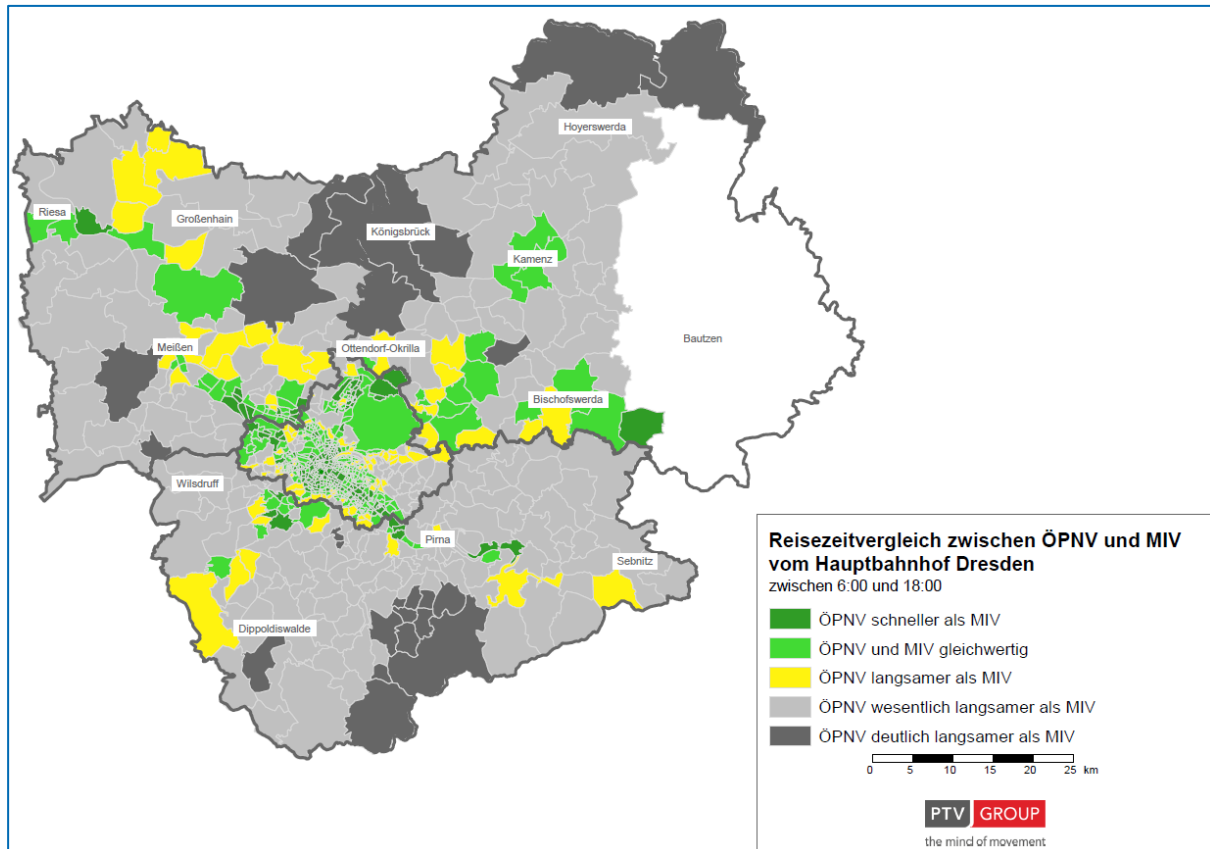


Abbildung 34: Vergleich der Reisezeit des ÖPNV mit der des MIV, Definitionen: „schneller“ = über 10% weniger Reisezeit des ÖPNV zum MIV, „gleichwertig“ = $\pm 10\%$, „langsamer“ 10% bis 25% mehr Reisezeit des ÖPNV, „wesentlich langsamer“ 25% bis 100%, „deutlich langsamer“ > 100% (doppelte Reisezeit zum MIV), Quelle: IVM 2030, VVO+Bereich Bischofswerda

Bezüglich eines Reisezeitvergleiches zwischen dem ÖPNV und dem MIV innerhalb der Landeshauptstadt Dresden wird auf das Kapitel 2.5.3 verwiesen.

• Anbindung der Gemeinden an das zugehörige Mittelzentrum

Im Anlagenteil 17 sind die ÖPNV-Reisezeiten aller im Verbundraum gelegenen Haltestellen zu ihrem gemäß Raumordnung zugehörigen Mittelzentrum dargestellt. Zur Veranschaulichung dieser Verflechtungsbereiche ist der jeweilige Kartenausschnitt der sächsischen Raumordnung neben den Ergebnisgrafiken des Verkehrsmodells beigefügt. Da die Einzugsbereiche der Mittelzentren Coswig und Radebeul sehr klein sind, wurde auf deren Darstellung verzichtet.

Der gemäß Richtlinien einzuhaltende Zeitaufwand (einschließlich Umsteigen) beträgt 60 Minuten. Er wird **in allen Gemeinden des Nahverkehrsraumes eingehalten**. Wie in der Erreichbarkeit der Oberzentren sind es nur einzelne Gemeindeteile, in denen diese Vorgaben nicht erreicht werden.

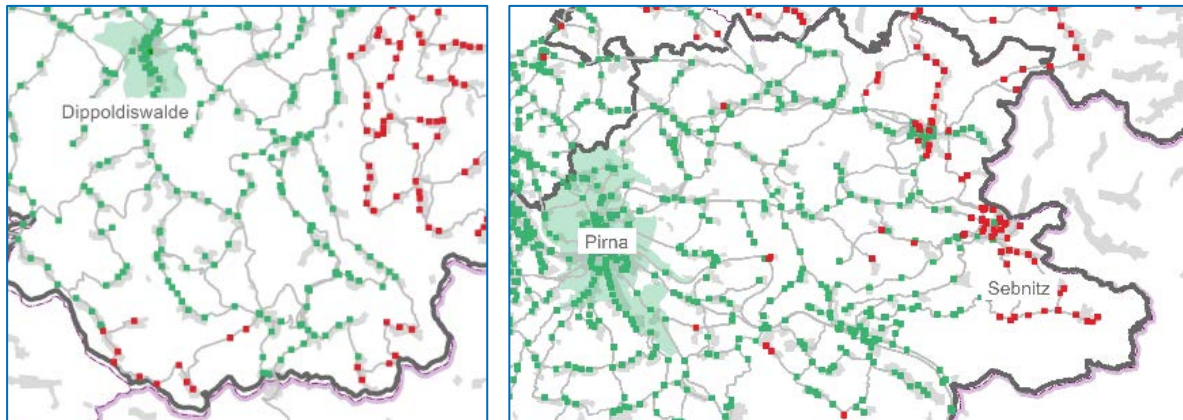


Abbildung 35: Bereiche im Nahverkehrsraum mit einer Fahrzeit >60 min zu den Mittelzentren Dippoldiswalde und Pirna (Ausschnitte aus Anlage 17),

Über dem Grenzwert liegende ÖPNV-Fahrzeiten zum Mittelzentrum Dippoldiswalde treten in einzelnen Altenberger Ortsteilen auf (Rehefeld, Neuhermsdorf, Löwenhain, Fürstenau).

Defizite in der Anbindung nach Pirna sind in Ortsteilen von Neustadt/Sa. (Berthelsdorf, Hohwald-Klinik) und Sebnitz (Hinterhermsdorf, Saupsdorf) festzustellen.

In diesen wenigen Ortsteilen ist sowohl die Erreichbarkeit des Ober- wie des Mittelzentrums nicht gegeben. Gegenüber der Betrachtung der oberzentralen Anbindung sind aber hier bereits deutlich weniger Siedlungsbereiche betroffen.

- **Anbindung der Gemeinden an das zugehörige Grundzentrum**

Die Erreichbarkeit eines Grundzentrums in der laut Richtlinien geforderten Zeit von 40 Minuten ist im Verbundraum grundsätzlich gegeben. Auch die Bereiche, welche bei der Betrachtung der Ober- und Mittelzentren die Zeitvorgaben nicht erreichten, sind relativ kurz an das zugehörige Grundzentrum angebunden, zum größten Teil sind sie bereits Ortsteile von Kommunen, welche selbst das Grundzentrum darstellen (z.B. Altenberg, Gröditz, Lommatzsch, Neustadt/Sa., Sebnitz).

2.5. ÖPNV-Qualität in der Landeshauptstadt Dresden

2.5.1. Nutzungsstrukturen

Die Nutzungsstrukturen haben einen signifikanten Einfluss auf die verkehrlichen Bedürfnisse. Um diese besser abbilden zu können, wird eine Untergliederung des Stadtgebietes gemäß der Raumdichte vorgenommen. Dabei wurden die verkehrsrelevanten Strukturdaten der Verkehrszellen (Einwohner, Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze, Verkaufsraumfläche) drei Gruppen zugeordnet:

- hoch verdichteter Raum (Stadtzentrum),
- mittlere Raumdichte (städtisch geprägte Gebiete),
- geringe Raumdichte (ländlich strukturierte Gebiete)

Um in dem ausgedehnten Gebiet der mittleren Raumdichte die ÖPNV-relevanten Schwerpunkte besser verorten zu können, werden zusätzlich sogenannte Magistralen ausgewiesen. Diese liegen dann vor, wenn bestimmte städtebauliche und verkehrliche Merkmale erfüllt sind. Das betrifft Ortsteilzentrum oder wohnnahes Zentrum, direkt und mehrgeschossige Bebauung, Mischnutzung, ÖPNV-Hauptachse (Straßenbahn oder 60er Bus). Das kann auch auf einzelne Plätze zutreffen. Diese Magistralen sollen ein ähnliches Angebot wie der hoch verdichtete Raum aufweisen. Eine Ausnahme davon stellt die räumliche Erschließungsqualität (Haltestelleneinzugsbereiche) dar.

Die Anlage 18.1 zeigt das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden mit Nutzungsstrukturen und ÖPNV-Netz.

2.5.2. Erschließungsqualität

Die räumliche Erschließung ist ein maßgebendes Kriterium für die Erschließungsqualität. Grundlage für die Bewertung der räumlichen Erschließung sind die Einzugsbereiche, die für die jeweiligen Haltestellen als angemessen angesehen werden. Diese Werte unterscheiden sich in Abhängigkeit von dem Verkehrsmittel und der Nutzungsstruktur.

Der ÖPNV wird dabei in folgendermaßen eingeteilt:

- Eisenbahn,
- Straßenbahn,
- Bus Hauptnetz (60er Linien mit 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr Montag bis Freitag),
- übriges Busnetz.

Hinsichtlich der Nutzungsstruktur wird die im Punkt 2.5.1 beschriebene Raumdichte verwendet, wobei die Magistralen in der mittleren Raumdichte eingeordnet wurden.

Für die Landeshauptstadt Dresden werden folgende Werte angesetzt:

	hoch verdichteter Raum (Stadtzentrum)	mittlere Raumdichte (städtisch geprägte Gebiete ohne hohe Nutzung) und Magistralen ¹⁾ (hohe Nutzung außerhalb des Zentrums)	geringe Raumdichte (ländlich strukturierte Gebiete)
Eisenbahn	600 m	600 m	800 m
Straßenbahn	300 m	400 m	500 m
Bus Hauptnetz (60er Linien und 10-Minuten-Takt)	300 m	400 m	500 m
Übriges Busnetz	300 m	300 m	300 m

¹⁾ Magistralen: Ortsteilzentrum oder wohnnahes Zentrum, direkt und mehrgeschossig angebaut, Mischnutzung, ÖPNV-Hauptachse (Straßenbahn oder 60er Bus)

Tabelle 30: Einzugsbereiche in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur und dem Verkehrsmittel

Auf dieser Grundlage wurde die Anzahl erschlossener und nicht erschlossener Einwohnerinnen und Einwohner ermittelt. Die Gebiete mit den höchsten nicht erschlossenen Einwohnerzahlen stellen die maßgebenden räumlichen Erschließungsdefizite dar. Ein hoher Handlungsbedarf ergibt sich bei den Gebieten mit über 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern außerhalb der Einzugsbereiche, ein mittlerer Handlungsbedarf bei 500 bis 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Wenn weniger als 500 Einwohnerinnen und Einwohner unzureichend erschlossen sind, besteht nur geringer Handlungsbedarf.

Die Anlage 18.2 zeigt die Erschließungsdefizite mit hohem und mittlerem Handlungsbedarf sowie ausgewählte Gebiete mit geringem Handlungsbedarf (zwischen 300 und 500 unzureichend erschlossene Einwohnerinnen und Einwohner).

Hoher Handlungsbedarf ergibt sich somit für

- Striesen/Augsburger Straße – Tittmannstraße,
- Löbtau/Saalhausener Straße,
- nördliche Äußere Neustadt.

Folgende Gebiete weisen mittleren Handlungsbedarf auf:

- Briesnitz,
- Gorbitz Nord,
- Trachenberge/Döbelner Straße,
- Reichenbachstraße,
- Pottschappler Straße,
- Tolkewitz

2.5.3. Angebotsqualität

Für die Angebotsqualität werden folgende Aspekte einbezogen:

- Qualitätsstufen ÖPNV-Angebot
- Fahrzeit/Geschwindigkeit (maßgebende Relationen)
- Bedienungszeitraum

Qualitätsstufen ÖPNV-Angebot

Die Qualitätsstufen für das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Dresden werden durch das Verkehrsmittel und durch den Streckengrundtakt für den Tagesverkehr dargestellt. Um die Anforderungen an das ÖPNV-Angebot innerhalb der Landeshauptstadt Dresden angemessen darstellen zu können, ist eine feinere Differenzierung des Stadtverkehrs gegenüber dem beim Regionalverkehr/ SPNV verwendeten Verdichtungsnetz (15 Minuten) bzw. Grundnetz (30 Minuten) notwendig.

	Streckengrundtakt Tagesverkehr			
	<= 5 min	> 5 <=10 min	> 10 <= 30 min	> 30 min
Eisenbahn	Verdichtungsnetz I Grundnetz II			Außennetz III
Straßenbahn	I	II	(III)	(IV)
Bus Hauptnetz (10-min-Takt bei 60er Linien)	(II)	II	III	(IV)
Übriges Busnetz	(III)	III	IV	V ²⁾

(Klammerwerte nicht oder nur in Ausnahmefällen in Dresden vorhanden; I entspricht der höchsten Qualitätsstufe)

²⁾ Qualitätsstufe V gilt auch für Sonderverkehrsmittel und ganztägiges ALITA

Tabelle 31: Qualitätsstufen ÖV-Angebot

Damit der ÖPNV kundenfreundlich und konkurrenzfähig ist, besteht das Ziel, für Gebiete mit hoher Nutzung einschließlich der Magistralen die Qualitätsstufe I zu erreichen.

Die Anlage 18.1 zeigt die streckenbezogenen Qualitätsstufen des ÖPNV-Angebotes unter Berücksichtigung der Nutzungsstrukturen. Dabei wurde die höherwertige Qualitätsstufe je Strecke dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass große Teile des Stadtgebietes durch die Qualitätsstufe I oder II erschlossen werden. Gebiete mit hoher Nutzungsdichte weisen überwiegend die Qualitätsstufe I auf. Ausnahmen gibt es beispielsweise im Zuge der Bautzner Straße, der Großenhainer Straße sowie einzelner Strecken im Stadtzentrum. Ein hoher Handlungsbedarf entsteht daraus jedoch nicht, da diese Strecken die Qualitätsstufe II aufweisen und häufig durch (zusätzliche) Busverkehre eine Verdichtung des 10-Minuten-Taktes

vorhanden ist. Vereinzelt gibt es Planungen für die Aufwertung von Strecken der Qualitätsstufe II (z. B. Pillnitzer Straße mit der neuen Straßenbahnlinie 5).

Fahrzeit/ Geschwindigkeit

Um den Fahrzeitvergleich innerhalb der Landeshauptstadt Dresden zwischen ÖPNV und MIV bewerten zu können, werden folgende Kategorien gebildet:

- ÖPNV bis zu 10% längere Fahrzeit: kein Handlungsbedarf,
- ÖPNV zwischen 10% und 50% längere Fahrzeit: mittlerer Handlungsbedarf,
- ÖPNV über 50% längere Fahrzeit: hoher Handlungsbedarf.

Die Anlage 18.3 zeigt das Fahrzeitverhältnis für wichtige zentrumsbezogene Relationen in der Landeshauptstadt Dresden. Demzufolge gibt es bei folgenden Verbindungen hohen Handlungsbedarf:

- Gorbitz – Zentrum
- Prohlis – Zentrum

Die Geschwindigkeit beziehungsweise die Verlustzeit hat einen hohen Einfluss auf die Fahrzeit. Die Qualität der Geschwindigkeit bzw. Verlustzeit kann mit dem sogenannten Level of Service (LOS) beschrieben werden. Dieser beschreibt den Abgleich der tatsächlichen Fahrzeit zur theoretisch möglichen Fahrzeit und damit ein Maß die Höhe der streckenbezogenen Verlustzeiten. Die Qualitätsstufen dazu wurden gemäß HBS ermittelt. Als Strecke gilt in der Grafik der Bereich zwischen zwei Haltestellen, der Abgleich ist für die Zeit Mo – Fr 6 – 18 Uhr erstellt worden.

Die Stufen sind wie folgt definiert:

LOS-Stufe	Beschreibung
A	Die ÖV-Fahrzeuge werden nahezu nicht durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
B	Die ÖV-Fahrzeuge werden nur in sehr geringem Umfang durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
C	Die ÖV-Fahrzeuge werden regelmäßig durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
D	Die ÖV-Fahrzeuge werden hohem Maß durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt
E	Die ÖV-Fahrzeuge werden sehr hohem Maß durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt. Eine fahrplangerechte Abwicklung des ÖPNV ist nicht mehr gesichert.
F	Die ÖV-Fahrzeuge werden besonders hohem Maß durch Wartezeiten an LSA oder vor Haltestellen bzw. durch Störungen auf der Strecke beeinträchtigt. Eine fahrplangerechte Abwicklung des ÖPNV ist nicht mehr möglich.

Tabelle 32: Beschreibung der LOS-Stufen

Die Anlagen 18.4 und 18.5 zeigen die Werte jeweils für das Straßenbahn- und Busnetz. Das Ziel für einen qualitativ hochwertigen und konkurrenzfähigen ÖPNV sind die Stufen A/B. Die Stufen E/F weisen auf hohen Handlungsbedarf hin. Obwohl schon viele Abschnitte des Straßenbahnnetzes eine gute Qualität des Verkehrsablaufes ermöglichen, besteht an einigen Streckenabschnitten noch hoher Handlungsbedarf (z.B. Abschnitte der Königsbrücker Straße, Antonstraße, Könnertitzstraße, Güntzstraße, Lennéstraße, Fetscherstraße, Bodenbacher Straße). Beim Busnetz zeigen vor allem Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung einen hohen Handlungsbedarf (z.B. Dohnaer Straße, Teplitzer Straße, Zellescher Weg, Nossener Brücke, Washingtonstraße, Blaues Wunder).

Bedienungszeitraum

Der Bedienungszeitraum wird für das Stadtgebiet nach der Nutzungsstruktur differenziert. Die hohe und mittlere Nutzung erfordern ein durchgehendes ÖPNV-Angebot, um die Verkehrsbedürfnisse eines Oberzentrums erfüllen zu können.

	Hohe Nutzung (Stadtzentrum und Magistralen außerhalb des Zentrums)	Mittlere Nutzung (städtisch geprägte Gebiete ohne hohe Nutzung)	Geringe Nutzung (ländlich strukturierte Gebiete)
Bedienungszeitraum	24 Stunden	24 Stunden	20 Stunden

Tabelle 33: Bedienungszeitraum in Abhängigkeit von der Nutzungsstruktur

Mit der durchgehenden Bedienung auf nahezu allen Straßenbahnstrecken und ergänzenden Hauptbusrelationen sowie die ALITA-Verkehre ist grundsätzlich eine 24-stündige ÖPNV-Erreichbarkeit der Stadtgebiete mit hoher und mittlerer Nutzung gegeben. In Stadtgebieten mit geringer Nutzung gibt es etwa 16 bis 18 Stunden ein ÖPNV-Angebot, wobei die letzten Fahrten eine vergleichsweise geringe Nutzung aufweisen. Mit den geplanten Änderungen bei den Buslinien 88 sowie 63 werden in Kauscha und in Söbrigen die ÖPNV-Angebote verbessert und ausgeweitet. In den Nächten vor Sonnabend, Sonntag und Feiertag werden zusätzliche Fahrten in die Region angeboten, die den ÖPNV innerhalb der Landeshauptstadt Dresden verstärken. Auch wenn die Aussagen zum Bedienungszeitraum nicht auf alle Haltestellen zutreffen, gibt es keinen Handlungsbedarf für eine grundlegende Veränderung.

Modal split

Die räumliche Erschließung, die Angebotsqualität und die Geschwindigkeit sind wesentliche Einflussgrößen für die Nutzung des ÖPNV und damit den modal split. Bezogen auf alle Verkehrsmittel weist der ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden einen guten modal split von 22% auf. Um die verkehrlichen und umweltseitigen Ziele für eine nachhaltige Mobilität zu erreichen, ist jedoch eine weitere Erhöhung des modal split zugunsten des Umweltverbundes und des ÖPNV nötig.

Eine Betrachtung der Verkehrsverteilung zwischen ÖPNV und MIV für wesentliche Korridore (mehr als 10.000 Wege pro Tag) ist in Anlage 18.6 dargestellt. Hierbei sind nur die Konkurrenten MIV und ÖPNV betrachtet, Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß sind hier ausgeklammert.

Dabei zeigen insbesondere die tangentialen Verbindungen Verbesserungspotenziale (Cotta – Pieschen – Klotzsche, Leuben – Prohlis). Unter Beachtung der Verkehrsmenge hat auch die Verbindung Prohlis – Blasewitz mit unter 30% ÖPNV-Anteil hohes Potenzial für eine Verbesserung der ÖPNV-Verbindung und damit des modal split. Teilweise bestehen aber auch bei auf die Altstadt orientierten Verbindungen unter Berücksichtigung des ÖPNV-Angebotes und der Entfernungen Verbesserungspotenziale für die ÖPNV-Nutzung. Das betrifft insbesondere Cotta – Altstadt mit dem zweithöchsten Verkehrsstrom und unter 50% ÖPNV-Anteil.

3. Verkehrsprognose

3.1 Grundlagen

Die vorliegende dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Oberelbe basiert auf dem gemeinsam im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden, der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) und dem VVO beauftragten und durch den Consultant PTV AG erarbeiteten Integrierten Verkehrsmodell (IVM) Dresden/ VVO 2030 (siehe Kapitel 1.1), welches sowohl den MIV als auch den ÖPNV im Untersuchungsraum zum Analysejahr 2013 sowie zum Prognosejahr 2030 modellhaft abbildet.

Die Ergebnisse der Prognose beschreiben den Mittelwert eines Entwicklungskorridors unter definierten Rahmenbedingungen auf Grundlage der erkannten Zusammenhänge und Wirkungen bzw. deren Entwicklung. Sie weisen streckenbezogenen Verkehrsbelastungen und -ströme sowie deren räumliche und modale Zusammenhänge aus. Alle zum Zeitpunkt der Modellerstellung verfügbaren Informationen und bekannten Entwicklungen sind berücksichtigt.

Die dem Verkehrsmodell zu Grunde liegenden Zusammenhänge beispielsweise zwischen Angebot und Nachfrage oder Analyse sind nachweisbar und in ihren Wirkungen nachvollziehbar. Die Eingangsdaten des Modells sind

- Raumstrukturdaten 2013/ 2030
- Einwohnerprognose in 6 Altersgruppen
- Standorte von Arbeitsplätzen, Schulen, Kitas, Einkauf, Freizeit
- Soziodemografische Merkmale 2013/ 2030, z.B. Erwerbstätigkeit und Motorisierung
- Verkehrsverhaltensdaten
- SrV 2013 Stadt Dresden, SrV 2013 Region Dresden, MiD 2008 (Mobilität in Deutschland), KiD 2010 (Kraftverkehr in Deutschland)
- Infrastruktur 2013/ 2030, z.B. Angebot im ÖPNV und im Straßennetz (auch Lkw)
- Entwicklung der Nutzerkosten bis 2030, z.B. Parkgebühren, Tarife im ÖPNV, Maut für Lkw
- Annahmen für Trends im Verkehrsverhalten bis 2030, z.B. Führerscheinbesitz, Carsharing, Pedelec usw.

Aus den Szenarien des VEP Dresden wurden außerdem operationalisierbare Ansätze für das IVM 2030 abgeleitet, die das Vorzugsszenario B des VEP widerspiegeln. Das betrifft im Einzelnen:

- Motorisierung/ Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz,
- Entwicklung der Nutzerkosten,
- Carsharing-Nutzung,
- Radverkehr und
- Verbesserung der Nahmobilität.

Eine Einwohnerprognose bis 2030 für das Umland (außer Erlebnisregion) wurde über Modellrechnungen mit Bezug zur 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose bis 2025 des Statistischen Landesamtes erstellt.

Für den Verbundraum werden bis zum Prognosehorizont 2030 folgende Entwicklungen abgeschätzt:

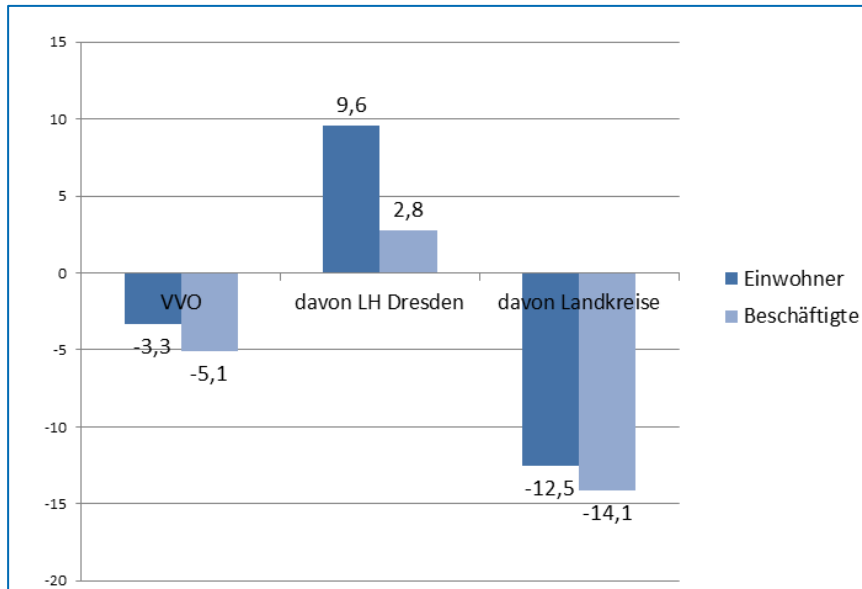


Abbildung 36: Prozentuale Veränderungen der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Verbundraum von 2013 bis 2030, Quelle: IVM 2030

Die nachfolgende Verkehrsprognose dient in erster Linie der Darstellung der zu erwartenden ÖPNV-Nachfrageentwicklung in den bereits in der Analyse definierten ÖPNV-Relationen. Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht dabei das Aufzeigen von Relationen, für die aufgrund der zu erwartenden Entwicklungen mit einem veränderten ÖV-Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Dieser Teil des Nahverkehrsplanes dient somit als Grundlage für die Erarbeitung eines auf zukünftige Entwicklungen abgestimmten Angebotskonzeptes.

3.2 ÖPNV-Nachfrageprognose zwischen den zentralen Orten

In Abhängigkeit der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im Verbundraum verändert sich bis zum Prognosehorizont 2030 auch die ÖPNV-Nachfrage. Die nachfolgende Grafik aus dem Integrierten Verkehrsmodell Dresden/ VVO (IVM) zeigt die prognostizierte Entwicklung der relevanten ÖPNV-Nachfrageströme zwischen zentralen Orten des Nahverkehrsraumes von 2013 bis 2030. Hier treten sowohl Steigerungen als auch Rückgänge auf. Jedoch zeigt das Bild, dass einzelnen starken Nachfrageentwicklungen nur wenige mit einer negativen Entwicklung gegenüberstehen, und diese weisen eine weitaus geringere Differenz zur Bestandsnachfrage auf.

Ein großer Teil der Relationen zeigt bis zum Prognosehorizont eine relative Stabilität und ist in der Darstellung nicht enthalten. Aufgrund der demografischen Prognose ist dagegen von Rückgängen der Fahrgastzahlen außerhalb der zentralen Orte auszugehen.

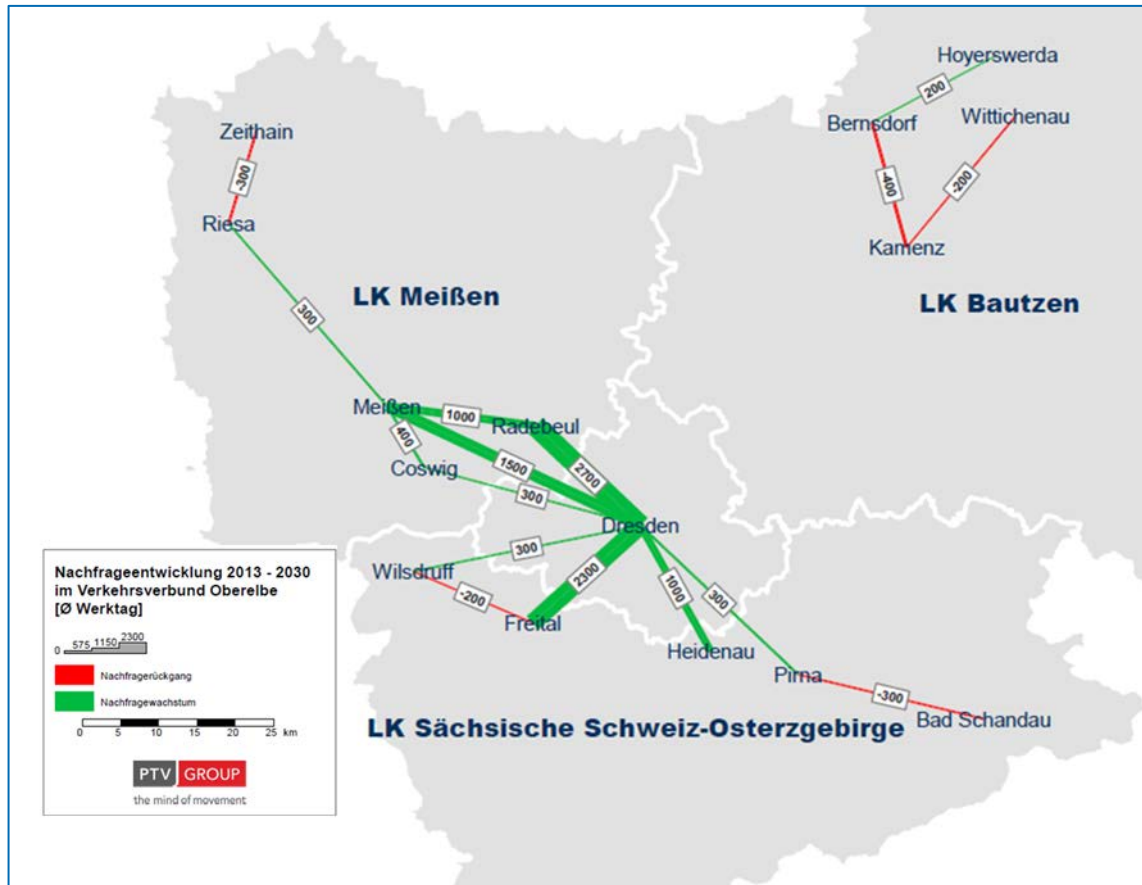


Abbildung 37: Veränderungen der ÖPNV-Relationen zwischen zentralen Orten des Verbundraumes von 2013 bis 2030 ab 200 zu- oder abnehmenden ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die stärksten Zunahmen spielen sich ausschließlich im S-Bahn-Einzugsbereich des Ballungsraumes ab:

Zunahme der werktäglichen ÖPNV-Fahrten von 2013 bis 2030	Relationen zwischen zentralen Orten im Nahverkehrsraum	Kategorie
> 2.000	Radebeul – Dresden Freital – Dresden	MZ – OZ MZ – OZ
1.000 bis 2.000	Meißen – Dresden Meißen – Radebeul Heidenau – Dresden	MZ – OZ MZ – MZ GZ – OZ

Tabelle 34: Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 zwischen zentralen Orten des Verbundraumes

Prognostizierte Abnahmen in einer Größenordnung von 200 bis 400 ÖPNV-Fahrten pro Tag sind in der Abbildung 37 erkennbar. Bei diesen relativ kleinen Werten können einzelne Standortentscheidungen zu Arbeitsplatzschwerpunkten oder Schulen, die zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht berücksichtigt werden konnten, schon zu einer deutlichen Änderung führen.

Nicht in der Abbildung enthalten sind Relationen zu Kommunen außerhalb des Zentrale-Orte-Systems. Hier besteht punktuell aus Korridoruntersuchungen etc. Kenntnis über Nachfrageprognosen. Zu nennen ist die Relation Dresden – Ottendorf-Okrilla - Königsbrück, für die nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes (siehe Kapitel 4) eine Zunahme von 1.700 werktäglichen ÖPNV-Fahrten prognostiziert ist.

3.3 ÖPNV-Nachfrageprognose in der Landeshauptstadt Dresden

Entsprechend der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Ortsämtern bzw. Ortschaften der Landeshauptstadt Dresden wird sich auch die innerstädtische ÖPNV-Nachfrage in den einzelnen Relationen verändern. Die nachfolgende Grafik aus dem Integrierten Verkehrsmodell Dresden/ VVO (IVM) zeigt die prognostizierte Entwicklung der relevanten ÖPNV-Nachfrageströme innerhalb der Landeshauptstadt Dresden von 2013 bis zum Prognosehorizont 2030. Es treten ausschließlich Steigerungen auf, in keiner Relation ist ein Rückgang zu verzeichnen.

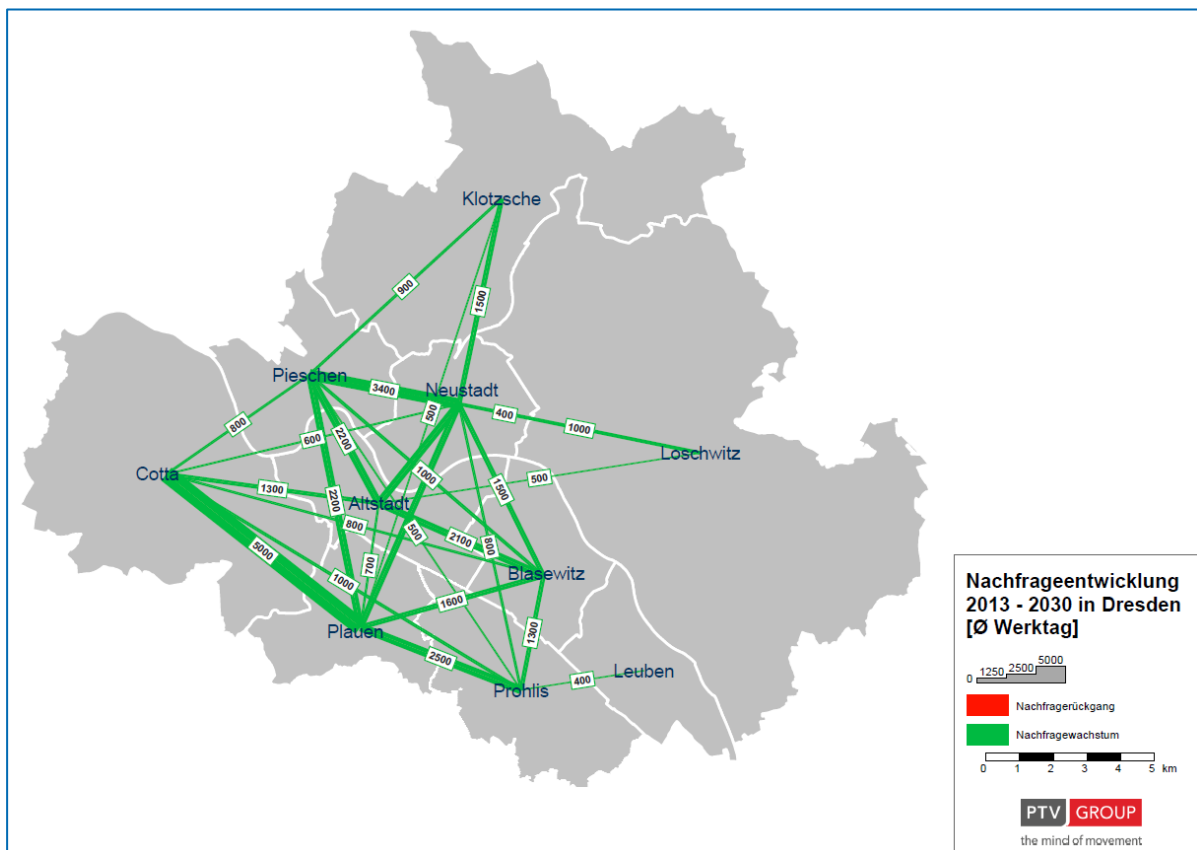


Abbildung 38: Veränderungen der ÖPNV-Relationen in Dresden von 2013 bis 2030 ab 500 zu- oder abnehmenden ÖPNV-Fahrten/ Werktag Mo-Fr, Quelle: IVM, PTV

Die hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrage am stärksten zunehmenden Relationen mit mehr als 1.000 zusätzlichen Fahrten pro Werktag sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Zunahme der werktäglichen ÖPNV-Fahrten von 2013 bis 2030	Relationen zwischen den Ortsämtern der LH Dresden
> 2.000	Cotta – Plauen Neustadt – Pieschen Plauen – Prohlis Plauen – Pieschen Altstadt – Neustadt Altstadt – Pieschen Altstadt – Blasewitz
1.000 bis 2.000	Neustadt – Plauen Plauen – Blasewitz Neustadt – Klotzsche Neustadt – Blasewitz Altstadt – Cotta Blasewitz – Prohlis Neustadt – Loschwitz Blasewitz – Pieschen Cotta – Prohlis

Tabelle 35: Relationen mit dem höchsten Anstieg werktäglicher ÖPNV-Fahrten zwischen 2013 und 2030 in der Landeshauptstadt Dresden

Von diesen 16 am stärksten zunehmenden ÖPNV-Relationen sind 6 auf die Neustadt orientiert, es folgen die Ortsämter Blasewitz und Plauen (je 5 Relationen), Altstadt und Pieschen (je 4 Relationen) sowie Cotta und Prohlis (je 3 Relationen).

Das Integrierte Verkehrsmodell (IVM) geht für das Prognosejahr 2030 gegenüber dem Analysejahr 2013 von einem Anstieg der täglichen Personenwege im ÖPNV von 13% aus, von 406.000 auf 459.000. Insgesamt ist für Dresden ein Anstieg der Wege aller Verkehrsarten um 8% prognostiziert, so dass der ÖPNV überdurchschnittlich Zulauf erhält. Innerhalb des ÖPNV wird ein starker Nachfrageanstieg beim Schienenverkehr (S-Bahn und Straßenbahn) bei gleichzeitiger deutlicher Minderung des Stadtbusverkehrs angenommen.

Die Nachfragesteigerung beruht einerseits auf der Strukturentwicklung innerhalb der Landeshauptstadt Dresden und andererseits auf Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes. Neben einer neuen Qualität des S-Bahn-Systems korrespondieren die Prognosen mit Maßnahmen des Stadtbahnprogramms 2020, z.B. mit der Verbindung Löbtau – Südvorstadt – Strehlen in der am stärksten zunehmenden Relation Cotta – Plauen.

4. ÖPNV-Konzept

Grundlagen, Grundsätze und Ziele

Gesetzliche Grundlagen

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) ist zuständig für die Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans für sein Gebiet (§ 4 der Verbandssatzung des ZVOE). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Er hat insbesondere die Ziele und die Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV zu enthalten (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 ÖPNVG für den Freistaat Sachsen).

Bei der Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen sind die Anforderungen des § 8 Abs. 3 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes und die Ziele gemäß § 2 ÖPNVG für den Freistaat Sachsen zu beachten und eine kostengünstige und effiziente Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen (§ 1 Abs. 2 Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr).

Die Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste müssen mit den politischen Zielen, die in Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr aufgeführt sind, im Einklang stehen (Art. 2a Abs. 1 Unterabs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007). Der Nahverkehrsplan des ZVOE ist ein Strategiepapier im vorgenannten Sinne.

Planerische Grundlagen

Der **Landesentwicklungsplan** für den Freistaat Sachsen 2013 beinhaltet aus landesplanerischer Sicht übergeordnete Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV. Kernaussagen sind u.a.:

- Der gesamte Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll infrastrukturell und organisatorisch weiterentwickelt werden. Dazu soll der ÖPNV mit den Netzen der anderen Verkehrsträger zu einem integrierten Verkehrssystem verknüpft werden. Die Übergangsstellen sollen entsprechend den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen ausgestaltet und städtebaulich integriert werden.
- Die Verkehrsinfrastruktur in Sachsen soll so entwickelt werden, dass ein effizientes und leistungsfähiges Verkehrssystem entsteht, welches eine nachhaltige Mobilität für alle Einwohner und die Belange der Wirtschaft berücksichtigt. Dazu soll im Rahmen einer integrierten Verkehrs- und Raumentwicklung
 - die Verkehrsinfrastruktur in allen Teilräumen Sachsens unter Berücksichtigung des demografischen Wandels und der daraus resultierenden regional unterschiedlichen Entwicklung der Verkehrsnachfrage umweltschonend angepasst und weiterentwickelt,
 - eine effiziente und stärker verkehrsträgerübergreifende Vernetzung auch durch den Einsatz moderner intermodaler Verkehrsmanagementsysteme erreicht,
 - die Erreichbarkeit und Verknüpfung der Zentralen Orte, insbesondere auch durch den ÖPNV, bedarfsgerecht gewährleistet,

- durch Verknüpfungsstellen räumliche und zeitliche Übergangsmöglichkeiten zwischen dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Fernverkehr und ÖPNV und dem Radverkehr erhalten und weiterentwickelt sowie
- die Erreichbarkeit auch peripherer ländlicher Räume durch flexible Bedienformen und innovative Mobilitätskonzepte im ÖPNV sowie eine Anpassung von Straßenausbau- und anderen technischen Standards gesichert werden.

Der **Landesverkehrsplan** des Freistaates Sachsen enthält folgende Kernaussagen zur Weiterentwicklung des ÖPNV:

- die bessere Anbindung des ländlichen Raums an die Ballungsräume mittels kürzerer Reisezeiten durch eine verbesserte Intermodalität
- die Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren unter einer Stunde in nahezu allen Teilen Sachsens
- der weitere Ausbau von Übergangsstellen unter Berücksichtigung der Nachfrage
- die Förderung des grenzüberschreitenden ÖPNV durch Zusammenarbeit der verantwortlichen Aufgabenträger
- eine sachsenweite Angleichung der Beförderungsbedingungen und Tarifstruktur
- die kontinuierliche statistische Erfassung von ÖPNV-Daten sowie die Prüfung der flexiblen und kundenfreundlichen Angebotsumstellungen von Eisenbahnverkehren zugunsten wirtschaftlicher Busverkehre oder ergänzender Bedienformen.

Der **Regionalplan Oberes Elbtal-Osterzgebirge** und der **Regionalplan Oberlausitz-Niederschlesien** konkretisieren die landesweiten Vorgaben der vorgenannten Pläne weiter. Auf folgende Grundaussagen der Regionalpläne wird besonders hingewiesen:

- innerhalb des Verdichtungsraumes weitere Entwicklung eines integrierten Nahverkehrsangebotes mit dem S-Bahnnetz als Rückgrat
- In der Region soll unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit ein attraktiver und bedarfsorientierter ÖPNV ausgebaut werden, der die Erreichbarkeit Zentraler Orte für die Bevölkerung und ihrer Verflechtungsbereiche durch den ÖPNV verbessert sowie in Linienführung, Bedienungshäufigkeit und der Kombination von Berufs-, Schüler- und Linienverkehr auf das zentralörtliche System und auf die Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion „Bildung“, „Gesundheit“ bzw. „Gewerbe“ ausgerichtet ist.
- Ein leistungsfähiger, attraktiver ÖPNV ist eine umweltgerechte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden. Im Hauptnetz des ÖPNV (Verbindung der Zentralen Orte miteinander) ist ein angebotsorientiertes und im Nebennetz (bindet die Gemeinden an das Hauptnetz an) ein nachfrageorientiertes Angebot zu gestalten.
- Zentrale Orte sind als Ziel- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV auszubauen. Die überörtliche Verkehrsbedienung ist innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche auf die Versorgungs- und Siedlungskerne zu konzentrieren.
- Die Festlegung von Grundzentren ist nur zulässig, wenn diese Gemeinden ... eine Funktion als ÖPNV-Knotenpunkt erfüllen, d.h. es verlaufen zwei oder mehr ÖPNV-Linien durch die Orte bzw. haben ihre Anfangs-/ Endpunkte in den Ortsteilen und sichern damit die Erreichbarkeit für die im Nahbereich befindlichen Gemeinden/ Ortsteile
- Alternative und flexible Mobilitätsangebote sollen ÖPNV-Angebote in nachfrageschwachen Zeiten ergänzen, so dass Einrichtungen der Daseinsvorsorge in annehmbarer Zeit erreicht

werden können. Mobilitätsangebote sollen auf die Bedürfnisse aller Personengruppen ausgerichtet sein.

Der **Verkehrsentwicklungsplan** sowie weitere **Grundsatzbeschlüsse mit ÖPNV-Relevanz der Landeshauptstadt Dresden** (u.a. Radverkehrskonzept, Konzept zum Aufbau von Mobilitätsstationen) enthalten folgende für den NVP relevanten **Leitziele**:

- zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft
- sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben
- Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen
- zukünftig deutlich höherer Stellenwert der Verknüpfung von Fahrradverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln (Ausbau des B+R-Systems, Kapazitätserweiterungen im ÖPNV/SPNV für die Fahrradmitnahme, verbundübergreifende bzw. sachsenweit einfach zu handhabende Tarifangebote für die tägliche und gelegentliche Fahrradmitnahme)
- Mit dem Ziel einer weiteren Nachfragesteigerung sind alle Möglichkeiten ÖPNV-fördernder Maßnahmen auszuschöpfen, dazu zählen auch tarifliche und verkehrsplanerische Maßnahmen (z.B. Parkraumbewirtschaftung in der Landeshauptstadt Dresden).
- Der Aufbau von Mobilitätsstationen hat die intermodale Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote (ÖPNV, Radverkehr, Carsharing) im öffentlichen Straßenraum zum Ziel.

Grundsätze und Ziele für den Nahverkehrsraum Oberelbe

Mit der Erstellung des ersten Nahverkehrsplanes Oberelbe 1997 hat der ZVOE auf der Basis der genannten rechtlichen Vorgaben sowie überregionaler und regionaler Leitziele eigene Grundsätze und Ziele formuliert und sein Handeln bezüglich der Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum darauf ausgerichtet. Bei jeder Fortschreibung des NVP findet diesbezüglich ein Validierungs- und Aktualisierungsprozess statt.

Nachfolgend werden die Grundsätze (gesetzliche Vorgaben und planerische Kernaussagen, in der nachfolgenden Tabelle mit „G“ bezeichnet) und Ziele (Wege und Mittel zur Erfüllung der Vorgaben, mit „Z“ bezeichnet) der Entwicklung und die zu verfolgenden Schwerpunkte für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Nahverkehrsraum Oberelbe definiert. Alle Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste im Nahverkehrsraum Oberelbe müssen mit diesen Grundsätzen und Zielen im Einklang stehen.

Verkehrs- und raumstrukturelle Grundsätze und Ziele

G	Die Siedlungsentwicklung und Standortpolitik sind auf die vorhandene Infrastruktur des ÖPNV, insbesondere des SPNV, auszurichten. Ein abgestimmtes Handeln der Verkehrs- und Raumplanung ist zwingend erforderlich.
G	Die demografische Entwicklung und im ländlichen Raum die Schülerbeförderung sind bei Angebotsentwicklung und Fahrplanung besonders zu beachten.
G	Das integrierte ÖPNV-System ist intermodal zu stärken.
Z	Die Bedienung der Relationen auf den überregionalen Verbindungsachsen, vom Oberzentrum Dresden zu den Mittelzentren und nach Hoyerswerda als Teil des Oberzentralen Städteverbundes soll durch ein attraktives und vertaktetes SPNV-Angebot realisiert werden.
Z	Die Zusammenarbeit mit den benachbarten Verbänden soll intensiviert werden. Unter Beachtung der Belange des Landkreises Bautzen, der auch dem Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien angehört, sowie der Verbindungen im Oberzentralen Städteverbund Bautzen - Görlitz - Hoyerswerda soll insbesondere eine enge Kooperation mit dem ZVON erfolgen.
Z	Das Liniennetz des öffentlichen straßengebundenen Nahverkehrs (ÖSPV) ist weiterhin auf die Netzstruktur des SPNV unter weitgehender Vermeidung von Parallelverkehr auszurichten.
Z	Als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität sollen die Verkehrsleistungen im Netz mit zentrumsverbindender Funktion und im Dresdner Stadtverkehr angebotsorientiert und im Netz mit vordergründiger Erschließungsfunktion nachfrageorientiert gestaltet werden.
Z	Zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge sind weiterhin alle Orte mit zusammenhängender Bebauung ab 200 Einwohner nachfrageorientiert an das ÖPNV-Netz anzubinden. Bei schwacher Nachfrage sind verstärkt integrierte alternative Bedienformen zu nutzen.
Z	Zentrale Orte sind als Ziel- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV auszubilden, wobei innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche die Verkehrsinfrastruktur und -bedienung auf die Versorgungs- und Siedlungskerne der zentralen Orte auszurichten sind.
Z	Die bedeutsamen Erholungsgebiete im Nahverkehrsraum Oberelbe sollen in das Netz des ÖPNV eingebunden werden, ggf. mit saisonalen Verstärkungen.
Z	Zu besonderen Anlässen (z. B. Großveranstaltungen, Kongresse, Messen) sind bei entsprechendem Bedarf zusätzliche ÖPNV-Angebote unter Wahrung des Verbundcharakters einzurichten. Hierzu sind die betrieblichen und infrastrukturellen Belange des ÖPNV durch die Veranstalter bereits frühzeitig bei der Vorbereitung derartiger Anlässe zu berücksichtigen und abzustimmen.
Z	Grenzüberschreitende Verkehrsangebote sollen als integrierter Teil des ÖPNV-Systems weiter entwickelt werden.
Z	Die Fähren sind als integrierter Bestandteil des ÖPNV weiter zu entwickeln.
Z	Die Qualität des ÖPNV ist entsprechend den festgelegten Parametern zu gewährleisten. Die geltenden Qualitätsparameter sind bei Bedarf weiter zu entwickeln, die Definition und Einführung verbundweit geltender Fahrgastrechte wird geprüft.
Z	Zur weiteren Optimierung des ÖPNV-Systems und zur Erhöhung seiner Attraktivität sind die Beschleunigung der einzelnen Verkehrsträger, besonders zur Wirkung in den Beförderungsketten, und die Vertaktung der Verkehrssysteme ständig zu verbessern.

- Z Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind umfassend zu berücksichtigen, indem eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erzielen ist. Diese umfasst Fahrzeuge (einschließlich alternativer Bedienformen) und Zugangsstellen des ÖPNV sowie sichere, barrierefreie und möglichst umwegfreie Zuwegungen zu den Zugangsstellen.
- Z Die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere von Frauen und älteren Menschen, sind beim Aus- und Neubau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.
- Z Die Fahrzeugbeschaffung hat nach den Kriterien wirtschaftlich, umweltschonend und barrierefrei zu erfolgen.

Grundsätze und Ziele des SPNV

- G Der SPNV übernimmt weiterhin die Verbindungsfunktion auf den wichtigsten Relationen im Nahverkehrsraum Oberelbe sowie zu benachbarten zentralen Orten und eine Erschließungsfunktion für das Oberzentrum Dresden.
- Z Im SPNV und auf den Hauptachsen des Regionalbusverkehrs wird weiterhin ein Integraler Taktfahrplan angeboten. Anschlussbeziehungen zum Schienenpersonenfernverkehr sind bei der Planung und Ausgestaltung zu berücksichtigen, um die Durchgängigkeit der Wegeketten zu gewährleisten.
- Z Die mittelfristige Ausgestaltung des SPNV basiert auf dem Zielnetz 2030. Dabei ist das SPNV-Angebot so zu gestalten, dass den wachsenden Anforderungen an die Platzkapazität zur Beförderung von Fahrgästen, Mobilitätshilfen, Kinderwagen und Rädern entsprochen wird.
- Z Der SPNV soll nach den Bedingungen des Wettbewerbes fortentwickelt werden, wobei für alle Wettbewerber eine einheitliche definierte Angebotsqualität gilt. Bei einem wettbewerbsbedingten Wechsel von Verkehrsunternehmen ist die Konsistenz der Verkehrsangebote hinsichtlich der Qualität zu erhalten.
- Z Die Zugangsstellen des SPNV sollen attraktiv gestaltet werden, d. h. die Haltepunkte sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den spezifischen Anforderungen der Fahrgäste, insbesondere der Frauen und mobilitätseingeschränkten Menschen, entsprechen. Wegeleitsysteme zu den SPNV-Zugangsstellen sind aufzubauen.
- Z Der Betrieb der Schmalspurbahnen im Nahverkehrsraum Oberelbe mit ihren Aufgaben im SPNV sowie der Betrieb der weiteren verbundintegrierten Sonderverkehrsmittel sollen als Bestandteile des ÖPNV-Systems dauerhaft gewährleistet werden.

Grundsätze und Ziele des straßengebundenen ÖPNV

- G Der straßengebundene ÖPNV sichert die flächenhafte Erschließung und übernimmt, abgestimmt mit dem SPNV, Verbindungsfunktionen zwischen zentralen Orten.
- G Der Ausbau der Straßenbahn als Massenverkehrsmittel im Oberzentrum Dresden mit ihrer zusätzlichen Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Landkreis Meißen zu einem hochwertigen und kundenfreundlichen Straßenbahn- und Stadtbahnsystem ist fortzuführen.
- Z Der straßengebundene ÖPNV ist untereinander und am SPNV auszurichten. Für die Straßenbahn ist grundsätzlich der attraktive 10-Minuten-Grundtakt im Tagesverkehr (Mo-Fr) der Landeshauptstadt Dresden beizubehalten.
- Z Die Stadtverkehre sind mit dem Ziel der Schaffung eines integrierten ÖPNV-Angebotes nachfrageorientiert mit regional bedeutsamen Linien zu verknüpfen.
- Z Linienverkehre des straßengebundenen ÖPNV, die aufgrund ihres Linienverlaufes, ihrer Verknüpfung und der verkehrlichen Funktion als Parallelverkehre zum SPNV sowie zum

	Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr einzuordnen sind, sollen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit vermieden werden. Die Zubringerfunktion des Busverkehrs zum SPNV ist zu stärken.
Z	In schwach besiedelten Teilräumen ist die Einführung eines nachfrageorientierten ÖPNV mit alternativen Bedienformen unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten zu prüfen.
Z	Sonderformen des Linienverkehrs sowie der freigestellte Schülerverkehr sind nach Möglichkeit in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren bzw. sollen integriert bleiben.

Grundsätze und Ziele bezüglich Übergangsstellen

G	Die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln, besonders zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten, sind den Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrgäste, insbesondere der Mobilitätseingeschränkten, anzupassen.
Z	Park+Ride (P+R)- und Bike+Ride (B+R)-Systeme werden als Bestandteile des integrierten ÖPNV-Systems weiterentwickelt.
Z	Die Konzepte zur weiteren Ausgestaltung der Übergangs- und Zugangsstellen sowie die Anforderungen an deren qualitätsgerechten Ausbau für ein attraktives Erscheinungsbild des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe sind – auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten des rechnergestützten Betriebsleitsystems für den regionalen Busverkehr (RBL Oberelbe) – kontinuierlich fortzuschreiben.

Grundsätze und Ziele bezüglich Tarif und Vertrieb

G	Die Gestaltung von Tarif und Vertrieb zielt auf die Gewinnung von Kunden im intermodalen Markt. Eine einheitliche, vom ZVOE federführende Vorgehensweise ist dabei notwendig.
Z	Der VVO-Tarif ist anzuwenden und unter Einhaltung des Verbundcharakters mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen unter Wahrung verkehrspolitischer Ziele weiter zu entwickeln. Darüber hinaus sind verbundraumüberschreitende Tarifangebote mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden auch im Sinne zukünftiger Quelle-Ziel-Beziehungen zu entwickeln.
Z	Das Einnahmenaufteilungsverfahren ist auf Basis der beförderten Personen und geleisteten Personenkilometer nachfrageorientiert anzuwenden. Dabei sind die Besonderheiten des ländlichen Raumes angemessen zu berücksichtigen.
Z	Im Nahverkehrsraum Oberelbe ist ein ganzheitliches Vertriebs- und Vermarktungssystem der Verbundangebote umzusetzen. Dabei stehen vor allem, die gemeinsam mit den Partnerunternehmen entwickelten Vertriebsleitlinien im Vordergrund. Die individuelle Unternehmensidentität der beteiligten Partnerverkehrsunternehmen bleibt gewahrt.
Z	Die Weiterentwicklung der Vertriebssysteme hat zum Ziel, die Befassung des Kunden mit dem Tarifsystem vor Fahrtantritt hinfällig werden zu lassen und die Ermittlung von Preisstufe und Fahrausweis stattdessen in das technische Hintergrundsystem zu verlagern. Außerdem soll der allgemeine technische Fortschritt und die gesellschaftliche Erwartungshaltung (z.B. beim Bezahlstandard) bei der Weiterentwicklung der Vertriebssysteme berücksichtigt werden. Dadurch sollen die Zugangshürden zum ÖPNV weiter abgebaut werden.
Z	Das System der umfassenden Mobilitätsdienstleistung wird mit den Verkehrsunternehmen weiterentwickelt. Das betrifft u. a. das Informationssystem, die Stammkundenansprache, E-Ticketing, Internet, Mobilitätsberatung und den Ausbau der

	Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV sowie zwischen ÖPNV und Taxi/ Pkw/ Fahrrad - einschließlich der Einbeziehung von CarSharing-Angeboten.
Z	Das einheitliche, integrierte Fahrplanbuchkonzept ist im Kontext der zunehmenden Digitalisierung und der Verfügbarkeit von Alternativangeboten zur Fahrplaninformation wie die dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen, die Fahrplanauskunft im Internet und über mobile Dienste fortzuentwickeln.
Grundsätze und Ziele bezüglich Vermarktung	
Z	Die Marketingmaßnahmen im VVO, die in Abstimmung und Ergänzung zu den Maßnahmen der Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, sollen zur Steigerung der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen führen. Darüber hinaus werden qualitative Ziele wie die Durchdringung des Verbundgedankens „Ein Ticket. Alles fahren.“ und die Steigerung der Kundenzufriedenheit verfolgt.
Z	Die Basis für Marketing und Kommunikation mit den Kunden bildet die Grafische Konstante. Wichtigster Bestandteil und Basis aller Kennzeichnungen ist die Wort-Bild-Marke „Ihr Partner im Verbund“ (PiV-Logo). Damit soll ein klarer, eindeutig definierter visueller Auftritt der Partner im Verbund (PiV) erreicht werden. Ziel ist es, dem potenziellen Kunden das System VVO mit den zentralen Elementen einheitlicher Tarif, einheitliches Ticketsortiment und einheitlicher Fahrplan zu verdeutlichen. Der Zugang für Kunden zum Nahverkehr soll damit erleichtert und Zugangshemmnisse abgebaut werden. Gemeinsame Aufgabe der Partner im Verbund ist es, die durchgängige Darstellung und Anwendung des PiV-Logos im VVO-Verbundraum zu sichern.

4.1 Rahmenbedingungen

4.1.1 Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) hat bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen durch die zuständigen Aufgabenträger satzungsgemäß die Integration des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum Oberelbe hinsichtlich Angebot, Tarif, Vermarktung und Vertrieb zu sichern. Durch die Festlegung von Qualitätsstandards für ÖPNV-Leistungen sind die Bedürfnisse und Erwartungen der ÖPNV-Kunden zu gewährleisten.

Wesentliche Rahmenbedingung für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe stellt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Europäischen Union dar. Die sich nach den damit geltenden Regeln für die Vergabe der ÖPNV-Leistungen an Verkehrsunternehmen eröffnenden Möglichkeiten sind im Sinne der Optimierung von Effizienz und Qualität des ÖPNV zu nutzen. Der vorliegende Nahverkehrsplan enthält hierfür die notwendigen Ziele und Rahmenvorgaben.

Die Erarbeitung und Umsetzung von Linienbündelungskonzeptionen ist in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern fortzusetzen. Mögliche wirtschaftliche Vorteile aus dem Wettbewerb sollen innerhalb der Linienbündel zu einer hohen Homogenität für die Fahrgäste, vor allem durch anschlussorientierte Übergänge, beitragen.

4.1.2 ÖPNV-Konzeptionen der Gebietskörperschaften

Landeshauptstadt Dresden

Die Landeshauptstadt Dresden ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören alle Linien der DVB AG sowie die Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die innerhalb der Landeshauptstadt Dresden verkehren. Die Vergabe der einzelnen Straßenbahn- und Buslinien erfolgt in Linienbündeln.

Am 01.12.2015 hat die 58. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) beschlossen: Die Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden werden als Ergänzung zum aktuellen Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe bestätigt.

Die Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden sind Bestandteil des Nahverkehrsplans. Die Anlage 19.1 enthält die Begründung und Kartendarstellungen.

Landkreis Meißen

Der Landkreis Meißen ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören die Linien der VGM mbH sowie die Straßenbahn- und Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die in das Gebiet des Landkreises Meißen hineinführen. Die Vergabe der einzelnen Linien der VGM mbH erfolgte in einem Linienbündel.

Am 15.06.2016 hat die 59. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) beschlossen: Das Linienbündel für den Landkreis Meißen wird als Ergänzung zum aktuellen Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe vorbehaltlich der Zustimmung des Kreistages Meißen bestätigt.

Am 16.06.2016 hat der Kreistag des Landkreises Meißen beschlossen: Der Kreistag beschließt das Linienbündel Busnetz Landkreis Meißen als einheitliches Linienbündel und beauftragt den Landrat, das beschlossene Linienbündel an den Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe zur Aufnahme in den geltenden Nahverkehrsplan weiterzuleiten.

Das Linienbündel Busnetz Landkreis Meißen ist Bestandteil des Nahverkehrsplans. Für den Begründungstext und die Linienauflistung wird auf die Anlage 19.2 verwiesen.

Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

Der Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören die Linien der OVPS mbH, der RVD GmbH und der MBR GmbH sowie die Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die in das Gebiet des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge hineinführen. Die Vergabe der einzelnen Linien der OVPS mbH, der RVD GmbH und der MBR GmbH erfolgte in jeweils einem Linienbündel.

Die Linienbündel für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sind Bestandteil des Nahverkehrsplans. Die Linienauflistungen der Netze sind in der Anlage 19.3 enthalten.

Landkreis Bautzen/ Stadt Hoyerswerda

Der Landkreis Bautzen ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören im Gebiet des ZVOE die Linien der RBO GmbH.

Die Linienbündelung für den Landkreis Bautzen ist Bestandteil des Nahverkehrsplans. Die Linienuflistung und Zuordnung zu den Netzebenen sind in Anlage 19.4 enthalten.

Der Landkreis Bautzen beabsichtigt im Jahr 2019, nach einer umfassenden Untersuchung des ÖSPV die Linienbündelung unabhängig von den Festlegungen dieses Nahverkehrsplans fortzuschreiben. Die Neuvergabe der Verkehre auf Grundlage dieser fortgeschriebenen Linienbündelung soll zum 01.01.2022 erfolgen.

Mit dem Auslaufen der Betrauung der Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH (VGH) mit der Erbringung der öffentlichen Personennahverkehrsdienste zum 13.12.2019 ist ein neues Verfahren zu einer Direktvergabe des ÖPNV ab 12/2019 notwendig.

Grundlage für eine Direktvergabe ist die Verordnung des Landkreises Bautzen zur Übertragung einzelner Aufgaben des ÖPNV auf die Stadt Hoyerswerda (Beschluss 1/345/10 des Kreistages vom 30.09.2010) und die daraus resultierende Betrauung der Stadt an die VSE mbH (jetzige VGH mbH) mit Stadtratsbeschluss vom 28.06.2011 (Beschluss 0418-1-11/236/22).

Legitimationsgrundlage für die Verfahrensführung zur Direktvergabe der Leistungen ab 14.12.2019 durch den ÖPNV-Aufgabenträger wird ein Beschluss des Hoyerswerdaer Stadtrates sein.

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe

Der ZVOE ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, soweit die Verbandsmitglieder diese Aufgabe auf ihn übertragen haben. Der Umfang der übertragenen Aufgaben ergibt sich aus der Verbandssatzung des ZVOE.

Der ZVOE hat darüber hinaus mit allen Verbandsmitgliedern eine Vereinbarung über die Federführung bei der Beauftragung von landkreisgebietsgrenzen überschreitenden Verkehrsleistungen aller Vertragspartner geschlossen. Damit wird ein Federführer für die Beauftragung von Verkehrsleistungen bestimmt, für die mehrere Aufgabenträger zuständig sind. Dadurch wird sichergestellt, dass alle beteiligten Aufgabenträger koordiniert bei der Vergabe der ÖPNV-Leistungen vorgehen und die Integration des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum Oberelbe erhalten bleibt.

Der in Aufgabenträgerschaft des ZVOE befindliche straßengebundene ÖPNV ist in den Linienbündeln der Verbandsmitglieder enthalten und wird von diesen jeweils federführend beauftragt.

Bei gebietsgrenzenüberschreitenden Linien oder Bedienkorridoren erfolgt hinsichtlich geplanter Änderungen im Fahrplanangebot oder bei konzeptionellen Planungen eine enge Zusammenarbeit aller betroffenen Gebietskörperschaften. Der VVO kann dabei eine moderierende Rolle einnehmen.

4.1.3 Angebotsqualität

Die für den ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe entwickelten Qualitätsstandards sollen dazu beitragen, den Erwartungen der Fahrgäste besser gerecht zu werden.

Qualitätsstandards sind für eine Qualifizierung des Kooperationsvertrages heranzuziehen. Durch Aufnahme solcher Standards in den Kooperationsvertrag soll die Stellung der Partner im VVO weiter gefestigt werden. Dabei sind die Qualitätsstandards auf alle Verkehrssysteme im Nahverkehrsraum Oberelbe unter Berücksichtigung ihrer speziellen Eigenschaften und Einsatzkriterien anwendbar.

Die im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsstandards bilden die Grundlage zur Planung und Bewertung der Maßnahmen bzw. der Leistungserbringung im ÖPNV und entsprechen den Anforderungen der DIN EN 13816 an die Serviceleistungen im ÖPNV.

Davon abgeleitet wird im Nahverkehrsraum Oberelbe das Niveau der allgemeinen Beförderungsqualität im ÖPNV nach folgenden Qualitätsmerkmalen beurteilt:

- Subjektive Sicherheit
- Pünktlichkeit
- Technische Sicherheit
- Informationsmanagement und Service
- Sauberkeit
- Fahr- und Servicepersonal
- Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)
- Umweltbestimmungen
- Störungsmanagement.

Für diese Qualitätsmerkmale werden Standards entwickelt. Eine Auflistung der ÖPNV-Qualitätsstandards im Nahverkehrsraum Oberelbe ist der Anlage 20 zu entnehmen.

Die Kriterien, Standards und Richtwerte für die durch Liniennetz- und Fahrplangestaltung bestimmte Erschließungs- und Verbindungsqualität wurden in Abstimmung mit den Aufgabenträgern, Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen festgelegt.

Die den Qualitätsmerkmalen zugrunde gelegten Qualitätsstandards sind im Sinne einer verbundweit einheitlichen Bemessungsgrundlage als Mindestqualitätsstandards definiert, welche die unterste Grenze der erforderlichen ÖPNV-Qualität im Nahverkehrsraum Oberelbe darstellen.

Die bereits in der Bewertung der Bestandsaufnahme zugrunde gelegten Standards und Richtwerte der Erschließungs- und Verbindungsqualität sind verbindlich für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV-Angebotes sowie zur Bewertung der ÖPNV-Leistungserbringung anzuwenden.

Darüber hinaus sind Bedienungshäufigkeit und Fahrzeugeinsatz im Sinne einer Mindestqualität grundsätzlich so zu bemessen, dass das Platzangebot der eingesetzten Fahrzeuge (Summe aus Sitz- und Stehplätzen, letztere bemessen mit 4 Personen je Quadratmeter Stehplatzfläche) auch in Spitzenstunden allenfalls zu maximal 85 % ausgeschöpft wird. Unter Berücksichtigung

besonderer Beförderungsaufgaben und zur Gewährleistung einer wirtschaftlichen Angebotsgestaltung werden geringfügige Überschreitungen dieses Maximalwertes toleriert, soweit diese im Verlauf einer Fahrt regelmäßig nur über eine relativ kurze Wegstrecke (maximal ca. 3,5 km Fahrtweg bzw. ca. 10 Minuten Beförderungszeit) auftreten.

Insgesamt sind die im Nahverkehrsplan festgelegten und im Kooperationsvertrag spezifizierten Qualitätsmerkmale und -standards Ausgangspunkt für die Festlegungen in künftigen Verkehrsverträgen und ähnlichen Vereinbarungen.

4.2 Strukturierung des ÖPNV-Angebots

Das ÖPNV-Angebot muss mit seinen regionalen Verbindungen die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus allen Gemeinden im Nahverkehrsraum Oberelbe sichern, mit den Stadtverkehren den Beförderungsbedarf in Orten mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration abdecken und den Schülerverkehr vor allem mit dem Erschließungsverkehr in der Fläche gewährleisten.

4.2.1 Struktur nach Funktionen

Die Strukturierung des ÖPNV erfolgt in erster Linie nach Funktionen, erst in zweiter Linie nach Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln.

Regionale Verbindungen

Regionale Verbindungen (einschließlich solcher in benachbarte Verkehrsräume) bestehen zwischen Oberzentren (einschließlich Städten des ostsächsischen Oberzentralen Städteverbundes), zwischen dem Oberzentrum Dresden und den Mittelzentren, zwischen den Mittelzentren (einschließlich solcher in benachbarte Verkehrsräume) sowie zwischen Oberzentrum/Mittelzentren und Grundzentren.

Dazu gehören

- das S-Bahn-Netz mit den Linien S1, S2 und S3
- der weitere SPNV entsprechend des SPNV-Zielnetzes 2030
- Buslinien in Verbindungen mit Ober-, Mittel- und Grundzentren (Regionalbuslinien), insbesondere die in Kapitel 4.4 aufgeführten geplanten PlusBus-Linien.

Regionale Verbindungen sollen vor allem geprägt sein durch

- kurze Reisezeiten und
- Direktverbindungen.

Mittelzentren und die Stadt Hoyerswerda sollen über die regionalen Verbindungen mindestens im Stundentakt – und damit angebotsorientiert – mit dem Oberzentrum Dresden verbunden sein.

Stadtverkehre

Stadtverkehre sind das Gesamtangebot des ÖPNV in Territorien (Gebietskörperschaften) mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration, umfassen SPNV, Straßenbahn/ Stadtbahn, Regionalbuslinien und „klassische“ Stadtbuslinien sowie Sonderverkehrsmittel.

Stadtverkehre sollen vor allem geprägt sein durch

- hohe Erschließungsdichte,
- Durchmesserlinien und
- ausgeprägte Angebotspräsentation.

Die bestehenden Stadtverkehre im Nahverkehrsraum Oberelbe entsprechend Anlage 6 sollen beibehalten werden. Die Thematik des Stadtverkehrs im Verbundraum wird im Kapitel 4.5 vertieft.

Erschließungsverkehre

Die vor allem dem Schülerverkehr dienenden Erschließungsverkehre in der Fläche sollen mit dem Schulnetz gut harmonisieren.

Nachtverbindungen

Spezielle Nachtverbindungen sind im Verdichtungsraum Dresden anzubieten. Sie ersetzen auch den während verkehrsschwacher Nachtzeiten fehlenden SPNV.

4.2.2 Strukturen nach Angebotsdichte und Verkehrszeiten

Vor allem in der Präsentation des ÖPNV-Angebotes durch Fahrplan und Marketing soll es eine für den ÖPNV-Nutzer gut erkennbare Strukturierung nach Angebotsdichte im Raum geben.

Dazu werden folgende Kategorien definiert:

- **Verdichtungsnetz** mit Streckentaktfolgen bei höchstens 15 Minuten
- **Grundnetz** mit Streckentaktfolgen bei höchstens 30 Minuten
- **Außernetz** mit Streckentaktfolgen bei über 30 bis 60 Minuten
- **Bedarfsnetz** bedarfsgerechtes Angebot ohne Takt.

Streckentakte können durch eine oder mehrere Verkehrslinien gebildet sein. In den Grafiken der SPNV-Angebotsschemata (Bestand und Zielnetz) lassen sich diese Kategorien gut veranschaulichen:

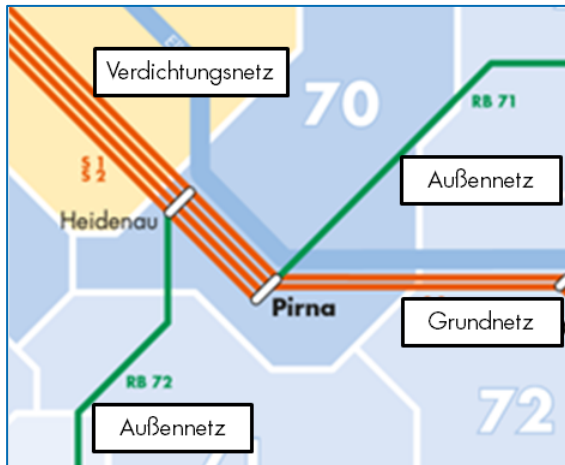


Abbildung 39: Netztypen am Beispiel des SPNV-Angebotschemas 2017 (Auszug aus Abb. 12)

Unter Beachtung stark geglätteter Tagesganglinien gelten die Streckentaktvorgaben für Montag bis Freitag im Tageszeitraum zwischen ca. 6:00 Uhr und ca. 19:00 Uhr als **Tagesverkehrszeit** (TVZ).

Bei Bedarf können Angebote auch für kurze Spitzen als **Hauptverkehrszeiten** (HVZ) definiert werden.

Nebenverkehrszeiten (NVZ) sind die weiteren Tageszeiten Montag bis Freitag von ca. 5:00 Uhr bis ca. 6:00 Uhr und von ca. 19:00 Uhr bis ca. 22.30 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von ca. 5:00 Uhr bis ca. 22.30 Uhr.

Die Nachtzeiten Montag bis Sonntag zwischen ca. 22:30 Uhr und ca. 5:00 Uhr sind **Schwachverkehrszeiten** (SVZ).

Diese Strukturierung der Tagesverkehrszeiten gilt sowohl für die Regionalverbindungen im SPNV und ÖSPV als auch für die Stadtverkehre der Landeshauptstadt Dresden und anderer Städte im Verbundgebiet.

4.2.3 Grundzüge der Fahrplanung

Die in den ÖPNV-Netzen weitgehend durchgesetzte Vertaktung soll erhalten bleiben.

Zu verbessern sind die erkennbaren Takte in den räumlich strukturierten Netzen.

Homogene Übergänge mittels durchgebundener Fahrten

- von außen mit 60-Minuten-Außentakten über
- 30-Minuten-Grundtakten
- nach innen zu 15- und 10-Minuten-Verdichtungstakten

sollen für ca. 80 % der ÖPNV-Fahrgäste (gerechnet ohne Schülerverkehr) nutzbar sein.

Die Bedeutung gleicher Abfahrtsminuten über den gesamten Tag für die Akzeptanz eines Verkehrsmittels ist bei der Fahrplanung zu beachten.

Die Beachtung verbundeinheitlicher Fahrplanwechseltermine soll im Rahmen von Ausschreibungen oder durch Bindung von Haushaltzuschüssen an eine solche Regelung durchgesetzt werden.

4.3 SPNV-Zielnetz 2030

4.3.1 Einleitung

In Vorbereitung zur Fortschreibung des SPNV-Zielnetzes 2015 wurden durch das Firmenkonsortium ETC/ kcw im Auftrag des VVO konzeptionelle Überlegungen unter Beachtung folgender Schwerpunkte durchgeführt:

- Verfügbarer finanzieller Rahmen
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage
- Strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des SPNV Angebotes
- Dresdner S-Bahnnetz in seinem betrieblichen Endzustand
- Aufstellen des SPNV-Angebotes (Taktzeiten, Anschlussprämissen, Fahrzeugeinsatz, Zugkilometerbilanz)
- Organisatorische Optionen bei der Neuvergabe der Leistungen

Betrachtet wurden dabei auch Perspektiven beim Fahrzeugeinsatz und der Infrastrukturentwicklung.

Im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen erfolgten auch alle erforderlichen Abstimmungen mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern und mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gegenwärtig mit der SPNV-Leistungserbringung durch den VVO beauftragt sind.

Das SPNV-Angebotskonzept „Zielnetz 2030“ basiert auf den Ergebnissen der konzeptionellen Überlegungen zur Fortschreibung des VVO Zielnetzes 2015 und benennt die umsetzbaren Mehrleistungen gegenüber dem Status Quo. Als Bestandteil der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dient es als Grundlage

- zur Leistungsbestellung des SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe,
- für die Ausschreibungen der auslaufenden Verkehrsverträge und
- für den Abschluss zukünftiger Verkehrsverträge.

Ausgehend von der Darstellung des sich abzeichnenden finanziellen Rahmens und der prognostizierten Nachfrageentwicklung werden nachfolgend:

- Maßnahmen zur Nachfragesteigerung benannt
- Grundprämissen des Zielnetzes 2030 aufgeführt
- die Linien hinsichtlich ihres Verlaufs, Fahrtenangebotes sowie ihrer Nachfrage und weiteren Entwicklung beschrieben
- Anschlussbeziehungen und Anforderungen an die Infrastruktur benannt sowie
- Vorschläge zum künftigen Fahrzeugeinsatz und zur Losbildung für kommende Vergabeverfahren unterbreitet.

4.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Die im Kapitel 2.2.3 beschriebene positive Nachfrageentwicklung der vergangenen Jahre bestätigt die Attraktivität des SPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum Oberelbe.

Auch in den nächsten Jahren ist mit einem weiteren Anstieg der SPNV-Nachfrage im Verbundgebiet zu rechnen. Begünstigt wird dies vor allem durch die weitere demografische Entwicklung in der Kernstadt Dresden sowie im unmittelbaren Umland. Hervorzuheben sind folgende Faktoren:

- Anstieg der Einwohnerzahlen, u. a. durch weitere Zuzüge,
- leicht zunehmende Tendenz zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Ballungsraum (lt. SrV für Dresden und Umland),
- Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen im Knoten Dresden und fertiggestellte S-Bahn-Infrastruktur im Korridor Pirna – Dresden – Meißen

Im weiteren Umland stagniert die Nachfrage nur auf den tangential verlaufenden Linien, bricht aber voraussichtlich trotz weiterhin rückläufiger Bevölkerungsentwicklung im ländlichen Raum nicht ein.

Die niedrige jährliche Wachstumsrate indiziert aber auch, dass ohne Angebotsveränderungen keine gravierenden Nachfragesteigerungen gegenüber einem „natürlichen Wachstum“ aus dem Status Quo heraus zu erwarten sind (Abb. 40 bis 42).

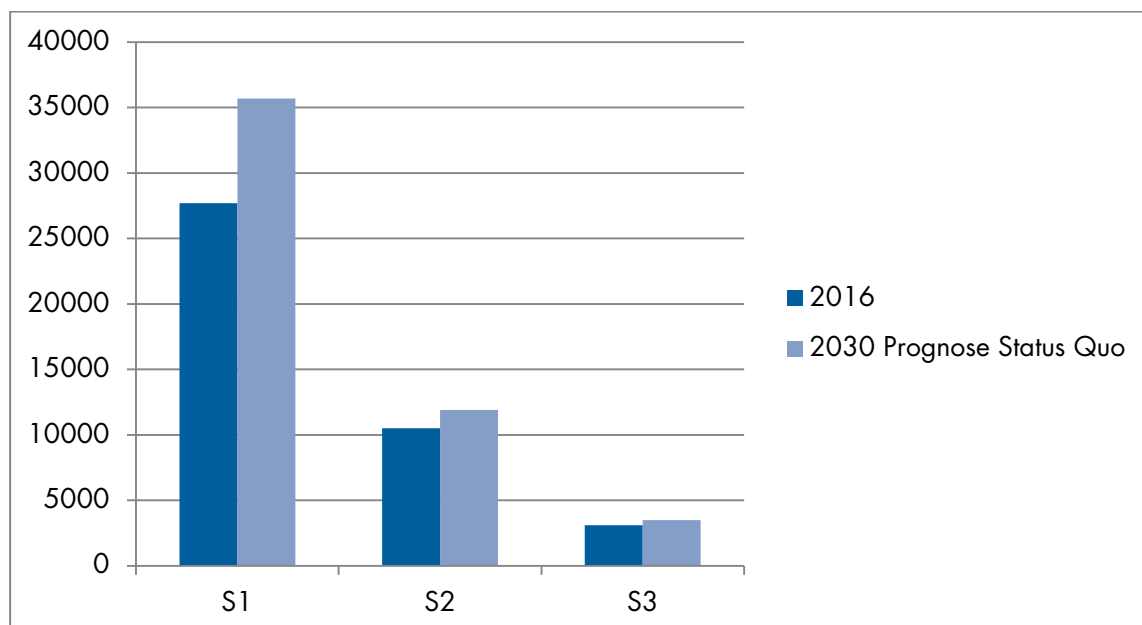


Abbildung 40: prognostizierte Nachfrageentwicklung S-Bahn Dresden im Status Quo, Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 3.2)

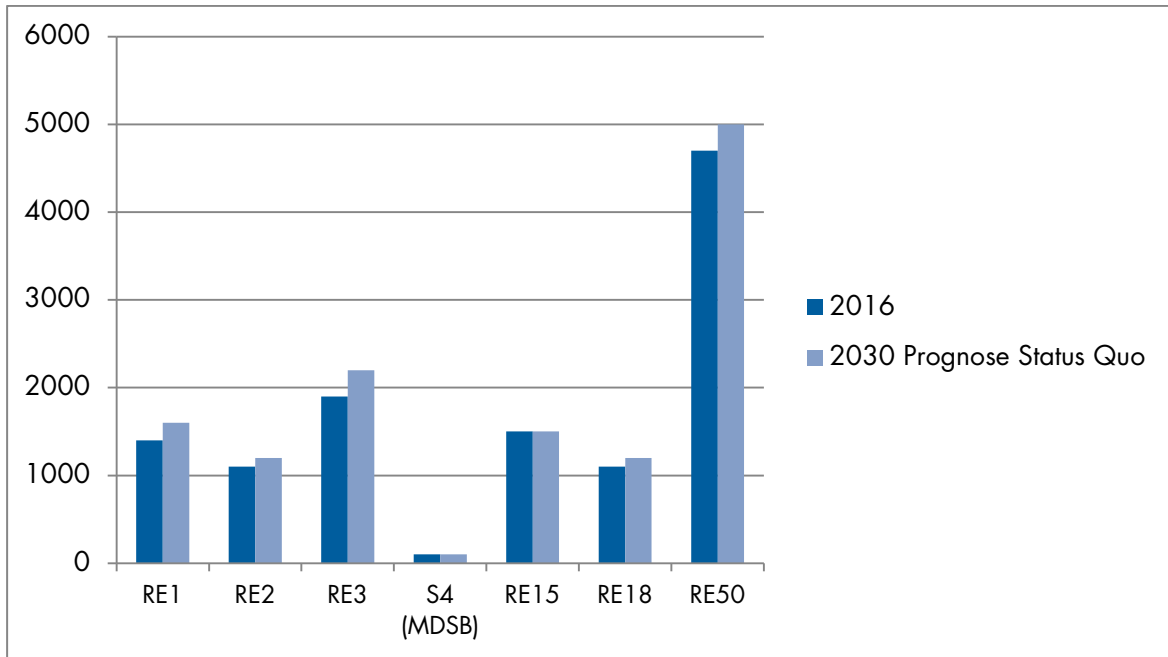


Abbildung 41: prognostizierte Nachfrageentwicklung RE-Verkehre (nur Binnenverkehr), Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 3.3)

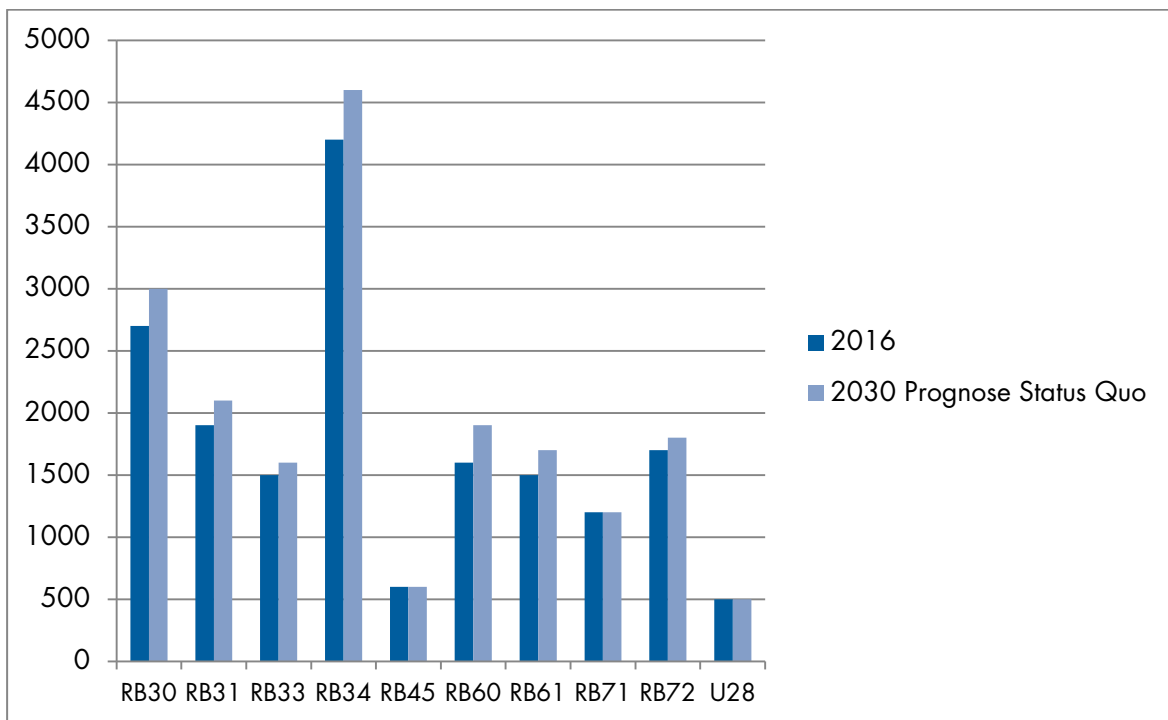


Abbildung 42 prognostizierte Nachfrageentwicklung RB-Verkehre (nur Binnenverkehr), Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 3.4)

4.3.3 Zusammenfassung der Vorschläge zur Nachfragesteigerung

Im Rahmen der konzeptionellen Überlegungen zur Fortschreibung des SPNV-Zielnetzes wurden Maßnahmen zur Erschließung zusätzlicher Nachfragepotenziale benannt, die das Angebot

verkehrlich sinnvoll abrunden. Erforderliche Voraussetzungen, Leistungsparameter, Nachfragepotenziale und Finanzierbarkeit für die nachfolgenden Maßnahmen sind:

- Verdichtung des S-Bahn-Taktes im Korridor Meißen-Triebischtal – Heidenau – Pirna an Werktagen montags bis freitags (Mo-Fr) in den Tagesstunden.
- Erhöhung der Anzahl der schnellen Direktverbindungen nach Bautzen und Görlitz gegenüber dem Status quo, in Verbindung mit einer Zugflügelung in Bischofswerda.
- Ausweitung des Angebotes auf der Linie RB 33 (Dresden – Königsbrück) (Verlängerung bis Dresden Hbf / Taktverdichtung Mo-Fr) unter der Voraussetzung der Ertüchtigung der Infrastruktur im Abschnitt Dresden Klotzsche – Ottendorf-Okrilla Nord – Königsbrück.
- punktuelle Schließung von Taktlücken im Abend- und Wochenendverkehr der Linien RB 33/34 (Herstellung eines durchgängigen Stundentaktes auch am Wochenende).
- Linie RB 34 Verdichtung zum 30 – Minuten – Takt Mo-Fr
- Neuordnung des Angebotes nördlich von Coswig (Beschleunigung RE 15/18, Beschleunigung RE 50, zusätzliche Anbindung Riesas durch Flügeln der RB 31 in Priestewitz)
- Einrichtung eines RE-Verkehrs Dresden – Ústí n.L. ist wünschenswert
- Ausweitung des Saisonverkehrs auf der S1 von 2 auf 5 Zugpaare, die dann auch an Samstagen verkehren. Wünschenswert: 2 der 5 Zugpaare sollen bereits in Coswig beginnen.

Um die nachfrageschwachen Linien des Nebennetzes (RB 71, RB 72, RB 45) attraktiver weiter zu betreiben, werden folgende Maßnahmen benannt:

- Verbesserung der Anschlussbeziehungen in Riesa und ggf. Beschleunigung der Linie RB 45
- Verlängerung der Verkehrszeit der Linie RB 72
- zeitweise Durchbindung der Linie RB 72 (Altenberg – Heidenau) nach Dresden Hbf,
- Verbesserung der Anschlüsse der Linie RB 71 von/nach Dresden in Pirna (Sonntage, Tagesrandlagen), durch Verlängerung der Linie S 2 bis Pirna auch an Sonn- und Feiertagen.

Die Attraktivität des SPNV-Angebotes wird durch die vorhandene qualitativ hochwertige leistungsfähige Infrastruktur, wie sie schon überwiegend im Nahverkehrsraum Oberelbe geschaffen wurde, sichergestellt.

4.3.4 Zielnetz 2030 - Grundprämissen

Im Ergebnis der konzeptionellen Überlegungen zur Fortschreibung des SPNV-Zielnetzes sind die Qualitäts- und Leistungsparameter des vorhandenen Angebotes im Nahverkehrsraum Oberelbe grundsätzlich beizubehalten. Dies betrifft:

- die Linienführungen mit den beschriebenen Ergänzungen (siehe Kapitel 4.3.5 bis 4.3.7)
- die mindestens stündliche Anbindung der Umlandstädte an die Landeshauptstadt
- die zugehörigen Reisezeiten
- den Umfang des Angebotes (Zugzahlen)
- die Beschleunigung der Umlandverkehre auf S-Bahn-parallelen Streckenabschnitten

Darüber hinaus sind die im Kapitel 4.3.3 beschriebenen Vorschläge zur Erschließung zusätzlicher Nachfragepotenziale und zur Vervollständigung des Angebotes verkehrlich sinnvoll. Sie zielen vor allem auf eine Verdichtung des Angebotes ab, was ein Vergleich der Züge in der Spitzenstunde im Status Quo (Abb. 12 im Kapitel 1.5.2) gegenüber dem umgesetzten Zielnetz 2030 (Abb. 43) zeigt.

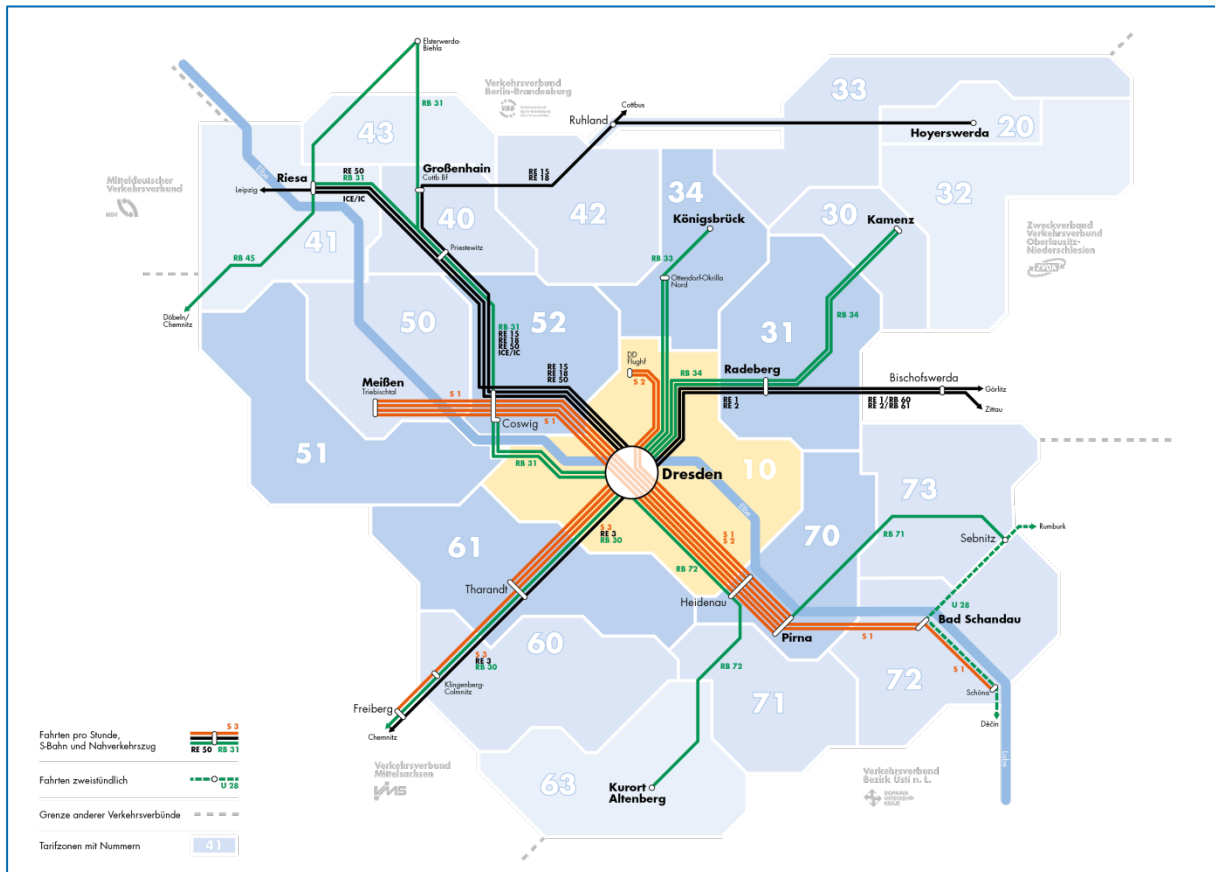


Abbildung 43: Anzahl der Züge je Richtung in der Spitzenstunde bei umgesetztem Zielnetz, Quelle: SPNV-Zielnetz 2030 (dort Abb. 5.2)

Ihre Umsetzung erfolgt, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind, je nach Verfügbarkeit der finanziellen Mittel. In Vorbereitung der nächsten Vergabeverfahren sollen sie grundsätzlich mit betrachtet werden.

Das Zielnetz 2030 sichert die gemäß Kapitel 1.5.2 bestimmten SPNV-Verbindungen (siehe Anlage 3).

Es hat im Endzustand einen Umfang der Betriebsleistung von kalenderjährlich rund 10,4 Mio. Zugkilometern und ist nach den drei Linienkategorien

- S-Bahn,
 - RE-Verkehre,
 - RB-Verkehre
- gegliedert.

Im folgenden Punkt erfolgt die Beschreibung der einzelnen Linien. Ihre wesentlichen Daten sind jeweils in sogenannten Liniensteckbriefen zusammengefasst (Anlage 21).

4.3.5 Linienbeschreibungen S-Bahn-Verkehr

Linie S1 Meißen Triebischtal – Dresden – Pirna/Bad Schandau/Schöna

Die Linie S1 verkehrt zwischen Meißen-Triebischtal und Bad Schandau/Schöna über Coswig, Radebeul, Dresden, Heidenau und Pirna in einem 30-Minuten-Grundtakt. Gehalten wird an allen Unterwegsstationen. Sie ist das Rückgrat des SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe. An ihr orientieren sich die Anschlussbeziehungen der übrigen SPNV-Linien.

Im Hinblick auf die bisherige und zu erwartende Nachfrageentwicklung soll das Betriebsprogramm an die aktuelle Nachfrage angepasst werden. Entsprechend der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel ist die Anpassung in drei Stufen vorgesehen:

1. Verdichtung Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit (HVZ) von 06:00 – 09:00 Uhr und 14:00 – 18:00 Uhr zwischen Meißen-Triebischtal und Dresden Hbf, so dass mit den Zügen der Linie S2 ein annähernder 10 min Streckentakt Dresden Hbf – Dresden-Neustadt entsteht.
2. Ausweitung der Taktverdichtung bis Pirna
3. Taktverdichtung Mo-Fr durchgängig von 06:00 – 18:00 Uhr.

Im April 2017 wurde die 1. Stufe umgesetzt, im April 2018 die 2. Stufe.

Die Realisierung der 3. Stufe sowie die im Kapitel 4.3.3 beschriebene Ausweitung der Saisonverkehre soll im Zuge des nächsten Vergabeverfahrens für das S-Bahnnetz betrachtet werden.

Zwischen Bad Schandau und Schöna sind flexible Reaktionen im Zugmengengerüst auf mögliche Entwicklungen im grenzüberschreitenden Verkehr unproblematisch. Im Fall eines stündlichen Verkehrs der Regionalbahn U28 zwischen Bad Schandau und Decin könnte die Anzahl der Fahrtenpaare zwischen Bad Schandau und Schöna entsprechend reduziert werden.

Nach Fertigstellung des Investitionsvorhabens „Errichtung der S-Bahn Dresden“ im März 2016 sind die Fahrgastzahlen an den Tagen Montag bis Freitag auf ca. 27.000, samstags, sonntag und feiertags auf ca. 23.000 bzw. 19.000 Reisende gestiegen. Bis 2030 wird ein Anstieg der Reisendenzahlen von rund 11% prognostiziert. Hinzu kommen Nachfragezuwächse durch die Taktverdichtung

- Meißen Triebischtal – Dresden Hbf (1. Stufe) rund 5.000
- Meißen Triebischtal – Pirna nur HVZ (2. Stufe) rund 9.000 und
- Meißen Triebischtal – Pirna tagsüber (3. Stufe) rund 12.000

zusätzliche Reisende.

Linie S2 Pirna – Flughafen Dresden

Die Linie S 2 verkehrt zwischen Pirna und Dresden Flughafen über Heidenau und Dresden in einem 30-min-Grundtakt. Mit den Zügen der Linie S1 bildet sie einen annähernden 10- min-Streckentakt zwischen Pirna und Dresden-Neustadt. Gehalten wird auf allen Unterwegsstationen, hinzu kommt die neue Station Dresden-Albertstadt.

Die Linie S2 stellt die Direktverbindung zwischen dem Dresdner Südosten und dem Dresdner Norden her. Auch auf dieser Linie wird ein deutlicher Fahrgastzuwachs von über 12 % bis 2030 erwartet, besonders weil dies die einzige direkte Stadtverkehrsverbindung in dieser Relation ist. Im Jahr 2016 waren es an den Tagen Montag bis Freitag ca. 10.000, samstags, sonn- und feiertags 5.000 bzw 3.000 Reisende.

Linie S 3 Dresden – Tharandt – Freiberg

Die Linie S3 verkehrt zwischen Dresden Hbf und Tharandt im 1-h-Takt. Davon verkehren Mo-Fr 7 Zugpaare über Tharandt hinaus nach Freiberg (Sachs). Sie bildet zusammen mit den Zügen der Linie RB 30 einen 30-min-Grundtakt zwischen Dresden und Tharandt und in ca. 6 Stunden Hauptverkehrszeit einen 15-min-Takt. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Im Jahr 2016 fuhren an den Tagen Montag bis Freitag ca. 3.000, samstags, sonn- und feiertags ca. 1.700 bzw. ca. 1.500 Reisende mit. Für diese Linie ist bis 2030 ein Nachfragewachstum von 14 % prognostiziert.

Linie S4 (MDSB) Leipzig – Hoyerswerda

Die Linie S4 verkehrt zwischen Leipzig und Hoyerswerda im 2-h-Takt und hält an allen Stationen im Verbundraum. Als Bestandteil des mitteldeutschen S-Bahnnetzes (MDSB) stellt sie ein überwiegend durch den Nahverkehrsraum Leipzig und das Land Brandenburg getragenes Angebot dar. Die S4 gewährleistet für Hoyerswerda vor allem die überregionale Direktanbindung an das schnellfahrende Fernverkehrsnetz (ICE) in Leipzig.

Bezogen auf den Verbundraum ist ein Rückgang an Reisenden von 20% prognostiziert. 2016 nutzten dieses Angebot im VVO Mo-Fr 115 Reisende.

4.3.6 Linienbeschreibungen RE-Verkehr

RE 3 Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof

Der Regionalexpress RE 3 verbindet über die Sachsenmagistrale Dresden mit den weiteren sächsischen Zentren Chemnitz und Zwickau und verkehrt im 1-h-Takt. In dieser Relation ergänzt er als beschleunigtes SPNV-Produkt die Regionalbahn RB30 (Dresden – Zwickau).

Im Verbundraum hält der RE 3 nur in Dresden Hbf und Tharandt.

Den RE 3 nutzten 2016 bezogen auf den Verbundraum an den Tagen Montag bis Freitag ca. 1.800, samstags, sonn- und feiertags ca. 3.800 bzw. 1.700 Reisende. Es wird ein Nachfragewachstum von 16% prognostiziert.

RE 50 „Saxonia“ Dresden – Leipzig

Der Regionalexpress RE 50 „Saxonia“ ist die wichtigste verbundraumübergreifende Linie und eines der wichtigsten SPNV-Produkte in Sachsen. Er verbindet die beiden größten Metropolen Leipzig und Dresden und sichert bedeutenden Siedlungszentren wie Coswig, Weinböhla und Riesa den Zugang zum schnellfahrenden Netz in Leipzig. Der RE 50 fährt im 1-h-Takt und ergänzt den parallel verlaufenden Fernverkehr zu einem annähernden 30-min-Streckentakt allerdings nur Richtung Dresden.

In den S-Bahn-Bereichen von Dresden (zwischen Dresden-Neustadt und Coswig) und Leipzig (zwischen Wurzen und Leipzig) verkehrt er im Interesse kurzer Reisezeiten nur mit Halt in Radebeul Ost, sonst werden alle Unterwegsstationen im Verbundraum bedient. Ein Systemknoten im Oberelbetakt befindet sich in Coswig (siehe dazu auch Kapitel 4.3.8).

Zur langfristigen Attraktivierung des RE 50 trägt eine weitere Beschleunigung durch Auflassung von Halten (zu prüfen sind Glaubitz und Niederau) zwischen Coswig und Riesa bei. Dies ist jedoch von der Einführung der zusätzlichen RB-Verbindung bzw. einer Ausweitung des S-Bahn-Systems (siehe Anlage 25.1) nach Riesa zur Bedienung dieser Halte abhängig (siehe nachfolgende Ausführungen zu RB 31/51). Von einem Auflassen des RE-Haltes in Nünchritz wird aufgrund der Bedeutung des Wirtschaftsstandortes abgesehen.

Prognostiziert wird, bezogen auf den Binnenverkehr, ein Wachstum von 7 %. Im Jahr 2016 nutzten dieses Angebot an den Tagen Montag bis Freitag ca. 4.700, samstags, sonn- und feiertags ca. 3.100 bzw. 3.700 Reisende.

RE 15/18 Dresden – Großenhain – Hoyerswerda/Cottbus

Die RE-Linien 15 (Dresden – Hoyerswerda) und RE 18 (Dresden – Cottbus) verkehren im 2-h-Takt alternierend und stellen für Großenhain einmal pro Stunde die Verbindung mit den 3 zentralen Bahnhöfen in Dresden (Neustadt, Mitte und Hbf) her. Durch Umsteigen zu den Linien RB 49 (Cottbus - Falkenberg) bzw. S4 MDSB (Hoyerswerda - Leipzig - Oschatz) im Bahnhof Ruhland werden zusätzliche Verbindungen geschaffen, so dass die Städte Hoyerswerda und Cottbus stündlich erreichbar sind. Das Fahrplankonzept ist auf den Taktknoten Ruhland ausgerichtet.

Im S-Bahn-Bereich zwischen Coswig und Dresden-Neustadt verkehren der RE15 und der RE18 ohne Halt, sonst werden im Verbundraum außer Niederau alle Unterwegsstationen bedient.

Schwachstelle des bestehenden Angebotes sind die langen Reisezeiten zwischen Dresden und Hoyerswerda/Cottbus, die aus der niedrigen Streckengeschwindigkeit (Priestewitz – Ruhland), dem Haltekonzept und dem großen Umweg im Vergleich zur Straße resultiert.

Eine Reisezeitverkürzung von ca. 11 min kann erreicht werden bei

- Auflassung schwach frequentierter Halte: Niederau (Alternative RB 31 sowie örtlicher Busverkehr mit Anbindung an Weinböhla Hp) sowie Hosena, Schwarzkollm (in Verbindung mit Buskonzept), resultierender Reisezeitgewinn ca. 3 Minuten

- Ertüchtigung der Strecke Priestewitz - Ruhland – Hoyerswerda für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h. (Reisezeitvorteil ca. 8 min)

RE- und RB-Verkehr Richtung Ostsachsen (RE 1/RB 60 Dresden-Görlitz; RE 2/RB 61 Dresden – Zittau)

Die durchgehenden RE- und RB-Linien in Richtung Görlitz und Zittau verkehren derzeit im 2-h-Takt. Das Angebot im Abschnitt Bischofswerda – Görlitz wird durch die ebenfalls im 2-h-Takt verkehrende Linie OE 60V verstärkt, von der in Bischofswerda Übergang zum RE 2 (Dresden – Zittau) besteht.

Im Korridor Dresden – Bischofswerda verkehren die Produkte RE 1/RB 60 sowie RE 2/RB 61 in einer annähernd gleichmäßigen Zugfolge, so dass ein S-Bahn-ähnliches Verkehrsangebot im ca. 30-min-Takt entsteht. Die RB-Produkte halten im Verbundraum auf allen Unterwegsstationen, die RE-Produkte in Dresden Mitte, Dresden-Neustadt und -Klotzsche sowie in Radeberg und Arnsdorf.

Die große Bedeutung der beschriebenen SPNV-Angebote für den ZVOE ist auch dadurch belegt, dass allein im VVO-Gebiet im Jahr 2016 an den Tagen Montag bis Freitag ca. 5.500, samstags ca. 3.900 und sonn- und feiertags ca. 3.500 Reisende zu verzeichnen waren. Dabei nutzten jeweils ca. 60% der Reisenden die langsameren Regionalbahnen. Prognostiziert werden Wachstumsraten von 15% bei den RE-Verkehren und 14% bei den RB-Verkehren.

Das bestehende Angebot auf der Achse Dresden – Bautzen – Görlitz wird der steigenden Nachfrage zukünftig nur unzureichend gerecht. Vor dem Hintergrund der festen Fahrplanlagen am Klotzscher Berg – 4 von 5 Ästen führen in eingleisige Abschnitte – haben ZVON und VVO gemeinsam Planungen zur Einrichtung zusätzlicher Direktverbindungen durch das Flügel von Zügen im Bahnhof Bischofswerda aufgenommen. Für eine stündlich schnelle Direktverbindung von/nach Bautzen müssten alle zwei Stunden die Züge der RE 1 und RE 2 gemeinsam bis Bischofswerda geführt und dort geflügelt werden.

In Spitzenzeiten soll darüber hinaus auch ein Flügel der RB 61 erfolgen können, um so bei Bedarf in der HVZ eine Anbindung der Stadt Bautzen im Halbstundentakt sicherzustellen.

Der Flügelungspunkt Bischofswerda korrespondiert mit einem deutlichen Sprung der Nachfrage im Linienverlauf. Daher ist dort eine Anpassung der Sitzplatzzahl (Stärken und Schwächen) sinnvoll. Ein Flügel von Zügen begrenzt außerdem den Trassenbedarf am Klotzscher Berg. Die vorhandene Infrastruktur im Bahnhof Bischofswerda ist für das Flügeln der Züge zu ertüchtigen (Zwischensignale, Zug- und Rangierfahrstraßen). Abstellgleise für Triebwagen sind weiter vorzuhalten.

4.3.7 Linienbeschreibungen RB-Verkehr

RB 31 Dresden – Cossebaude – Coswig – Großenhain – Elsterwerda

Die Regionalbahn RB 31 verkehrt zwischen Dresden Hbf und Elsterwerda über Dresden-Cossebaude grundsätzlich im 2-h-Takt, in der HVZ wird sie auf einen 1-h-Takt und durch weitere Zusatzzüge verdichtet.

Die Linie RB 31 erfüllt im Regionalverkehr drei Aufgaben:

- Anbindung des Südbrandenburger Raumes an den Ballungsraum Dresden über die Anschlussbeziehungen zu den Linien MDSB S4/RB 49 in Elsterwerda-Biehla und zum RE 5 Elsterwerda – Rostock/Stralsund
- Anbindung der Stadt Großenhain und der Orte Priestewitz, Niederau, Weinböhlen an das S-Bahn-Netz, hier ergänzend zum RE 15/18
- Bedienung des Korridors Cossebaude – Coswig

Eine Analyse der aktuellen Nachfrage zeigt, dass etwa 40% des Werktags- bzw. bis zu 70% des Wochenendverkehrsaufkommens aus der erstgenannten Funktion resultieren. Für die Wahrung dieser Funktion ist ein Zweistundentakt ausreichend. Nach aktuellem Planungsstand ist damit zu rechnen, dass Elsterwerda von der Einführung der geplanten Fernverkehrslinie Berlin – Dresden profitieren wird (Fernverkehrshalt zweistündlich). Damit bestünde perspektivisch eine zusätzliche schnelle Fahrtmöglichkeit nach Dresden.

Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten. Im Interesse einer Beschleunigung sollte die Auflassung von nachfrageschwachen Stationen geprüft werden. Dabei sind die Untersuchungen/ Planungen zur infrastrukturellen Aufwertung einer linkselbischen S-Bahn im Korridor Dresden Hbf – Cossebaude der Landeshauptstadt Dresden einzubeziehen.

Im Verbundraum werden an den Tagen Montag bis Freitag ca. 1.300, samstags, sonn- und feiertags ca. 1.000 bzw. 900 Reisende prognostiziert.

RB 31/51 zusätzliche Anbindung Riesa

Die Einrichtung einer Verstärkerlinie nach Riesa bietet folgende Vorteile:

- Steigerung der Attraktivität des SPNV durch das zusätzliche Fahrtenangebot für Riesa
- Erleichterung der Anschlussgestaltung in Riesa von/zur RB 45
- Beschleunigung RE 50 im Abschnitt Coswig – Riesa durch Auflassung von Unterwegshalten

Eine Beschleunigung des RE 50 in Verbindung mit der Einführung einer zusätzlichen Regionalbahnverbindung schafft für Riesa den Bedienstandard, wie er auf Korridoren mit ähnlicher Nachfragestruktur z.B. Sachsenmagistrale, Dresden – Görlitz/Zittau bereits besteht. Eine Nachfrageabschätzung für 2025 zeigt, dass durch die zusätzliche Regionalbahnverbindung zusammen mit einer Beschleunigung des RE 50 (nördlich von Coswig) ca. 400 bis 600 Reisende/Mo-Fr zusätzlich gewonnen werden könnten.

Im Status quo werden im Abschnitt Coswig – Priestewitz bereits zwei bzw. drei Fahrten pro Stunde angeboten (RE 50, RE 15/18, RB 31). Daher ist eine weitere Ausweitung des Angebotes im genannten Abschnitt verkehrlich nicht erforderlich. Als kostengünstigere Alternative verbleibt eine Flügelung der RB 31 in Priestewitz. Die Infrastruktur im Bahnhof Priestewitz ist dafür grundsätzlich geeignet (Bahnsteige mit 165 m Nutzlänge in Randlage, separate Durchfahrtmöglichkeit, zusätzliche Überholungsgleise am Riesaer Kopf), so dass lediglich die Sicherungstechnik angepasst werden müsste.

Ein Flügel der Linien RE 15/18 ist wegen der damit verbundenen Reisezeitverlängerungen für Reisende in Richtung Cottbus/ Hoyerswerda nicht in Betracht zu ziehen.

Im Zuge des nächsten Vergabeverfahrens sollte die zusätzliche Anbindung von Riesa durch Flügelung RB 31 in Priestewitz noch detaillierter betrachtet werden.

RB 45 Elsterwerda – Chemnitz

Die Regionalbahn RB 45 verkehrt zwischen Elsterwerda und Chemnitz Hbf über Riesa und Döbeln mit Halt auf allen Unterwegsstationen grundsätzlich alle 2 Stunden (Elsterwerda – Riesa) und im 1-h-Takt zwischen Riesa und Chemnitz. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten. Prognostiziert ist bezogen auf den Verbundraum ein Rückgang von 3%. Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag ca. 600, samstags, sonn- und feiertags ca. 400 Reisende dieses Angebot.

Wegen der überregionalen Verbindungsfunktion bleibt die Linie weiterhin Bestandteil des Zielnetzes. Langfristig hat die Linie im VVO-Gebiet nur eine Chance, wenn sie als überregionales Bindeglied in das SPNV-/SPFV-Angebot integriert wird. Für diese Funktion ist (im VVO-Gebiet) ein 2-h-Takt ausreichend.

RB 33 Dresden – Königsbrück

Die Regionalbahn RB 33 verkehrt zwischen Dresden und Königsbrück montags bis freitags im 1-h-Takt, samstags, sonn- und feiertags alle 2 Stunden. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag bei 1.500, samstags, sonn- und feiertags ca. 500 bzw. 600 Reisende die RB 33. Unter Beibehaltung des derzeitigen Eisenbahnbetriebs wird ein Nachfragewachstum von 9 % prognostiziert.

Wesentliche Voraussetzungen für die Erschließung weiterer Nachfragepotenziale im SPNV sind:

- durchgängiger 1-h-Takt an allen Tagen
- eine Verdichtung des Angebotes auf einen 30-min-Takt Mo-Fr bis Ottendorf-Okrilla Nord (mindestens HVZ)
- eine Verlängerung der Linie RB 33 zum Dresdner Hauptbahnhof
- eine Ertüchtigung des Abschnittes Königsbrück – Dresden Klotzsche für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h

Damit würde sich die werktägliche Nachfrage gegenüber dem Nullfall um bis zu 1.700 auf 3.300 Reisende pro Tag erhöhen.

Gemäß Prüfauftrag der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Oberelbe wurde eine Umstellung auf einen Stadtbahnbetrieb im Korridor Dresden – Ottendorf-Okrilla (- Königsbrück) als Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 ab Weixdorf als Alternative zur

Beibehaltung des Eisenbahnbetriebes untersucht. Im Ergebnis ergab sich ein klares Votum für den Beibehalt und Ausbau der SPNV-Verbindung. Eine Stadtbahnvariante wird nicht weiter verfolgt. Es liegen entsprechende Beschlüsse des Kreistages Bautzen und des ZVOE vor.

RB 34 Dresden – Kamenz

Die Regionalbahn RB 34 verkehrt zwischen Dresden und Kamenz im 1-h-Takt, sonn- und feiertags alle 2 Stunden. Zwischen Radeberg und Dresden verdichtet sie den S-Bahn-ähnlichen Verkehr aus den Produkten RE 1/RB 60 und RE 2/RB 61. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag auf ca. 4.200, samstags, sonn- und feiertags auf ca. 1.600 bzw. 2.800. Prognostiziert wird ein Wachstum der Nachfrage von 10%

Die positive Nachfrageentwicklung wurde insbesondere durch den Bau der „Arnsdorfer Kurve“ und die damit verbundenen Reisezeitverkürzungen getragen. Wegen der im Einzugsbereich von Kamenz in den nächsten Jahren geplanten weiteren Industrieansiedlungen mit über 1.000 neuen Arbeitsplätzen sollte das bestehende Angebot weiter verbessert werden.

Das mit dem 1-hTakt an Werktagen und Samstagen bereits heute attraktive Angebot wird deswegen und wegen des zunehmenden Siedlungsdrucks in und um Pulsnitz bzgl. einer Verdichtung zum 30-min-Takt geprüft. Weiterhin soll zur besseren Erschließung des vorhandenen Potenzials im Freizeit- und Fernpendlerverkehr an Sonn- und Feiertagen ebenfalls ein 1-hTakt angeboten werden.

Eine Reaktivierung der SPNV-Verbindung zwischen Kamenz und Hoyerswerda mit „Kopfmachen“ in Hosena wurde im Zielnetz zunächst nicht weiter verfolgt. Zwar können – mit der Arnsdorfer Kurve – vergleichbare Reisezeiten zwischen Dresden und Hoyerswerda wie über Großenhain erreicht werden, aber die Erschließung neuer Nachfragepotenziale war zunächst nicht ersichtlich.

Mit den seit Januar 2019 im Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ („Kohlekommission“) vorliegenden Projektvorschlägen zur Strukturentwicklung im Lausitzer Revier ist – die entsprechend hohen Investitionssummen vorausgesetzt – eine neue Qualität der Erschließungs- und Verbindungsfunktion dieser Achse als Verlängerung von Kamenz nach Hoyerswerda/ Senftenberg/ Cottbus denkbar. Zu den Einzelmaßnahmen gehören u.a. die Reaktivierung von Stationen (u.a. Straßgräbchen-Bernsdorf), die Schaffung neuer Stationen zur Erschließung großer Gewerbeansiedlungen (u.a. Accumotive) und der Bau einer Verbindungskurve südöstlich Hosena in Richtung Hoyerswerda als Pendant zur „Arnsdorfer Kurve“. In der Anlage 25 sind diese Vorschläge, welche noch planerisch, finanziell und terminseitig zu konkretisieren sind, dargestellt.

RB 71 Pirna – Neustadt/Sa. – Sebnitz

Die Regionalbahn RB 71 verkehrt von Pirna über Neustadt/Sa und Sebnitz nach Bad Schandau. Zwischen Pirna und Neustadt wird montags bis freitags im 1-h-Takt, ansonsten im 2-h-Takt gefahren. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten.

Die RB 71 soll in Pirna einen richtungsorientierten Systemanschluss zu S1 oder S2 nach und von Dresden erhalten.

Im Jahr 2016 beliefen sich die Fahrgastzahlen an den Tagen Montag bis Freitag auf ca. 1.300, samstags, sonn- und feiertags auf ca. 400. Prognostiziert wird ein Rückgang der Nachfrage um 3 %

RB 72 „Müglitztalbahn“ Heidenau – Altenberg

Die Regionalbahn RB 72 verkehrt zwischen Heidenau und Altenberg in einem 1-h-Grundtakt, der an den Wochenenden und Feiertagen auf einen 2-h-Takt ausgedünnt wird. Es wird auf allen Unterwegsstationen gehalten. Im Taktknoten Heidenau können Anschlüsse zu S1 bzw. S2 in beiden Richtungen hergestellt werden.

Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag ca. 1.700, samstags, sonn- und feiertags ca. 800 bzw. 700 Reisende. Prognostiziert wird ein Fahrgastzuwachs um 6 %.

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verkehrten Wintersportzüge als Regionalexpress RE 19 samstags, sonn- und feiertags mit 2 Zugpaaren zwischen Dresden und Altenberg mit flexibler Haltekonzeption. Diese verkehrten in der Wintersaison von Mitte November bis Mitte März, nur bei günstigen Wintersportbedingungen. Seit Dezember 2018 verkehrt der RE 19 ganzjährig als „Ski- und WanderExpress“ samstags, sonn- und feiertags mit einem Zugpaar.

Um die Attraktivität der Müglitztalbahn zu erhöhen, kommt die Durchbindung der Linie zum Dresdner Hbf mit Verknüpfung der Linie RB 33 in Betracht. Ausgangspunkt dafür waren Überlegungen zur Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung für Berufspendler von Dresden ins Müglitztal und Glashütte zu den verschiedenen Standorten der Uhrenindustrie (Uhren-Express) an den Verkehrstagen Montag bis Freitag.

Neben einer besseren Anbindung des Müglitztales an das Dresdener Stadtzentrum durch die Halte in Dresden Mitte, Dresden Neustadt bieten die Verknüpfung mit der RB 33 den verkehrlichen Zusatznutzen einer neuen Direktverbindung zwischen Müglitztal und dem Dresdener Nordosten. Damit könnten sowohl im touristischen Verkehr als auch im Berufsverkehr zusätzliche Reisende gewonnen werden.

Grenzüberschreitende Verkehre

Die Regionalbahn U 28 („Nationalparkbahn“) verkehrt von Rumburk über Dolní Poustevna/Sebnitz und Bad Schandau nach Decin im 2-h-Takt und hält auf allen Unterwegsstationen.

Ergänzt wird die U 28 nur an den Wochenenden und einzelnen Feiertagen im Sommerhalbjahr durch ein Zugpaar Dresden – Decin als Regionalexpress RE 20, außerhalb Dresdens nur mit Halt in Heidenau, Pirna, Bad Schandau und Schöna.

Bis 2030 wird eine Ausweitung /Umgestaltung des grenzüberschreitenden Verkehrs von und nach Tschechien erfolgen. Dazu wird in einem ersten Schritt die Ausweitung der bisherigen Adventsverkehre von Ústí nad Labem auf das Gesamtjahr an Samstagen und Sonntagen (Vormittagsverbindung Ústí – Dresden, Nachmittags/Abendverbindung Dresden – Ústí) vorgeschlagen. Angesprochen werden dadurch in erster Linie Freizeitverkehre aus dem tschechischen Raum (Einkaufen, Freizeit). Wenn sich wie vermutet auf dieser Relation eine starke Nachfrage entwickelt, können die Verkehre auch montags bis freitags angeboten werden. In diesem Falle wäre es vorstellbar, den finanziellen Mehraufwand durch das Herausnehmen der korrespondierenden S-Bahn-Fahrlagen unter Beibehaltung der Haltekonzepion im Abschnitt Pirna – Bad Schandau zu begrenzen. Dies bietet sich insbesondere für die Wintermonate an (November-März).

Die Durchbindung einer RE-Linie aus Richtung Westen nach Bad Schandau, gegenwärtig mit dem RE 50 in der Sommersaison praktiziert, trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Tourismusregion bei. Bei entsprechender Nachfrage kann dies ggf. als Regelangebot etabliert werden.

Prognostiziert ist für die U 28 bezogen auf den Verbundraum ein Zuwachs von 10%. Im Jahr 2016 nutzten an den Tagen Montag bis Freitag ca. 500, samstags, sonn- und feiertags ca. 900 Reisende dieses Angebot.

4.3.8 Anschlussbeziehungen

Der Sachsentakt gewährleistet eine möglichst hohe Anzahl von Anschlüssen im Netz überall dort, wo direkte Verbindungen nicht angeboten werden können. Er ist eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des ÖPNV und insbesondere des SPNV.

Ausgangspunkt ist der Taktknoten Dresden Hbf. Im 30-min-Grundtakt der S-Bahnen verkehren Züge der Linie S1 in beiden Richtungen jeweils mit den Minuten 00 und 30. Auf Anschluss orientiert werden ankommende und abfahrende Züge der S3 sowie wichtige Regionalbuslinien, vor allem die Linie 360, Dresden – Dippoldiswalde – Altenberg.

Aus den S-Bahn-Fahrzeiten zwischen Dresden Hbf und Heidenau ergibt sich (zufällig) ein weiterer Taktknoten in Heidenau. Das ist günstig für die Anbindung der Regionalbahn RB 72 Heidenau – Altenberg.

Neben den Anschlüssen im Taktknoten Dresden Hbf sind die sogenannten und richtungsorientierten Systemanschlüsse in Coswig zwischen den Linien S1 und RE 50 die wichtigsten Anschlüsse im Gesamtnetz. Zur Erreichung einer möglichst kurzen Reisezeit für den RegionalExpress RE 50 Dresden – Leipzig verkehrt er zwischen Dresden-Neustadt und Coswig nur mit Halt in Radebeul Ost. Reisende von den Stationen Bischofsplatz, Pieschen, Trachau,

Radebeul-Weintraube, Radebeul-Kötzschenbroda und Radebeul-Zitzschewig mit Zielen bis Leipzig fahren mit der „zeitlich passenden“ S1 vor bis Coswig und sollen ohne Wartezeit mit dem alle 60 Minuten verkehrenden RE 50 weiterfahren können. In gleicher Weise soll in Coswig der Übergang vom RE 50 aus Leipzig auf die S 1 Richtung Radebeul/Dresden möglich sein.

In Coswig sollen ähnliche Übergänge von der S1 wechselnd zu RE 15 (nach Hoyerswerda) und RE 18 (nach Cottbus) und umgekehrt erfolgen. Eine solche Gesamtkonzeption ermöglicht der „S-Bahn-würdigen“ Station Weinböhla eine günstige zeitliche Verteilung von 4 Angeboten in 2 Stunden von und nach Dresden. Anpassungen im regionalen SPNV sind dafür erforderlich.

Ein weiterer Systemanschluss ist richtungsorientiert herzustellen in Pirna von der RB 71 aus Richtung Sebnitz und Neustadt/Sa auf die S-Bahn-Linien S1 oder S2 Richtung Dresden und umgekehrt.

Die für den SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe relevanten Taktknoten sind in Anlage 21.2 dargestellt.

Darüber hinaus sind auch künftig die Umsteigebeziehungen von und zu den Stadtverkehren sowie den Regionalbuslinien sowohl räumlich als auch zeitlich zu gewährleisten bzw. weiter zu verbessern.

4.3.9 Anforderungen an die Infrastruktur

Die Infrastruktur im Nahverkehrsraum Oberelbe befindet sich insgesamt in einem weitgehend modernisierten und leistungsfähigen Zustand. Dennoch sind noch nicht alle Vorhaben abgeschlossen. So werden die nächsten Jahre noch von folgenden Maßnahmen zur Komplettierung der bereits laufenden Infrastrukturprojekte geprägt sein.

Dies betrifft im Wesentlichen folgende Vorhaben:

- Umbau der Bahnsteige in der Mittelhalle des Dresdner Hauptbahnhofes
- Fortsetzung des Ausbaus der Strecke Dresden – Leipzig, u. a. Abschnitt Riesa – Abzw. Leckwitz (3. Baustufe des Verkehrsprojektes „Deutsche Einheit“ VDE Nr. 9)
- Ausbau der Strecke Berlin – Dresden

Daneben sind für die Umsetzung des Zielnetzes 2030 folgende Maßnahmen erforderlich:

- Ertüchtigung der Strecke Dresden-Klotzsche – Ottendorf Okrilla – Königsbrück
- Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für Zugflügelung bzw. Stärken/Schwächen:
 - Bahnhof Bischofswerda
 - Bahnhof Priestewitz

Zur Attraktivierung des Angebotes in Richtung Cottbus/ Hoyerswerda ist eine Erhöhung der Strecke Priestewitz – Großenhain Cottb. Bahnhof – Ruhland für Geschwindigkeiten bis 120 km/h anzustreben. Damit können die Reisezeiten zwischen Dresden und Cottbus sowie Hoyerswerda spürbar gesenkt werden.

Von besonderer Bedeutung für die zukünftige Anbindung Ostsachsens und den grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen sind die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Dresden – Görlitz. Auch wenn diese Maßnahme wegen der derzeitigen Planungsunsicherheiten dem Zielnetz 2030 noch nicht unterstellt wurde, ist sie als nutzbringend für den SPNV einzustufen (Reisezeiten, Komfort, Emissionen). Künftige Kosten-Nutzen-Bewertungen werden maßgeblich durch das SPNV-Angebot beeinflusst werden, da der grenzüberschreitende Verkehr an der künftigen Streckenbelegung nur einen geringen Anteil haben wird. Der VVO sollte die zugehörigen Planungsaktivitäten und Initiativen aktiv begleiten und unterstützen. Je nach Zuschnitt der Maßnahme ist bei einer Umsetzung auch die Frage nach der Erweiterung der Infrastrukturkapazität am Klotzscher Berg erneut zu stellen. Dies gilt insbesondere bei Angebotsausweitungen in Richtung Ostsachsen (z. B. zusätzliche Züge Dresden – Görlitz – Wrocław sowie auf den Linien RB 33 und RB 34).

Auf der Relation Chemnitz – Riesa – Elsterwerda (RB 45) ist eine schrittweise Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zu überlegen, um attraktive Reisezeiten zwischen Chemnitz und Berlin (mit Umstieg in Elsterwerda) auch ohne die Auflassung schwach frequentierter Halte zu erreichen.

4.3.10 Fahrzeugeinsatz

Im Netz des Verkehrsverbundes Oberelbe werden moderne Nahverkehrsfahrzeuge eingesetzt, die zur Attraktivität des SPNV in erheblichem Maße beitragen. Dies gilt insbesondere für die Strecken, die mit elektrischer Traktion betrieben werden (Elbe Elster Netz, E-Netz Mittelsachsen, S-Bahn Dresden). Hier ist die Fahrzeugflotte teilweise sehr jung und die meisten Fahrzeuge werden zum Ende der laufenden Vertragsperiode das Ende ihrer Lebensdauer noch nicht erreicht haben. Dennoch gibt es Verbesserungspotenziale, die bei der erneuten Ausschreibung von Verkehren Berücksichtigung finden sollten. Diese werden nachfolgend beschrieben. Weiterhin werden die erforderlichen Fahrzeugkapazitäten für den Zielhorizont 2030 geprüft. Dabei werden die Anforderungen an die Platzkapazität zur Beförderung von Fahrgästen, Mobilitätshilfen, Kinderwagen und Rädern berücksichtigt.

S-Bahn Dresden

Bis Ende 2027 werden im Dresdner S-Bahn-Netz vom Freistaat Sachsen geförderte Doppelstockwagen eingesetzt. Die Gründe dafür sind in der Nachfrage und der Historie bedingt:

- kurze Bahnsteiglängen im S-Bahn-Bereich (140 m)
- hohe Anforderungen an die Fahrzeugkapazität (Nachfragespitzen S1, z. B. Wochenendsaisonverkehr)
- Niederflureinstieg mit Eignung für 55 cm Bahnsteige
- Einsatz von in Sachsen entwickelter und gebauter Fahrzeuge

- hohe Qualität und hoher Fahrkomfort, der zum Erfolg der S-Bahn beiträgt

Das bisherige Fahrzeugeinsatzkonzept sieht für den Regelbetrieb folgende Dimensionierung vor:

- Linie S 1: 3 Mittelwagen + Steuerwagen (437 Plätze)
- Linien S 1 Verdichter, S 2 und S 3: Mittelwagen + Steuerwagen (208 Plätze)

Bei der Neuvergabe für den Zeitraum nach 2027 (nicht im Geltungszeitraum dieser Fortschreibung des NVP) wird auf die Beibehaltung des heute schon vorhandenen homogenen Fahrzeugparks orientiert sowie auf die Möglichkeit des Stärkens und Schwächens im laufenden Betrieb zur Anpassung der Fahrzeugkapazität an die Nachfrage. Daher ist das Fahrzeugkonzept für die S-Bahn Dresden unter Berücksichtigung der am Markt bis dahin angebotenen Lösungen neu zu konzipieren.

Insbesondere bei den schwächer ausgelasteten Linien S 2 und S 3 bietet sich ein Einsatz von Triebzügen an. Bei der stärker ausgelasteten Linie S 1 läge der Vorteil des Triebwageneinsatzes vor allem in der Möglichkeit der Anpassung der Zugkapazität an den tatsächlichen Bedarf (Stärken und Schwächen).

Bei einer Triebzugkonfiguration ist zu beachten, dass die Platzkapazität der für 2030 erwarteten Spitzennachfrage, ca. 1.900 im Querschnitt je Richtung, Abschnitt Dresden-Strehlen – Dresden-Reick, gerecht wird.

Die (Trieb-)Züge müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- Hohes Beschleunigungs- und Bremsvermögen
- Mindestsitzplatzanzahl je Zug in HVZ: S 1: 400; S 2: 300; S 3: 200
- Auslegung schwerpunktmäßig für Bahnsteighöhe 55cm, Bahnsteiglänge 140 m
- Anzahl der Türspuren auf heutigem Niveau (kleine Einheit: 4 Türspuren, große Einheit: 6 Türspuren)
- mindestens 6 Stellplätze für Rollstühle, kombiniert mit Kinderwagen
- Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder mindestens Status Quo,
- Mindestens ein behindertengerechtes WC
- Ausfahrbare Trittstufen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Bei der späteren Auswahl der Fahrzeuge ist zu prüfen, inwieweit sich Synergien mit den anderen Netzen im VVO-Gebiet erschließen lassen.

Übriges Netz Grobabschätzung der Spitzenbelastung

In Tabelle 30 ist die im Jahr 2030 zu erwartende maximale Querschnittsbelegung im VVO-Gebiet auf den einzelnen SPNV-Linien dargestellt. Grundlage der Darstellung ist die erwartete Verkehrsnachfrage bei umgesetztem Zielnetz 2030. Es wird ein Spitzenstundenanteil von ca. 10 % unterstellt.

Linie	Max. Querschnittsbelegung pro Tag (Mo-Fr)		Nachfrage (pro Richtung) Spitzenstunde 2030
	2016	2030	
RE 1	1.900	2.190	140
RE 2	1.500	1.730	110
RE 3	2.300	2.660	180
RE 15	800	830	50
RE 18	1.000	1.100	70
RE 50	4.700	6.080	400
RB 30	2.600	2.860	190
RB 31	1.400	1.550	100
RB 33	1.250	3.430	230
RB 34	2.700	3.350	220
RB 45	750	730	50
RB 60	1.800	2.060	140
RB 61	1.600	1.830	120
RB 71	700	680	40
RB 72	700	910	60
U 28	750	820	50

Tabelle 36: SPNV-Linien, Spitzenstundennachfrage 2030, Quelle: SPNV-Zielnetz (dort Tab. 9.1)

Elektrolinien

Eine Analyse der voraussichtlich zu erwartenden Spitzenbelegung führt zu folgenden Ergebnissen:

- Für die Linien RE 3, RB 30 ist ein Triebzug mit mindestens 200 Sitzplätzen erforderlich.
- Für die RE 15/18/RB 31 sowie RB 45 ist ein Triebzug mit mindestens 150 Sitzplätzen ausreichend.
- Für die Linie RE 50 kommen aufgrund der verfügbaren Bahnsteiglängen in erster Linie Doppelstockfahrzeuge in Betracht.

Damit sind die Kapazitäten der derzeit eingesetzten Elektrotriebzüge mit Ausnahme RE 50 prinzipiell weiterhin ausreichend.

Auf der Linie RE 50 ist der Einsatz von Doppelstockwagen oder Doppelstocktriebzügen anzustreben. Gründe hierfür sind:

- Fahrgastunfreundliche Sitzplatzanordnung zur Erreichung der geforderten Sitzplatzkapazität in den bestehenden Fahrzeugen des RE 50.
- Das bestehende Konzept mit variabler Zuglänge stößt bei unerwarteten Nachfragespitzen schnell an seine Grenzen.

Dieselbetriebene RE- und RB-Verkehre

Auf den nachfragestarken Linien (RE 1, RE 2, RB 60, RB 61, RB 34, ggf. RB 33) ist bei Beibehaltung der im Status quo eingesetzten Fahrzeuggröße (zweiteiliger Desiro Classic mit

ca. 110 Sitzplätzen) zumindest in Spitzenzeiten auch zukünftig das Fahren in Mehrfachtraktion erforderlich.

Im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Zugflügelung und dem Stärken und Schwächen der Züge in Bischofswerda ergibt sich die Möglichkeit der Anpassung der Zugkapazitäten an den geringeren Bedarf östlich von Bischofswerda.

Insbesondere für den RE-Verkehr (RE 1) ist zu prüfen, ob die Gefäßgrößen eines Zugteils großzügiger bemessen werden können als bisher. Damit können auch in Zeiten mit Einfachtraktion zusätzliche Reserven für unerwartete Nachfragespitzen (z. B. Freizeitverkehr am Wochenende) geschaffen werden. Weiterhin kann dem steigenden Flächenbedarf für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder, behindertengerechtes WC und den gestiegenen Anforderungen an den Fahrkomfort (z. B. Beinfreiheit) besser entsprochen werden. Aus Kapazitätssicht ist eine Doppeltraktion dann nur noch in Einzelfällen erforderlich, so dass die Anzahl der eingesetzten Triebzüge minimiert werden kann.

4.3.11 Vergabe von SPNV-Leistungen

Wettbewerbsumfeld

Im VVO sind alle SPNV-Leistungen inzwischen mindestens einmal ausgeschrieben worden. Als letzte Leistung wurde im Juni 2016 beim Elektronetz Mittelsachsen (EMS) der Betrieb nach einer wettbewerblichen Vergabe aufgenommen. Damit sind auf allen im VVO-Gebiet zur Ausschreibung vorgesehenen Netzen die großen wettbewerblichen Renditen, die bei der Erstausschreibung von SPNV-Netzen nach bundesweiten Erfahrungen realisiert werden können, bereits eingeholt.

Für die Zukunft muss es darum gehen, den Wettbewerbsdruck für die Bieter weiter hoch zu halten und die Vergaben weiter auf Wirtschaftlichkeit auszurichten. Darum sind u.a. folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Pflege des Marktes durch den VVO,
- weiterhin Positionierung des VVO als fairen Vertragspartner der EVU,
- ausgewogene Risikoallokation zwischen den Akteuren, die auch Gestaltungschancen für die Betreiber beinhaltet.

Es ist nicht damit zu rechnen, dass in Zukunft Markteinstandspreise wie in der ersten Ausschreibungsrunde angeboten werden. Auch bei einem funktionierenden Bieterwettbewerb kann nicht verhindert werden, dass die Kosten für die Produktionsinputs der Verkehrsleistung (z.B. Infrastruktur, Energie und Personal) auch in Zukunft weiter steigen. Selbst nach Saldierung mit der Entwicklung der Erlöse wird dies mit im Zeitablauf steigenden Bestellerentgelten bei gleichzeitig nur moderat steigenden externen Mittelzuweisungen verbunden sein. Um die entstehende Kostenunterdeckung zumindest abzumildern, sollte der VVO die bestehende Ausschreibungspolitik durch die Ausnutzung von Skalenvorteilen, sinnvolle Fahrzeugauswahl und Finanzierungsgestaltung in eine effizienzfördernde Richtung entwickeln. Gleichzeitig muss jedoch die bestehende Wettbewerbsintensität zumindest erhalten, möglichst jedoch erhöht

werden. Zwischen der effizienzfördernden Gestaltung der Netze und dem Erhalt der Wettbewerbsintensität sind Zielkonflikte wahrscheinlich.

Nachfolgend werden einzelne Aspekte benannt, bei denen eine Weiterentwicklung mit Zielhorizont 2030 auf der Grundlage des Status quo sinnvoll ist:

- Netzgröße,
- Unterstützung bei Fahrzeugbeschaffung/-finanzierung/-bereitstellung,
- Beanreizung Bieter,
- Innovative Ansätze zur Gestaltung von Ausschreibungsverfahren.

Losbildung

Mit der Größe und dem Zuschnitt der Vergabelose setzt ein Aufgabenträger einen wichtigen Rahmen für seine Vergabestrategie. Da mittlerweile viele Wettbewerber das Know-how und die Bereitschaft haben, auch auf größere Netze zu bieten, kann eine Optimierung der Netze erfolgen hinsichtlich:

- Fahrzeugeinsatz, Reservehaltung
- Verringerung Wartungskosten
- Verringerung Management und Overheadkosten

In Abhängigkeit der verkehrsvertraglichen Gestaltung und der damit verbundenen Freiheitsgrade der EVU im Hinblick auf die Erlösverantwortung sind auch höhere Erlöschancen möglich, da ein größerer Verkehrsraum erschlossen wird. Das kann zur Folge haben, dass erlösstarke und –schwache Linien einen wirtschaftlicheren Mix für die EVU bilden.

Der Ausschreibungsaufwand kann sich in Summe durch eine Verringerung der absoluten Vergabeverfahren mindern, auch wenn sich der Aufwand für eine einzelne Vergabe aufgrund des größeren Leistungsvolumens u. U. erhöht.

Der VVO ist an 9 Netzen beteiligt, wovon er 2 als alleiniger Aufgabenträger verantwortet. Um die skizzierten Effizienzvorteile größerer Netze zu erreichen, könnten die Netze mit VVO-Beteiligung zusammengelegt bzw. neu zugeschnitten werden. Dadurch würden Ausschreibungsnetze mit einem Leistungsvolumen oberhalb des Durchschnitts im SPNV entstehen.

Netz	Volumen alt in Zugkm (davon VVO)	Laufzeit	Fahrzeuge	Netz neu	Volumen neu in Zugkm (davon VVO)
Saxonia	1,6 Mio. (0,8 Mio.)	12/21	EMU Talent 2 (neu)	A	ca. 5,1 Mio. (4,3 Mio.)
S-Bahn DD	3,5 Mio. (3,5 Mio.)	12/27	BR 143/146 + DoSto		
Ostsachsendnetz	3,3 Mio. (0,8 Mio.)	12/18	DMU Desiro (BR 642)	B	ca. 5,75 Mio. (2,5 Mio.)
VVO-Dieselnetz	1,7 Mio. (1,7 Mio.)	12/24	DMU Desiro (BR 642)		
Dreiländerbahn	0,76 Mio. (-)	12/20	DMU Desiro (BR 642)		
Elbe-Elster*	2,5 Mio. (1,3 Mio.)	12/22	EMU Talent 2 (neu), BR 112/143 + DoSto	C	2,5 Mio. (1,3 Mio.)
EMS	5,8 Mio. (1,1 Mio.)	12/30	Coradia (neu)	D	5,8 Mio. (1,1 Mio.)
MDSB I	8,5 Mio. (0,1 Mio.)	12/25	EMU Talent 2 (neu)	E	ca. 8,5 Mio. (0,1 Mio.)
U 28/RE 20	0,47 Mio. (0,21 Mio.)		DMU Desiro (BR 642)	F	0,47 Mio. (0,21 Mio.)

*- wird Bestandteil vom Netz Lausitz

Tabelle 37: Änderung der Netzzuschnitte, Quelle: SPNV-Zielnetz (dort Tab. 10.1)

Die unterschiedliche Laufzeit der für die neu zugeschnittenen Netze jeweils vorgesehenen laufenden Verträge erfordert eine zeitnahe Festlegung gemeinsam mit den weiteren beteiligten Aufgabenträgern auf einen geänderten Zielzuschnitt, um das Auslaufen der Verträge im Zuschnitt alt für eine Neuausschreibung im Zuschnitt neu zu synchronisieren.

4.3.12 Zukunftsbündnis Schiene

Die deutsche Verkehrspolitik setzt zukünftig verstärkt auf den Schienenverkehr. Das vom Bundesverkehrsministerium initiierte „Zukunftsbündnis Schiene“ sowie der „Schiennenpakt von Politik und Wirtschaft“ streben an, bis zum Jahr 2030 die Zahl der Fahrgäste zu verdoppeln. Erreicht werden soll dies vor allem durch Einführung eines Deutschland-Taktes zur besseren Vertaktung der Angebote, Erweiterung der Kapazitäten auf dem Schienennetz, verstärkte Digitalisierung, eine geänderte Preispolitik und alternative Antriebe. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass auch der VVO in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin und der Firma Bombardier Untersuchungen zum Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben durchführen lässt.

Das zuvor beschriebene SPNV-Zielnetz 2030 bewirkt gegenüber 2016 Fahrgaststeigerungen im VVO von bis zu 40 % im S-Bahn-Verkehr und rund 24 % auf RE- und RB-Linien.

Die nachfolgende Grafik stellt einen schematischen Bezug der prognostizierten Zuwächse an SPNV-Fahrgästen dar.

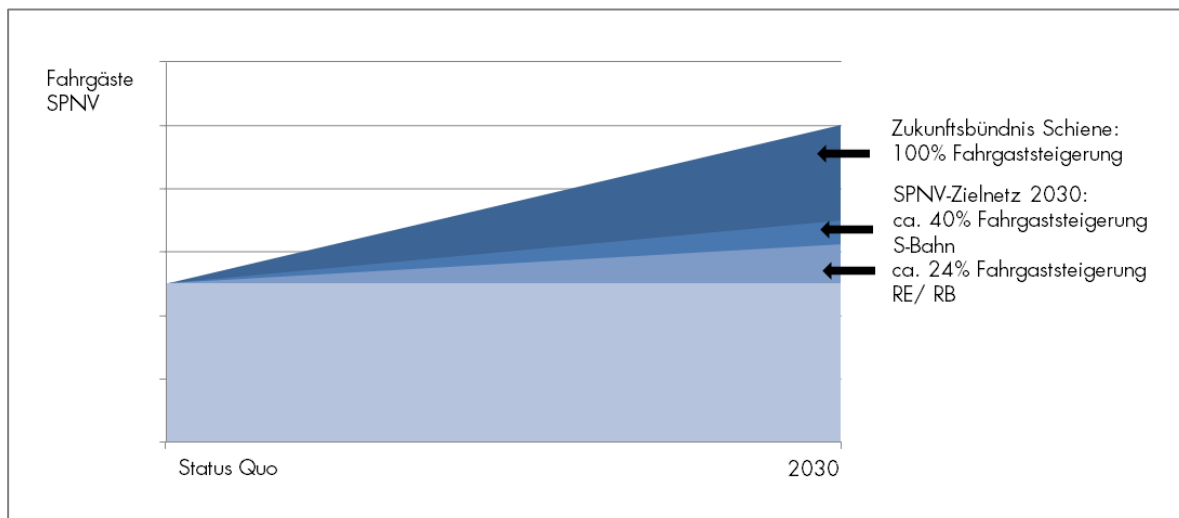


Abbildung 44: Zielgrößen der Fahrgastentwicklung im SPNV des Verbundraumes gemäß SPNV-Zielnetz 2030 sowie „Zukunftsbündnis Schiene“ des BMVI

Die in den Kapiteln 4.3.9 und 4.3.10 beschriebenen Anforderungen an die Infrastruktur und den Fahrzeugeinsatz beziehen sich auf die prognostizierten Fahrgaststeigerungen des im Verbund entwickelten SPNV-Zielnetzes. Bei Umsetzung der Ziele des „Zukunftsbündnis Schiene“ sind diese Anforderungen ungleich höher und bedürfen einer entsprechenden Planung und Finanzierung.

4.3.13 Weitere Prüfaufträge

Achse Dresden – Bautzen – Görlitz

Der „Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/ SPNV in Sachsen“ enthält die Empfehlung zu einem 1-h-Takt des RE 1 Dresden – Bautzen – Görlitz. Diese Empfehlung ist hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und der dafür benötigten Finanzmittel zu prüfen. Die im Kapitel 4.3.6 enthaltenen Aussagen zu einer eventuellen Flügelung in Bischofswerda sind auch unter diesem Aspekt sowie im Zusammenhang mit Traktionsfragen (elektrifiziert/ nicht elektrifiziert/ alternative Antriebe/ Hybridlösungen) zu bewerten.

Achse Meißen – Nossen – Döbeln

Im Landeshaushalt 2019/20 werden weitere Finanzmittel für den ländlichen Raum bereitgestellt. Damit soll u.a. die Bahnlinie RB 110 Meißen – Nossen – Döbeln reaktiviert werden, die 2015 aufgrund der seinerzeitigen Kürzung der Landesmittel und zu geringer Nachfrage von lediglich rund 200 Reisenden pro Tag bzw. durchschnittlich 13 Fahrgästen pro Zug eingestellt werden musste.

Der Zweckverband unterstützt die Bemühungen des Freistaats Sachsen und der übrigen Beteiligten zur Wiederaufnahme des Zugverkehrs im Rahmen der zusätzlichen Haushaltsmittel des Freistaats Sachsen aktiv und konstruktiv.

Die Reaktivierung der Bahnlinie soll nicht zu Lasten des Busverkehrs erfolgen. Als Ersatz für die Bahnlinie wurden seinerzeit umfangreiche Angebotserweiterungen im Busliniennetz vorgenommen. Auf den Linien 412, 416, 418 und 424 konnten damit rund 115.000 zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Diese Feinerschließung des ländlichen Raums muss erhalten bleiben. Das abgestimmte gemeinsame Reaktivierungskonzept soll der Verbandsversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Achse Hoyerswerda – Niesky/ Horka

Eine Verlängerung des RE 15 Dresden – Hoyerswerda über die im Dezember 2018 in Betrieb gegangene „Niederschlesische Magistrale“ bis Niesky/ Horka wird geprüft.

4.4 Regionalverkehrskonzept incl. PlusBus

4.4.1 Umsetzung des PlusBus-Standards

In der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans waren regional bedeutsame Linien mit Verbundcharakter, als RBUS bezeichnet, gesondert aufgelistet. Auf dieser Grundlage wurde durch den Consulter VCDB die Konzeption „Bus-Grundnetz für den Nahverkehrsraum Oberelbe“ entwickelt und dieses Netz am 15.06.2016 von der Verbandsversammlung beschlossen.

Mittlerweile wurde durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ein Standard mit der Marke PlusBus entwickelt und erfolgreich erprobt, dessen Übernahme in verschiedenen Verkehrsverbänden bereits teilweise erfolgt bzw. konkret geplant ist.

Auch im VVO wird diese Marke gemäß der bestehenden Beschlusslage auf ausgewählten Linien schrittweise und in enger Abstimmung mit den jeweils zuständigen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen umgesetzt.

Die Umsetzung des PlusBus-Standards erfolgt gemäß den Kriterien des MDV, dies ist Voraussetzung, um den Namen und die Marke PlusBus nutzen zu können. Diese lauten wie folgt:

- durchgehender Stundentakt Montag bis Freitag zwischen 6.00 und 20.00 Uhr,
- samstags, sonn- und feiertags vertaktetes Grundangebot im Tagesverkehr (6 – 20 Uhr) mit mind. 6 Fahrtenpaaren an Samstagen und mind. 4 Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen
- konstante und direkte Linienführung,
- Bedienung wichtiger Verknüpfungspunkte,
- bei Umstieg maximal 10 min Wartezeit
- bedarfsgesteuerte Verkehre nur im Ausnahmefall.

Dementsprechend werden die vorhandenen Regionalbuslinien, welche in der VCDB-Studie zum Bus-Grundnetz in die Kategorie 1 und 2 eingestuft wurden, aufgewertet.

Zusätzlich sollen ebenfalls die Buslinien 219 und 800 eine Angebotsverbesserung erfahren und in das PlusBus-Netz integriert werden, da deren räumliche Verknüpfungsfunktion gegeben ist und der finanzielle Mehraufwand durch die bereits heute hohe Angebotsqualität vergleichsweise gering ausfällt. Zudem entwickelt auch der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) PlusBus-Linien, die hier länderübergreifend ausgestaltet werden können. In die Nahverkehrsräume Mittelsachsen und Oberlausitz-Niederschlesien verlaufende Linien sind mit dem VMS bzw. ZVON abgestimmt.

In der Anlage 22 ist dieses PlusBus-Liniennetz in seinem räumlichen Bezug zu den SPNV-Achsen im Nahverkehrsraum abgebildet.

Dieses Liniennetz wird stufenweise in Betrieb genommen, in Tabelle 38 sind die Linien mit ihren Betriebsaufnahmeterminen aufgeführt:

Linie	Fahrtverlauf	Kategorie gemäß Studie
Betriebsaufnahme PlusBus Juni 2018		
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Mohorn	1
348	Freital - Dippoldiswalde	2
388	Dippoldiswalde - Glashütte	2
409	Meißen - Großenhain	2
416	Meißen - Lommatzsch (- Döbeln)	2
418	Meißen - Nossen	2
421	Meißen – Niederau - Weinböhlen	
424	Dresden – Wilsdruff – Nossen	2
Betriebsaufnahme PlusBus Dezember 2018		
360	Dresden - Dippoldiswalde - Altenberg	1
477	Dresden - Radeburg - Großenhain	1/ 2
800	Hoyerswerda - Spremberg - Cottbus	3*
Betriebsaufnahme noch offen		
102	Kamenz - Bautzen	2
103	Hoyerswerda - Königswartha - Bautzen	2
182	Hoyerswerda - Kamenz - Bischofswerda	1
219	Pirna - Berggießhübel - Bad Gottleuba	3**
261	Dresden - Neustadt - Sebnitz	1
305	Radeberg - Bischofswerda	1
309	Dresden – Radeberg – Pulsnitz	1

* Aufwertung in Kategorie 2 wg. länderübergreifender Verbindung der Oberzentren

** Aufwertung in Kategorie 2 wg. besonderer Bedeutung Kurort Bad Gottleuba

Tabelle 38: Übersicht der geplanten PlusBus-Linien mit Angaben zu Betriebsaufnahmen und Mehrleistungen

Die Umsetzung des PlusBus-Standards zieht betriebliche Mehrleistungen nach sich.

Neue Buslinien sollen im Zuge der Umsetzung des Konzepts nicht eingeführt werden.



Foto 11: Offizielle Inbetriebnahme des VVO-PlusBus-Netzes in Meißen im Juni 2018

Ergebnis der Aufwertung wird ein hochwertiges und leistungsfähiges Busnetz sein, das auf wichtigen Relationen SPNV-ähnliche Qualitäten bietet und das Schienennetz so sinnvoll ergänzt und verdichtet. Mehr Anwohner haben so Zugang zu einem hochwertigen ÖPNV. Daher wird ein Fahrgastzuwachs erwartet. Die VCDB prognostiziert etwa 130.000 zusätzliche Fahrgäste auf den 14 Linien der Kategorie 1 und 2. Die ebenfalls aufzuwertenden Linien 219 und 800 können zusätzlich zu Fahrgaststeigerungen beitragen.

4.4.2 Weitere Planungsziele im Regionalbusverkehr

Durch die **Landeshauptstadt Dresden** werden folgende weitere Planungsziele benannt:

- Die im Bestand oder in der Prognose wichtigen Verbindungen für Pendler (sowie weitere Fahrtzwecke) aus dem Umland zur Landeshauptstadt Dresden, welche nicht durch SPNV-Achsen erschlossen werden, sollen mit dem Ziel der Stärkung des ÖPNV-Anteiles im modal split und damit einer Verringerung der MIV-Pendlerfahrten eine deutliche Angebotserweiterung und Aufwertung erhalten. Als besondere Schwerpunkte sind derzeit die Relationen zwischen Dresden und Dippoldiswalde/ Bannewitz, Klipphausen, Kreischa, Moritzburg, Radeburg, Wilsdruff sowie dem „Dresdner Norden“ zu benennen.
- Dazu ist ein **ÖPNV-Pendlerkonzept (bzw. Konzept für relevante Verkehrsbeziehungen)** zu erstellen (dringlicher Handlungsbedarf).

Durch den **Landkreis Meißen** werden folgende Prüfaufträge zu mittelfristigen Änderungen des Linienbündels Bus benannt:

Für das im Jahr 2018 zum Vergabezeitpunkt 23.08.2018 geplante Busnetz ist zunächst von keinen wesentlichen Änderungen im Vergleich zum heutigen Netz auszugehen. Nach einem Grundsatzbeschluss des Kreistages vom 15. Dezember 2011 (Beschluss Nr. 11/5/0732) entspricht das (aktuelle) Fahrplanangebot im Wesentlichen der Nachfrage und erfüllt die Pflicht zur ausreichenden Daseinsvorsorge.

Allerdings können sich Änderungen des Busnetzes durch Prüfaufträge des Aufgabenträgers Landkreis zu möglichen Netzanpassungen oder -ergänzungen ergeben, deren Ergebnis noch aussteht. Folgende Maßnahmenvorschläge stehen derzeit zur Prüfung an:

- Einführung eines vertakteten Busgrundnetzes im Verbandsgebiet des ZVOE
- Anpassung des Liniennetzes bzw. der Linienwege zwischen dem linkselbischen Hochland (Raum Klipphausen/ Wilsdruff) und dem Bahnhof Coswig sowie der Verbindungen nach Radebeul
- Anpassung des Liniennetzes im Bereich Radebeul/ Coswig/ Moritzburg/ Radeburg mit Vernetzung in den Dresdner Norden
- Systematische Vertaktung und Anschlussverknüpfung: Definition eines Hauptnetzes im ÖPNV (Linien mit Taktverkehr) und Abstimmung mit den Fahrplänen anschließender Linien des Grundnetzes (Regionalbahn, S-Bahn, Bus)
- Stärkung des Liniengkorridentors Nossen – Lommatzsch – Riesa durch Systematisierung der Fahrpläne, Linienwege und Verknüpfungen, ggf. Aufbau eines Richtungsbandbetriebs
- Einführung flächenhafter Bediensysteme (z. B. als ALB) bei geringer Siedlungsdichte mit Ausrichtung an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV-Grundnetz (z. B. Bereiche Lampertswalde/ Schönfeld/ Thiendorf, Gröditz/ Wülknitz, Zeithain (Elbtal) und Lommatzsch/nördlich Nossen
- Stärkung und Ausweitung von Fahrradbus-Linien, touristischer Linien und Abend-/ Nachtverkehren

Darüber hinaus sind (vorbehaltene) Erweiterungen des verkehrlichen Leistungsumfangs der Direktvergabe durch die zeitlich gestaffelte Integration weiterer Linien oder Linienbündel möglich, wenn es verkehrliche oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen erfordern und die jeweiligen finanziellen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen.

Zur verbesserten Zugänglichkeit des Bahnhofes Meißen ist die Realisierung eines zweiten Zuganges von der Achse Brauhausstraße – ZOB/ P+R-Platz zu prüfen.

Durch den **Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge** werden folgende weitere Planungsziele benannt:

- Wiederbelebung der Buslinie 254 Hohnstein – Bad Schandau
- Anbindung des wachsenden Gewerbegebietes Leupoldishain sowie die Einrichtung von Busverkehren in die Sächsische Schweiz ab einem dortigen P+R-Platz
- Optimierung der Linienverläufe zum Gewerbebestandort Hühndorfer Höhe bei Wilsdruff und zum Schulstart am Gymnasium Wilsdruff
- Optimierung der Busanbindungen in die Ortsteile der Gemeinden Kreischa und Bannewitz
- Anbindung von neuen Gewerbebeständen sowie Optimierung der Anbindung zu bestehenden Gewerbebeständen
- Verkehrsberuhigung in der Hinteren Sächsischen Schweiz
- Angebotsoptimierung im Raum Dippoldiswalde/ Altenberg (Erzgebirgskamm)
- Entwicklung alternativer Bedienformen für die verbesserte Anbindung kleinerer Orte
- Prüfung einer Taktverdichtung und Direktverbindung der RB 72 (Müglitztalbahn)
- Prüfung verbesserter Anschlussbedingungen zwischen Bahn und Bus u.a. in Altenberg und Bad Schandau

Gemäß Kreistagsbeschluss verschmelzen die bisherigen Regionalverkehrsunternehmen OVPS und RVD 2019 zur Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH.

Der **Landkreis Bautzen** benennt folgende Planungsziele:

Der Landkreis Bautzen wird in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans sein Busnetz wesentlich weiterentwickeln. Zu diesem Zweck wird das derzeitige Angebot einer umfassenden Untersuchung unterzogen.

Inhalt dieser Untersuchung ist eine liniengenaue Betrachtung der Stadt- und Regionalbusverkehre unter Beachtung der zukünftigen SPNV-Fahrpläne, Gewerbe- und Schulentwicklung sowie eine Betrachtung der Nachfrage und Potentiale im Regionalverkehr unter Einbeziehung vorhandener Konzepte (z.B. PlusBus, Modellvorhaben, Ostsachsennetz II, Haltestellenkonzepte, Barrierefreiheit). Der Betrachtung und Identifizierung von Schwächen und ungenutzten Fahrgastpotentialen im Busverkehr sollen konkrete Lösungsvorschläge zur Verbesserung des Angebots für den Nutzer folgen. Erschließungslücken sollen anhand der Haltestellendaten der Verbünde sowie der im Rahmen des Modellvorhabens gesammelten Daten identifiziert werden.

Des Weiteren ist eine Kostenschätzung für die Umsetzung der Untersuchungsergebnisse unter Beachtung möglicher Co-Finanzierung zu erstellen.

Schwerpunkte dieser Untersuchung sind im Gebiet des ZVOE u.a.:

- Anpassungen im Stadt- und Regionalverkehr an geänderte Bahnfahrpläne (SPNV-Zielnetze)
- Verbesserung der Anschlüsse Bus-Bus und Bus-Bahn
- Anpassung an Veränderungen bei Schul- und Gewerbestandorten
- Umsetzung der Empfehlungen des BMVI-Modellvorhabens „langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Der ZVOE unterstützt die Landkreise bei der Untersuchung und der Umsetzung der Planungsziele.

Grenzüberschreitende Linien

Im Kapitel 1.5.9 wird auf grenzüberschreitende Regionalbuslinien zwischen dem Verbundraum Oberelbe und dem Bezirk Ústí eingegangen. Der grenzüberschreitende ÖPNV gewinnt eine immer stärkere Bedeutung. So wurden z.B. auf der RVD-Linie 398 zwischen Altenberg und Teplice im Jahr 2017 über 85.000 Fahrgäste grenzüberschreitend befördert.

Dies geht einher mit einer intensiven Zusammenarbeit mit tschechischen Partnern, vor allem der Bezirksverwaltung Ústí als ÖPNV-Aufgabenträger.

Der weitere Ausbau grenzüberschreitender Regionalbusverbindungen steht im Einklang mit Vorgaben der sächsischen Landesverkehrs- und –entwicklungsplanung sowie der weiteren Entwicklung der Euroregion Elbe-Labe.

Der Landesverkehrsplan Sachsen 2025 führt dazu aus:

- Überregionale, insbesondere auch Länder- und Staatsgrenzen überschreitende ÖPNV-Angebote sind nachfrageorientiert weiter zu entwickeln.
- Staatsgrenzen überschreitende Verkehre sind durch internationale Kooperationen der Aufgabenträger weiter zu entwickeln, gesetzliche und organisatorische Disparitäten sind zu überwinden.
- Der grenzüberschreitende ÖPNV ist in die integrierte Verkehrsplanung der Grenzregionen einzubeziehen.
- Bestehende ÖPNV-Angebote in den Grenzregionen sind zu grenzüberschreitenden ÖPNV-Netzen zu verknüpfen, Förderprogramme wie z.B. Ziel III sind dabei einzubeziehen.
- Bestehende grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote sind zu etablieren und auszubauen sowie auf den Hauptrelationen zwischen sächsischen und benachbarten Zentren weiter zu entwickeln.

Gemäß diesen Vorgaben wird auch der grenzüberschreitende Regionalbusverkehr zwischen dem Verbundraum Oberelbe und Tschechien weiter entwickelt.

4.4.3 Erweiterung Nachtverkehr

Basierend auf der Ausweitung des DVB-Nachtverkehrs in Dresden ab 09.04.2018 mit einem durchgehenden 30-Minuten-Takt an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen wurden auch die regionalen Bus-Nachtverkehrsleistungen des VVO zeitlich angepasst und erweitert. Mit einer Veränderung des bisherigen 70-Minuten-Abstand auf einen 90-Minuten-Abstand wird einerseits auf noch spätere Heimfahrtwünsche insbesondere von Nutzern des Dresdner Nachtlebens reagiert und die Lücke zur ersten Fahrt am Morgen verkürzt, andererseits ergeben sich dadurch Vorteile in der Fahrzeugumlaufplanung.

Die im Kapitel 1.5.3 genannten Bedienkorridore bleiben nahezu unverändert, jedoch wird empfohlen, im Bedienkorridor Meißen statt der bisherigen Umsteigebeziehung Straßenbahn Linie 4 bis Coswig/ Bus 411 eine S-Bahn S1 gegen 1.00 Uhr ab Dresden Hbf einzusetzen. Das attraktive SPNV-Angebot würde damit zeitlich um eine Stunde erweitert und auf das gleiche Niveau wie beim Bedienkorridor Pirna gehoben. Für die spätere Nachfragerwelle nach Meißen – analog zu den anderen Bedienkorridoren soll es weiterhin auch ein Angebot in der „tieferen Nacht“ geben – ist eine direkte Busverbindung ab dem Postplatz-Anschlussstreifen 2.45 Uhr vorgesehen. Dazu soll die Buslinie 94 über Dresden-Cossebaude hinaus nach Meißen verlängert werden.

Die nachfolgende Abbildung 45 zeigt das erweiterte VVO-Nachtverkehrsnetz.

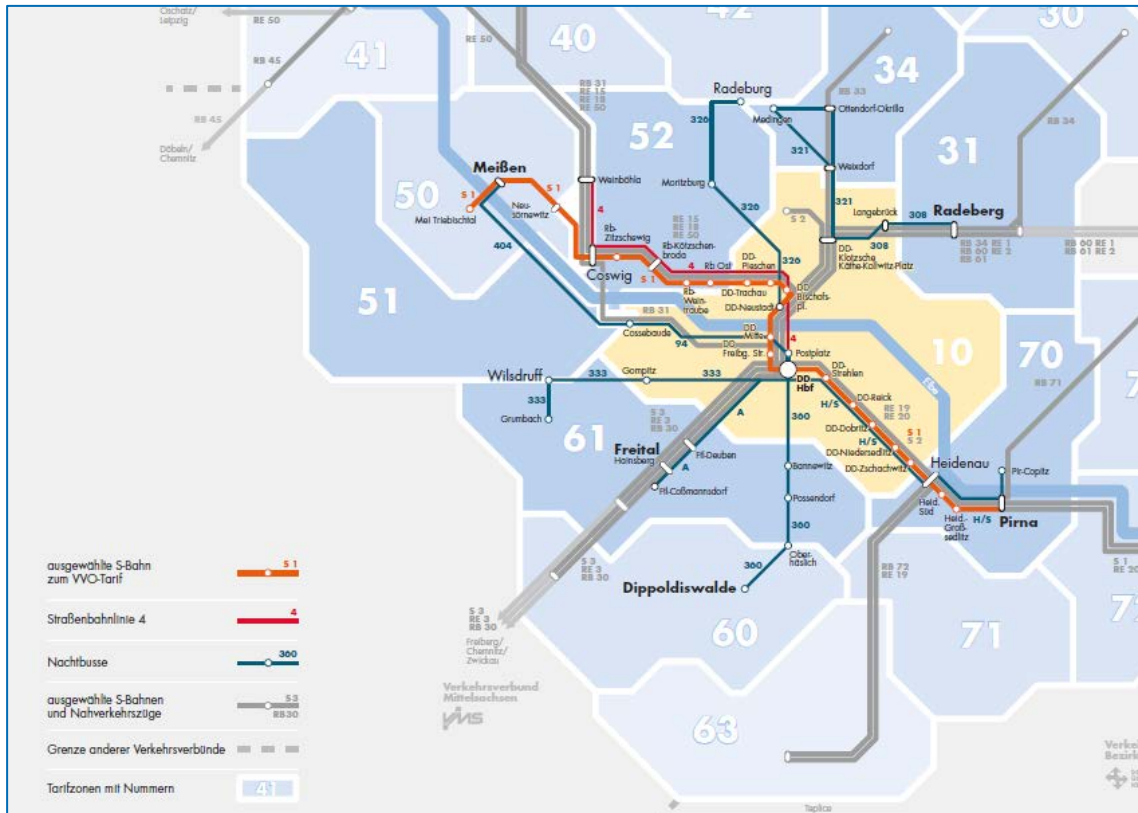


Abbildung 45: Regionaler Nachtverkehr an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen ab April 2018



Foto 12: Anschluss zwischen städtischem und regionalem Nachtverkehr am Hbf Dresden

4.4.4 Zukunft des Regionalverkehrs

Die Entwicklung des ÖPNV im VVO-Gebiet ist geprägt durch eine immer weiter zunehmende Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Bedienformen. Das ermöglicht bedarfsorientierte Reiseketten für den Fahrgast und unterstützt den Modal Split im Sinne einer zukunftsorientierten Nutzung des ÖPNV. Der Regionalverkehr (ÖSPV) übernimmt dabei zunehmend wichtige Zubringerfunktionen für SPNV, das PlusBus-Angebot und Stadtverkehre,

auch bedingt durch die dynamische Entwicklung der Landeshauptstadt und des Verdichtungsraumes.

Gegenüber dieser flexiblen und kostenintensiven Beförderungsaufgabe sinkt seit Jahren der durchschnittliche prozentuale Anteil der Regionalverkehrsunternehmen an der Fahrgeldeinnahmeaufteilung immer weiter ab. Entstehende Defizite müssen nach dem bestehenden Finanzierungssystem (Kapitel 5.4.1) durch die Aufgabenträger ausgeglichen werden.

Dieser Umstand konnte in den letzten Jahren durch andere verkehrspolitische Entwicklungen im Verbundraum noch abgemindert bzw. ausgeglichen werden. Künftig wird das so nicht mehr möglich sein. Der Regionalverkehr in seiner heutigen Form mit dem umfassenden Angebot ist dann nicht mehr finanzierbar.

Deshalb soll es zu einer gesamtverkehrswirtschaftlichen Betrachtung des ÖPNV-Systems im VVO kommen. In deren Ergebnis soll durch geeignete verkehrspolitische und finanzierungstechnische Lösungen ein integrierter Fortbestand von SPNV, Stadtverkehr und Regionalverkehr im Verbandsgebiet langfristig gesichert werden. Eine Erhöhung der Mittel des Freistaates Sachsen für den Regionalbusverkehr zur verbesserten Anbindung ländlicher Räume ist dabei unabdingbar.

4.5 Stadtverkehrskonzept

Das in allen Ober- und Mittelzentren sowie in weiteren Orten bestehende Stadtverkehrssystem, welches sich aus Stadt- und Regionalbuslinien sowie teilweise Straßenbahn- und SPNV-Linien sowie Fährverbindungen zusammensetzt (siehe Tabelle 10 und Anlagenteil 6), ist zunächst beizubehalten. Weitere Maßnahmen und Planungsüberlegungen, welche im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes relevant sind, werden nachfolgend benannt:

Landeshauptstadt Dresden

Im VEP der Landeshauptstadt Dresden sind für den Geltungszeitraum des NVP folgende Infrastrukturmaßnahmen verankert:

- Stadtbahnprogramm 2020 Teilstrecke Bühlau-Weißig (neu: Bühlau Rossendorfer Straße) (Maßnahme 18 VEP)
- Stadtbahnprogramm 2020 Teilstrecke Löbtau-Strehlen (Maßnahme 19 VEP)
- Zentralhaltestelle Tharandter Straße (Maßnahme 21 VEP)
- Aufbau von Radstationen an den Bahnhöfen Dresden Hbf und Dresden-Neustadt (Maßnahme 49 VEP), öffentliche Leihräder an ÖPNV-Verknüpfungsstellen (Maßnahme 50 VEP), Ausbau Bike+Ride (Maßnahme 51 VEP)
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei Zugang und Ticketing im ÖPNV mit dem Ziel 100%iger Barrierefreiheit an der Schnittstelle Fahrzeug/ Haltestelle bis 2022 (Maßnahme 78 VEP)
- ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer (Maßnahme 101 VEP)

- Stärkung der Elektromobilität bei Bussen des ÖPNV entsprechend dem technischen Fortschritt, insbesondere auch bei der inneren Erschließung von Wohngebieten, Prüfung induktiver Stromversorgung der Straßenbahn auf Teilstrecken (Maßnahme 144 VEP)

Mittelfristig sind geplant:

- ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta (Maßnahme 16 VEP)
- Stadtbahnprogramm 2020 Teilstrecken Johannstadt - Sachsenplatz, Fetscherplatz-Rathenauplatz und Dippoldiswalder Platz-Plauen (Maßnahme 20 VEP)
- S-Bahn-Halte Albertstadt (Linie S 2) und Nossener Brücke (S 3), Aufzüge an der Brücke am Hp. Industriegelände (Maßnahme 45 VEP)
- Verbesserung der Regionalbusangebote von Moritzburg und Bannewitz sowie Prüfung von Regionalbusfahrten über die Autobahn zur schnellen Anbindung von Radeburg und Nossen im Rahmen des NVP (Maßnahme 80 VEP)
- Busangebot zwischen Cossebaude und Radebeul über die Elbbrücke Niederwartha in Absprache mit dem Landkreis Meißen (Maßnahme 95 VEP), diese Maßnahme ist ebenso Bestandteil im Entwurf des VEP Radebeul
- Durchbindung Zschertnitzer Straße als Fuß- und Radwegverbindung mit „Busschleuse“ (Maßnahme 120 VEP)
- Etablierung einer Mobilitätskarte als integriertes Zugangs- und Abrechnungsmedium für multimodale Nutzungen (ÖPNV, Radverleih, Parktickets usw.) (Maßnahme 143 VEP)

Des Weiteren sind im VEP festgehalten

- Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV auch im Rahmen des standortbezogenen Mobilitätsmanagements sowie Erhalt des Semestertickets für Dresdner Studierende (Maßnahme 37 VEP)
- Verstärkung echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV sowie Aufbau eines einheitlichen Wegweisungssystems zu wichtigen Schnittstellen des ÖPNV (inkl. S-Bahn) (Maßnahme 40 VEP)
- Verdichtung des Angebots im Straßen-/ Stadtbahnnetz durch geeignete Maßnahmen wie Taktverdichtung, größere Fahrzeuge oder neue Linien, um den anstehenden verkehrlichen, demografischen und umweltseitigen Herausforderungen gerecht zu werden (Maßnahme 41 VEP)
- Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden – Coswig über Friedrichstadt im 30-Minuten-Takt in Überlagerung bestehender und zusätzlicher Regionalverkehrsangebote (Maßnahme 42 VEP)
- Verhandlung mit dem Freistaat über die Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV und die Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen (Maßnahmen 43 und 79 VEP)
- Einführung stärker rabattierter ÖPNV-Tickets für Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, P+R-Nutzende, ältere Menschen und Familien, für Geringverdiener erweiterte, preisgünstigere Mobilitätsoptionen, z.B. durch das Sozialticket (Maßnahmen 44 und 119 VEP)
- Ergänzende Realisierung neuer S-Bahn-Halte Königsbrücker Landstraße (S2) und Richard-Strauss-Platz (S1, S2) (Maßnahme 46 VEP)

- Berücksichtigung von Gender-Aspekten und Teilhabe besonders im ÖPNV (Maßnahme 93 VEP)

Die langjährigen Planungen eines ZOB am Hauptbahnhof/ Wiener Platz (Maßnahme 109 VEP, Maßnahme in 2. Fortschreibung NVP Oberelbe) sind gemäß Stadtratsbeschluss im Einverständnis mit den ÖPNV-Akteuren (DVB AG, Regionalbusbetreiber, VVO) dahingehend konkretisiert, dass dieser die Funktion eines reinen Fernbusbahnhofs erhalten soll. Die Verknüpfung des städtischen und des regionalen ÖPNV verbleibt am Hauptbahnhof (Unter den Brücken) sowie an den weiteren Verknüpfungsstellen (z.B. Bf. Neustadt/ Schlesischer Platz, Blasewitz/ Schillerplatz, Prohlis/ Schleife) in der bewährten Form.

Die DVB bietet seit April 2018 im Nachtverkehr an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen einen durchgehenden 30-Minuten-Takt im Stadtnetz Dresden an. Die Anschlusstreffen am Postplatz werden jeweils zu den Minuten 15 und 45 durchgeführt.

Weitere modal split-Steigerung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden

Die Verkehrsnachfrage zwischen ÖPNV und MIV wird maßgeblich von der Verfügbarkeit konkreter Angebote und der Leichtigkeit des Reisens von der Quelle bis zum Ziel geprägt. Der Verkehrsanteil (Modal Split) kann zu Gunsten des ÖPNV verbessert werden, wenn das ÖV-Angebot in den Kriterien Zugänglichkeit, Reisezeit und Reisekosten wettbewerbsfähig bzw. vorteilhaft zum MIV gestaltet wird. Das kann beispielsweise durch folgende Maßnahmen erfolgen:

- Verbesserung des ÖV-Angebotes durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten (Striesen, Naußlitz etc.) und die gezielte Verbesserung von ÖV-Verbindungsqualitäten (neuer Premiumbusring, Ausbau Stadtbahnprogramm etc.)
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Zuge von Hauptverkehrsstraßen bevorzugt mit ÖV-Vorrang d. h. mit guten bis sehr guten ÖV-Verkehrsqualitäten (LOS A/B) und dynamischer Straßenraumfreigabe (ÖVM als Pulkführer) am Beispiel der Leipziger Straße
- Bevorrechtigung der Verkehrsträger des Umweltverbundes an innerstädtischen Lichtsignalanlagen (LSA)
- Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs durch:
 - verkehrsberuhigende Maßnahmen in Orts- und Stadtzentren (siehe beispielsweise Planung zur Kesselsdorfer Straße), insbesondere Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehren durch Stadt- und Ortsteilzentren,
 - Erhöhung des Zugangswiderstands durch die Verringerung öffentlicher Stellflächen insbesondere in Stadt- und Ortsteilzentren,
 - Erhöhung von Parkgebühren insbesondere in Stadt- und Ortsteilzentren,
 - Reduzierung der Reisegeschwindigkeit des Kfz-Verkehr im Zuge von Hauptverkehrsachsen und insbesondere bei reisezeitkritischen ÖV-Relationen wie beispielsweise Cotta – Innenstadt und Prohlis – Innenstadt
- Reduzierung von Kfz-Pendlerströmen durch attraktive d. h. umsteigefreie und beschleunigte ÖV-Angebote ins Umland, P+R-Übergangsstellen an allen Hauptverkehrsachsen vom Umland kommend und „rote Wellen“ an LSA außerhalb besiedelter Straßen

Prüfauftrag:

Es ist zu untersuchen, welche Auswirkungen eine angenommene Fahrgastzunahme im ÖPNV auf einen Modal-split-Anteil von 30% in der Landeshauptstadt Dresden bezüglich des ÖPNV-/SPNV-Angebotes, der Fahrzeugkapazitäten, des Personalbedarfes und des Infrastrukturausbaues hätte.

Die nachfolgende Grafik zeigt schematisch verschiedene Szenarien der ÖPNV-Fahrgastentwicklung im Dresdner Stadtverkehr.

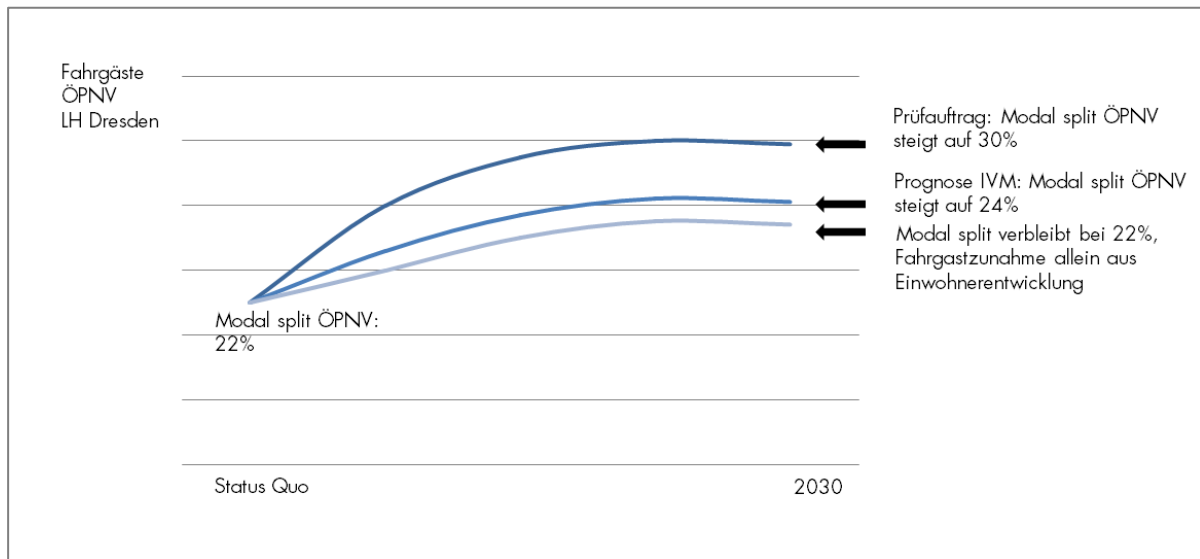


Abbildung 46: Szenarien der Fahrgastentwicklung im ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden bei unterschiedlichen Steigerungen des ÖPNV-Anteiles am Modal split

Hoyerswerda

Das **Stadtverkehrskonzept** Hoyerswerda 2018 hält am Rendezvousprinzip an der zentralen Haltestelle Lausitzer Platz in der Hoyerswerdaer Neustadt fest. Der Stadtverkehr Hoyerswerda soll künftig die Kernstadt von Hoyerswerda und je nach Wirtschaftlichkeit auch weiterhin Ortsteile erschließen. Das Liniennetz und das Beförderungsangebot sind entsprechend der demografischen Entwicklung und dem städtebaulichen Entwicklungskonzept anzupassen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Siedlungsschwerpunkte weiterhin erschlossen bleiben. In der Tagesverkehrszeit und Nebenverkehrszeit ist ein 30-Minuten-Verkehr mit Stadtbus anzubieten und in den Zeiten der schwachen Nachfrage soll ein alternatives Angebot realisiert werden.

Die Ergänzung des Stadtverkehrs durch den Regionalverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des Hoyerswerdaer ÖPNV für die entfernter liegenden Ortsteile und auch den Verflechtungsraum.

Am Bahnhof und am Haltepunkt Neustadt ist der Stadtverkehr weiterhin mit dem SPNV zu verknüpfen. Der Bahnhof und der Haltepunkt Neustadt sollen für den SPNV gestärkt werden, um die zentralen Einrichtungen der Stadt Hoyerswerda besser an das Umland anzubinden.

Weitere Vorhaben und Planungen

Gegenwärtig sind folgende Planungsüberlegungen relevant:

- Anpassung des Stadtverkehrs **Kamenz** an die veränderten Schulstandorte sowie bessere Anbindung des Gewerbegebietes „Am Ochsenberg“ an den SPNV.
- Erweiterung des Stadtbusse **Sebnitz** in die tschechische Nachbarstadt Dolni Poustevna
- Empfehlung einer Stadtbuslinie in **Radebeul** zur besseren Erschließung u.a. der Stadtteile Oberlößnitz, Lindenau, Wahnsdorf (Maßnahme 6-1 im Entwurf VEP Radebeul)

4.6 Bedarfsverkehr

Begriffsbestimmungen

Bei bedarfsgesteuerten Verkehren ist zwischen teilflexiblen Angeboten mit einer teilweisen Linien- und/oder Fahrplanbindung und vollflexiblen Angeboten ohne jedwede Linien- oder Fahrplanbasis zu unterscheiden (Abbildung 45). Ein- und Ausstieg erfolgen dabei jeweils an regulären Haltestellen, „virtuellen“ Haltestellen (in aller Regel an Straßenkreuzungen) oder direkt vor der Haustür.

Bei Bedarfsverkehren im vollflexiblen Flächenbetrieb („Transport-on-Demand“) sind private von kommerziellen Fahrten zu unterscheiden. Dies sind zum einen Privatfahrten („Ridesharing“) mit einer (kostenlosen) Mitnahme von Dritten, bei der der Fahrer den prinzipiellen Ablauf der Fahrt bestimmt und diese auch ohne Mitfahrer durchführt. Zu anderen gibt es gewerbliche Fahrten („Rideselling“) mit Gewinnerzielungsabsicht, die ohne einen zahlenden Fahrgast nicht stattfinden. Daher ist im zweiten Fall auch das Personenbeförderungsgesetz zu beachten. In der Praxis wird „Rideselling“ oftmals als „Ridesharing“ bezeichnet.

Bei gewerblichen Fahrten sind Einzelbeförderungen („Ridehailing“) von Sammelbeförderungen („Ridepooling“) zu unterscheiden. Die Einzelbeförderungen können in Gestalt des klassischen Taxi- und Mietwagenverkehrs, aber auch in Form gewerblicher Fahrdienste bzw. Fahrtvermittlungsdienste wie UberPop stattfinden. Die verschiedenen Arten gewerblicher Sammelbeförderungen lassen sich anhand des Bestimmungsmerkmals „Tarif“ mit den drei Ausprägungen genehmigter ÖPNV-Tarif, festgesetzter Taxi-Tarif und freier Haustarif kategorisieren. Die Kategorien lauten dann Rufbus bei Anwendung des ÖPNV-Tarifs, Teil-Taxi bei Anwendung des Taxitarifs und privatwirtschaftliche Sammelfahrdienst bei Anwendung eines Haustarifs. Diese drei Sammelbeförderungsarten werden im Folgenden ausführlicher behandelt.

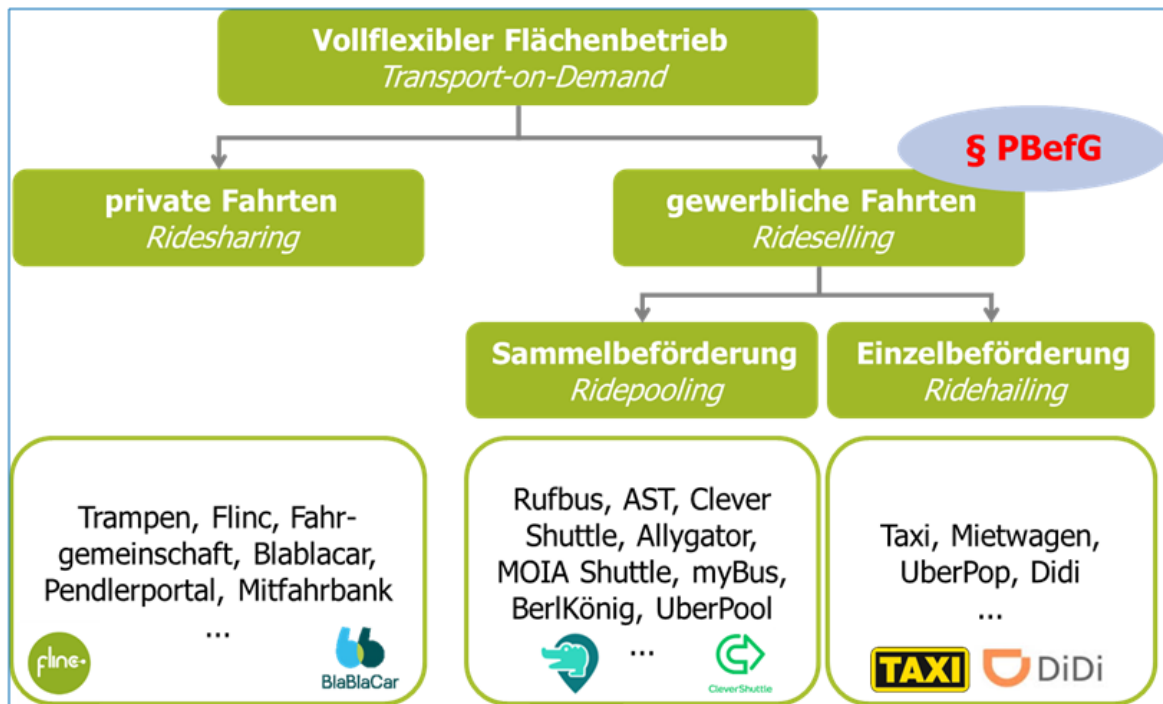


Abbildung 47 Gliederung der Angebote eines vollflexiblen Flächenbetriebs, Quelle: kcw GmbH

Öffentliche Nahverkehrsangebote/Rufbus

Neben den Stadt- und Regionalbusverkehren existieren im VVO bereits bedarfsgesteuerte Bedienformen unter den Bezeichnungen Anruflinientaxi (alita), Anruflinienbus (ALB) sowie Anrufsammeltaxi (AST). Die alita- und ALB-Angebote verkehren im fahrplan- und linienbasierten Anruflinienbetrieb, während die AST-Angebote im fahrplanbasierten Flächenbetrieb gemäß Fahrplan eine Beförderung von bestimmten Haltestellen bis vor die Haustür bieten. In allen bedarfsgesteuerten Verkehrsmitteln gilt der Verbundtarif, ggf. mit einem Komfortzuschlag. 2017 hatten sie zusammen einen Umfang von 0,4 Mio Fahrplan-Kilometern, was einem Anteil von 1,8 % am VVO-Regionalbusverkehr entspricht (vgl. Kapitel 1.5.8).

Andere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen betreiben eine weitergehende Flexibilisierung und veranlassen Nahverkehrsangebote ohne Linien- und Fahrplanbindung im vollflexiblen Flächenbetrieb. Das erste Angebot dieser Art nahm 1977 unter der Bezeichnung „Rufbus“ in Friedrichshafen am Bodensee den Probebetrieb auf. Der seit 1992 betriebene vollflexible „Anrufbus“ im ostfriesischen Landkreis Leer stellt in Deutschland das Angebot mit der längsten Betriebsdauer dar. Heute gibt es einige dieser vollflexiblen Angebote, zumeist in ländlichen Regionen. Sofern sie vor allem tariflich in den ÖPNV integriert sind, werden sie im Folgenden zusammenfassend als „Rufbus“ bezeichnet.

Privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste

Neben den tariflich in den ÖPNV integrierten öffentlichen Rufbus-Angeboten treten seit 2016 privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste als Start-ups auf dem deutschen Verkehrsmarkt in Erscheinung - bisher aber ausschließlich in den Zentren von Großstädten mit einem vergleichsweise guten ÖPNV-Angebot. Diese Sammelfahrdienste arbeiten - im Unterschied zum Fahrtvermittlungsdienst Uber - mit angestelltem, qualifiziertem Fahrpersonal und firmeneigenen

Fahrzeugen. Der Fahrpreis dieser App-basierten Bedarfsverkehre liegt - sofern es sich nicht um Testphasen handelt - zwischen dem des Taxis und des ÖPNV. Die Fahrgäste erhalten dafür eine Beförderungsleistung, die sich vom Taxi vor allem durch die Fahrtenbündelung sowie die damit verbundenen Warte- und Umwegzeiten unterscheidet. Eine Übersicht über die gegenwärtig auf dem deutschen Verkehrsmarkt tätigen Start-ups gibt Tabelle 39.

Start-up	(Mehrheits-) Gesellschafter	Angebotsbezeichnung und Bedienegebiete
Door2Door GmbH, Berlin	Privatinvestoren	Allygator Shuttle: Berlin myBus: Duisburg (in Kooperation mit der DVG) IsarTiger: München (in Kooperation mit der MVG) Freyfahrt: Freyung
GHT Mobility GmbH, Berlin	Daimler AG	Clever Shuttle: Berlin, Hamburg Leipzig, Lübeck (in Kooperation mit der SL), München
ioki GmbH, Frankfurt (Main)	Deutsche Bahn AG	DB-interner Fahrdienst, Frankfurt (Main) Wittlich Shuttle: Wittlich On-demand-Shuttle: Hamburg-Osdorf/Lurup (Juli 2018)
MOIA GmbH, Berlin	Volkswagen AG	Shuttle-on-demand: Hannover (Hamburg in 2019 geplant)
moovel GmbH, Berlin	Daimler AG/BMW AG	SSB Flex: Stuttgart (in Kooperation mit der SSB)
ViaVan GmbH, Berlin	VIA/Mercedes Benz Vans	BerlKönig: Berlin (in Kooperation mit der BVG, ab 2018)

Tabelle 39: Start-ups im Bereich vollflexibler Nahverkehrsangebote (Stand: August 2018), Quelle: KCW GmbH

Die Start-ups werben gerne mit flexibler Mobilität und Entlastung der Innenstädte vom motorisierten Individualverkehr. Erste Erfahrungen aus den USA mit App-basierten Fahrtvermittlungsdiensten wie Uber und privatwirtschaftlichen (Sammel-)Fahrdiensten wie VIA zeigen aber, dass diese eher zu einem Anstieg des motorisierten Verkehrsaufkommens („Full streets, empty seats“) zulasten des Umweltverbunds führen.¹ In Deutschland ist derzeit noch nicht erkennbar, ob die (potenziellen) Nutzer der Sammelfahrdienste ansonsten Verkehrsmodi des Umweltverbunds oder ihr Privatauto benutzt hätten bzw. ob die Fahrt gänzlich unterblieben wäre. Möglicherweise könnten diese privatwirtschaftlichen Sammelverkehre vor Ort zur Aushöhlung des bestehenden ÖPNV bzw. zu induziertem motorisiertem Neuverkehr

¹ Jan Werner/Astrid Karl: Marktwirkungen „digitalisierter Mobilität“ und damit verbundene Herausforderungen ihrer Regulierung. In: Verkehr+Technik, Heft 5/2018, S. 164-172

führen und damit Ansätze zur CO₂-Vermeidung unterlaufen. Andererseits bieten diese App-basierten Angebote eventuell auch eine Alternative zur Pkw-Fahrt, wenn Relationen nachgefragt werden, die der ÖPNV bisher nicht bedient und auf denen Taxifahrten zu teuer sind. Die neue Mobilitätsalternative könnten damit zu einer geringeren Autobesitzrate und infolgedessen zu einer geringeren Autonutzung führen. Für eine abschließende Beurteilung ist es noch zu früh, jedoch mahnen die US-amerikanischen Erfahrungen zur Vorsicht.

Im ländlichen Raum sowie in Klein- und Mittelstädten mit einem teilweise verbesserungswürdigen ÖPNV-Angebot sind derzeit keine Aktivitäten der Start-ups zu verzeichnen. Deren bisherigen Versuche beziehen sich dort auf den Vertrieb ihrer Dispositionssysteme an Verkehrsunternehmen und Kommunen. Die durch Fahrgastnutzung ungedeckten Kosten für den Fahr- und Dispositionsbetrieb liegen aber nach wie vor bei der öffentlichen Hand.

Privatwirtschaftliche Teil-Taxis

Grundsätzlich ist auch das Teilen von klassischen Taxifahrten denkbar. Zwar ist dem Taxigewerbe gemäß Personenbeförderungsgesetz eine eigenständige Fahrtwunschbündelung nicht gestattet; dies darf aber auf einer vorgeschalteten Stufe erfolgen. Im nächsten Schritt bekommen die Taxiunternehmen dann die Sammeltouren mit Zwischenstopps übermittelt. Der Taxiunternehmer erhebt dafür den regulären Taxifahrpreis, der unter den Taxifahrgästen aufgeteilt wird.

Eine professionelle Bündelung von Taxi-Fahrtwünschen bietet in Deutschland derzeit nur die Smartphone-App „mytaxi“ an. Nach deren erfolgreicher Installation und Registrierung durch den Fahrgast kann dieser über einen Schiebeschalter zwischen der Buchung konventioneller Einzel-Taxifahrten („mytaxi“) oder innovativer Teil-Taxifahrten („mytaximatch“) auswählen. Der mytaximatch-Service wird gegenwärtig nur in den Abend- und Nachtstunden in Hamburg und Berlin angeboten; die Ausweitung auf weitere Großstädte befindet sich in Vorbereitung.

Genehmigungsfähigkeit von vollflexiblen Nahverkehrsangeboten

Sowohl öffentliche Rufbus-Angebote als auch privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste sind derzeit nur über die Auffangklausel für eine typengemischte Beförderung oder die Experimentierklausel gemäß § 2 Abs. 6 bzw. Abs. 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) genehmigungsfähig, da sie weder der Legaldefinition des Linien- noch der des Mietwagenverkehrs entsprechen. Die Schwierigkeiten bei der Genehmigung vollflexibler Nahverkehrsangebote mit Sammelbeförderung liegen jedoch nicht allein im Wortlaut des PBefG an sich, sondern auch in dessen unterschiedlicher Auslegung und praktischen Handhabung durch die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde. Hier bleibt abzuwarten, ob und wie die neue Bundesregierung die im Koalitionsvertrag vereinbarte Modernisierung des Personenbeförderungrechts mit Blick auf „neue Bedienformen im Bereich geteilter Nutzung“ umsetzt.

Bis dahin gilt es im Falle eines Genehmigungsantrags für privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste, möglicherweise in Dresden, in einer befristeten Genehmigung Berichtspflichten über aussagefähige Kenndaten im Probetrieb aufzuerlegen. Auf dieser Datenbasis sind die verkehrlichen, ökologischen und finanziellen Auswirkungen der

Sammelfahrten auf den gesamten Verkehrsmarkt zu ermitteln. Das Ergebnis bildet dann eine sachliche Grundlage bei der Genehmigungsentscheidung bezüglich eines Dauerbetriebs.

Bei öffentlichen Rufbussen im vollflexiblen Flächenbetrieb gelten diese juristischen Schwierigkeiten gleichermaßen. Allerdings ist hier bei einer grundsätzlichen Genehmigungsentscheidung aufgrund der (tariflichen) Integration in den ÖPNV sowie Bestellung und Finanzierung durch den Aufgabenträger ein öffentliches Interesse zu unterstellen.

Bewertung vollflexibler Nahverkehrsangebote

Privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste und Teil-Taxi-Angebote werden bisher nur in Großstädten ausprobiert. Diesbezügliche Versuche in Klein- und Mittelstädten oder im ländlichen Raum sind aufgrund ihrer Unwirtschaftlichkeit nicht zu erwarten. Ob die Sammelfahrdienste in Großstädten wirtschaftlich tragfähig und zudem verkehrspolitisch sinnvoll sind, sollte in der Praxis durch Versuche mit entsprechenden Evaluationen erprobt werden. Zur genehmigungsrechtlichen Problematik wird auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen.

Rufbusse im vollflexiblen Flächenverkehr können dann sinnvoll sein, wenn sie als ein Baustein planerisch, betrieblich und tariflich in das ÖPNV-Angebot integriert sind. Sie ersetzen, verdichten oder ergänzen dann den ÖPNV. Die Rufbusse werden im Rahmen der bestehenden Dienstleistungsaufträge bzw. Verkehrsverträge zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bestellt und erhalten hierüber ihre öffentliche Finanzierung. Die Rufbus-Angebote liegen damit in der Verantwortung der Aufgabenträger und können von diesen aktiv gefördert werden. Zur genehmigungsrechtlichen Problematik wird auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen.

Schlussfolgerungen für den Nahverkehrsraum Oberelbe

Im VVO-Gebiet scheint nur Dresden für privatwirtschaftliche Sammelfahrdienste in Frage zu kommen, bezüglich weiterer Kommunen und Räume bleiben die Aktivitäten der entsprechenden Anbieter abzuwarten.

Dresden könnte ebenfalls für Teil-Taxi-Angebote geeignet sein. Dieser Ansatz ist dort möglicherweise wirtschaftlich tragfähig und die Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt stehen mutmaßlich in Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Freistaats Sachsen und der Landeshauptstadt. Aber auch hier bleiben Initiativen für Teil-Taxi-Projekte den Anbietern überlassen.

Vollflexible Rufbusse eignen sich aufgrund ihrer Flexibilität einerseits und begrenzten Leistungsfähigkeit andererseits insbesondere für Zeiten und Räume einer dispersen und eher schwachen Nachfrage. In der Großstadt Dresden könnte dies auf ländlich geprägte Außenstadteile zutreffen, in denen der Rufbus beispielsweise tagsüber eine Zubringerfunktion zu Straßenbahn- und S-Bahn-Haltestellen übernimmt oder am Wochenende in vorstädtischen Stadtteilen in den Abend- und Nachtstunden Linienbus-Leistungen ersetzt. Es wäre im Detail zu untersuchen, ob es hierfür geeignete Zeiten und Räume gibt.

Wenn kommerzielle Sammelfahrdienste nicht in Konkurrenz, sondern als Ergänzung zum ÖPNV und zur Entlastung des Straßennetzes beitragen sollen, müssen zukünftige Konzepte und Genehmigungen sicherstellen, dass diese Ziele auch erreicht werden. Daraus ergibt sich

eine vorrangige Orientierung dieser Fahrdienste an Räume und/ oder Zeiten, die Defizite im ÖPNV-Angebot aufweisen.

Im ländlichen Raum kann dem vollflexiblen Rufbus im Zusammenspiel mit PlusBus-Linien eine stärkende Zubringerfunktion zukommen, während „nebenbei“ die Binnenmobilität auf dem Land erhöht wird. Es wäre zu untersuchen, welche Zeiten und Räume hierfür geeignet sind. Diesen Ansatz unterstützt auch die ÖPNV-Strategiekommission des Freistaates (vgl. Abschlussbericht Seite 46; <http://www.verkehr.sachsen.de/download/AbschlussberichtOEPNVStrategiekommission.pdf>).

Das größte Rufbus-Potenzial ist in Klein- und Mittelstädten zu vermuten, da diese bisher lediglich vom Regionalverkehr, ggf. noch mit einem überlagernden Ortsbusverkehr, bedient werden. Vergleichsweise kompakte Siedlungsstrukturen mit einigen peripheren Einzelhaus- und Gewerbegebieten sowie starken Verkehrsquellen und -senken wie ZOB/Bahnhöfe, Marktplätze, Einkaufszentren und Mehrgeschoss-Wohnsiedlungen sind prädestiniert für einen vollflexiblen Rufbus-Betrieb. Es könnte untersucht werden, welche Klein- und Mittelstädte hierfür geeignet erscheinen.

Grundvoraussetzung für einen vollflexiblen Rufbus-Verkehr ist ein Buchungs- und Dispositionssystem. Die Rufbus-Buchungen sollten dabei sowohl online per Smartphone-App und Internet als auch telefonisch über ein Callcenter möglich sein. Die Kommunikation zwischen dem Dispositionssystem und den Rufbussen erfolgt automatisiert per Mobilfunk mit handelsüblichen Smartphones als Endgeräten in den Fahrzeugen.

Es sollte geprüft werden, ob für den Nahverkehrsraum Oberelbe ein skalierbares barrierefreies Buchungs- und Dispositionssystem beschafft werden sollte. Damit würde eine Dispositionsinfrastruktur geschaffen, die modular um Rufbus-Systeme im Verbundgebiet erweiterbar wäre. Dazu könnte bei Integration in die VVO-Mobilitätszentrale eine verbundweite Callcenter-Lösung aufgebaut werden, die bei Bedarf neben telefonischen Rufbus-Buchungen auch Kundenbeschwerden entgegennimmt und Fundsachenbearbeitungen durchführt. Mit dem Ziel einer „Mobilitätsdienstleistung aus einer Hand“ ist zu prüfen, ob dabei auch das Management anderer Sammelfahrdienste möglich ist.

Für die Errichtung einer entsprechenden Mobilitätszentrale im Rahmen des BMVI-Modellvorhabens „langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ im Landkreis Bautzen (gemeinsam mit dem Landkreis Görlitz) wurde mit den organisatorischen und investiven Vorbereitungen in einer ersten Ausbaustufe begonnen.

Im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge werden derzeit Erfahrungen mit der Einrichtung von „Mitfahrbänken“ (siehe Abb. 47, Bezug zu RideSharing) gesammelt, so u.a. in ländlichen Ortsteilen von Freital, Glashütte und Sebnitz.

4.7 Strategiekonzept Barrierefreiheit

4.7.1 Extract

Mit der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht und der damit verbundenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ergeben sich neue Herausforderungen zur weiteren Ausprägung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Bis 2022 soll eine durchgehende vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV gewährleistet sein. Während beim SPNV (S-Bahn, große Bahnhöfe und wichtiger Schnittstellen des SPNV/ÖPNV), in der Landeshauptstadt Dresden (Straßenbahn und Bus) sowie auch in den Städten mit eigenem Stadtverkehr durch den Ausbau der Zugangsstellen sowie den Einsatz entsprechender Fahrzeuge bereits ein guter Stand der Barrierefreiheit erreicht wurde (in Dresden fast 50 %), sind in kleineren Städten ohne eigenen Stadtverkehr und in den Gemeinden sowohl in verdichteten Räumen als auch im ländlichen Bereich erhebliche Defizite zu verzeichnen. In manchen Gemeinden gibt es selbst in den Hauptorten nur wenige und zudem lediglich eingeschränkt barrierefreie Haltestellen.

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Anforderungen einerseits und den demografischen Entwicklungen andererseits gilt es daher, bisherige **Anstrengungen und Fördermöglichkeiten für Bahnhöfe und Schnittstellen unvermindert fortzuführen**. Für die insbesondere durch den regionalen Busverkehr erschlossenen Gemeinden sind jedoch neue Aktivitäten zu entfalten, um bis zum Jahr 2022 eine neue Qualität der Barrierefreiheit zu erreichen. Kernpunkt bildet dabei ein **an Prioritäten orientiertes Ausbauprogramm für Bushaltestellen**, welches an den siedlungsstrukturellen Schwerpunkten und an Standorten für körperlich oder sensorisch eingeschränkte Personen besonders maßgeblichen Einrichtungen sowie an den wichtigsten Achsen des ÖPNV auszurichten ist.

Noch stärker als in der Vergangenheit sind dabei verbindliche technische Regelungen und eventuelle Abweichungen zu definieren. Hierfür ist ein **Standardhaltestellenprojekt** zu erarbeiten, welches gleichermaßen für den gesamten Verbundraum gilt. Dabei sind ausgehend von den aktuellen Normen und Festlegungen neben baulichen Aspekten auch die taktile und informelle Barrierefreiheit gleichberechtigt zu berücksichtigen. In der Landeshauptstadt Dresden liegt ein Standardhaltestellenprojekt bereits vor.

Für die **Priorisierung der Bushaltestellen** wurde eine Methodik entwickelt und anhand von Beispielgemeinden getestet. Diese soll im Weiteren den Gemeinden zur Aufstellung eigener Prioritäten zur Verfügung gestellt werden. Dabei wird nach den Prioritäten vordringlich, dringlich und nachrangig (bzw. nur bei konkretem Bedarf) unterschieden. Eine maßgebliche Grundlage der Haltestellenpriorisierung ist ein **Haltestellenkataster** mit den für die Einschätzung der Barrierefreiheit maßgeblichen Informationen. Es befindet sich für den Verbundraum derzeit in Erarbeitung, in der Landeshauptstadt Dresden liegt ein solches Haltestellenkataster bereits vor.

Ausgehend von den realen Möglichkeiten und Erfordernissen bis zum Jahr 2022 ist insbesondere für nachrangig eingeordnete Haltestellen die Ausnahmeregelung gemäß PBefG anzusetzen, nach der auf einen barrierefreien Ausbau vorerst verzichtet werden kann.

In den Ortsteilen im Verbundgebiet des VVO ist es anzustreben, **bis 2022** jährlich mindestens eine bis zwei (oder mehr) der als **vordringlich und dringlich eingeschätzten Haltestellen vollständig barrierefrei** auszubauen. Bei 98 Kommunen im Verbundgebiet wären das in fünf Jahren ca. 960 Haltestellen, wobei ein großer Teil (760) grundhaft auszubauen und ein geringerer Teil (200) insbesondere hinsichtlich der Ergänzung taktischer Elemente oder der Verbesserung des Zuganges umzugestalten ist. Dazu stellen der Freistaat Sachsen im Rahmen des Landesinvestitionsprogrammes (LIP) und der VVO im Rahmen seines Infrastrukturprogrammes Fördermittel zur Verfügung.

Vorgeschlagen wird zudem, dass **unterstützende Aktivitäten seitens des VVO** (oder der Landkreise) für die Gemeinden bei der Planung besonders wichtiger Haltestellen des im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes neu zu definierenden Grundnetzes mit hoher Priorität entfaltet werden. Die Praxis der vergangenen Jahre zeigt, dass vor allem bei den Gemeinden im ländlichen Raum die personellen Ressourcen und oft auch die einschlägigen Erfahrungen fehlen, um solche „Sonderthemen“ mit ausreichender Intensität voranzubringen. Haltestellen werden hier im Regelfall nur dann geplant, wenn ein Straßenausbau ansteht. Zudem könnten durch Bündelung der Kompetenzen Standards besser umgesetzt und ggf. weitere (auch finanzielle) Synergien erzielt werden.

Zielstellung für die Landkreise im VVO-Gebiet bis 2022 ist es – untersetzt mit einem entsprechenden Fahrzeugeinsatz – eine vollständige Barrierefreiheit im Verdichtungsnetz sowie im Grundnetz (einschließlich ergänzender Linien) zu gewährleisten, so dass alle maßgeblichen Strukturschwerpunkte auch im ländlichen Raum zumindest von einer Haltestelle aus barrierefrei erreichbar sind. Der barrierefreie Zu- und Abgang zu diesem barrierefreien Kernangebot aus den dadurch nicht erschlossenen ländlichen Ortsteilen ist durch (ebenfalls barrierefreie) flexible Angebotsformen des ÖPNV mit Unterstützung durch Behindertenfahrdienste und nicht zuletzt einer funktionierenden Nachbarschaftshilfe sicherzustellen.

4.7.2 Rechtlicher Rahmen der Barrierefreiheit

UN-Behindertenrechtskonvention und Behindertengleichstellungsgesetz

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) beinhaltet eine Vielzahl spezieller, auf die Lebenssituation behinderter Menschen abgestimmte Regelungen. Artikel 9 UN-BRK verpflichtet die Vertragsstaaten (zu denen auch die Bundesrepublik Deutschland zählt), Maßnahmen zu ergreifen, um *„für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten“*.

Diese Maßnahmen sollen dazu dienen, Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen. Zur Umsetzung der Zielbestimmungen in der UN-BRK hat die Bundesregierung 2011 einen „Nationalen Aktionsplan“ verabschiedet.

Im Mai 2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten. Ebenso wie die UN-BRK verfolgt auch dieses

Gesetz das Ziel Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben mit selbstbestimmter Lebensführung sicherzustellen. Im Gesetz wird u.a. auch für den Verkehrsbereich die Herstellung von Barrierefreiheit gefordert (§ 8 BGG).

Gemäß § 8 Abs. 2 BGG soll eine barrierefreie Gestaltung im Bereich des ÖPNV nach Maßgabe der fachgesetzlichen bundesrechtlichen Regelungen erfolgen, wobei weitergehende landesrechtliche Regelungen unberührt bleiben. Rechtsverbindlich sind also die jeweiligen fachgesetzlichen Konkretisierungen wie z.B. die BOStrab, BOKraft oder EBO.

Landesrecht

Über Landes-Behindertengleichstellungsgesetze werden die Voraussetzungen zur Herstellung der Barrierefreiheit auf Landesebene geregelt. In Sachsen erfolgt dies durch das sächsische Integrationsgesetz (SächsIntegrG).

Das ÖPNV-Gesetz des Freistaats Sachsen umfasst hinsichtlich der Barrierefreiheit im ÖPNV die Zielstellung, dass „die Belange von Menschen mit Behinderung sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders berücksichtigt werden“. Hinsichtlich der Berücksichtigung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan hat der Freistaat Sachsen in § 5 ÖPNVG keine konkreten Formulierungen vorgenommen.

In der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) wurde als Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung genannt, dass die „Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt werden und das Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht“. Des Weiteren müssen bei der Vorhabensplanung die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte angehört werden. Spezielle Anforderungskriterien an Linienbusse hinsichtlich der Barrierefreiheit werden in der Förderrichtlinie im Rahmen der Förderung von Fahrzeugen des straßengebundenen Personenverkehrs definiert.

Gesetzliche Regelungen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV

Im Jahr 2013 trat das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft, welches in § 8 Abs. 3 die Zielsetzung beinhaltet, bis zum 01.01.2022 für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. In Nahverkehrsplänen müssen die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechend dieser Zielsetzung berücksichtigt werden. Hierfür sollen Aussagen zu erforderlichen Maßnahmen und zeitliche Vorgaben erfolgen, wobei auch Ausnahmen formuliert werden können, die jedoch konkret begründet sein müssen.

In der Verordnung (EG) 661/2009 i.V.m. UN-ECE Regelung 107 wurden Anforderungen an Busse formuliert, die im Wesentlichen die Belange von körperbehinderten Personen berücksichtigen. Diese bezieht sich insbesondere auf die Fahrzeughersteller. Ausstattungsmerkmale für neu anzuschaffende Busse, die sowohl die Belange von körperlich eingeschränkten als auch von sensorisch eingeschränkten Personen berücksichtigen, sollten

deshalb separat vereinbart werde. Dies kann beispielsweise in der Nahverkehrsplanung erfolgen, aber auch über Verkehrsverträge oder in ÖV-Förderrichtlinien geregelt werden. Im schienengebundenen Personenverkehr (ausgenommen Straßenbahnen) kommt das allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) zum Tragen (das PBefG gilt für diese Verkehre nicht). Das Gesetz dient vorrangig dazu einen sicheren Betrieb der Eisenbahn und ein attraktives Verkehrsangebot zu gewährleisten. Das AEG enthält keine konkreten Vorgaben zur Barrierefreiheit, dient jedoch als Ermächtigungsgrundlage für Rechtsverordnungen, durch welche die Belange hinsichtlich eines barrierefreien schienengebundenen Personenverkehrs geregelt werden können. Hierzu zählt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).

Regelwerke und technische Normen für Barrierefreiheit im ÖPNV

Während die allgemeinen gesetzlichen Grundlagen vor allem die Begrifflichkeit der „Barrierefreiheit“ näher bestimmen, liefern allgemein anerkannte Regeln der Technik, Regelwerke sowie weitere Veröffentlichungen die fachliche Konkretisierung der Thematik. Als Standard-Regelwerke bzw. Grundlagendokumente für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen mit Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV können folgende Veröffentlichungen genannt werden:

- H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (FGSV 2011)
- EAÖ – Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV (FGSV 2012)

Die BOStrab und BOKraft sind die grundlegenden gesetzlichen Normen zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit und gelten für Unternehmen im ÖPNV, welche Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen/ Bussen oder Straßenbahnen befördern. Im Eisenbahnverkehr sind vor allem die EBO und die TSI-PRM zu beachten:

- EBO: Wesentliche Aussagen zur Herstellung der Barrierefreiheit im schienengebundenen Personenverkehr werden in § 2 Abs. 3 Satz 1 und 2 EBO getroffen: „Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird.“ Um dies zu realisieren, sind die Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.
- TSI-PRM: Die technischen Spezifikationen zur Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für Menschen mit Behinderungen bzw. eingeschränkter Mobilität gelten als übernationales Regelwerk zur Herstellung von Barrierefreiheit im transeuropäischen Eisenbahnverkehr. Hierin werden Aspekte der Barrierefreiheit für die Bereiche Infrastruktur, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Telematikanwendungen und Fahrzeuge definiert. Anders als in der „EU-Busrichtlinie“ werden auch die Belange sensorisch eingeschränkter Personen berücksichtigt.

Zu den für die Ausgestaltung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wesentlichen DIN-Normen gehören:

- DIN 18040-1: Die DIN 18040-1 umfasst Grundlagen für die Planung von öffentlich zugänglichen Gebäuden und regelt unter anderem die Gestaltung von Treppen und Rampen und bietet Planungsgrundlagen zu Bewegungsflächen und Platzbedarf.

- DIN 18040-3: Diese Norm beinhaltet Planungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum. Unter anderem werden Grundanforderungen zur Information und Orientierung oder Anforderungen an Oberflächen geregelt. Insbesondere befasst sich diese Norm auch mit Anlagen des öffentlichen Verkehrs.
- DIN 32975 - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung: Diese Norm umfasst Anforderungen an die visuelle Gestaltung von Informationen sowie sicherheitsrelevante Ausstattungen.
- DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum: Anforderungen an Bodenindikatoren und Leitelemente werden in dieser Norm festgelegt. Sie bestimmt unter anderem auch die Anordnung der Bodenindikatoren und beschreibt die Nutzbarkeit.

Prioritätsregel der Deutschen Bahn

Gemeinsam mit dem Eisenbahnbundesamt vereinbarte die DB AG eine Prioritätsregel zur bundesweiten Herstellung von Barrierefreiheit: die 1.000 Reisende-Regel. Sie ist Bestandteil der TSI PRM und besagt, dass Verkehrsstationen mit mehr als 1.000 Reisenden am Tag mit Aufzügen oder langen Rampen ausgestattet werden müssen, wohingegen Stationen mit weniger als 1.000 Reisenden pro Tag für den Ausbau vorbereitet, aber nur im örtlichen Bedarfsfall entsprechend ausgerüstet werden. Dies kann zutreffen, wenn in Stationsnähe eine Behinderteneinrichtung ansässig ist oder die nächste barrierefreie Station mehr als 50 Kilometer entfernt liegt.

Die 1.000 Reisende-Regel schafft notwendige Prioritäten, insbesondere bei sehr kostspieligen Erweiterungsinvestitionen wie den Bau von Aufzügen und Rampen. In Anbetracht dessen, dass 93 Prozent aller Fahrgäste an Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden gezählt werden, ist die Verteilung der Reisenden ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Erhöhung der Reichweite von Barrierefreiheit. Die Regel dient dazu, bei der Herstellung von Barrierefreiheit den höchstmöglichen Nutzen zu stiften. Grundsätzlich erfolgt der barrierefreie Ausbau bei Erneuerungen der Verkehrsstation aufgrund des technischen Bedarfs, oder im Rahmen zusätzlicher Förderprogramme der Länder bzw. Kommunen, unter Beachtung der 1.000 Reisende-Regel.

Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit im VVO

Der Begriff der „Barrierefreiheit“ wird in § 4 BGG wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

In Bezug auf einen barrierefreien ÖPNV kann diese Definition wie folgt aufgefasst werden:

- der Zugang und die Nutzung des gesamten ÖPNV-Systems soll für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ohne besondere Vorkehrungen oder Erschwernisse, wie beispielsweise eine vorherige Anmeldung, möglich sein

- die Gestaltung von Infrastrukturanlagen, die Bauweise der Fahrzeuge im ÖPNV und deren Ausstattung sollen so ausgeführt werden, dass diese auf möglichst viele Arten der Mobilitätseinschränkung angepasst sind
- der ÖPNV ist so zu gestalten, dass behinderte Menschen diesen vorzugsweise allein nutzen können.

Nach Auffassung des Bundesbeauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen ist auch dann Barrierefreiheit gegeben, wenn notwendige Hilfe beispielsweise durch das Verkehrsunternehmen bereitgestellt wird bzw. notwendige Hilfsmittel oder Assistenzpersonen im ÖPNV eingesetzt und mitgenommen werden dürfen.

Begriffsabgrenzung für das VVO-Gebiet

„Das Konzept „Barrierefreiheit“ ist und bleibt ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen.“²

Eine für alle Personengruppen vollständig barrierefreie Nutzung und Zugänglichkeit des ÖPNV wird aufgrund von bestimmten Beeinträchtigungen bzw. Behinderungen bei der Gruppe der mobilitätseingeschränkten Menschen oder aufgrund technischer Gegebenheiten vor Ort verhindert, so dass der ÖPNV auch zukünftig nicht für alle Formen von Behinderungen barrierefrei gestaltet werden kann.

Barrierefreiheit bedeutet eine möglichst vollständige Nutzbarkeit des gesamten ÖPNV-Systems und beschränkt sich nicht nur darauf, räumliche Hindernisse bei Fahrzeugen und baulichen Anlagen zu beseitigen. Auch eine kontrastreiche Gestaltung der Verkehrsanlagen und eine barrierefreie Ausführung von Informations- und Kommunikationseinrichtungen nach dem 2-Sinne-Prinzip gehören dazu. Daraus abgeleitet wurde folgende Konkretisierung des Begriffs für das VVO-Gebiet:

Definition Barrierefreier ÖPNV im VVO

Das im VVO-Gebiet existierende ÖPNV/SPNV-System ist barrierefrei, wenn sowohl die Bauweise und/ oder die Ausstattung der Fahrzeuge und der Haltestelleninfrastruktur (inklusive der Zuwegung), als auch die vorgehaltenen Fahrgastinformationen bzw. Serviceangebote barrierefrei ausgestaltet sind. Für ein barrierefreies ÖPNV-Angebot müssen innerhalb zusammenhängender Liniennetze Verkehrsmittel und Haltestelleninfrastruktur so aufeinander abgestimmt sein, dass die Benutzung des Verkehrsmittels für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen grundsätzlich ohne Hilfe möglich ist und/ oder Barrieren durch fahrzeugseitige und/ oder stationäre Einrichtungen möglichst selbständig überwunden werden

² ad-hoc-AG der BAG ÖPNV (2014): Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG

können. Dies schließt nicht aus, dass auch die Hilfe des Personals der Verkehrsunternehmen in Anspruch genommen werden kann. Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Aufbauend auf der bisherigen Praxis sowie aus der Konkretisierung des Begriffs „Barrierefreiheit“ für das Verbundgebiet des VVO werden nachfolgend Mindestanforderungen definiert, welche bei der Neugestaltung von öffentlichen Verkehrsanlagen bzw. Neuanschaffung von Fahrzeugen sowie für Informations- und Kommunikationseinrichtungen beachtet werden sollen. Für Aus- und Umbauten oder Modernisierungen im Bestand sind die angeführten Mindestanforderungen, soweit es durch die örtlichen Gegebenheiten möglich ist, ebenfalls sinngemäß anzuwenden.

4.7.3 Anforderungen an Fahrzeuge und Zugangsstellen

Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Fahrzeuge im SPNV

Die Mindeststandards zur Ausstattung und Bauart der Fahrzeuge ergeben sich aus den Anforderungen der TSI PRM („Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“). Nachfolgend werden beispielhaft grundsätzliche Anforderungen an die Fahrzeuge im schienengebundenen Personenverkehr aufgeführt, wobei abweichende Anforderungen gemäß den Technischen Anforderungen in Anlage 23.2 benannt werden.

- im SPNV sollen generell Niederflrfahrzeuge mit Fußbodenhöhen von 55 – 60 cm eingesetzt werden
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Überfahrbrücken bzw. fahrzeugseitiger Einstiegshilfe (z.B. Rampe, Schiebetritt)
- kontrastreiche Innenraumgestaltung
- ausgewiesene Vorrangsitze für mobilitätseingeschränkte Reisende
- ausreichend dimensionierte Anzahl an Stellplätzen für Rollstühle (in Kombination mit Kinderwagen)
- optische und akustische Fahrgastinformationen im Fahrzeuginnenraum
- nutzbare lichte Breite der Einstiegstüren: mind. 80 cm
- nutzbare lichte Breite rollstuhlgerechter Türen: mind. 100 cm (üblich ca. 130 cm)

Davon abweichend werden in den technische Forderungen in Anlage 23.2 für den barrierefreien Zugang (nicht nur Rollstuhlfahrer!) Türbreiten von mindestens 130 cm (besser 150 cm) angestrebt, die derzeit bereits üblicherweise eingesetzt werden. Darüber hinaus ist bei Neuanschaffungen generell die Forderung nach Schiebetritten zu stellen.

Straßenbahnen

Gemäß § 3 Abs. 5 BOStrab müssen Straßenbahnfahrzeuge so gebaut sein, dass mobilitätseingeschränkte Menschen die Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis nutzen können. Dieser Forderung ist durch folgende Mindeststandards nachzukommen:

- Niederflurfahrzeuge, die Einstiegshöhen sollen hierbei an die Haltestelleninfrastruktur angepasst sein (in Dresden: Einstiegshöhe von 28 cm über Fahrweg). Die Differenz für Restspalt und Restschwelle soll gemäß den Technischen Forderungen in Anlage 23.2 nicht mehr als 5 cm betragen.
- Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe (Rampe)
- ausreichend dimensionierte Türbreiten (gemäß Technische Forderungen in Anlage 23.2 angestrebt 150 cm)
- ausreichend bemessene Öffnungszeit der Türen bzw. akustische und visuelle Warnung während des Schließvorganges
- ausreichend und leicht erreichbare Haltewunschtasten
- ebene, rutschfeste Bodenbeläge (und griffige Anfahrkanten)
- möglichst lückenlose Kette von Festhaltenmöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeuges
- ausgewiesene Vorrangsitze für mobilitätseingeschränkte Reisende (im niederflurigen Bereich und möglichst in Türnähe)
- ausreichend dimensionierte und ausgestattete Mehrzweckfläche
- Mindestbemessungen für Rollstuhlplatz: $\geq 130 \times 80$ cm (L x B), gemäß den Technischen Forderungen sollen die Abmessungen jedoch mit 140×90 cm ausgebildet sein
- Berücksichtigung einer Rangier-/ Bewegungsfläche von mind. 150×150 cm
- visuelle Informationsübermittlung an der Fahrzeugaußenseite
- Dresden: fahrzeuggebundene Außenlautsprecher für BLIS
- visuelle und akustische Informationsübermittlung innerhalb des Fahrzeuges

Linienbusse mit mehr als 22 Fahrgastsitzen

Fahrzeuge zur Beförderung von Personen mit mehr als 22 Fahrgastsitzen werden gemäß EG-Verordnung in drei Klassen eingeteilt: ³

Klasse I:

Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen

Klasse II:

Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind; die Beförderung stehender Fahrgäste wird im Gang ermöglicht oder/ und in einem Bereich der nicht größer als der Raum von zwei Sitzbänken ist

Fahrzeuge der Klasse III, welche ausschließlich für die Beförderung von sitzenden Fahrgästen gebaut sind, werden im Busverkehr des Verbundraumes nicht eingesetzt

- Ausstattung/ Bauweise der Fahrzeuge muss mindestens der EU-Richtlinie entsprechen ²

³ vgl. Verordnung (EG) 661/2009 i.V.m. UN-ECE Regelung 107

- Einstiegshöhe an mind. einer Betriebstür ≤ 25 cm über Fahrbahnniveau oder ≤ 27 cm an mind. zwei Betriebstüren (zum Erreichen der Werte ist der Einsatz von Absenkeinrichtungen erlaubt) ⁴, wobei die favorisierte Lösung eine Restschwelle von max. 5 cm ist (in begründeten Ausnahmefällen – bei nicht gerade anfahrbarem Halteplatz – kann davon bis max. 8 cm abgewichen werden)
- Rampe, bei Hochflurbussen Hublift
- Niederflurfahrzeuge mit Absenkautomatik (Kneeling)
- ausreichend bemessene Türbreiten
- der Fahrzeuggröße angemessene Anzahl an Rollstuhlplätzen (mind. 1) – gemäß den technischen Forderungen sollten im Regelfall 2 Rollstuhlplätze zur Verfügung stehen
- optische Informationsübermittlung (innen und außen)
- akustische Informationsübermittlung (innen, perspektivisch auch außen)
- kontrastreiche Innenraumgestaltung
- ausreichend und leicht erreichbare Haltewunschtaasten

Anforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen

Nachfolgend werden Anforderungen an die Ausgestaltung von ÖPNV-Zugangsstellen definiert, welche als Empfehlungen an die zuständigen Baulastträger zu verstehen sind. Durch diese Mindestanforderungen wird langfristig eine für den Fahrgast einheitliche Haltestelleninfrastruktur im VVO geschaffen. Des Weiteren kann somit auch sichergestellt werden, dass der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge umfänglich wirksam werden kann. In der Wechselwirkung Fahrzeug – Haltestelle werden als Restschwelle 5 cm (bis maximal 8 cm im Ausnahmefall bei nicht gerade anfahrbarem Halteplatz) toleriert.

Bushaltestellen

- stufenfreier Zugang zum Bussteig/ zur Wartefläche mit ausreichender Breite und Neigungsverhältnissen
- Bordabsenkung an Hauptzu- und -abgangswegen auf 3 cm
- erhöhter Busbord gegenüber Fahrbahn
- im Stadtverkehr mit 100% Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit fahrzeugseitiger Einstiegshilfe und/ oder Kneeling-Funktion mind. 18 cm, angestrebt werden sollten 20 – 23 cm hohe Busborde
- im Regionalverkehr sind Bordhöhen bis 21 cm bei gerade anfahrbaren und 18 cm bei allen anderen Haltestellen vorzusehen

⁴ Für die Busförderung des Freistaates Sachsen wurden durch das LaSuV Anforderungskriterien an Linienbusse veröffentlicht. Das dort angegebene Kriterium zur Einstiegshöhe bei Niederflurbussen (2 Einstiege mit max. 280 mm mit Kneeling) überschreiten die EU-Vorgaben für die Fahrzeugklasse I und müssen dementsprechend angepasst werden!

- ebenfalls möglich sind Busborde mit differenzierten Höhen, z.B. Teilerhöhung im Bereich der 2. Bustür möglich
- Einsatz von Formsteinen (Buskapsteine) um ein spaltarmes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen und das Rollmaterial zu schonen
- visuell kontrastreiche Markierung der Bussteigkante (z.B. in Bordsteine integriert)
- einbauten- und hindernisfreie Mindestbreite ab Bussteigkante: mind. 1,50 m (im Einzelfall, z.B. bei beschränkten Platzverhältnissen, kann die Anforderung unterschritten werden, eine Mindestbreite von 90 cm ist jedoch sicherzustellen)
- Berücksichtigung einer Bewegungsfläche wenigstens im Bereich der zweiten Fahrzeugtür von mind. 1,50 x 1,50 m (bei aktivierter fahrzeugseitiger Einstieghilfe wird eine Mindestbreite der Wartefläche von $\geq 2,50$ m (Rampe) und $\geq 2,90$ m (Hublift) ab Bussteigkante benötigt)
- befestigte und ebene Wartefläche mit rutschfester, fugenarmer und erschütterungsarmer Oberflächengestaltung
- taktiles Leitsystem innerhalb des Haltestellenbereichs; vorzugsweise sollten Bodenindikatoren nach DIN 32984 eingesetzt werden um ein einheitliches System herzustellen (ggf. können auch andere taktil erkennbare Elemente verwendet werden, wenn diese als Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte begreifbar sind); im Landkreis Bautzen ist einheitlich das Handbuch „IM DETAIL – Taktiles Leitsystem im Verkehrsraum“ (erhältlich unter ISBN 978-3-00-048276-2) anzuwenden
- bei Doppelhaltstellen Leitstreifen unbedingt erforderlich
- Auffindstreifen zur Haltestellenstandortkennzeichnung
- Einstiegsfeld zur Einstiegszonenmarkierung
- ausreichende Beleuchtung der Haltestelle (direkt oder indirekt)

Zugangsstellen zur Straßenbahn in der LH Dresden (bzw. Kombination Bus-Straßenbahn)

- stufenfreier Zugang zum Bahnsteig/ zur Wartefläche
- Bordabsenkung im Zugangsbereich der Haltestelle auf 3 cm
- soweit erforderlich: signalgeregelte gesicherte Gleisüberquerung
- Bauausführung der Haltestellen gemäß Standardhaltestellenprojekt der DVB AG
- Bahnsteig erhöht (auf 23 cm) gegenüber Fahrbahn bzw. Ausbildung der Haltestelle als überfahrbares Kap
- Einsatz von Formsteinen (Kombiborde bei kombinierten Bus-Straßenbahnhaltestellen) um ein spalt- und stufenarmes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen
- visuell kontrastreiche Markierung der Bahn-/ Bussteigkante (z.B. in Bordsteine integriert)
- Mindestbreite ab Bahnsteigkante gemäß Standardhaltestellenprojekt Straßenbahnbahn
- Berücksichtigung einer Bewegungsfläche wenigstens im Bereich der „Rollstuhl-Fahrzeugtüren“ von mind. 1,50 x 1,50 m
- taktiles Leitsystem innerhalb des Haltestellenbereichs; vorzugsweise sollten Bodenindikatoren nach DIN 32984 eingesetzt werden um ein einheitliches System herzustellen
- ausreichende Beleuchtung der Haltestelle (direkt oder indirekt)
- befestigte und ebene Wartefläche mit rutschfester, fugenarmer und erschütterungsarmer Oberflächengestaltung

Zugangsstellen im SPNV

Der Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr) unterliegt dem AEG. Die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG kommen im schienengebundenen Personenverkehr daher nicht zum Tragen. Gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO sind Eisenbahnen verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

Durch diese Programme werden konkrete Festlegungen über zu erfüllende Anforderungen der Barrierefreiheit an Bahnanlagen und Fahrzeugen getroffen. Darüber hinaus erfolgt auch eine Festlegung entsprechender Maßnahmen und Zeithorizonte zur Umsetzung. Die wichtigsten Festlegungen enthält das Mobilitätsprogramm der Deutschen Bahn AG: (Stand Dezember 2011). Hierin ist unter anderem für den Bereich Personenbahnhöfe vereinbart, dass wesentliche Verbesserungen der Barrierefreiheit der Stationen durch folgende Elemente erreicht werden:

- Erhöhung des Bahnsteiges (55, 76 oder 96 cm Höhe)
- Einbau von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen
- stufenfreie Anbindung mittels Gehwegen, Aufzügen oder langen Rampen

Im SPNV des Verkehrsverbundes Oberelbe kommen ausschließlich Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm zum Einsatz, so dass auch die Bahnsteighöhen darauf abzustellen sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die DB Station&Service AG bei allen Maßnahmen und Bauprojekten auf die enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit Bund, Ländern, Kommunen und Behindertenverbänden vor Ort angewiesen ist. Die Bauausführung bei Neu- und Umbaumaßnahmen erfolgt unter Zugrundelegung der Bestimmungen nach TSI PRM.

Durch die Konstruktionsweise (z.B. Wagenbodenhöhe, Fahrzeugbreite, Türbreite, etc.) der Fahrzeuge im schienengebundenen Personenverkehr gibt es unterschiedliche Anforderungen an die Haltestelleninfrastruktur. Durch die Bauweise des Bahnsteiges kann nur der Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Bahnsteig beeinflusst werden. Im VVO kommen im SPNV nur Fahrzeuge mit 55 cm Einstiegshöhe zum Einsatz, weshalb eine Bahnsteighöhe an den SPNV Zugangsstationen von 55 cm als Regelbauweise anzusehen ist. Bedingt durch den verbundübergreifenden Nahverkehr sowie den Fernverkehr verkehren teils aber auch Fahrzeuge mit davon abweichender Einstiegshöhe.

Das Bauregelwerk der DB Station&Service AG „Richtlinie Ril 813 – Personenbahnhöfe planen“ wird entsprechend europäischer Vorschriften und weiterentwickelten nationalen Normen aktualisiert und ist für Neu- und Umbauten anzuwenden. Allgemein können folgende Anforderungen als Mindeststandards für Verkehrsstationen (Zugangsstellen im SPNV) angenommen werden:

- Erreichbarkeit/ Verkehrswege zu den Bahnsteigen über
- Treppen und stufenfrei über Rampe und/ oder Aufzug
- Ausführung von Treppen, Rampen und Aufzügen entsprechen den geltenden Regelwerken
- einbauten- und hindernisfreie Mindestbreite Bahnsteig gemäß der geltenden Regelwerke; abhängig von den örtlich zulässigen Geschwindigkeiten; Berücksichtigung eines Gefahrenbereichs
- Ausstattung mit bodenindikatorbasierten Leitsystemen
- barrierefreie Oberflächengestaltung gemäß TSI PRM

- ausreichende Beleuchtung der Haltestelle (direkt oder indirekt)

zusätzliche Anforderungen an ÖPNV-Verknüpfungsstellen

Ergänzend zu den Anforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen (differenziert nach Verkehrsträgern) sollen für Verknüpfungsanlagen des ÖPNV folgende Standards berücksichtigt werden:

- stufenlose Erreichbarkeit aller Zugänge
- lückenloses, bodenindikatorbasiertes Leitsystem
- visuelles Wegeleitsystem in einfacher Sprache bzw. mittels Piktogrammen
- ggf. dynamische Fahrgastinformationssysteme mit Text-to-Speech-Funktion (jedoch unter Beachtung der zunehmenden Verbreitung von Smartphones)
- Wetterschutzanlagen
- Sitzmöglichkeiten
- direkte Beleuchtung

Anforderungen an die Informationsgestaltung und -ausstattung

Hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung von Printmedien bzw. Auskunftssystemen soll ein separates verbundweites Programm initiiert werden, welches beispielsweise Qualitätsanforderungen zu folgenden Punkten beinhaltet:

- Layout von Aushangfahrplänen an Haltestellen
- Layout von Fahrplanbüchern
- Weiterentwicklung von barrierefreien mobilen Anwendungen
- Weiterentwicklung eines verbundweiten Auskunftssystems zu barrierefreien Reisemöglichkeiten

Informationen werden visuell, akustisch oder taktil erfasst. Fahrgastinformationen sind barrierefrei einzustufen, wenn sie entsprechend dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ gestaltet sind. „Das für die Barrierefreiheit zentrale Zwei-Sinne-Prinzip besagt, dass vom Grundsatz her bei allen wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen immer zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen.“⁵

So können beispielsweise Informationen in Textform auch als Sprachinformationen angeboten werden (oder umgekehrt). Akustische Signale können auch visuell angezeigt werden bzw. umgekehrt.

Gemäß DIN 18040-3 können Fahrgastinformationen an öffentlich zugänglichen Anlagen des Personenverkehrs auch ausdrücklich barrierefrei über mobile Endgeräte wie z.B. Smartphones vermittelt werden. Dieses erscheint insbesondere in der flächigen Versorgung

⁵ FGSV (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA); S.24

außerhalb der verdichteten Strukturen (also im kleinstädtischen und ländlichen Bereich) als der geeignetere Ansatz, um zukünftig an allen ÖPNV-Zugangsstellen ein barrierefreies Echtzeit-Informationssystem zur Verfügung zu stellen. Folgende grundlegende Anforderungen sind bei der Fahrgastinformationsgestaltung und Informationsbereitstellung zu berücksichtigen:

- visuell kontrastreiche Gestaltung
- Vermeidung von Spiegelungen und Blendungen
- Einsatz geeigneter Schriftarten
- an die Örtlichkeiten angepasste Schriftgrößen
- stufenlose, hindernisfreie Erreichbarkeit von stationären Informationen
- Vorhaltung einer ausreichend bemessenen Bewegungsfläche vor stationären Informationen (mind. 1,50 x 1,50 m)
- Anbringung von stationären Informationen in mittlerer Sichthöhe ~ 130 cm bzw. über Kopf ($\geq 1,60$ m) mit Neigungswinkel und angepasster Schriftgröße
- Berücksichtigung des „Zwei-Sinne-Prinzips“

Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Zur Haltestellenausstattung gehören optional insbesondere solche Merkmale, wie

- Sitzmöglichkeiten
- Wetterschutzeinrichtungen
- Bedienelemente (z.B. Fahrkartenautomaten)
- Beleuchtung
- Fahrradbügel
- Toilettenanlagen (evtl. an Übergangsstellen)

Diese Elemente (mit Ausnahme einer ausreichenden Beleuchtung) erhöhen den Komfort an Haltestellen und sind nicht zwingender Bestandteil der Barrierefreiheit. Sie stellen aber insbesondere für körperlich Behinderte oder ältere Personen besonders wichtige Ergänzungen zur Nutzbarkeit des ÖPNV dar und sollten zumindest an ausgewählten Haltestellen (z.B. Übergangsstellen) auch angestrebt werden. Fahrradbügel sind auch unter dem Aspekt des konkurrierenden Platzbedarfes im Fahrzeug (Fahrrad vs. Rollstuhl etc.) zu verstehen.

An ZOB und Verknüpfungspunkten sollten barrierefreie WC`s vorgesehen werden.

Die konkrete Ausstattung sollte unter Berücksichtigung der jeweiligen Haltestellenbedeutung sowie der jeweiligen örtlichen Randbedingungen und Besonderheiten erfolgen, z. B. in Anlehnung an die Erschließungsfunktion in Tabelle 43 oder die Gesamtbedeutung der Haltestellen gemäß Tabelle 45. Die abschließende Ausstattung der Haltestellen wird unter Beachtung spezifischer kommunaler Regelungen in einer gesonderten Ausarbeitung festgelegt.

Unabhängig davon ergeben sich konkrete technische Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit aus den einschlägigen Normen, z.B. für Sitzmöglichkeiten, Wetterschutzeinrichtungen oder Bedienelemente aus der DIN 18040-3 oder für barrierefreie Toilettenanlagen aus der DIN 18040-1.

Spezielle Anforderungen der LAG Sachsen an ÖPNV-Zugangsstellen

Im Rahmen des durch den Freistaat Sachsen geförderten Projektes „ÖPNV/SPNV für alle“ wurden weitere technische Forderungen erarbeitet, dies betrifft gemäß Anlage 23.2 insbesondere:

- ÖPNV-Infrastruktur (ÖPNV-Zugangsstellen)
- Fahrzeugausstattung
- Fahrgastinformationen
- Regelungen zur Anmeldung von Individualfahrten und
- Hilfsmittel

Darauf aufbauend wurden Mindestanforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen definiert. Die darin enthaltenen Kriterien weichen zum Teil von den gesetzlichen Forderungen bzw. geltenden nationalen Normen ab, sollten aber im Bediengebiet des VVO angestrebt bzw. umgesetzt werden, wenn dadurch keine erheblich finanziellen Mehraufwendungen entstehen (wobei 10% Mehraufwand als vertretbar angesehen werden). Die geltenden gesetzlichen Richtlinien bzw. Normen sollten grundsätzlich als Mindeststandards betrachtet werden. Generell gelten Haltestellen aber auch dann als (vollständig) barrierefrei, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse nur der Mindeststandard gemäß DIN umgesetzt wird.

Merkmal		Forderung	Normvorgaben/ gesetzliche Vorgaben
Zugang	Rampenbreite	mind. 175 cm*	mind. 120 cm
	Türen	selbstöffnend/ -schließend	leicht zu öffnen und zu schließen
Rangier-/ Wendefläche		mind. 200 x 150 cm	mind. 150 x 150 cm
Stellplatz für Rollstuhl an Haltestelle		mind. 140 x 90 cm (L x B)	mind. 150 x 150 cm

Tabelle 40: optionaler Standard gemäß LAG Sachsen

(* insbesondere Begegnung von Rollstühlen bei langen Rampen ermöglichen)

Des Weiteren benennt die LAG auch Ausstattungskomponenten für ÖPNV-Zugangsstellen (wie bspw. Anzahl Sitzgelegenheiten, Ausstattung mit Echtzeitinformationen), u.a. auch differenziert gemäß der Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen (Anlage 23.2).

4.7.4 Barrierefreier Haltestellenausbau

Herangehensweise zur Ermittlung von Ausbauprioritäten

Nachfolgend wird eine im Rahmen dieses Projektes entwickelte Methodik zur Kategorisierung und Priorisierung beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen beschrieben. Dabei ist es relativ unabhängig, ob diese auf das Gebiet einer Gemeinde, Verwaltungsgemeinschaft, den Landkreisen, oder das gesamte VVO-Verbandsgebiet angewendet wird. Für den VVO bzw. ggf. auch die Landkreise können im Ergebnis der Ableitung der Ausbauprioritäten auch Fördermodalitäten zum Setzen entsprechender Anreize für die Gemeinden genutzt werden. Grundsätzlich werden drei verschiedene analytische bzw. konzeptionelle Schritte durchlaufen,

bevor dann die sukzessive Realisierung gemäß den abgeleiteten Prioritäten erfolgen kann. Die einzelnen Schritte werden nachfolgend differenziert beschrieben.

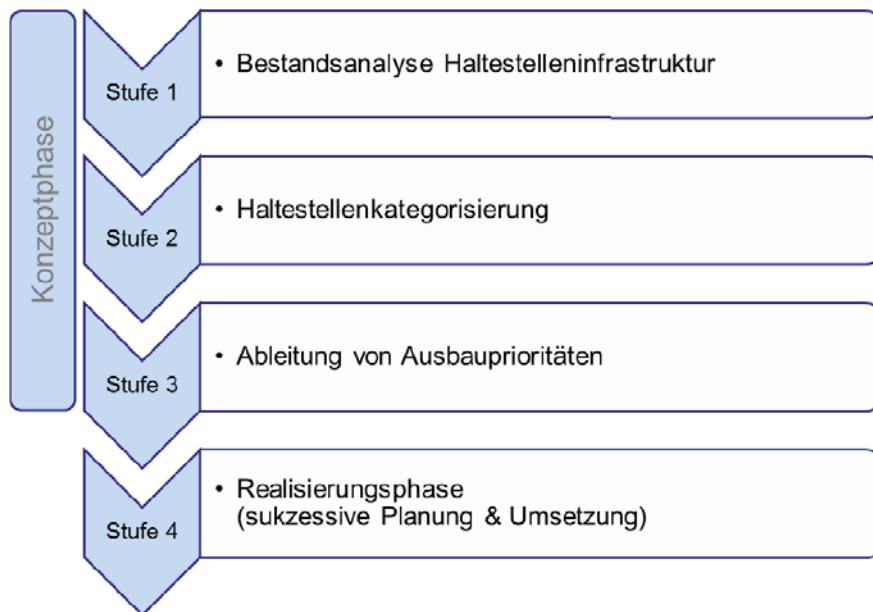


Abb. 48: empfohlene Herangehensweise zur Umsetzung der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum Oberelbe

Bestandsanalyse Haltestelleninfrastruktur

Im Vorfeld der 2017/ 2018 durchgeführten verbundweiten Haltestellenerfassungen wurden Vorgaben der Erhebungskriterien und Fotodokumentation bezüglich der Belange der Barrierefreiheit erstellt und in der Erhebung berücksichtigt. Im Ergebnis wird ein Haltestellenkataster vorliegen, welches Auswertungen in verschiedenen Kriterienkonstellationen ermöglicht.

Jede erhobene Haltestelle ist hinsichtlich der Barrierefreiheit (baulich/ informationsseitig) zu bewerten. Der bauliche Ausbaugrad wird gemäß der LAG Sachsen differenziert in barrierefrei (ohne Hilfe nutzbar), eingeschränkt barrierefrei (eingeschränkt nutzbar) und nicht barrierefrei. Teilweise wurden aber weitere Differenzierungen vorgenommen, um die Ausbauerfordernisse besser abbilden zu können.

Die Anforderungskriterien an eine „barrierefreie“ Haltestelleninfrastruktur ergeben sich grundsätzlich aus den bereits dargelegten qualitativen Anforderungen. Grundlegende Bewertungskriterien, welche die Barrierefreiheit einschränken oder ausschließen (Ausschluss-Kriterien) können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Merkmal/ bauliche Ausführung			eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei
Zuwegung	Breite	< 90 cm*		X
	Längsneigung	> 6 %		X
	Oberflächen-gestaltung	Stufen/ Schwellen vorhanden rutschig/ uneben/ große Fugen		X
Höhe Bordanschlag Bus ⁶		16 bis <18 cm**	X	
		< 16 cm		X
Bordabsenkung auf 3 cm fehlt				X
taktile Bodenindikatoren fehlen/ Auffindbarkeit der Haltestelle ist nicht gewährleistet				X
Standortmarkierung der Haltestelle durch angehobenen Bordstein mit taktil profilierter Kopfseite			X	
Wartefläche	Bewegungsfläche	< 150x150*** cm		X
	nutzbare Breite ab Bordsteinkante	90 bis 150 cm	X	
		< 90 cm		X

Tabelle 41: wichtigste Ausschlusskriterien hinsichtlich der Barrierefreiheit für Bestandsbewertung (* Mindestwert, ** nur unter der Voraussetzung, dass Busse mit Kneeling-Funktion zum Einsatz kommen und 18 % Rampenneigung eingehalten werden können, *** bis zu 250 cm, wenn Anlegen von Rampen erforderlich)

Haltestellenkategorisierung

Kriterien zur Beschreibung der Haltestellenbedeutung

Um eine Priorisierung von Haltestellen hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus vornehmen zu können, ist eine Einschätzung ihrer Gesamtbedeutung durch Überlagerung der Einzelaspekte Bedeutung im Liniennetz des VVO, spezifische Bedeutung der Haltestelle für mobilitätseingeschränkte Personen in der jeweilig betrachteten Gemeinde sowie die Bedeutung des Gemeindeteils (Bevölkerungsdichte und funktionale Ausstattung) hilfreich.

Für die Bedeutung der Haltestelle im Liniennetz wird nachfolgend jeweils die höchste Funktion einer über sie verkehrenden Linie berücksichtigt. Hierfür werden die im Kapitel 4.2.2 beschriebenen Bedeutungsstufen im Sinne einer Überlagerung gemäß Abbildung 39 verwendet. Dies betrifft jedoch nur Linienüberlagerungen, die ab dieser Haltestelle zum identischen nächsten zentralen Ort verkehren.

⁶ Angaben für Regionalbusverkehr entsprechend Haltestellenklassifizierung der LAG Sachsen (Stand 22.10.2015)


Linienzuordnung/ Taktfolge	Punkte
Verdichtungsnetz, im Regelfall höchstens 15 min (nur SPNV)	4
Grundnetz mit höchster Priorität,  PlusBus-Linie, sonst im Regelfall max. 30 min	3
Außennetz bis 60 min/ bis 120 min	2
Bedarfsnetz, Taktfolge > 120 min bzw. bedarfsgerechtes Angebot ohne ersichtlichen Takt/ Einzelfahrten	1

Tabelle 42: Linienzuordnung nach Funktion im Netz

Die Funktion der Haltestelle im Ortsgefüge ergibt sich aus ihrer Erschließungswirkung. Die in der Tabelle aufgeführten Einrichtungen sollten sich in maximal 400 m fußläufiger Entfernung befinden, um sie der Erschließung einer spezifischen Haltestelle zuordnen zu können. Werden die gleichen Einrichtungen durch mehrere Haltestellen erschlossen, können Abstufungen in der Erschließungsbedeutung vorgenommen werden.

Erschließungsfunktion	Beschreibung/ fußläufig erschlossene Einrichtungen	Punkte
besonders relevant für Mobilitätseingeschränkte	<ul style="list-style-type: none"> • Seniorenwohnheim (betreutes Wohnen) • Ärztehaus/ Krankenhaus, Gemeinschaftspraxis • Behindertenwerkstatt/ Behindertentreffpunkte • Behindertenwohnheim (betreutes Wohnen) • Pflegeeinrichtung in Verbindung mit betreutem Wohnen bzw. Kurzzeitpflege • Seniorenfreizeitzentrum 	4
Verknüpfungsstellen	<ul style="list-style-type: none"> • Übergangsstelle SPNV – Bus • Übergangsstelle Bus – Tram • zentraler Busbahnhof (ZOB) • Haltestelle mit Umsteigefunktion • Haltestelle an P+R-Standorten 	
Erschließungsfunktion 1	<ul style="list-style-type: none"> • Bildungseinrichtung (Kita, Hort, Schule, Hochschule,...) • Verwaltungseinrichtung mit Besucherverkehr • niedergelassener Ärzte (Einzelpraxen, wenn barrierefreier Zugang gewährleistet) 	3
Erschließungsfunktion 2	<ul style="list-style-type: none"> • Freizeiteinrichtung (Kino, Schwimmhalle) • touristische Attraktion (Sehenswürdigkeiten) • Supermarkt/ Einkaufszentrum 	2
Erschließungsfunktion 3*	<p>Haltestellen mit geringem Erschließungsgrad/geringer Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in Ortsrandlage • außerhalb von Siedlungsbereichen/ Ortschaften • in reinen Gewerbegebieten 	1

(* Hochstufung bei konkreten Anforderungen möglich, z.B. Gewerbegebiete mit vielen Beschäftigten oder Zugang zu wichtigen Erholungsbereichen außerorts)

Tabelle 43: Einstufung der Erschließungsfunktion einer Haltestelle

Die siedlungsstrukturelle Bedeutung des Ortsteiles, in welchem die jeweils betrachtete Haltestelle liegt, wird nach den folgenden drei Kategorien unterschieden:

Bedeutung	Beschreibung	Punkte
Sehr hoch	vollausgestatteter Versorgungsort oder mehr als 2.500 Einwohner	3
Hoch	teilausgestatteter Versorgungsort oder Einwohnerzahl zwischen 500 und 2.500 Einwohnern	2
nachrangig	keine Ausstattung mit Versorgungsinfrastruktur und weniger als 500 Einwohner	1

Tabelle 44: siedlungsstrukturelle Bedeutung der Gemeindeteile

Die Verteilung der Ortsteile nach Größengruppen und der in den Ortsteilen lebenden Bevölkerung ergibt sich folgendermaßen:

- mehr als zwei Drittel aller Ortsteile im VVO-Gebiet haben maximal 500 Einwohner
- ca. 90 % der Ortsteile haben maximal 2.500 Einwohner
- jedoch leben in den Ortsteilen mit weniger als 500 Einwohnern nicht einmal 11 % der Bevölkerung, etwa 70 % jedoch in Ortsteilen mit mehr als 2.500 Einwohnern

Gesamtbewertung der Haltestellenbedeutung

Die Gesamtbedeutung einer Haltestelle ergibt sich durch die Überlagerung der Einstufung für die drei Einzelkriterien. Insgesamt können 11 Punkte erreicht werden.

Gesamtbedeutung der Haltestelle	Beschreibung	Punkte
Sehr wichtig	Haltestellen mit hoher Netzbedeutung in verdichteten Räumen und sehr hoher Erschließungsfunktion	9 - 11
wichtig	Haltestellen mit Linien des Grundnetzes (Stufe I+II) und hoher bis sehr hoher Erschließungsfunktion	7 - 8
durchschnittlich	Haltestellen mit Linien des Grundnetzes (Stufe II) und mittlerer Erschließungsfunktion	4 - 6
Weniger wichtig	Haltestellen im Bedarfsnetz und teilweise Grundnetz (Stufe II) mit geringer Erschließungsfunktion	1 - 3

Tabelle 45: abschließender Bewertungsvorschlag zur Einstufung der Gesamtbedeutung der Haltestellen

Ableitung von Ausbauprioritäten

Durch Verschneidung der Bedeutungsstufe der Haltestellen mit dem aktuellen barrierefreien Ausbaugrad können angestrebte Ausbaureihenfolgen nach Prioritätsstufen abgeleitet werden. Die grundsätzliche Einteilung in Prioritätsstufen ist in der nachfolgenden Tabelle beschrieben:

Prioritätsstufe	
0	bereits barrierefrei
I	vordringlich (kurz- bis mittelfristig)
II	mittelfristig (möglichst bis 2022)
III	nachrangig bzw. nur bei konkretem Bedarf

Tabelle 46: Prioritätsstufen für den Haltestellenausbau

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ausbauprioritäten in Abhängigkeit des aktuellen Zustandes und der Bedeutung der Haltestellen zugeordnet. Zur Ermittlung des Ausbaubedarfs ist eine weitere Differenzierung insbesondere unter Beachtung der Aspekte bauliche bzw. taktile Barrierefreiheit zweckmäßig. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass für sehr wichtige und wichtige Haltestellen die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit höchste Priorität hat. Auch bei durchschnittlich wichtigen Haltestellen ist diese mittelfristig anzustreben. Bei weniger wichtigen Haltestellen wird die Priorität eher nachrangig gesehen, was das grundsätzliche Ziel der Barrierefreiheit aber nicht einschränkt.

Charakteristik derzeitiger Ausbauszustand	Haltestellenbedeutung			
	sehr wichtig	wichtig	durchschnittlich	weniger wichtig
barrierefreie Haltestelle				
davon vollständig barrierefrei ohne Mängel	0	0	0	0
davon vollständig barrierefrei mit geringen Mängeln	II	III	III	III
eingeschränkt barrierefreie Haltestelle				
davon baulich barrierefrei, taktile eingeschränkt	I	I	II	III
davon baulich (eingeschränkt) barrierefrei	I	I	II	III
nicht barrierefreie Haltestelle				
davon mit Bordanschlag > 16 cm	I	I	II	III
davon sonstige	I	I	II	III

Tabelle 47: Ermittlung Ausbaupriorität nach Haltestellenbedeutung und aktuellem Zustand

Die weitere Untersetzung der Kategorien eingeschränkt bzw. nicht barrierefreie Haltestellen ist dem Grunde nach dazu geeignet, den Ausbaubedarf beschreiben zu können. Gegenüber der bisherigen Definition in Anlage 23.2 sind aber weitere Untersetzungen erforderlich, um eine realistische Einschätzung vornehmen zu können. So sind gemäß den Aufnahmen zahlreiche Haltestellen mit Bordanschlägen ≥ 18 cm ausgebaut worden, fallen aber wegen fehlender taktile Elemente und/ oder weiteren Mängeln in die Kategorien eingeschränkt bzw. sogar nicht barrierefrei. Der bauliche Aufwand zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird aber zu einem nicht unmaßgeblichen Anteil dadurch bestimmt, ob erst ein geeigneter

Bordanschlag hergestellt werden muss, was zu umfangreicheren Eingriffen in die straßenbauliche Substanz führt.

Nach der mehr oder weniger schematischen Zuordnung anhand der beschriebenen Kriterien ist in jedem Fall eine Plausibilitäts- und Ausgewogenheitsprüfung durch den Bearbeiter bzw. die jeweilige Gemeinde erforderlich. Diese beinhaltet die nochmalige Prüfung der Datenkonsistenz anhand der Ergebnisse (Plausibilität) sowie die Ergebnisbewertung. So ist es z.B. denkbar, bei hoher Haltestellendichte einzelne Haltestellen in ihrer Bedeutung und damit verbundenen Ausbaupriorität zurückzustufen oder auch begründete Höhereinstufungen vorzunehmen. Dabei sind Rückmeldungen der vor Ort wirkenden Behindertenverbände bzw. Selbsthilfegruppen einzuholen und bei einer modifizierten Einstufung zu berücksichtigen.

Im **Konzept „Barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden“** (siehe Anlage 23.3) sind bezüglich des barrierefreien Haltestellenausbaues **vier Prioritätsstufen** definiert.

Ziele und Handlungsbedarf

Grundsätzliches

Für den langfristigen Planungshorizont wird im Bediengebiet des VVO entsprechend den Vorgaben des PBefG grundsätzlich ein für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefreier ÖPNV angestrebt. Dieses langfristig angelegte Ziel soll kontinuierlich und sukzessive

- in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten aller Beteiligten
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs sowie daraus resultierend
- unter Zugrundelegung von erforderlichen Prioritäten (abgestimmt mit allen Beteiligten)

erreicht werden. Mittelfristig soll möglichst bis 2022 eine barrierefreie Nutzbarkeit des SPNV/ÖPNV entstehen, welche durch das Zusammenwirken eines guten Fahrtenangebotes im Verdichtungsnetz (vor allem SPNV) und im Grundnetz mit seinen ergänzenden, dem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge sowie modernen (auch mobilen) Systemen zur Fahrgastinformation einen sehr hohen Grad selbstbestimmter Mobilität auch für körperlich oder sensorisch eingeschränkte Personen bietet.

Der (barrierefreie) Zugang zu den barrierefreien Angeboten aus nicht oder nicht regelmäßig bedienten Ortsteilen ist durch flexible Angebotsformen des ÖPNV sowie unterstützend auch Fahrdienste sicherzustellen. Auch die Förderung von Initiativen der Nachbarschaftshilfe ist in diesem Zusammenhang zweckdienlich.

Aus diesem grundsätzlichen Ziel resultieren mittelfristig insbesondere die nachfolgend beschriebenen Handlungsbedarfe.

Haltestelleninfrastruktur

Die bestehenden Haltestellen im Verbundgebiet werden gemäß ihrer Kategorisierung und der daraus abgeleiteten Priorisierung sukzessive barrierefrei ausgebaut. Hierzu wird derzeit ein **Haltestellenkataster** für die Gemeinden im Verbundgebiet des VVO aufgebaut, in Dresden liegt es bereits vor.

Zukünftig wird angestrebt, dass jeder Ortsteil, welcher auch zukünftig durch den ÖPNV regelmäßig im Linienverkehr bedient wird (Ortsteile im Verdichtungsnetz, Grundnetz mit Ergänzungslinien), über mindestens eine barrierefrei ausgebaute Haltestelle des SPNV oder ÖPNV verfügt. Ausgehend vom derzeitigen Stand der Barrierefreiheit sollen bis zum Stichtag im Jahr 2022 **alle noch nicht barrierefreien Stationen des SPNV mit mehr als 100 Fahrgästen pro Tag** sowie **Bushaltestellen vordringlicher und dringlicher Priorität** barrierefrei ausgebaut werden.

Um eine weitestgehend vereinheitlichte Haltestellenausbildung mit einheitlichen Standards der Barrierefreiheit zu gewährleisten ist ein **Standardhaltestellenprojekt** zu erarbeiten, welches den Planungen verbindlich zugrunde gelegt wird. In Dresden liegt es bereits vor.

Insgesamt ergibt sich ein vordringlicher und mittelfristiger vollständiger Ausbaubedarf an etwa 760 Haltestellen. Darüber hinaus sind an weiteren etwa 200 Haltestellen Umbauten vorzunehmen, um den wichtigsten Standards der Barrierefreiheit zu entsprechen.

Über einen Zeitraum von ca. fünf Jahren ergäbe sich ein Finanzbedarf für den Ausbau aller prioritären Haltestellen von ca. 21 Mio €, die sich etwa hälftig auf die Prioritätsstufen vordringlich und mittelfristig aufteilen. Die aufgeführten Kosten umfassen nur bauliche Maßnahmen, die Ausstattung (Fahrgastunterstände, Fahrgastinformationssysteme etc.) ist in der Aufstellung nicht enthalten.

Heruntergebrochen auf die Gemeinden bedeutet dies, dass pro Jahr zwischen ein bis zwei Haltestellen zu planen und zu bauen wären. Dies dürfte insbesondere die ländlichen Gemeinden hinsichtlich der vorhandenen personellen Ressource an den Rand der Leistungsfähigkeit bringen. Die Landkreise als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV und der VVO prüfen daher, inwieweit auch eine personelle/ organisatorische Unterstützung der Gemeinden bei der Planung der Bushaltestellen von vordringlicher und dringlicher Priorität möglich ist, wodurch auch die bessere Umsetzung von Standards möglich wird und auch besser Synergien genutzt werden können.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG in der aktuellen Fassung können im Nahverkehrsplan Ausnahmen hinsichtlich der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit konkret benannt und begründet werden. Hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur ist vor dem Hintergrund des Gesamtbedarfs und der realen Möglichkeiten der Aufgabenträger und der Gemeinden dahingehend Gebrauch zu machen, dass für Haltestellen nachrangiger Priorität vorerst (bis 2022 bzw. bis zum Abschluss des Ausbaus der prioritären Haltestellen) kein barrierefreier Ausbau erfolgt (**Ausnahmetatbestand**).

Fahrzeuginfrastruktur

Grundsätzlich gilt, dass neuangeschaffte Fahrzeuge gemäß den geltenden Richtlinien und Gesetzen barrierefrei gestaltet sind. Das PBefG findet hierbei keine Anwendung bei der Beförderung von Personen mit Eisenbahnen. Unabhängig davon sollen die Fahrzeuge im SPNV ebenfalls so ausgestattet werden, dass eine barrierefreie Nutzung möglich ist.

Der Fuhrpark der Busunternehmen wird schrittweise entsprechend des laufzeitbedingten Austauschs, der finanziellen Möglichkeiten und der Fördermittelbereitstellung durch den Freistaat Sachsen modernisiert. In Stadtbusverkehren sollen bis 2022 ausschließlich Fahrzeuge in Niederflur- bzw. Low-Entry-Bauweise eingesetzt werden. Die Haltestelleninfrastruktur muss dementsprechend weiter angepasst werden.

Des Weiteren wird angestrebt, ein verlässliches Busangebot mit Niederflurfahrzeugen im Kernnetz Barrierefreiheit bis 2022 aufzubauen und in den Fahrplanmedien dementsprechend zu kennzeichnen. Ergänzend zur Fahrzeugneubeschaffung sind bei bestehenden Fahrzeugen Maßnahmen anzuwenden, die die Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte verbessern. Die Maßnahmen können auch als zielführende Zwischenlösungen einen provisorischen Charakter haben.

Der Fuhrpark der Verkehrsunternehmen wird nur schrittweise entsprechend des laufzeitbedingten Austauschs, den finanziellen Möglichkeiten und der Fördermittelbereitstellung durch den Freistaat Sachsen modernisiert werden können. Kommt es hierbei zu Abweichungen zur Fristsetzung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG, sind diese durch die Verkehrsunternehmen als Ausnahmetatbestand zu benennen und zu begründen.

Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind grundsätzlich gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Bis zum Jahr 2022 sollen optische und akustische Informationen an mindestens allen Verknüpfungsstellen sowie in allen Fahrzeugen bereitgestellt werden. Das Zwei-Sinne-Prinzip, insbesondere die akustische Fahrgastinformation, an ÖPNV-Zugangsstellen kann hierbei auch über mobile Endgeräte praktisch umgesetzt werden.

Hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung von Printmedien bzw. Auskunftssystemen wird angeregt, ein separates verbundweites Programm aufzulegen, welches beispielsweise Qualitätsanforderungen zu folgenden Punkten beinhaltet:

- Layout von Aushangfahrplänen an Haltestellen
- Layout von Fahrplanbüchern
- Weiterentwicklung von barrierefreien mobilen Anwendungen
- Weiterentwicklung eines verbundweiten Auskunftssystems zu barrierefreien Reisemöglichkeiten

Darüber hinaus sollten in Abhängigkeit der Haltestellenkategorie die Qualitätsstandards zur Haltestellenausstattung mit Auskunfts- bzw. Informationssystemen klarer definiert werden. Dieses kann im Zuge der Erarbeitung eines Standardhaltestellenprojektes erfolgen.

Sonstige Aspekte

Die Wahrnehmung der barrierefreien und eingeschränkt barrierefreien Angebote erfordert auch umfassende Kenntnisse der Nutzer einerseits und des Fahrpersonals im ÖPNV andererseits. Schulungen der Nutzer werden durch die LAG Sachsen e.V. angeboten. Die Unterstützung soll auch zukünftig durch den VVO, die Landkreise und die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Die Schulung des Fahrpersonals im ÖPNV hinsichtlich der Aspekte der Barrierefreiheit und den besonderen Anforderungen von körperlich

oder sensorisch eingeschränkten Personen ist durch die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Zum Schluss wird es aber immer wieder Fälle geben, wo trotz aller Bemühungen um Barrierefreiheit die Hilfe Dritter in Anspruch genommen werden muss. Der Begleitservice der DVB AG setzt hier ein positives und nachahmenswertes Beispiel. Es ist im Weiteren zu prüfen, ob und wie ein vergleichbarer Service um gesamten Verbundraum installiert werden könnte. Dazu sind jedoch umfangreiche Abstimmungen zwischen Gemeinden und Aufgabenträgern erforderlich.

4.8 Infrastrukturkonzept

Die nachfolgend aufgeführten Vorhaben zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur basieren auf dem Beschluss der Verbandsversammlung des ZVOE vom 24.05.2017.

Bei der weiteren Umsetzung des Infrastrukturprogramms stehen die Schaffung zeitgemäßer, funktionaler ÖPNV-Zugangstellen und die nachhaltige Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Zugangs im Vordergrund. Darunter fallen insbesondere stärker frequentierte Bushaltestellen (täglich min. 30 Ein- und Aussteiger pro Haltebereich), einzelne Bike+Ride-Anlagen, Anlagen zur Fahrgastinformation und die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit. Im Anlagenteil 24 sind die Maßnahmen aufgeführt, Vorhaben an Übergangsstellen und Park+Ride-Plätzen sind bereits in den Anlagen 12 und 13 enthalten.

Stationsprogramm

Zur Herstellung der Barrierefreiheit der SPNV-Zugangstellen wurde gemeinsam mit DB Station&Service ein Stationsprogramm erarbeitet. Dieses Programm soll helfen, Planung und Finanzierung der in Anlage 24.3 aufgelisteten Vorhaben mittelfristig abzusichern.

Das Infrastrukturprogramm stellt bezogen auf den Nahverkehrsraum Oberelbe den Investitionsbedarf in den ÖPNV der nächsten Jahre dar und bildet damit die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen zur Fortschreibung des Landesinvestitionsprogramms (LIP) sowie zur Sicherung erforderlicher Investitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsverordnung (LuFV).

Weiterentwicklung P+R

Mit dem Ziel einer besseren Auslastung von P+R-Anlagen mit Kapazitätsreserven engagiert sich der VVO gemeinsam mit Kommunen und Straßenbaulastträgern um eine **verbesserte Wegweisung** vom übergeordneten Straßennetz zu den Stationen mit P+R-Anlagen. Dies wurde 2017 in Arnsdorf und 2018 in Klingenberg-Colmnitz umgesetzt.



Foto 13+14: auf Veranlassung des VVO ergänzte P+R-Wegweisung in Arnsdorf

Zukünftig sollen die **Belegungszustände** der P+R-Anlagen in **Echtzeit** erfasst und die Daten über App und Website zur unmittelbaren **Kundeninformation** weitergegeben werden. Zudem können so die Auslastungen in ihren zeitlichen Verläufen statistisch erfasst werden. Dazu werden zunächst die P+R-Plätze in Arnsdorf, Dürrröhrsdorf, Heidenau, Freital-Deuben und –Hainsberg, Ottendorf-Okrilla, Radeberg sowie Radebeul-Ost und –Weintraube mit **Parkensensoren** ausgestattet. Dazu wurde dem ZVOE im Juni 2018 durch das BMVI ein Zuwendungsbescheid des Fördervorhabens „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ übergeben.

Weiterentwicklung B+R

In Übereinstimmung mit Radverkehrskonzepten der Landeshauptstadt Dresden und der Landkreise ist es Ziel des VVO, die Anzahl und Qualität von B+R-Anlagen im Verbundraum weiter zu erhöhen. Das beinhaltet auch besonders sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige E-Bikes und die Berücksichtigung weiterer Fahrzeuge wie z.B. E-Scooter.

Innerhalb des Baukörpers des geplanten Fernbusbahnhofes am Hauptbahnhof/ Wiener Platz in Dresden (siehe Kapitel 4.5) ist ein Fahrradparkhaus mit mehr als 1.000 Stellplätzen geplant.

Antigraffitiprogramm

Zur nachhaltigen Sicherung eines attraktiven Zugangs zum SPNV unterstützt der ZVOE seit 2012 das Antigraffitiprogramm der DB Station&Service AG. Wegen der positiven Effekte wurde das Antigraffitiprogramm im Dezember 2014 auf 52 Stationen ausgeweitet, so dass dann alle Stationen

- der S-Bahnlinie S 1 Meißen Triebischtal – Bad Schandau,
- der S-Bahnlinie S 3 Dresden Hbf – Tharandt,
- auf der Strecke Dresden Hbf – Dresden-Cossebaude – Coswig,
- Richtung Leipzig bis Priestewitz sowie
- Richtung Norden bis Dresden Flughafen/Ottendorf-Okrilla Süd/Radeberg erfasst sind.

Durch das Antigraffiti-programm hat sich das Erscheinungsbild der Stationen wesentlich verbessert. Zum Erhalt dieses positiven Erscheinungsbildes wurde der bestehende Vertrag bis 2020 verlängert.

Zudem engagiert sich der VVO gemeinsam mit DB Station & Service und den Kommunen für eine Gestaltung von Bahn-Infrastruktur. Nach dem Muster der Gestaltung von Fahrgasttunneln in Bad Schandau, Coswig, Dresden Bischofsplatz und Meißen Altstadt durch lokale Künstler sollen weitere entsprechende Projekte umgesetzt werden, zum Beispiel in Radebeul-Ost.



Foto 15: mit Nahverkehrs- und Stadtmotiven gestalteter Fahrgasttunnel im Bahnhof Coswig

4.9 Tarif

Der VVO-Tarif ist unter Einhaltung des Verbundcharakters mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen weiter zu entwickeln. Neben der durch Kostensteigerungen und Angebotserweiterungen notwendigen Preisfortschreibung gilt es, die Tarifstruktur, das Tarifportfolio sowie die Nutzungsbedingungen den sich wandelnden Fahrgastbedürfnissen anzupassen sowie um neue zielgruppenspezifische Angebote zu erweitern.

In Abhängigkeit des technischen Entwicklungsstandes ist zu prüfen, ob das bestehende Tarifsystem durch einen elektronischen Tarif ergänzt oder gar langfristig ersetzt werden kann, um einerseits Zugangshemmnisse abzubauen und damit die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebotes weiter zu erhöhen und andererseits eine leistungsgerechtere Bepreisung zu ermöglichen als dies heute der Fall ist.

Darüber hinaus sind verbundraumüberschreitende Tarifangebote mit benachbarten Verkehrsverbänden sowie sachsenweite Tariflösungen (z.B. bezüglich der Fahrradmitnahme) auch im Sinne zukünftiger Quelle-Ziel-Beziehungen zu entwickeln. Nach heutigem Stand kann dies sowohl durch Einführung von in mehreren Verbänden anerkannten Tarifprodukten analog dem Ferienticket Sachsen, der Einrichtung eines übergeordneten Tarifs für verbundübergreifende Fahrten analog dem NRW-Tarif („Sachsentarif“) oder der vertrieblichen Zusammenführung verschiedener Tarife auf einem elektronischen Fahrschein erfolgen. All die skizzierten Wege setzen die Kooperation der sächsischen Verkehrsverbände und verbundübergreifend tätigen Verkehrsunternehmen sowie die finanzielle Untersetzung durch den Freistaat Sachsen voraus.

Besonderen Stellenwert hat dabei die Zusammenarbeit mit dem ZVON zur Erarbeitung einer einheitlichen Tarifstruktur für den Landkreis Bautzen.

4.10 Information, Service und Vertrieb

Weiterhin wird die **Webseite** das zentrale Element der digitalen Kundeninformation bleiben, wird jedoch mittelfristig optisch und inhaltlich überarbeitet. Insbesondere sich ändernde Gewohnheiten der Internetnutzer sowie technische Weiterentwicklungen werden diesen Relaunch nötig machen.

Daneben werden die Aktivitäten in neuartigen Systemen verstärkt berücksichtigt, wobei die **Sprachassistenten** eine große Rolle spielen werden. **Innovative Ideen** aus der StartUp-Szene wird der VVO begleiten und ggf. in die eigene Informationslandschaft aufnehmen.

Im Bereich der **mobilen Medien** werden ebenfalls die Entwicklungen begleitet und frühzeitig aufgenommen. Da diese Entwicklungen sich nicht vorhersagen lassen und der VVO nicht alle Informationsnischen bedienen kann, wird die Zusammenarbeit über Partnerschaften immer wichtiger. In diesem Zusammenhang wird der VVO bestimmte Daten in Absprache mit seinen Partnerunternehmen verstärkt als OpenData bereitstellen, damit freiwillige Entwickler ihre Ideen umsetzen können.

Inhaltlich werden die **Fahrplanauskunftssysteme** komplett auf **Echtzeit** umgestellt und auf ganz Deutschland ausgeweitet. In diesem Zusammenhang besteht das Ziel eine deutschlandweite barrierefreie Auskunft anbieten zu können, die auf der Mitarbeit des VVO im Rahmen von DELFI beruht.

Die **stationären DFI** werden nach Bedarf technisch erneuert sowie mit neuen Informationsangeboten versorgt, z. B. Anzeige aktueller Störungen, Gleiswechsel.

4.11 Vermarktung

Die Marketingmaßnahmen im VVO, die in Abstimmung und Ergänzung zu den Maßnahmen der Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, sollen zur Steigerung der Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen führen. Darüber hinaus werden qualitative Ziele wie die Durchdringung des Verbundgedankens „Ein Ticket. Alles fahren.“ oder die Steigerung der Kundenzufriedenheit verfolgt.

Die Kunden erwarten aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung in allen Branchen auch einen Wandel im Bereich des ÖPNV. Dabei zeichnet sich der Trend vom Ticketkauf ausschließlich für Bus und Bahn hin zum Wunsch nach einem ganzheitlichen Mobilitätsdienstleister ab. Mobilitätsangebote wie moovel oder fairtiq sind hierfür bereits bestehende Beispiele am Markt und kombinieren verschiedene Verkehrsangebote. Letztendlich möchte der Kunde schnell, pünktlich, komfortabel und umweltschonend an sein Ziel gelangen. Dies erfordert einen einfachen Zugang zum Angebot von der Information über die Buchung, den Ticketkauf bis hin zur Abrechnung.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse aus dem Kundenbarometer wird die Vermarktung von folgenden Zielstellungen geleitet:

- Kommunikation des Verbundgedankens „Ein Ticket. Alles fahren.“ mit dem Ziel der stärkeren Marktdurchdringung
- Fortschreibung eines qualifizierten Kundenservices mit den Verbundverkehrsunternehmen
- Kundenbindung mit dem Ziel, den Modal-Split zugunsten des ÖPNV zu verbessern
- Imageförderung des ÖPNV als moderne, zuverlässige, sympathische und umweltorientierte Mobilitätsalternative
- Steigerung der Fahrgastzahlen sowie der Verbundeinnahmen durch zielgruppengerechte Vermarktung der Verbundangebote einschließlich neuer Tarif- und Verkehrsangebote
- Bekanntheit des VVO in der Region weiterhin positiv beeinflussen

4.12 Verbundstrategie Digitalisierung

Seit Herbst 2017 erarbeitet der VVO eine Strategie, welche die Ziele der Digitalisierung im VVO aufzeigen und einzelne Projekte zur Zielerreichung vorstellen soll. Hierzu wurde eine eigene Projektgruppe ins Leben gerufen. Neben verbundinternen Prozessen stehen u.a. Projekte in den folgenden Themenbereichen im Fokus:

- Fahrgastinformation, z.B. verbessertes Störungsmanagement, barrierefreie Zugänglichkeit von Informationen
- Multimodale Angebote, z.B. Integration von Sharingangeboten
- Tarif- und Vertrieb, z.B. eTarif, eTicket, bargeldloses Bezahlverfahren

4.13 Wirkungsabschätzung der Maßnahmen

Schienenpersonennahverkehr

Die Entwicklung des Leistungsangebotes im SPNV wird durch das Betriebskonzept „Zielnetz 2030“ bestimmt. Die Maßnahmen zur Realisierung dieses Konzeptes, insbesondere die Infrastrukturmaßnahmen zur Beschleunigung des SPNV und die Verdichtungen im Fahrtenangebot werden deutliche Zuwächse der Verkehrsnachfrage im SPNV zur Folge haben. In Tabelle 30 sind im Zeitraum von 2016 bis 2030 Steigerungen der maximalen Querschnittsbelegungen (Mo-Fr) von 24% prognostiziert.

Regionalbusverkehr

Der Regionalbusverkehr in den Landkreisen des Nahverkehrsraumes Oberelbe ist am stärksten von der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung betroffen. Mit Ausnahme des PlusBus-Netzes sowie der direkt auf die Landeshauptstadt Dresden gerichteten Relationen ist von weiter sinkenden Fahrgastzahlen im Ausbildungs- und Berufsverkehr auszugehen.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen zur Entwicklung des PlusBus-Netzes, zur verstärkten Verknüpfung der ÖPNV-Angebote und verbesserten Anschlusssicherung sowie zur Erschließung zusätzlicher Potenziale im stetig anwachsenden Freizeitverkehr kann dieser Entwicklung entgegen gewirkt werden. Mit optimierten, attraktiven ÖPNV-Angeboten sowie verbesserten Zugangsbedingungen sind partiell geringe Fahrgastzuwächse bzw. eine gleichbleibende Verkehrsnachfrage im Regionalbusverkehr zu erreichen.

Stadtverkehr Landeshauptstadt Dresden

Wie im Teil 3 beschrieben, wird für die Landeshauptstadt Dresden aufbauend auf der Strukturentwicklung und auf Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes für das Prognosejahr 2030 gegenüber dem Analysejahr 2013 von einem Anstieg der täglichen Personenwege im ÖPNV von 13% ausgegangen, von 406.000 auf 459.000.

5. Finanzierungskonzept

5.1 Vorbemerkungen

Das im Teil 4 des Nahverkehrsplanes konzipierte ÖPNV-Leistungsangebot stellt eine realistische und finanzierbare Zielstellung für die Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe dar.

Die Erweiterung des Leistungsangebotes im SPNV um 11,8 % gegenüber Status quo und die Einrichtung der derzeit vom ZVOE finanzierten PlusBus-Verkehre ist mit den vom Freistaat Sachsen im Rahmen der aktuell gültigen Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinVO) an den ZVOE ausgereichten Finanzmittel finanziell darstellbar.

Zusätzliche Kosten ergeben sich im Wesentlichen aus externen Effekten wie Preissteigerungen für Personal, Energie und Material. Die hierfür erforderlichen Mittel sind mit Hilfe der nachfolgend beschriebenen, jährlich steigenden Mittelzuweisungen durch den Freistaat Sachsen sowie durch die Gebietskörperschaften zu sichern.

Sollte die tatsächliche Finanzausstattung, insbesondere der finanzielle Umfang der Förderung des ÖPNV seitens des Freistaats Sachsen, nicht den nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen entsprechen, ist eine Umsetzung der im Nahverkehrsplan formulierten Verkehrsangebote und Projekte nicht vollumfänglich möglich. In diesem Fall sind Verkehrsleistungen zu reduzieren als auch Projekte aufzugeben (allgemeiner Finanzierungsvorbehalt).

5.2 Finanzierungsgrundlagen

5.2.1 Allgemeine Aussagen zur ÖPNV-Finanzierung

Gemäß § 7 Abs. 1 Gesetz über den ÖPNV im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) soll der ÖPNV seine Aufwendungen soweit wie möglich selbst erwirtschaften. Die Nutzerfinanzierung über Fahrgeldeinnahmen ist damit ein wesentlicher Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung.

Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahme im Nahverkehrsraum Oberelbe auf die einzelnen Verkehrsunternehmen wird satzungsgemäß vom ZVOE vorgenommen.

Im Übrigen sichern die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs seine finanziellen Grundlagen unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Freistaates ab.

In den kommenden Jahren werden sich die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Kosten und Erlöse im Nahverkehrsraum Oberelbe verändern. Stark volatile und tendenziell steigende Energiekosten, aufgrund des demographischen Wandels und des daraus erwarteten Arbeitskräftemangels stark steigende Personalkosten sowie die allgemeine Kostenentwicklung werden steigende Kosten bei der Durchführung des ÖPNV zur Folge haben.

Hinzu kommen Kostenbelastungen durch Investitionen im Zusammenhang mit dem in §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) benannten Ziel der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022.

Die raumstrukturelle Entwicklung führt zu veränderten Fahrgastströmen. In der Region werden die Fahrgastzahlen aufgrund sinkender Einwohnerzahlen weiter zurückgehen, während die Landeshauptstadt Dresden und unmittelbar an die Landeshauptstadt angrenzende Gebiete der Landkreise aufgrund ansteigender Einwohnerzahlen sowie einzelne Relationen, insbesondere die auf Dresden orientierten, Fahrgastzuwächse zu verzeichnen haben werden.

Damit kommt der Förderung des ÖPNV durch die Aufgabenträger weiterhin eine hohe Bedeutung zu. Die Aufgabenträgerschaft bestimmt grundsätzlich die Zuständigkeit für die Finanzierung des ÖPNV. Somit werden die SPNV-Leistungen durch den ZVOE finanziert. Die Finanzierung von Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs, die nicht zum SPNV gehören (straßengebundener ÖPNV), ist Angelegenheit der Landeshauptstadt Dresden bzw. der Landkreise des Nahverkehrsraumes Oberelbe für ihre jeweiligen Gebiete. Davon ausgenommen sind straßengebundene ÖPNV-Leistungen als dauerhafter Ersatz für vom ZVOE abbestellte SPNV-Leistungen (Ersatzverkehre), Ergänzungsverkehre für bedeutende Korridore zwischen der Landeshauptstadt Dresden und dem Umland, soweit diese Ergänzungsverkehre zur Nachtzeit zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr angeboten werden (Nachtverkehre), und die PlusBus-Verkehre. Die Ersatzverkehre, die Nachtverkehre und die PlusBus-Verkehre werden durch den ZVOE finanziert.

Die Finanzverantwortung für die Infrastruktur des SPNV liegt bei der DB Netz AG (Fahrweg), der DB Station&Service AG (Stationen) bzw. den anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV wird aus den Haushalten der Landeshauptstadt Dresden, der Landkreise, der Kommunen sowie von den Verkehrsunternehmen finanziert.

Darüber hinaus unterstützen die Landeshauptstadt Dresden und die Landkreise die Schülerbeförderung entsprechend deren Satzungen durch Erstattung von Beförderungsentgelten.

Finanzierungsinstrumente des ÖPNV

Der ÖPNV ist nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies ist bei der Ausgestaltung der Haushalte der Aufgabenträger angemessen zu berücksichtigen. Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des ÖPNV unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Freistaates Sachsen ab.

Gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG fördert der Freistaat Sachsen den ÖPNV durch

a) Zuwendungen, welche aus Bundesmitteln finanziert werden

- nach dem Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) in Höhe der auf den Freistaat Sachsen entfallenden Mittel,
- nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG).

Die bisherigen Regelungen des RegG sind Ende 2014 ausgelaufen und wurden einer umfassenden Revision unterzogen. Mit der bis zum Ende des Jahres 2031 gültigen Neuregelung bleibt die Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den SPNV und ÖPNV weiterhin erhalten.

Im Jahr 2016 zahlte der Bund Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 8,2 Milliarden Euro an die Länder. Die Mittel setzten sich aus einem Sockelbetrag in Höhe von 8 Milliarden Euro und einem Aufstockungsbetrag in Höhe von 200 Millionen Euro zusammen. Seit dem Jahr 2017 wird der Gesamtbetrag mit jährlich 1,8 % dynamisiert. Die Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel ist in § 5 RegG geregelt. Die Verteilung des Sockelbetrags erfolgt auf alle Bundesländer nach den Festlegungen des „Kieler Schlüssels“. Der Aufstockungsbetrag wird mit einem gesonderten, konstanten Verteilungsschlüssel auf die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt. Der „Kieler Schlüssel“ ist ein Zielschlüssel, in den jeweils zur Hälfte die Einwohnerzahl (Stand 2012) und die angemeldeten Zugkilometer (für das Jahr 2015) der Länder einfließen. Ausgehend von der bis zum Jahr 2015 gültigen, konstanten horizontalen Mittelverteilung, findet im Zeitraum von 2016 bis 2031 Jahr für Jahr eine schrittweise Umverteilung der Länderanteile am Sockelbetrag der Regionalisierungsmittel statt, bis im Jahr 2031 der endgültige Zielschlüssel „Kieler Schlüssel“ erreicht ist. Für den Sockelbetrag ergeben sich im Zeitraum der Umverteilung somit je Bundesland jährlich unterschiedliche prozentuale Mittelanteile.

Mit der Revision des RegG wird zudem die Dynamik des Anstiegs der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts begrenzt (§ 5 Abs. 10 RegG). Dementsprechend ist in § 37 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) eine Koppelung der jährlichen maximalen Zuwachsraten für Trassen- und Stationsentgelte der Infrastrukturen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG an die Höhe der jährlichen Zuwachsraten des neuen RegG, also 1,8 %, vorgesehen. Somit ist der in der Vergangenheit eingetretene „Kaufkraftverlust“ der Regionalisierungsmittel infolge einer überdurchschnittlichen Steigerung der Infrastrukturnutzungsentgelte oberhalb der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel nicht mehr gegeben.

Im Betrachtungszeitraum 2018-2025 entfallen auf den Freistaat Sachsen Regionalisierungsmittel des Bundes in folgendem Umfang:

Jahr	RegMittel in Mio. EUR
2018	598,5
2019	593,6
2020	588,3
2021	582,6
2022	584,8
2023	586,9
2024	588,9
2025	590,7

Tabelle 48: Regionalisierungsmittel des Bundes für den Freistaat Sachsen, 2018 bis 2025

Die Ausreichung von Bundesmitteln im Rahmen des GVFG war ursprünglich bis 31.12.2019 befristet. Im Zuge der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 wurde beschlossen, das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 hinaus unbefristet fortzusetzen. Eine GVFG-Änderung durch Bundesgesetz ist nach aktueller Rechtslage jedoch erst ab dem 01.01.2025 zulässig. Da die Mittelhöhe im GVFG selbst festgelegt ist, verbleibt auch die Mittelhöhe bis Ende 2024 auf dem heutigen Niveau von 333 Millionen Euro. Das Bundeskabinett hat zwischenzeitlich am 02.05.2018 eine Änderung des Grundgesetzes beschlossen, um den Weg für die Erhöhung und Dynamisierung der Mittel des GVFG frei zu machen. Die Mittel im GVFG-Bundesprogramm sollen laut Koalitionsvertrag auf 1 Mrd. Euro pro Jahr angehoben werden. Ab dem Jahr 2021 sollen die Mittel darüber hinaus dynamisiert werden.

Der Bund stellt den Ländern im Rahmen des EntflechtG seit 2007 jährlich Entflechtungsmittel in Höhe von 1,3355 Mrd. Euro für Investitionen in den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV zur Verfügung, wovon jährlich **87,7 Mio. Euro** auf den Freistaat Sachsen entfallen. Die Ausreichung dieser Bundesmittel ist zeitlich befristet und wird planmäßig am 31.12.2019 enden. Im Zuge der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen erhalten die Länder ab 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes, wodurch die Länder keine finanziellen Einbußen aufgrund des Entfalls des EntflechtG haben. Aktuell ist nicht bekannt, ob der Freistaat Sachsen die ab 2020 zur Verfügung stehenden zusätzlichen Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen per Landesgesetz weiterhin zweckgebunden zur ÖPNV-Finanzierung bereitstellen wird. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde unterstellt, dass die ehemaligen Entflechtungsmittel weiterhin zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stehen.

b) Zuwendungen, welche aus Landesmitteln des Freistaates Sachsen nach Maßgabe des Staatshaushaltsplanes finanziert werden

- nach dem jährlichen Gesetz über einen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Landkreisen im Freistaat Sachsen (FAG),
- nach Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV (ÖPNVFinAusG),
- nach § 148 Sozialgesetzbuch IX (SGB IX).

Mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinVO) wird die Verwendung und Aufteilung der nach § 5 Regionalisierungsgesetz dem Freistaat Sachsen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für den Zeitraum bis 2027 geregelt. Im Betrachtungszeitraum 2018-2025 entfallen auf den ZVOE Festbetragszuweisungen des Freistaats Sachsen in folgendem Umfang:

Jahr	Zuweisung in Mio. EUR
2018	119,5
2019	121,2
2020	122,8
2021	125,0
2022	127,3
2023	129,6
2024	131,9
2025	134,3

Tabelle 49: Festbetragszuweisungen des Freistaates Sachsen für den ZVOE, 2018 bis 2025

Im Jahr 2020 führt das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen eine Evaluation der Dynamisierung der den Zusammenschlüssen in den Jahren 2020 bis 2027 zuzuweisenden Festbeträge durch. Dabei prüft es im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen, ob die Dynamisierungsquoten den Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs noch angemessen Rechnung tragen und ob sie angepasst werden sollten. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde unterstellt, dass es im Zuge dieser Evaluation nicht zu einer Veränderung der Zuweisungen an den ZVOE kommt.

Der überwiegende Teil der Regionalisierungsmittel wird den ÖPNV-Zweckverbänden in der gemäß Verordnung konkret bestimmten Höhe insbesondere zur Finanzierung des SPNV bereitgestellt.

Der Einsatz dieser Mittel zur Finanzierung des SPNV im Nahverkehrsraum Oberelbe erfolgt unter Berücksichtigung der schrittweisen Umsetzung des Betriebsprogramms für das Zielnetz 2030. Die hierfür erforderlichen Mittel sind beim Freistaat Sachsen einzuwerben.

Diese Mittel sind gemäß ÖPNVFinVO durch die Zweckverbände weiterhin auch zu verwenden

- zur Finanzierung von Verkehrsleistungen im straßengebunden ÖPNV,
- zur Abdeckung verbundbedingter Aufwendungen bei Verkehrskooperationen,
- zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen,
- für Beteiligungen an Investitionen im ÖPNV.

Für den Betrieb von Schmalspurbahnen im öffentlichen Personennahverkehr werden den Zweckverbänden zusätzliche Mittel in Höhe der entsprechenden Ausgabeermächtigungen des jeweiligen Haushaltsplanes des Freistaats Sachsen zugewiesen. Die Verteilung der Mittel auf die Zweckverbände ergibt sich aus den in der ÖPNVFinVO genannten Prozentsätzen (ZVOE: 48,06 %). Im Haushaltsjahr 2018 erhält der ZVOE für den Betrieb der [Schmalspurbahnen](#)

4,29 Mio. Euro. In den Planungen des ZVOE wird von einer jährlichen Dynamisierung dieser Mittel von 1,0 % ausgegangen.

Der Freistaat Sachsen finanziert aus dem ihm zugewiesenen Regionalisierungsmitteln zudem die nach dem Gesetz zur Finanzierung des **Ausbildungsverkehrs** im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG) erforderlichen Beträge. Im Jahr 2018 handelt es sich hierbei um einen Festbetrag in Höhe von **61,14 Mio. Euro**. Davon erhalten die Gebietskörperschaften im ZVOE folgende Beträge:

Freistaats Sachsen in folgendem Umfang:

Gebietskörperschaft	Zuweisung in Mio. EUR
Landeshauptstadt Dresden	10,6
Landkreis Bautzen (komplett)	5,0
Landkreis Meißen	4,0
Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	4,2

Tabelle 50: Zuweisungen an die Gebietskörperschaften für Ausbildungsverkehre, 2018

Die danach dem Freistaat Sachsen verbleibenden Regionalisierungsmittel können durch diesen an kommunale Gebietskörperschaften, ÖPNV-Zweckverbände, Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen als maßnahmenbezogene Zuwendungen vorrangig für Investitionen im ÖPNV auf der Grundlage des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms gewährt werden.

5.2.2 Finanzierungsmitwirkung des ZVOE

Verbundbedingte Aufwendungen des ÖPNV werden durch den ZVOE getragen.

Darüber hinaus werden im Rahmen des Infrastrukturprogramms des VVO Mittel für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur bereitgestellt. Dieses Programm dient zur Planung der Komplementärfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen und stellt die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen zum Landesinvestitionsprogramm dar.

5.3 Finanzierung des SPNV

Die Finanzierung des SPNV erfolgt auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes aber auch durch Fahrgeldeinnahmen und gesetzliche Ausgleichszahlungen.

Durch diese Mittelausstattung wird der ZVOE in die Lage versetzt, den im Rahmen der bestehenden bzw. noch abzuschließenden Verkehrsverträge zu bestellenden Leistungsumfang finanziell abzusichern.

Die SPNV-Leistungen werden im Wettbewerb vergeben. In den Verkehrsverträgen wird neben dem Leistungsumfang das dafür zu entrichtende Bestellerentgelt festgelegt. Die Haushalte der Verbandsmitglieder bleiben davon unberührt.

Im Jahr 2018 werden durch den ZVOE für den SPNV die folgenden Mittel bereitgestellt:

Jahr	Mittel für SPNV Normalspur in Mio. EUR	Mittel für SPNV Schmalspur in Mio. EUR
2018	97,5	4,3

Tabelle 51: durch den ZVOE für den SPNV bereitgestellte Mittel, 2018

5.4 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV

5.4.1 Bestehendes Finanzierungssystem ÖSPV

In ihrer Funktion als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) im Nahverkehrsraum Oberelbe sind die Landeshauptstadt Dresden und die Landkreise Bautzen, Meißen und Sächsische Schweiz - Osterzgebirge für die Bestellung und die Finanzierung des ÖSPV verantwortlich.

Nach dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen wird der ÖSPV im Wesentlichen aus den Fahrgeldeinnahmen finanziert.

Der Freistaat Sachsen gewährt Ausgleichszahlungen für Leistungen der Schülerbeförderung gemäß dem Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV (ÖPNVFinAusG) sowie für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX. Die dafür notwendigen Mittel können den Verkehrsunternehmen über gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsregelungen gewährt werden und belasten nicht die Haushalte der Aufgabenträger.

Weiterhin gleicht der ZVOE Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste der Verkehrsunternehmen aus, die sich aus der Anwendung des Verbundtarifes ergeben. Dafür werden den Verkehrsunternehmen (außer Eisenbahnverkehrsunternehmen) im Jahr 2018 Mittel in Höhe von **6,2 Mio. Euro** bereitgestellt.

Darüber hinaus werden durch den ZVOE mit jährlich **2,8 Mio. Euro** regionale Busverkehre finanziert, die durch die Abbestellung von SPNV-Leistungen erforderlich wurden (Ersatzverkehre). Hinzu kommen jährlich **0,2 Mio. Euro** zur Finanzierung des Nachtverkehrs. Beginnend mit dem Jahr 2018 erfolgt die Finanzierung der sukzessive neu etablierten PlusBus-Verkehre durch den ZVOE. Hierbei werden die im Bus-Grundnetz definierten Buslinien der Kategorien 1 und 2 sowie die Linien 219 und 800 hinsichtlich ihrer Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten auf einen PlusBus-Standard ausgebaut. Hierfür stellt der ZVOE zunächst ein Finanzvolumen von **jährlich 0,83 Mio. Euro** zur Verfügung. Zur dauerhaften Bedienung und zum weiteren Ausbau des PlusBus-Systems ist jedoch eine Finanzierung durch den Freistaat Sachsen erforderlich.

Die Deckungslücke, die sich aus der Differenz zwischen den erzielten Einnahmen und den Kosten der Leistungserbringung ergibt, wird durch Betriebskostenzuschüsse der Gebietskörperschaften kompensiert. Die finanztechnische Handhabung einschließlich der strategischen Entwicklung dieser Zuschüsse obliegt dabei den Gebietskörperschaften.

Darüber hinaus werden von den Gebietskörperschaften Mittel für die Schülerbeförderung zur Erstattung von Beförderungsentgelten bereitgestellt.

Die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Freistaat Sachsen wurde 2008 per Gesetz neu geregelt (ÖPNVFinAusG). Der Freistaat Sachsen unterstützt die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs (ehemalige „45a-Mittel“) mit einem jährlichen Festbetrag. Der Umfang dieser Finanzmittel deckt aber lediglich rund 76 % des Ausgleichsanspruches der Verkehrsunternehmen, verglichen mit § 45a PBefG.

Darüber hinaus sind die Kosten und Zuschusshöhen des ÖPNV im ländlichen Raum stark von der Ausgestaltung der Schülerbeförderungssatzungen der einzelnen Landkreise abhängig.

5.4.2 Notwendige Fortentwicklung des Finanzierungssystems ÖSPV

Unter 4.4.4 ist eine notwendige Fortentwicklung des Finanzierungssystems des integrierten ÖPNV (SPNV/Stadtverkehr/Regionalverkehr) im Verbundgebiet begründet.

Dabei sind u. a. sowohl Aspekte der Einnahmeaufteilung, der Aufwandsentwicklung, der Fördersysteme, der Zuständigkeiten und des Steuerrechts zu beachten.

Bei einer verbundweiten Einführung und Fortentwicklung alternativer Bedienformen ist eine manuelle Disposition durch einzelne Verkehrsunternehmen nicht mehr möglich (Kapitel 1.5.8). Der Aufbau und die Finanzierung eines verbundeinheitlichen Dispositionssystems ist deshalb die Voraussetzung für die zukünftige Rolle des VVO (auch) als Mobilitätsdienstleister im Verbandsgebiet.

5.5 Finanzierung von Investitionsmaßnahmen

5.5.1 Aussagen zur Förderung

Zur Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV fördert der Freistaat Sachsen Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur mit Zuwendungen nach Maßgabe des sächsischen Staatshaushaltsplanes sowie mit Zuwendungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) und dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG).

5.5.2 Landesinvestitionsprogramm Freistaat Sachsen

Die Förderung von Investitionen im ÖPNV erfolgt auf der Grundlage des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms gemäß § 6 ÖPNV-Gesetz. Im Jahr 2018 ist das ÖPNV-

Landesinvestitionsprogramms mit einem Betrag von **136,7 Mio. Euro** dotiert. Die mit diesem Programm unterstützten Investitionsmaßnahmen lassen sich zu vier Bereichen zusammenfassen:

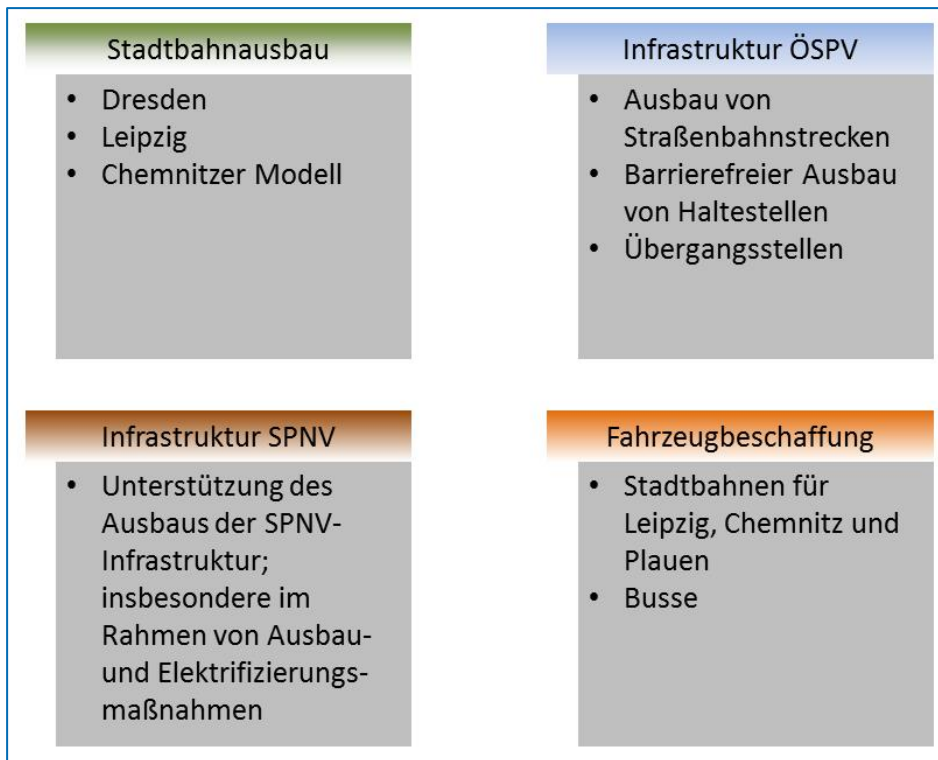


Abb. 49: Säulen des Landesinvestitionsprogrammes und korrespondierende Schwerpunktaufgaben, Quelle: SMWA

Die Mittelverteilung auf die vier Säulen stellt sich wie folgt dar:

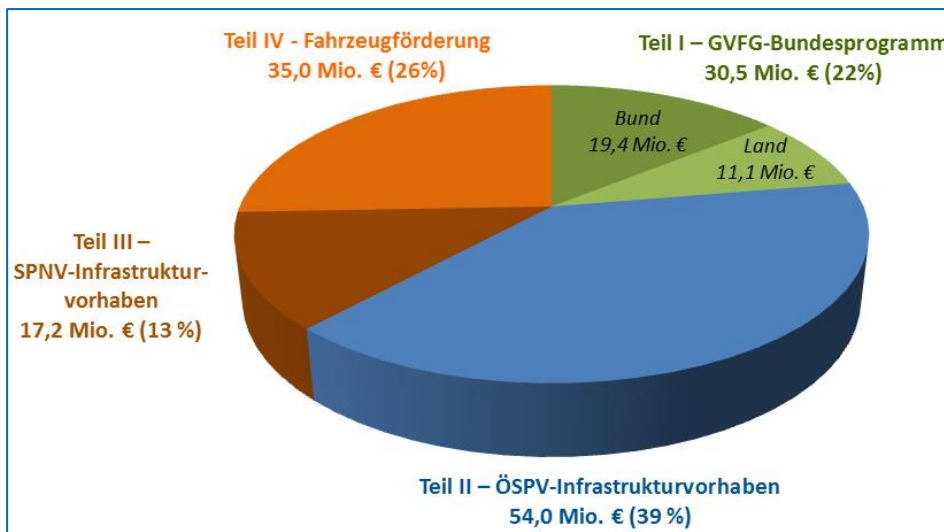


Abb. 50: Mittelverteilung der Säulen des Landesinvestitionsprogrammes für 2018, Quelle: SMWA

Auf den Nahverkehrsraum Oberelbe entfällt ein Anteil von **38,4 Mio. Euro**, der für folgende Maßnahmen eingesetzt wird:

- Stadtbahnvorhaben der DVB AG,
- Erneuerung von Gleis- und Fahrleitungsanlagen der DVB AG,
- Um- und Ausbau Straßenbahnbetriebshof der DVB AG,
- barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Dresden,
- Verbundeinheitliche Haltestellenbeschilderung im ländlichen Raum,
- Errichtung bzw. Erweiterung von P+R-Plätzen,
- barrierefreier Ausbau von Haltestellen in Meißen und im Regionalverkehr,
- grundhafter Ausbau Lokomotivwerkstatt der Weißeritztalbahn,
- Förderung von 8 neuen Bussen für den Stadt- und Überlandverkehr.

Die Finanzierung der Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV liegt in der Verantwortung der Kommunen und kann nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) gefördert werden.

Insgesamt werden damit die Investitionen der ÖPNV-Zweckverbände, Kommunen und Verkehrsunternehmen in Zugangsstellen und Übergangsstellen umfangreich durch Zuwendungen unterstützt.

Das betrifft den Aus- und Neubau von Buswartehäuschen, zentralen Omnibusbahnhöfen, Übergangsstellen Bus/Bahn, Eisenbahnhaltepunkten und Bahnhöfen, P+R-Plätzen sowie separaten Fahrradabstellanlagen.

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde davon ausgegangen, dass die Mittel aus dem Landesinvestitionsprogramm mindestens in bisheriger Höhe dauerhaft zur Verfügung stehen. Bei ausbleibender Förderung ist die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und auch die Herstellung der Barrierefreiheit gefährdet.

5.5.3 Infrastrukturprogramm des VVO

Schwerpunkte der Finanzierungsaufgaben des ZVOE sind die Verbesserung der Verknüpfung zwischen SPNV und ÖSPV sowie die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Stationen. Mit dem Infrastrukturprogramm des VVO, das zur Planung der Finanzierung dient und die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen darstellt, soll der Abbau physischer Übergangshemmnisse und die Integration der verschiedenen Verkehrsarten unterstützt werden.

Bei der weiteren Umsetzung des Infrastrukturprogramms stehen nunmehr die Schaffung zeitgemäßer, funktionaler ÖPNV-Zugangsstellen und die nachhaltige Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Zugangs im Vordergrund. Darunter fallen insbesondere stärker frequentierte (täglich min. 30 Ein- und Aussteiger pro Haltebereich) Bushaltestellen, einzelne Bike+Ride-Anlagen, Anlagen zur Fahrgastinformation und die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit.

Vor dem Hintergrund der laut PBefG zum 01.01.2022 herzustellenden vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV beginnen die Kommunen und Gebietskörperschaften das Infrastrukturprogramm immer stärker zu nutzen.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit der SPNV-Zugangsstellen wird gemeinsam mit DB Station&Service ein Stationsprogramm erarbeitet. Dieses Programm soll helfen, Planung und Finanzierung der Vorhaben mittelfristig abzusichern.

Das Infrastrukturprogramm stellt bezogen auf den Nahverkehrsraum Oberelbe den Investitionsbedarf in den ÖPNV der nächsten Jahre dar und bildet damit die Grundlage für die Abstimmungen mit dem Freistaat Sachsen zur Fortschreibung des Landesinvestitionsprogramms sowie zur Sicherung erforderlicher Investitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsverordnung (LuFV).

Bei der Umsetzung der Vorhaben kommen die allgemeinen und abgestimmten Grundsätze gemäß der Förderrichtlinien zur Ausstattung der Übergangsstellen und P+R-Plätze zur Anwendung. B+R-Anlagen sind dabei in die Vorhaben grundsätzlich integriert.

Da die Umsetzung des Infrastrukturprogramms der schrittweisen Verbesserung der ÖPNV-Zugangsbedingungen dient, erfüllen damit die darin verankerten Vorhaben grundsätzlich die Voraussetzungen zur Förderung durch den Freistaat Sachsen im Rahmen des Landesinvestitionsprogramms gemäß sächsischem ÖPNV-Gesetz.

5.5.4 Kostenbedarf für die Umsetzung der Konzeption Barrierefreiheit

Der weitere Ausbau der Stationen des SPNV sowie der prioritären Bushaltestellen ist durch die Bereitstellung entsprechender Fördermittel zu begleiten. Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus Beispielgemeinden wurde vorerst folgender überschlägiger **Finanzbedarf** für den Ausbau prioritärer **Bushaltestellen** ermittelt (ohne LH Dresden):

	Anzahl vordringlich/ mittelfristig	Kostensatz je Haltestelle netto in €	Kosten in €
barrierefreie Haltestelle			
vollständig barrierefrei ohne Mängel (Bord \geq 18 cm)			
vollständig barrierefrei mit geringen Mängeln (Bord \geq 18 cm)	63	2.000	126.000
eingeschränkt barrierefreie Haltestelle			
baulich barrierefrei, taktil eingeschränkt (Bord höher \geq 18 cm)	115	5.000	575.000
baulich barrierefrei mit Mängeln (Bordanschlag \geq 18 cm)*	87	10.000	870.000
baulich eingeschränkt barrierefrei (Bordanschlag 15- < 18 cm)	187	25.000	4.675.000
nicht barrierefreie Haltestelle			
nicht barrierefrei mit Bordanschlag < 15 cm	573	25.000	14.325.000
Summe bei Ausbau aller prioritären Haltestelle			20.571.000
Förderbetrag Freistaat Sachsen/ VVO (75 %)			15.428.250
jährlicher Förderbetrag bei 5 Jahren Laufzeit			3.085.650
Eigenanteil Kommunen (25 %)			5.142.750
davon Deckung Eigenanteil Kommune ZVOE (15 %)			3.085.650
verbleibender Eigenanteil Kommunen			2.057.100

Tabelle 52: überschlägige Kostenermittlung für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen vordringlicher und mittelfristiger Priorität, * gilt gemäß Einschätzung LAG Sachsen und der Behindertenbeauftragten im LK Bautzen als nicht barrierefrei

Für die Landeshauptstadt Dresden besteht der folgende Finanzbedarf:

Der Umbau der Bushaltestellen mit Priorität 1 erfordert etwa 16 Millionen Euro. Neben den regulären Umbaumaßnahmen im Rahmen von Straßenbauvorhaben ist ein Sonderprogramm barrierefreie Bushaltestellen in Höhe von etwa 4 Millionen Euro angedacht, davon 1,5 Millionen Euro Eigenmittel der Landeshauptstadt Dresden.

Um zusätzliche Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, sind im Rahmen des Sonderprogramms vereinfachte Maßnahmen für Bushaltestellen vorgesehen. Diese beinhalten eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches bzw. ein Nachrüstprogramm für Auffindestreifen.

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erklärung
a	Jahr
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALB	Anruflinienbus
alita	Anruflinientaxi
ASU	Abgassonderuntersuchung
BB	Brandenburg
Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BLIS	Blindeninformationssystem
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOB	Bayerische Oberlandbahn
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BR	Baureihe
B+R	Bike+Ride
BÜ	Bahnübergang
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
ČD	České dráhy a.s., Tschechische Bahn AG
DB	Deutsche Bahn AG
DD	Dresden
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrplaninformation
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DLB	Die Länderbahn
Dosto	Doppelstockwagen
DVB	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EBO	Eisenbahnbau- und -betriebsordnung
EC	Eurocity
EG	Empfangsgebäude
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
E-Netz	Elektronetz
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ETC	ETC Transport Consultants GmbH Berlin (Consulter)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAG	Gesetz über einen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Landkreisen im Freistaat Sachsen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fpl-km	Fahrplankilometer
FTL	Freital

GRH	Großenhain
GÜ	Grenzübergang
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
h	Stunde
Hbf	Hauptbahnhof
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HDN	Heidenau
Hp	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
HY	Hoyerswerda
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
ISUP	Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH Dresden (Consulter)
IVAS	Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden (Consulter)
IVM	Integriertes Verkehrsmodell
kcw	KCW GmbH Berlin (Consulter)
KIN	Kundenbetreuer im Nahverkehr
KM	Kamenz
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V.
LEB	Landesentwicklungsbericht (Sachsen)
LEP	Landesentwicklungsplan (Sachsen)
LGB	Lößnitzgrundbahn
LH	Landeshauptstadt
LIP	Landesinvestitionsprogramm (Sachsen)
LK	Landkreis
LOS (A bis F)	Level of service, Verkehrsqualität in Stufen A bis F
LSA	Lichtsignalanlage
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LVP	Landesverkehrsplan (Sachsen)
MBR	Müller Busreisen GmbH
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MEI	Meißen
min	Minuten
Mio	Millionen
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MRB	Mitteldeutsche Regiobahn
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
MZ	Mittelzentrum
Nachtv.	Nachtverkehr

NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
OE	Linie der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinAusG	Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV
ÖPNVFinVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (im Freistaat Sachsen)
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
ÖV	öffentlicher Verkehr
OVPS	Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH
OZ	Oberzentrum
OZS	Oberzentraler Städteverbund
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PIR	Pirna
PiV	Partner im Verbund
P+R	Park+Ride
PTV	PTV Transport Consult GmbH Karlsruhe/ Dresden (Consulter)
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBO	Regionalbus Oberlausitz GmbH
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RIE	Riesa
ROG	Raumordnungsgesetz
RVD	Regionalverkehr Dresden GmbH
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
S	S-Bahn
Sa	Samstag
SächsKomZG	Sächsisches Kommunale Zusammenarbeit-Gesetz
SBS	Städtebahn Sachsen
SDG	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft
SEB	Sebnitz
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SL	Stadtverkehr Lübeck
SOK	Schienenoberkante
So+F	Sonn- und Feiertage
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SSB	Stuttgarter Straßenbahnen AG
Strab	Straßenbahn
SVZ	Schwachverkehrszeit
TSI-PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TU	Technische Universität
TÜV	Technischer Überwachungsverein
TVZ	Tagesverkehrszeit
U	Regionallinie in Aufgabenträgerschaft des Bezirkes Ústí/ Tschechien
UN-BRK	Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCDB	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (Consulter)
vci	VerkehrsConsult Ingenieurgesellschaft mbH Dresden (Consulter)
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGH	Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH
VGM	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH
VG OSL	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VSE	Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH (bis 2013)
VU	Verkehrsunternehmen
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
WTB	Weißeritztalbahn
ZAST	Zentrale Abfahrtsstelle
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugkm	Zugkilometer
ZVNL	Zweckverband Verkehrsverbund für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVOE	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
ZVON	Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien
I, II, ...XII	Monate Januar, Februar, ... Dezember
I, II, ...V	Qualitätsstufen ÖV-Angebot in der Landeshauptstadt Dresden

weitere Abkürzungen werden bereits im Text direkt bei ihrem Auftreten erklärt.

Anlagenübersicht

- **Anlage 1** - Zentrale Orte im Nahverkehrsraum
- **Anlage 2** - Verbindungsachsen
 - 2.1 Verbindungen der Ober- und Mittelzentren
 - 2.2 Anbindung der Grundzentren an Ober- und Mittelzentren
- **Anlage 3** - SPNV
 - 3.1 Fahrplanangebot im SPNV
 - 3.2 Fahrzeugeinsatz im SPNV
- **Anlage 4** - Fahrplanangebot im Busverkehr
 - 4.1 Dresden
 - 4.2 Landkreis Bautzen (VVO)
 - 4.3 Landkreis Meißen
 - 4.4 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
 - 4.5 Verbundlinien in Nachbarlandkreisen
 - 4.6 Regionalbuslinien im 30- bzw. 60-min-Takt
 - 4.7 Nachtbuslinien
 - 4.8 Weitere Verbundgrenzen überschreitende Regionalbuslinien zu Verknüpfungspunkten im VVO
- **Anlage 5** - Fahrplanangebot im Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr
 - 5.1 Dresden
 - 5.2 Landkreis Meißen
- **Anlage 6** – ÖPNV-Angebot im Stadtverkehr
 - Oberzentren/ Teiloberzentren
 - 6.1 Dresden
 - 6.2 Hoyerswerda
 - Mittelzentren
 - 6.3 Coswig
 - 6.4 Dippoldiswalde
 - 6.5 Freital
 - 6.6 Großenhain
 - 6.7 Heidenau
 - 6.8 Kamenz
 - 6.9 Meißen
 - 6.10 Pirna
 - 6.11 Radeberg
 - 6.12 Radebul
 - 6.13 Riesa
 - Grundzentren und weitere Orte
 - 6.14 Bad Schandau
 - 6.15 Bannewitz
 - 6.16 Neustadt/Sa.

- 6.17 Sebnitz
- 6.18 Weinböhla
- **Anlage 7** - Elbfähren
- **Anlage 8** – Sonderverkehrsmittel
- **Anlage 9** – Übersicht alternativer Bedienformen
 - 9.1 Anruflinientaxi (alita)
 - 9.2 Anrufbus/ Anruflinienbus (ALB)
 - 9.3 Bürgerbus
 - 9.4 Anruf-Sammel-Taxi (AST)
- **Anlage 10** – Grenzüberschreitender Verkehr
- **Anlage 11** – Fernverkehr
- **Anlage 12** – Übergangsstellen
- **Anlage 13** – Weitere Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze
- **Anlage 14** – Tarif
 - 14.1 Einzelfahrscheine
 - 14.2 Tageskarten
 - 14.3 Zeitkarten
 - 14.4 Elbe-Labe-Ticket
- **Anlage 15** – Haltestelleneinzugsbereiche
 - 15.1 Landeshauptstadt Dresden
 - 15.2 Landkreis Bautzen (VVO, im ZVON nur Linien mit VVO-Bezug)
 - 15.3 Landkreis Meißen
 - 15.4 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- **Anlage 16** – Erreichbarkeit der Oberzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 90 min)
 - 16.1 Erreichbarkeit Oberzentrum Dresden
 - 16.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda (Oberzentraler Städteverbund)
 - 16.3 Erreichbarkeit Bautzen (Oberzentraler Städteverbund)
- **Anlage 17** – Erreichbarkeit der Mittelzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 60 min)
 - 17.1 Erreichbarkeit Dresden als Mittelzentrum
 - 17.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda als Mittelzentrum
 - 17.3 Erreichbarkeit Mittelzentrum Dippoldiswalde
 - 17.4 Erreichbarkeit Mittelzentrum Freital
 - 17.5 Erreichbarkeit Mittelzentrum Großenhain
 - 17.6 Erreichbarkeit Mittelzentrum Kamenz
 - 17.7 Erreichbarkeit Mittelzentrum Meißen
 - 17.8 Erreichbarkeit Mittelzentrum Pirna
 - 17.9 Erreichbarkeit Mittelzentrum Radeberg

- 17.10 Erreichbarkeit Mittelzentrum Riesa
- **Anlage 18** – ÖPNV-Qualität der Landeshauptstadt Dresden
 - 18.1 Nutzungsintensität und ÖPNV-Qualität
 - 18.2 Haltestelleneinzugsbereiche mit Angabe von Erschließungsdefiziten
 - 18.3 Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV zum Stadtzentrum der LH Dresden
 - 18.4 Verkehrsqualität im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz der LH Dresden
 - 18.5 Verkehrsqualität im Busnetz der LH Dresden
 - 18.6 Abstufungen im Modal-split-Vergleich ÖPNV-MIV auf wichtigen Relationen
- **Anlage 19** – Linienbündel
 - 19.1 Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden
 - 19.2 Linienbündel für den Landkreis Meißen
 - 19.3 Linienbündel für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
 - 19.4 Linienbündel für den Landkreis Bautzen
- **Anlage 20** – Qualitätsstandards der Beförderungsqualität
 - 20.1 Qualitätsstandards: subjektive Sicherheit
 - 20.2 Qualitätsstandards: Pünktlichkeit
 - 20.3 Qualitätsstandards: technische Sicherheit
 - 20.4 Qualitätsstandards: Informationsmanagement und Service
 - 20.5 Qualitätsstandards: Sauberkeit
 - 20.6 Qualitätsstandards: Fahr- und Servicepersonal
 - 20.7 Qualitätsstandards: Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)
 - 20.8 Qualitätsstandards: Infrastrukturqualität
 - 20.9 Qualitätsstandards: Umweltbestimmungen
 - 20.10 Qualitätsstandards: Störungsmanagement
- **Anlage 21** – SPNV-Zielnetz 2030
 - 21.1 Liniensteckbriefe SPNV
 - 21.2 Fahrplanknoten im Sachsentakt
 - 21.3 SPNV-Angebotskonzept Zielnetz 2030
 - 21.4 Nachfrageentwicklung im SPNV bei Umsetzung des Angebotskonzeptes Zielnetz 2030
- **Anlage 22** – PlusBus-Linien der Kategorien 1 und 2
- **Anlage 23** – Barrierefreiheit
 - 23.1 Stand und Planung der Barrierefreiheit im SPNV
 - 23.2 Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen und Technische Forderungen „ÖPNV/ SPNV für alle“ gemäß LAG Sachsen e.V. (Stand: 30.08.2017)
 - 23.3 Konzept barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden (Stand: Januar 2019)
- **Anlage 24** – Weitere Vorhaben des Infrastrukturprogrammes
 - 24.1 ÖPNV-Haltestellen

- 24.2 Personenfähren – barrierefreie Zuwegung
- 24.3 Maßnahmen im SPNV-Streckennetz

- **Anlage 25** – Ausblick Fokusthemen der zukünftigen SPNV-Entwicklung
 - 25.1 Fokusthema S-Bahn Elbe-Elster
 - 25.2 Fokusthema S-Bahn Elbe-Lausitz
 - 25.3 Ausblick Strukturmaßnahmen „Kohlekommission“

















Anlage 1 - Zentrale Orte im Nahverkehrsraum






Ort	Gebiets- körperschaft	Besondere Gemeindefunktion	Veränderungen seit letztem NVP einschl. Empfehlungen der 2. Gesamtfort- schreibung des Regionalplanes Oberes Elbtal/ Osterzgebirge Beteiligungsentwurf Stand 09/2017
Oberzentrum			
Dresden	Dresden		
Oberzentraler Städteverbund Bautzen – Hoyerswerda – Görlitz			
Hoyerswerda	Bautzen		
Mittelzentren			
Kamenz	Bautzen		keine Unterscheidung mehr in „Mittelzentrum im Verdichtungsraum“ bzw. „Mittelzentrum als Ergänzungsstandort im ländlichen Raum“
Radeberg			
Coswig	Meißen		
Großenhain			
Meißen			
Radebeul			
Riesa			
Dippoldiswalde	Sächsische Schweiz– Osterzgebirge		
Freital			
Pirna			
Grundzentren			
Bernsdorf	Bautzen		
Großröhrsdorf			
Königsbrück			
Pulsnitz		Bildung	
Wittichenau			
Gröditz	Meißen		neu: Gewerbe
Lommatzsch			
Nossen		Verkehr	neu: Gewerbe, Bildung
Nünchritz			neu: Gewerbe, Tourismus
Radeburg			neu: Gewerbe
Zeithain			neu: Gewerbe
Altenberg	Sächsische Schweiz– Osterzgebirge	Tourismus	neu: Sport
Bad Gottleuba- Berggießhübel		Tourismus	neu: Gesundheit
Bad Schandau		Tourismus	neu: Gesundheit

Glashütte		Gewerbe	
Heidenau			
Klingenberg (bisher Pretzschendorf)			neu: Gewerbe
Königstein		Tourismus	neu: Gewerbe
Neustadt/ Sa			neu: Gewerbe
Sebnitz		Tourismus	neu: Gewerbe, Bildung
Stolpen		Tourismus	neu: Gewerbe
Wilsdruff			neu: Gewerbe, Bildung
Grundzentraler Verband			
Lampertswalde	Meißen	Gewerbe	
Thiendorf			neu: Gewerbe
Schönfeld			
Gemeinden ohne zentralörtliche Bedeutung, aber mit besonderer Gemeindefunktion			
Arnsdorf	Bautzen	Gesundheit/ Soziales	neu aufgenommen
Ottendorf-Okrilla		Gewerbe	
Wachau		Gewerbe	neu aufgenommen
Glaubitz	Meißen	Gewerbe	
Moritzburg		Tourismus	
Weinböhla		Tourismus	
Gohrisch		Tourismus	
Hohnstein		Tourismus	
Lohmen			neu aufgenommen Tourismus
Kreischa			neu: Gesundheit
Rathen		Tourismus	
Tharandt		Bildung	neu: Tourismus














Anlage 2 - Verbindungsachsen


2.1 Verbindungen der Ober- und Mittelzentren

Zentraler Ort	Zentraler Ort	Umsteigefreier SPNV	Anmerkungen	
Verbindung zwischen Oberzentren				
Dresden	Leipzig	SPFV + RE		
Dresden	Chemnitz	RE + RB		
Oberzentrum - Oberzentraler Städteverbund (OZS) Bautzen- Hoyerswerda- Görlitz (eingestuft wie Kategorie MZ - OZ)				
Dresden	Hoyerswerda	RE		
Dresden	Bautzen	RE + RB		
Cottbus	Hoyerswerda	-	 ab 12/2018	
Hoyerswerda	Bautzen	-	 geplant	
Hoyerswerda	Görlitz	RB(Wiederinbetriebnahme)		
Anbindung der Mittelzentren an das Oberzentrum bzw. OZS (Kategorie MZ - OZ)				
Radebeul	Dresden	 + RE + RB		
Coswig		 + RE + RB		
Meißen				
Großenhain		RE + RB	 ab 12/2018	
Riesa		SPFV + RE	VVO-Pendler auch SPFV	
Kamenz		RB		
Radeberg		RE + RB		
Pirna				
Dippoldiswalde		-	 ab 12/2018	
Freital		 + RB		
Kamenz		Hoyerswerda	-	 geplant
Spremberg (BB)			-	 ab 12/2018
Senftenberg (BB)			-	
Weißwasser			-	 geplant
Verbindung zwischen Mittelzentren (Kategorie MZ - MZ)				
Radeberg	Kamenz	RB		
Radebeul	Coswig	 + RE + RB		
Meißen	Coswig			
Meißen	Großenhain		 ab 06/2018	
Meißen	Riesa	-		
Meißen	Döbeln	-	 geplant	
Riesa	Großenhain	-		
Riesa	Döbeln	RB		
Riesa	Oschatz	RE		
Riesa	Elsterwerda/ Bad Liebenwerda (BB)	RB		

Großenhain	Elsterwerda/ Bad Liebenwerda (BB)	RB	
Pirna	Freital	-	 mit Umstieg
Pirna	Dippoldiswalde	-	  mit Umstieg
Freital	Dippoldiswalde	(nur WTB)	 ab 06/2018
Freital	Freiberg	 + RE + RB	
Dippoldiswalde	Freiberg	-	

2.2 Anbindung der Grundzentren an Ober- und Mittelzentren (Kategorie GZ - MZ)









Zentraler Ort	Zentraler Ort	Umsteigefreier SPNV	Anmerkungen	
Radeburg	Dresden	-	 ab 12/2018	
Bernsdorf	Hoyerswerda	-		
Wittichenau		-	 geplant	
Königswartha		-	 geplant	
Wittichenau		-	 geplant	
Bernsdorf	Kamenz	-		
Königsbrück		-		
Pulsnitz		RB		
Großröhrsdorf		RB		
Bischofswerda	Radeberg	RE + RB		
Radeburg		Großenhain	-	 ab 12/2018
Lampertswalde-Schönfeld-Thiendorf		-		
Lommatzsch	Meißen	-	 ab 06/2018	
Nossen		-	 ab 06/2018	
Lommatzsch	Riesa	-		
Nünchritz		RE		
Gröditz		RB		
Zeithain		RB		
Heidenau				
Stolpen		RB		
Neustadt/ Sa.		RB		
Sebnitz		RB		
Bad Schandau				
Königstein				
Bad Gottleuba - Berggießhübel	-	 geplant		
Glashütte	Dippoldiswalde	-	 ab 06/2018	
Altenberg		-	 ab 12/2018	
Klingenberg		-		

Klingenberg	Freital	 + RB	
Wilsdruff		-	

Anlage 3 SPNV

3.1 Fahrplanangebot im SPNV

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] im VVO	Zugpaare			Betreiber
			Mo-Fr	Sa	So+F	
S-Bahn						
S 1	Meißen Triebischtal - Dresden - Pirna – Schöna	2.228.000	54/41 38/18 a)	40/41 37/17 a)	40/41 36/16 a)	
S 2	Pirna - Dresden Hbf - Dresden Flughafen	710.000	26/39 b)	20/39 b)	0/39 b)	
S 3	Dresden – Tharandt (-Freiberg)	333.000	31/7 c)	20/0 c)	20/0 c)	
S4 (ZVNL)	(Leipzig – Torgau – Elsterwerda – Ruhland) - Hoyerswerda	72.000	8	8	8	
RE						
RE 1	Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Görlitz	174.000	8,5	8,5	7,5	
RE 2	Dresden – Bischofswerda – Ebersbach – Zittau (-Liberec)	188.000	9	9	9	
RE 3	Dresden – Freiberg – Chemnitz – Zwickau – Hof	366.000	17	17	17	
RE 15	Dresden - Großenhain - Hoyerswerda	474.000	9	9	9	
RE 18	Dresden - Großenhain - Cottbus	348.000	8	8	8	
RE 19	seit 09.12.2018: Dresden - Heidenau – Altenberg (bis 08.12.2018 als Wintersportexpress nur nach Bedarf)	11.000	0	1	1	
RE 50	Dresden - Riesa – Leipzig (Saxonia)	807.000	19	19	17	
RB						
U 28	Rumburk – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Schöna – Dolní Žleb – Decin	199.000	10	9	9	
RB 30	Dresden – Freiberg – Chemnitz	430.000	20	20	20	
RB 31	Dresden - Cossebaude – Coswig - Elsterwerda	504.000	21/13 d)	17/10 d)	10	
RB 33	Dresden - Königsbrück	276.000	17	8	8	
RB 34	Dresden - Kamenz	608.000	19	18	9	
RB 45	Elsterwerda - Riesa - Chemnitz	297.000	14/19 e)	8/11 e)	8/12 e)	
RB 60	Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Görlitz	191.000	9	9,5	9,5	
RB 61	Dresden – Bischofswerda –	213.000	10,5	10	9,5	

	Ebersbach – Zittau					
RB 64	seit 09.12.2018: Hoyerswerda – Niesky – Görlitz		9	9	7	
RB 71	Pirna - Dürrröhrsdorf – Neustadt – Sebnitz	393.000	17/1 2 f)	8	8	
RB 72	Heidenau - Altenberg	386.000	17	8	8	
Schmalspurbahn						
LGB	Radebeul-Ost – Moritzburg – Radeburg	53.000	6/2 g)	5/2 g)	5/2 g)	
WTB	Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde - Kipsdorf	66.000				
nur Sommersaison						
RE 20	Dresden – Pirna – Bad Schandau – Decin – Usti n.L. – Litomerice (Bohemica)	8.000	0	1	1	
S 1	Dresden – Schöna (IV – X)	6.000	0	0	2	
nur Wintersaison						
S 2	Dresden – Pirna (Advent)	2.000	0	0	20	

Es sind nur relevante Änderungen der Zugpaarwerte im Streckenverlauf angegeben (ab ±3)

a) Abschnitte Meißen Triebischtal- Dresden Hbf/Dresden Hbf- Pirna/ Pirna-Bad Schandau/Bad Schandau-Schöna

b) Abschnitte Pirna-Dresden Hbf/Dresden Hbf- Flughafen

c) Abschnitte Dresden Hbf-Tharandt / Tharandt-VMS

d) Abschnitte Dresden Hbf-Coswig / Coswig-VBB

e) Abschnitte VBB-Riesa / Riesa-VMS

f) Abschnitte Pirna-Neustadt(Sa) / Neustadt(Sa)-Sebnitz

g) Abschnitte Radebeul-Moritzburg / Moritzburg-Radeburg




















siehe auch Anlage 20.1 Liniensteckbriefe SPNV

3.2 Fahrzeugeinsatz im SPNV


















Linie	Fahrzeugtyp(en)	Platzangebot/Zug Sitzpl. 1.+2. Kl.
S 1	146 + 4 Dosto	306
S 2	143 + 2 Dosto	150
S 3	143 + 2 Dosto	135
S 4 (ZVNL)	Talent 2	182
RE 1	Desiro Classic (Einfach/Doppel/Dreifachtraktion)	111...333
RE 2	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RE 3	BR 1440 (Einfach/Doppeltraktion)	240...390
RE 15	Talent 2 (3teilig) oder 143+3 Dosto	182...269
RE 18	Talent 2 (3teilig) oder 143+3 Dosto	182...269
RE 50	Talent 2 (3/3+3/3+5teilig)	182...493
RB 30	BR 1440 (Einfach/Doppeltraktion)	150...300
RB 33	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RB 34	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RB 71	Desiro Classic (Einfachtraktion)	111
RB 72	Desiro Classic (Einfachtraktion)	111
RB 31	Talent 2 (3teilig) oder 3 Dosto	182...269
RB 45	BR 1440	150...300
RB 60	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222
RB 61	Desiro Classic (Einfach/Doppeltraktion)	111...222

Anlage 4 Fahrplanangebot im Busverkehr Fahrplanstand 01.01.2017

4.1 Dresden

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017	Betreiber
61	Weißig/Fernsehturm - Bühlau - Blasewitz – Gruna - Strehlen – Südvorstadt - Löbtau	1.774.000 alita 28.000	
62	Johannstadt – Stadtzentrum – Südvorstadt – Löbtau Süd – Naußlitz – Dölzsch	777.000	
63	(Bonnewitz-) Graupa – Pillnitz – Loschwitz – Blasewitz – Striesen – Strehlen – Mockritz – Zschertnitz – Plauen - Löbtau	1.645.000 alita 12.000	
64	Reick – Gruna – Striesen – Universitätsklinikum – Waldschlößchen – Neustadt – Pieschen – Mickten – Kaditz	1.092.000	
65	Heidenau/ Luga – Leuben – Reick – Seidnitz – Blasewitz	880.000 alita 30.000	
66	Lockwitz/ Nickern – Prohlis – Strehlen – Hbf – Südhöhe – Mockritz/ Coschütz (- Freital-Burgk)	1.031.000 alita 34.000	
70	Industriegebiet Nord – Klotzsche – Hellerau – Trachenberge – Trachau – Mickten – Übigau – Cotta - Gompitz	922.000 alita 14.000	
72	Klotzsche Infineon – Hellerau – Boxdorf – Radebeul – Altkaditz – Elbe-Park	174.000 alita 13.000	
74	Jägerpark – Waldschlößchen – Marienallee	68.000 alita 11.000	
75	Goppeln – Leubnitz – Strehlen – Stadtzentrum (Pirnaischer Platz)	486.000 alita 11.000	
76	Justizvollzugsanstalt – S-Bf. Pieschen	31.000 alita 31.000	
77	Klotzsche Infineon – Flughafen	122.000 alita 9.000	
79	Mickten – Übigau	72.000 alita 35.000	
80	Klotzsche – Wilschdorf – Boxdorf – Wilder Mann – Trachau – Übigau – Cotta – Omsewitz	710.000	
81	Bf Neustadt – Liststraße - Wilschdorf	154.000 alita 71.000	
84	Bühlau – Rochwitz – Loschwitz – Blasewitz	200.000 alita 65.000	
85	Striesen – Gruna – Strehlen – Zschertnitz – Plauen – Löbtau Süd	348.000	
86	Heidenau – Kleinschachwitz – Laubegast S-Bf. Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa	409.000	
87	Striesen – Tolkewitz – Seidnitz – Reick – Leubnitz - Mockritz	255.000	

88*	Prohlis – Niedersedlitz – Kleinzschachwitz	190.000 alita 13.000	
89	Röhrsdorf – Borthen – Lockwitz – Niedersedlitz	69.000 alita 28.000	
90	Löbtau – Naußlitz – Pesterwitz – Altfranken – Gompitz	239.000	
91	Gompitz – Pennrich – Unkersdorf – Brabschütz – Merbitz – Briesnitz – Cotta	116.000	
92	Cotta – Briesnitz – Ockerwitz	93.000 alita 39.000	
93	Cotta – Briesnitz – (Podemus – Brabschütz -) Mobschatz – Cossebaude – Oberwartha	104.000	
94	Stadtzentrum (Postplatz) – Bf. Mitte – Friedrichstadt – Cotta – Cossebaude (- Niederwartha)	510.000 alita 10.000	
alita 95	Bf. Cossebaude – Gohlis – Bf. Cossebaude	alita 21.000	
alita 97	Leutewitz – Zschonergrundmühle	alita 10.000	
98 A	Weißig – Gönnsdorf – Pappritz – Niederpoyritz	48.000	
98 B	Weißig – Schönfeld – Rockau – Cunnersdorf – Niederpoyritz	142.000	
98 C	Schönfeld - Borsberg	51.000	
H/S (Pirna)	PIR-Sonnenstein – ZOB/ Bf. – Heidenau – DD-Prohlis	80.000	
P (Pirna)	PIR-Stadtmitte – Birkwitz-Pratzschwitz – DD-Pillnitz	26.000	
A (Freital)	DD-Löbtau – Potschappel – Deuben – Coßmannsdorf – Somsdorf/ Pfaffengrund	213.000	
B (Freital)	DD-Coschütz (Li. 66) – Burgk – Deuben	25.000	
F (Freital)	Gompitz – Kesselsdorf – FTL-Deuben – Possendorf – Kreischa – DD-Dobritz	53.000	
226	Pirna – Lohmen - Dürrröhrsdorf-Dittersbach - Schönfeld - Dresden-Bühlau	105.000	
228	Rossendorf - Eschdorf - Schönfeld - DD-Bühlau	121.000	
229	Dresden-Bühlau - Rossendorf	29.000	
261	Sebnitz - Neustadt - Stolpen - Dresden	197.000	
305	Dresden - Radeberg - Brettnig - Bischofswerda	73.000	 **
307	Radeberg - Ullersdorf - Rossendorf	5.000	 **
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeberg	275.000 Nachtlinie 3.000	 **
309	DD-Blasewitz - DD-Bühlau - Radeberg - Pulsnitz	111.000	 **
317	Radeberg – Lomnitz – Ottendorf-Okrilla – Medingen/ Grünberg	1.000	 **
321	Nachtlinie DD-Klotzsche - Medingen - Ottendorf-Okrilla – DD-Klotzsche	7.000	 **

322	Medingen – Weixdorf – Ottendorf-Okrilla – Radeberg	2.000	 **
326	Dresden – Boxdorf – Moritzburg – Radeburg	75.000	 ***
327 ***	Radebeul-West/DD-Trachau – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg	3.000	 ***
328 ****	Dresden – AMD – Bärnsdorf – Radeburg	111.000	 ***
331 ****	Wilsdruff – Klipphausen – DD-Cossebaude	10.000	 ***
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Hetzdorf	182.000	
337	Gompitz/ Wilsdruff – Kesselsdorf – Freital	3.000	
352	Dresden – Bannewitz – Possendorf	3.000	
353	Bannewitz/ Possendorf – Goppeln – Kauscha/ Prohlis	24.000	
360	Dresden – Dippoldiswalde – Altenberg – Zinnwald	132.000	
366	Dresden – Kleinnaundorf – Bannewitz – Possendorf	33.000	
386	Lockwitz – Kreischa – Reinhardtsgrμμα – Glashütte	20.000	
400	Dresden – Hetzdorf – Freiberg – Annaberg-Buchholz		
404	Meißen – Gauernitz – DD-Cossebaude	19.000 ALB 4.000	
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	53.000	
457	Großenhain – Radeburg – Moritzburg – Dresden	28.000	
458	Großenhain – Böhla – Moritzburg – Dresden	4.000	

* ab 09.12.2018 Verlängerung Linie 88 bis Kauscha (bis Goppeln geplant), Abstimmung mit Linie 353

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO




*** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlößnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

**** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 328 in 478 und 331 in 423

Testbetrieb 2018: Linie 73, Quartierbus S-Bf. Pieschen – Döbelner Straße – Wilder Mann

4.2 Landkreis Bautzen (VVO) Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
1 HY	Hoyerswerda: Seidewinkel – Bf. – Schwarzkollm	173.000	
2 HY	Hoyerswerda: Verkehrsbetrieb – Bf. – Globus	147.000	
3 HY	Hoyerswerda: Kühnicht – Waldfriedhof – Nardt – Bf.	124.000	
4 HY	Hoyerswerda: Bf. – Lausitzer Platz – Grünwaldring – Markt – Bf.	61.000	
21 KM	Kamenz: Flugplatz – Jesau – Stadtzentrum – Jesau – Flugplatz	75.000	
22 KM	Kamenz: Bernbruch – Bahnhof – Krankenhaus	36.000	
23 KM	Kamenz: Flugplatz – Bahnhof – Hennersdorf	63.000	
102	Bautzen – Kamenz	181.000	
103	Bautzen – Königswartha – Hoyerswerda	449.000	
117	Neustadt – Steinigtwolmsdorf – Neukirch - Bautzen	65.000	
150	Kamenz – Bernsdorf – Lauta	196.000	
151	Wiednitz – Bernsdorf – Hausdorf – Kamenz	122.000	
152	Hoyerswerda– Wittichenau – Bernsdorf	40.000	
153	Hoyerswerda – Wittichenau –Räckelwitz – Panschwitz	68.000	
154	Groß Särchen – Lohsa – Königswartha	66.000	
155	Hoyerswerda – Uhyst – Boxberg	128.000	
156	Weißkollm – Lohsa – Uhyst (Spree)	21.000	
157	Hoyerswerda – Laubusch – Klein Partwitz – Sabrodt	75.000	
158	Hoyerswerda – Bergen – Neuwiese – Sabrodt	143.000	
159	Hoyerswerda – Bernsdorf – Königsbrück	318.000	
160	Hoyerswerda – Burgneudorf – Spremberg	93.000	
161	Hoyerswerda – Vattenfall – Schwarze Pumpe	18.000	 *
162	Hoyerswerda – Wittichenau – Königswartha	85.000	
163	Bluno – Lohsa	81.000	
164	Hoyerswerda – Spohla – Wittichenau		
165	Laubusch – Bergen – Kleinseidewinkel	18.000	
166	Hoyerswerda – Laubusch – Lauta	184.000	
168	Königswartha – Groß Särchen – Koblenz – Lohsa	25.000	
169	Königsbrück - Röhrsdorf	29.000	
170	Kamenz – Reichenbach – Pulsnitz/ Reichenau	66.000	
171	Kamenz – Königsbrück – Gräfenhain	158.000	
172	Kamenz – Schwepnitz – Zeiðholz	115.000	
173	Kamenz – Cunnersdorf – Straßgräbchen/ Schwepnitz	103.000	
182	Bischofswerda – Kamenz – Wittichenau - Hoyerswerda	436.000	
184	Kamenz – Weißig – Zeiðholz	60.000	













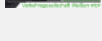




186	Kamenz – Crostwitz – Ralbitz	121.000	
187	Königswartha – Kamenz	114.000	
191	Bischofswerda – Panschwitz-Kuckau	75.000	
193	Bischofswerda – Großharthau – Seeligstadt – Großröhrsdorf		
195	Horka – Crostwitz – Dreikretscham – Bautzen		
196	Zerna – Nebelschütz – Göda – Bautzen		
197	Cunnewitz – Jeßnitz – Dreikretscham		
259	Hoyerswerda – Burgneudorf – Weißwasser	109.000	
261	Sebnitz – Neustadt – Stolpen – Dresden	26.000	
264	Hohnstein – Neustadt – Bischofswerda	41.000	
265	Stolpen – Lauterbach – Langenwolmsdorf – Stolpen	17.000	
267	Sebnitz – Neustadt – Steinigtwolmsdorf	6.000	
302	Radeberg: Bahnhof – Südvorstadt – Markt – Krankenhaus/ Badstr. – EKZ An der Ziegelei	56.000	
304	Großröhrsdorf – Bretinig – Ohorn – Pulsnitz	36.000	
305	Dresden - Radeberg - Bretinig - Bischofswerda	272.000	
306	Pulsnitz – Ohorn – Bretinig	34.000	
307	Radeberg - Ullersdorf - Rossendorf	16.000	
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeberg	148.000 Nachtverk. 2.000	
309	DD-Blasewitz - DD-Bühlau - Radeberg - Pulsnitz	279.000	
310	Radeberg – Arnsdorf – Seeligstadt	106.000	
311	Königsbrück – Höckendorf – Pulsnitz	93.000	
312	Pulsnitz – Reichenbach – Reichenau – Königsbrück	120.000	
315	Pulsnitz – Steina – Ohorn	9.000	
316	Großröhrsdorf – Pulsnitz – Steina – Möhrsdorf – Gersdorf – Kamenz/ Bischheim	173.000	
317	Radeberg – Lomnitz – Ottendorf-Okrilla – Medingen/ Grünberg	262.000	
321	Nachtlinie DD-Klotzsche - Medingen - Ottendorf-Okrilla – DD-Klotzsche		
322	Medingen – Weixdorf - Ottendorf-Okrilla – Radeberg	9.000	
624**	Hoyerswerda – Lauta – Senftenberg	5.000	VG OSL
800	Hoyerswerda – Schwarze Pumpe – Spremberg – Cottbus	32.000	 Spree-Neiße-Bus















* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

** seit 01.08.2017 Linie 619

4.3 Landkreis Meißen Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
A GRH	Großenhain: Großraschütz – Kleinraschütz – Frauenmarkt – Kupferberg	60.000	
A MEI	Meißen: Spaar – Bahnhof – Krematorium – Korbitz/Schletta	192.000	
B MEI	Meißen: Spaar – Rote Gasse – Zaschendorf - Bahnhof – Korbitz/Schletta	190.000	
C MEI	Meißen: Buschbad – Busbahnhof – Krankenhaus	306.000	
E MEI	Meißen: Stadtrundfahrt Porzellan-Manufaktur – Markt – Albrechtsburg/Dom	15.000	
A1 RIE	Riesa: Mergendorf – Busbahnhof – Alleestr. – Weida – Pausitz – Goethestraße	135.000	
A2 RIE	Riesa: Goethestraße – Pausitz – Weida – Alleestr. – Busbahnhof- Mergendorf	134.000	
B RIE	Riesa: Humboldtring – Goethestr. – Busbahnhof – Weida – Mautitz/ Merzdorf	242.000	
C RIE	Riesa: Busbahnhof – Merzdorf	8.000	
D RIE	Riesa: Humboldtring – Goethestraße – Alleestraße – Pochra/ Merzdorf – Canitz	180.000	
E RIE	Riesa: Busbahnhof – Lommatzcher Str. – Mergendorf	7.000	
80 (DD)	Klotzsche Infineon – Hellerau – Boxdorf – Radebeul – Altkaditz – Elbe-Park	139.000	
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeberg	49.000	 *
326	Dresden – Boxdorf –Moritzburg - Radeburg	109.000	 *
327*	Radebeul-West/DD-Trachau – Radebeul Ost – Boxdorf - Reichenberg	60.000	 *
328	Dresden – AMD - Bärnsdorf – Radeburg	86.000	 *
331	Wilsdruff – Klipphausen - DD-Cossebaude	34.000	 *
334**	Wilsdruff – Tanneberg – Nossen	29.000	 *
400	Coswig – Radebeul – Dippelsdorf – Boxdorf	253.000	
401	Meißen – Sörnewitz – Coswig – Sörnewitz - Meißen	166.000	
402	Coswig – Neusörnewitz	12.000	
403	Weinböhla – Steinbach - Radeburg	72.000	
404	Meißen – Gauernitz – Dresden-Cossebaude	89.000 ALB 18.000	
405	Coswig – Auer – Moritzburg – Bärwalde – Radeburg	115.000	
407	Meißen – Diera – Diesbar - Nünchritz	250.000	
408	Meißen – Jessen – Meißen	54.000	
409	Meißen – Priestewitz - Großenhain	138.000 ALB 23.000	
410	Großenhain – Blattersleben - Gävernitz	119.000	

411	Meißen – Neusörnewitz – Weinböhlen (Nachtverkehr)	161.000 Nachtverk.6.000	
412	Meißen – Heynitz – Ilkendorf – Nossen	225.000 ALB 41.000	
413	Meißen – Miltitz – Burkhardswalde – Tanneberg	68.000	
414	Meißen – Taubenheim – Schmiedewalde/Tanneberg	125.000 ALB 22.000	
415	Meißen – Kleinzadel – Löbsal – Diesbar-Seußlitz	71.000 ALB 16.000	
416	Meißen – Zehren – Piskowitz – Lommatzsch - Döbeln	232.000 ALB 2.000	
417	Meißen – Niederjahna – Kleinkagen – Mutzschwitz - Lommatzsch	169.000 ALB 28.000	
418	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	292.000	
419	Lommatzsch – Weitzschenhain – Neckanitz – Lommatzsch	42.000 ALB 8.000	
420	Nossen – Saulnitz – Ziegenhain – Leuben - Lommatzsch	132.000 ALB 43.000	
421	Meißen – Niederau – Weinböhlen – Auer - Moritzburg	89.000	
422	Meißen – Schänitz – Ziegenhain – Raußlitz – Rüsseina	119.000 ALB 22.000	
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	196.000	
426	Meißen – Scharfenberg – Pegenau	12.000	
427	Lommatzsch – Wauden – Lossen – Leuben - Lommatzsch	8.000	
428	Meißen – Röhrsdorf – Klipphausen - Wilsdruff	155.000 ALB 29.000	
429	Lommatzsch – Altsattel – Striegnitz – Lommatzsch	34.000 ALB 8.000	
430	Riesa – Prausitz – Striegnitz – Lommatzsch	95.000 ALB 19.000	
431	Riesa – Seerhausen – Staucha – Lommatzsch	138.000 ALB 19.000	
432	Riesa – Canitz – Strehla – Kleinrügeln	17.000	
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig – Mühlberg	142.000	
437	Riesa – Jacobsthal – Mühlberg	123.000	
439	Riesa – Zeithain – Gröditz – Nieska – Schweinfurth	137.000 ALB 14.000	
440	Riesa – Wülknitz – Gröditz	108.000 ALB 21.000	
441	Riesa – Zeithain – Nünchritz – Roda	146.000	
442	Strehla – Riesa – Zeithain – Nünchritz	20.000	
443	Prausitz – Stauchitz	9.000	
445	Riesa – Prausitz – Kobeln – Zehren	123.000 ALB 15.000	
446	Riesa – Neuhirschstein – Zehren – Meißen	310.000	
450	Großenhain – Nünchritz – Moritz – Riesa	217.000	
451	Großenhain – Colmnitz – Zeithain – Riesa	101.000	
453	Großenhain – Lampertswalde – Blochwitz	48.000	

454	Großenhain – Brößnitz – Großthiemig	85.000	
455	Großenhain – Ponickau – Naundorf	121.000	
456	Großenhain – Sacka – Radeburg	243.000	
457	Großenhain – Radeburg – Moritzburg - Dresden	292.000	
458	Großenhain – Böhla – Moritzburg - Dresden	154.000	
459	Weinböhla – Niederau – Großdobritz	31.000	
460	Großenhain – Auer – Coswig	146.000	
461	Großenhain – Zabeltitz – Gröditz	166.000	
462	Großenhain – Uebigau – Gröditz	45.000	
463	Großenhain – Priestewitz – Lenz – Altleis – Böhla – Priestewitz - Großenhain	74.000	
467	Großenhain – Adelsdorf – Walda – Großenhain	71.000	
500	Bürgerbus Käbschütztal	9.000	Bürgerbusv. 
501	Bürgerbus Lommatzsch	3.000	Bürgerbusv. 
M	Meißen – Moritzburg	31.000	

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlöbnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 334 in 425

4.4 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
A FTL	DD-Löbtau – Freital-Potschappel – Deuben – Coßmannsdorf – Somsdorf/ Pfaffengrund	346.000	
B FTL	DD-Coschütz (Li. 66) – Freital-Burgk – Deuben	155.000	
C FTL	Freital: Pesterwitz – Zuckerode – Potschappel – Birkigt – Kleinnaundorf – Bannewitz	187.000	
D FTL	Freital: Hainsberg – Deuben – Weißig – Kleinopitz – Oberhermsdorf	188.000	
E FTL	Wilsdruff – Braunsdorf – Freital-Wurgwitz – Zuckerode – Deuben – Raschelberg	141.000	
F FTL	DD-Gompitz – Kesselsdorf – Freital-Deuben – Possendorf – Kreischa – DD-Dobritz	332.000	
A HDN	Heidenau: Bf – Hp Süd – Dohna – Großsedlitz	44.000	
B HDN	Heidenau: Bf – Dohna – Gorknitz – Röhrsdorf - Borthen	35.000	
G/L PIR	Pirna: Stadtmitte – Copitz W. – Liebenthal – Graupa – Birkwitz – Copitz W. – Stadtmitte	243.000	

H/S PIR	Pirna: Sonnenstein – ZOB/ Bf. – Heidenau – DD-Prohlis	355.000	
M PIR	Pirna: Stadtmitte – Mockethal – Gewerbegebiet Nord – Birkwitzer Str.	28.000	
N PIR	Pirna: ZOB/ Bf. – Neundorf	142.000	
P PIR	Pirna: Stadtmitte – Birkwitz-Pratzschwitz – DD-Pillnitz	56.000	
Z PIR	Pirna: Stadtmitte – Zuschendorf – Dohma – Zehista - Stadtmitte	60.000	
R/T SEB	Sebnitz: Einkaufspark-Busbf. – Bf – Krankenhaus – Bf – Busbf – Einkaufspark-Busbf – KIEZ – Bf – Soli Vital - Busbf	56.000	
75 DD	Goppeln – Leubnitz – Strehlen – Stadtzentrum (Pirnaischer Platz)	34.000	
86 DD	Heidenau – Kleinzschachwitz – Laubegast S-Bf. Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa	158.000	
89 DD	Röhrsdorf – Borthen – Lockwitz – Niedersedlitz	28.000 alita 9.000	
117	Neustadt – Steinigtwolmsdorf – Neukirch - Bautzen	38.000 10.000	 
185	Bischofswerda – Großharthau – Lauterbach		
201	Heidenau – Burkhardswalde – Glashütte	55.000	
202	Heidenau – Maxen – Mühlbach	35.000	
204	Pirna – Dohna – Großröhrsdorf – Liebstadt	108.000	
205	Pirna – Seidewitztal/ Großröhrsdorf – Liebstadt – Breitenau	38.000	
206	Liebstadt – Waltersdorf – Glashütte	25.000	
207	Pirna – Wingendorf (-Bad Gottleuba/ Breitenau)	a) 115.000 b) 24.000	
209	Pirna- Cotta – Friedrichswalde-Ottendorf	26.000	
214	Bad Gottleuba – Oelsen – Bad Gottleuba	27.000	
216	Pirna – Berggießhübel – Bad Gottleuba – Bahratal	58.000	
217	(Pirna-) Bahratal – Petrovice – Tisa – Sneznik - Rosenthal	7.000	
218	Pirna – Langenhennersdorf – Bahratal	78.000	
219	Pirna – Cotta – Berggießhübel – Bad Gottleuba – Bahratal	206.000	
226	Pirna – Lohmen - Dürrröhrsdorf-Dittersbach - Schönfeld - Dresden-Bühlau	81.000	
232	Helmsdorf – Stolpen – Heeselicht – Langenwolmsdorf	29.000	
233	Wilschdorf – Dürrröhrsdorf Elbersdorf – Porschendorf – Dürrröhrsdorf	27.000	
234	Pirna – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Stolpen – Neustadt	195.000	
235	Hohnstein – Ehrenberg – Ulbersdorf	30.000	

236	Pirna – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Hohnstein – Sebnitz	98.000	
237	Pirna – Bastei – Rathewalde – Hohnstein – Sebnitz	351.000	
238	Pirna – Mockethal/ Lohmen – Stadt Wehlen	92.000	
239	P+R-Bus Bastei-Shuttle	25.000	
241	Pirna – Königstein – Bad Schandau – Hinterhermsdorf	323.000	
242	Königstein – Rosenthal	68.000	
244	Königstein/ Bad Schandau – Kurort Gohrisch – Papstdorf – Cunnersdorf	a) 110.000 b) 34.000	
245	Pirna – Leupoldishain – Rosenthal	122.000	
246	Pirna-Copitz – Leupoldishain – Rosenthal	119.000	
247	Rosenthal – Bad Gottleuba	19.000	
251	Bad Schandau – Krippen – Kleingießhübel	16.000	
252	Schöna – Reinhardtsdorf – Krippen – Bad Schandau - Schmilka	195.000	
253	Bad Schandau – Prossen – Waltersdorf – Hocksteinschänke	66.000	
260	Bad Schandau – Sebnitz	213.000	
261	Sebnitz – Neustadt – Stolpen – Dresden	368.000	
263	Oberottendorf – Rückersdorf – Neustadt – Langburkersdorf	70.000	
263b	Neustadt/Sa.: W.-Kaulisch-Str. – Bf – Neustadthalle – W.-Kaulisch-Str.	10.000	
264	Hohnstein – Neustadt – Bischofswerda	105.000	
265	Stolpen – Lauterbach – Langenwolmsdorf – Stolpen	47.000	
267	Sebnitz – Krumhermsdorf – Neustadt – Steinigtwolmsdorf	120.000	
268	Sebnitz – Saupsdorf/ Ottendorf - Hinterhermsdorf	57.000	
269	Sebnitz – Saupsdorf/ Ottendorf - Hinterhermsdorf	64.000	
331	Wilsdruff – Klipphausen – DD-Cossebaude	13.000	
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Hetzdorf	294.000	
334**	Wilsdruff – Tanneberg – Nossen	19.000	
336	Wilsdruff – Limbach – Helbigsdorf – Herzogswalde – Nossen	70.000	
337	Freital-Deuben/ Pesterwitz – Wurgwitz – Oberhermsdorf – Kesselsdorf	23.000	
343	Tharandt – Edle Krone – Dorfhain – Klingenberg	54.000	
344	Freital – Tharandt – Grumbach – Wilsdruff	15.000	
345	Freital – Tharandt – Kurort Hartha – Fördergersdorf	58.000	
347	Possendorf – Rabenau – Oelsa – Karsdorf	31.000	
348	Wilsdruff – Braunsdorf – Freital – Rabenau – Dippoldiswalde	170.000 AST*: 23.000	
351	Bannewitz – Cunnersdorf – Nöthnitz – Goppeln –	40.000	

	Gaustritz		
352	Dresden – Bannewitz – Possendorf	7.000	
353	Bannewitz/ Possendorf – Goppeln – Kauscha – Prohlis	49.000	
360	Dresden - Dippoldiswalde – Altenberg -Zinnwald	503.000	
361	Dippoldiswalde Nord – Busbahnhof – Dippoldiswalde Süd - Ulberndorf	33.000	
362	Dippoldiswalde Nord – Busbf – Reichstädt	25.000	
363	Tharandt – Grillenburg – Klingenberg – Hartmannsdorf/ Frauenstein	109.000	
365	Schmiedeberg – Hennersdorf – Hartmannsdorf – Frauenstein – Hermsdorf – Seyde	106.000	
366	Dresden – Kleinnaundorf – Bannewitz – Possendorf	21.000	
367	Kurort Kipsdorf – Schellerhau – Kurort Altenberg – Zinnwald – Geising	81.000	
368	Glashütte – Bärenstein – Lauenstein – Liebenau – Fürstenau – Geising – Kurort Altenberg	122.000	
369	Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf – Oberbärenburg – Falkenhain – Glashütte	40.000	
370	Dippoldiswalde – Schmiedeberg – Falkenhain – Oberbärenburg – Kurort Altenberg	171.000	
373	Kurort Altenberg – Rehefeld – Hermsdorf	50.000	
375	Paulsdorf – Ruppendorf – Klingenberg- Höckendorf – Borlas	31.000	
376	Dippoldiswalde – Seifersdorf – Borlas – Rabenau – Freital	109.000	
378	Schmiedeberg – Hennersdorf – Schönfeld – Hermsdorf	61.000	
379	Ruppendorf – Klingenberg	113.000	
380	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Pretzschendorf	79.000	
382	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Edle Krone – Tharandt/ Dorfhain	86.000	
385	Glashütte – Börnchen – Liebenau – Lauenstein – Geising	73.000	
386	Dresden-Dobritz – Kreischa – Reinhardtsgrμμα – Glashütte	137.000	
387	Dippoldiswalde – Frauendorf – Reinhardtsgrmma	17.000	
388	Dippoldiswalde – Niederfrauendorf – Glashütte	126.000	
389	Dippoldiswalde – Reinhardtsgrmma – Kreischa	121.000	
398	Altenberg – Zinnwald – Teplice	24.000	
400	Dresden – Hetzdorf – Freiberg – Annaberg-Buchholz		
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	41.000	
428	Meißen – Röhrsdorf – Klipphausen - Wilsdruff	11.000 ALB 2.000	

* verkehrte nur bis 31.03.2017

** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 334 in 425














4.5 Verbundlinien in Nachbarlandkreisen Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis	Betreiber
Landkreis Elbe-Elster			
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig – Mühlberg	8.000	
437	Riesa – Jacobsthal – Mühlberg	29.000	
439	Riesa – Zeithain – Gröditz – Nieska – Schweinfurth	3.000	
Landkreis Görlitz			
155	Hoyerswerda – Uhist – Boxberg	29.000	
259	Hoyerswerda – Burgneudorf – Weißwasser	3.000	
Landkreis Mittelsachsen			
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Hetzdorf	14.000	
363	Tharandt – Grillenburg – Klingenberg – Hartmannsdorf/ Frauenstein	1.000	
365	Schmiedeberg – Hennersdorf – Hartmannsdorf – Frauenstein – Hermsdorf – Seyde	16.000	
379	Ruppendorf – Klingenberg	8.000	
416	Meißen – Zehren – Piskowitz – Lommatzsch - Döbeln	64.000	
418	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	15.000	
Landkreis Nordsachsen			
432	Riesa – Canitz – Strehla – Kleinrügeln	9.000	
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig	27.000	
Landkreis Oberspreewald-Lausitz			
166	Hoyerswerda – Laubusch – Lauta	6.000	
455	Großenhain – Ponickau – Naundorf	1.000	
Landkreis Spreewald-Neiße und Stadt Cottbus			
160	Hoyerswerda – Burgneudorf – Spremberg	20.000	
161	Hoyerswerda – Vattenfall – Schwarze Pumpe	2.000	
259	Hoyerswerda – Burgneudorf – Weißwasser	3.000	
800	Hoyerswerda – Schwarze Pumpe – Spremberg – Cottbus	90.000	
Tschechische Republik, Bezirk Usti			
217	(Pirna-) Bahratal – Petrovice – Tisa – Sneznik - Rosenthal	25.000	
398	Altenberg – Zinnwald – Teplice	72.000	

4.6 Regionalbuslinien im 30- bzw. 60-min-Takt Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Betreiber
Linie im 30-min-Takt		
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Hetzdorf	
348	Wilsdruff – Braunsdorf – Freital – Rabenau – Dippoldiswalde	

360	Dresden - Dippoldiswalde – Altenberg -Zinnwald	
400	Coswig – Radebeul – Dippelsdorf – Boxdorf	
421	Meißen – Niederau – Weinböhla	
	P+R Bus Bastei	
Linie im 60-min-Takt		
159	Hoyerswerda – Bernsdorf – Königsbrück	
182	Bischofswerda – Kamenz – Wittichenau - Hoyerswerda	
226	Pirna – Lohmen - Dürrröhrsdorf-Dittersbach - Schönfeld - Dresden-Bühlau	
234	Pirna – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Stolpen – Neustadt	
241	Pirna – Königstein – Bad Schandau – Hinterhermsdorf	
252	Schöna – Reinhardtsdorf – Krippen – Bad Schandau - Schmilka	
260	Bad Schandau – Sebnitz	
261	Sebnitz – Neustadt – Stolpen – Dresden	
264	Hohnstein – Neustadt – Bischofswerda	
305	Dresden - Radeberg - Bretnig - Bischofswerda	 *
306	Pulsnitz – Ohorn – Bretnig	 *
308	Radeburg – Medingen - DD-Klotzsche - Langebrück - Radeburg	 *
309	DD-Blasewitz - DD-Bühlau - Radeberg - Pulsnitz	 *
311	Königsbrück – Höckendorf – Pulsnitz	 *
316	Großröhrsdorf – Pulsnitz – Steina – Möhrsdorf – Gersdorf – Kamenz/ Bischheim	 *
326	Dresden – Boxdorf –Moritzburg - Radeburg	 **
327**	Radebeul-West/DD-Trachau – Radebeul Ost – Boxdorf - Reichenberg	 **
328	Dresden – AMD - Bärensorf – Radeburg	 **
353	Bannewitz/ Possendorf – Goppeln – Kauscha/ Prohlis	
367	Kurort Kipsdorf – Schellerhau – Kurort Altenberg – Zinnwald – Geising	
368	Glashütte – Bärenstein – Lauenstein – Liebenau – Fürstenau – Geising – Kurort Altenberg	
370	Dippoldiswalde – Schmiedeberg – Falkenhain – Oberbärenburg – Kurort Altenberg	
373	Kurort Altenberg – Rehefeld – Hermsdorf	
376	Dippoldiswalde – Seifersdorf – Borlas – Rabenau – Freital	
380	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Pretzschendorf	
382	Dippoldiswalde – Ruppendorf – Edle Krone – Tharandt/ Dorfhain	
385	Glashütte – Börnchen – Liebenau – Lauenstein – Geising	
386	Dresden-Dobritz – Kreischa – Reinhardtsgrimma – Glashütte	
388	Dippoldiswalde – Niederfrauendorf – Glashütte	
389	Dippoldiswalde – Reinhardtsgrimma – Kreischa	
401	Meißen – Sörnewitz – Coswig – Sörnewitz - Meißen	
407	Meißen – Diera – Diesbar - Nünchritz	
409	Meißen – Priestewitz - Großenhain	
410	Großenhain – Blattersleben - Gävernitz	

411	Meißen – Neusörnewitz – Weinböhla (Nachtverkehr)	
416	Meißen – Zehren – Piskowitz – Lommatzsch - Döbeln	
418	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	
421	Meißen – Niederau – Weinböhla	
424	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	
431	Riesa – Seerhausen – Staucha – Lommatzsch	
433	Riesa – Oppitzsch – Strehla – Außig – Mühlberg	
441	Riesa – Zeithain – Nünchritz – Roda	
450	Großenhain – Nünchritz – Moritz – Riesa	
457	Großenhain – Radeburg – Moritzburg - Dresden	
458	Großenhain – Böhla – Moritzburg - Dresden	
461	Großenhain – Zabeltitz – Gröditz	
800	Hoyerswerda – Schwarze Pumpe – Spremberg – Cottbus	 Spree-Neiße-Bus

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlöbnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

4.7 Nachtbuslinien Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Verknüpfungspunkt	Betreiber
A	Dresden – Freital (incl. Zuckerode)	Dresden Tharanter Straße	
H/S	Dresden – Heidenau – Pirna	Dresden Postplatz	
308	Dresden – Radeberg	Dresden Käthe-Kollwitz-Platz	 *
321	Dresden – Weixdorf – Ottendorf-Okrilla	Dresden Käthe-Kollwitz-Platz	 *
326	Dresden – Moritzburg – Radeburg	Dresden Bf. Neustadt	 **
333	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Grumbach	Dresden Postplatz Dresden Tharanter Straße	
360	Dresden – Possendorf – Dippoldiswalde (-Altenberg)	Dresden Postplatz Dresden Hbf	
411	Coswig – Neusörnewitz – Meißen	Coswig Zentrum/ Börse	

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM

4.8 Weitere Verbundgrenzen überschreitende Regionalbuslinien zu Verknüpfungspunkten im VVO

Linie	Linienführung	Ziel/ Verknüpfung im VVO	Betreiber
452	Ustek – Usti – Tisa – Petrovice – Bahratal	Bahratal	
672	Mittweida – Hainichen – Dresden	Dresden	
575	Bad Liebenwerda – Kröbeln – Gröditz	Gröditz	
584	Bad Liebenwerda – Elsterwerda/Gröditz		
585	Elsterwerda – Ortrand/ Gröditz		
586	Elsterwerda – Präsen – Gröditz		
733	Freiberg – Holzhau – Neuhermsdorf	Hermsdorf/ E.	
690	Hainichen – Nossen	Nossen	
750	Freiberg – Nossen – Döbeln		
755	Freiberg – Siebenlehn – Nossen		
761	Nossen – Reinsberg – Nossen		
886	Spremberg – Terpe – Neupetershain	Sabrodt/ Bluno	
435	Ceska Kamenice – Hrensko – Schmilka	Schmilka	
762	Belgern – Staritz – Strehla	Strehla	
805	Dahlen – Cavertitz – Strehla		
810	Oschatz – Bornitz – Strehla		

Anlage 5

Fahrplanangebot im Straßenbahn-/ Stadtbahnverkehr, Betreiber: 

5.1 Dresden Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 in Dresden
1	Prohlis – Dobritz – Gruna – Stadtzentrum – Friedrichstadt – Leutewitz	930.000
2	Kleinzschachwitz – Leuben – Gruna – Stadtzentrum – Bf. Mitte – Cotta – Gorbitz	1.247.000
3	Coschütz – Plauen – Hbf – Stadtzentrum – Bf Neustadt – Wilder Mann	876.000
4	Laubegast – Tolkewitz – Striesen – Stadtzentrum) – Mickten – Radebeul – Coswig – Weinböhma	1.053.000
6	Niedersedlitz – Leuben – Laubegast Blasewitz – Johannstadt – Neustadt – Bf. Mitte – Löbtau – Wölfnitz (-Gorbitz)	1.337.000
7	Weixdorf – Klotzsche – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Löbtau – Wölfnitz – Gorbitz – Pennrich	1.656.000
8	Hellerau – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Südvorstadt	800.000 alita 18.000
9	Prohlis – Reick – Strehlen – Hbf – Stadtzentrum – Mickten – Kaditz	1.007.000
10	Striesen – Straßburger Platz – Hbf – Bf Mitte – MESSE DRESDEN	683.000
11	Bühlau – Bf Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Zschertnitz	1.164.000
12	Striesen – Blasewitz – Fetscherplatz – Stadtzentrum – Löbtau – Leutewitz	966.000
13	Prohlis – Reick – Strehlen – Straßburger Platz – Neustadt – Mickten (-Kaditz)	1.050.000
20	verkehrt nach Vorankündigung bei Veranstaltungen Postplatz – MESSE DRESDEN.	
























5.2 Landkreis Meißen Fahrplanstand 01.01.2017





























Linie	Linienführung	Jahresfahrplanleistung [Fpl-km] 2017 im Landkreis
4	Laubegast – Tolkewitz – Striesen – Stadtzentrum) – Mickten – Radebeul – Coswig – Weinböhma	631.000

Anlage 6

ÖPNV-Angebot mit Stadtverkehrsfunktion

6.1 Dresden Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 1	Dresden-Trachau – Pieschen – Bischofsplatz – Neustadt – Mitte – Freiberger Straße – Hbf – Strehlen – Reick – Dobritz – Niedersedlitz – Zschachwitz	
S 2	Dresden Flughafen – Grenzstraße – Klotzsche – Industriegelände – Neustadt – Mitte – Freiberger Straße – Hbf – Strehlen – Reick – Dobritz – Niedersedlitz – Zschachwitz	
S 3	Dresden Hbf – Plauen	
Zug		
RE 1+2	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt – Klotzsche	
RE15+18+50	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt	
RB 30	Dresden Hbf – Plauen	
RB 31	Dresden Hbf – Friedrichstadt – Cotta – Kemnitz – Stetzsch – Cossebaude – Niederwartha	
RB 33	Dresden-Neustadt – Industriegelände – Klotzsche – Weixdorf Bad – Weixdorf	
RB 34	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt – Industriegelände – Klotzsche – Langebrück	
RB 60+61	Dresden Hbf – Mitte – Neustadt – Industriegelände – Klotzsche – Langebrück	
Tram		
1	Prohlis – Dobritz – Gruna – Stadtzentrum – Friedrichstadt – Leutewitz	
2	Kleinzschachwitz – Leuben – Gruna – Stadtzentrum – Bf. Mitte – Cotta – Gorbitz	
3	Coschütz – Plauen – Hbf – Stadtzentrum – Bf Neustadt – Wilder Mann	
4	Laubegast – Tolkewitz – Striesen – Stadtzentrum) – Mickten – Trachau	
6	Niersedlitz – Leuben – Laubegast Blasewitz – Johannstadt – Neustadt – Bf. Mitte – Löbtau – Wölfnitz (-Gorbitz)	
7	Weixdorf – Klotzsche – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Löbtau – Wölfnitz – Gorbitz – Pennrich	
8	Hellerau – Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Südvorstadt	
9	Prohlis – Reick – Strehlen – Hbf – Stadtzentrum – Mickten – Kaditz	
10	Striesen – Straßburger Platz – Hbf – Bf Mitte – MESSE DRESDEN	
11	Bühlau – Bf Neustadt – Stadtzentrum – Hbf – Zschertnitz	
12	Striesen – Blasewitz – Fetscherplatz – Stadtzentrum – Löbtau – Leutewitz	
13	Prohlis – Reick – Strehlen – Straßburger Platz – Neustadt – Mickten (-Kaditz)	
20	nur nach Vorankündigung bei Veranstaltungen: Postplatz – MESSE DRESDEN	

BUS		
61	Weißig/Fernsehturm - Bühlau - Blasewitz – Gruna - Strehlen – Südvorstadt - Löbtau	
62	Johannstadt – Stadtzentrum – Südvorstadt – Löbtau Süd – Naußlitz – Dölzschen	
63	(Bonnewitz-) Graupa – Pillnitz – Loschwitz – Blasewitz – Striesen – Strehlen – Mockritz – Zschertnitz – Plauen - Löbtau	
64	Reick – Gruna – Striesen – Universitätsklinikum – Waldschlößchen – Neustadt – Pieschen – Mickten – Kaditz	
65	Heidenau/ Luga – Leuben – Reick – Seidnitz – Blasewitz	
66	Lockwitz/ Nickern – Prohlis – Strehlen – Hbf – Südhöhe – Mockritz/ Coschütz (- Freital-Burgk)	
70	Industriegebiet Nord – Klotzsche – Hellerau – Trachenberge – Trachau – Mickten – Übigau – Cotta - Gompitz	
72	Klotzsche Infineon – Hellerau – Boxdorf – Radebeul – Altkaditz – Elbe-Park	
74	Jägerpark – Waldschlößchen – Marienallee	
75	Goppeln – Leubnitz – Strehlen – Stadtzentrum (Pirnaischer Platz)	
76	Justizvollzugsanstalt – S-Bf. Pieschen	
77	Klotzsche Infineon – Flughafen	
79	Mickten – Übigau	
80	Klotzsche – Wilschdorf – Boxdorf – Wilder Mann – Trachau – Übigau – Cotta – Omsewitz	
81	Bf Neustadt – Liststraße - Wilschdorf	
84	Bühlau – Rochwitz – Loschwitz – Blasewitz	
85	Striesen – Gruna – Strehlen – Zschertnitz – Plauen – Löbtau Süd	
86	Heidenau – Kleinzschachwitz – Laubegast S-Bf. Dobritz – Prohlis – Lockwitz – Kreischa	
87	Striesen – Tolkewitz – Seidnitz – Reick – Leubnitz - Mockritz	
88*	Prohlis – Niedersedlitz – Kleinzschachwitz	
89	Röhrsdorf – Borthen – Lockwitz – Niedersedlitz	
90	Löbtau – Naußlitz – Pesterwitz – Altfranken – Gompitz	
91	Gompitz – Pennrich – Unkersdorf – Brabschütz – Merbitz – Briesnitz – Cotta	
92	Cotta – Briesnitz – Ockerwitz	
93	Cotta – Briesnitz – (Podemus – Brabschütz -) Mobschatz – Cossebaude – Oberwartha	
94	Stadtzentrum (Postplatz) – Bf. Mitte – Friedrichstadt – Cotta – Cossebaude (- Niederwartha)	
alita 95	Bf. Cossebaude – Gohlis – Bf. Cossebaude	
alita 97	Leutewitz – Zschonergrundmühle	

98 A	Weißig – Gönnsdorf – Pappritz – Niederpoyritz	
98 B	Weißig – Schönfeld – Rockau – Cunnersdorf – Niederpoyritz	
98 C	Schönfeld - Borsberg	
H/S (Pirna)	Luga – Prohlis	
P (Pirna)	Söbrigen– Pillnitz	
A (Freital)	Löbtau – Altplauen – Plauenscher Grund	
F (Freital) 386	Dobritz – Prohlis – Lockwitz (– Kreischa)	
226	Bühlau – Schönfeld – Eschdorf	
228	Bühlau – Schönfeld – Eschdorf – Rossendorf	
229	Bühlau – Rossendorf	
261	Hbf – Neustadt – Bühlau – Weißig – Rossendorf	
305	Johannstadt - Waldschlößchen - Heidemühle	
308	Klotzsche – Langebrück	
309	Blasewitz – Bühlau – Ullersdorf	
321	Nachtlinie Klotzsche – Weixdorf	
326	Bf. Neustadt – Boxdorf	
328 ****	Bf. Neustadt – Wilschdorf – Volkersdorf	
331 ****	Cossebaude – Niederwartha	
333	Hbf – Südvorstadt – Löbtau – Gompitz	
352 360	Hbf – TU – Südhöhe	
353	Prohlis – Kauscha	
366	Hbf – TU – Südhöhe – Coschütz – Gittersee	
404	Cossebaude – Niederwartha	
457, 458	Bf. Neustadt – Wilder Mann	
F		
F14	Kleinzschachwitz – Pillnitz (Autofähre/ Personenfähre)	
F16	Niederpoyritz - Laubegast	
F17	Johannstadt - Dresden-Neustadt	
sonstiges		
	Standseilbahn Dresden Weißer Hirsch - Loschwitz	
	Schwebebahn Dresden Loschwitz - Oberloschwitz	

* ab 09.12.2018 Verlängerung Linie 88 bis Kauscha (bis Goppeln geplant), Abstimmung mit Linie 353

** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO

*** zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM

**** ab 09.12.2018 Umbenennung Linie 328 in 478 und 331 in 423

6.2 Hoyerswerda Fahrplanstand 01.01.2017











Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 4	Bf. Hoyerswerda – Schwarzkollm	
Zug		
RE 15	Bf. Hoyerswerda – Schwarzkollm	
BUS		
1	Seidewinkel – Bf. – Schwarzkollm	
2	Verkehrsbetrieb – Bf. – Globus	
3	Kühnicht – Waldfriedhof – Nardt – Bf.	
4	Bf. – Lausitzer Platz – Grünewaldring – Markt – Bf.	
103 164	Bf. – Lausitzer Platz – Zeißig	
155	Bf. – Lausitzer Platz – Kühnicht	
158	Bf. – Lausitzer Platz – Seidewinkel	
159	Bf. – Dörghenhausen – Bröthen	
160 259 800	Bf. – Lausitzer Platz – Cottbuser Tor	  Spree-Neiße- Bus
162 182	Bf. – Dörghenhausen	

6.3 Coswig Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 1	Bf. Coswig – Neusörnewitz	
Tram		
4	Radebeuler Str. – Zentrum/Börse – Steinbacher Weg	
BUS		
400	Turbowerk – Kötzitz – Bf – Zentrum/Börse - Krankenhaus – Spitzgrund	
401 405	Bf – Zentrum/Börse – Spitzgrund	

460		
402	Bf – Brockwitz – Sörnewitz – Neusörnewitz	

6.4 Dippoldiswalde Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
BUS		
348	Oberhäslich – Busbf	
360	Oberhäslich – Busbf – Ulberndorf – Obercarsdorf – Schmiedeberg	
361	Dippoldiswalde Nord – Busbf – Dippoldiswalde Süd - Ulberndorf	
362	Gymnasium – Busbf – Reichstädt	
370	Busbf – Ulberndorf – Obercarsdorf – Schmiedeberg – Dönschten	
376	Bubf – Malter – Paulsdorf – Seifersdorf	
378	Schmiedeberg – Obercarsdorf – Sadisdorf – Hennersdorf – Ammeldorf - Schönfeld	
380	Busbf – Reichstädt	
382		
387	Busbf – Reinholdshain	
388		
389	Gymnasium – Busbf – Oberhäslich – Reinberg – Reinholdshain	

6.5 Freital Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 3	Freital-Potschappel – Deuben – Hainsberg – Hainsberg-West	
Zug		
RB 30	Freital-Potschappel – Deuben – Hainsberg – Hainsberg-West	
BUS		
A	Potschappel – Deuben – Coßmannsdorf – Somsdorf/ Pfaffengrund	
B	Burgk – Deuben	
C	Pesterwitz – Zuckerode – Potschappel – Birkigt – Kleinnaundorf	
D	Hainsberg – Deuben – Weißig	
E	Wurgwitz – Zuckerode – Deuben – Raschelberg	
F	Wurgwitz – Zuckerode – Deuben – Niederhäslich	
337	Zuckerode – Deuben – Döhlen – Weißig – Wurgwitz	
348	Deuben – Eckersdorf	
376	Deuben – Hainsberg – Eckersdorf	

6.6 Großenhain Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
Zug		
RB 31	Großenhain Cottb. Bf. – Zabeltitz	
BUS		
A	Großraschütz – Kleinraschütz – Frauenmarkt – Kupferberg	
409 410	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Priestewitzer Str.	
450	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Skassa	
451	Cottb. Bf. – Bauda – Colmnitz	
453 455 456 457	Cottb. Bf. – Folbern	
454	Cottb. Bf. – Folbern – Skaup – Skäßchen	
458	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Zschauitz	
460	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Weißnitz – Rostig	
461	Cottb. Bf. – Hohe Str. – Walda-Kleinthiemig – Bauda – Görzig – Zabeltitz – Treugeböhla	
463	Hohe Str. – Cottb. Bf. – Priestewitzer Str.	
467	Cottb. Bf. – Hohe Str. – Walda-Kleinthiemig – Zabeltitz – Nasseböhla – Uebigau – Skäßchen – Skaup – Folbern – Cottb. Bf/ Hohe Str.	

6.7 Heidenau Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 1 S 2	Heidenau – Heidenau Süd – Heidenau Großsedlitz	
BUS		
A	Heidenau Bf – Hp Süd – Großsedlitz - Heidenau	
B 201 202	Heidenau Bf – Erlichtmühle	
H/S	Heidenau Pechhütte – Bf – Einkaufszentrum	

6.8 Kamenz Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
21	Kamenz Flugplatz – Jesau – Stadtzentrum – Jesau – Flugplatz	
22	Bernbruch – Kamenz Bf – Krankenhaus	
23	Kamenz Flugplatz – Bf – Lückersdorf – Gelenau – Hennersdorf	
102	Kamenz Flugplatz – Bf – Wiesa – Thonberg	
150	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz	
151	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz – Bernbruch	
170 316	Kamenz Flugplatz – Bf – Gelenau	
171 173	Kamenz Flugplatz – Bf – Hutberg – Vogelberg	
172	Kamenz Flugplatz – Bf – Joliot-Curie-Siedlung	
182	Zschornau – Schiedel – Kamenz Flugplatz – Bf – Wiesa – Thonberg	
184	Zschornau – Schiedel – Kamenz Flugplatz – Bf	
186	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz – Jesau	
187	Kamenz Bf – Schwimmhalle/Flugplatz – Jesau – Deutschbaselitz	

6.9 Meißen Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1	Meißen – Meißen Altstadt – Meißen-Triebischtal	
		
A	Spaar – Busbf – Krematorium – Korbitz/Schletta	
B	Spaar – Rote Gasse – Zschendorf – Busbf – Korbitz/Schletta	
C	Buschbad – Busbf – Krankenhaus	
E	Stadtrundfahrt Porzellan-Manufaktur – Markt – Albrechtsburg/Dom	
401	Meißen Busbf – Niederspaar/ Bosel	
404	Meißen Busbf – Tierpark/ Rehbockschänke	
407 409	Meißen Busbf – Zscheila – Baumschule	
408 421	Meißen Busbf – A:-Mücke-Ring	
411	Meißen Busbf – Zschendorf	
412 422	Meißen Busbf – Neugasse – Korbitz	
413 418	Meißen Busbf – Neugasse – Buschbad	
414 426	Meißen Busbf – Neugasse – Lercha	

428		
415	Meißen Busbf – Hafensstraße – Knorre – Karpfenschänke	
416	Meißen Busbf – Afra-Schule – Heilig Kreuz	
446		
417	Meißen Busbf – Lommatzcher Tor – Auf der Höhe	

6.10 Pirna Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1 S 2	Bf Pirna – Obervogelgesang	
		
RB 71	Bf Pirna – Pirna Copitz – Pirna Copitz Nord	
		
G/L	Pirna Stadtmitte – Copitz W.– Liebenthal – Graupa – Birkwitz – Copitz W. – Stadtmitte	
H/S	Pirna-Sonnenstein – ZOB/ Bf. – Siedlung	
M	Pirna Stadtmitte – Mockethal – Gewerbegebiet Nord – Birkwitzer Str.	
N 209 216 218	Pirna ZOB/ Bf. – Neundorf	
P	Pirna Stadtmitte – Birkwitz-Pratzschwitz	
Z 205 207 219	Pirna Stadtmitte – Zuschendorf/ Zehista	
234	Pirna Stadtmitte – ZOB/Bf. – Copitz – Bonnewitz	
63	Bonnewitz – Graupa	
204	Pirna Stadtmitte – ZOB/Bf. – Am Friedhof	
226 236 237	Pirna Stadtmitte – ZOB/Bf. – Copitz – Zatzschke	 
238	Pirna ZOB/Bf. – Copitz – Mockethal – Zatzschke	
241 246	Pirna ZOB/Bf. – Sonnenstein – Cunnersdorf	
245 246	Pirna ZOB/Bf. – Sonnenstein – Krietzschwitz	
CityBus	Pirna ZOB/Bf. – Fähranleger – Elbeparkplatz – Markt – Breite Straße – ZOB/Bf. (zweijähriger Testbetrieb ab 03.07.2017)	
		
F9	Pirna – Pirna-Copitz	

6.11 Radeberg Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
BUS		
302	Radeberg Bf – Südvorstadt – Markt – Krankenhaus/ Badstr. – EKZ An der Ziegelei	 *
305	Radeberg Heidehäuser – Bf – Krankenhaus – Randsiedlung	 *
307	Radeberg Bf – Großerkmansdorf – Ullersdorf	 *
308	Radeberg Bf – Lotzdorf – Liegau-Augustusbad	 *
309	Radeberg Krankenhaus – Bf – Großerkmansdorf – Ullersdorf	 *
310	Radeberg Bf – Kleinwolmsdorfer Str.	 *

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an RBO







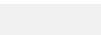

6.12 Radebeul Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
S		
S 1	Radebeul Ost – Radebeul-Weintraube – Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul-Zitzschewig	
Tram		
4	Radebeul Forststr. – Schildenstr. – Landesbühnen – Radebeul West – Eisenbahnbrücke	
BUS		
72	Radebeul Altserkowitz – Landesbühnen – E.-Bilz-Str. – Hospiz	
327*	Radebeul Seestr./ Kötzschenbroda – S-Bf. Radebeul-Ost – Waldstr.	 *
400	Radebeul Naundorf – Kötzschenbroda – Lindenau	

* zum 01.01.2018 Konzessionsübergabe an VGM, mit Einführung des neuen Radebeuler Busnetzes am 09.12.2018 ging die Linie 327 in die Linien 475 Radebeul-Kötzschenbroda – Radebeul Ost – Boxdorf – Reichenberg – Dippelsdorf und 476 Radebeul-Kötzschenbroda – Niederlöbnitz – Radebeul Ost – Dresden-Trachau auf

6.13 Riesa Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
BUS		
A1	Riesa Mergendorf – Busbf – Alleestr. – Weida – Pausitz – Goethestraße	
A2	Riesa Goethestraße – Pausitz – Weida – Alleestr. – Busbf – Mergendorf	
B	Riesa Humboldttring – Goethestr. – Busbf – Weida – Mautitz/ Merzdorf	

C	Riesa Busbf – Merzdorf	
D	Riesa Humboldttring – Goethestraße – Alleestr.– Pochra/ Merzdorf – Canitz	
E	Riesa Busbf – Lommatzcher Str. – Mergendorf	
430 445	Riesa Busbf – Pausitz – Nickritz – Jahnishausen – Böhlen – Gostewitz	
431	Riesa Busbf – Pausitz – Oelsitz	
433	Riesa Goethestr. – Busbf – Gröba	
437 439 440 441	Riesa Goethestr. – Busbf	
446	Riesa Busbf. - Goethestr. – Göhlis – Flugplatz – Leutewitz	

6.14 Bad Schandau Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
S 1	Bf. Bad Schandau – Krippen – Schmilka	
		
U 28	Bf. Porschdorf – Bad Schandau – Krippen – Schmilka	 
		
	Kirnitzschtalbahnhof Kurpark – Botanischer Garten – Ostrauer Mühle	
		
241	Bad Schandau Bf – Elbkai – Ostrauer Mühle	
244	Bad Schandau Bf – Elbkai	
251	Bad Schandau Elbkai – Bf – Krippen	
252	Bad Schandau Ostrau – Postelwitz – Elbkai – Bf – Krippen	
253	Bad Schandau Elbkai – Bf – Prossen – Porschdorf – Waltersdorf	
260	Bad Schandau Bf – Elbkai – Kiefricht	
		
F2	Schmilka Bf – Ort	
F3	Postelwitz – Krippen	
F4	Bad Schandau - Krippen	
F5	Bad Schandau, Stadt - Bad Schandau, Bf.	
Sonstiges		
	Personenaufzug Bad Schandau - Ostrau	Kommune

6.15 Bannewitz Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
BUS		
C	Bannewitz Windbergstr. – Wendeplatz – Siedlung	
F	Neuwelschufe – Possendorf – Am Spitzberg	
351	Bannewitz – Cunnersdorf – Bannewitz – Nöthnitz – Goppeln – Gaustritz – Golberode	
352	Nöthnitz – Boderitz – Bannewitz – Hänichen – Possendorf	
353	Bannewitz – Hänichen – Possendorf – Rippien – Goppeln	
360	Nöthnitz - Bannewitz – Hänichen – Possendorf	
366	Siedlung - Bannewitz – Hänichen – Possendorf	

6.16 Neustadt/Sa. Fahrplanstand 01.01.2017







Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
Zug		
RB 71	Bf. Neustadt/ Sa. – Krumhermsdorf	
BUS		
117 267	Krumhermsdorf – Bf. Neustadt/ Sa. – Neustadthalle – W.-Kaulisch-Str. – Langburkersdorf – Hohwaldklinik	
261 263	Rückersdorf/ Polenz – Neustadthalle - Bf. Neustadt/ Sa. – W.-Kaulisch-Str. – Langburkersdorf – Rugiswalde	
263b	Neustadt/Sa. W.-Kaulisch-Str. – Bf – Neustadthalle – W.-Kaulisch-Str.	
264	Oberottendorf – Niederottendorf – Berthelsdorf – W.-Kaulisch-Str. – Bf. Neustadt/ Sa. – Götzingerhöhe	

6.17 Sebnitz Fahrplanstand 01.01.2017
















Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
Zug		
U 28	Bf. Sebnitz – Amtshainersdorf	
BUS		
R/T	Einkaufspark-Busbf. – Bf – Krankenhaus – Bf – Busbf – Einkaufspark / Busbf – KIEZ – Bf – Soli Vital - Busbf	
236 237	Sebnitz Busbf – Hainersdorf	
260	Sebnitz Busbf – Bf – Hainersdorf – Lichtenhain – Mittelndorf – Altendorf	
261	Sebnitz Busbf – Dr.-Stedtner-Str.	
267	Sebnitz Busbf – Schönbach	

268 269	Sebnitz Busbf – Hertigswalde – Ottendorf/ Saupsdorf – Hinterhermsdorf	
------------	---	---

6.18 Weinböhla Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Linienführung im Stadtgebiet	Betreiber
		
4	Weinböhla – Gellertstr.– Köhlerstr.	
		
403	Weinböhla Hp – Rathaus – Steinbacher Str.	
411	Neusörnewitz S-Bf - Weinböhla Laubenhöhe – Rathaus – Hp	
421 459	Weinböhla Hp – Am Sandweg/ Niederau	

Anlage 7 - Elbfähren Fahrplanstand 01.01.2017

Linie 		VVO-Tarif	Betreiber	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge				
F1	Schöna - Hrensko			täglich IV-X: 7-21 Uhr, XI-III: 8-17 Uhr, nach Bedarf
F2	Schmilka	X		täglich IV-X: 6-22 Uhr, XI-III 6-20 Uhr nach Bedarf
F3	Postelwitz	X		täglich IV-X: 8-22 Uhr, XI-III 8-19 Uhr Mo-Fr bereits ab 6 Uhr, nach Bedarf
F4	Bad Schandau - Krippen	X		täglich IV-X: 8-22 Uhr, XI-III 8-19 Uhr 30-/60-min-Takt
F5	Bad Schandau, Stadt - Bad Schandau, Bhf.	X		täglich IV-X: 6-22 Uhr, XI-III 6-21 Uhr Mo-Fr bereits ab 5 Uhr, 30-min-Takt
F6	Königstein	X		täglich IV-X: 5-23 Uhr, XI-III 5-22 Uhr Mo-Fr bereits ab 4 Uhr, nach Bedarf
F7	Kurort Rathen		Stadt Rathen	täglich V-X: 5-1 Uhr, XI-IV 5-24 Uhr Mo-Fr bereits ab 4 Uhr, nach Bedarf
F8	Stadt Wehlen	X		täglich IV-X: 5-24 Uhr, XI-III 5-23 Uhr Mo-Fr bereits ab 4 Uhr, nach Bedarf
F9	Pirna - Pirna-Copitz	X		Mo-Fr IV-X: 5-19 Uhr, XI-III 6-19 Uhr Sa 9-17, SoF 11-17 Uhr, nach Bedarf
F10	Birkwitz - Heidenau	X		Täglich 4-23 Uhr, , Sa, So+F IV-X ab 6 Uhr, XI-III ab 7 Uhr, nach Bedarf
Landeshauptstadt Dresden				
F14	Kleinzschachwitz – Pillnitz (Autofähre/ Personenfähre)	X		täglich 5-0 Uhr, nach Bedarf
F16	Niederpoyritz - Laubegast	X		täglich IV-X: 6-20 Uhr, XI-III 6-18 Uhr Sa/So+F ab 9 Uhr IV-X Fr,Sa,Vorfeiertage bis 22 Uhr, nach Bedarf
F17	Johannstadt - Dresden-Neustadt	X		täglich IV-X: 9-23 Uhr, XI-III 9-18 Uhr Mo-Fr bereits ab 6 Uhr, nach Bedarf
Landkreis Meißen				
F24	Coswig-Kötitz - Gauernitz	X		täglich III-X: 9-19 Uhr, XI-II 9-18 Uhr Mo-Fr bereits ab 5 Uhr, nach Bedarf
F28	Niederlommatsch - Seußlitz	X		täglich III-X: 9-20 Uhr, XI-II 11-18 Uhr Mo-Fr bereits ab 5 Uhr, nach Bedarf
F29	Riesa - Promnitz		ESAM GmbH	Täglich III-XII 9-18 Uhr, Mo-Fr bereits ab 7 Uhr, Sa V-IX bis 19 Uhr, nach Bedarf (I/II außer Betrieb)
F30	Strehla - Lorenzkirch	*	Stadt Strehla	Täglich III-XII 9-18 Uhr, Mo-Fr bereits ab 6 Uhr, V-IX bis 20 Uhr, nach Bedarf (I/II außer Betrieb)

* laufende Abstimmungen zur Anerkennung des VVO-Tarifes

Anlage 8 – Sonderverkehrsmittel Fahrplanstand 01.01.2017

Linie	Betreiber	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
Löbnitzgrundbahn (LGB) Radebeul Ost – Moritzburg – Radeburg		täglich IV-X 8-19 Uhr, XI-III 8-18 Uhr, an Schultagen bereits ab 5 Uhr, 2-h-Takt Radebeul-Ost – Moritzburg 53.000 Fahrplankm/ Jahr
Weißeritztalbahn (WTB) Freital-Hainsberg – Dippoldiswalde – Kurort Kipsdorf		täglich 3 Fahrtenpaare Freital- Dippoldiswalde, davon 2 verlängert bis Kipsdorf, veranstaltungskonkrete Sonderfahrpläne, 65.000 Fahrplankm/ Jahr
Kirnitzschtalbahn Bad Schandau – Lichtenhainer Wasserfall		täglich IV-X 8-20 Uhr, XI-III 10-17 Uhr, an Schultagen bereits ab 7 Uhr, IV-X 30-min- Takt, XI-III 70-min-Takt, 93.000 Fahrplankm/ Jahr
Standseilbahn Dresden Weißer Hirsch - Loschwitz		täglich 9-20 Uhr, Mo-Fr ab 6 Uhr, IV-X an Fr, Sa und vor Feiertagen bis 23 Uhr, 10/15-min-Takt
Schwebebahn Dresden Loschwitz - Oberloschwitz		täglich IV-X 9-20 Uhr, XI-III 10-18 Uhr, 15- min-Takt
Personenaufzug Bad Schandau - Ostrau	Stadt Bad Schandau	täglich 9-17 Uhr, IV+X bis 18 Uhr, V-IX bis 19 Uhr
Stadtrundfahrt Meißen Porzellan- Manufaktur – Albrechtsburg/Dom		täglich IV-X 10-17 Uhr

Anlage 9 – Übersicht alternativer Bedienformen Fahrplanstand 01.01.2017

9.1 Anruflinientaxi (alita), Betreiber:

Anmeldung bis 20 min vor Abfahrt: (0351) 8571111

Linie		Anschluss an Linie	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
8	Infineon Nord – Hellerau	7	tägl. 1.00 – 5.30 Uhr, Sa 5.00 – 8.00 Uhr So/F 1.00 – 7.30 Uhr
61	Bühlau – Fernsehturm	11	tägl. 2.00 – 4.30 Uhr, So/F bis 5.30
61	Bühlau – Weißig	11	tägl. 4.00 – 4.30 Uhr
63	Wasaplatz - Münzteichweg	13	tägl. 1.00 – 3.00 Uhr
63	Pillnitz - Graupa	63	Sa, So/F 5.00 – 8.30 Uhr
65	Altleuben – Tronitzer Str.	2	tägl. 1.30 – 4.30 Uhr
66	Südhöhe - Altkaitz	66	tägl. 21.30 – 5.00 Uhr
66	Prohlis - Lockwitz	13	tägl. 22.30 – 4.00 Uhr, Sa bis 8.00, So/F bis 9.00
70	Dalienweg – Am Altfränkener Park	2	tägl. 1.30 – 4.00 Uhr, Sa, So/F bis 5.00
70	Klotzsche - Wilschdorf	70/ 80	Sa, So/F 17.30 – 6.30
72	Elbe-Park – Radebeul- Altserkowitz	9	tägl. 21.00 – 0.00 Uhr, Sa, So/F bis 7.00
72	Boxdorf - Hellerau	80	Mo-Fr 4.30 – 5.30 Uhr
74	Waldschlößchen - Jägerpark	11	tägl. 21.00 – 1.00 Uhr, So/F bis 11.30
75	Wasaplatz - Goppeln	13	tägl. 2.00 – 4.00 Uhr, Sa, So/F bis 4.30
76	Pieschen - JVA	64	Mo-Fr 18.30 – 6.00 Uhr, Sa, So/F ganztags
77	Infineon - Flughafen	7	tägl. 1.30 – 4.00 Uhr
79	Mickten - Übigau	4	tägl. 21.30 – 5.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.00
81	Liststr. - Wilschdorf	3	tägl. 21.30 – 4.30 Uhr, Sa, So/F bis 5.00
84	Blasewitz – Rochwitz	6	tägl. 22.00 – 5.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.00
88	Prohlis – Kleinzschachwitz	13	tägl. 21.30 – 23.00 Uhr
89	Niedersedlitz - Röhrsdorf	6	tägl. 21.30 – 6.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.00
92	Cotta - Ockerwitz	1	tägl. 21.30 – 5.00 Uhr, Sa, So/F bis 8.30
94	Cossebaude - Niederwartha	94	tägl. 22.30 – 1.00 Uhr, Sa bis 8.00, So/F bis 9.00
95	Cossebaude - Gohlis	94	Mo-Fr, ganztags
97	Leutowitz - Zschonergrundmühle	1	Mo-Fr, ganztags

9.2 Anrufbus/ Anruflinienbus (ALB)

Linie		Betreiber	Einsatzzeiten (auf volle Stunde gerundet)
Landeshauptstadt Dresden			
Anmeldung bis 20 min vor Abfahrt: (0351) 8571111			
91	Gompitz - Cotta		Mo-Fr. 21.30 – 0.00 Uhr, Sa, So/F ganztags
228	Rossendorf - Eschdorf - Schönfeld - DD-Bühlau		Mo-Fr. 21.00 – 0.00 Uhr, Sa, So/F 19.30 – 9.00
Landkreis Bautzen			
Anmeldung Mo-Fr 7-18 Uhr bis 60 min vor Abfahrt: (03591) 491100			
22	Bernbruch – Kamenz Bf – Krankenhaus		Sa ganztags
23	Kamenz Flugplatz – Bf – Lückersdorf – Gelenau – Hennersdorf		Mo-Fr Einzelkurse
103	Bautzen – Königswartha – Hoyerswerda		Mo-Fr Einzelkurse
154	Groß Särchen – Lohsa – Königswartha		Mo-Fr Einzelkurse
158	Hoyerswerda – Bergen – Neuwiese – Sabrodt		Mo-Fr Einzelkurse
166	Hoyerswerda – Laubusch – Lauta		Sa, So/F ganztags Wintersaison
169	Königsbrück - Röhrsdorf		Mo-Fr Einzelkurse
171	Kamenz – Königsbrück – Gräfenhain		Mo-Fr Einzelkurse
172	Kamenz – Schwepnitz – Zeiβholz		Mo-Fr Ferien Einzelkurse
173	Kamenz – Cunnersdorf – Straβgräbchen/ Schwepnitz		Mo-Fr Ferien Einzelkurse
184	Kamenz – Weiβig – Zeiβholz		Mo-Fr Einzelkurse
186	Kamenz – Crostwitz – Ralbitz		Mo-Fr Ferien Einzelkurse
191	Bischofswerda – Panschwitz-Kuckau		Mo-Fr Einzelkurse
Landkreis Meiβen			
Anmeldung bis 60 min vor Abfahrt: (03521) 741663			
404	Meiβen – Gauernitz – Cossebaude		Sa, So/F ganztags
409	Meiβen – Priestewitz - Groβenhain		Sa, So/F ganztags
412	Meiβen – Krögis - Nossen		Sa, So/F ganztags
414	Meiβen – Taubenheim – Schmiedewalde/ Tannenberg		Sa, So/F ganztags
415	Meiβen – Kleinzadel – Löbsal		Sa, So/F ganztags
417	Meiβen – Leutewitz – Leuben – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags
419	Lommatzsch – Neckanitz – Churschütz – Lommatzsch		Ferien
420	Nossen – Ziegenhain – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags ,Ferien
422	Meiβen – Krögis – Ziegenhain – Rüsseina		Sa, So/F ganztags
428	Meiβen – Röhrsdorf – Klipphausen – Wilsdruff		Sa, So/F ganztags
430	Riesa – Prausitz – Striegnitz – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags

431	Riesa – Seerhausen – Lommatzsch		Sa, So/F ganztags
439	Riesa – Zeithain – Gröditz – Nieska – Schweinfurth		Sa, So/F ganztags
440	Riesa – Zeithain – Wülknitz – Gröditz		Sa, So/F ganztags

9.3 Bürgerbus

Linie		Betreiber	Einsatzzeiten
Landkreis Meißen			
500	Bürgerbus Käbschütztal	Bürgerbusverein Lommatzsch	nur dienstags und freitags
501	Bürgerbus Lommatzsch	Pflege e.V. + 	nur donnerstags
Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge			
	Bürgerbus Bahretal (kein VVO-Tarif)	Förderverein Dorfentwicklung Bahretal e.V.+ Gemeinde Bahretal	kein fester Fahrplan

9.4 Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Stadt	Bediengebiet	Tarif	Einsatzzeiten und Anmeldung
Landkreis Bautzen			
Hoyerswerda	Stadtgebiet, Abfahrten an besonders gekennzeichneten Haltestellen	Verbundtarif + Komfortzuschlag	Mo-Fr 20.00 - 2.00 Uhr, Sa, So+F ganztags Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03571) 608888
Landkreis Meißen			
Meißen	Stadtgebiet, Abfahrten an besonders gekennzeichneten Haltestellen und weiteren definierten Abfahrtsorten	Verbundtarif + Komfortzuschlag (entfernungsabhängig)	täglich 19.30 - 1.30 Uhr, Sa, So+F ab 17.30 Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03521) 733441
Riesa			täglich 21.00 - 23.30 Uhr Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03525) 737271
Großenhain (seit 09.12.2018)			Mo-Fr 20.30 - 0.00 Uhr, Sa, So+F 19.30 - 0.00 Uhr Anmeldung bis 30 min vor Abfahrt: (03521) 733441

Das AST-System in Freital wurde im März 2017 beendet und auf regulären Linienbetrieb umgestellt.

Anlage 10 – Grenzüberschreitender Verkehr

Linie		Betreiber	Fahrtenangebot
SPNV mit Grenzübergang im VVO			
RE 20	Wanderexpress Bohemica Dresden – Pirna – Bad Schandau – Schöna – Dolní Zleb – Decin – Ústí n.L. - Litomerice		IV-X Sa/So+F1 Zugpaar Dresden – Litomerice Advents-Sa/So 1 Zugpaar Ústí - Dresden
U 28	Rumburk – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Schöna – Dolní Zleb – Decin	 	Mo-Fr. 9 Zugpaare, Sa, So/F 8 Zugpaare
Regionalbusverkehr mit Grenzübergang im VVO			
217	(Pirna-) Bahratal GÜ – Petrovice – Tisa – Jilove-Snesnik – Rosenthal		IV-X Mo-Fr 3 Fahrtenpaare Bahratal-Tisa, Sa/SoF 7 Fahrtenpaare Bahratal- Tisa, davon 3 bis Rosenthal, FahrradBus
398	(Dresden-) Altenberg – Zinnwald – Cinovec – Dubi – Teplice		tägl. 7 Fahrtenpaare
435	Česká Kamenice - Labská stráň - Hřensko - Schmilka		IV-X 4 Fahrtenpaare Sa,So+F, VII-VIII täglich
Fähre mit Grenzübergang im VVO			
F1	Schöna - Hrensko		täglich IV-X: 7–21 Uhr, XI- III: 8–17 Uhr, nach Bedarf
SPNV, Linie im VVO beginnend, Grenzübergang im ZVON			
RE 1	Dresden – Bischofswerda – Görlitz – Zgorzelec – Wegliniec/ Wrocław	 	3 Zugpaare täglich
RE 2	Dresden – Bischofswerda – Zittau – Hradek n.N. - Liberec		5 Zugpaare täglich

Anlage 11 – Fernverkehr

Fernverkehrshalt/ Aufkommens- schwerpunkt	Linien	Bezug zum ÖPNV
Flughafen Dresden	nationale und internationale Fluglinien	Einbindung in das S-Bahn-Netz (S 2) und Dresdner Stadtverkehr
Dresden Hbf	ICE 50 Dresden – Wiesbaden EC 27 Hamburg – Berlin – Dresden – Prag (- Budapest) IC 55 Dresden – Köln	Übergangsstelle, Einbindung in das S-Bahn-Netz (S1, S2, S3), SPNV, Dresdner Stadtverkehr, Regionalbusverkehr, Fernbusverkehr Besonders wichtig aufgrund fehlender SPNV-Achse: Anbindung des SPNV der Sachsen-Franken-Magistrale (von/ nach Freiberg – Chemnitz)
Dresden-Neustadt	ICE 50 Dresden – Wiesbaden EC 27 Hamburg – Berlin – Dresden – Prag (- Budapest) IC 55 Dresden – Köln	Übergangsstelle, Einbindung in das S-Bahn-Netz (S1, S2), SPNV, Dresdner Stadtverkehr, Regionalbusverkehr, teilweise Fernbusverkehr Besonders wichtig aufgrund fehlender SPNV-Achse: Anbindung des SPNV von/ nach Ostsachsen
Bahnhof Bad Schandau	EC 27 Hamburg – Berlin – Dresden – Prag (- Budapest)	Übergangsstelle, Einbindung in das S-Bahn-Netz (S 1), SPNV (auch international nach Tschechien) und Regionalbusverkehr, touristischer Schwerpunkt (Nationalparkbahnhof)
Bahnhof Riesa	ICE 50 Dresden – Wiesbaden IC 55 Dresden – Köln	Übergangsstelle, SPNV, Riesaer Stadtverkehr, Regionalbusverkehr Besonders wichtig aufgrund fehlender SPNV-Achse: Anbindung von/ nach Chemnitz – Döbeln/ Elsterwerda (-Berlin) Besonderheit: Anerkennung von VVO-Zeitkarten im ICE/ IC Riesa - Dresden
Fernbusstation Dresden Hbf/ Bayrische Straße	nationale und internationale Fernbuslinien	siehe Dresden Hbf aufgrund baulicher und organisatorischer Mängel problematisch u.a. für SEV, Station wird zukünftig in neuen Fernbusbahnhof Hbf Wiener Platz Westseite verlegt (Stadtratsbeschluss)

Anlage 12 – Übergangsstellen

Übergangsstelle	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
1998 bis 2005 errichtet							
Altenberg	Zug BUS						
Dresden Dobritz	S Tram BUS				Bicycle**		
Dresden Freiburger Str.	S Tram				Bicycle**		
Dresden Klotzsche	S Zug BUS			P+R		Bicycle**	
Dresden Mitte	S Zug Tram					Bicycle**	
Dresden Reick	S BUS		P+R		Bicycle**		
Dippoldiswalde	BUS						
Freital Deuben	S Zug BUS			P+R	Bicycle		
Großenhain Cottb Bf	Zug BUS			P+R			Bicycle
Hoyerswerda Bf	S Zug BUS			P+R		Bicycle	
Hoyerswerda Lausitzer Pl.	BUS						
Kamenz	Zug BUS			P+R		Bicycle	
Königsbrück	Zug BUS			P+R		Bicycle	
Lommatzsch	BUS				Bicycle		
Meißen	S BUS			P+R		Bicycle	
Neustadt/ Sa.	Zug BUS			P+R		Bicycle	
Nünchritz	Zug BUS			P+R		Bicycle	
Priestewitz	Zug BUS					Bicycle	
Radeberg	Zug BUS						Bicycle
Tharandt	S Zug BUS			P+R		Bicycle	
Weinböhla	Zug BUS			P+R			Bicycle
Weixdorf Bad	Zug Tram			P+R		Bicycle**	
2006 bis 2010 errichtet							
Cossebaude	Zug BUS			P+R		Bicycle**	
Dürröhrsdorf	Zug BUS		P+R		Bicycle		
Glashütte	Zug BUS		P+R			Bicycle	
Klingenberg-Colmnitz	S Zug BUS			P+R		Bicycle	
Pirna	S Zug BUS						Bicycle
Pulsnitz	Zug BUS		P+R			Bicycle	
Riesa	Zug SPFV BUS						Bicycle
Sebnitz	Zug BUS			P+R		Bicycle	
2011 bis 2017 errichtet							













Übergangsstelle	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
Bad Schandau	Zug SPFV BUS F						
Dresden Trachau	S Tram BUS					**	
Freital Hainsberg	S Zug WTB BUS						
Heidenau	S BUS						
Meißen Altstadt	S BUS						
derzeit im Bau bzw. Bauvorbereitung (Infrastrukturprogramm)							
Dippoldiswalde ZOB	BUS						
Dresden Bischofsplatz	S Tram					**	
Dresden Bühlau (Ersatz)	Tram BUS					**	
Dresden Cotta	Zug Tram BUS						
Dresden Hbf	S Zug SPFV Tram BUS					**	
Dresden Industriegelände	S Zug Tram BUS						
Dresden Kesselsdorfer Str.	Tram BUS						
Dresden Niedersedlitz	S Tram BUS					**	
Dresden Pieschen	S BUS					**	
Dresden Strehlen	S BUS Tram im Bau					**	
Dresden Trachau	S Tram BUS					**	
Freital Potschappel	S Zug BUS						
Goppeln	BUS						
Lauta	S Zug BUS					*	
Meißen EG+Vorplatz							
Nossen Markt	BUS						
Rabebeul – Weinböhlen Li. 4	Tram						

* in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Bautzen

** in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden

Anlage 13 – Weitere Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze im Bestand

Station	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
Arnsdorf	Zug						
Coswig Bf	Zug BUS						
Coswig Zentrum/ Börse	Tram BUS						
Dresden Altnossener Str	Tram BUS				**		
Dresden Gompitz	Tram BUS				**		
Dresden Grenzstraße	BUS				**		
Dresden Hbf	Zug SPFV Tram BUS						**
Dresden Hellerau	Tram BUS					**	
Dresden Kaditz	Tram BUS				**		
Dresden Neustadt	Zug SPFV Tram BUS						**
Dresden Pennrich	Tram BUS				**		
Dresden Prohlis	Tram BUS				**		
Dresden Riegelplatz	Tram BUS				**		
Dresden Zschachwitz					**		
Frauenhain	Zug BUS						
Freital Potschappel	Zug BUS						
Glaubitz	Zug BUS						
Gröditz	Zug BUS						
Großröhrsdorf	Zug BUS						
Langebrück	Zug BUS					**	
Neusörnewitz	BUS						
Ottendorf-Okrilla Süd	Zug BUS						
Radebeul Ost	Zug LGB BUS						
Radebeul Weintraube	BUS						
Stolpen	Zug						
Weinböhla Rathausstr.	Tram						
Weixdorf Hp	Zug				**		
Weixdorf (Linie 7)	Tram						**
derzeit im Bau bzw. Bauvorbereitung (Infrastrukturprogramm)							
Bischheim-Gersdorf	Zug BUS					*	
Coswig Bf	Zug BUS						
Dresden-Zschachwitz***						**	

Station	Verkehrsmittel ÖPNV	P+R Stellplätze:			B+R Stellplätze:		
		bis 25	26-99	ab 100	bis 25	26-99	ab 100
Meißen Triebischtal	 						
Niederwartha***	 					 **	
Radebeul-Kötzschenbroda	 						
geplante Erweiterung von P+R-Anlagen (Infrastrukturprogramm)							
Dresden Bühlau (Ersatz)*** Dresden Klotzsche*** Dresden Reick Kamenz Radeberg Riesa							
empfohlene Prüfung eines Neubaues von P+R-Anlagen (u.a. P+R-Konzeption)							
Dohna (Interesse der Kommune) Dresden Niedersedlitz*** Dresden Stetzsch Lohmen (Interesse der Kommune) Lohsa (Interesse der Kommune und des LK Bautzen) Niederau (Interesse der Kommune) Schwarzkollm (Interesse der Kommune)							
weitere empfohlene Untersuchungsbereiche für neue und zu erweiternde P+R-Anlagen (u.a. VEP Dresden 2025plus)							
Dresden-Coschütz/ Zschertnitz Dresden-Klotzsche/ Industriegelände Dresden-Kemnitz/ Cotta/ Friedrichstadt (insbesondere für Veranstaltungsverkehr) Weixdorf/ Grenzstraße Prüfauftrag Landkreis Bautzen: Erweiterung Arnsdorf							

* in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Bautzen

** in Übereinstimmung mit Ziel des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden

*** in Übereinstimmung mit Ziel des VEP Dresden 2025plus

Anlage 14 – Tarif Preise in €, Stand 01.08.2018

14.1 Einzelfahrscheine

	Preisstufe	Gültigkeit	Normal	Ermäßigt
Einzelfahrt	1	1 Tarifzone oder Grenzraum, max. 1 h	2,40	1,60
	2	2 Tarifzonen, maximal 1,5 h	4,30	2,90
	3	3 Tarifzonen, maximal 2 h	6,50	4,30
	4	Verbundraum, maximal 4 h	8,60	5,70
4er-Karte	Kurzstrecke	lt. Tarif	5,50	
	1 – 4	je nach Anzahl	8,60	5,20

14.2 Tageskarten gültig bis 4 Uhr Folgetag ab Entwertung

	Preisstufe	Gültigkeit	Normal	Ermäßigt
Tageskarte für Einzelpersonen	A	1 Tarifzone	6,00	5,00
	B	2 Tarifzonen	9,00	7,50
	D	Verbundraum	14,00	12,00
Familientageskarte	A	1 Tarifzone	9,00	
	B	2 Tarifzonen	13,50	
	D	Verbundraum	20,00	
Kleingruppenkarte	A	1 Tarifzone	15,00	
	B	2 Tarifzonen	22,00	
	D	Verbundraum	29,50	
NachtTicket	D	Verbundraum, nur 18.00 bis 6.00 Uhr	7,50	
Schülergruppen Ticket	A	1 Tarifzone	1,10	
	B	2 Tarifzonen	2,20	
	D	Verbundraum	3,30	
Zusatzfahrschein zur Benutzung 1. Klasse	A	1 Tarifzone	1,80	0,80
	D	Verbundraum	3,60	1,60
Fahrradtageskarte	A	1 Tarifzone	2,00	
	D	Verbundraum	3,00	

14.3 Zeitkarten

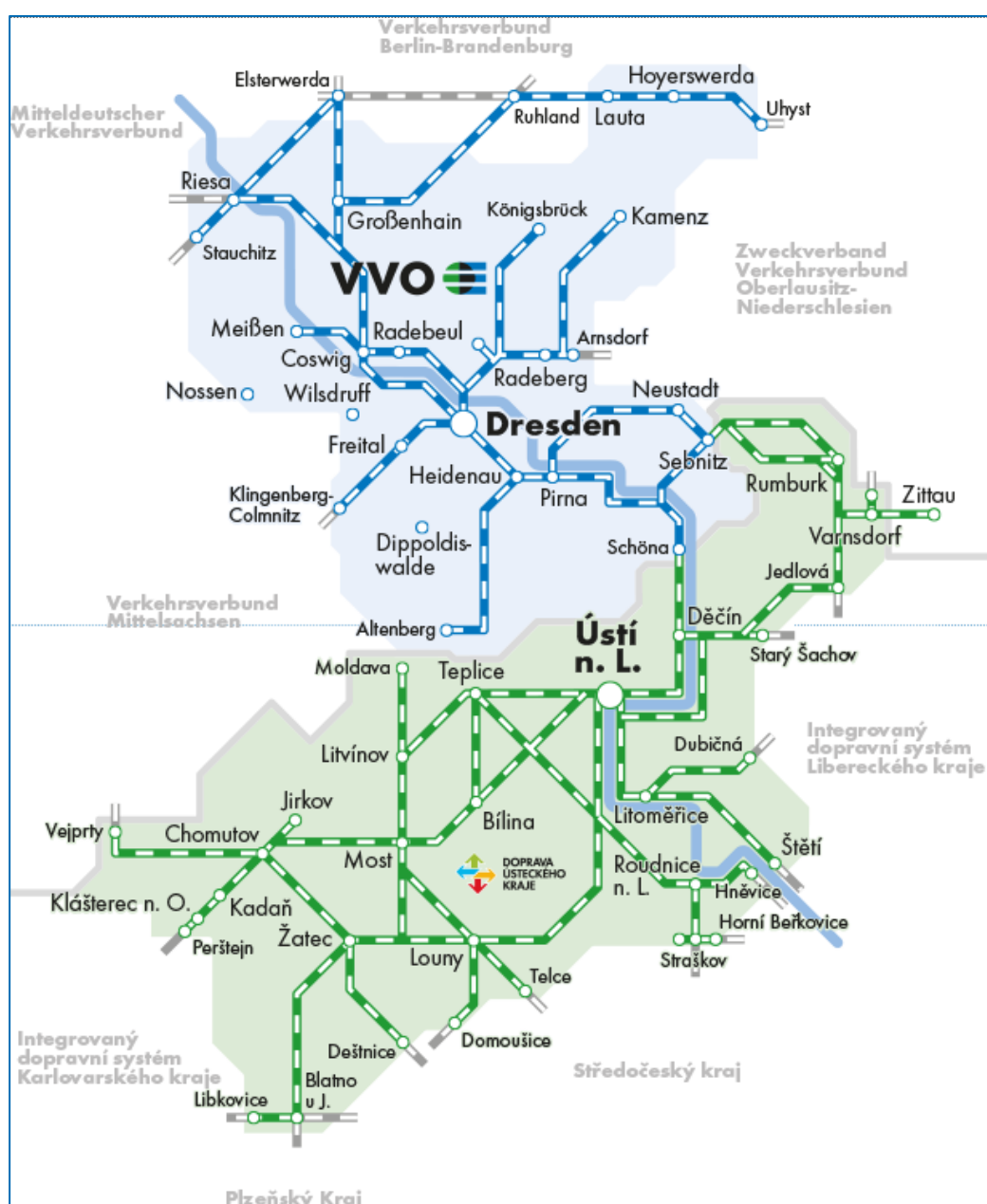
	Preisstufe	Gültigkeit räumlich	Normal	Ermäßigt
Wochenkarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	17,90	13,60
	A1	Tarifzone Dresden	21,90	16,70
	B	2 Tarifzonen	32,50	24,50
	C	1 Tarifzone und umliegende	48,60	36,60
	D	Verbundraum	64,10	48,10
Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	49,30	37,10
	A1	Tarifzone Dresden	61,50	46,20
	B	2 Tarifzonen	90,00	67,60
	C	1 Tarifzone und umliegende	134,50	100,80
	D	Verbundraum	178,00	133,50
9-Uhr-Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	43,20	
	A1	Tarifzone Dresden	52,40	
	B	2 Tarifzonen	78,00	
	C	1 Tarifzone und umliegende	116,50	
	D	Verbundraum	155,50	
Abo-Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	41,90	32,00
	A1	Tarifzone Dresden	51,90	39,00
	B	2 Tarifzonen	76,60	57,50
	C	1 Tarifzone und umliegende	114,20	85,80
	D	Verbundraum	151,60	113,70
9-Uhr-Abo-Monatskarte	A	1 Tarifzone oder Grenzraum außer Dresden	36,90	
	A1	Tarifzone Dresden	44,50	
	B	2 Tarifzonen	66,50	
	C	1 Tarifzone und umliegende	99,40	
	D	Verbundraum	132,60	
Übergang 1. Klasse	Wochenkarte	Verbundraum	7,50	
	Monatskarte	Verbundraum	19,00	
Fahrradmonatskarte		Verbundraum	17,00	

Weitere Tarifinformationen unter www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tarif

14.4 Elbe-Labe-Ticket Preise in €, Stand 01.08.2018

Ein Teil des Tageskartensortiments aus dem Verbundtarif wird für grenzüberschreitende Fahrten in den Bezirk Ústí n. L. unter Nutzung von Nahverkehrszügen, Stadt- und Regionalbussen sowie ausgewählten Fähren als Elbe-Labe-Ticket vermarktet. Weitere Informationen unter www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tickets/elbe-labe-129.chtml

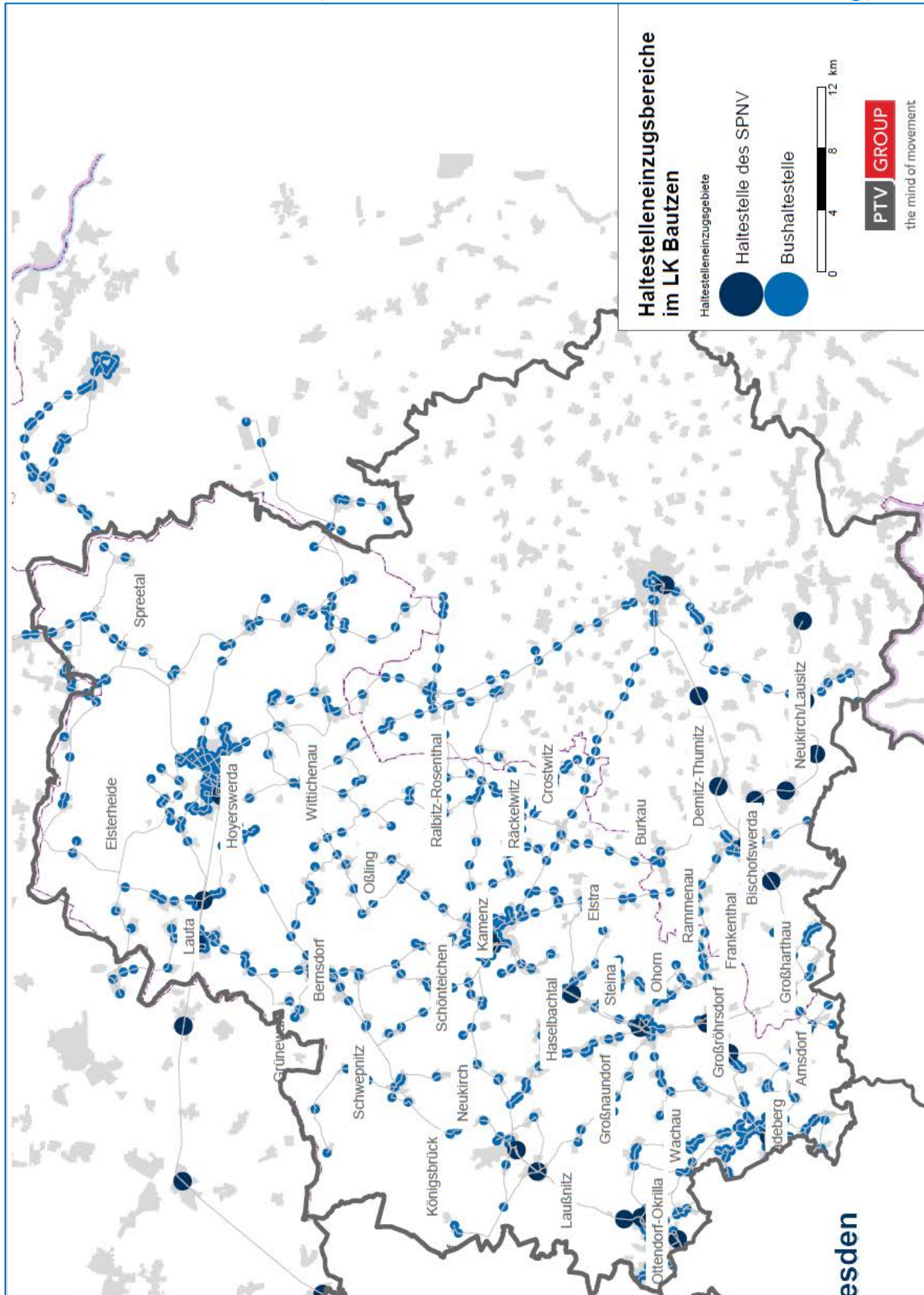
	Preis
Tageskarte Elbe-Labe für Einzelpersonen	18,50
Familientageskarte Elbe-Labe	26,50
Kleingruppenkarte Elbe-Labe	39,50
Fahrradtageskarte Elbe-Labe	4,00



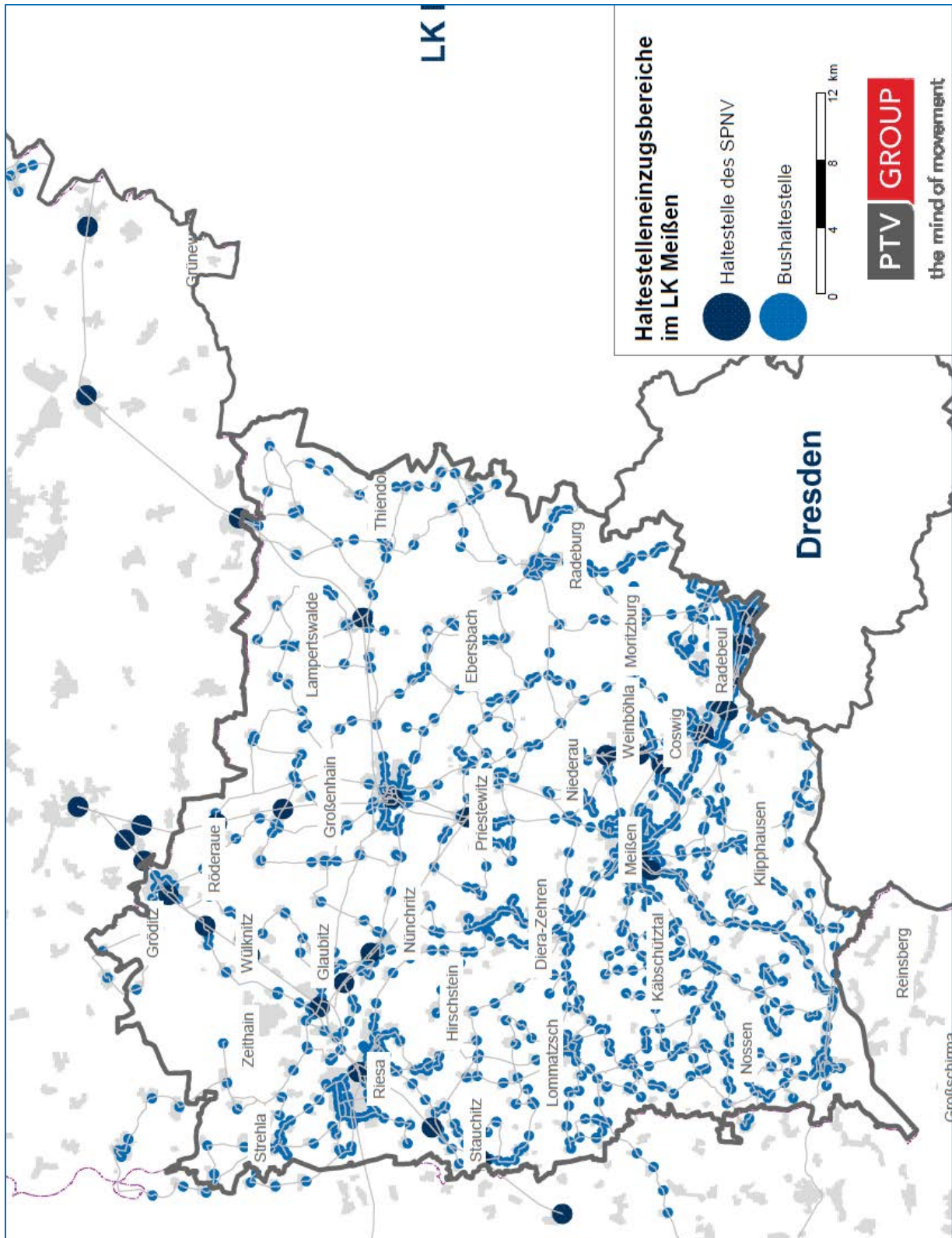
Schematische Übersichtskarte Geltungsgebiet

Anlage 15 – Haltestelleneinzugsbereiche im Regionalbusbereich

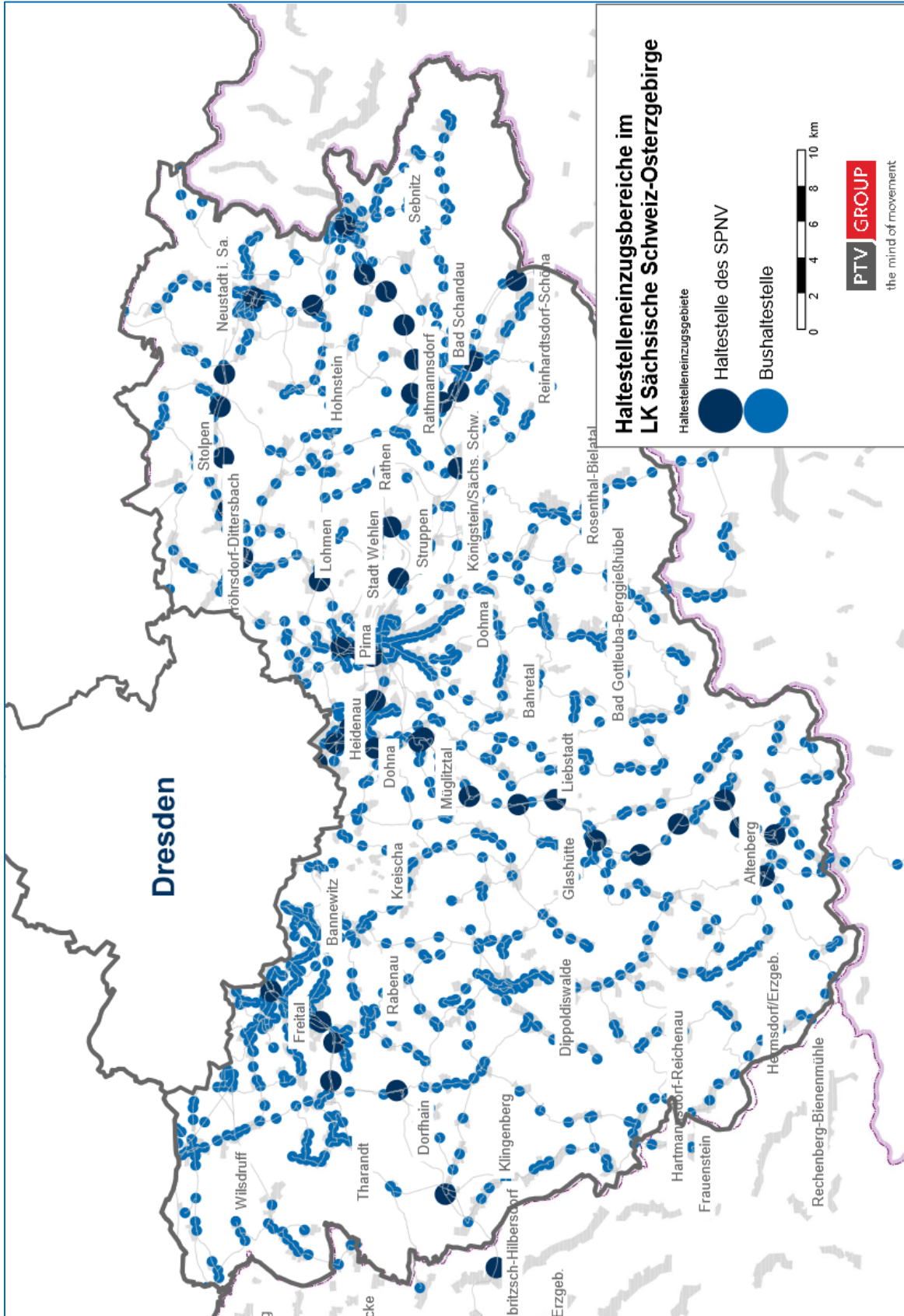
15.1 Landkreis Bautzen (VVO, im ZVON nur Linien mit VVO-Bezug)



15.2 Landkreis Meißen

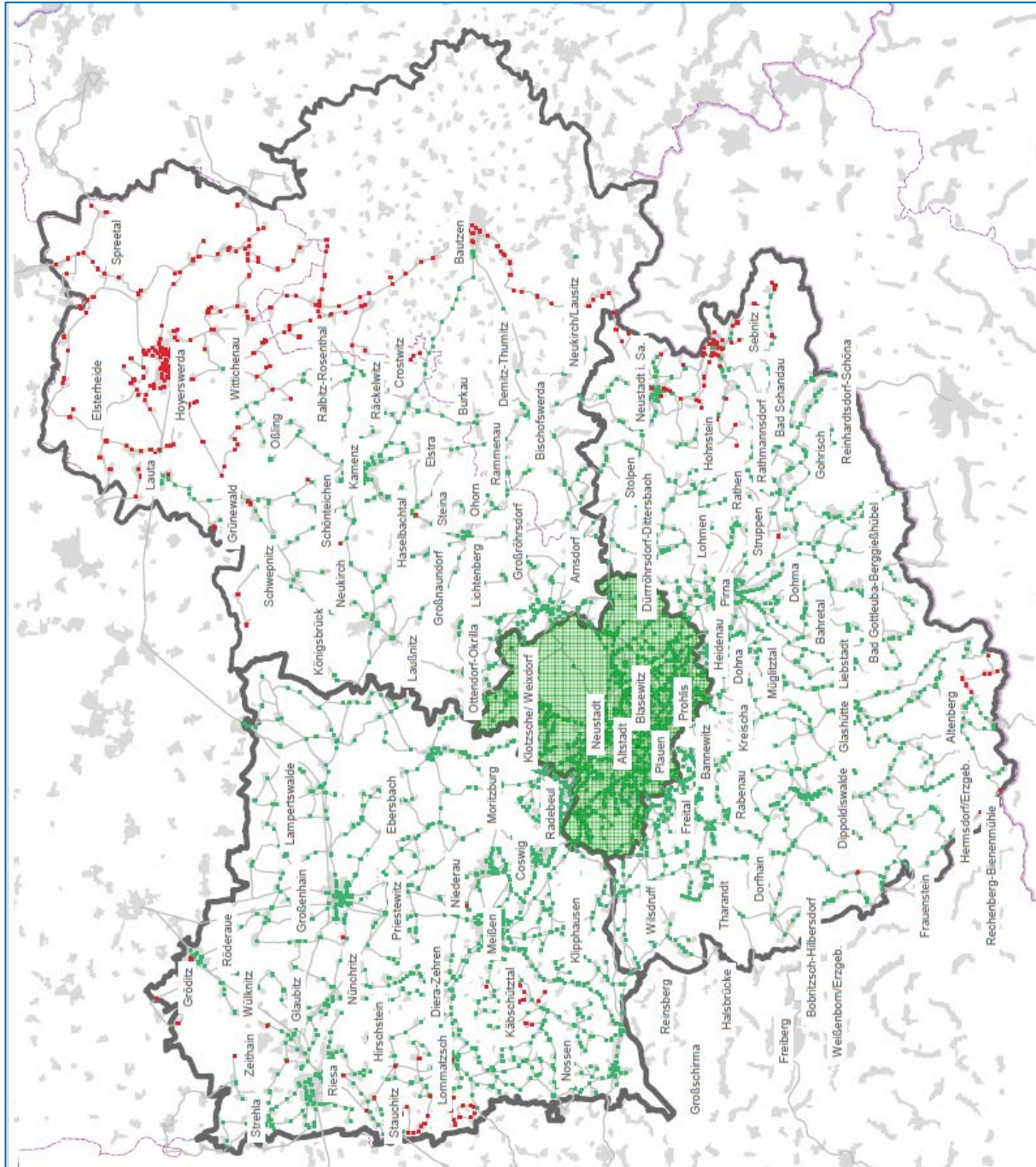


15.3 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge



Anlage 16 – Erreichbarkeit der Oberzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 90 min)

16.1 Erreichbarkeit Oberzentrum Dresden

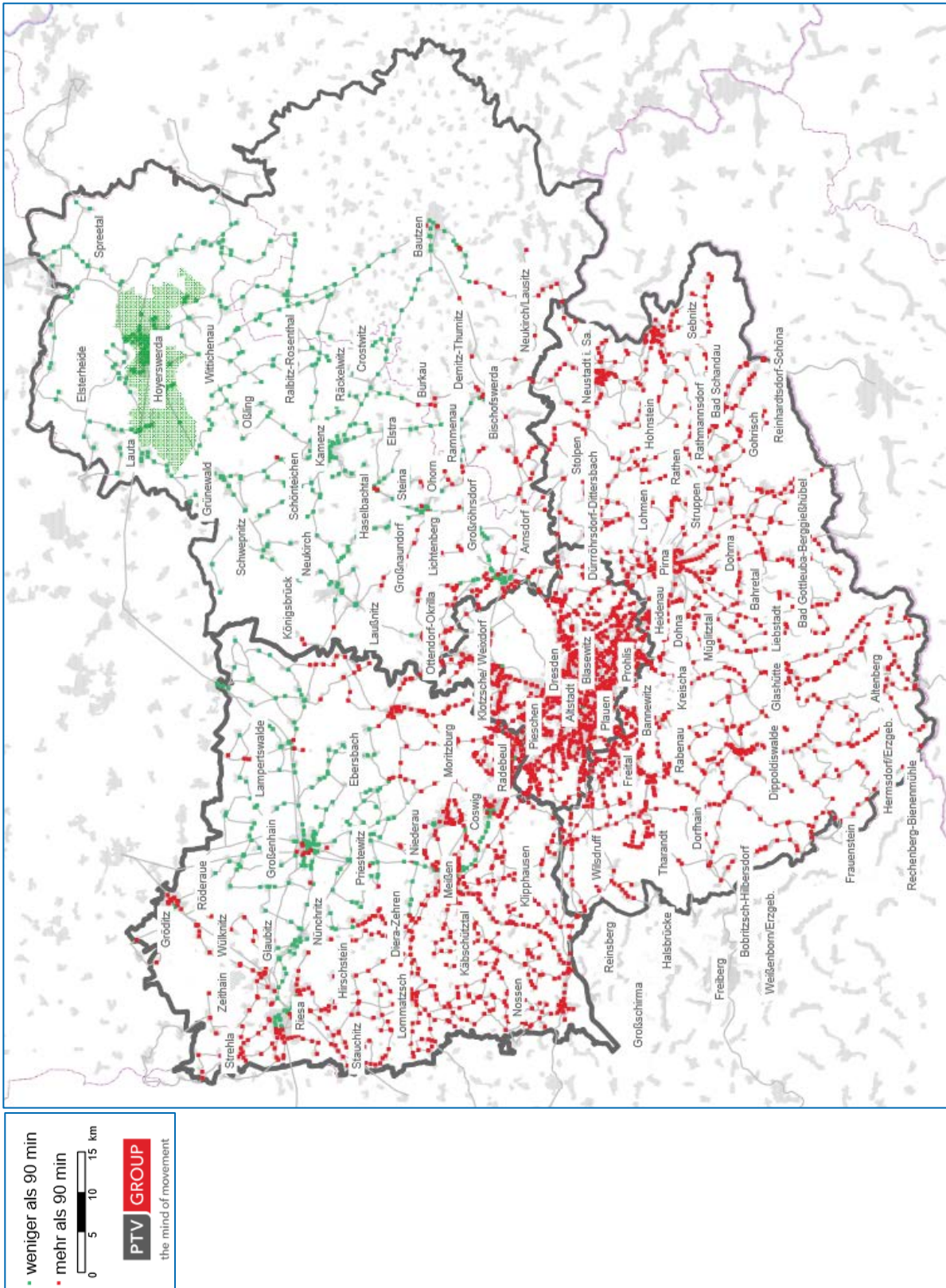


• weniger als 90 min
 • mehr als 90 min

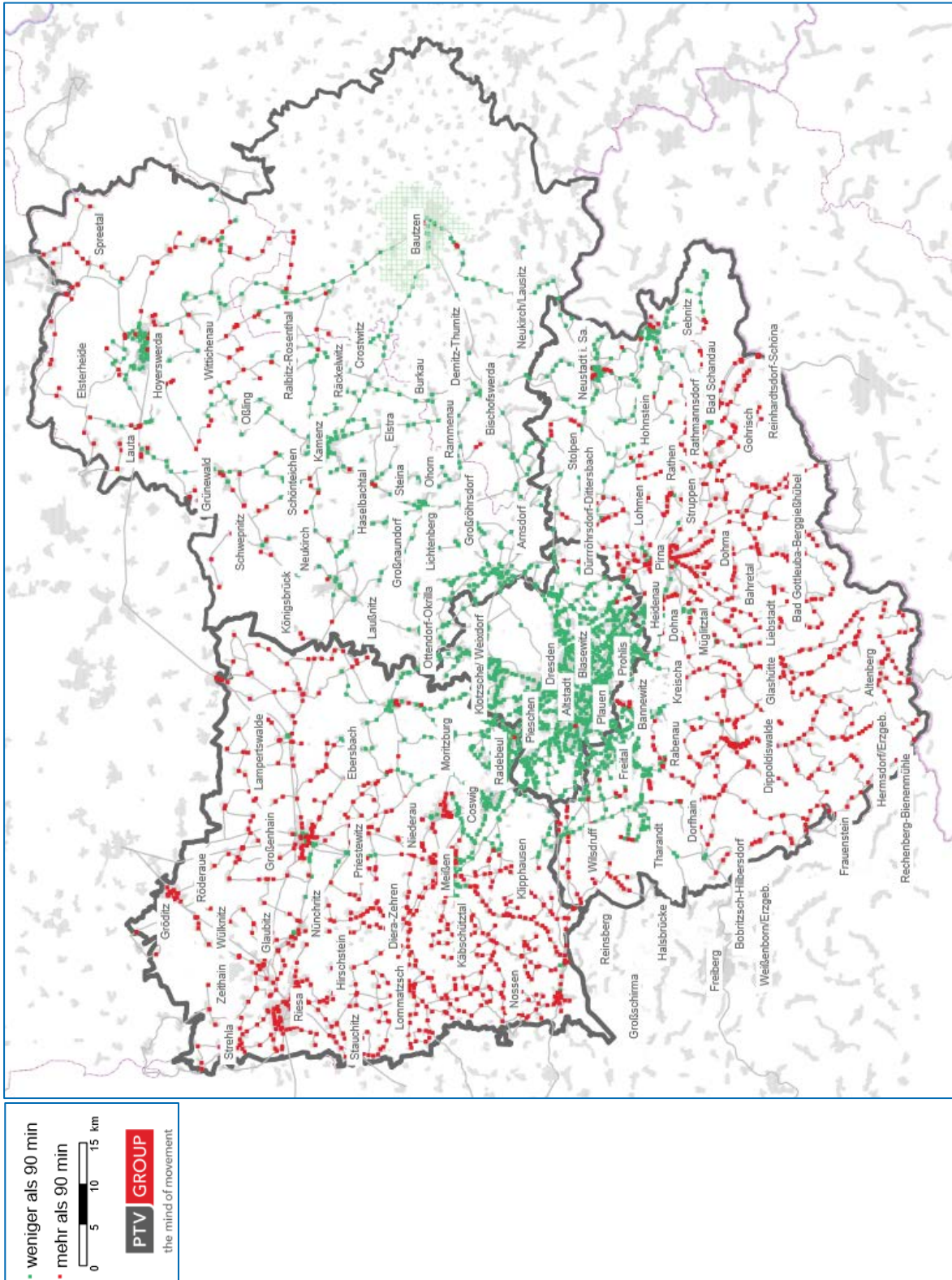
0 5 10 15 km

PTV GROUP
 the mind of movement

16.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda (Oberzentraler Städteverbund)

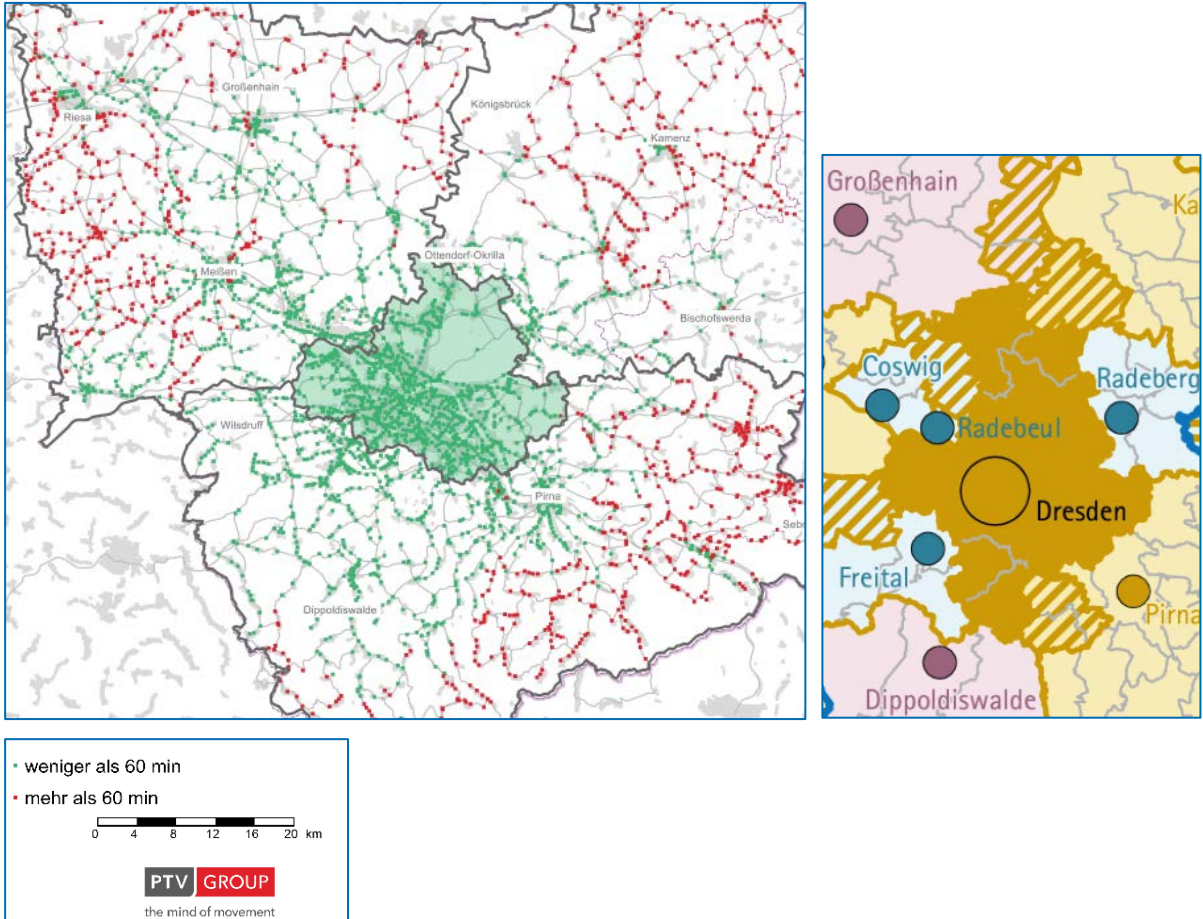


16.3 Erreichbarkeit Bautzen (Oberzentraler Städteverbund)



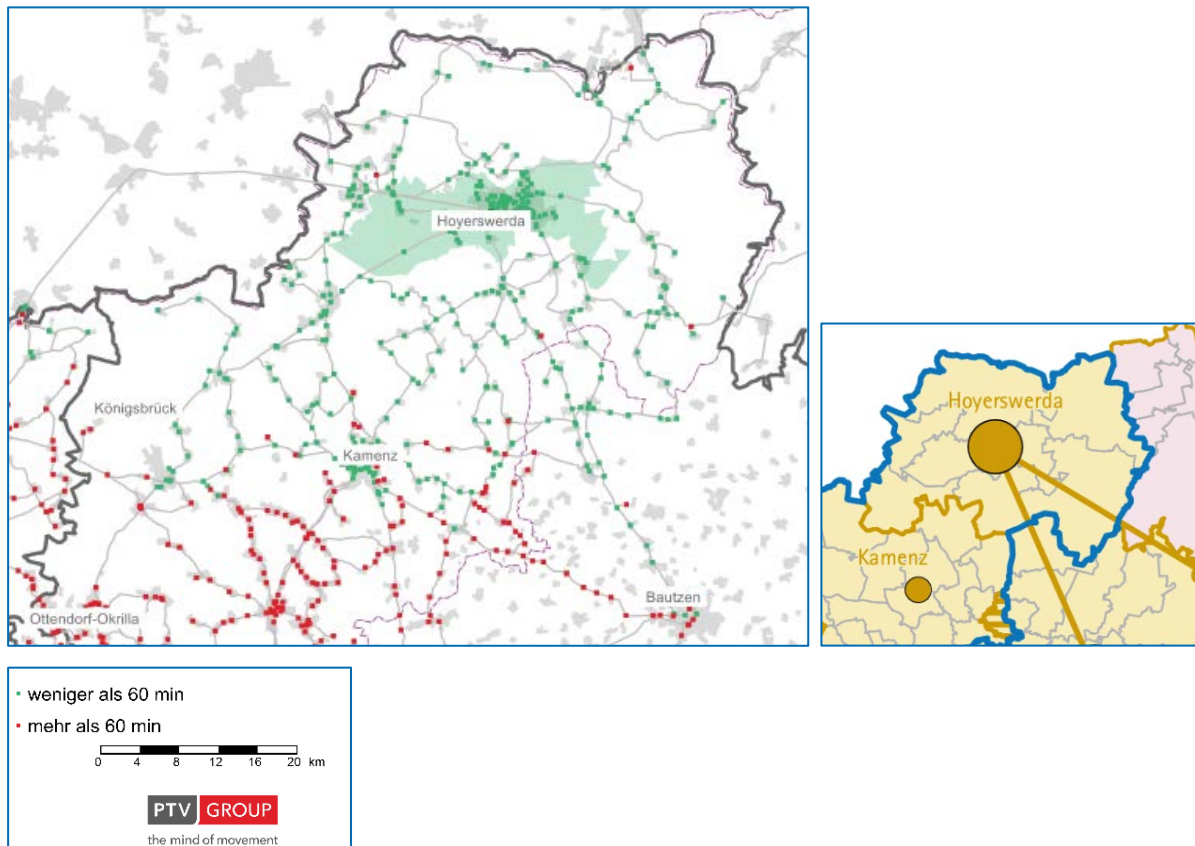
Anlage 17 – Erreichbarkeit der Mittelzentren von den Gemeinden (Sollgröße: 60 min)

17.1 Erreichbarkeit Dresden als Mittelzentrum



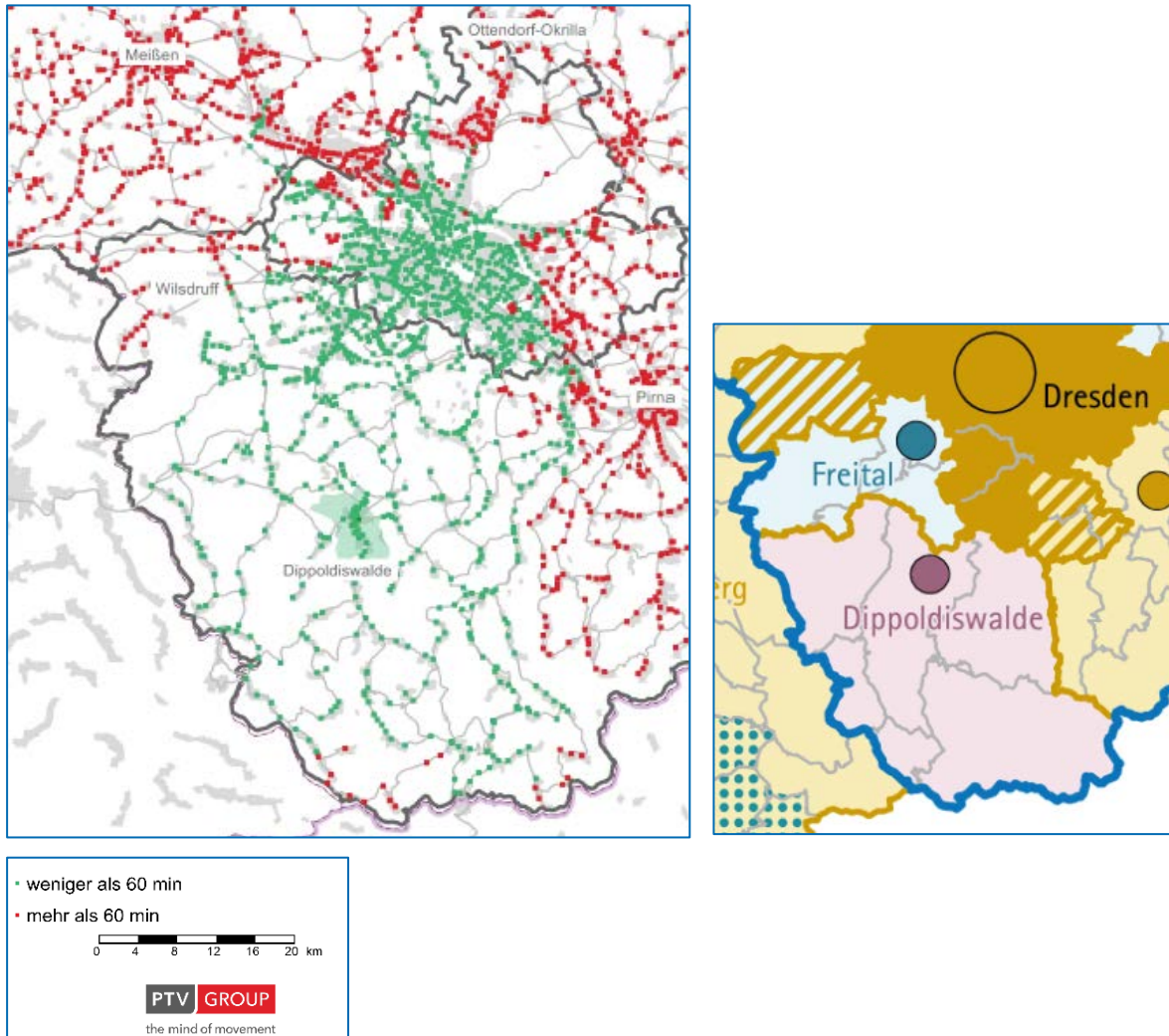
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.2 Erreichbarkeit Hoyerswerda als Mittelzentrum



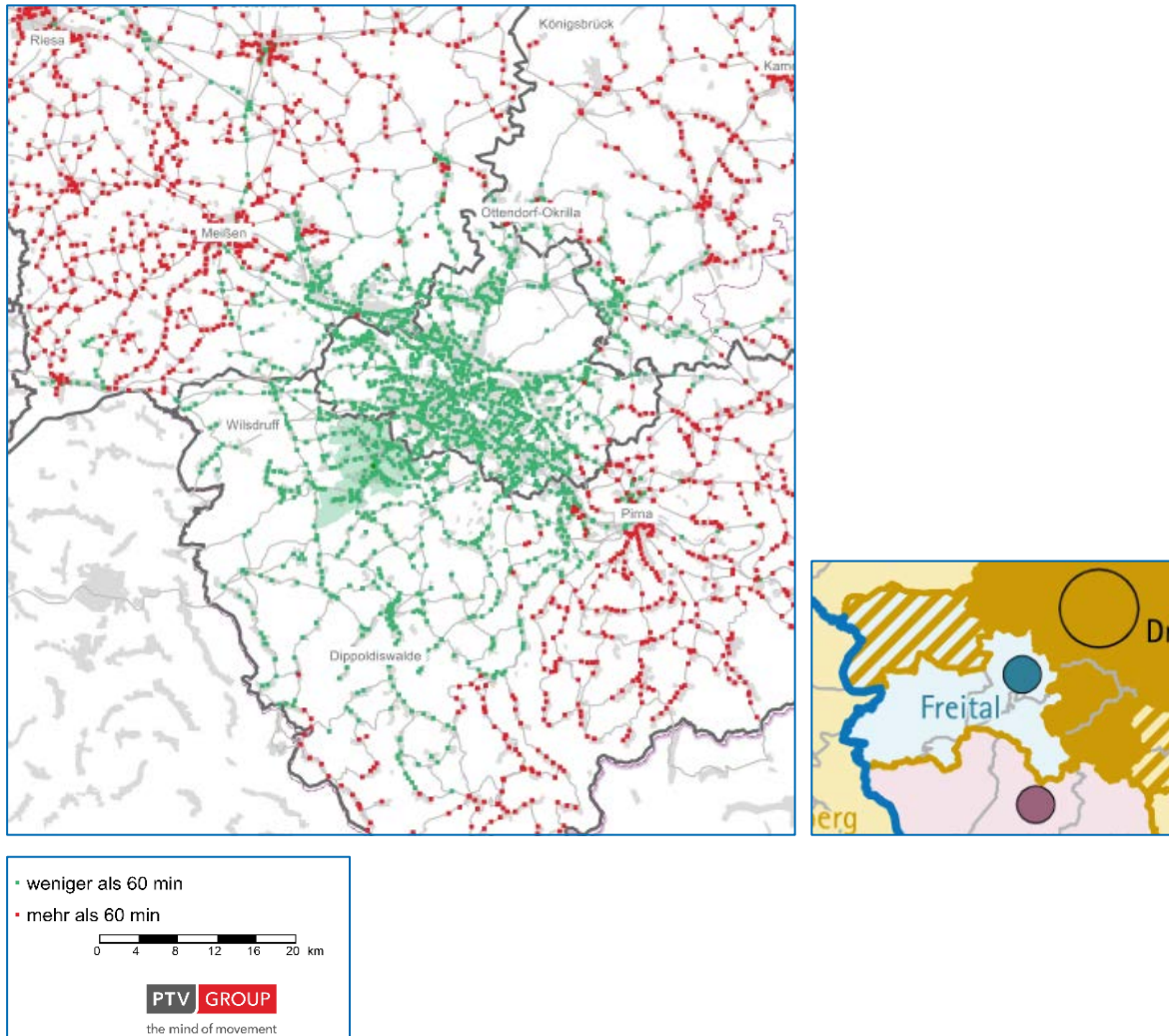
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.3 Erreichbarkeit Mittelzentrum Dippoldiswalde



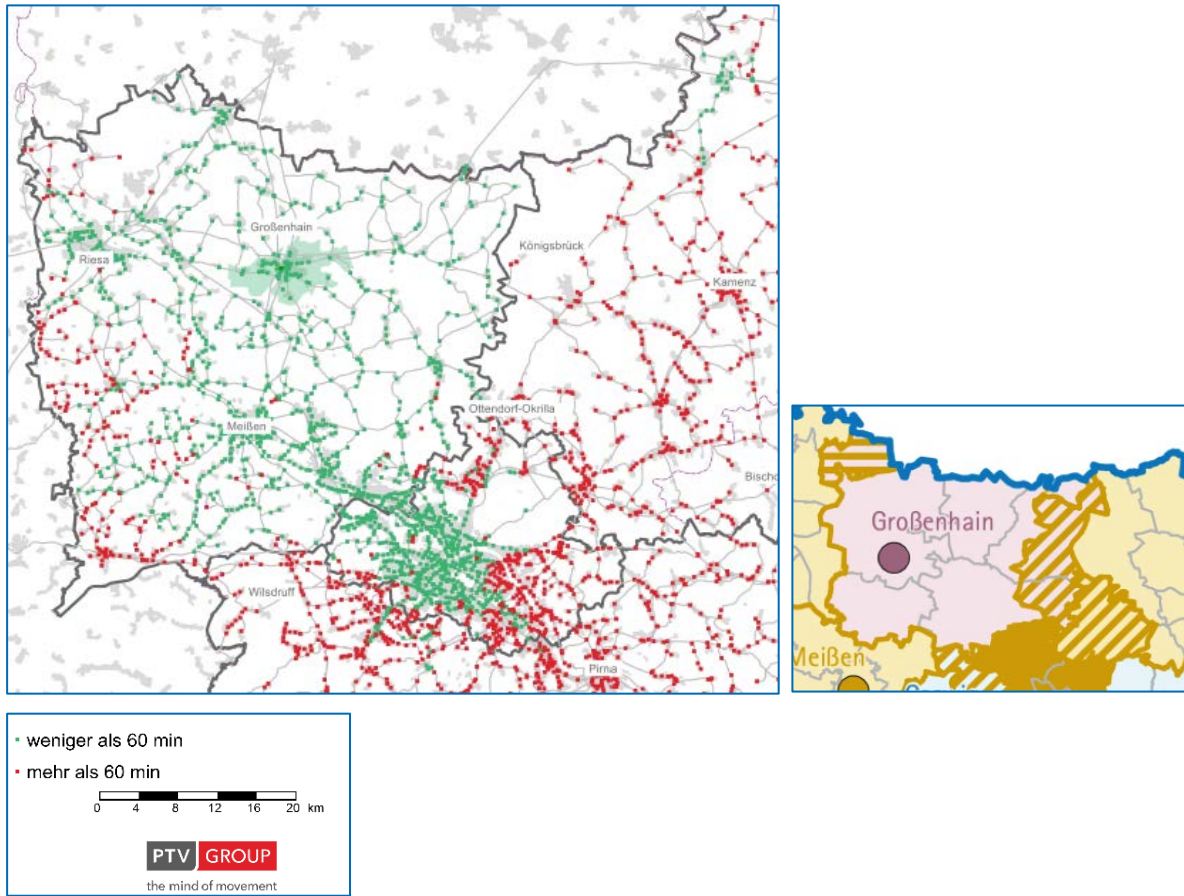
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.4 Erreichbarkeit Mittelzentrum Freital



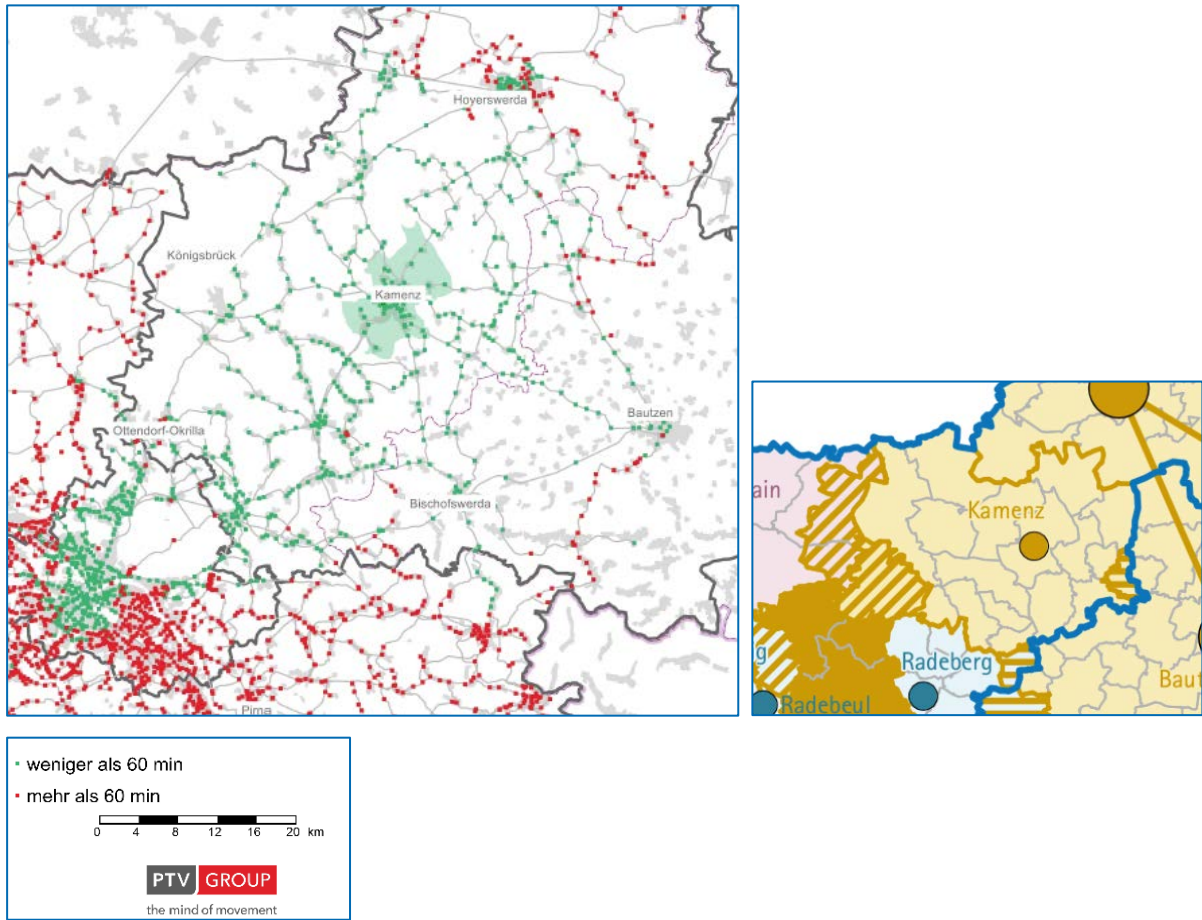
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.5 Erreichbarkeit Mittelzentrum Großenhain



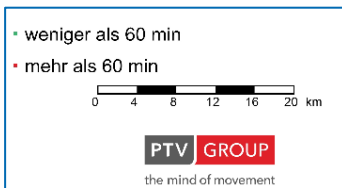
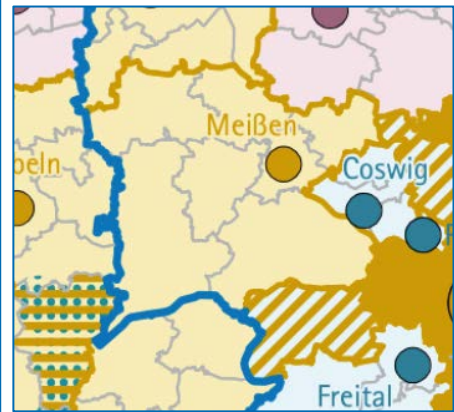
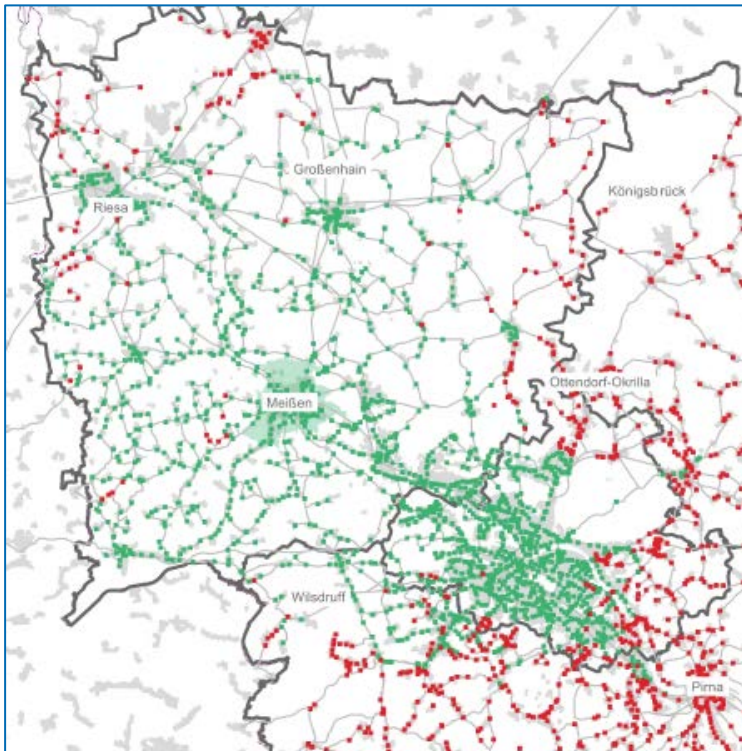
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.6 Erreichbarkeit Mittelzentrum Kamenz



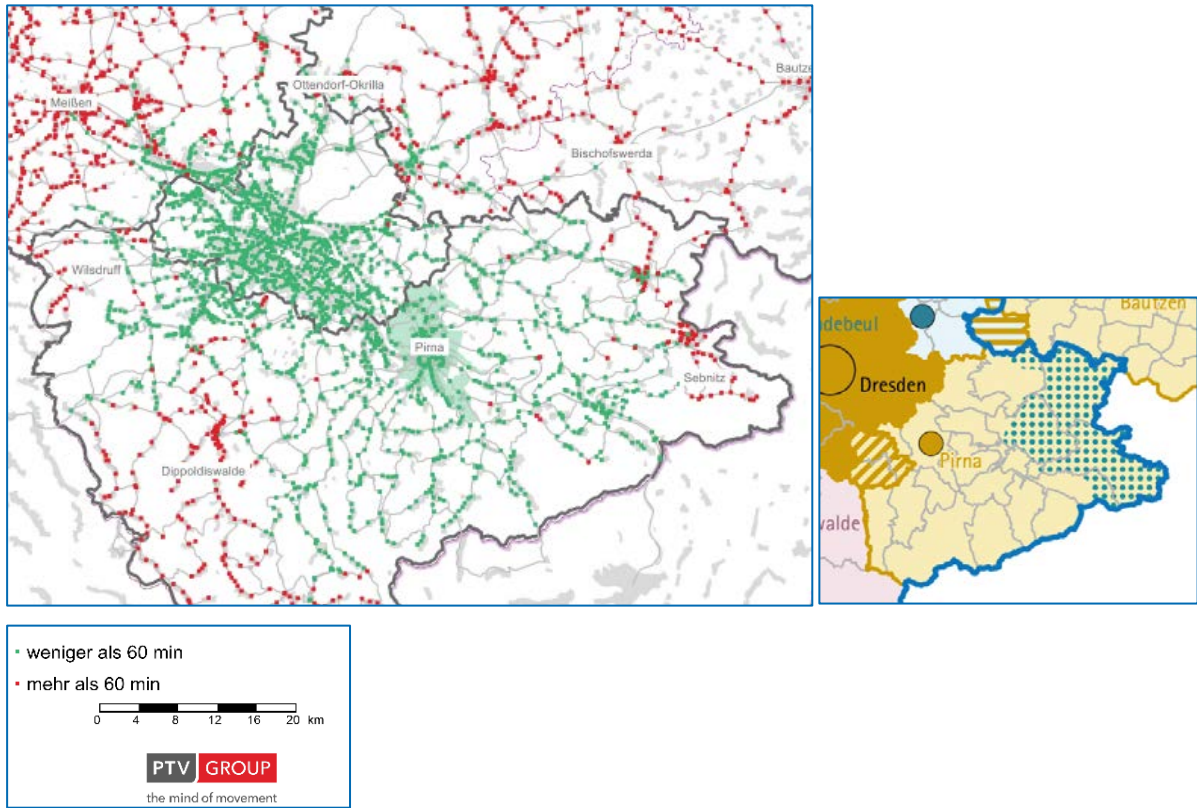
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.7 Erreichbarkeit Mittelzentrum Meißen



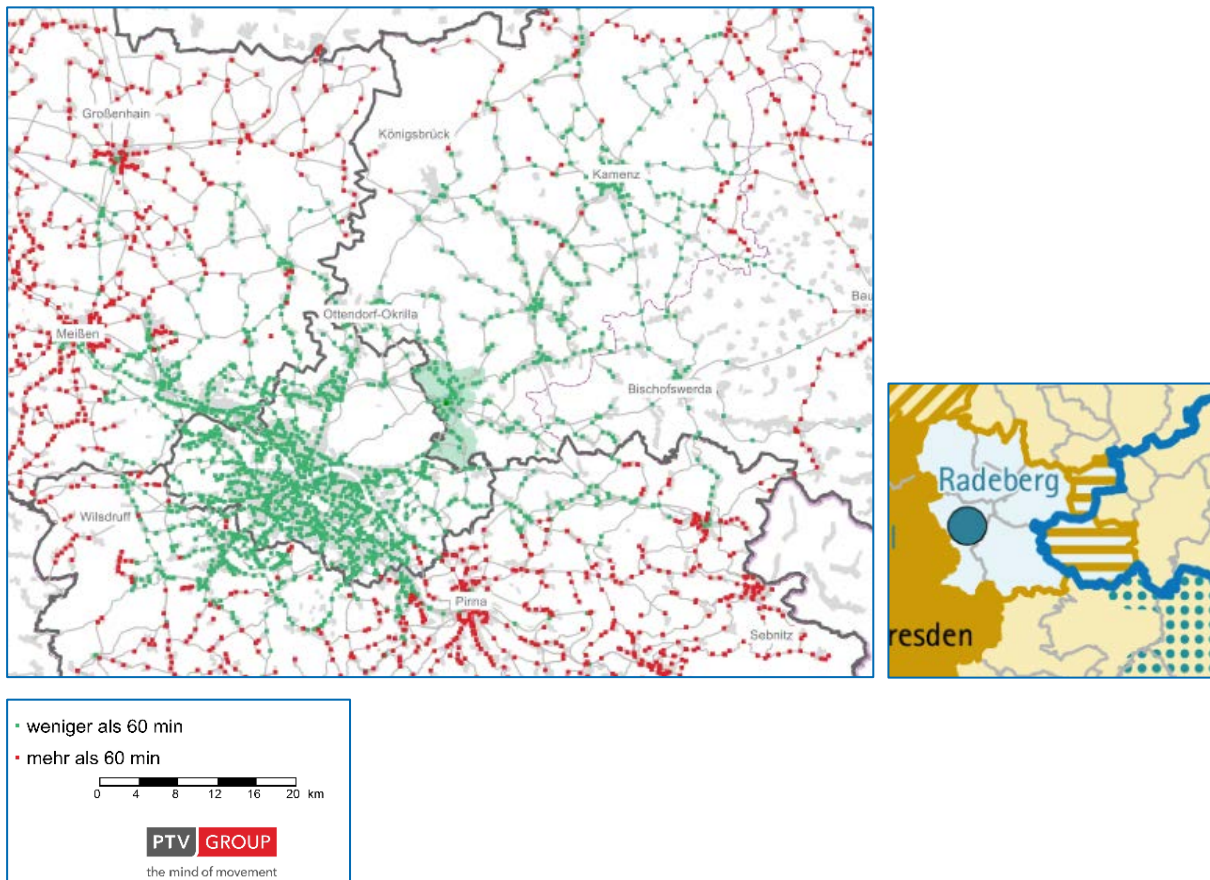
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.8 Erreichbarkeit Mittelzentrum Pirna



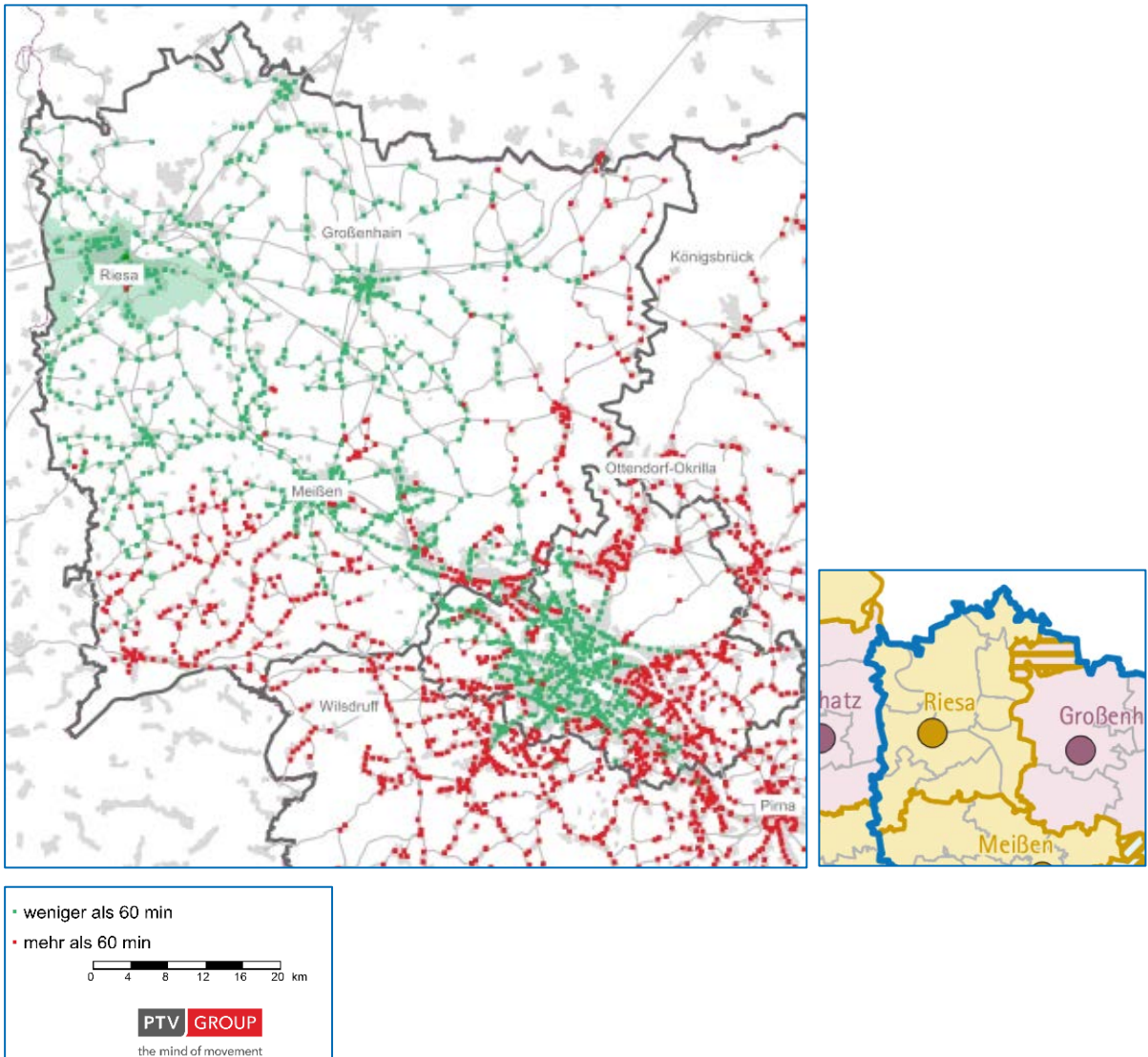
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

17.9 Erreichbarkeit Mittelzentrum Radeberg



Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

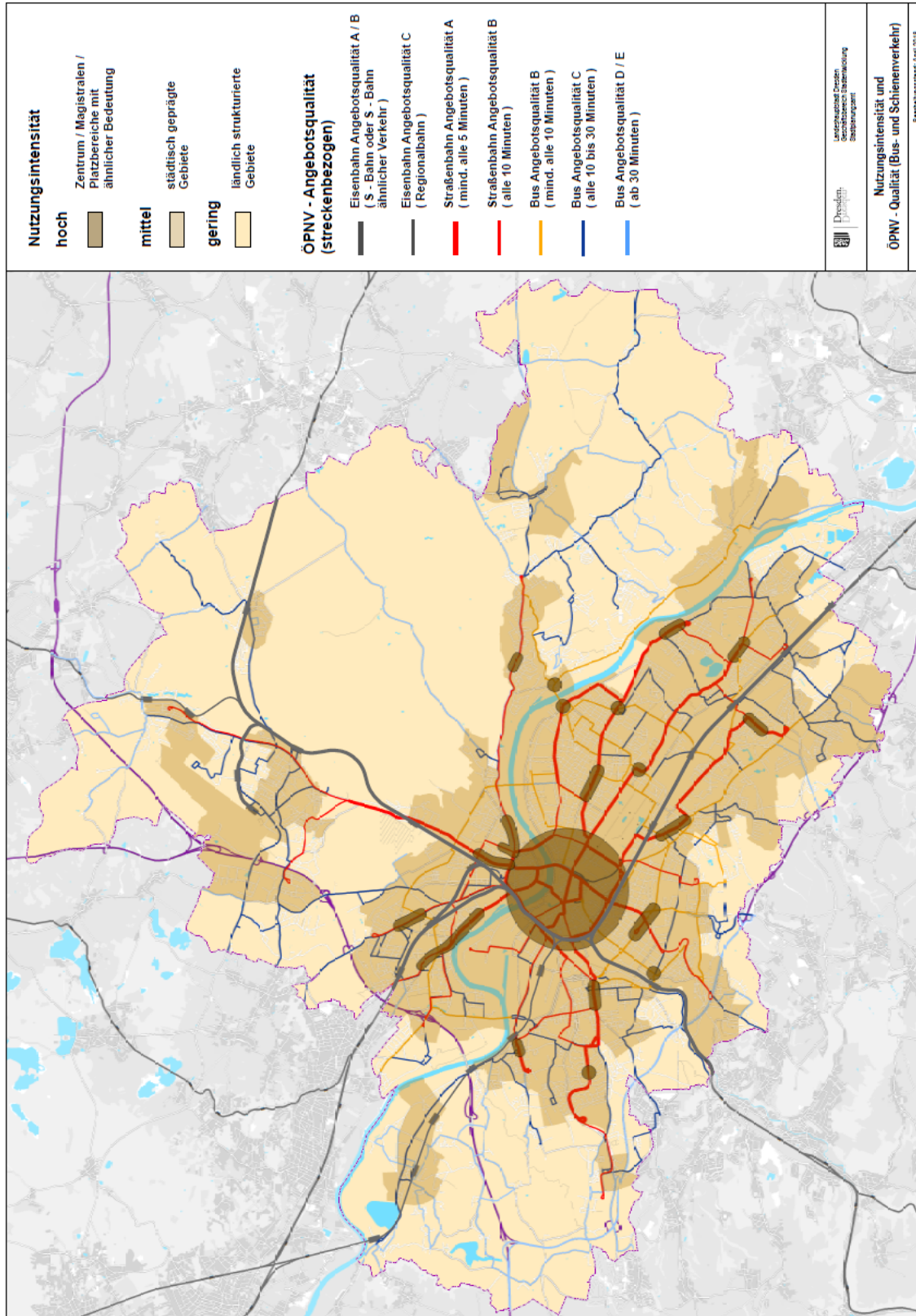
17.10 Erreichbarkeit Mittelzentrum Riesa



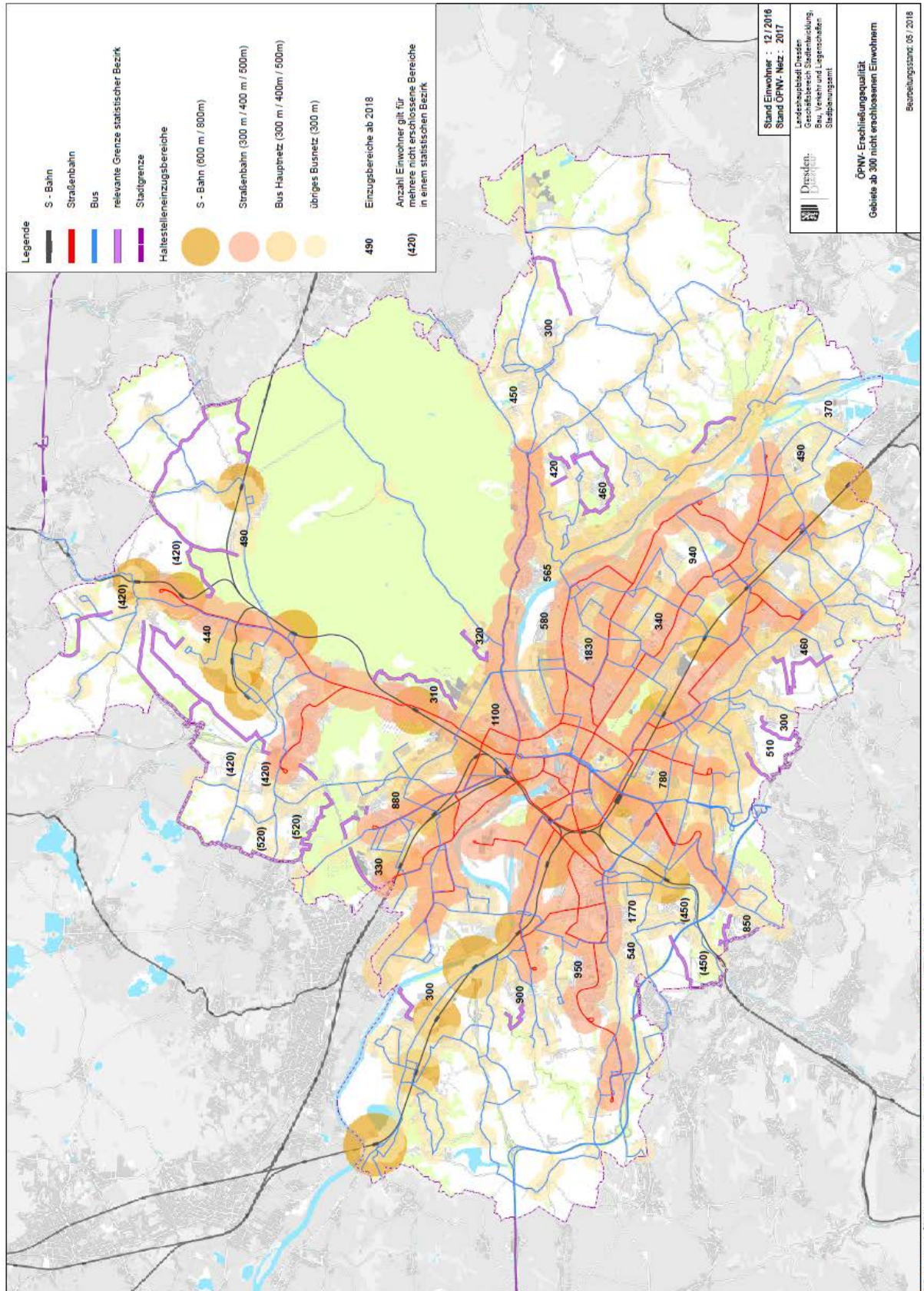
Rechte Abbildung: Vorgabe des Einzugsbereiches aus dem LEB (Ausschnitt aus Abb. 5)

Anlage 18 – ÖV-Qualität in der Landeshauptstadt Dresden

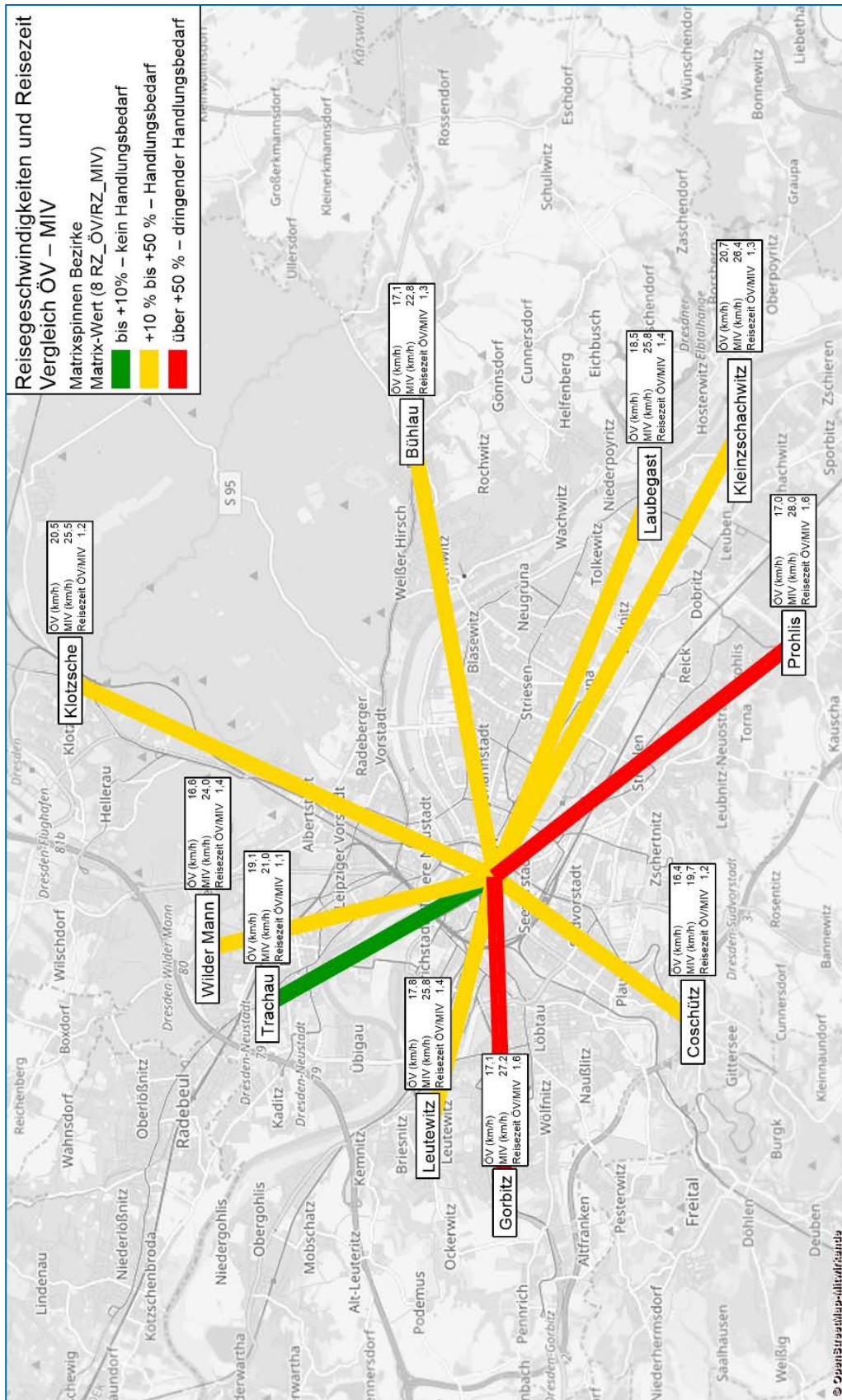
18.1 Nutzungsintensität und ÖPNV-Qualität



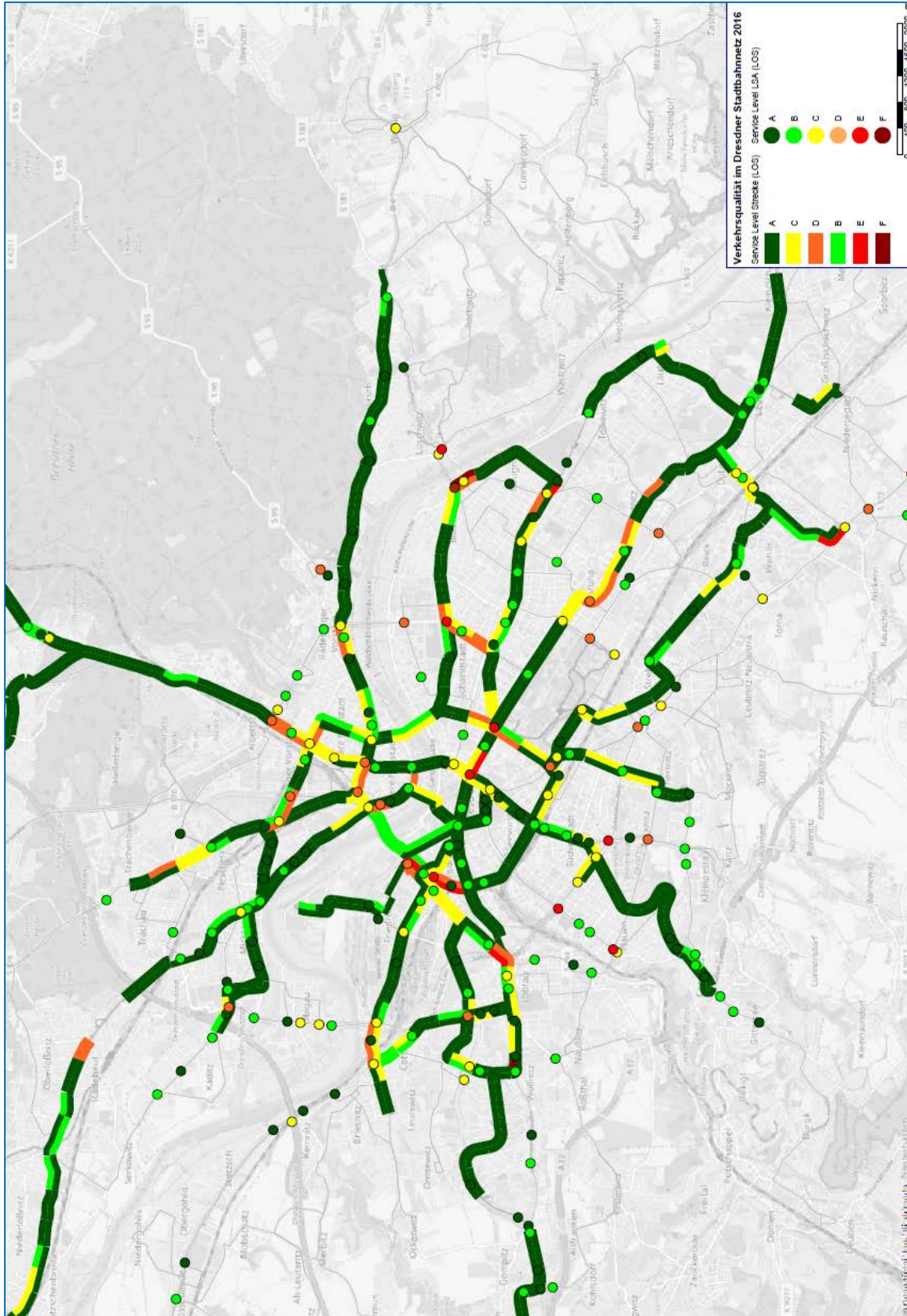
18.2 Haltestelleneinzugsbereiche mit Angabe von Erschließungsdefiziten



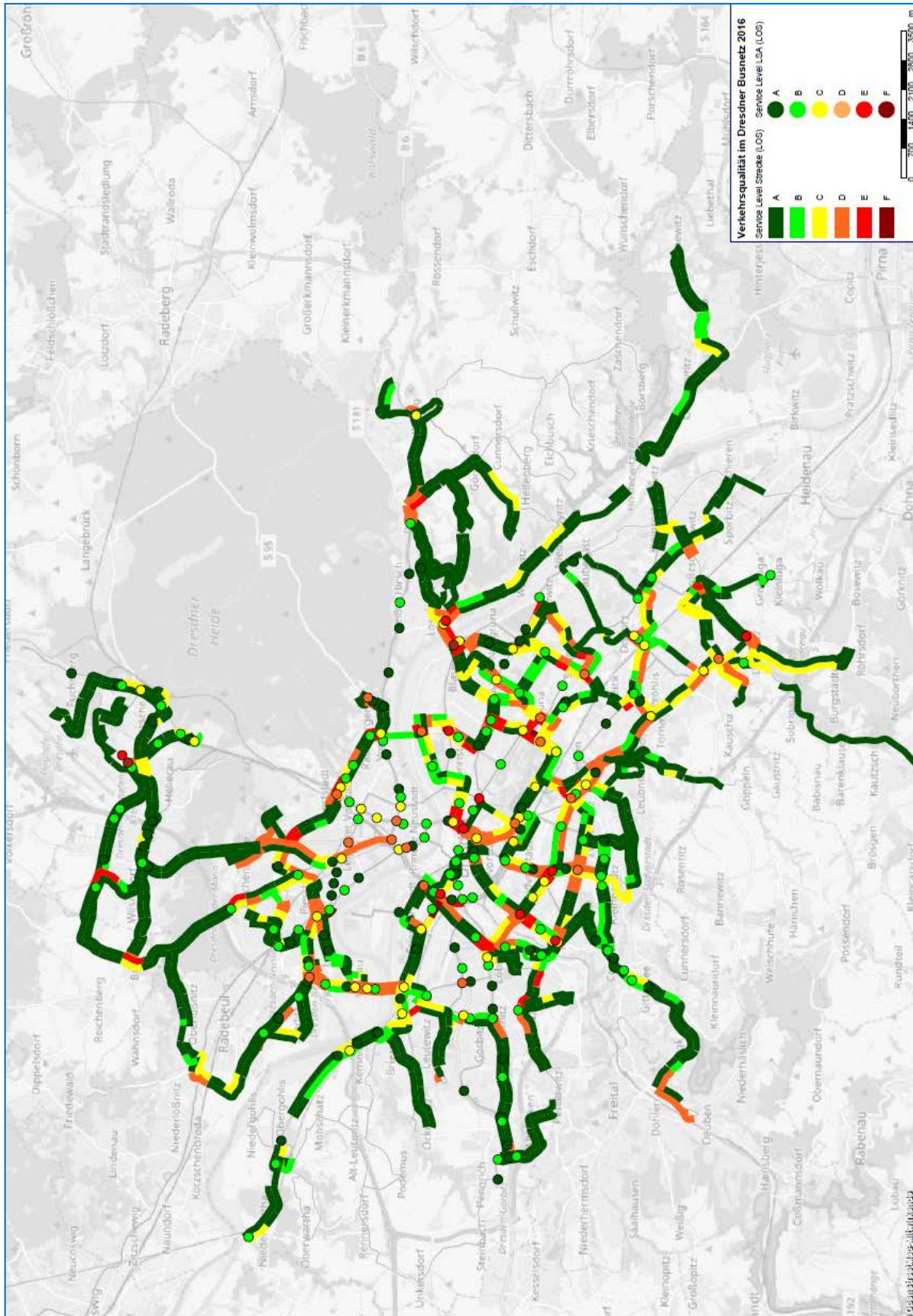
18.3 Reisezeitvergleich ÖPNV – MIV innerhalb der Landeshauptstadt Dresden



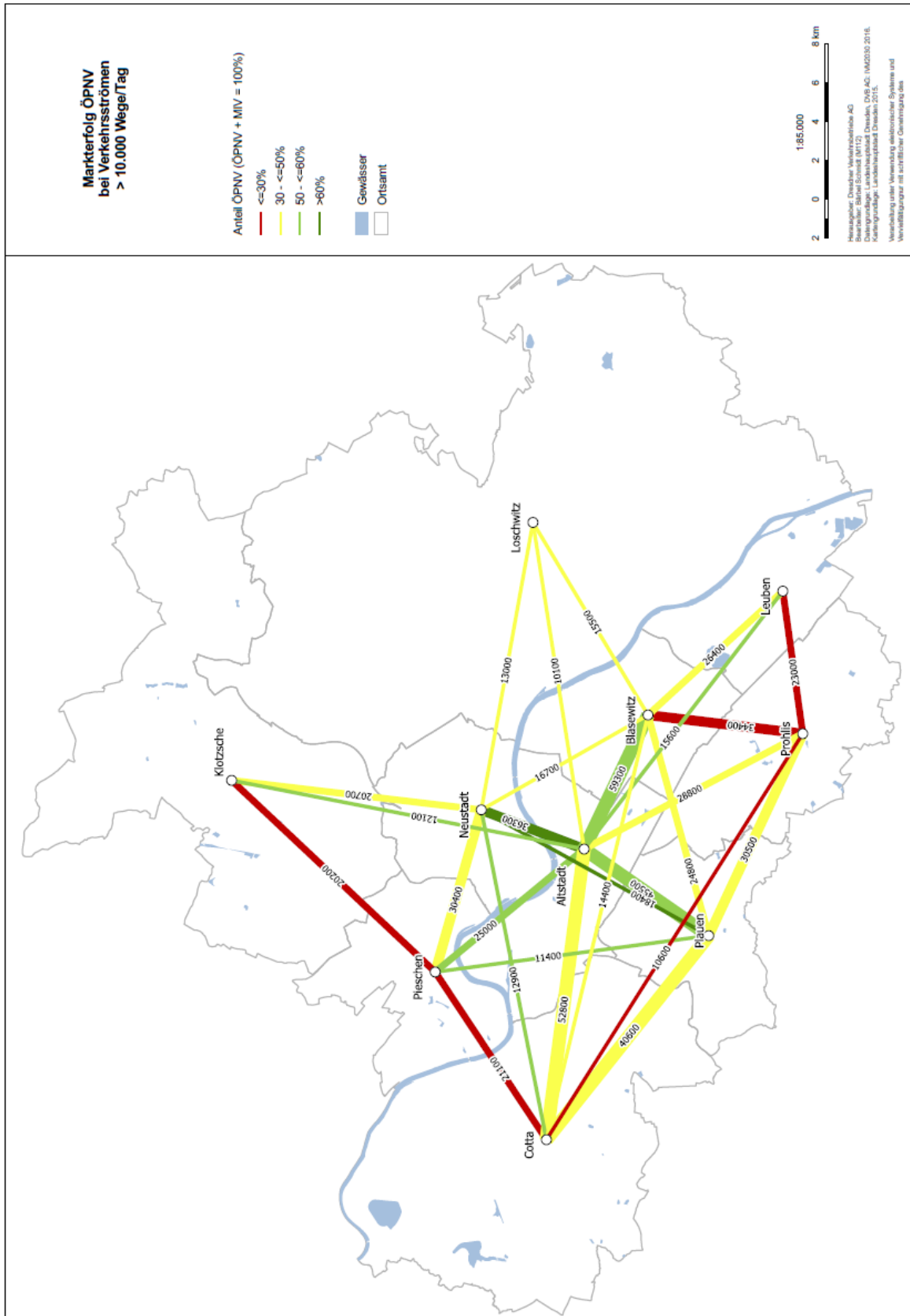
18.4 Verkehrsqualität im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz der Landeshauptstadt Dresden



18.5 Verkehrsqualität im Busnetz der Landeshauptstadt Dresden



18.6 Abstufungen im Modal-split-Vergleich ÖPNV – MIV auf wichtigen Relationen



Anlage 19 – Linienbündel

19.1 Linienbündel für die Landeshauptstadt Dresden

Begründung

Die Landeshauptstadt Dresden ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Hierzu gehören alle Linien der DVB AG sowie die Buslinien anderer Verkehrsunternehmen, die ausschließlich innerhalb der Landeshauptstadt Dresden verkehren. Die Vergabe der einzelnen Straßenbahn- und Buslinien erfolgt in Linienbündeln, um die verkehrlichen und räumlichen Gegebenheiten mit einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung verbinden zu können. Die Linienbündelung wird für die Straßenbahn- und Buslinien getrennt vorgenommen.

Die Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Dresden erstreckt sich auch anteilig auf die Gebietsgrenzen überschreitende Buslinien, die nicht durch die DVB AG betrieben werden. Die Federführung für diese Buslinien und die Zuordnung zu Linienbündeln obliegt den jeweiligen Landkreisen.

Straßenbahnnetz

Eine Unterteilung der Straßenbahnlinien in mehrere Teilnetze ist wegen des Streckennetzes mit einer Vielzahl von Verbindungen zwischen einzelnen Strecken und vielen Linien, die sich häufig überlappen, sowie den daraus resultierenden Abhängigkeiten nicht möglich. Daher bilden alle Linien das Linienbündel Straßenbahn Dresden (vgl. auch Anlage 1). Das umfasst die Linien 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und die Linie 20 (Bedarfslinie).

Busnetz

Die räumliche Struktur, die verkehrlichen Funktionen und die vorhandenen Konzessionen führen zu 3 Linienbündel (Teilnetzen) innerhalb der Landeshauptstadt Dresden.

Die 3 Bündel sind folgendermaßen eingeteilt (vgl. Übersichtsplan Anlage 2)

Teilnetz 1: Stadt Dresden

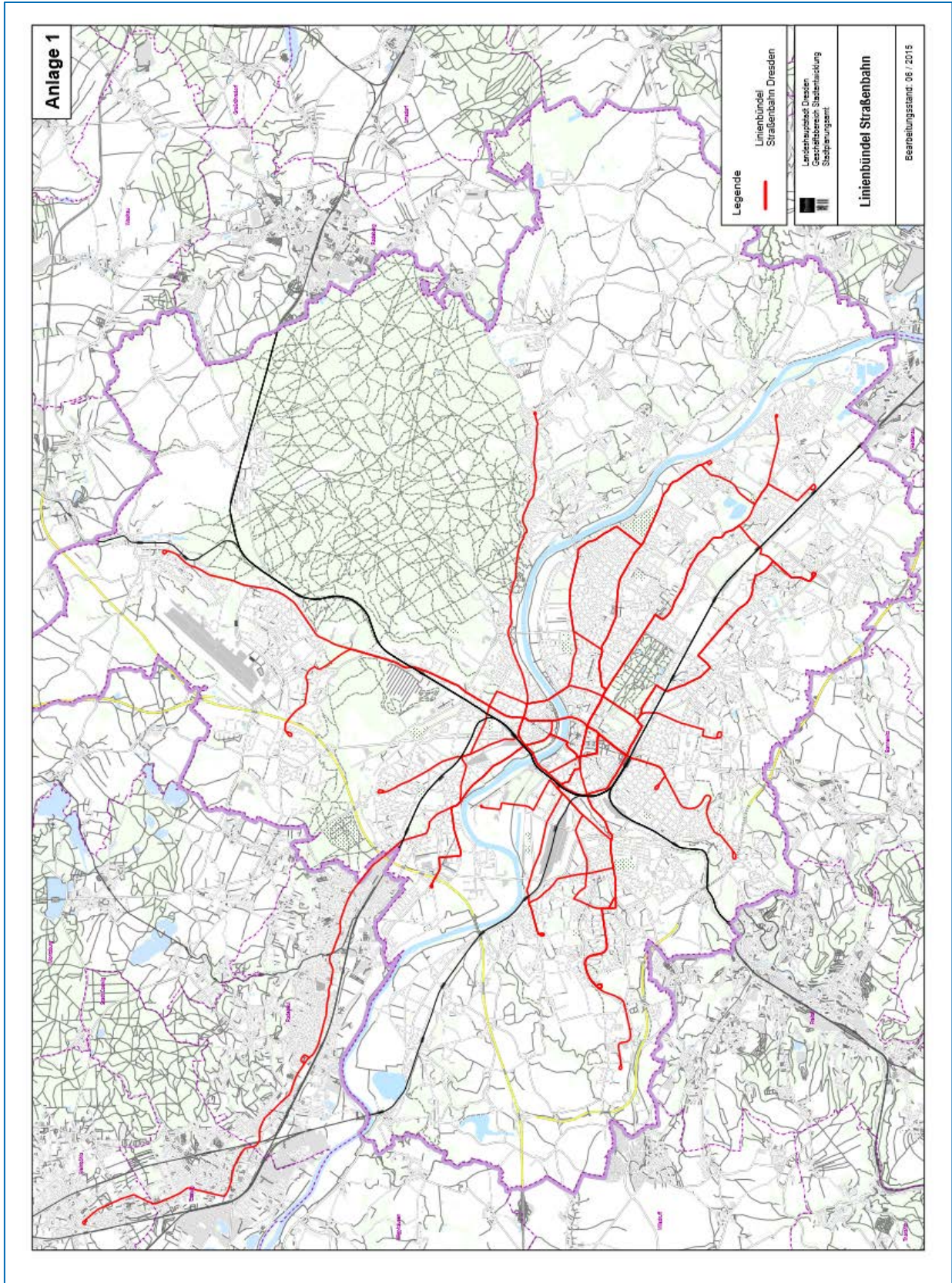
Dieses Netz umfasst überwiegend den hoch bzw. sehr hoch verdichteten städtischen Raum. Das betrifft das Bediengebiet der derzeitigen Buslinien 61, 62, 63, 64, 65, 66, 70, 72, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, alita 95, alita 97, alita 8, 99 (Bedarfslinie) und Standseilbahnersatzverkehr (nur bei Revisionsarbeiten). Für diese Linien ist die DVB AG Konzessionsinhaber.

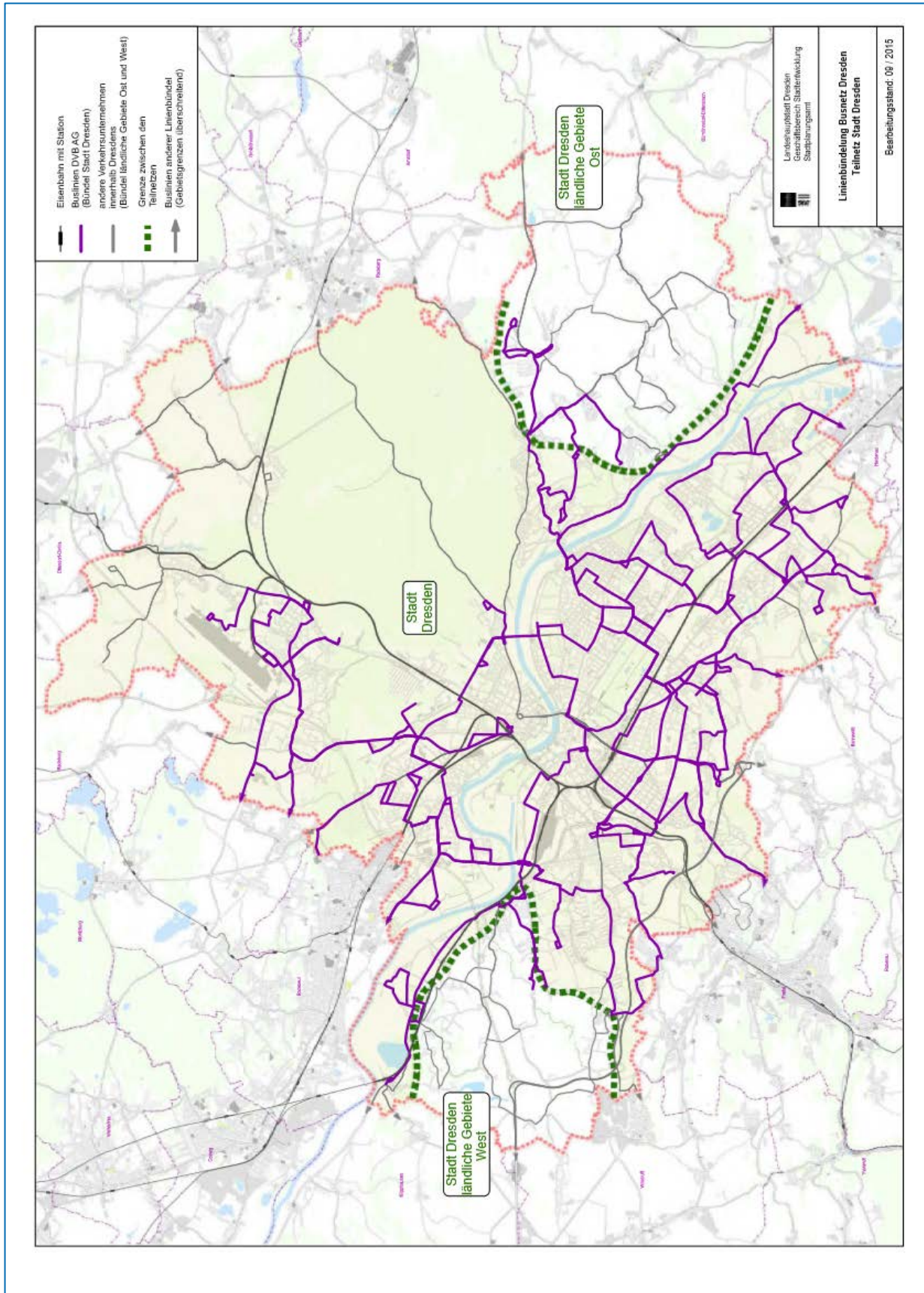
Teilnetz 2: ländliche Gebiete West

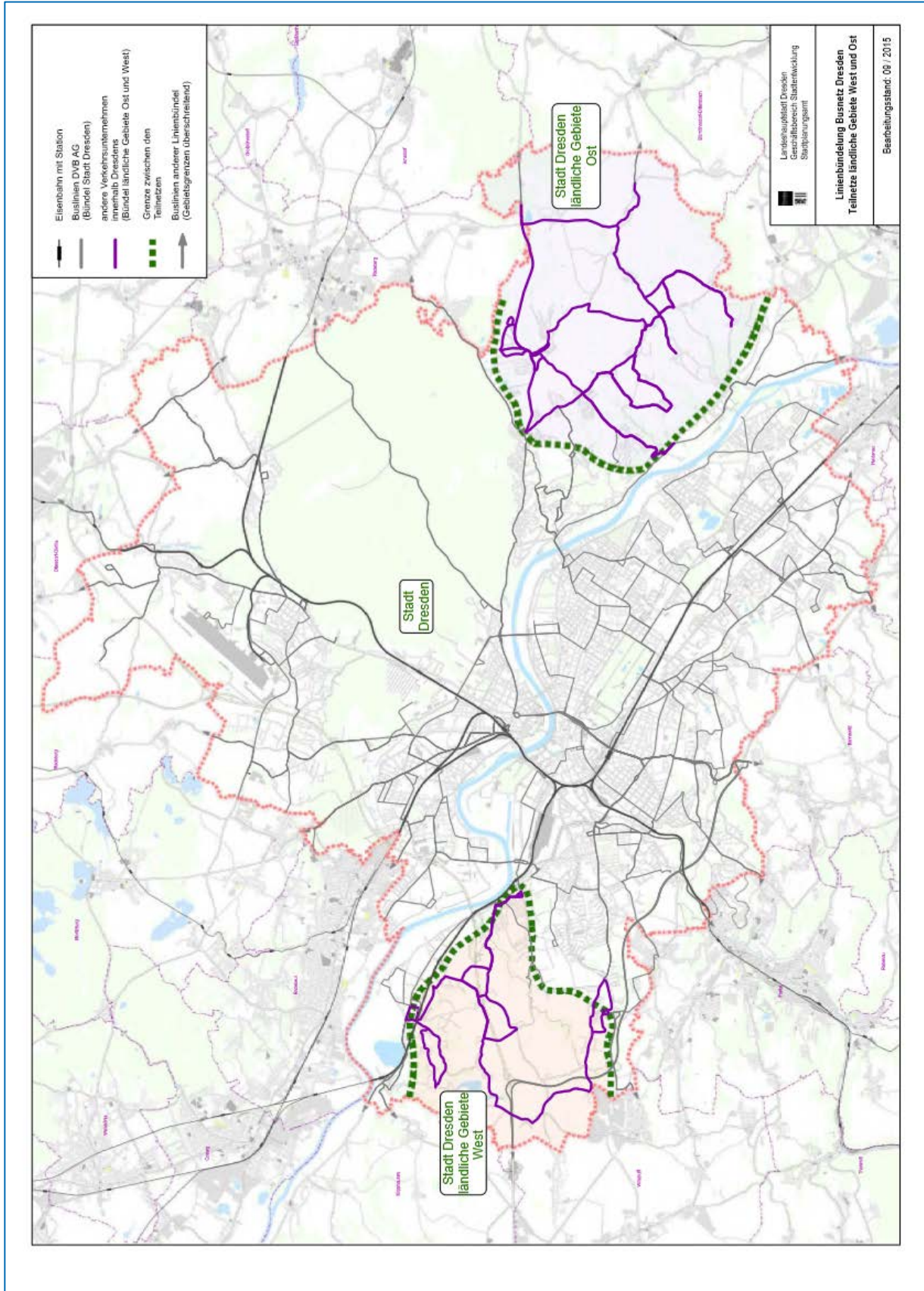
Das Teilnetz ländliche Gebiete West beinhaltet den überwiegend ländlich geprägten Raum im Dresdner Westen (Mobschatz/Cossebaude). Es umfasst das Bediengebiet der derzeitigen Buslinien 91 und 93. Konzessionsinhaber ist die RVD GmbH.

Teilnetz 3: ländliche Gebiete Ost

Durch dieses Teilnetz wird das überwiegend ländlich geprägte Gebiet im Osten der Stadt abgedeckt (Schönfeld-Weißig). Das betrifft das Bediengebiet der derzeitigen Buslinien 98 A, 98 B, 98 C sowie die Buslinien 228 und 229 (Konzessionsinhaber Müller-Busreisen GmbH).







19.2 Linienbündel für den Landkreis Meißen

Begründung/Problembeschreibung

1. Hintergrund

Für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen gelten die Vorschriften der Verordnung VO(EG) 1370/2007 und deren Umsetzung im am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Grundsätzlich haben sogenannte eigenwirtschaftliche Angebote Vorrang. Unter eigenwirtschaftlich versteht man Beförderungsleistungen, die aus den Fahrgeldeinnahmen auskömmlich finanziert werden können. Neben einigen ertragsstarken Linien sind insbesondere im ländlichen Raum viele ÖPNV-Angebote defizitär. Um ein als „Rosinenpickerei“ bezeichnetes Herausbrechen gewinnbringender Linien aus dem Gesamtnetz zu verhindern, können die Aufgabenträger Linienbündel bilden. Durch eine Verflechtung von ertragsstarken und -schwachen Linien in Linienbündeln ist die Sicherung des zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge nötigen ÖPNV-Angebots mit optimalen Zuschüssen möglich.

Bereits im Dezember 2008 beschloss der Kreistag deshalb einen kreislichen Nahverkehrsplan (Beschluss 08/5/0136 v. 18. Dezember 2008). Im Verkehrsraum des Landkreises wurden insgesamt acht Linienbündel gebildet. Diese relativ kleinen Bündel entstanden damals insbesondere zur Bereitstellung des Marktzuganges für regionale kleine Busunternehmen.

Der kreisliche Nahverkehrsplan war unter dem Aspekt, dass am 3. Dezember die VO(EG) 1370/2007 unmittelbar rechtskräftig wurde, nötig, um die Position des ÖPNV-Aufgabenträgers Landkreis zu sichern. Da es gelang, die Verkehrsverträge noch vor Ablauf des „alten“ ÖPNV- Rechts abzuschließen, wurden die Linienbündel in dem bis zum 22. August 2018 laufenden Verkehrsverträgen nicht wirksam.

Für die im August 2018 notwendig werdende Neuvergabe gilt der neue, vom PBefG in der novellierten Fassung von 2013 definierte Rechtsrahmen vollständig.

2. Notwendigkeit zur Neustrukturierung

Der Kreistag hat zur Vorbereitung der Vergabe der Verkehrsleistungen ab dem Jahr 2018 beschlossen, eine sogenannte Inhousevergabe als Sonderform der Direktvergabe an die Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM) durchzuführen (siehe Beschluss- Nr. 15/6/0153 vom 2. Juli 2015).

Weiterhin wurde angestrebt, dass für einige wenige Linien, für die die fünf kleineren Busunternehmen (KMU) die Linienkonzessionen halten, eine Direktvergabe erfolgen soll. Die KMU haben einen als Bruttovertrag ausgestalteten Verkehrsvertrag mit dem Landkreis bis zum 22. August 2018.

Vorraussetzung für eine solche Direktvergabe ist gemäß Tenorierungspunkt 4 des Beschlusses vom 2. Juli 2015, dass die einzelnen Unternehmen die nötigen rechtlichen Vorgaben erfüllen. Neben den unmittelbaren Vorgaben der EU-Verordnung (hier max. 23 Busse und höchstens 600.000 km Fahrplanleistung pro Jahr) ist das insbesondere das Tragen eines angemessenen ökonomischen Risikos durch die Unternehmen. Dieses geht mit der Übertragung der Betriebsführerschaft nicht konform. Bereits in der jetzigen Vertragskonstellation trägt der Betriebsführer VGM das Risiko für die Gesamtleistung. Auch von der die rechtliche Beratung der Vergabe durchführenden Consultingfirma PwC wurde festgestellt, dass eine solche Direktvergabe im gegenwärtigen Rechtsrahmen nicht darstellbar und mit der angestrebten Inhousevergabe an die VGM nicht sinnvoll ist. Die fünf KMU sollen deshalb durch langfristige Partnerschaftsverträge mit der VGM in die Leistungserbringung auf dem bisherigen Niveau eingebunden werden.

Zur Sicherung der Inhousevergabe soll ein einziges Linienbündel „Busnetz Landkreis Meißen“ gebildet werden, welches alle in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Meißen

liegenden Buslinien bündelt. Die Linienbündelung erfolgt unabhängig von dem Tatbestand, welches Unternehmen derzeit die Liniengenehmigung hält.

Das Linienbündel führt die Bezeichnung „Verkehrsnetz Landkreis Meißen“ und umfasst die in der Anlage 1 aufgeführten Linien. Neben den allgemein bekannten Linien des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV), welche auf der Grundlage des § 42 PBefG genehmigt sind, enthält das Linienbündel auch einige Schulbuslinien. Diese sind an dem der Liniennummer vorangestellten Buchstaben S erkennbar. Diese verfügen über Liniengenehmigungen nach § 43 PBefG. Nicht erfasst sind Schulbusse und Schülerverkehre, welche als sogenannte freigestellte Verkehre im Sinne der Freistellungsverordnung durchgeführt werden.

Bei der Genehmigung von Linien oder Linienbündeln soll die Genehmigungsbehörde, in Sachsen das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LaSuV), den Nahverkehrsplan (NVP) berücksichtigen (§ 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG). Der geltende Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) lässt Ergänzungen der Aufgabenträger ausdrücklich zu. Diese werden dann Bestandteil des NVP des ZVOE. Da der geltende NVP des ZVOE bereits vor Inkrafttreten der PBefG-Novelle erarbeitet wurde, soll zur Rechtssicherheit das Linienbündel Verkehrsnetz Kreis Meißen von der Verbandsversammlung des ZVOE bestätigt werden. Dieses soll parallel zur Entscheidung des Kreistages durch die Verbandsversammlung des Zweckverbandes am 15. Juni 2016 erfolgen.

Die Zusammenfassung aller in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Meißen stehenden Buslinien zu einem einheitlichen Linienbündel ergibt sich sachlogisch aus der angestrebten und beschlossenen Inhousevergabe an die VGM und stellt sicher, dass das Unternehmen die notwendigen Liniengenehmigungen erhalten kann.

Die Aufhebung der bislang geltenden acht Linienbündel (Tenorierungspunkt 2) ist notwendig, um zum Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung eine einheitliche Vergabegrundlage zu schaffen. Das neu beschlossene „Verkehrsnetz Landkreis Meißen“ als einheitliches Linienbündel soll ab sofort gelten (Tenorierungspunkt 3). Dadurch wird weiterhin sichergestellt, dass anstehende Liniengenehmigungen (eine Reihe von Konzessionen laufen noch 2017 aus) von der Genehmigungsbehörde nur bis zum 22. August 2018 befristet erteilt werden.

Hinweis:

Die als Übersicht (Anlage 2) beigefügte Karte stellt das Gesamtsystem des ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Meißen mit den Verknüpfungen in die angrenzenden Regionen dar.

Anlagen:

- 1 Linienbündel Busnetz Landkreis Meißen
- 2 Übersichtskarte ÖPNV-Netz

Anlage 1 zur BV 16/6/0335

Linienbündel Verkehrsnetz Landkreis Meißen

Die in der Tabelle aufgeführten Linien bilden mit Wirkung ab 23. August 2018 das einheitliche Linienbündel „Verkehrsnetz Landkreis Meißen“ und sind als Gesamtheit zu vergeben.

Linie Fahrplan-Nr	Fahrtweg von... nach... (über...)	Unternehmen (zum 13.12.2015)
326	Dresden – Boxdorf – Moritzburg - Radeburg	RVD
327	Radebeul/Trachau – Boxdorf - Reichenberg	RVD
328	Dresden – Promnitztal - Radeburg	RVD
331	Wilsdruff – Klipphausen - Cossebaude	RVD
334	Wilsdruff – Tanneberg - Nossen	RVD
400	Coswig – Radebeul - Boxdorf	VGM
401	Meißen – Brockwitz - Coswig	VGM
402	Coswig – Brockwitz - Neusörnewitz	VGM
403	Weinböhla – Steinbach - Radeburg	VGM
404	Meißen – Gauernitz -Cossebaude	VGM
405	Coswig – Moritzburg - Radeburg	VGM
407	Meißen – Diera - Nünchritz	VGM
408	Meißen – Gröbern – Ockrilla - Meißen	VGM
409	Meißen – Priestewitz - Großenhain	KMU /VGM
410	Großenhain – Blattersleben - Gävernitz	KMU
411	Meißen – Neusörnewitz - Weinböhla	VGM
412	Meißen – Krögis - Nossen	VGM
413	Meißen – Miltitz - Tanneberg	VGM
414	Meißen – Taubenheim - Tanneberg	VGM
415	Meißen – Kleinzadel - Löbsal	VGM
416	Meißen – Lommatzsch - Döbeln	VGM
417	Meißen – Leutewitz - Lommatzsch	VGM
418	Meißen – Miltitz - Rüsseina	VGM
419	Lommatzsch – Neckanitz - Lommatzsch	VGM
420	Nossen – Ziegenhain - Lommatzsch	VGM
421	Meißen – Niederau - Weinböhla	VGM
422	Meißen – Krögis - Rüsseina	VGM
424	Nossen - Klipphausen/Wilsdruff - Dresden	VGM
426	Meißen – Scharfenberg - Pegenu	VGM
427	Lommatzsch – Leuben - Lommatzsch	VGM
428	Meißen - Klipphausen - Wilsdruff	VGM
429	Lommatzsch – Barmenitz -Lommatzsch	VGM
430	Riesa – Prausitz - Lommatzsch	VGM
431	Riesa – Seerhausen - Lommatzsch	VGM
432	Riesa – Strehla - Kleinrügeln	VGM
433	Riesa – Strehla - Mühlberg	VGM
437	Riesa – Jacobsthal - Mühlberg	VGM
439	Riesa – Gröditz - Schweinfurth	VGM
440	Riesa – Wülknitz - Gröditz	VGM
441	Riesa – Zeithain - Roda	KMU

1

442	Strehla – Riesa - Nünchritz	VGM
443	Heyda - Stauchitz	VGM
445	Riesa – Prausitz - Zehren	VGM
446	Riesa – Zehren - Meißen	VGM
450	Großenhain – Nünchritz - Riesa	KMU
451	Großenhain – Colmnitz - Riesa	KMU
453	Großenhain – Lampertswalde - Brößnitz	KMU
454	Großenhain – Skäßchen - Blochwitz	KMU
455	Großenhain – Ponickau - Naundorf	KMU
456	Großenhain – Sacka - Radeburg	KMU
457	Großenhain – Radeburg/Moritzburg - Dresden	KMU
458	Großenhain – Moritzburg - Dresden	KMU
459	Weinböhla – Niederau - Großdobritz	KMU /VGM
460	Großenhain – Auer - Coswig	KMU
461	Großenhain – Zabeltitz - Gröditz	KMU
462	Großenhain – Uebigau - Gröditz	KMU
463	Großenhain – Priestewitz - Großenhain	KMU
467	Großenhain – Walda - Großenhain	KMU
500	Bürgerbus Käbschütztal	VGM
501	Bürgerbus Lommatzsch	VGM
AST	Stadtgebiet Meißen	VGM
AST	Stadtgebiet Riesa	VGM
Grh A	Stadtverkehr Großenhain	KMU
Mei A	Stadtverkehr Meißen	VGM
Mei B	Stadtverkehr Meißen	VGM
Mei C	Stadtverkehr Meißen	VGM
Mei E	Stadtverkehr Meißen	VGM
Rie A1	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie A2	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie B	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie C	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie D	Stadtverkehr Riesa	VGM
Rie E	Stadtverkehr Riesa	VGM
S 120	Zehren - Lommatzsch	VGM
S 140	Miltitz - Burkardswalde	VGM
S 152	Meißen - Weinböhla	VGM
S 190	Scharfenberg – Meißen	VGM
S 230	Krögis - Raußnitz	VGM
S 231	Rhäsa - Raußnitz	VGM
S 232	Starbach - Raußnitz	VGM
S 250	Weinböhla - Sörnewitz	VGM
S 256	Miltitz - Seeligstadt	VGM
S 290	Scharfenberg - Nossen	VGM
S 312	Nünchritz - Marksiedlitz	VGM
S 313	Gröditz - Tiefenau	VGM

19.3 Linienbündel für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge

Verkehrsnetz 1 – OVPS

Linie	Linienweg
A	Heidenau - Dohna - Großsedlitz - Heidenau
B	Heidenau - Dohna - Borthen
Citybus	Citybus Pirna (Testphase und Finanzierung durch Stadt Pirna bis 10.08.2019)
G/L	Stadtmitte - Copitz-West - Liebenthal - Graupa - Birkwitz - Copitz-West - Stadtmitte
H/S	Pirna-Sonnenstein - Pirna, ZOB/Bahnhof - Heidenau - Dresden-Prohlis
M	Stadtmitte - Mockethal - Gewerbegebiet Nord - Birkwitzer Straße
N	Zob/Bahnhof - Pirna-Neundorf
P	Stadtmitte - Birkwitz-Pratzschwitz - Dresden-Pillnitz
Z	Stadtmitte - Zuschendorf - Dohma - Zehista - Stadtmitte
R/T	Hainersdorf, Einkaufspark - Hainersdorf, Einkaufspark/ Busbahnhof - KIEZ - Busbahnhof
201	Heidenau - Burkhardswalde - Glashütte
202	Heidenau - Maxen - Mühlbach
204	Pirna - Dohna - Großröhrsdorf - Liebstadt
205	Pirna - Liebstadt - Breitenau
206	Liebstadt - Döbra - Waltersdorf/Hennersbach
207	Pirna - Wingendorf - Breitenau/ Pirna - Gersdorf - Bad Gottleuba
209	Pirna - Cotta - Friedrichswalde-Ottendorf
214	Bad Gottleuba - Oelsen - Bad Gottleuba
216	Pirna - Berggießhübel - Bad Gottleuba - Bahratal
218	Pirna - Langenhennersdorf - Bahratal
219	Pirna - Cotta - Berggießhübel - Bad Gottleuba - Bahratal
235	Hohnstein - Ehrenberg - Ulbersdorf/ Hohnstein - Waitzdorf - Goßdorf
236	Pirna - Dürrröhrsdorf - Srürza - Hohnstein - Sebnitz
237	Pirna - Bastei - Rathewalde - Hohnstein - Sebnitz
238	Pirna - Mockethal - Stadt Wehlen/ Pirna - Lohmen - Stadt Wehlen
239	Rathewalde, P+R - Bastei (Pendelverkehr)
241	Pirna - Königstein - Bad Schandau - Lichtenhainer Wasserfall - Hinterhermsdorf
242	Königstein - Rosenthal
244a	Königstein - Kurort Gohrisch - Papstdorf - Cunnersdorf - Kleingießhübel
244b	Bad Schandau - Kurort Gohrisch - Papstdorf - Cunnersdorf - Kleingießhübel
245	Pirna - Leupoldihain - Rosenthal
246	(Pirna-Copitz) - Pirna - Naundorf - Weißig - Leupoldishain - Königstein
247	Rosenthal - Bad Gottleuba - (Berggießhübel)
251	Bad Schandau - Krippen - Kleingießhübel
252	Schöna - Reinhardtsdorf - Bad Schandau - Ostrau/Schmilka
253	Bad Schandau - Prossen - Waltersdorf - Ebenheit/Hocksteinschänke
260	Bad Schandau - Sebnitz
261	Sebnitz - Neustadt - Stolpen - Dresden
263	Oberottendorf - Rückersdorf - Neustadt - Langburkersdorf, einschließlich Stadtbus Neustadt
264	Hohnstein - Neustadt - Bischofswerda
267	Sebnitz - Krumhermsdorf - Neustadt - Steinigtwolmsdorf
268	Sebnitz - Saupsdorf - Hinterhermsdorf
269	Sebnitz - Ottendorf - Hinterhermsdorf

Verkehrsnetz 2 – MBR

Liniennummer	Streckenbeschreibung
226	Pirna - Lohmen - Dürrröhrsdorf-Dittersbach - Schönfeld - Dresden-Bühlau
232	Helmsdorf - Stolpen - Rennersdorf/Heeslicht - Dobra - Dürrröhrsdorf
233	Wilschdf./ Heeslicht / Elbersdf. - Dürrröhrsdorf Dürrröhrsdorf.- Wilschdf./ Heeslicht / Elbersdf./ Wünschendorf/ Stolpen
234	Pirna – Dürrröhrsdorf-Dittersbach – Stolpen – Neustadt und zurück
265	Stolpen - Langenwolmsdf. - Lauterbach - Großharthau - Seeligstadt - Rennersdorf - Helmsdorf - Stolpen

Verkehrsnetz 3 – RVD

Linie	Linienweg
A	Dresden-Löbtau - Potschappel - Busbahnhof Freital-Deuben - Coßmannsdorf - Somsdorf / Pfaffengrund
B	Dresden-Coschütz - Freital-Burgk - Freital-Deuben
C	Pesterwitz / Saalhausen - Zuckerode - Potschappel - Bannewitz
D	Hainsberg - Deuben - Weißig - Oberhermsdorf
E	Wilsdruff - Freital-Deuben - Raschelberg
F	Dresden-Gompitz - Freital-Deuben - Kreischa - Dresden-Dobritz
333	Dresden - Wilsdruff - Hetzdorf
336	Wilsdruff - Helbigsdorf - Mohorn / Wilsdruff
337	Dresden-Gompitz - Kesselsdorf - Oberhermsdorf - Weißig / Wurgwitz - Zuckerode
343	Tharandt - Dorfhain - Klingenberg
344	Freital - Tharandt - Wilsdruff
345	Tharandt - Kurort Hartha
347	Rabenau - Oelsa - Karsdorf - Possendorf - Rabenau
348	Freital - Rabenau - Dippoldiswalde
351	Bannewitz - Cunnersdorf - Nöthnitz - Goppeln - Gaustritz
352	Dresden - Bannewitz - Possendorf
353	Possendorf - Dresden-Prohlis
360	Dresden - Dippoldiswalde - Kurort Kipsdorf - Kurort Altenberg - Zinnwald
361	Dippoldiswalde Nord - Busbahnhof - Süd - Ulberndorf
362	Dippoldiswalde Nord - Busbahnhof - Reichstädt
363	Tharandt - Fördergersdorf - Grillenburg - Klingenberg
365	Schmiedeberg - Frauenstein - Hermsdorf - Seyde
366	Dresden - Gittersee - Kleinnaundorf - Bannewitz - Possendorf
367	Kurort Kipsdorf - Schellerhau - Kurort Altenberg - Zinnwald - Geising
368	Glashütte - Bärenstein - Lauenstein - Liebenau - Geising - Kurort Altenberg
369	Falkenhain - Glashütte
370	Dippoldiswalde - Falkenhain - Kurort Altenberg
373	Kurort Altenberg - Hermsdorf
375	Dippoldiswalde - Ruppendorf - Borlas
376	Dippoldiswalde - Seifersdorf - Rabenau - Freital
378	Schmiedeberg - Schönfeld - Hermsdorf
379	Ruppendorf - Klingenberg - Hartmannsdorf - Frauenstein
380	Dippoldiswalde - Ruppendorf - Pretzschendorf
382	Dippoldiswalde - Ruppendorf - Tharandt
385	Glashütte - Liebenau - Lauenstein - Geising
386	Glashütte - Kreischa - Dresden-Dobritz
387	Dippoldiswalde - Frauendorf - Reinhardtsgrimma
388	Dippoldiswalde - Niederfrauendorf - Glashütte
389	Dippoldiswalde - Reinhardtsgrimma - Schlottwitz - Glashütte
398	Kurort Altenberg - Teplice

19.4 Linienbündel für den Landkreis Bautzen

Das ursprüngliche Linienbündelungskonzept des Landkreises Bautzen wurde vom Kreistag am 14.09.2009 beschlossen. Es wurde mit Beschluss des Kreistages vom 12.12.2016 (DS 2/0318/16) letztmalig fortgeschrieben. Im Vorlauf der Neuvergabe der Busverkehre zum 01.01.2019 wurden die Linienbündel in 2 Losen zusammengefasst. Die Lose bilden jeweils die Verbundgebiete des ZVOE und des ZVON ab.

Hier aufgeführt sind die Linien des Loses 2 – Verbundgebiet ZVOE

Linie	von	nach
Stadtverkehr Kamenz		
21	Kamenz Flugplatz	Kamenz Flugplatz
22	Kamenz Bernbruch	Kamenz Krankenhaus
23	Kamenz Flugplatz	Hennersdorf
Weitere Linien		
150	Kamenz	Lauta
151	Kamenz	Wiednitz
152	Hoyerswerda	Bernsdorf
153	Hoyerswerda	Räckelwitz
154	Groß Särchen	Königswartha
155	Hoyerswerda	Boxberg/Rauden
156	Weißkollm	Rauden/Oppitz
157	Lauta	Sabrodt
158	Hoyerswerda	Sabrodt
159	Hoyerswerda	Königsbrück
160	Hoyerswerda	Spremberg
161	Hoyerswerda	Vattenfall Schwarze Pumpe
162	Hoyerswerda	Königswartha
163	Lohsa	Bluno
164	Hoyerswerda	Wittichenau
165	Laubusch	Klein Seidewinkel
166	Hoyerswerda	Lauta
168	Königswartha	Lohsa
169	Königsbrück	Röhrsdorf
170	Kamenz	Pulsnitz
171	Kamenz	Gräfenhain
172	Kamenz	Zeisholz
173	Kamenz	Schwepnitz/Straßgräbchen
182	Bischofswerda	Hoyerswerda
184	Kamenz	Zeißholz
186	Kamenz	Ralbitz
187	Kamenz	Königswartha
302	Radeberg Bf.	Kleinwachau
304	Großröhrsdorf	Pulsnitz

305	Dresden	Bischofswerda
306	Pulsnitz	Bretznig
307	Radeberg	Rosendorf
308	Radeberg	Radeburg/Marsdorf
309	Dresden	Pulsnitz
310	Radeberg	Großröhrsdorf
311	Pulsnitz	Königsbrück
312	Königsbrück	Pulsnitz/Elstra
315	Pulsnitz	Ohorn
316	Großröhrsdorf	Bischheim/Kamenz
317	Radeberg	Medingen/Grünberg
321	DD-Klotzsche	Ottendorf-Okrilla
322	DD-Weixdorf	Radeberg
S040	Schmorkau	Königsbrück
S041	Elstra	Räckelwitz/Uhyst a. T.
S043	Kriepitz	Räckelwitz/Uhyst a. T.
S048	Brauna	Schwosdorf

Anlage 20 – Qualitätsstandards der Beförderungsqualität

Die nachfolgend aufgeführten Qualitätsstandards stellen verbundweit abgestimmte Zielgrößen dar. Darüber hinaus sind die in den jeweiligen Ausschreibungen und ÖDA definierten Standards bindend.

20.1 Qualitätsstandards: subjektive Sicherheit

Definition: subjektives Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden des Fahrgastes während der Nutzung des ÖPNV

Qualitätsziel	Kennzahl
Die Sicherheit der Fahrgäste wird ständig gewährleistet.	Anzahl der Einsatzstunden des Sicherheitspersonals oder Anzahl der Notrufeinrichtungen in Fahrzeugen und an Zugangsstellen

20.2 Qualitätsstandards: Pünktlichkeit

Definition Die tatsächliche Abfahrts- und Ankunftszeit stimmt mit den im Fahrplan ausgewiesenen Zeiten überein, abweichend davon gilt eine Verspätung von bis zu 2 min ebenfalls noch als pünktlich. Verspätungen durch höhere Gewalt werden dem VU nicht angelastet.

Qualitätsziel	Kennzahl
95% aller Beförderungsleistungen im ÖPNV sind pünktlich (im Dresdner Stadtverkehr 90%).	Pünktlichkeitsgrad = Anzahl pünktlicher Leistungen / Anzahl aller gefahrenen Leistungen

20.3 Qualitätsstandards: technische Sicherheit

Definition Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den gültigen Vorschriften für den Fahrzeug-einsatz. Sie unterliegen den vorgeschriebenen Wartungsintervallen.

Qualitätsziel	Kennzahl
Die eingesetzten Fahrzeuge sind technisch sicher.	Anzahl der während des Einsatzes ausfallenden Fahrzeuge bzw. Anzahl der Fahrzeuge ohne Mängel bei der TÜV-Untersuchung

20.4 Qualitätsstandards: Informationsmanagement und Service

<p>Definition Festlegung der Mittel und Methoden zur Gewährleistung der ständigen Information und optimalen Bedienung des Kunden Dazu zählen u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das Vorhandensein von optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen im Fahrzeug und an den Halte- bzw. Zugangsstellen • ein klares und deutliches Leitsystem • die unverzügliche Information bei Störungen und Verspätungen unter Angabe der Ursache und Aufzeigen von Alternativen • ein funktionierendes, kundenfreundliches Beschwerde- und Fundsachenmanagement • kundenfreundliche Zugangsmöglichkeiten zu Info-Schaltern und Info-Material • ein ausreichendes Angebot an gedruckten Fahrplänen • eine telefonische Fahrplanauskunft • die Möglichkeit des Kunden, auf Fahrplandaten aus einer landes- und verbundweit vernetzten elektronischen Fahrplanauskunft im Internet zurückgreifen zu können • ein gut ausgebauter Kundenservice zur optimalen Beratung der Fahrgäste über das öffentliche Verkehrsangebot (Mobilitätszentralen) • die Möglichkeit des Fahrkartenverkaufes sowohl im Vorverkauf als auch im Fahrzeug • ein ausreichendes Angebot an Automaten für bargeldlosen Zahlungsverkehr
--

Qualitätsziel	Kennzahl
Die Fahrgäste sind stets gut informiert und werden immer optimal bedient.	Anzahl diesbezüglicher Beschwerden, Dokumentation der vorhandenen Informationssysteme

20.5 Qualitätsstandards: Sauberkeit

<p>Definition Ständig erfüllt sein muss: Möglichkeit der uneingeschränkten und bedenkenlosen Nutzung, keine offensichtliche und störende Verschmutzung, Vorhaltung geeigneter Personen, Maßnahmen und Einrichtungen zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Sauberkeit, Reinigung der Fahrzeuge und Haltestellen im festgelegten Reinigungssturnus von nicht länger als 4 Tagen</p>
--

Qualitätsziel	Kennzahl
Es werden keine verschmutzten Fahrzeuge eingesetzt, die Zugangsstellen werden ständig sauber gehalten.	Sauberkeitsgrad = Verhältnis Anzahl der sauberen Fahrzeuge zu Anzahl aller eingesetzten Fahrzeuge Sowie Verhältnis Anzahl der sauberen Zugangsstellen zu Anzahl aller Zugangsstellen

20.6 Qualitätsstandards: Fahr- und Servicepersonal

Definition Das Personal muss alle einschlägigen geltenden Gesetze und Verordnungen beachten, die Fahrgäste höflich und zuvorkommend behandeln, angenehme Fahrtbedingungen herstellen können, ortskundig in der Region sein, die Fahrgäste in allen Fragen des Beförderungsvertrages in deutscher Sprache beraten können, Dienstkleidung tragen.

Qualitätsziel	Kennzahl
Das Personal zeichnet sich gegenüber dem Fahrgast durch Freundlichkeit, einheitliches Auftreten und fachliche Kompetenz aus.	Anzahl diesezüglicher Beschwerden

20.7 Qualitätsstandards: Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)

Definition Die eingesetzten Fahrzeuge spiegeln den modernen ÖPNV wider. Dazu gehört:

- laufende Modernisierung des Fahrzeugparks
- Berücksichtigung der Anforderungen des VVO-Strategiekonzeptes Barrierefreiheit, Ausstattungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind regelmäßig zu prüfen und zu warten
- moderne ergonomische Sitzplätze,
- unternehmensspezifische einheitliche Farbgebung,
- Verdeutlichung der Mitgliedschaft im Verbund,
- Informationen außen und innen wie Liniennummer und Fahrtziel, Liniennetzplan, Beförderungsbedingungen/ Tarifbestimmungen,
- Ansage der nächsten Haltestelle,
- ausreichende Beleuchtung und Belüftung,
- die entsprechenden Voraussetzungen für einen barrierefreien, schnellen und sicheren Fahrgastwechsel,
- Fahrzeuge mit schadstoffreduziertem Antrieb

Qualitätsziel	Kennzahl
Die Fahrzeuge sind barrierefrei, optisch ansprechend und bequem.	Anzahl moderner Fahrzeuge

20.8 Qualitätsstandards: Verkehrsqualität der Infrastruktur

Definition Die Verkehrsqualität der Infrastruktur hat großen Einfluss auf die Erreichung der angestrebten ÖPNV-Verkehrsqualität und Pünktlichkeit. Im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz wird diese Qualität maßgeblich bestimmt durch die Anzahl bzw. Länge von Langsamfahrstellen.

Qualitätsziel	Kennzahl
hohe Verkehrsqualität der vom ÖPNV genutzten Infrastruktur, bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung, im Straßenbahn-/ Stadtbahnnetz keine bzw. geringe Länge von Langsamfahrstellen, Erreichen der Verkehrsqualität (Geschwindigkeit/ Verlustzeit) in den LOS-Stufen A und B	Verkehrsqualität nach LOS im Linienverlauf und speziell an Knotenpunkten, Anzahl und Länge der Langsamfahrstellen,

20.9 Qualitätsstandards: Umweltbestimmungen

Definition Die geltenden Umweltbestimmungen sind stets einzuhalten.

Qualitätsziel	Kennzahl
Der CO ₂ - und Schadstoffausstoß der Fahrzeuge übersteigt nie den zulässigen Richtwert.	Anzahl der nicht beanstandeten Fahrzeuge bei der ASU

20.10 Qualitätsstandards: Störungsmanagement










Definition Es ist die Fähigkeit, mit geeigneten Mitteln und Methoden Störungen schnellstmöglich zu beseitigen, so dass für den Fahrgast der Schaden so gering wie möglich bleibt. Zur Sicherung der Leistung im Störfall ist ein angemessener Prozentsatz der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten unter Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl an Abstellmöglichkeiten aller Einsatz- und Reservefahrzeuge am Standort.

Qualitätsziel	Kennzahl
Alle gemeldeten Störungen von Fahrzeugen auf der Strecke werden im Stadtverkehr innerhalb von 15 min sowie im Regionalverkehr Schnellstmöglich und Störungen bzw. Schäden an Zugangsstellen innerhalb eines Tages behoben	Verhältnis der innerhalb der Frist behobenen Störungen zur Gesamtzahl aller gemeldeten Störungen

Anlage 21 – SPNV-Zielnetz 2030

21.2 Liniensteckbriefe SPNV

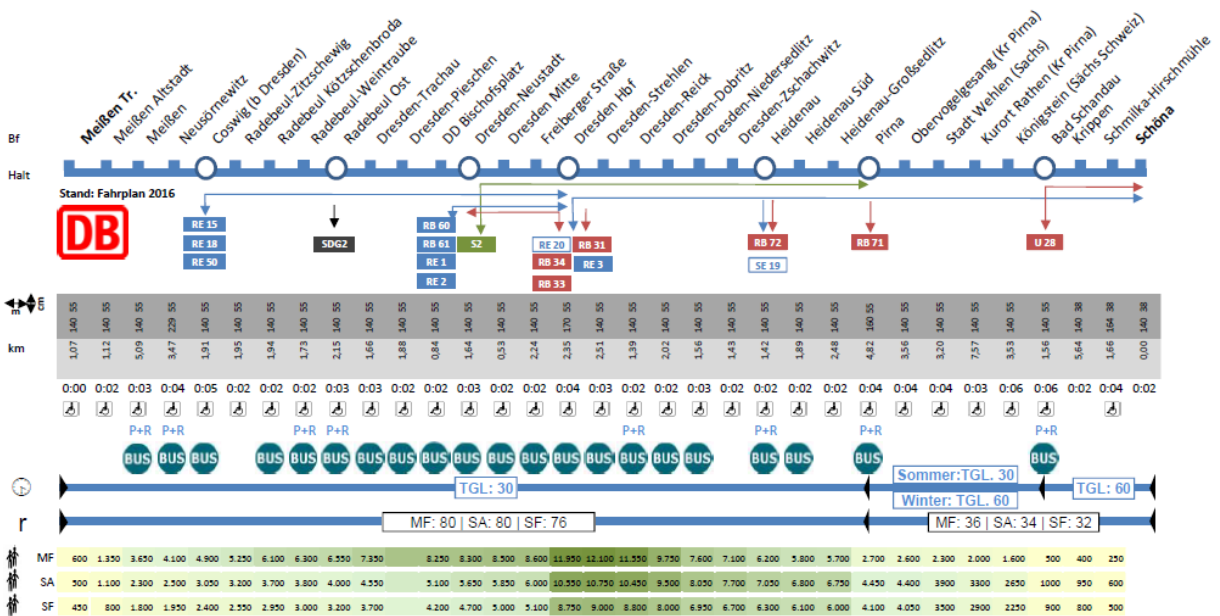
Legende:

Grafik / Abkürzung	Erklärung
	Halt mit SPNV-Anschlusslinien
	Halt ohne SPNV-Anschlusslinien
	Bedarfshalt
	nicht im Takt bedienter Abschnitt
	Bahnsteiglänge [m] / Bahnsteighöhe [cm]
km	Entfernung zwischen Verkehrshalten
0:11	Fahrzeit ab vorherigem Verkehrshalt (einschließlich Haltezeit am vorherigen Halt)
	Verkehrsstation barrierefrei ausgebaut
P+R	Verkehrsstation mit Park+Ride-Platz
	Verknüpfung mit vertaktetem ÖPNV (auch Straßenbahn)
	Taktzeit in Minuten
	Zahl der Züge
	Querschnittsbelegung (Fahrgäste pro Tag)
MF / SA / SF	Montag-Freitag / Samstag / Sonntag, Feiertag



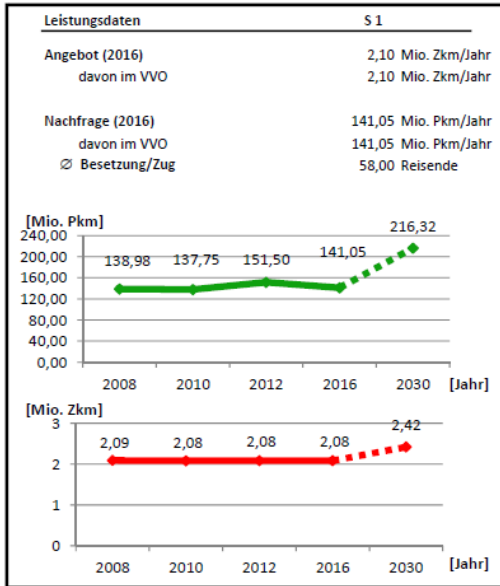
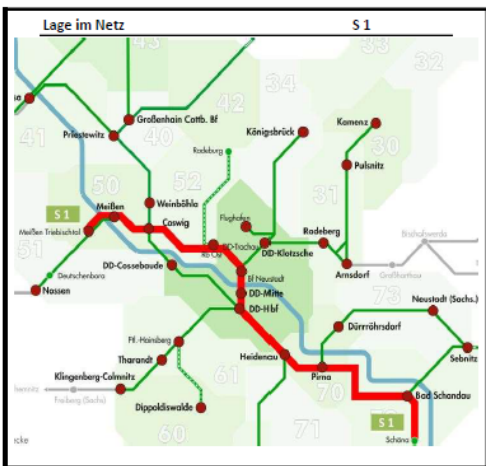
S 1

Meißen Triebischal - Dresden - Schöna



Liniendaten		S 1
Linienlänge		77,79 km
davon im VVO		77,79 km
Halte		34 Anz.
davon im VVO		33 Anz.
Stationsabstand		2,29 km
Stationsabstand VVO		2,36 km
Fahrzeit		1:34 Std:Min
davon im VVO		1:34 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		49,66 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		49,66 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	4-24 Uhr
	So+F	4-24 Uhr

Fahrzeugdaten		S 1
Fahrzeug-einsatz	Typ	BR 146 o. BR 143 + Dostos
	Konfigurationen	1 Steuerw. + 3/ 4 Sitzw.
	Umläufe	7 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	306 (+144)/ 384 (+192)
	Fahrradplätze	28/ 3 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	4/ 5 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 cm/h
	Einstiegsöhe	600 mm



Vertragsdaten		S 1
Verkehrsvertrag		S-Bahn Dresden
Laufzeit		von 12/2010 bis 12/2027
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Ersatz BR 182 durch Baureihe 146.

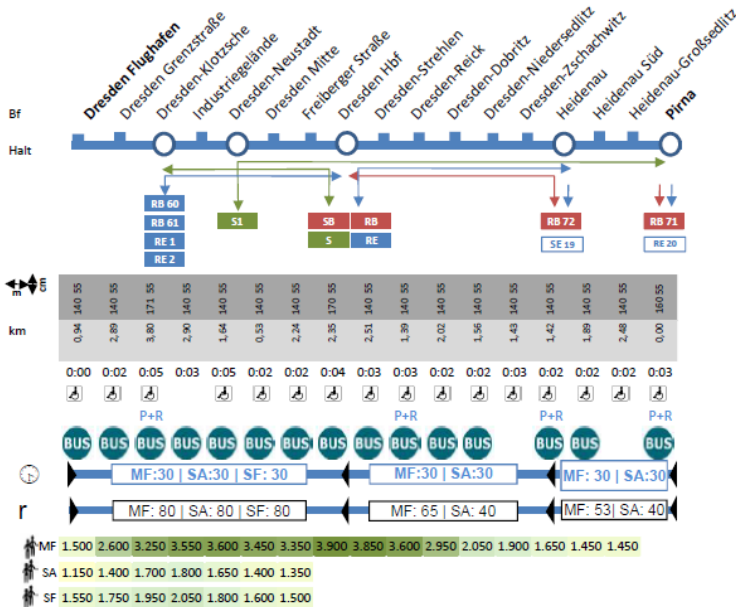


S 2

Flughafen Dresden - Pirna

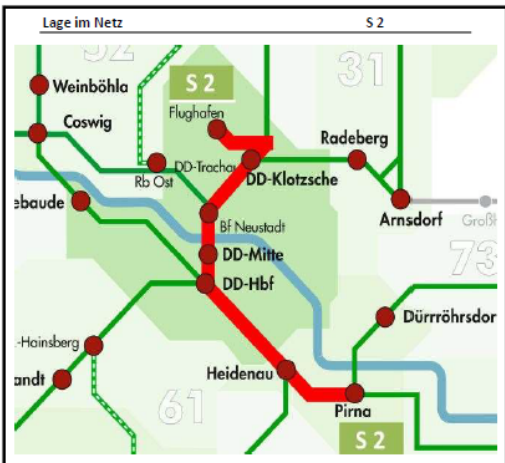


Stand: Fahrplan 2016

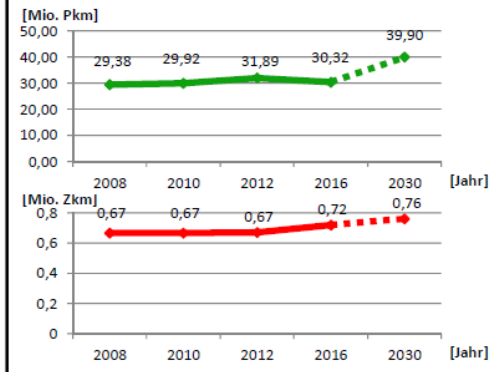


Linien		S 2	
Linienlänge		31,98	km
davon im VVO		31,98	km
Halte		16	Anz.
davon im VVO		17	Anz.
Stationsabstand		2,00	km
Stationsabstand VVO		1,88	km
Fahrzeit		0:45	Std:Min
davon im VVO		0:45	Std:Min
Reisegeschwindigkeit		42,65	km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		42,65	km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24	Uhr
	Sa	4-24	Uhr
	So+F	4-24	Uhr

Fahrzeug		S 2	
Fahrzeugeinsatz	Typ	BR 143 + Dostos	
	Konfigurationen	1 Steuerw. + 1 Sitzw.	
	Umläufe	4 Anz.	
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	150 (+48)	Stk.
	Fahrradplätze	12	Stk.
	Rollstuhlplätze	4	Stk.
	WC	2	Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160	km/h
	Einstiegshöhe	600	mm



Leistungsdaten		S 2	
Angebot (2016)		0,69	Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,69	Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		30,32	Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		30,32	Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		40,00	Reisende

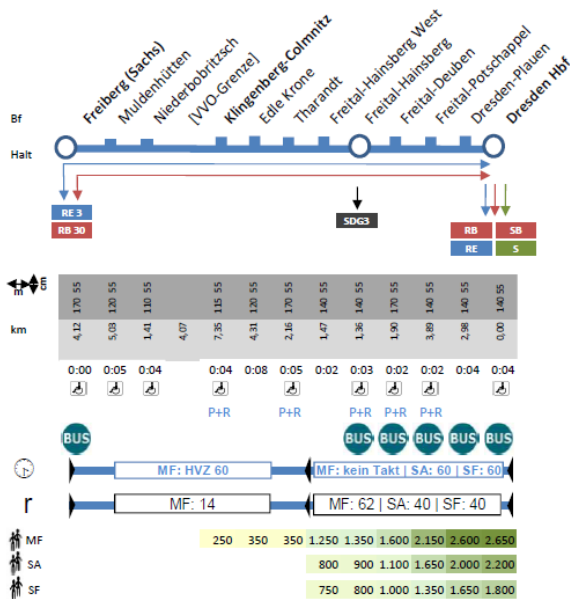


Vertragsdaten		S 2	
Verkehrsvertrag		S-Bahn Dresden	
Laufzeit		von 12/2010 bis 12/2027	
Aktueller Betreiber		DB Regio AG	
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG	
Änderungen		Zugbildung einheitlich aus 2 klimatisierten Doppelstockwagen.	
		Seit 12/2015 zusätzliche Fahrten Dresden Hbf - Pirna an Samstagen.	

Zug S 3 (Freiberg (Sachs) - Klingenberg-C. -) Tharandt - Dresden

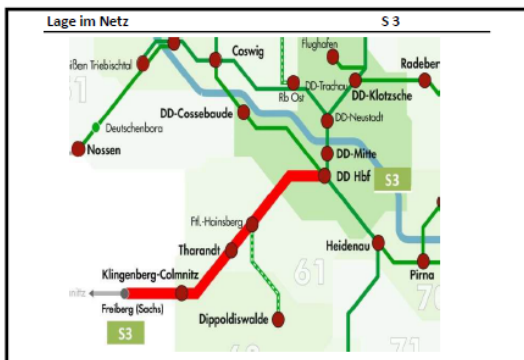


Stand: Fahrplan 2016

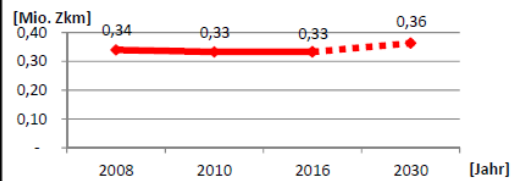
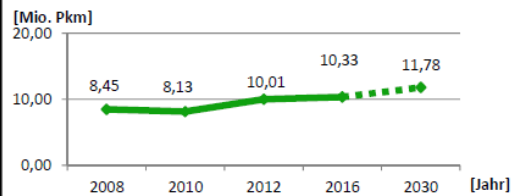


Linienangaben		S 3
Linienlänge		40,05 km
davon im VVO		29,48 km
Halte		11 Anz.
davon im VVO		9
Stationsabstand		3,64 km
Stationsabstand VVO		3,28 km
Fahrzeit		0:43 Std:Min
davon im VVO		0:30 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		55,88 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		58,97 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-1 Uhr
	Sa	6-22 Uhr
	So+F	6-22 Uhr

Fahrzeugdaten		S 3
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 143 + Dostos
Konfigurationen		1 Steuerw. + 1 Sitzw.
Umläufe		4 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzpl. (+Klapps.)	135 (+50)
	Fahrradplätze	12 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



Leistungsdaten		S 3
Angebot (2016)		0,41 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,37 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		10,01 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		10,33 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		28,00 Reisende



Vertragsdaten		S 3
Verkehrsvertrag		S-Bahn Dresden
Laufzeit		von 12/2010 bis 12/2027
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		

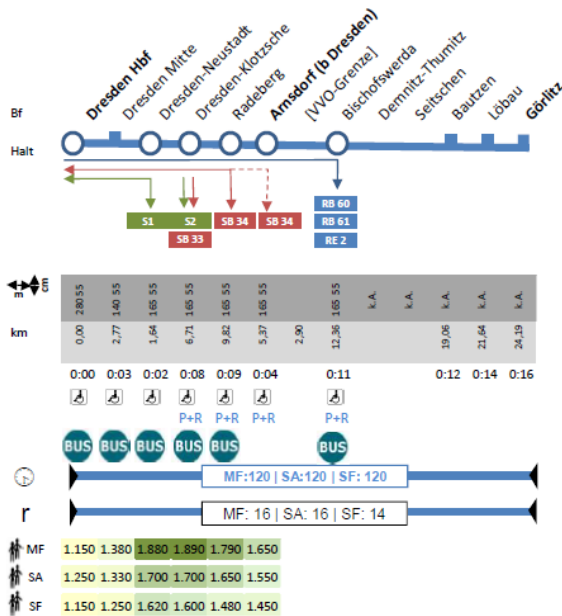


RE 1

Dresden Hbf - Arnsdorf (- Görlitz)
ex "Dresden-Wroclaw-Express"

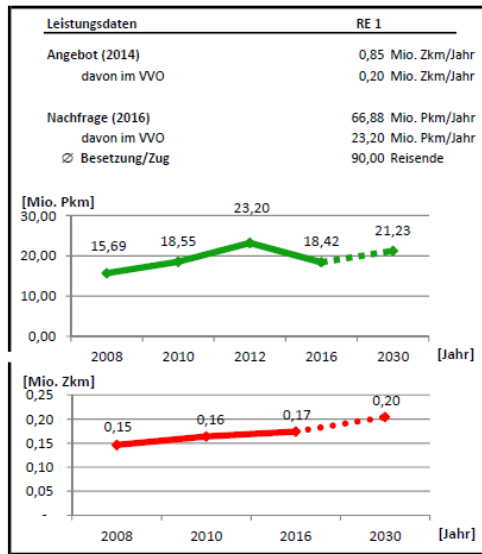
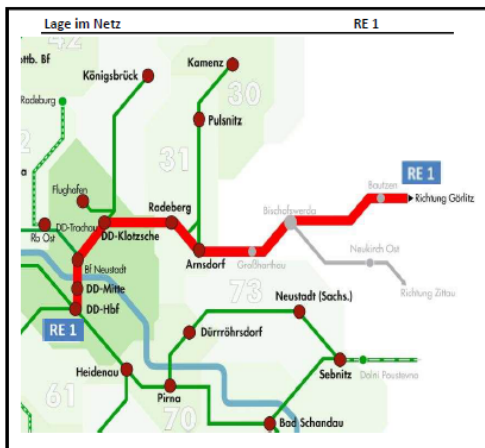


Stand: Fahrplan 2016



Linien-daten		RE 1
Linienlänge		105,91 km
davon im VVO		28,64 km
Halte		10
davon im VVO		6
Stationsabstand		10,59 km
Stationsabstand VVO		4,77 km
Fahrzeit		1:19 Std.Min
davon im VVO		0:26 Std.Min
Reisegeschwindigkeit		80,44 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		66,10 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-22 Uhr
	Sa	5-22 Uhr
	So+F	5-22 Uhr

Fahrzeug-daten		RE 1
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		2 Fz.
Umläufe		2
Kapazität pro Einheit	Sitzpl. Sitzpl. (+Klapps.)	222 (+22)
	Fahrradplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



Vertrags-daten		RE 1
Verkehrsvertrag		Ostsachsennetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2018
Aktueller Betreiber		Länderbahn/Trilex
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		

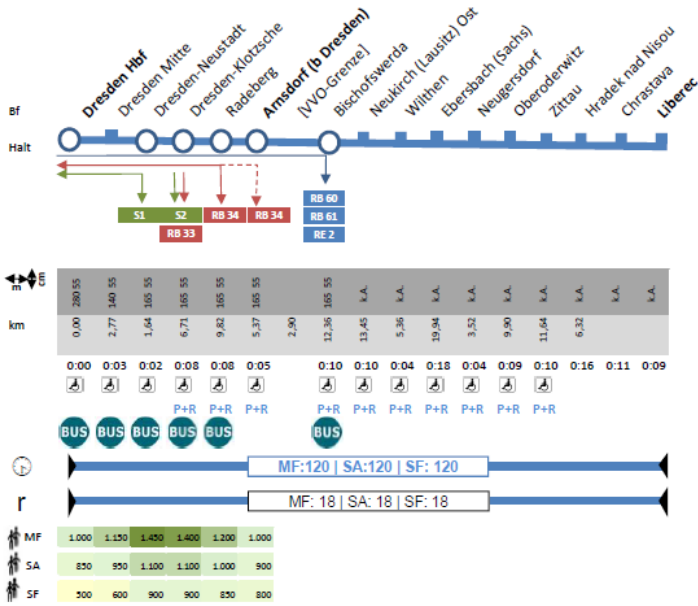


RE 2

Dresden Hbf - Arnsdorf (- Zittau -Liberec)

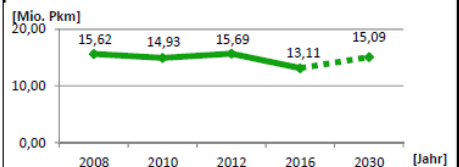


Stand: Fahrplan 2016



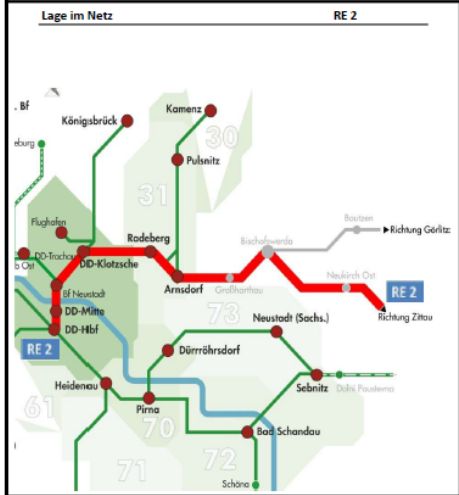
Liniendaten		RE 2
Linienlänge		131,53 km
davon im VVO		28,64 km
Halte		16
davon im VVO		6
Stationsabstand		8,22 km
Stationsabstand VVO		4,77 km
Fahrzeit		2:07 Std:Min
davon im VVO		0:26 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		62,14 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		66,10 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-02 Uhr
	Sa	5-02 Uhr
	So+F	5-02 Uhr

Leistungsdaten		RE 2
Angebot (2014)		0,70 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,21 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		30,85 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		15,69 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		62,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 2
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		2 Fz.
Umläufe		2
Kapazität pro Einheit	Sitzpl. (+Klapps.)	222 (+22)
	Fahrradplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstieghöhe	600 mm

Vertragsdaten		RE 2
Verkehrsvertrag		Ostsachsennetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2018
Aktueller Betreiber		Länderbahn/Trilex
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		1 zusätzliches Zugpaar Dresden - Liberec. Keine Züge mehr östlich von Liberec.



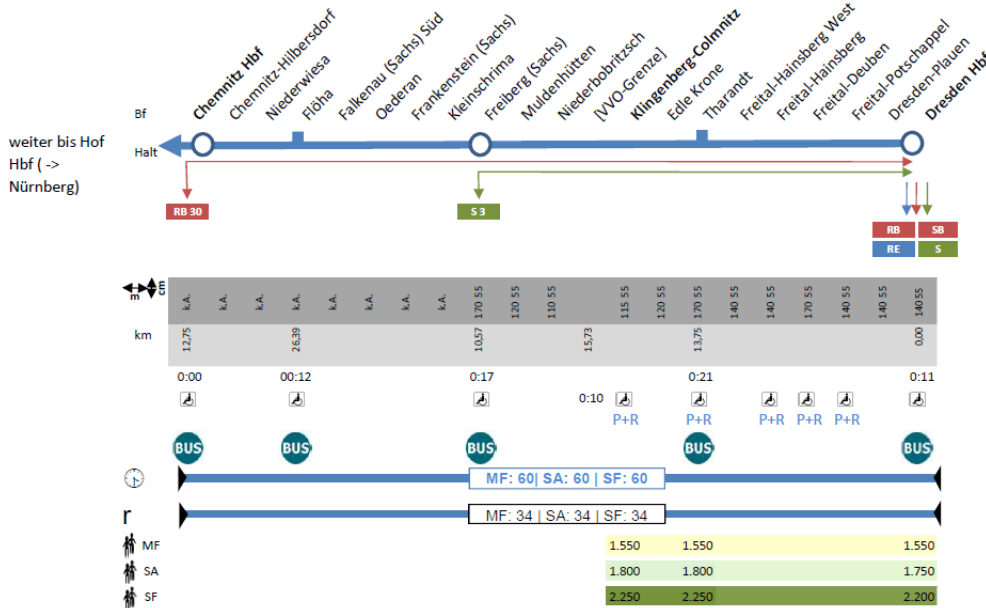


RE 3

(Hof - Chemnitz -) Tharandt - Dresden

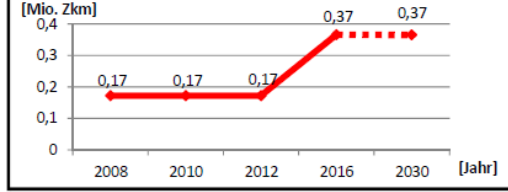
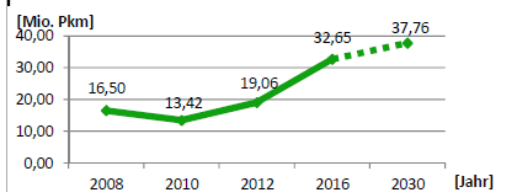


Stand: Fahrplan 2016

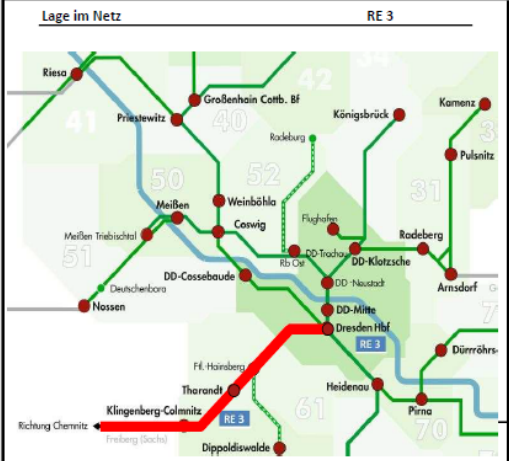


Liniendaten		RE 3
Linienlänge		224,62 km
davon im VVO		29,48 km
Halte		13
davon im VVO		2
Stationsabstand		17,28 km
Stationsabstand VVO		14,74 km
Fahrzeit		2:50 Std:Min
davon im VVO		0:42 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		79,28 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		42,12 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-23 Uhr
	Sa	4-23 Uhr
	So+F	4-23 Uhr

Leistungsdaten		RE 3
Angebot (2016)		2,79 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,37 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		121,49 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		19,06 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		89,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 3
Fahrzeugeinsatz Typ		Coradia Continental
Konfigurationen		5 tlg. / 3+5 tlg.
Umläufe		7
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	227(+20) / 364(+32)
	Fahrradplätze	12 / 18 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 / 4 Stk.
	WC	2 / 3 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



Vertragsdaten		RE 3
Verkehrsvertrag		Elektronetz Mittelsachsen
Laufzeit		von 06/2016 bis 12/2030
Aktueller Betreiber		Mitteldeutsche Regiobahn
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Umstellung der Linie RE 3 auf E-lokbespannte Wendezüge in 12/2013. Seit 12/2014 wird die bisher eigenwirtschaftlich betriebene Linie RE 9 auch als SPNV-Leistung bestellt und mit elektrischen Wendezügen betrieben. Daraus folgt ein zu 100% bestellter Stundentakt Hof-Dresden. Mit Inbetriebnahme EMS-Netz in 06/2016 Einsatz von Coradia Continental Triebzügen.



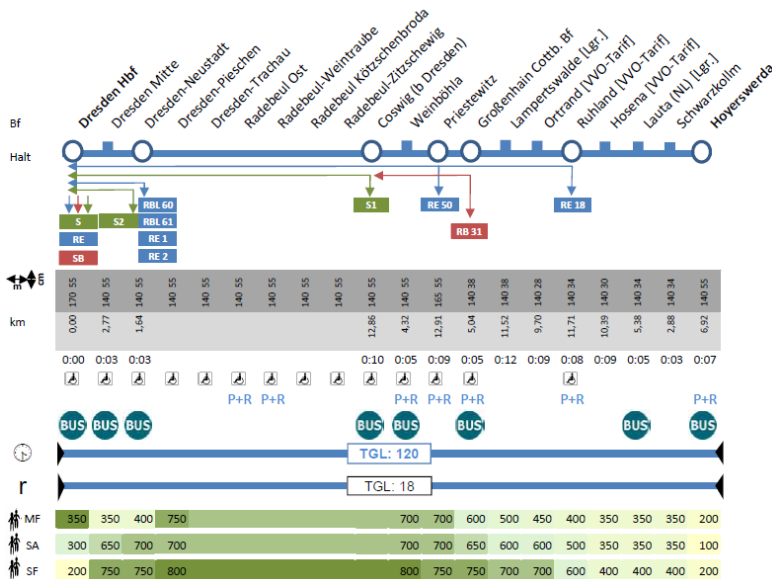


RE 15

Dresden - Ruhland - Hoyerswerda

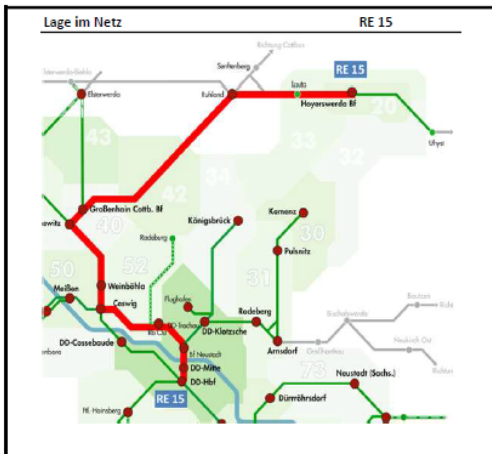


Stand: Fahrplan 2016

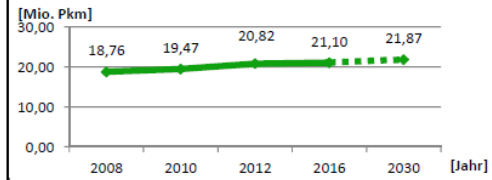


Linien Daten		RE 15
Linienlänge		98,03 km
davon im VVO		98,03 km
Halte		14
davon im VVO		14
Stationsabstand		7,00 km
Stationsabstand VVO		7,00 km
Fahrzeit		1:29 Std:Min
davon im VVO		1:28 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		66,09 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		66,84 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-23 Uhr
	Sa	5-23 Uhr
	So+F	4-23 Uhr

Fahrzeugdaten		RE 15
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 442 / BR 112 o. 143 + Dostos
Konfigurationen		3tlg. / 1 Steuerw. + 2 Sitzw.
Umläufe		2,5
Kapazität pro Sitzplätze		182 / 269
Einheit	Fahrradplätze	11 / 20 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 / 4 Stk.
	WC	1 / 3 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten		RE 15
Angebot (2016)		0,65 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,47 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		16,32 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		20,82 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		45,00 Reisende

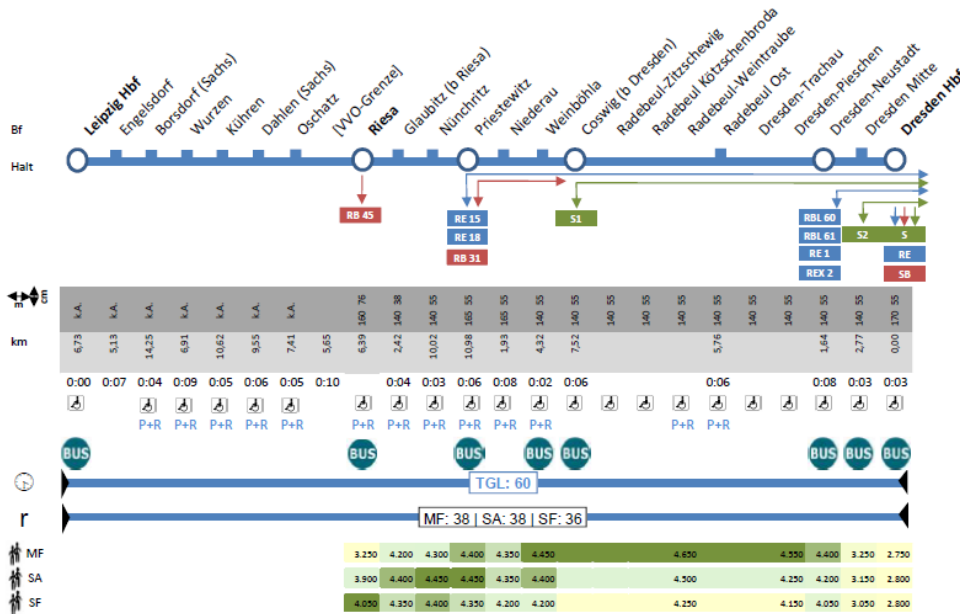


Vertragsdaten		RE 15
Verkehrsvertrag		Elbe-Elster
Laufzeit		von 06/2013 bis 12/ 2022
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Laufweg ausschließlich über Dresden-Neustadt seit 12/2014. Mischbetrieb mit klimatisierten lokbespannten Wagenzügen und Talent 2 Triebwagen.

Zug RE 50 (Leipzig -) Riesa - Dresden

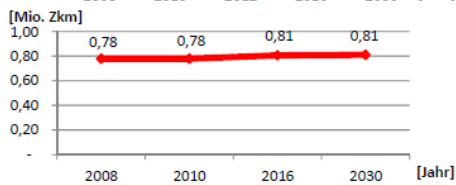
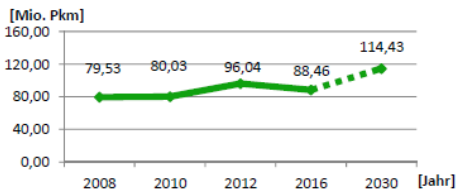


Stand: Fahrplan 2016

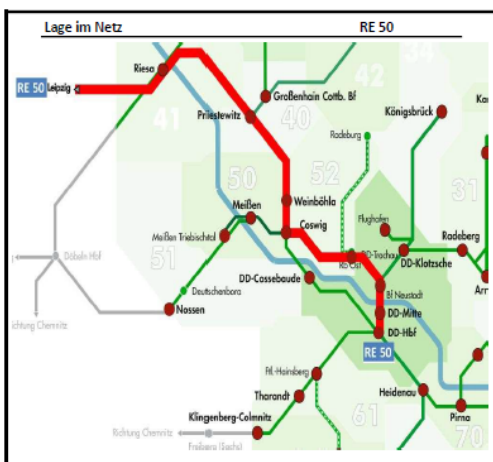


Linienangaben		RE 50
Linienlänge		119,99 km
davon im VVO		59,40 km
Halte		17
davon im VVO		10
Stationsabstand		7,06 km
Stationsabstand VVO		5,94 km
Fahrzeit		1:35 Std:Min
davon im VVO		0:49 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		75,78 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		72,73 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	4-24 Uhr
	So+F	5-24 Uhr

Leistungsdaten		RE 50
Angebot (2016)		1,54 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,81 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		168,76 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		96,04 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug (VVO)		109,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RE 50
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 442 (Talent 2)
Konfigurationen		5tlg.+3tlg./ 5tlg./ 3tlg.
Umläufe		4
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze	493/ 311/ 182 Stk.
	Fahrradplätze	28/ 17/ 11 Stk.
	Rollstuhlplätze	4/ 2/ 2 Stk.
	WC	3/ 2/ 1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



Vertragsdaten		RE 50
Verkehrsvertrag		Saxonia
Laufzeit		von 06/2011 bis 12/2021
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Ersatz lokbespannte Wagenzüge, Beschleunigung Leipzig - Riesa um ca. 5 min durch Einsatz spurtstarke Talent 2-Triebzüge. Bedienung Leipziger Nullknoten. Leistungsausweitungen +0,4 Mio. Zugkm pro Jahr.

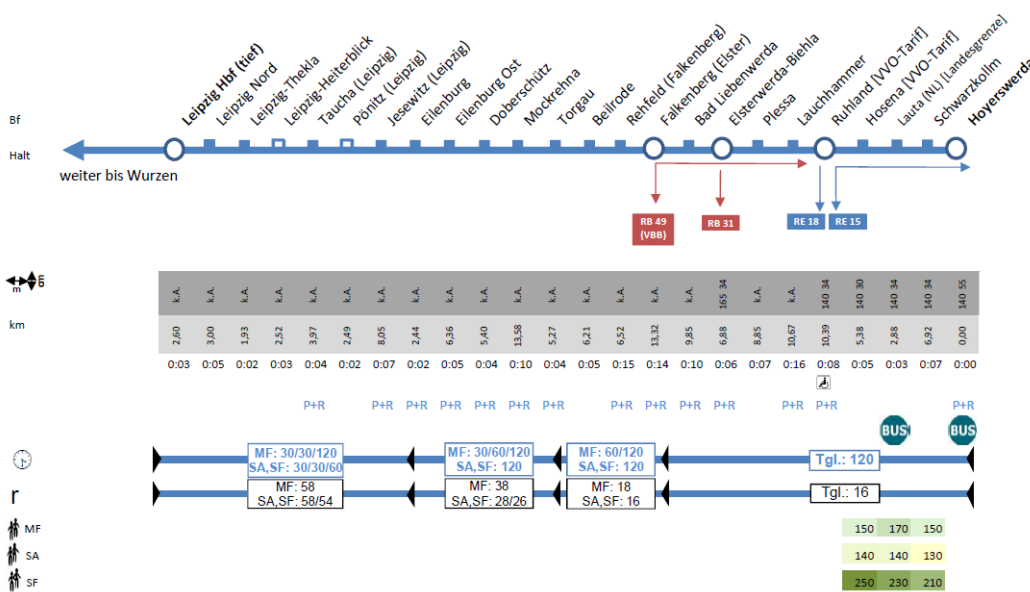


S 4

Hoyerswerda - Ruhland (- Leipzig - Wurzen)

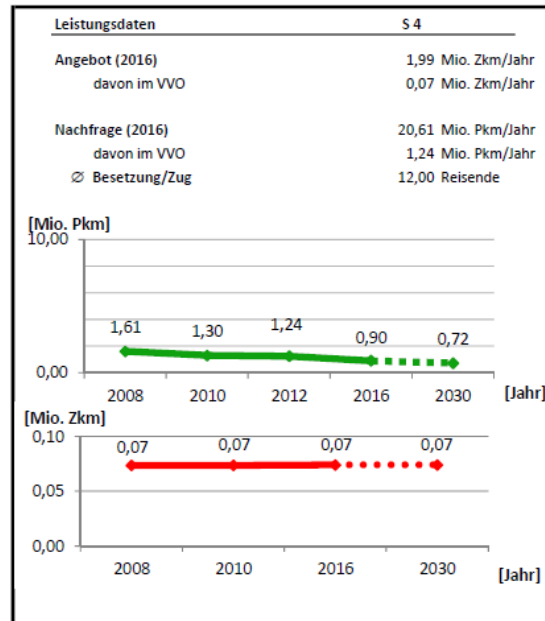
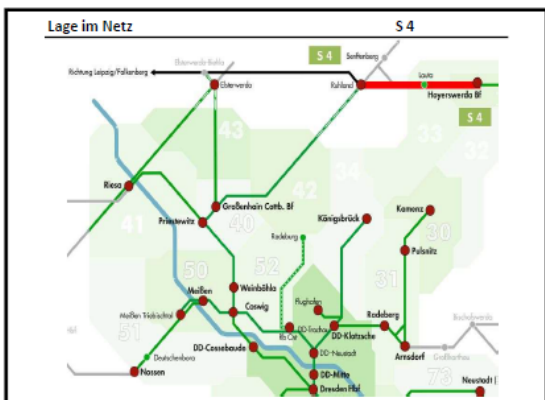


Stand: Fahrplan 2015



Liniendaten		S 4
Linienlänge		108,11 km
davon im VVO		12,61 km
Halte		43 Anz.
davon im VVO		5 Anz.
Stationsabstand		2,51 km
Stationsabstand VVO		2,52 km
Fahrzeit [Std:Min]		3:34
davon im VVO		0:23
Reisegeschwindigkeit		30,31 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		32,88 km/h
Betriebszeit	MoFr	5-22 Uhr
	Sa	5-22 Uhr
	SF	5-22 Uhr

Fahrzeugdaten		S 4
Fahrzeugeinsatz	Typ	BR 442 (Talent 2)
	Konfigurationen	3tlg./ 4tlg.
	Umläufe	4 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze	158/ 212
	Fahrradplätze	12/ 15 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1/ 2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



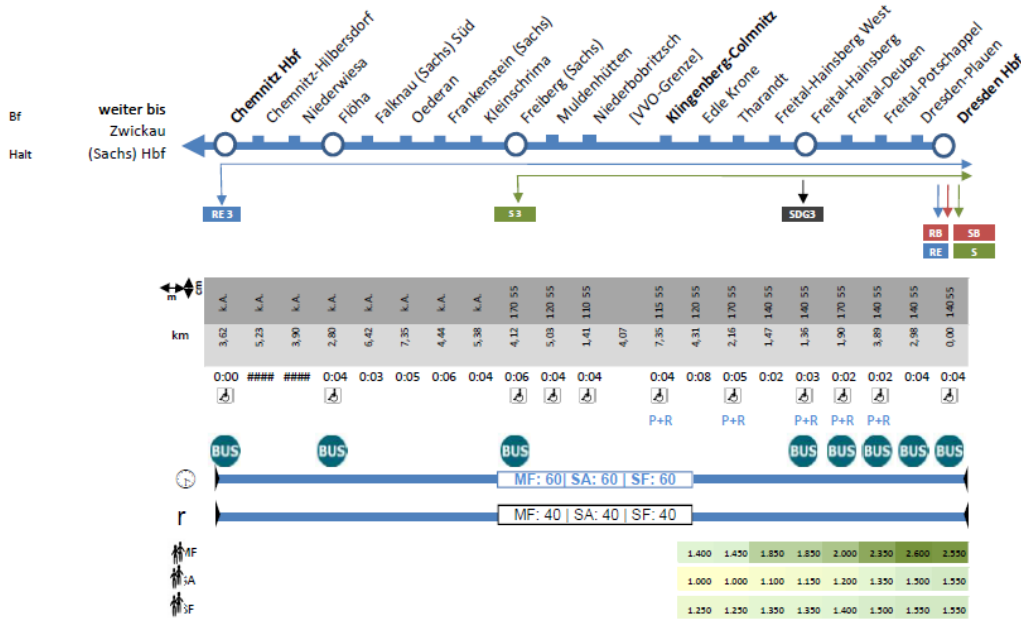
Vertragsdaten		S 4
Verkehrsvertrag		Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I
Laufzeit		von 12/2013 bis 12/2025
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Wagenzüge durch Talent 2, Durchbindung unter Nutzung City-Tunnel Leipzig nach Geithain und seit 12/2015 nach Wurzen.



Zug **RB 30** (Zwickau - Chemnitz -) Klingenberg-C. - Dresden

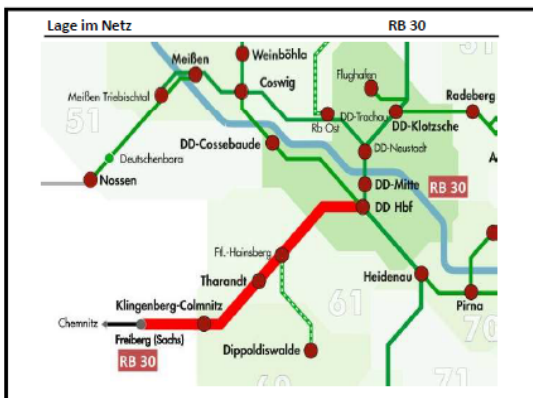


Stand: Fahrplan 2016

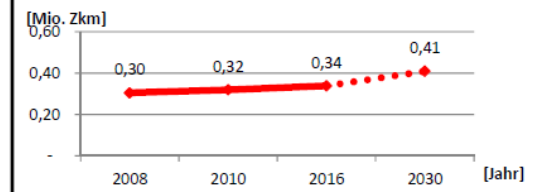
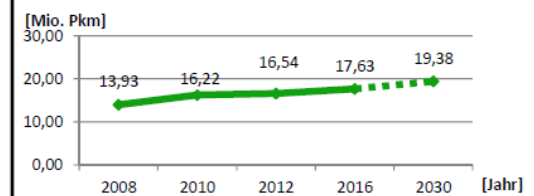


Liniendaten		RB 30
Linienlänge		127,87 km
davon im VVO		29,48 km
Halte		33
davon im VVO		9
Stationsabstand		3,87 km
Stationsabstand VVO		3,28 km
Fahrzeit		1:18 Std:Min
davon im VVO		0:30 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		98,36 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		58,97 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4:30-01 Uhr
	Sa	5-01 Uhr
	So+F	5-01 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 30
Fahrzeugeinsatz	Typ	Coradia Continental
	Konfigurationen	3 tlg./5 tlg./ 3+3tlg.
	Umläufe	5
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	137(+12)/227(+20)/274(+24)
	Fahrradplätze	6 / 12 / 12 Stk.
	Rollstuhlplätze	1 / 2 / 4 Stk.
	WC	1 / 2 / 2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten		RB 30
Angebot (2016)		1,77 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,32 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		62,78 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		16,54 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		43,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 30
Verkehrsvertrag		Elektronetz Mittelsachsen
Laufzeit		von 06/2016 bis 12/2030
Aktueller Betreiber		Mitteldeutsche Regiobahn
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Mit Inbetriebnahme E-Netz Mittelsachsen Einsatz E-Triebwagen Coradia Continental statt lokbespannter Doppelstockzüge.



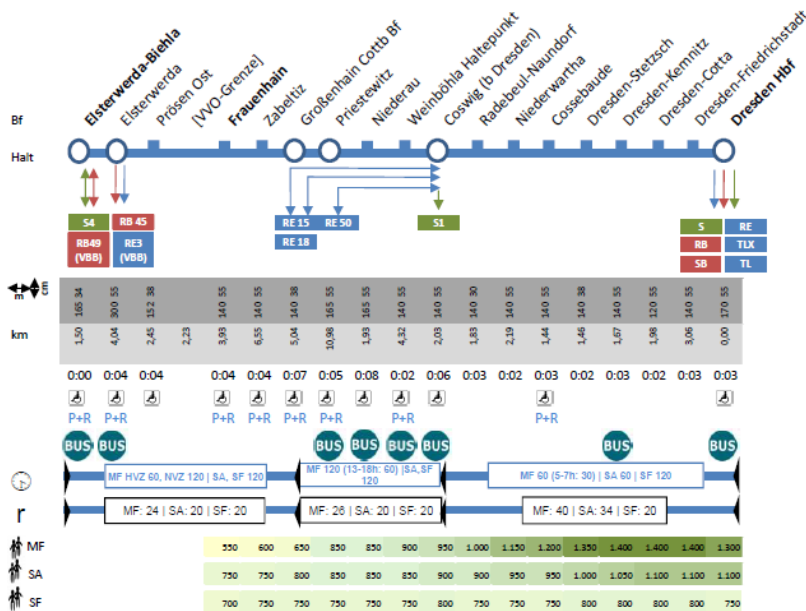


RB 31

(Elsterwerda-Biehla -) Frauenhain - Dresden

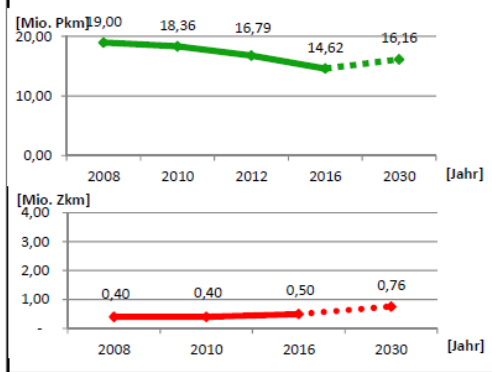


Stand: Fahrplan 2015



Linien		RB 31
Linienlänge		57,71 km
davon im VVO		49,72 km
Halte		17
davon im VVO		14
Stationsabstand		3,39 km
Stationsabstand VVO		3,55 km
Fahrzeit		1:05 Std.Min
davon im VVO		0:53 Std.Min
Reisegeschwindigkeit		53,27 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		56,28 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-1 Uhr
	Sa	5-1 Uhr
	So+F	5-1 Uhr

Leistungsdaten		RB 31
Angebot (2016)		0,56 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,41 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		14,62 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		14,62 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		19,00 Reisende



Fahrzeugdaten		RB 31
Fahrzeugeinsatz	Typ	BR 442/ BR 112 o. 143 + Dostos
	Konfigurationen	3tig./ 1 Steuerw. + 2 Sitzw.
	Umläufe	4
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	182/ 269
	Fahrradplätze	11/ 20 Stk.
	Rollstuhlplätze	2/ 4 Stk.
	WC	1/ 3 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



Vertragsdaten		RB 31
Verkehrsvertrag		Elbe-Elster
Laufzeit		von 06/2013 bis 12/2022
Aktueller Betreiber		DB Regio AG
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Stündlich Coswig - Dresden Mo-Sa. Mischbetrieb mit klimatisierten lokbespannten Wagenzügen und Talent 2 Triebwagen anstatt ex-DR Wagenmaterial. Ab 12/2014: 2 Züge pro Stunde in der morgendlichen HVZ Coswig-Dresden.

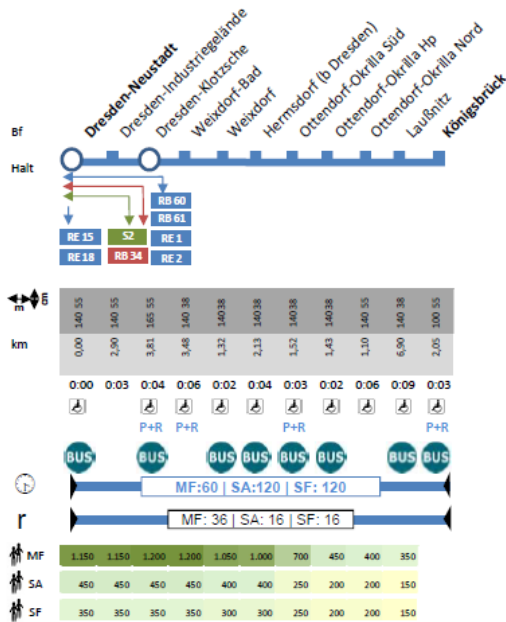


RB 33

Dresden-Neustadt - Königsbrück

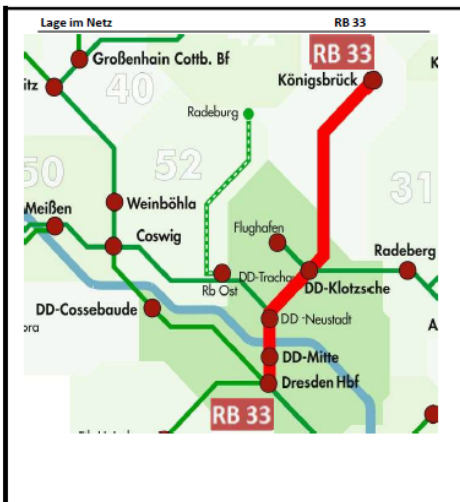


Stand: Fahrplan 2016

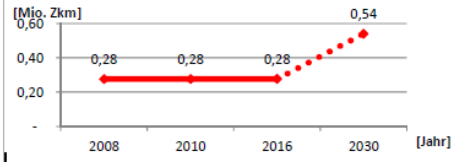
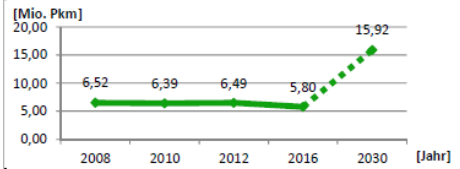


Linien Daten		RB 33
Linienlänge		26,63 km
davon im VVO		26,63 km
Halte		11 Anz.
davon im VVO		11 Anz.
Stationsabstand		2,42 km
Stationsabstand VVO		2,42 km
Fahrzeit		0:42 Std:Min
davon im VVO		0:42 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		38,05 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		38,05 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-23 Uhr
	Sa	6.30-23 Uhr
	So+F	6.30-23 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 33
Fahrzeugeinsatz	Typ	BR 642 (Desiro Classic)
	Konfigurationen	2 Fz.
	Umläufe	2 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	222 (+22)
	Fahrradplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten		RB 33
Angebot (2016)		0,28 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,28 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		6,53 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		6,53 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		11,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 33
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		

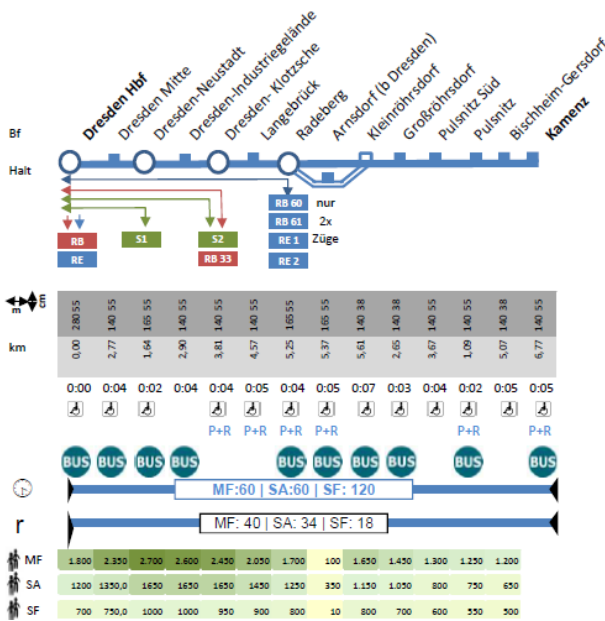


RB 34

Dresden Hbf - Kamenz

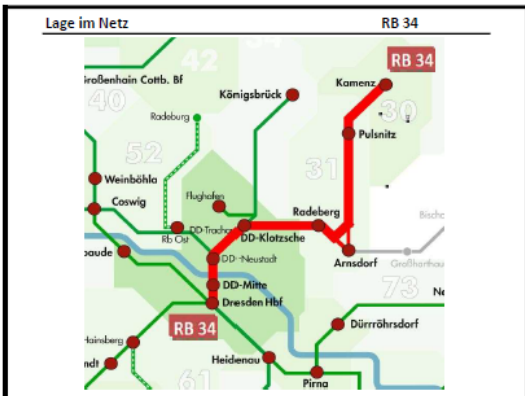


Stand: Fahrplan 2016

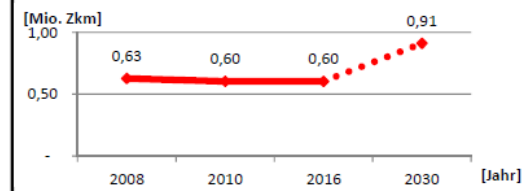
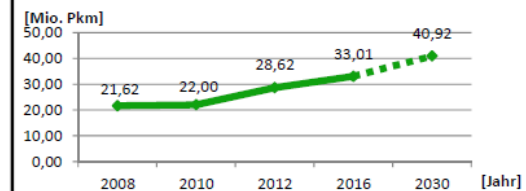


Liniendaten		RB 34
Linienlänge		48,36 km
davon im VVO		48,36 km
Halte		14 Anz.
davon im VVO		14 Anz.
Stationsabstand		3,45 km
Stationsabstand VVO		3,45 km
Fahrzeit		0:49 Std:Min
davon im VVO		0:49 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		59,21 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		59,21 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	03-02 Uhr
	Sa	05-24 Uhr
	So+F	06-24 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 34
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		2 Fz.
Umläufe		2 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	222 (+22)
	Fahrradplätze	12-24 Stk.
	Rollstuhlplätze	4 Stk.
	WC	2 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten*		RB 34
Angebot (2016)		0,60 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,60 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		26,14 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		26,14 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		36,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 34
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		

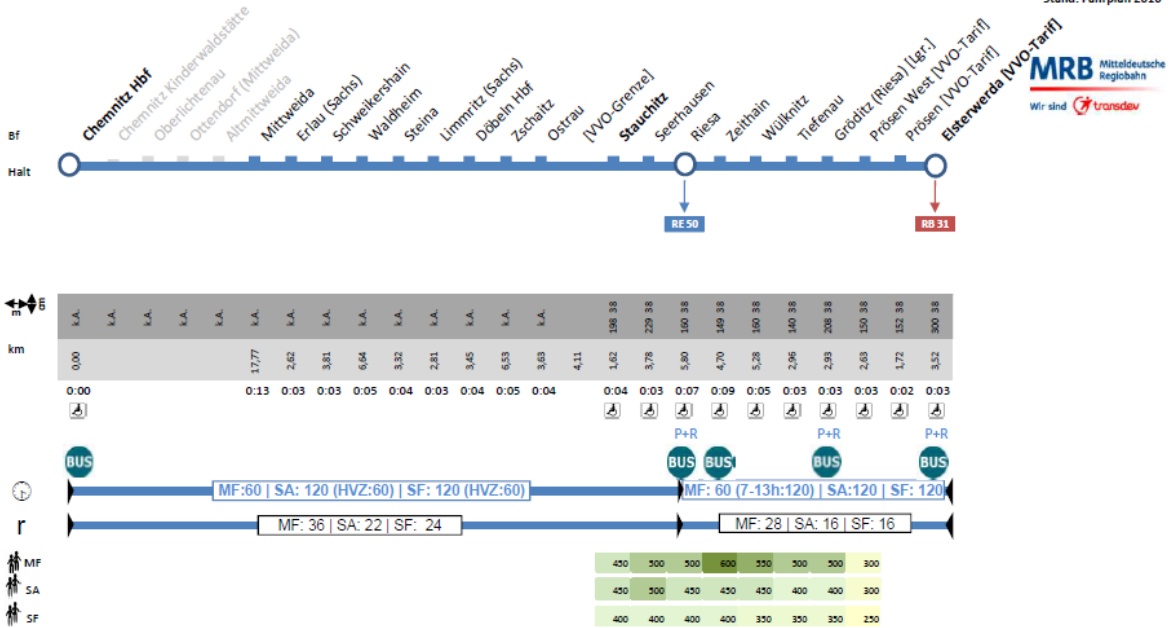


RB 45

(Chemnitz -) Stauchitz - Elsterwerda

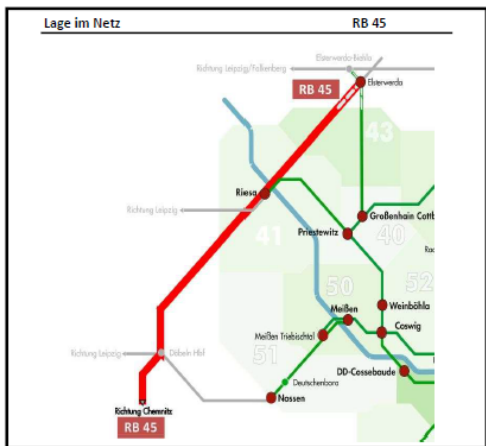


Stand: Fahrplan 2016

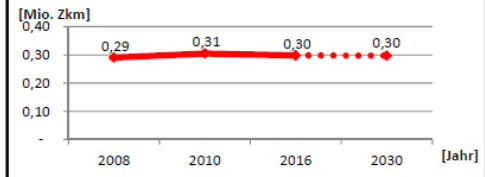
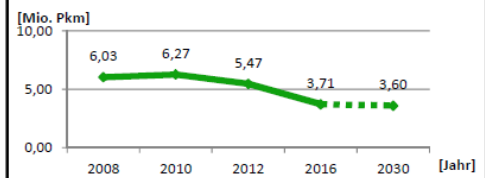


Linien		RB 45
Linienlänge		89,63 km
davon im VVO		29,42 km
Halte		20
davon im VVO		10
Stationsabstand		4,48 km
Stationsabstand VVO		2,94 km
Fahrzeit		1:26 Std./Min
davon im VVO		0:42 Std./Min
Reisegeschwindigkeit		62,53 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		42,02 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	5-24 Uhr
	So+F	5-24 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 45
Fahrzeugeinsatz Typ		Coradia Continental
Konfigurationen		3 tlg.
Umläufe		4
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	137 (+12)
	Fahrradplätze	6 Stk.
	Rollstuhlplätze	1 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
	Einstiegs Höhe	600 mm



Leistungsdaten		RB 45
Angebot (2016)		1,15 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,30 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		19,48 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		3,71 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		12,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 45
Verkehrsvertrag		Elektronetz Mittelsachsen
Laufzeit		von 06/2016 bis 12/2030
Aktueller Betreiber		Mitteldeutsche Regiobahn
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		Einsatz klimatisierter E-Triebzüge. Seit 12/2015 beschleunigte Führung Mittweida - Chemnitz (außer Abendleistungen ab Chemnitz).



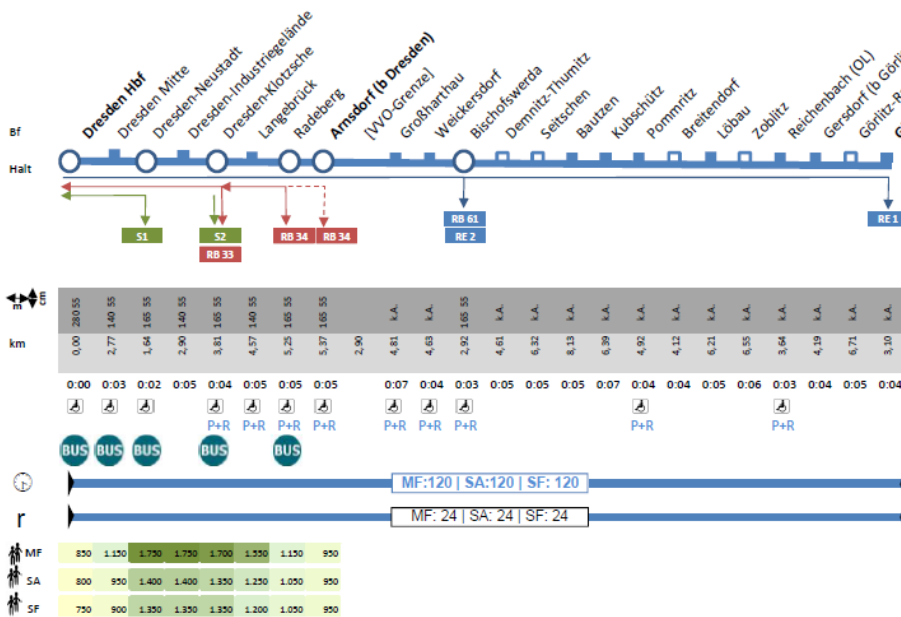


RB 60

Dresden Hbf - Arnsdorf (- Görlitz)

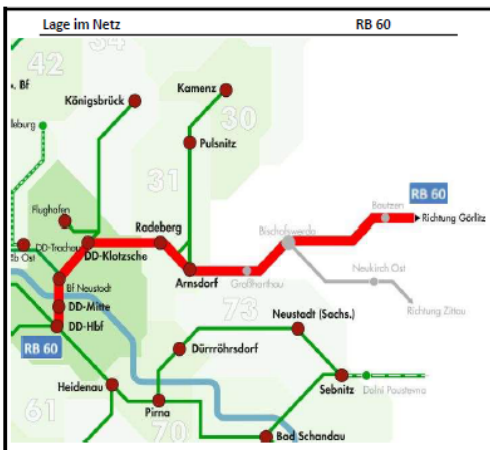


Stand: Fahrplan 2016

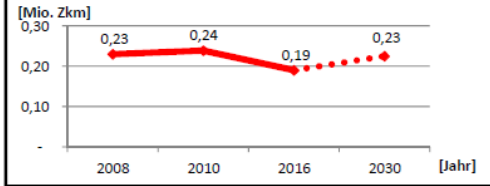
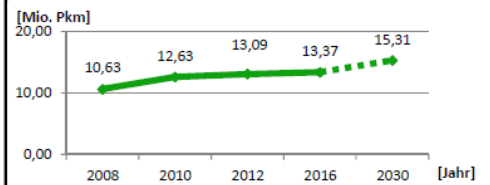


Linien		RB 60	
Linienlänge	106,47 km		
davon im VVO	29,22 km		
Halte	23		
davon im VVO	8		
Stationsabstand	4,63 km		
Stationsabstand VVO	3,65 km		
Fahrzeit	1:40 Std:Min		
davon im VVO	0:29 Std:Min		
Reisegeschwindigkeit	63,88 km/h		
Reisegeschwindigkeit im VVO	60,45 km/h		
Betriebszeit	Mo-Fr 4-2 Uhr		
	Sa 5-2 Uhr		
	So+F 5-2 Uhr		

Fahrzeugdaten		RB 60	
Fahrzeugeinsatz Typ	BR 642 (Desiro Classic)		
Konfigurationen	2 Fzg.		
Umläufe	2		
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.) 222 (+22)		
	Fahrradplätze 12-24 Stk.		
	Rollstuhlplätze 4 Stk.		
	WC 2 Stk.		
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit 120 km/h		
	Einstieghöhe 600 mm		



Leistungsdaten		RB 60	
Angebot (2014)	0,87 Mio. Zkm/Jahr		
davon im VVO	0,23 Mio. Zkm/Jahr		
Nachfrage (2016)	34,55 Mio. Pkm/Jahr		
davon im VVO	13,37 Mio. Pkm/Jahr		
Besetzung/Zug	57,00 Reisende		



Vertragsdaten		RB 60	
Verkehrsvertrag	Ostsachsennetz		
Laufzeit	von 12/2014 bis 12/2018		
Aktueller Betreiber	Länderbahn/Trilex		
Vormaliger Betreiber	DB Regio AG		
Änderungen			

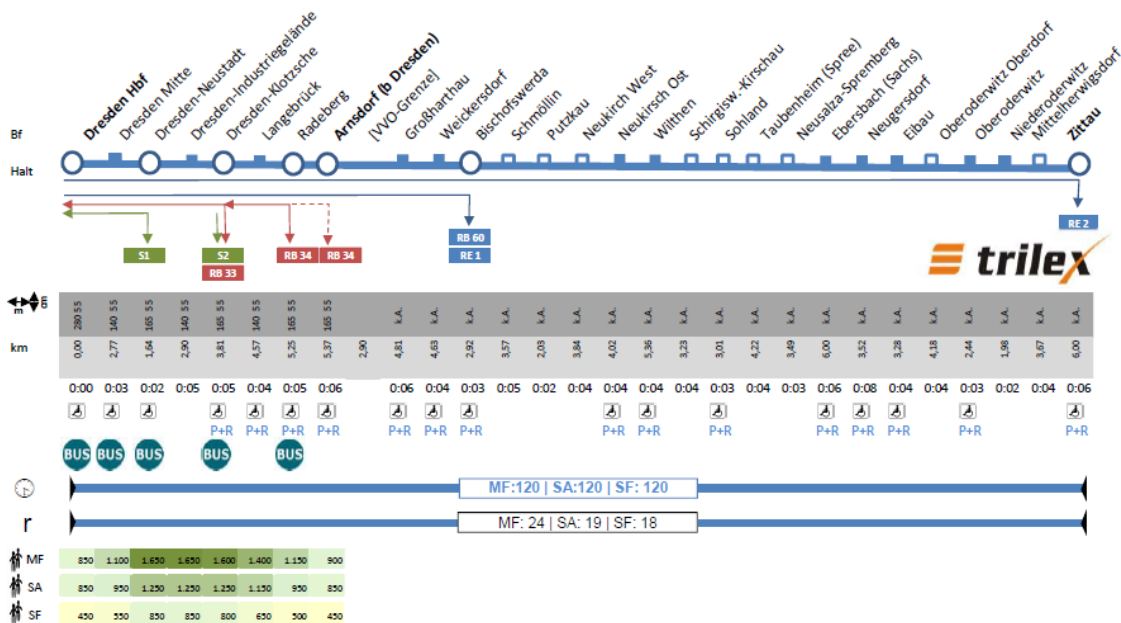


RB 61

Dresden Hbf - Arnsdorf (- Zittau)

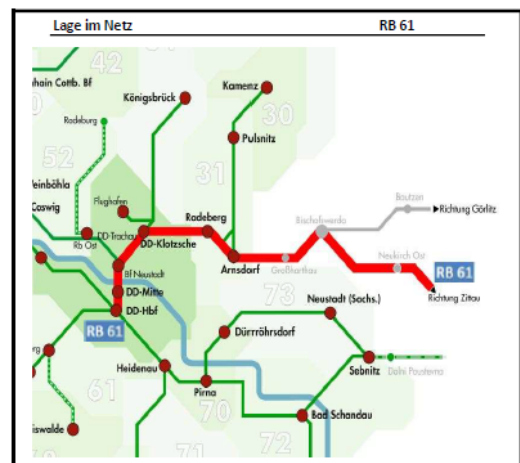


Stand: Fahrplan 2016

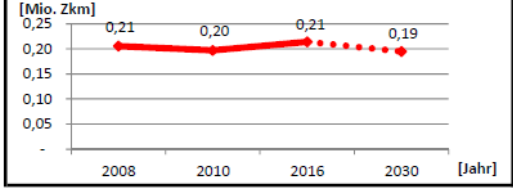
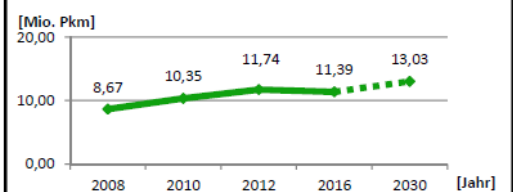


Linienlängen		RB 61
Linienlänge		105,40 km
davon im VVO		29,22 km
Halte		28
davon im VVO		8
Stationsabstand		3,76 km
Stationsabstand VVO		3,65 km
Fahrzeit		1:53 Std.Min
davon im VVO		0:30 Std.Min
Reisegeschwindigkeit		55,97 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		58,44 km/h
Betriebszeit		Mo-Fr 4-01 Uhr
		Sa 4-01 Uhr
		So+F 5-01 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 61
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		2 Fz.
Umläufe		2 Anz.
Kapazität pro Einheit		Sitzplätze (+Klapps.) 222 (+22) Stk.
		Fahrradplätze 12-24 Stk.
		Rollstuhlplätze 4 Stk.
		WC 2 Stk.
Technische Daten		Höchstgeschwindigkeit 120 km/h
		Einstieghöhe 600 mm



Leistungsdaten		RB 61
Angebot (2016)		0,75 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,19 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		23,57 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		11,39 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		59,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 61
Verkehrsvertrag		Ostsachsennetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2018
Aktueller Betreiber		Länderbahn/Trilex
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG
Änderungen		

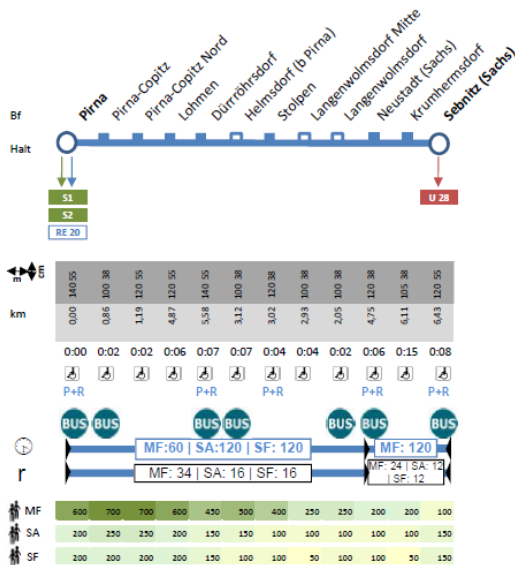


RB 71

Pirna - Neustadt (- Sebnitz)

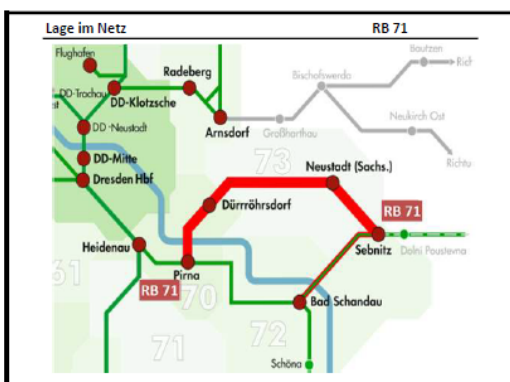


Stand: Fahrplan 2016

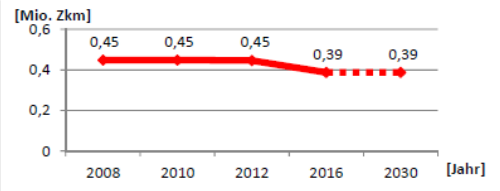
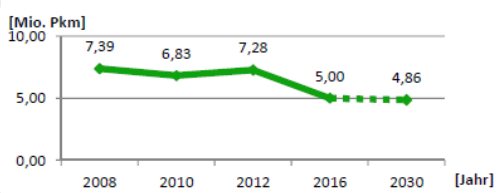


Liniendaten		RB 71
Linienlänge		40,88 km
davon im VVO		40,88 km
Halte		12 Anz.
davon im VVO		12 Anz.
Stationsabstand		3,41 km
Stationsabstand VVO		3,41 km
Fahrzeit		1:03 Std.Min
davon im VVO		1:03 Std.Min
Reisegeschwindigkeit		38,94 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		38,94 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	5-23 Uhr
	Sa	6-22 Uhr
	So+F	6-22 Uhr

Fahrzeugdaten		RB 71
Fahrzeugsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfigurationen		1 Fzg.
Umläufe		3 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	111 (+11) Stk.
	Fahrradplätze	6-12 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstieghöhe	600 mm



Leistungsdaten		RB 71
Angebot (2016)		0,39 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,39 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		5,45 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		5,45 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		13,00 Reisende



Vertragsdaten		RB 71
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		Mit Inbetriebnahme U28 nur noch Einzelfahrten Sebnitz - Bad Schandau.
(bereits ab 4.7.2014)		

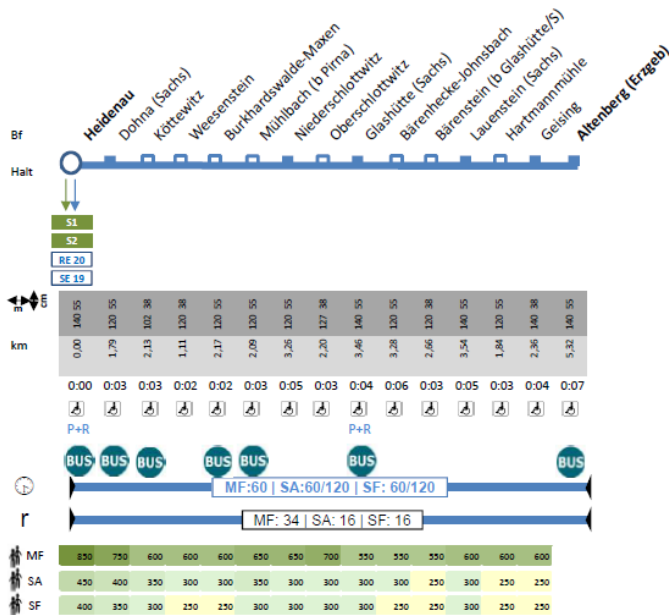


RB 72

Heidenau - Altenberg "Müglitztalbahn"

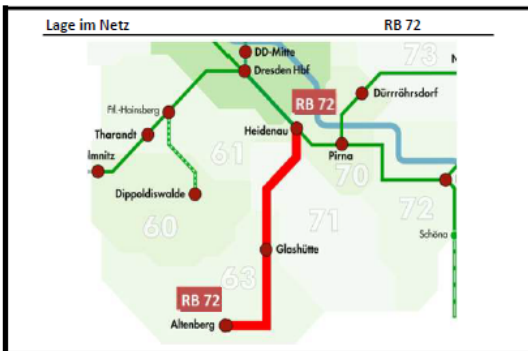


Stand: Fahrplan 2016

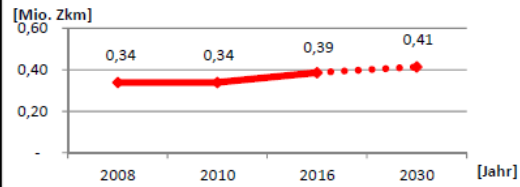
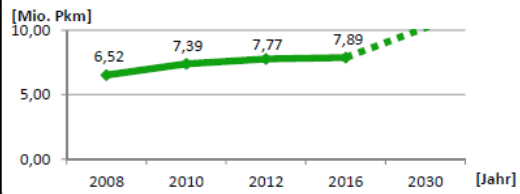


Linien		RB 72
Linienlänge		37,21 km
davon im VVO		37,21 km
Halte		15
davon im VVO		15
Stationsabstand		2,48 km
Stationsabstand VVO		2,48 km
Fahrzeit		0:53 Std:Min
davon im VVO		0:53 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		42,13 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		42,13 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-22 Uhr
	Sa	6-22 Uhr
	So+F	6-22 Uhr

Fahrzeuge		RB 72
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfiguration		1 Fzg.
Umläufe		2
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	111 (+11)
	Fahrradplätze	6-12 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstiegshöhe	600 mm



Leistungsdaten		RB 72
Angebot (2016)		0,39 Mio. Zkm/Jahr
davon im VVO		0,39 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		7,89 Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		7,89 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		19,00 Reisende

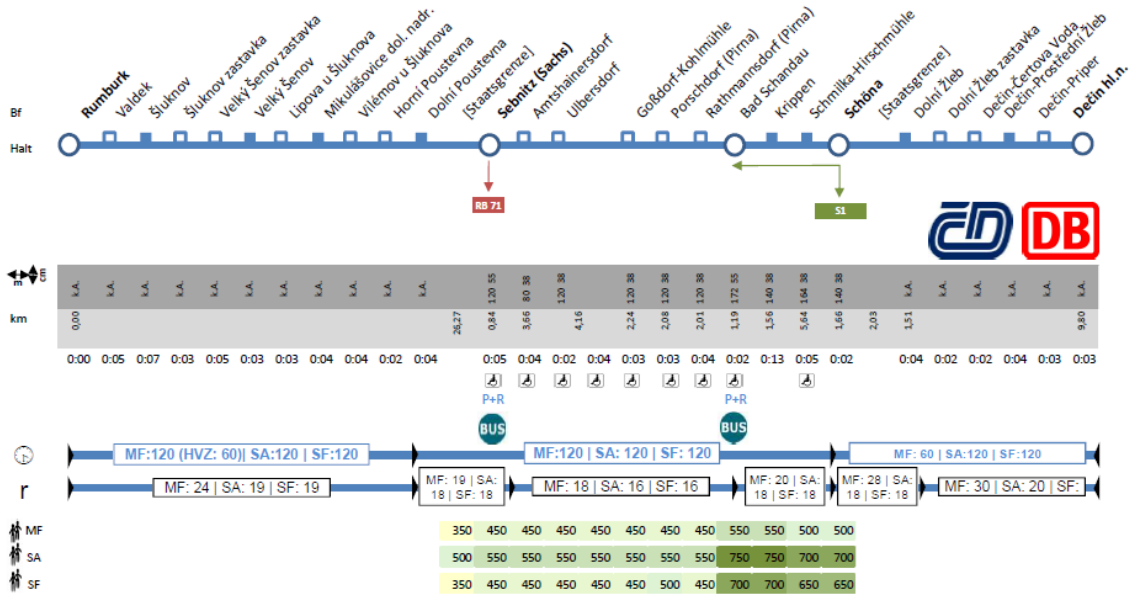


Vertragsdaten		RB 72
Verkehrsvertrag		VVO-Dieselnetz
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2024
Aktueller Betreiber		Städtebahn Sachsen
Vormaliger Betreiber		Städtebahn Sachsen
Änderungen		

Zug U 28 (Rumburk -) Sebnitz - Schöna (- Dečín)

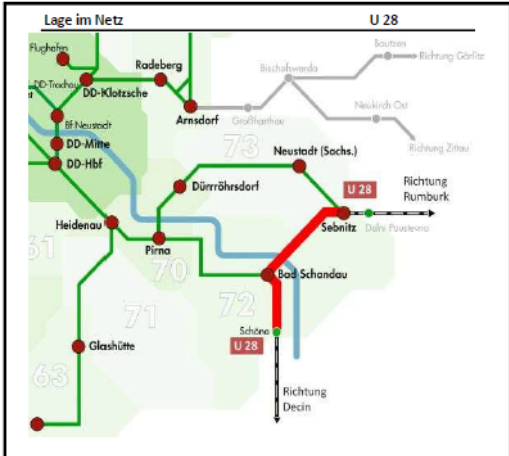


Stand: Fahrplan 2016

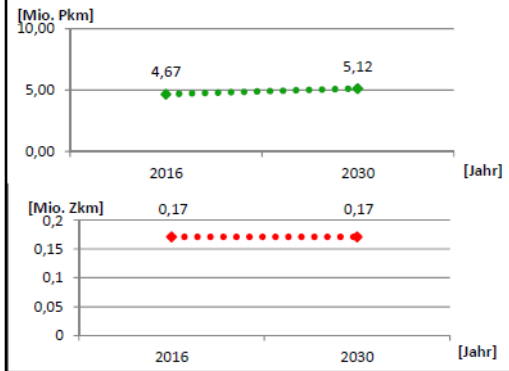


Liniendaten		U 28
Linienlänge		64,66 km
davon im VVO		27,08 km
Halte		28
davon im VVO		11
Stationsabstand		2,31 km
Stationsabstand VVO		2,46 km
Fahrzeit		1:45 Std:Min
davon im VVO		0:47 Std:Min
Reisegeschwindigkeit		36,95 km/h
Reisegeschwindigkeit im VVO		34,57 km/h
Betriebszeit	Mo-Fr	4-24 Uhr
	Sa	5-24 Uhr
	So+F	5-24 Uhr

Fahrzeugdaten		U 28
Fahrzeugeinsatz Typ		BR 642 (Desiro Classic)
Konfiguration		1 Fzg.
Umläufe		3 Anz.
Kapazität pro Einheit	Sitzplätze (+Klapps.)	111 (+11)
	Fahrradplätze	6-12 Stk.
	Rollstuhlplätze	2 Stk.
	WC	1 Stk.
Technische Daten	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
	Einstieghöhe	600 mm

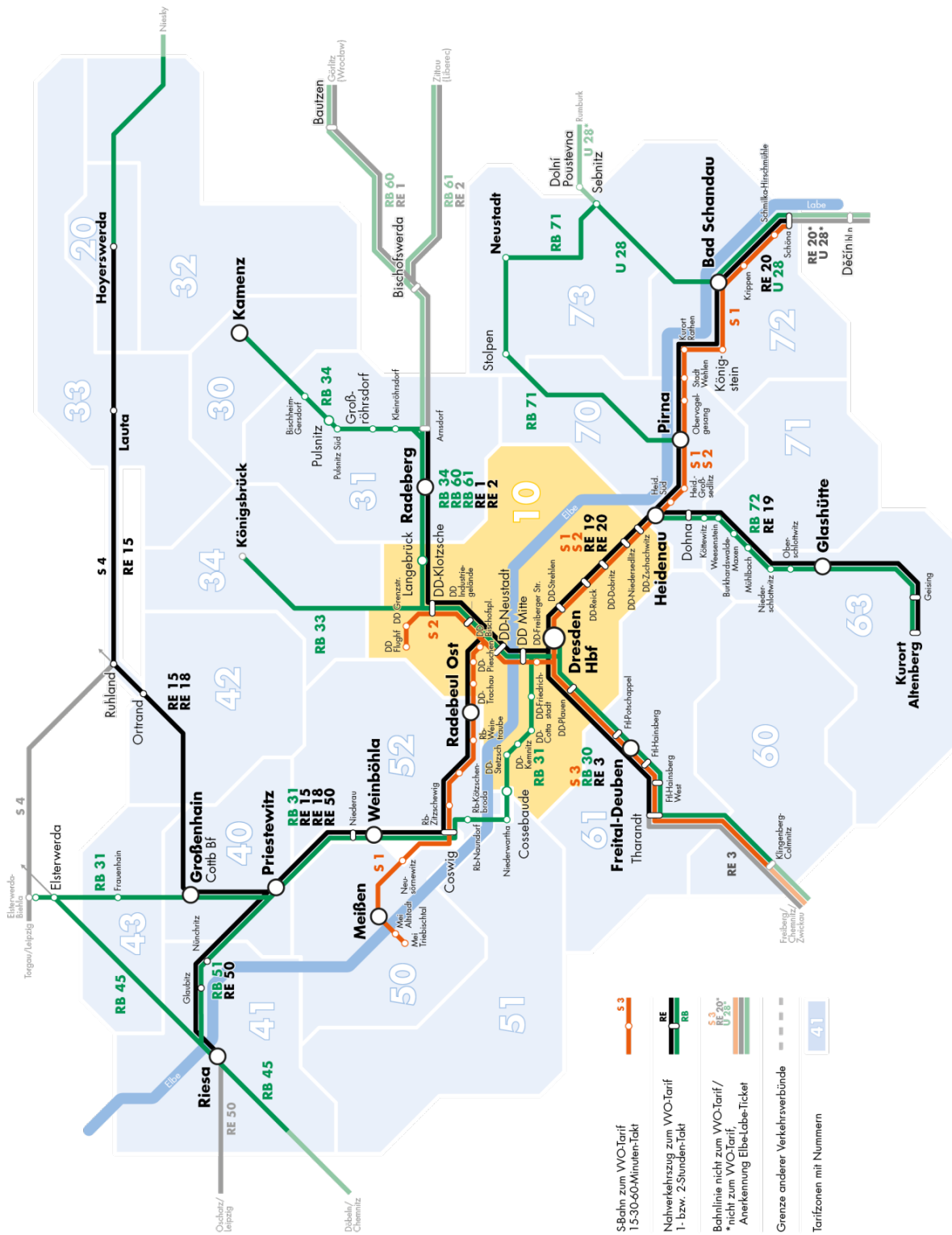


Leistungsdaten		U 28
Angebot (2016)		0,53 Mio. Zkm/Jahr
Nach davon im VVO		0,17 Mio. Zkm/Jahr
Nachfrage (2016)		N.N. Mio. Pkm/Jahr
davon im VVO		5,12 Mio. Pkm/Jahr
Besetzung/Zug		30,12 Reisende



Vertragsdaten		U 28
Verkehrsvertrag		Elbe-Labe-Sprinter
Laufzeit		von 12/2014 bis 12/2019
Aktueller Betreiber		DB Regio AG & ČD
Vormaliger Betreiber		DB Regio AG & ČD

21.3 SPNV-Angebotskonzept Zielnetz 2030

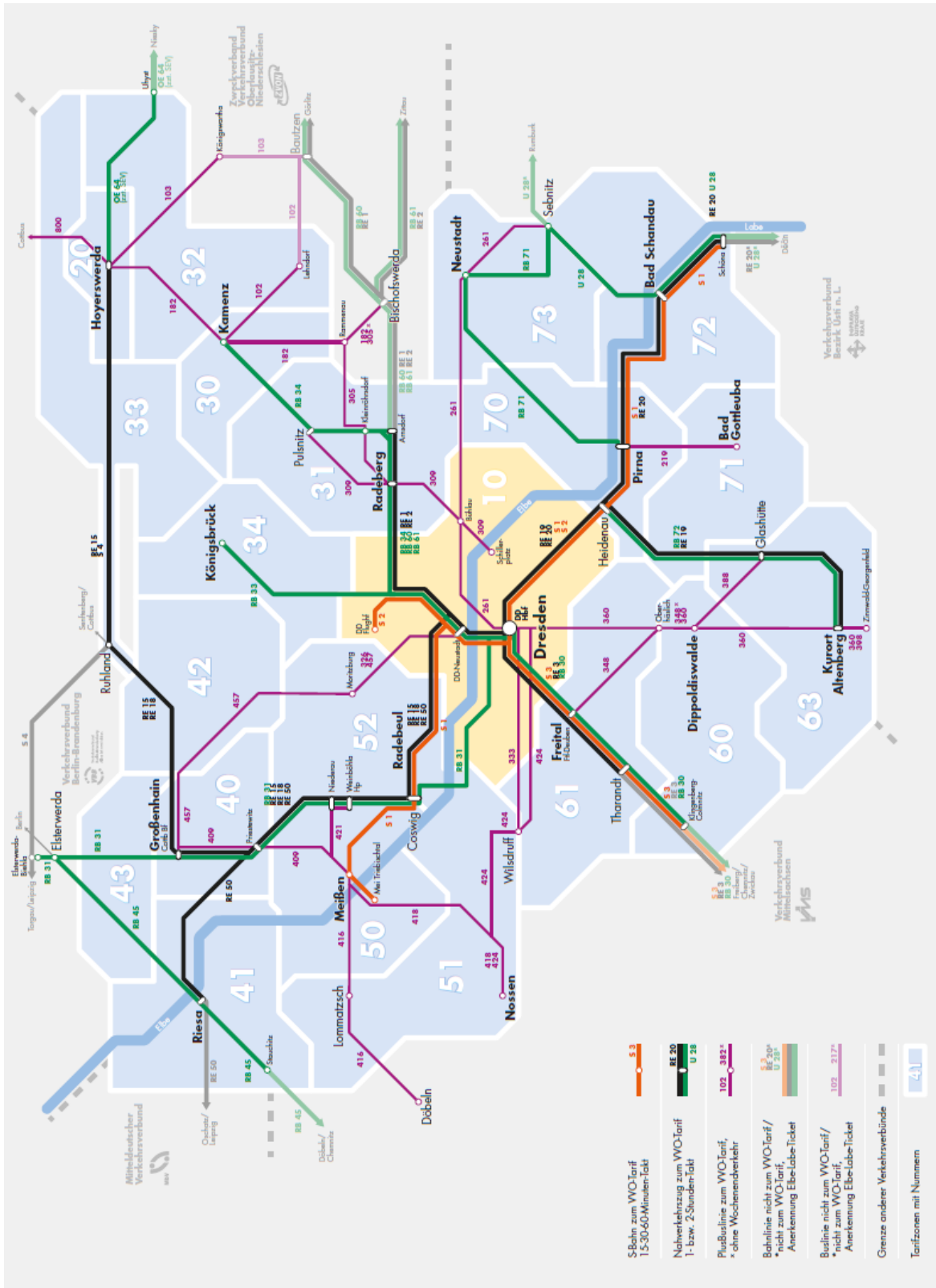


21.4 Nachfrageentwicklung im SPNV bei Umsetzung des Angebotskonzeptes Zielnetz 2030

Bezeichnung	Linie		Beförderungsleistung		Veränderung		Zielnetz 2030 umgesetzt	
	Verlauf		2016	2030	2016-2030	2030	2016-2030	2016-2030
			Mio. Pkm	Mio. Pkm	%	Mio. Pkm	%	%
S1	Meißen Triebischtal - Dresden Hbf - Pirna - Schöna		141,1	156,7	11,1%	216,32	53,4%	
S2	Dresden Flughafen - Dresden Hbf - Heidenau - Pirna		30,3	34,1	12,6%	39,90	31,6%	
S3	Dresden - Tharandt (- Freiberg)		10,3	11,8	14,1%	11,78	14,1%	
SUMME S-BAHN (Dresden)			181,7	202,7	11,5%	268,01	47,5%	
RE1	Dresden - Bautzen - Görlitz - Breslau		18,4	21,2	15,3%	21,23	15,3%	
RE2	Dresden - Ebersbach - Zittau (- Liberec - Tanvald)		13,1	15,1	15,1%	15,09	15,1%	
RE3	Dresden - Freiberg - Chemnitz - Zwickau - Hof		32,6	37,8	15,7%	37,76	15,7%	
RE15	Dresden - Ortrand - Ruhland - Hoyerswerda		21,1	21,9	3,6%	21,86	3,6%	
RE18	Dresden - Ortrand - Ruhland - Cottbus		18,0	19,7	9,6%	19,74	9,6%	
RE50	Dresden - Riesa - Leipzig		88,5	94,4	6,7%	114,43	29,4%	
MDSB S4	Leipzig - Ruhland - Hoyerswerda		0,9	0,7	-20,0%	0,72	-20,3%	
RE20	Dresden - Bad Schandau - Usti n. L. (Usfi-Express)		0,3	0,4	46,7%	0,56	86,5%	
SUMME RE			193,0	211,2	9,5%	231,39	19,9%	
RB30	Dresden - Freiberg - Chemnitz - Zwickau		17,6	19,4	10,0%	19,37	9,9%	
RB31	Dresden - Cossebaude - Elsterwerda (Riesa)		14,6	16,2	10,5%	16,16	10,6%	
RB33	Dresden - Königsbrück		5,8	6,3	8,7%	15,92	174,5%	
RB34	Dresden - Kamenz		33,0	36,2	9,6%	40,92	24,0%	
RB45	Chemnitz - Riesa - Elsterwerda		3,7	3,6	-3,1%	3,60	-3,1%	
RB60	Dresden - Bautzen - Görlitz		13,4	15,3	14,5%	15,31	14,5%	
RB61	Dresden - Zittau		11,4	13,0	14,4%	13,05	14,6%	
RB71	Pirna - Neustadt - Sebnitz		5,0	4,9	-2,9%	4,86	-2,9%	
RB72	Heidenau - Kurort Altenberg		7,9	8,4	6,0%	10,20	29,4%	
U28	Rumburk - Sluknov - Sebnitz - Bad Schandau - Děčín		4,7	5,1	9,6%	5,12	9,6%	
SUMME RB			117,1	128,3	9,6%	144,50	23,4%	
VVO Gesamt			491,7	542,2	10,3%	643,90	30,9%	

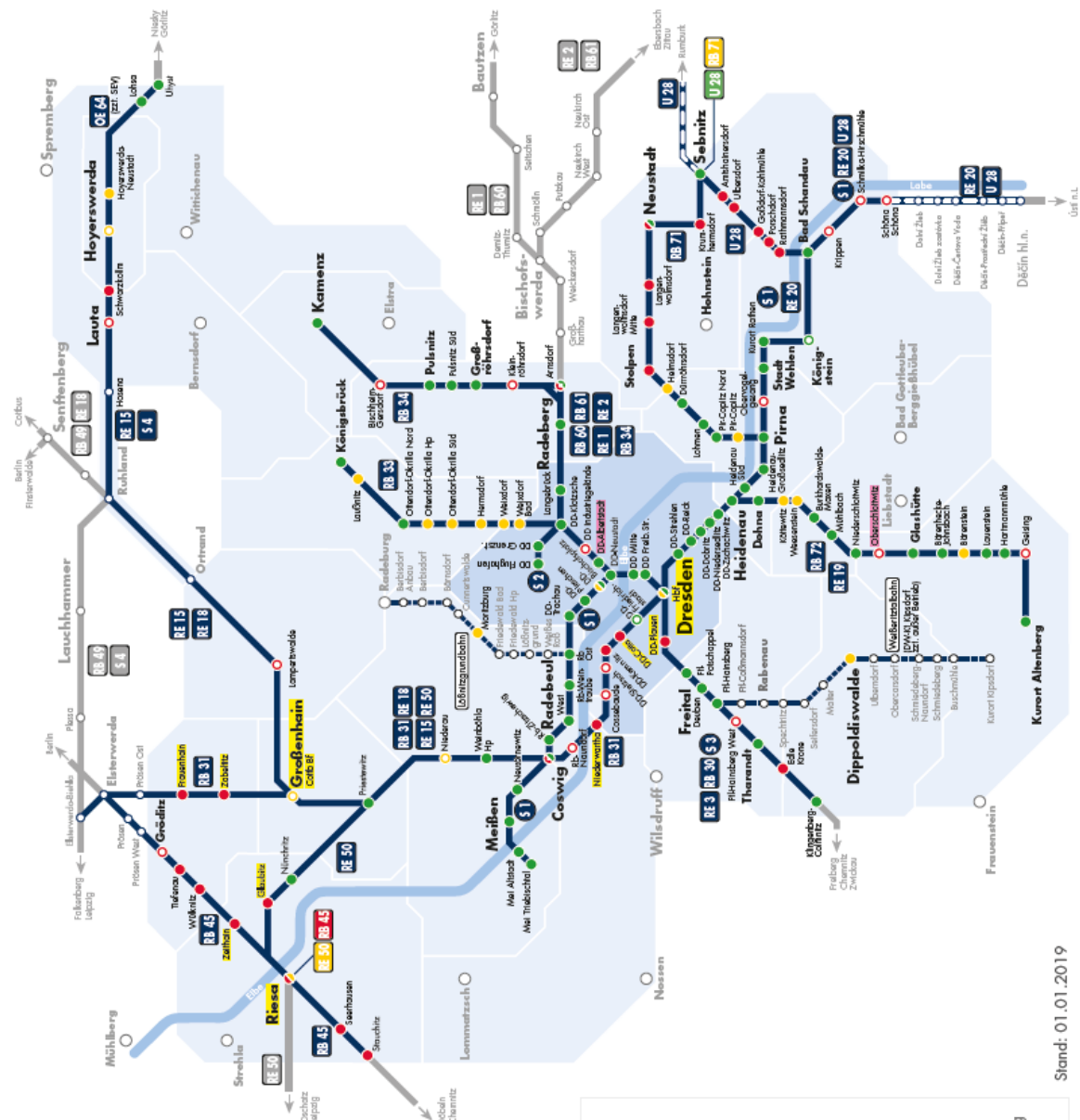
Bezug Pkt. 4	Bezeichnung	Linie Verlauf	Umsetzbarkeit	[Zkm]	Prognose 2030 zusätzliche Bef.fälle	Bemerkungen
Vorschlag 1	S1	Verlängerung Verstärker bis Pima - 13 ZP Verlängerung Pima	nach ZVV-Beschluss X	111.698	4.400	Enfall Verstärker DPIDGRS angerechnet um starker Nachfrage gerecht zu werden unbedingt erforderl. S2+1MW nach Beendigung Bawarbeiten im Elbtal frühestens umsetzbar
Vorschlag 8	S1	Verstärkung Saisonverkehre - auch an Sa - 2 ZP Coswig - Schöna; 1 ZP Dresden Hbf - Bad Schandau - 8 Tage/Saison zusätzl. 1 ZP Coswig - Bad Schandau u. 1 ZP Dresden Hbf - Bad Schandau	nach ZVV-Beschluss bestehender Vertrag (Leistungsmehrung)	17.976	2.500	
Vorschlag 12	S2	Verlängerung bis Pima - 20 ZP auch So/F	nach ZVV-Beschluss bestehender Vertrag (Leistungsmehrung)	41.597	2.000	
Vorschlag 3	RB 33	Schließung Taktlücke - 1 ZP Igl.	nach ZVV-Beschluss X	19.443	70	
Vorschlag 3	RB 33	Verlängerung bis Hbf ZP 17/8/8	Anpassung Infrastruktur	39.875	100	
Vorschlag 3	RB 33	Verdichtung zu 1-Std.-Takt an Sa - 7 Zp Sa	nach ZVV-Beschluss X	19.390	600	
Vorschlag 3	RB 33	Verdichtung zu 30-min Takt - 17 ZPDresden-Neustadt - Ottendorf-Okrilla Nord W(Sa)	Anpassung Infrastruktur	151.576	1.700	
Vorschlag 4	RB 34	wegen halbständlicher Verschiebung 1 ZP täglich	erst nach Inbetriebnahme OSN II halbständige Takt-Verschiebung vsl ab 12/2019	35.200	100	
Vorschlag 4	RB 34	Verdichtung zum 1-Std.-Takt - 5 ZP So/F	nach ZVV Beschluss X	29.413	500	
Vorschlag 5	RB 34	Verdichtung zum 30-min-Takt - 9 ZP W(Sa)	nach ZVV Beschluss	218.717	1.000	
Vorschlag 10	RB 72	Verlängerung Verkehrszeit - 1 ZP W(Sa) abends zusätzlich	nach ZVV Beschluss X	27.166	100	
Vorschlag 11	RB 72	Verknüpfung RB 33-RB 72 - W(Sa) 0,5 ZP Ottendorf-Okrilla Nord - Heidenau, 1,5 ZP Dresden-Neustadt - Heidenau	nach ZVV Beschluss X	19.680	100	
Vorschlag 10	RB 72	Wandereexpress anstatt Wintersportexpress - 1 ZP Sa, So, F	nach ZVV Beschluss	7.077	100	
Vorschlag 10	RB 72	Verstärkung Heidenau - Glashütte (Bus)	nach Beauftragung VU	54.000	100	
Vorschlag 9	RB31/51	zusätzl. Anbindung Riesa durch Flügelung RB31 in Priestewitz - 19 Zp Igl Priestewitz - Riesa	nach Erüchtigung Priestewitz	262.483	600	

Anlage 22 –  PlusBus-Linien der Kategorien 1 und 2
(mit Bezug zu ihrer Lage im SPNV-Netz)



Anlage 23 – Barrierefreiheit

23.1 Stand und Planung der Barrierefreiheit im SPNV



Stand: 01.01.2019

	SPNV-Strecke zum WO-Tarif
	SPNV-Strecke nicht zum WO-Tarif
	Schmalspurbahn
	SPNV-Strecke mit besonderer Tarifregelung
	Tarifzonen
	barrierefrei
	mit qualifizierter Hilfe nutzbar
	nicht barrierefrei
	Bestandteil Stationsprogramm
	nicht alle Richtungen bzw. Bahnsteige
	in Planung/Umsetzung
	Neubau

23.2 Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen und Technische Forderungen „ÖPNV/ SPNV für alle“ gemäß LAG Sachsen e.V. (Stand: 30.08.2017)

Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen

Technische Forderungen für einen „ÖPNV/SPNV für alle“
im Freistaat Sachsen

Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V. in fachlicher

Zusammenarbeit mit



BSK

Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. Projekt „ÖPNV/SPNV für alle -Regionen“

Arbeitsstand: 30.08.2017

1. Einleitung

In den bisherigen Nahverkehrsplänen im Nahverkehrsraum Oberelbe hat die Barrierefreiheit im ÖPNV stets eine wesentliche Rolle gespielt. Der erreichte Stand der Barrierefreiheit wurde bewertet und es wurden Kriterien für zukünftig im ÖPNV einzusetzende Fahrzeuge sowie für Übergangsstellen definiert. Die Interessenvertreter mobilitäts- und sensorisch eingeschränkter Fahrgäste (insbesondere die LAG Selbsthilfe Sachsen e.V. und ihre Mitgliedsvereinigungen -Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“) haben den Erstellungs- und Abwägungsprozess des Nahverkehrsplanes bez. der Barrierefreiheit intensiv begleitet.

Deutschland- und europaweit ist nunmehr in Bezug auf Barrierefreiheit die Erreichung einer neuen Qualitätsstufe vorgegeben. Mit der u.a. auf Basis der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) erfolgten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 hat der Nahverkehrsplan nach §8(3) 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan werden dazu Aussagen zur Präzisierung und begrifflichen Klarstellung über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Der Fortschreibung der Nahverkehrspläne vorgelagert sollen in der vorliegenden Ausarbeitung verbundkonkret die Begrifflichkeiten, Teilaspekte und Zielgrößen der Barrierefreiheit definiert werden. Die Übernahme der Vorgaben durch die Verkehrsverbünde im Freistaat wird empfohlen.

Der Begriff ÖPNV – Zugangsstelle schließt alle von den Fahrgästen ohne oder mit zugelassenen Hilfsmitteln vom öffentlichen Straßenraum bis zum Fahrzeugeinstieg (und zurück) zu nutzenden Baulichkeiten und zurückzulegenden Wege einschl. der zugehörigen Einrichtungen (u.a. Fahrkartenerwerb, Toiletten, Informations- und Auskunftspunkte, Aufzüge, Treppen, Rampenanlagen, Warteräume und -flächen) ein.

Als Grundlage dienen dafür

- DIN 18040-3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Flächen- und Raumbedarf
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 18318 Verkehrswegebauarbeiten – Plasterdecken und Plattenbeläge in Ausführung
- TSI PRM – Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- die VDV-Mitteilung 7028 Mitnahme von Mobilitätshilfen in Bussen.

Weiterhin berücksichtigt wurden u.a. der gegenwärtige technische Stand der eingesetzten Verkehrsmittel, die bis Ende 2021 realisierbaren Erneuerungen und zu erwartenden Weiterentwicklungen sowie die Nutzungsfrequenz der Zugangsstellen.

Die Klassifizierung bezieht sich auf die Erreichbarkeit der ÖPNV-Verkehrsmittel durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste ohne und mit zugelassenen Hilfsmitteln. Dabei wird nach der Erreichbarkeit der Verkehrsmittel unterschieden an.

- Verkehrsstationen
- Straßenbahnhaltstellen
- Bushaltstellen
- ÖPNV-Verknüpfungsstellen
- Zugangspunkten zu Sonderverkehrsmitteln.

In begründeten Einzelfällen kann mit Zustimmung der LAG SH (Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“) von den Parametern der technischen Forderungen (siehe Anlage) abgewichen werden.

Die Beförderung von Fahrgästen mit einfachen Gehhilfen sowie mit speziellen Blindenhilfsmitteln, einschließlich Blindenführhund, wird in den nachfolgend genannten Nahverkehrsmitteln ohne Einschränkungen gewährleistet. Zur Beförderung zugelassen sind darüber hinaus Fahrgäste in manuell und elektrisch angetriebenen Rollstühlen, mit Rollatoren sowie mit speziellen Hilfsmitteln für kleinwüchsige Personen. Fahrgäste mit E-Skooter können nur in ausgewählten Verkehrsmitteln befördert werden.

Die Beförderung von Fahrgästen mit den zuletzt genannten Hilfsmitteln setzt voraus, dass

- der Fahrgast das Hilfsmittel sicher beherrscht und das Hilfsmittel im vollen Umfang funktionstüchtig ist
- das Hilfsmittel die Gesamtabmessungen (L x B x H) 130 x 80 x 150 cm sowie eine Gesamtmasse einschließlich Insassen von 250 kg nicht übersteigt keine die Außenkonturen überragenden oder nicht TÜV-geprüften Anbauten hat und über einen Wendekreis von max. 150 cm verfügt
- Behinderten-Kombi-Fahrzeuge (Hand-Bike, Mini-Truck) müssen vor dem Einfahren in das Verkehrsmittel getrennt, die Zusatzteile durch eine Begleitperson als Gepäck verladen und während der Beförderung gesichert werden
- der Fahrgast im Rollstuhl (wo zugelassen auch mit E-Skooter) in der Lage ist, mit seinem Hilfsmittel ohne oder mit einfacher Hilfe durch eine beliebige Person einen Restspalt und eine Restschwelle von je max. 5 cm oder eine Überfahrbrücke/ Rampe mit einer Steigung von max. 8% (an Bahnsteigen/ Halteplätzen im Bestand mit Rampen/ Überfahrbrücken von max. 1 m Länge bis max. 12%) zu überwinden (im Rollstuhl mit qualifizierter Hilfe durch eine Begleitperson oder das Fahr-/ Betriebspersonal eine Neigung von max. 18%)
- im zu nutzenden Verkehrsmittel ein für das Hilfsmittel vorgesehener Stellplatz verfügbar ist und genutzt wird.

Vorausgesetzt wird eine hinreichende Information der mobilitäts- bzw. sensorisch eingeschränkten Fahrgäste über die Beförderungsbedingungen sowie die spezifische Mitwirkung beim Zugang zu den Verkehrsmitteln sowie an der Gewährleistung der Beförderungssicherheit u.a. durch Erwerb von Fähigkeiten im speziellen Mobilitätstraining. Die nachfolgenden Vorgaben wurden in Zusammenarbeit mit dem vom Freistaat Sachsen geförderten Projekt „ÖPNV/SPNV für alle -Regionen“ in Trägerschaft des Landesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. (LSKS) unter Einbeziehung der betroffenen, landesweit tätigen Behindertenselbsthilfevereinigungen und von ÖPNV/SPNV-Sachverständigen erarbeitet.

Um den erforderlichen Aufwand zur Erreichung der definierten Zielgrößen bestimmen zu können, ist eine Klassifizierung der Zugangsstellen im Bestand notwendig.

Dabei ist es im Interesse der Fahrgäste mit Mobilitäts- und sensorischen Einschränkungen sowie der Verkehrsunternehmen und der Landkreise/ Kommunen, der Klassifizierung weitgehend vereinheitlichte Anforderungen an ÖPNV-Zugangsstellen und Fahrzeuge zumindest im Freistaat Sachsen zu Grunde zu legen. Diese Anforderungen sind in der Anlage als „Technische Forderungen für einen „ÖPNV/SPNV für alle“ formuliert.


2. Begriffsbestimmung

Barrierefrei:

Die vollständige Barrierefreiheit ist ausgehend von den Forderungen der UN-BRK und des PBefG nur dann gewährleistet, wenn

- alle Fahrgäste ohne oder mit den zugelassenen Hilfsmitteln vom öffentlichen Straßenraum die ÖPNV-Zugangsstelle einschließlich zu nutzender Bahn-/Bussteige ohne besondere Aufmerksamkeit oder Anstrengung erreichen
- die Beförderung dieses Personenkreises mit den im folgenden genannten Verkehrsmitteln von/ zur gewünschten ÖPNV-Zugangsstelle, ggf. unter Einsatz verfügbarer technischer Mittel – Dazu zählt auch das Anlegen/Ausfahren einer Überfahrbrücke/ Rampe –, jedoch ohne qualifizierte personenbezogene Hilfeleistung durch das Fahr-/Betriebspersonal möglich ist
- vom mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgast keine mit besonderem Aufwand verbundenen

Vorkehrungen zur Inanspruchnahme der Beförderung zu treffen sind. Diese Zugangsstellen


sind in den Medien mit dem Symbol  zu kennzeichnen. Alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen werden erfüllt. Das Informationsangebot kann selbstständig, jedes Verkehrsmittel von jedem Fahrgast ohne Anmeldung und ohne (qualifizierte) Hilfeleistung genutzt werden. Das schließt auch einige Forderungen ein, die über die bisherigen Normen und Vereinbarungen hinausgehen. Das betrifft u.a. die Abmessungen zur Beförderung zugelassener Rollstühle und die dazu erforderlichen Stand- und Bewegungsflächen.

Eingeschränkt barrierefrei:

Eine eingeschränkte Barrierefreiheit kommt in Betracht, wenn durch die Örtlichkeit vorgegebene Zwangspunkte (Topographie, Hochbauten) sowie konstruktive Zwänge bei den eingesetzten Fahrzeugen an den betreffenden ÖPNV-Zugangsstellen die vollständige Barrierefreiheit mit vertretbaren Aufwendungen nicht hergestellt werden kann.

Eine eingeschränkte Barrierefreiheit liegt ausgehend von den Forderungen der UN-BRK und vom PBefG vor, wenn

- eine oder mehrere Gruppen mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste ohne oder mit den zugelassenen Hilfsmitteln vom öffentlichen Straßenraum die ÖPNV-Zugangsstelle einschließlich zu nutzender Bahn-/Bussteige nur mit besonderer Aufmerksamkeit oder Anstrengung erreichen -oder
- die Beförderung dieses Personenkreises mit den nachfolgend genannten Verkehrsmitteln von/ zur gewünschten ÖPNV-Zugangsstelle unter Einsatz verfügbarer technischer Mittel, jedoch nur mit einer qualifizierten, personenbezogenen Hilfeleistung durch das Fahr-/Betriebspersonal möglich ist -oder
- vom mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgast mit deutlichem Aufwand verbundene Vorkehrungen zur Inanspruchnahme der Beförderung zu treffen sind.


Diese Zugangsstellen sind in den Medien mit dem Symbol  zu kennzeichnen.

Es werden nicht alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen erfüllt. Die Nutzung des Informationsangebotes ist mit einfacher Hilfe, die Nutzung der Verkehrsverbindungen bei Inanspruchnahme (qualifizierter), vom Betriebs-/Fahrpersonal zu erbringender Hilfeleistungen und/oder beim Beachten spezifischer Vorsichtsmaßnahmen für jeden Fahrgast möglich. Eine Anmeldung des Fahrt-/ Reisewunsches beim Verkehrsunternehmen bzw. seiner Servicestelle wird akzeptiert, wenn der Beförderungswunsch eine spezifische Fahrzeug- oder Personalplanung erforderlich macht

Nicht barrierefrei:

Keine Barrierefreiheit liegt vor, wenn

- eine oder mehrere Gruppen mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste ohne oder mit den zugelassenen Hilfsmitteln mit den nachfolgend genannten Verkehrsmitteln auch mit einer qualifizierten, personenbezogenen Hilfeleistung durch das Fahr-/Betriebspersonal nicht von/ zur gewünschten ÖPNV-Zugangsstelle befördert werden können -oder
- vom Fahrgast erhebliche zusätzliche, im Allgemeinen nicht übliche, mit deutlichem Aufwand verbundene Vorkehrungen zur Inanspruchnahme der Beförderung zu treffen sind.

Diese Zugangsstellen sind in den Medien und am Zugang mit dem Symbol  zu kennzeichnen.

3. Der Klassifizierung zu Grunde liegende Fahrzeugparameter**Verkehrsstationen**

Bei der Klassifizierung der Verkehrsstationen im SPNV bezüglich Barrierefreiheit der dort angebotenen Verkehrsverbindungen wird generell vom Einsatz von Niederflurfahrzeugen ausgegangen mit

- Einstiegshöhe von 55 -60 cm über Schienenoberkante (SOK)
- Spaltbreite Bahnsteig -Verkehrsmittel
 - Fahrzeuge mit Schiebetritt: $\leq 3 \text{ cm}$
 - Fahrzeuge ohne Schiebetritt $\leq 30 \text{ cm}$
- Automatik-Überfahrbrücke oder abrutschfest anlegbarer Überfahrbrücke mit Abmessungen von (L x B) min. 120 x 80 cm für Fahrgäste im Rollstuhl oder mit zugelassenen vergleichbaren Fahrzeugen.

Straßenbahnhaltestellen

Zur Klassifizierung der Haltestellen im Straßenbahnverkehr, die in der Regel aus zwei oder mehreren Linien bzw. richtungsbezogenen Halteplätzen bestehen, wird bezüglich Barrierefreiheit generell vom Einsatz von Niederflur-Stadtbahnen ausgegangen mit

- Bordhöhe von max. 28 cm über Schienenoberkante (SOK)
- Klapprampe oder abrutschfest anlegbarer Rampe (L x B) min. 140 cm x 80 cm, Neigung max. 18%

Bushaltestellen

Zur Klassifizierung der Bushaltestellen, die in der Regel aus zwei oder mehreren Linien- bzw. richtungsbezogenen Halteplätzen bestehen, wird bezüglich Barrierefreiheit im Bus-Stadt- und Regionalverkehr generell vom Einsatz von Niederflurbussen ausgegangen mit

- Bordhöhe von max. 35 cm über Fahrbahn
- Kneeling auf max. 28 cm über Fahrbahn
- Klapprampe oder abrutschfest anlegbarer Rampe (L x B) min. 95 cm x 80 cm, Neigung max. 18%.

ÖPNV-Verknüpfungsstellen

Wesen eines attraktiven, nutzerfreundlichen ÖPNV sind geringe (keine) Zugangs- und Übergangshemmnisse beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln. Sie sind gekennzeichnet durch kurze Umsteigewege und i.d.R. kurzem Aufenthalt (Wartezeiten) der Reisenden. Sie bestehen aus mehreren Halteplätzen, die baulich auf die daran haltenden Verkehrsmittel abgestimmt sind.

Darunter fallen insbesondere Busbahnhöfe, zentrale Haltestellen und Übergangsstellen zwischen straßengebundenen und schienengebundenen ÖPNV.

4. Sonderverkehrsmittel

Zum ÖPNV-Gesamtangebot zählen auch Sonderverkehrsmittel wie historische Fahrzeuge und Fähren mit denen Leistungen im ÖPNV erbracht werden. Bei der Klassifizierung der Zugangsstellen hinsichtlich Nutzung und Erreichbarkeit durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste ohne und mit zugelassenen Hilfsmitteln wird von Folgendem ausgegangen:

- Breite der Plattform zum Ein-/ Ausfahren in das/ aus dem Abteil: ≥ 150 cm
- die Türbreite der zum Ein-/ Ausfahren ins/ aus dem Wagen-Abteil: ≥ 90 cm
- Im Bedarfsfall (Fahrgäste im Rollstuhl) Bereitstellung einer Rampe/ Überfahrbrücke
- Stellfläche für Fahrgäste im Rollstuhl/mit Kinderwagen,
pro Stellfläche (L x B) min. 140 x 90 cm: ≥ 4
(ausgenommen historische Bergbahnen und Aufzüge)

Wenn baulich genehmigungsfähig und mit dem Denkmalsschutz vereinbar, verfügt das Verkehrsmittel über eine für Fahrgäste im Rollstuhl nutzbare Toilette.

Je Sonderverkehrsmittel bestehen spezielle Anforderungen an die Zugangsstellen, die aus den technischen Forderungen ersichtlich sind.

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

VORBEMERKUNGEN UND GRUNDSÄTZE

Die vom Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“ des Landesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e.V. (LSKS) in die Technischen Forderungen zum „ÖPNV/SPNV für alle“ eingeordneten Grundsätze beschreiben u.a. gemäß novelliertem Nahverkehrsgesetz die zugelassenen Übergangsschritte auf dem Weg zu einem vollständig barrierefreien ÖPNV/SPNV im Zeitraum bis zum 31.12.2021. Die Technischen Forderungen gelten für den Freistaat Sachsen, eine vergleichbare Regelung in anderen Bundesländern wird angestrebt.

Generell bezieht sich die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV/SPNV auf folgende Bereiche:

- Auf alle im ÖPNV/SPNV-Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge einschl. fahrplanmäßige Ersatzverkehre, Sonderverkehrsmittel (Fähren, Schmalspurbahnen, Berg-/Seilbahnen, Aufzüge), Bürger-Busse und Anruf-Linientaxi
- Auf die ÖPNV/SPNV-Zugänge vom öffentlichen Gehwegbereich zum Bahnsteig/Halteplatz
- Auf den unmittelbaren Übergang Bahnsteig/Halteplatz – Verkehrsmittel
- Auf das Informationssystem vor Antritt der Fahrt, am Bahnsteig/Halteplatz und im Verkehrsmittel einschl. Informationen über die zur Beförderung zugelassenen personenbezogenen Hilfsmittel sowie für den Fahrscheinerwerb
- Auf die Schulung des Betriebs-/Fahrpersonal zu spezifischem Verhalten bei der Auskunftserteilung sowie bei der Beförderung und bei Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Auf die Schulung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zur Nutzung der Verkehrsmittel, insbesondere wenn behinderungsspezifische Hilfsmittel genutzt werden.

Im Mittelpunkt der Projektstrategie steht die Nutzbarkeit des ÖPNV/SPNV-Gesamtnetzes für alle Fahrgäste im Freistaat einschl. der länderübergreifenden Anschlusspunkte.

Die Technischen Forderungen für einen „ÖPNV/SPNV für alle“ kombinieren barrierefreie Lösungen dort, wo sie bereits erreicht bzw. in kürzerer Frist erreichbar sind, mit eingeschränkt barrierefreien Lösungen. Letztere beschreiben Zwischenschritte und Kompromisse, auf die aus unterschiedlichen Gründen noch längere Zeit zurückgegriffen werden muss (u.a. bei Sonderverkehrsmitteln bzw. noch einzusetzenden Altfahrzeugen).

Der vom Projekt verfolgte „ÖPNV/SPNV für alle“ umfasst deshalb in der o.g. Übergangphase folgende Begriffsbestimmungen:

- **Barrierefrei:** Alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen werden erfüllt. Das Informationsangebot kann selbstständig, jedes Verkehrsmittel von jedem Fahrgast ohne Anmeldung und ohne (qualifizierte) Hilfeleistung genutzt werden. Das schließt auch einige Forderungen ein,

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

die über die bisherigen Normen und Vereinbarungen hinausgehen. Das betrifft u.a. die Abmessungen zur Beförderung zugelassener Rollstühle und die dazu erforderlichen Stand- und Bewegungsflächen.

- Eingeschränkt barrierefrei: Es werden nicht alle einschlägigen Normen und darüber hinaus gehende Regelungen erfüllt. Die Nutzung des Informationsangebotes ist mit einfacher Hilfe, die Nutzung der Verkehrsverbindungen bei Inanspruchnahme (qualifizierter), vom Betriebs-/Fahrpersonal zu erbringender Hilfeleistungen und/oder beim Beachten spezifischer Vorsichtsmaßnahmen für jeden Fahrgast möglich. Eine Anmeldung des Fahrt-/Reisewunsches beim Verkehrsunternehmen bzw. seiner Servicestelle wird akzeptiert, wenn der Beförderungswunsch eine spezifische Fahrzeug- oder Personalplanung erforderlich macht.

Alle Lösungen und Regelungen, bei denen die vorgenannten Kriterien im negativen Sinne unterschritten werden, sind nicht barrierefrei.

Die im Folgenden formulierten Forderungen und Grundsätze, deren konkrete Anwendung von den dem Projekt zugeordneten Arbeitsgruppen den regionalen Bedingungen anzupassen sowie mit den erforderlichen Fahrgastinformationen zu untersetzen ist, gewährleisten die grundsätzliche Nutzbarkeit des ÖPNV/SPNV-Netzes „für alle“ im Zeitraum bis Ende 2021. Über die weiteren Schritte bis zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist im Zeitraum 2020/2021 zu beraten und zu entscheiden.

Im Hinblick auf die im Nahverkehrsgesetz verankerte Forderung müssen alle Fahrzeugneuanschaffungen und grundhaften Fahrzeugmodernisierungen, alle baulichen Neu-/Erweiterungs- bzw. grundhaften Instandsetzungsmaßnahmen und alle Neuprojektierungen von Informationssystemen ab sofort den Grundsätzen der Barrierefreiheit entsprechen.

Die nachgewiesene Barrierefreiheit ist generell primäres Entscheidungsmerkmal bei der Gewährung von Förderungen sowie bei Linien- und anderen Ausschreibungen im Bereich des ÖPNV/SPNV. Das Neuschaffen von Zwischenlösungen im Sinne der eingeschränkten Barrierefreiheit ist nur in Abstimmung mit dem Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“, den Verkehrsverbänden/Verkehrsunternehmen, den Landkreisen/Kommunen/Straßenbaustraßenträgern, den regionalen Vertretungen mobilitätseingeschränkter Personen (Behindertenbeauftragte/-beiräte, Seniorenbeauftragte/-beiräte, Behindertenselbsthilfestrukturen) zulässig.



Erarbeitet von: Landesverband Selbsthilfe Körperbehinderter Sachsen e. V. (LSKS) im Rahmen des vom Freistaat Sachsen geförderten Projektes „ÖPNV/SPNV für alle“

Anlage:

Technische Forderungen 2017 – 2021

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 2 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
0. Regelungsumfang	<p>Die Technischen Forderungen beziehen sich auf</p> <ul style="list-style-type: none"> die Barrierefreiheit der Verkehrsstationen (SPNV) und Haltestellen/Halteplätze (ÖPNV) sowie auf den Übergang Bahnsteig/Bussteig - Verkehrsmittel die Barrierefreiheit der SPNV/ÖPNV-Verkehrsmittel die Barrierefreiheit des Informationssystems vor der Reise/Fahrt und während der Reise/Fahrt die vom Betriebspersonal der Verkehrsunternehmen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu erbringenden Serviceleistungen auf die von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu beachtenden speziellen Beförderungsbedingungen einschl. der im ÖPNV/SPNV zugelassenen Hilfsmittel. 	
1. Zugang zu den und Erreichen der Verkehrsmittel		
1.1. Alle Nahverkehrsmittel	<p>Für alle Nahverkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der barrierefreie Übergang vom öffentlichen Verkehrsraum zur Verkehrsstation bzw. zur Haltestelle/zum Halteplatz ist generell auf der Basis der Grundsätze der DIN 18040, Teil 3, DIN 32984, DIN 32975 und DIN 1450 zu gewähren, spezielle Regelungen sind den folgenden Detailfestlegungen zu entnehmen. Barrierefrei beim Übergang vom Bahn-/Bussteig (Zugangspunkt) zum Verkehrsmittel ist ein Restspalt sowie eine Restschwelle von max. je 5 cm. Als barrierefrei gilt auch, wenn das Verkehrsmittel von allen Fahrgästen ohne Voranmeldung und ohne weitere Hilfeleistung durch eine Überbrückung von Restspalt bzw. Restschwelle mit einer Neigung bis max. 6% erreicht bzw. verlassen werden kann. Als <u>eingeschränkt</u> barrierefrei gelten alle Lösungen, die die o.g. Grenzwerte übersteigen, jedoch durch qualifizierte Hilfeleistung des Betriebspersonals bzw. spezifische Verhaltensrichtlinien kompensiert werden, so dass kein Fahrgast von der Beförderung ausgeschlossen oder gefährdet wird. <p>Für SPNV- Verkehrsstationen (Bahnhöfe, Haltepunkte):</p> <ul style="list-style-type: none"> An Bahnhöfen und Stationen mit SPNV/ÖPNV-Verknüpfung: Behindertenparkplätze sowie im Bedarfsfall Abstellmöglichkeit für E-Scooter und Fahrräder im 	<p>Zu alle Nahverkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> Weitere Details siehe: „Klassifizierung von ÖPNV-Zugangsstellen“ Überfahrbücke bzw. fahrzeugeigene Rampe werden durch das Betriebspersonal ohne Voranmeldung bereitgestellt. Der barrierefreie Zugang zum Verkehrsmittel schließt auch die barrierefreie Nutzbarkeit von Fahrkarten- und Informationsautomaten ein. <p>Die als <u>eingeschränkt</u> barrierefrei zulässigen Lösungen sind befristet bis zum 31.12.2021.</p> <p>Sie bedürfen der Abstimmung zwischen Projektteam, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, Landkreis/Kommune/Straßenbaulast-träger, Behindertenvertretungen, Behindertenbeauftragten bzw.-beiräten.</p> <p>Zum SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Für Blindenleitspuren favorisierte Rippenweilen
1.2. SPNV-Verkehrsstationen		

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 3 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
<p>1.3. Haltestellen/Halteplätze Straßen-/ Stadtbahn (Strab)</p>	<p>unmittelbaren Zugangsbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zugangsbereich mindestens ein (geschützter) Übergang von beiden Gehwegseiten mit durchgehendem Blindenleitsystem und Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite min. 200 cm). Bei Trennung in Nutzergruppen: Für Rollstuhlnutzer Niveaugleicher Übergang • Übergang öffentlicher Gehwegbereich - Bahnsteig über Rampe (max. Neigung 6%, Breite mindestens 150 cm, bei Rampenlänge >6 Meter mit Zwischenpodest mindestens 150 cm x 150 cm) oder selbstbedienter Aufzug (mit Sprachinformation); Blindenleitsystem • Einbaufreie nutzbare Breite des Bahnsteigs über gesamte Länge mindestens 250 cm, ebene, befestigte, fugenarme Oberfläche, Querneigung <2%, Längsneigung <2,5% • Durchgängiger Blindenleitstreifen am Bahnsteig; an Zu- und Durchgängen, vor Treppen und Aufzügen Aufmerksamkeitsfelder bzw. -streifen • Bahnsteighöhe 55 cm über SOK im Bereich aller Fahrgasttüren • Rangier- und Wendefläche im Bereich der von Rollstuhlfahrern zu nutzenden Fahrgasttüren vor der Tür bzw. vor der Überfahrbrücke bzw. Hebevorrichtung mindestens 150 cm x 150 cm. <p>Für Haltestellen/Halteplätze Straßen-/Stadtbahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rangier- und Wendefläche im Bereich der von Rollstuhlfahrern zu nutzenden Fahrgasttüren vor der Tür bzw. vor der fahrzeugeigenen Rampe mindestens 150 cm x 150 cm. <p>Strab – barrierefreie Zugangsstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzbare Breite des Bahnsteigs über die Gesamtlänge der Haltestelle mindestens 180 cm, ebene, befestigte, fugenarme, gut berollbare Oberfläche, Querneigung der Warterfläche <2%, Längsneigung <6% • Bahnsteighöhe im Bereich aller Fahrgasttüren 23 cm über SOK • Inselbahnsteig: Mindestens ein (geschützter) Übergang von beiden Gehwegseiten zum/vom Inselbahnsteig mit Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite min. 200 cm), Inselbahnsteig mit durchgehendem Blindenleitsystem von/bis zum geschützten Gleis- und Fahrbahnübergang. Bei Trennung in Nutzergruppen: Für Rollstuhlnutzer niveaugleicher Übergang • Gehwegkap: Durchgehender Blindenleitstreifen vom/zum weiterführenden Gehwegbereich 	<p>te 42 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es wird von Niederflur-Fahrzeugen mit einer Plattformhöhe von 55 cm über SOK mit Schiebetritt an allen Türen und einer fahrzeugeigenen Überfahrbrücke an mindestens einer Tür für Fahrgäste im Rollstuhl ausgegangen. ➢ <u>Eingeschränkt</u> barrierefrei; Bahnsteighöhe min. 38 cm, max. 76 cm: ➢ Für Rollstuhlfahrer Bereitstellung Überfahrbrücke (bis max. Neigung 18%, bei Neigung >8% nur mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal) ➢ oder Bereitstellung Hebevorrichtung (bei vorheriger Anmeldung). ➢ Für mobilitätseingeschränkte Fußgänger bei Restspalt >15 cm und/oder Restschwelle >15 cm ggf. Hilfeleistung durch Begleitperson bzw. Betriebspersonal. <p>Zu Strab (generell):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es wird von Niederflur-Stadtbahnwagen mit einer Plattformhöhe von max. 28 cm über SOK mit fahrzeugeigener Rampe an mindestens einer Tür ausgegangen ➢ An Doppelhaltestellen (u.a. in Verbindung mit Bus zusätzlich) sicht- und tastbare Markierung der vorderen Halteposition (d. h. der 1. Tür mit Fahrgastwechsel) <p>Zu Strab (Haltestelle mit Kap):</p>

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 4 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

<p>FESTLEGUNGSBEREICH</p>	<p>Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> Überfahrbares Kap: Gehweg/Wartefläche mit Aufmerksamkeitsfeld und mindestens einer Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite min. 200 cm) von/zur Haltefläche. Mittenversatz zwischen Bordabsenkung und von Rollstuhlfahrern zu nutzende Fahrzeugtüren max. 75 cm. <p>Strab - Haltestelle ohne Inselbahnsteig oder Kap - eingeschränkt barrierefrei:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mindestens ein Übergang vom Gehweg/Wartefläche (mit Aufmerksamkeitsfeld) von/zur Haltefläche mit Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite 200 cm) oder Auffahrtschräge (max. 6% Neigung, Breite 180 cm), Versatz Bordabsenkung bzw. Auffahrtschräge – zu nutzende Fahrzeugtüren max. 75 cm Ebene, fugenfrei, gut berollbare Fahrbahnfläche im Bereich der zu nutzenden Fahrzeugtüren von/bis zur Bordabsenkung/Auffahrtschräge; Querneigung <2%, Längsneigung <6% Erforderliche Fahrbahnbreite zum sicheren Ein-/ Ausfahren mit der fahrzeugebundenen Rampe auf Fahrbahnniveau min. 270 cm, bei Auflage der fahrzeugebundenen Rampe auf Gehwegbord bzw. Auffahrtschräge Fahrbahnbreite/Spaltbreite <120 cm <p>Für Haltestellen/Halteplätze Bus (generell):</p> <ul style="list-style-type: none"> Mindestens ein (geschützter) Übergang von beiden Gehwegseiten zur Wartefläche mit Aufmerksamkeits-/Richtungsfeld und Bordabsenkung (auf 3 cm Bordanschlag, Breite 200 cm) oder Rampe (max. 6% Neigung, Breite 180 cm). Bei Trennung in Nutzergruppen: Für Rollstuhlnutzer niveaugleicher Übergang Mindestgröße der Wartefläche L x B 800 x 250 cm, Querneigung der Wartefläche des Bussteigs <2%, Längsneigung <6% (im Bestand bis max. 8%) Rangier- und Wendefläche im Bereich der von Rollstuhlfahrern zu nutzenden Fahrzeugtüren vor der Tür bzw. vor der fahrzeugeigenen Rampe min. B x T 150 cm x 150 cm Höhe des Haltestellenbordes 18...23 cm über Fahrbahn im Bereich aller Fahrzeugtüren, Restspalt und Restschwelle zwischen Haltestellenbord und Busplattform max. je 5 cm; wenn mehr, für Rollstuhlfahrer auf Anforderung Bereitstellung der fahrzeugeigenen Rampe 	<p>Bemerkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Gehwegkap: Vorziehen des Gehwegbordes an die Gleise oder Gleisverschwengung an den Gehwegbord Überfahrbares Kap: Anheben der Fahrbahn im Bereich der Haltestelle mit Markierung des tieferliegenden Gleisbereiches durch Poller, Fahrgastübergang durch H-LZA gesichert <p>Zu Strab (Haltestelle ohne Bahnsteig oder Kap):</p> <ul style="list-style-type: none"> An stark frequentierten Straßen mit Sicherung durch H-LSA Für Rollstuhlfahrer Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe (bis max. Neigung 18%, bei Neigung >8% nur mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal) Für mobilitätseingeschränkte Fußgänger mit/ohne Hilfsmittel ggf. Hilfeleistung durch Begleitperson bzw. Betriebspersonal. <p>Zu Bus (generell):</p> <ul style="list-style-type: none"> Es wird von Niederflurbussen mit Kneeling auf 27...28 cm über Fahrbahn und Standard-Rampe L x B mit 95 x 80 cm ausgegangen. Im Bestand ist eine Mindestgröße der Wartefläche von 400 x 200 cm zulässig An Doppelhaltestellen (u.a. in Verbindung mit Strab) zusätzlich sicht- und tastbare Markierung der vorderen Halteposition (d. h. der 1. Tür mit Fahrgastwechsel) Eingeschränkt barrierefrei: Für Rollstuhlfahrer Bereitstellung der fahrzeugeigenen Rampe (bis max. Neigung 18%, bei Neigung >8% nur mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal) oder Hebevorrichtung.
----------------------------------	---	--

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 5 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
	<p>Bus - Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/ Zentral- und stark frequentierte Haltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • An ZOB Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Scooter im Nahbereich der Bussteige • Durchgehender Blindenleitstreifen vom/bis zum (geschützten) Fahrbahnübergang, Blindenleitstreifen von/zur Wartefläche, Auffindestreifen/ Einsteigsmarkierung, auf der Wartefläche • Nutzbare Breite des Bahnsteigs über die Gesamtlänge der Haltestelle mindestens 180 cm, ebene, befestigte, fugenarme, gut berollbare Oberfläche, Querneigung <2,5%, Längsneigung <6%. <p>Bus - Stadt- und Regionalverkehr (ländliche Streckenhaltestellen, Stadtrandlage):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auffindestreifen am (geschützten) Fahrbahnübergang, Auffindestreifen/Einsteigsmarkierung auf der Wartefläche • Nutzbare Breite des Bahnsteigs über die Gesamtlänge der Haltestelle mindestens 180 cm, ebene, befestigte, fugenarme, berollbare Oberfläche, Querneigung <2,5%, Längsneigung <6% (im Bestand 8%). 	<p>Für mobilitätseingeschränkte Fußgänger mit/ohne Hilfsmittel bei Restspalt > 15 cm und/oder Restschwelle > 15 cm ggf. Hilfestellung durch Begleitperson bzw. Betriebspersonal.</p> <p>zu Bus Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/ Zentralhaltestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es wird von einer Höhe des Haltestellenbordens von 23 cm (ohne Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) bzw. von 18 cm bis 22 cm (mit Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) ausgegangen <p>zu Bus, Stadt- und Regionalverkehr (Streckenhaltestellen, Stadtrandlage):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es wird von einer Höhe des Haltestellenbordens von 23 cm (ohne Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) bzw. von mindestens 15 cm (mit Nutzung der fahrzeugeigenen Rampe) ausgegangen <p>Zusatzhinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Zur sicheren Erkennung der GRÜN-Phase der Fußgängerampel sollte zusätzlich zum Standard der Einsatz von Vibrationsplatten am Ampelmast geprüft werden.

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
1.5. Fahrgastunterstände	Für Fahrgastunterstände - Übersicht SPNV (stark frequentierte Stationen/Bahnhöfe): <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 10 Sitzplätzen und mindestens 4 Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze: B x T 90 cm x 140 cm SPNV (gering frequentierte Stationen/Haltepunkte): <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 5 Sitzplätzen und mindestens 2 Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze: B x T 90 cm x 140 cm Strab, Bus - Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/Zentralhaltestellen): <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 10 Sitzplätzen und mindestens 4 Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze B x T 90 cm x 140 cm Strab, Bus - Stadt- und Regionalverkehr (stark frequentierte Streckenhaltestellen) <ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Unterstand mit mindestens 5 Sitzplätzen und mindestens 2 Stellplätzen für Rollstuhl/Kinderwagen • Mindestabmessungen der Stellplätze B x T 90 cm x 140 cm Strab, Bus - Stadt- und Regionalverkehr (gering frequentierte Streckenhaltestellen) <ul style="list-style-type: none"> • Nur Wartefläche, Sitzgelegenheit soweit möglich und erforderlich Für Toilettenanlagen	Zu Fahrgastunterstände: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die Ausstattung der Fahrgastunterstände wird hier über die Grundforderungen zur Barrierefreiheit der SPNV-Verkehrsstationen, ZOB und ÖPNV-Haltestellen/Halteplätze unter der Maßgabe hinzugefügt, dass sie so gestalten sind, dass sie auch den spezifischen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste mit und ohne Hilfsmittel entsprechen. ➤ Besonders zu beachten: Sicherheitsstreifen an Glasflächen nach DIN 32975 ➤ Fahrplaninformation in für alle Fahrgäste nutzbarer Anordnung und Schriftgröße ➤ Für Ber-/Seilbahnen, Fähren und Aufzüge Unterstand gemäß örtlichen Möglichkeiten
1.6. Toilettenanlagen	Für Toilettenanlagen SPNV (stark frequentierte Bahnhöfe): <ul style="list-style-type: none"> • Ja ÖPNV (ZOB): <ul style="list-style-type: none"> • Ja 	Zu Toilettenanlagen: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Barrierefreie Toilettenanlage gemäß DIN mit Notrufanlage und Notöffnung; nutzbar mit Euro-Schlüssel ➤ Als Übergangslösung ggf. Hinweis zur Nutzung von Toilettenanlagen in naheliegenden Einkaufseinrichtungen oder öffentlichen Verwaltungen

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 7 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
2. ÖPNV/SPNV-Fahrzeuge	2.1. Fahrzeuge im SPNV	<p>Zugtoiletten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Eingangstür mindestens 90 cm breit, öffnen und schließen mittels Taster ➤ Rangier- und Wendefläche mindestens 150 cm x 150 cm, ohne hineinragende Armaturen ➤ Klappgriffe, Notrufaste und Notöffnung <p>Zwischentüren im Zug:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mindestens 90 cm breit ➤ Öffnen/Schließen mittels Taster <p>Die zurzeit noch <i>tlw. eingesetzten hochflurigen Fahrzeuge sind bis Ende 2021 durch Niederflurfahrzeuge mit Schiebetritt und Überfahrbrücke abzulösen.</i></p> <p>Für Schmalspurbahnen gelten gesonderte Regelungen bez. der Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl und erheblich gehbehinderter Personen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Beförderung von mindestens 4 Rollstühlen mit Insassen. Anmeldung beim Verkehrsunternehmen nicht später als 24 Stunden vor Fahrtantritt ➤ Sofortlösung: Einsatz stationärer Hubgeräte an ausgewählten Stationen Langfristig: Einsatz fahrzeugeigener Hubgeräte an einer Tür des Verkehrsmittels zur Beförderung aller Stationen/Haltepunkte
2.2. Straßen-/Stadtbahnen	<ul style="list-style-type: none"> • Höhe des Einstiegs 55 cm über SOK • Bei Restspalt größer 15 cm: Automatische Schiebetritte an allen Türen • Personalbediente Überfahrbrücke für Rollstuhlfahrer bei Restspalt >5cm und/oder Restschwelle >5 cm. Details siehe Punkt 1.2. • Breite der Ein-/Ausstiegstür mind. 150 cm, Breite Überfahrbrücke min.80 cm • Mehrzweckabteil (Rollstuhl-/Kinderwagenstellplätze) unmittelbar neben der Ein-/Ausstiegs-Plattform • Breite mit Rollstuhl/Kinderwagen zu befahrender Gänge im Fahrzeug min. 85 cm, bei Krümmung des Ganges mind. 90 cm; ohne hineinragende Armature • Blindengerechte Ausstattung aller Bedienelemente • Kontrastreiche Ausgestaltung der Fahrzeuginnenräume und optischen Anzeigen, gut sichtbare Anordnung von Griff- und Bedienelementen, Kennzeichnung von Schwellen im Innenraum • Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrasten/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) • Akustische und optische Information vor Schließen der Türen 	<p>Rampen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalbedient, Breite mindestens 80 cm ➤ Länge entsprechend zu überwindender Restschwelle mit maximaler Neigung 6% ➤ <u>Eingeschränkt barrierefrei</u>: bis 18% bei qualif.

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 8 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
2.3. Busse	<ul style="list-style-type: none"> Mehrweckbereich (Rollstuhl-/Kinderwagenstellplätze) unmittelbar neben der Ein-/Ausstiegs-Plattform Kontrastreiche Ausgestaltung der Fahrzeuginnenräume und optischen Anzeigen, gut sichtbare Anordnung von Griff- und Bedienelementen, Kennzeichnung von Schwellen im Innenraum Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrast/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) Akustische und optische Information vor Schließen der Türen <ul style="list-style-type: none"> Niederflurfahrzeuge mit Kneeling auf max. 28 cm über Straßenniveau oder niedriger, Türbreite an den für Rollstuhlnutzer relevanten Türen min. 120 cm Ausstattung mit fahrzeugggebundener Rampe an mindestens einer Tür (Rollstuhlstellplatz) Mehrweckbereich (Rollstuhl-/Kinderwagenstellplätze) unmittelbar neben der Ein-/Ausstiegs-Plattform Kontrastreiche Ausgestaltung der Fahrzeuginnenräume und optischen Anzeigen, gut sichtbare Anordnung von Griff- und Bedienelementen, Kennzeichnung von Schwellen im Innenraum Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrast/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) Akustische und optische Information vor Schließen der Türen 	fizierter Hilfe durch Betriebspersonal <i>Die zurzeit noch eingesetzten hochflurigen Straßenbahnen sind bis Ende 2021 durch Niederflurfahrzeuge mit Rampe abzulösen</i> Kirnitzschalbahn: <ul style="list-style-type: none"> Mit angehobenen Bahnsteigen an den beiden Endpunkten und anlegbaren Rampen. Beförderung von 4 Rollstühlen mit Insassen Rampen: <ul style="list-style-type: none"> Personalbedient Breite mindestens 80 cm Länge entsprechend zu überwindender Restschwelle mit maximaler Neigung 8%. Eingeschränkt barrierefrei; Neigung bis 18% bei qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal <i>Die zurzeit noch eingesetzten hochflurigen Busse sind bis Ende 2021 durch Niederflurfahrzeuge mit Kneeling und Rampe abzulösen. Niederflurbusse ohne Rampe sind kurzfristig mit einer anlegbaren Rampe nachzurüsten</i>
2.4. Alternative Bedienformen	<ul style="list-style-type: none"> Sonderbedienformen im ÖPNV (ALITA, Bürgerbus) müssen die Beförderung mobilitätsbehinderter Fahrgäste im/mittels Hilfsmitteln grundsätzlich zulassen. Entsprechend ausgestattete Fahrzeuge bzw. kurzfristig erreichbare Dienstleistungen müssen im Bedarfsfall abrufbar sein. 	<ul style="list-style-type: none"> Rufzeiten gemäß Festlegungen des jeweiligen Verkehrsunternehmens Ein-/Ausfahren in das Fahrzeug über Rampe bzw. fahrzeugeigene Hebevorrichtung
3. Fahrzeugausstattung	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> Generell ja ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> Strab, Bus generell ja Fähren, Seilbahnen, Aufzüge (soweit erforderlich) 	<ul style="list-style-type: none"> Mindestens an einer Tür Details siehe 1.2. Bus/Strab mindestens an einer Tür Details siehe 1.3. und 1.4.

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 9 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH		Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
3.2. Schiebetritt		<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja, wenn Restspalt größer als 5 cm • Ja, alle Verkehrsmittel 	<p>➤ An allen Türen, Restschwelle/n max. 1,5 cm</p>
3.3. Kennzeichnung der Ein- und Ausstiege für Rollstuhlfahrer u. a. mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einschl. Anforderungstaste Türöffnung			<p>➤ Kennzeichnung mit Rollstuhlpiktogramm</p>
3.4. Kennzeichnung Parkposition Rollstuhl bzw. reservierte Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste im Verkehrsmittel		<ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Verkehrsmittel 	<p>➤ Fläche je Stellplatz B x T 90 cm x 140 cm, mit Piktogramm</p>
3.5. Griffelemente zum Festhalten von Personen im Rollstuhl im Fahrzeug		<p>SPNV, Fahren, Aufzüge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nein <p>Berg-/Seilbahnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ja am Stellplatz <p>Strab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An jedem vorgesehenen Stellplatz rechts bzw. links <p>Bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An jedem vorgesehenen Stellplatz rechts bzw. links, geschützter Stellplatz mit „Bügelbrett“ 	
3.6. Mindestanzahl Rollstuhl-Stellplätze im Fahrzeug		<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellflächen für 6 Rollstühle kombiniert mit Kinderwagen <p>Fahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellflächen für 4 Rollstühle <p>Strab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellflächen für 4 Rollstühle kombiniert mit Kinderwagen <p>Bus (Fahrzeuge länger als 15 m):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt Stellfläche für 2 Rollstühle, (davon 1 geschützter Stellplatz) kombiniert mit Kinderwagen 	<p>Zu SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Anordnung im Verkehrsmittel gemäß Kennzeichnung (davon sind mind. 4 Plätze als Rollstuhlstellplatz auszuweisen) <p>Zu Fahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemäß Anweisung Betriebspersonal <p>Zu Strab:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorzugsweise quer zur Fahrtrichtung (Blick zur Tür) <p>Zu Bus (Fahrzeuge länger als 15 m):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bei 1 Rollstuhl vorzugsweise längs zur Fahrt-

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 10 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
	<p>Bus (Fahrzeuge kürzer als 15 m):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für 1 Rollstuhl kombiniert mit Kinderwagen <p>Berg-/Seilbahnen, Aufzüge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für 1 Rollstuhl <p>ALITA, Bürgerbus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stellfläche für 1 Rollstuhl <p>Schmalspurbahnen, Kirnitzschalbahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siehe ab Punkt 2.1. Fahrzeuge des SPNV/ÖPNV 	<p>richtung (Rückseite Rollstuhl an Sitzlehne)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Bei 2 Rollstühlen bzw. Rollstuhl + Kinderwagen quer zur Fahrtrichtung (Blick zur Tür) <p>Zu Bus (Fahrzeuge kürzer als 15 m):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Vorzugsweise längs zur Fahrtrichtung (Rückseite Rollstuhl an Sitzlehne) <p>Zu Seilbahnen, Aufzügen: 1 Stellplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Gemäß Anweisung Betriebspersonal <p>Zu ALITA/Bürgerbus:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Vorzugsweise längs zur Fahrtrichtung, Sicherung des Rollstuhls und des Insassen gemäß DIN <p>Für alle Verkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Der Fahrgast im Rollstuhl muss sich und seinen Rollstuhl selbst, durch Begleitperson oder durch Hilfe anderer Fahrgäste im Verkehrsmittel hinreichend sichern können.
3.7. Anforderungstaste Halten, Kneeling/Rampe	<ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Fahrzeuge außer Fähren, Aufzüge, Berg-/Seilbahnen und ALITA 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Am Rollstuhlstellplatz bzw. im Türbereich, gekennzeichnet mit Rollstuhlsymbol ➢ Auch aus Rollstuhl-Sitzposition erreichbar
3.8. Rangier-/Wendefläche für Rollstuhl am Stellplatz	<ul style="list-style-type: none"> • 150 cm x 150 cm 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Überlappend mit anderen Funktionsflächen, nicht durch Griffelemente o.ä. eingeschränkt
3.9. Sprechverbindung mit dem Betriebspersonal im Fahrzeug - Notruf	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Türbereich und an den Rollstuhlstellplätzen <p>Strab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wechselsprechanlage im Türbereich und an den Rollstuhlstellplätzen <p>Sonstige Verkehrsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rollstuhlstellplatz in Rufweite zum Personal anordnen 	<p>Zu SPNV und Strab:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Auch aus Rollstuhl-Sitzposition erreichbar ➢ Tasbar für Blinde (Empfehlung: Zusätzliche Verwendung von Brailleschrift)

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
4. Fahrgastinformation 4.1. Information über zu erwartende Verkehrsmittel an der Haltestelle/am Bahnsteig	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> • Optisch und akustisch, auch in geschlossenen Warteräume • Akustischer/optischer Hinweis für rollstuhlnutzende Fahrgäste zum Mehrzweckabteil (Zugspitze/Zugende), ggf. auch Hinweis auf Kurzzug ÖPNV Stadt- und Regionalverkehr (ZOB, Übergangs-/ Zentralhaltestellen, stark frequentierte Streckenhaltestellen innerstädtisch): <ul style="list-style-type: none"> • Optisch an Haltestelle/Halteplatz 	Zu SPNV: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrasten/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart) und in verständlicher Sprache Zu ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Akustisch mittels SMS-Abfrage oder App per Handy mit Sprachausgabe ➢ In ZOB auch akustisch mittels Anforderung über Taster an Haltestellen-Stele ➢ In verständlicher Sprache
4.2. Akustische Ansage über Linie und Fahrtziel eines in die Haltestelle eingefahrenen Verkehrsmittels	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> • Ja, auch in geschlossenen Warteräumen ÖPNV (innerstädtisch): <ul style="list-style-type: none"> • Z. B. über BLIS-Anforderung oder Anforderung über Taster an Haltestellen-Stele ÖPNV (ländlicher Raum) <ul style="list-style-type: none"> • Ansage durch Betriebspersonal, wenn erkennbar ein blinder Fahrgast am Bussteig/Zugangspunkt steht 	
4.3. Optische Information über Linie, Fahrtziel außen am Fahrzeug und innen im Fahrzeug	SPNV: <ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Fahrzeuge ÖPNV: <ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Barrierefreie Beschriftungen (d. h. eindeutig, gut erkennbar, Beachtung von Kontrasten/Farbwahl, große Schrift, geeignete Schriftart)
4.4. Akustische und optische Information über nächste und nachfolgende Station/Haltestelle/n	SPNV/ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> • Ja, alle Fahrzeuge, deutlich verständlich, automatische Anpassung der Lautstärke • Optische Anzeigen/Monitore auch vom Rollstuhlsitzplatz lesbar 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ In verständlicher Sprache ➢ Rechtzeitige akustische Information vor Erreichen der nächsten Station/Haltestelle im SPNV/ÖPNV, mit Möglichkeit zur Wiederholung der Ansage in Strab und Bus (z. B. durch BLIS-Anforderung) ➢ Rechtzeitige optische Anzeige (vorzugsweise mit Flachbildschirm) der nächsten und nachfolgenden Stationen/Haltestellen

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
4.5. Akustische Information zum Bedarfshalt (SPNV) und zur Ausstiegseite	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Generell, rechtzeitig vor Bedarfshaltepunkt bzw. vor dem Halt 	<ul style="list-style-type: none"> In verständlicher Sprache Jeweils etwa 2 Minuten vor Erreichen der folgenden Station
4.6. Akustische und optische Information zu Störungen oder Änderungen im Betriebsablauf	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja, auch in geschlossenen Warteräumen <p>ÖPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> ja, an ZOB, Übergangs-/Zentralhaltestellen und stark frequentierten Streckenhaltestellen innerstädtisch 	<ul style="list-style-type: none"> Für alle Verkehrsmittel in verständlicher Sprache + Wiederholung
4.7. Allgemeine Fahrplaninformation	<ul style="list-style-type: none"> Ja, Fahrplanaushänge bzw. elektronische Displays an Bahnhof/ZOB/Haltestellen, Fahrplanbücher, barrierefrei über Internet 	<ul style="list-style-type: none"> Internet über Auskunftssystem der DB bzw. sächsischen Verkehrsverbände
4.8. Verkehrsinformation über barrierefreie SPNV/ÖPNV-Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> Ja, Fahrplanaushänge Fahrplanbücher unter Beachtung DIN 32975 und DIN 1450 Fahrplanbücher, barrierefrei über Internet 	<ul style="list-style-type: none"> Internet über Auskunftssystem der sächsischen Verkehrsverbände
5. Anmeldung Individualfahrten		
5.1. SPNV	<p>SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> Wenn eine qualifizierte Hilfeleistung durch Betriebs- bzw. Servicepersonal erforderlich ist Eine Anmeldung kann entfallen, wenn vom Betriebspersonal ausschließlich die fahrzeugeigene Rampe/Überfahrbrücke anzulegen ist und keine weiteren Hilfeleistungen notwendig sind <p>Strab und Bus (Stadtverkehr), Fahren, Seilbahnen, Aufzüge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Anmeldung <p>Bus (Regionalverkehr):</p> <ul style="list-style-type: none"> Eingeschränkt barrierefrei: Anmeldung, wenn ggf. nicht barrierefreie Busse im Einsatz sind 	<p>Zu SPNV-S-Bahn - Anmeldung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spätestens 30 Minuten (empfohlen 2 Stunden) vor Abfahrt telefonisch an DB Regio-Service bzw. anderen S-Bahn-Betreiber Bei erforderlicher Hilfeleistung zum Erreichen des Bahnsteigs 30 Minuten vor Abfahrt am zuständigen Servicepoint von DB Station & Service melden. <p>Zu SPNV-Regionalverkehr:- Anmeldung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Spätestens 30 Minuten (empfohlen: 2 Stunden) vor Abfahrt telefonisch an DB Regio-Service bzw. anderen SPNV-Betreiber. Bei erforderlicher Hilfeleistung zum Erreichen des Bahnsteigs 30 Minuten vor Abfahrt am zuständigen Servicepoint von DB Station & Service melden. Bei Reisekette: Anmeldung MobiServZentrale der DB mindestens 24-Stunden vor Reiseantritt. <p>Zu Strab und Bus (Stadtverkehr), Fahren, Seilbahnen, Aufzüge:</p> <p>Beförderungspflichtig ohne Anmeldung besteht, wenn ein entsprechendes Platzangebot vorhanden ist bzw. erforderliche Steilplätze verfügbar sind.</p> <p>Zu Bus (Regionalverkehr):</p> <p>Die Beförderung ist generell zu gewährleisten. Bis Ende 2021 ggf. Anmeldung</p>
5.2. ÖPNV - Stadtverkehr		
5.3. ÖPNV - Regionalverkehr		

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 13 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
6. Hilfsmittel/Anforderungen		beim zuständigen Verkehrsunternehmen bis 24 Stunden vor Fahrtantritt
6.1. Beförderung von Fahrgästen im Rollstuhl	<p>Maximale Abmessungen des Rollstuhls:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EU-Norm: L x B 120 cm x 70 cm • Zugelassen max.: L x B x H 130 cm x 80 cm x 150 cm <p>Max. Masse mit Insassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • max. 300 kg <p>Weitere Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrgäste im Rollstuhl müssen einen Restspalt und eine Restschwelle von je 5 cm, bei der Nutzung von Überfahrbrücken bzw. Rampen bis Ende 2021 eine Neigung bis 18 % sicher überwinden können (bei Neigung größer 6% mit qualifizierter Hilfe durch Betriebspersonal). • Der Wendekreis des Rollstuhls sollte 150 cm nicht überschreiten. • Der Durchmesser der kleineren Räder sollte 15 cm nicht unterschreiten 	<p>Zu maximale Abmessung und Masse:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Übersteigen Abmessungen bzw. Gesamtmasse die genannten Werte ist vor Fahrtantritt eine Zustimmung des zuständigen Verkehrsunternehmens einzuholen. <p>Zu weitere Anforderungen:</p> <p>Der Rollstuhlfahrer ist für seine Sicherheit selbst verantwortlich, das betrifft u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ das Überfahren von Restspalt bzw. Restschwelle sowie das Befahren von Rampen/Überfahrbrücken. ➢ Wird Hilfe benötigt, ist das dem Betriebspersonal eindeutig und rechtzeitig mitzuteilen ➢ das sichere Parken des Rollstuhls im Verkehrsmittel während des Beförderungsvorgangs. <p>Kann er das aus eigener Kraft z. B. durch Festhalten an den vorhandenen Griffelementen nicht gewährleisten, muss er eine Begleitperson mitführen oder andere Fahrgäste um die ggf. erforderliche Hilfeleistung bitten. Das Anlegen eines Beckengurtes wird empfohlen.</p> <p>Weitere spezifische Verhaltensrichtlinien sind den von den jeweiligen Verkehrsunternehmen herausgegebenen bzw. im Internet veröffentlichten speziellen Beförderungshinweisen zu entnehmen.</p> <p>Die für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste angebotenen Trainingsmöglichkeiten zur Nutzung des ÖPNV/SPNV sind zu nutzen.</p>
6.2. Beförderung von blinden/ sehbehinderten Fahrgästen	<ul style="list-style-type: none"> • Blinde und sehbehinderte Fahrgäste müssen in der Lage sein, die angebotenen/ verfügbaren Hilfsmittel zur Information vor Fahrtantritt bzw. zur Gewährleistung der barrierefreien Information im bzw. am Verkehrsmittel zu nutzen 	<p>Die vorgenannten Regelungen für Fahrgäste im Rollstuhl gelten (ggf. mit speziellen Einschränkungen und Verhaltensrichtlinien) auch für die Beförderung von Fahrgästen mit vergleichbaren zugelassenen Hilfsmitteln</p> <p>Nutzung Strab, Bus und SPNV soll unter Nutzung eines/r aktuellen (z.B. durch Echtzeitfunktion), barrierefreien Auskunftsmittels/Orientierungshilfe möglich sein, z. B. Einsatz von BLIS, SMS/App# über Handy mit Sprachausgabe, Internetfunk</p> <p>Die für blinde/sehbehinderte Fahrgäste angebotenen Trainingsmöglichkeiten zur</p>

Aktualisierte Fassung - Stand: 29.08.2017

Seite 14 von 15

Technische Forderungen „ÖPNV/SPNV für alle“ 2017 - 2021

FESTLEGUNGSBEREICH	Umsetzung im Zeitraum 2017 - 2021	Bemerkungen
<p>Erklärung der verwendeten fachbezogenen Abkürzungen und Begriffe:</p>	<p>Nutzung des ÖPNV/SPNV sind zu nutzen</p>	<p>ALITA = Anrufintaxi = Rufbus- bzw. Taxibedienung zu verkehrsschwachen Tageszeiten Bürgerbus: ÖPNV-Zubringerverkehre im ländlichen Raum BLIS = Blindeninformationssystem mit Funkverbindung Nutzer - Verkehrsmittel H-LZA = Halt-Lichtzeichenanlage (Gelb-Rot-Signalisierung für motorisierten Individualverkehr) ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr Qualifizierte Hilfe durch Betriebspersonal = Hilfeleistung durch unterwiesenes Betriebspersonal bei der Überwindung der Überfahrbrücke/Rampe mit Rollstuhl bei Neigungen größer 6% sowie zum Erreichen des vorgeschriebenen Stellplatzes im Fahrzeug SOK = Schienenoberkante SPNV = Schienenpersonennahverkehr (Eisenbahn) Strab = Straßenbahn ZOB = Zentraler Busbahnhof/Busstandplatz 1) Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) zum § 22 Personenbeförderungsgesetz vom 15.03.2017 (Beförderung von Fahrgästen mit E-Scootern) einschl. (noch ausstehender) Erweiterungen auf Stadt-/Straßenbahnen und SPNV-Verkehrsmittel einschl. Durchführungsbestimmungen</p>
<p>Kontakt:</p>	<p>LSKS (Projekt „ÖPNV/SPNV für alle“) LAG SH (Beratungsstelle Barrierefreies Planen und Bauen Dresden) www.selbsthilfenetzwerk-sachsen.de info@lag-selbsthilfe-sachsen.de info@bsk-sachsen.de, oePNV@bsk-sachsen.de Fon: 0351 479 350-13, 0351 479 350-18, Fax: 0351 479 350-17</p>	

23.3 Konzept barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden (Stand Januar 2019)

Barrierefreier ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden, Stand 1/2019

1. Grundlagen

Das Ziel des barrierefreien ÖPNV ist die selbständige, komfortable und sichere Erreich- und Benutzbarkeit der Verkehrsmittel und Haltestellen des ÖPNV für alle Menschen. Die schrittweisen Verbesserungen für einen barrierefreien ÖPNV werden in der Landeshauptstadt Dresden seit Jahren in unterschiedlichen Arbeitsgruppen zwischen den Verbänden, Verkehrsunternehmen und Institutionen behandelt. Die bisher umgesetzten Maßnahmen zeigen inzwischen insbesondere bei der Straßenbahn, aber zunehmend auch beim Bus Erfolge. Dabei wird der städtische ÖPNV, also Straßenbahn, Bus und Sonderverkehrsmittel, einbezogen.

Die Landeshauptstadt Dresden hat einen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention erstellt und bereits einmal fortgeschrieben, dessen aktuelle Fassung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 22./23. Juni 2017 beschlossen wurde (V1492/16). Dieser enthält auch ein Handlungsfeld Mobilität und Barrierefreiheit, dessen Aussagen zum ÖPNV in der AG barrierefreier ÖPNV erarbeitet wurden. Das ist die Grundlage für das Konzept barrierefreier ÖPNV der Landeshauptstadt Dresden.

Die Barrierefreiheit im ÖPNV wird durch das Zusammenspiel folgender Faktoren bestimmt:

- Haltestelle (Bordhöhe, Warteflächenbreite, Bodenindikatoren),
- Haltestellenumgebung (fußläufige Erreichbarkeit, Anfahrbarkeit für die ÖPNV-Fahrzeuge),
- Fahrzeug (Niederflurigkeit, Fußbodenhöhe, Türkonstruktion, Platzkapazität, ggf. Rampen, Farbgebung der Haltestangen),
- Information (z. B. an Haltestellen, in Fahrzeugen, aber auch Fahrscheinerwerb).

2. Haltestellen

2.1 Zielkonzept und Ausbauparameter

Der zukünftige Ausbaustandard (Zielkonzept) der Straßenbahn- und Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Dresden wird in 3 Stufen eingeteilt. Diese richten sich nach der verkehrlichen Bedeutung der jeweiligen Haltestellen.

Der Ist-Zustand der Haltestellen wird in die 3 Gruppen barrierefrei, eingeschränkt barrierefrei und nicht barrierefrei eingeordnet.

Der Handlungsbedarf ergibt sich dann aus dem Vergleich zwischen Ist-Zustand und Zielkonzept für jede Haltestelle.

- 2 -

Das Zielkonzept beinhaltet folgende Kenngrößen:

- Haltestellen Stufe 1:
 - hohe verkehrliche Bedeutung (gesamtes Straßenbahnnetz, Bus hochwertig – d. h. in der Regel Linien mit 10-Minuten-Grundtakt –, ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Hauptverkehrszüge),
 - wichtige Ziele für mobilitätseingeschränkte Menschen,
 - Schulbushaltestellen, wenn diese allein die ÖPNV-Erschließung einer Schule darstellen
- Haltestellen Stufe 2:
 - mittlere verkehrliche Bedeutung (Bus mittleres Angebot – d. h. in der Regel Linien mit 20- oder 30-Minuten-Grundtakt, Sammel-/Erschließungsstraßen),
- Haltestellen Stufe 3:
 - geringe verkehrliche Bedeutung (Bus Grundangebot – d. h. in der Regel Linien mit geringerem Angebot als 30-Minuten-Grundtakt –, geringe Nutzung, Sonderhaltestellen wie SEV, Schulbushaltestellen),

Die Ausbauparameter für die jeweiligen Stufen sind in der Tabelle 1 aufgelistet. Dabei wird auch die Haltestellenumgebung einbezogen.

Tabelle 1: Ausbauparameter der ÖPNV-Haltestellen in der Landeshauptstadt Dresden

Parameter	Stufe 1 Straßenbahn, Bus hochwertig	Stufe 2 Bus mittlere Bedeutung	Stufe 3 Bus geringe Bedeutung
Bordhöhe	Straßenbahn: 23 cm Bus (Ziel): 23 cm; wenn parallele Anfahrt nicht umsetzbar 20 cm	23 cm; ggf. 20 cm, mindestens 18 cm bei Überstreichen der Wartefläche; bei grundhaftem Ausbau 23 cm anstreben	Ziel: 20 cm; wenn nicht möglich >/= 15 cm (bei Rampenneigung >8% qualifizierte Hilfe durch Fahrer nötig)
Länge barrierefreier Ausbau	Straßenbahn: i. d. R. 45 m Bus: i. d. R. 20 m	i. d. R. 20 m, in Abhängigkeit vom Fahrzeugeinsatz 12 m	i. d. R. 12 m
Bord	Formstein	Formstein	Formstein/normaler Bordstein
Lage/Anfahrt	geradlinige/parallele Anfahrt als Vorzugslösung	Möglichkeit der geradlinigen/parallelen Anfahrt prüfen	keine Planungsvorgabe
Breite	mindestens 2,50 m	mindestens 2,50 m	mindestens 2,50 m

- 3 -

Bodenindikatoren	Straßenbahn (einschl. kombinierte Haltestellen Strab/Bus): <ul style="list-style-type: none"> Leitstreifen und Kontraststreifen, außer angehobene Fahrbahn bzw. Radfahrbahn Auffindestreifen auf Gehbahn bei Haltestellenkaps und angehobene Fahrbahn/ Radfahrbahn Bus: Auffindestreifen und Leitstreifen	Auffindestreifen und Leitstreifen	Auffindestreifen und Leitstreifen bei Linienverkehr, Verzicht auf Bodenindikatoren bei Haltestellen ohne Linienverkehr
Erreichbarkeit	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz	barrierefreie Anbindung an das öffentliche Wegenetz bzw. zur Fahrbahn (wenn kein Wegenetz vorhanden)

Für die Darstellung des Ist-Zustandes der Haltestellen gelten die Parameter der Tabelle 2.

Tabelle 2: Parameter für barrierefreie, eingeschränkt barrierefreie und nicht barrierefreie Haltestellen

	barrierefrei		eingeschränkt barrierefrei	nicht barrierefrei
	ohne Rampe	mit Rampe ¹⁾	mit Rampe ²⁾	
Bordhöhe	23 cm	18-22 cm	>= 15 cm <=18 cm	Ein Kriterium eingeschränkt barrierefrei nicht erfüllt
nutzbare Breite	1,50 m	2,50 m	2,50 m	
Bodenindikatoren	Auffindestreifen und Leitstreifen		Auffindestreifen oder Leitstreifen	

¹⁾ Für Rollstuhlfahrer bei Einsatz einer Rampe ohne weitere Hilfe durch das Fahrpersonal

²⁾ Für Rollstuhlfahrer bei Einsatz einer Rampe und qualifizierter Hilfe durch das Fahrpersonal

2.2 Datengrundlagen zur Beurteilung der Barrierefreiheit von Haltestellen

Zur Bewertung der Barrierefreiheit im Ist-Zustand wurden Daten für die einzelnen Haltestellen hinsichtlich Bordhöhe und Warteflächenbreite sowie Blindenleitsystem erhoben.

- 4 -

Bordhöhe und Warteflächenbreite

In den Katasterdaten sind die Einzelmaße für Bordhöhen und- Warteflächenbreiten erfasst, die Auswertung hinsichtlich der Barrierefreiheit ist wie folgt klassifiziert:

- Zugang ohne Einschränkungen: ohne erforderliche Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe
- Zugang mit Rampe, selbständig: barrierefreier Zugang mit Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe
- Zugang mit Rampe und qualifizierter Hilfe: eingeschränkt barrierefreier Zugang mit Nutzung einer fahrzeuggebundenen Rampe, Rampenneigung erfordert qualifizierte Hilfe des Fahrpersonals
- kein Zugang: Zugang für Rollstuhlnutzer auch mit fahrzeuggebundener Rampe nicht möglich

Bodenindikatoren

In den Katasterdaten sind Art und Ausführung von Auffindestreifen und Leitstreifen einzeln dokumentiert. Die Auswertung ist wie folgt differenziert:

- Leitstreifen und Auffindestreifen nach geltendem Ausführungsstandard* vorhanden (bei Haltestellen mit Ausbauparametern Stufen 1 und 2 erforderlich)
- nur Auffindestreifen vorhanden, entspricht in Ausführung geltendem Standard* (für Haltestellenausbaustufe 3 ausreichend)
- Leitstreifen und Auffindestreifen vorhanden, Abweichung vom geltenden Standard* hinsichtlich der Art der Ausführung (bei Stufen 1 und 2)
- nur Auffindestreifen, Abweichung vom geltenden Standard* (Stufe 3)
- nur Auffindestreifen, Abweichung vom geltenden Standard* (Stufen 1 und 2)
- nur Leitstreifen vorhanden
- kein Blindenleitsystem vorhanden

*Die Abweichungen vom geltenden Standard betreffen die bauliche Ausführung von Leit- bzw. Auffindestreifen. Das bedeutet in der Regel Rillenplatten oder Kleinpflaster anstatt Rippenplatten gemäß DIN 32984.

Für die Straßenbahnhaltestellen wurden Daten der DVB AG genutzt.

2.3 Barrierefreiheit der Haltestellen in der Landeshauptstadt Dresden (Stand Juni 2018)

Die 425 Haltesteige der Straßenbahn (ohne kombinierte Straßenbahn/Bus-Haltesteige) in der Landeshauptstadt Dresden können folgendermaßen zugeordnet werden:

- vollständig barrierefrei: 258 (60 %),
- eingeschränkt barrierefrei (mit Rampennutzung): 161 (38 %),
- nicht barrierefrei: 6 (2 %).

Für die 108 kombinierten Straßenbahn/Bus-Haltesteigen ergibt sich folgendes Bild:

- vollständig barrierefrei: 74 (69 %),
- eingeschränkt barrierefrei (mit Rampennutzung): 34 (31 %),
- nicht barrierefrei: 0.

Die bisher 1168 Bussteige, die zugeordnet werden konnten, teilen sich folgendermaßen auf:

- vollständig barrierefrei: 395 (34 %),
- eingeschränkt barrierefrei: 129 (11 %),
- nicht barrierefrei: 644 (55 %).

2.4 Prioritäten Haltestellenausbau

Durch die hohe Anzahl an Haltesteigen insbesondere beim Busverkehr, die nicht barrierefrei sind, ergibt sich ein großer Handlungsbedarf. Um diesen zu strukturieren, ist eine Prioritätensetzung notwendig. Dazu eignet sich eine Einteilung entsprechend der Zugangsmöglichkeiten und der Ausbaustufe (Bedeutung der Haltestelle).

- Priorität 1: Ausbau/Verbesserung bis 2022, höchste Priorität,
- Priorität 2: Ausbau nach 2022, hohe Priorität,
- Priorität 3: Ausbau nach 2022, mittlere Priorität,
- Priorität 4: Ausbau nach 2022, geringe Priorität.

Die höchste Priorität 1 sollen die Haltesteige aufweisen, die bisher weder einen barrierefreien noch einen teilweise barrierefreien Zugang ermöglichen.

Bei Straßenbahnhaltestellen sind die Aufwendungen für eine vollständige Barrierefreiheit vergleichsweise umfangreich und häufig mit dem Umbau des gesamten Straßenraumes verbunden. Die sechs nicht barrierefreien Haltesteige betreffen die drei Haltestellen Bahnhof Neustadt/Hansastraße, Stauffenbergallee und S-Bahnhof Niedersedlitz. Da sich der barrierefreie Zugang zum Bahnhof Neustadt am Schlesischen Platz befindet, die dortige Haltestelle Bahnhof Neustadt barrierefrei ist und die Linie 3 an beiden Haltestellen Bahnhof Neustadt hält, wird für die Haltestelle Bahnhof Neustadt/Hansastraße kein dringender Handlungsbedarf gesehen. Zudem ist der Haltestellenausbau Bestandteil der Planung zur mittelfristigen Gleiserneuerung. Die Haltestelle Stauffenbergallee wird gegenwärtig in Verbindung mit der komplexen Umgestaltung des Knotenpunktes geplant. Für die Haltestellen S-Bahnhof Niedersedlitz gibt es eine Planung in Verbindung mit der Aufwertung des Vorplatzes. Bei den eingeschränkt barrierefreien Straßenbahnhaltestellen wird bis zum Umbau die in den Fahrzeugen mitgeführte Rampe genutzt. Der schrittweise Umbau zu vollständig barrierefreien Zugängen im Rahmen komplexer Baumaßnahmen wird fortgesetzt. Das betrifft gegenwärtig beispielsweise die Planungen zur Großenhainer Straße, Wehlener Straße – Altolkewitz – Österreicher Straße, Königsbrücker Straße Süd und Gerokstraße – Blasewitzer Straße – Loschwitzer Straße. Das gilt auch für kombinierte Haltestellen Straßenbahn/Bus. So werden die Bauarbeiten für die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen S-Bahn Station Strehlen mit neuer Straßenbahn, die Haltestelle Wasaplatz und die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße fortgesetzt. Die Planung für die Haltestelle Liststraße wurde zur Planfeststellung eingereicht.

Hinsichtlich des Busverkehrs sind die Haltesteige detailliert aufgeschlüsselt worden. Die Tabelle 3 enthält die Zugangsmöglichkeiten anhand Bordhöhe und Warteflächenbreite, unterteilt nach der Ausbaustufe laut Zielkonzept. Diese wurden den 4 Prioritätsstufen zugeordnet, wobei die Zahlen in den Prioritätsfeldern die Anzahl der jeweiligen Bushalteplätze gemäß Kataster-Auswertung repräsentieren. Bei einem Umbau der Haltestellen sind die jeweils notwendigen Bodenindikatoren mit zu errichten.

- 6 -

Tabelle 3: Anzahl Bussteige gemäß gegenwärtigem barrierefreiem Zugang und Verkehrsbedeutung (Stand Datenerfassung: August 2018)

Zugang	Verkehrsbedeutung (Ausbaustufe)			Summe
	1	2	3	
nicht barrierefrei (kein Zugang)	161 Priorität 1	268 Priorität 2	215 Priorität 2	644
eingeschränkt barrierefrei (Zugang mit Rampe und qualifizierter Hilfe)	63 Priorität 3	46 Priorität 3	20 Priorität 4	129
barrierefrei (mit Rampe selbstständig)	262 (kein mittelfristiger Handlungsbedarf)			395
barrierefrei (ohne Einschränkungen)	133 (kein Handlungsbedarf)			

Die Priorität 1 umfasst die Haltestellen, die keine Eignung für einen barrierefreien Zugang haben (auch nicht mit qualifizierter Hilfe bei Mobilitätseinschränkung), aber eine hohe Verkehrsbedeutung/Ausbaustufe gemäß Zielkonzept sowie Verkehrssicherheitsgefährdungen aufweisen. Das betrifft nach dem verfügbaren Datenstand 161 Bussteige. Für manche dieser Haltestellen ist ein Umbau im Rahmen komplexer Baumaßnahmen vorgesehen. Durch die Vielzahl der Haltesteige in der Priorität 1 ist eine weitere Unterteilung erforderlich. Dafür wurden 36 Haltesteige mit hoher verkehrlicher Bedeutung ausgewählt, die mittelfristig nicht im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen umgebaut werden. Deren barrierefreier Ausbau ist mit einem Sonderprogramm barrierefreie Bushaltestellen vorgesehen.

Um zusätzliche Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit bis 2022 zu erreichen, sind vereinfachte Maßnahmen für Bushaltestellen vorgesehen. Diese beinhalten eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches bzw. ein Nachrüstprogramm für Auffindestreifen.

Eine Teilanhebung des Haltestellenbereiches kann die Zugänglichkeit bei Mobilitätseinschränkungen mit vergleichsweise geringen Planungs- und Bauleistungen verbessern. Ob bzw. wie das möglich ist, soll mit einem Test an drei Haltestellen geprüft werden. Wenn der Test erfolgreich verläuft, sollen vornehmlich weitere Haltestellen mit hoher Bedeutung, die keine mittelfristige Bauerwartung aufweisen, durch diese vereinfachten Maßnahmen verbessert werden.

Eine weitere aufwands- und zeitgünstige Verbesserung der Erreichbarkeit von Bushaltestellen ist eine Nachrüstung von Haltestellen mit Auffindestreifen. Das soll für Bushaltestellen, die keinen Auffindestreifen aufweisen und in den nächsten Jahren nicht umgebaut werden, gelten. Das betrifft nach derzeitigem Datenbestand insgesamt 527 Halteplätze (siehe Tabelle 4). Voraussetzung dafür ist eine geeignete Oberfläche (gebunden, z. B. Pflaster oder Asphalt). Die dafür geeigneten Haltestellen sind zu ermitteln und anschließend mit Auffindestreifen zu versehen. Sollte eine Priorisierung notwendig werden, ist diese anhand der Ausbaustufe vorzunehmen.

- 7 -

Tabelle 4 Nachrüstprogramm Bodenindikatoren

Haltestellen Bus mit infrage kommender Nachrüstung für Bodenindikatoren, Vor-Ort-Prüfung erforderlich (kein Auffindestreifen vorhanden und kein mittelfristiger Haltestellenausbau vorgesehen):	
Ausbaustufe 1	67
Ausbaustufe 2	287
Ausbaustufe 3	209

3. Fahrzeuge

Straßenbahn- und Busfahrzeuge im Linienverkehr sollen vollständig barrierefreie Haltestellen anfahren können. Sie ermöglichen einen selbständigen Zugang für alle Fahrgäste ohne Anmeldung und i. d. R. ohne Hilfe des Fahrers. Bei eingeschränkt barrierefreien Haltestellen wird ein Zugang ohne Anmeldung und mit Hilfe des Fahrers ermöglicht. Dazu sind folgende Fahrzeugtechnischen Voraussetzungen sicherzustellen:


- Gewährleistung Restspaltbreite und Reststufenhöhe gemäß DIN 18040, Teil 3 bei vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellen,
- Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen bei allen Fahrzeugen,
- Ausreichend Platz für Rollstühle/Multifunktionsflächen
 - Straßenbahn: mindestens zwei Bereiche mit jeweils zwei Plätzen je 1,30 m x 0,80 m und verbesserte Orientierung/Ausweisung,
 - Gelenkbus und Standardbus: Aufstell-/Multifunktionsfläche $\geq 1,30 \text{ m} \times 1,60 \text{ m}$, davon mindestens ein Rollstuhlplatz,
 - Fahrzeuge kleiner als Standardbus: ein Platz.

4. Information








Die Information durch die Verkehrsunternehmen und den VVO ist barrierefrei nutzbar. Zu den aktuell verfügbaren Verbindungen sind spezielle Auskünfte für Menschen mit Behinderungen bereit zu stellen. Für Blinde sind zusätzlich spezielle Informationsmöglichkeiten anzubieten. Grundsätzlich ist bei der Information das 2-Sinne-Prinzip anzuwenden.

Anlage 24 – Weitere Vorhaben des Infrastrukturprogrammes (Übergangsstellen siehe Anlage 12, P+R/ B+R siehe Anlage 13)

24.1 ÖPNV-Haltestellen

Standort/ Haltestelle	Verkehrsmittel
Realisierung 2016 bis 2018	
Diera-Zehren, Erneuerung 3 Haltestellen	
Dresden, Verbesserung Kundeninformation an ÖPNV-Zugangsstellen	 
Dürröhrsdorf Wendepplatz	
Freital, Erneuerung 6 Haltestellen	
Status: Entwurfsplanung	
Bannewitz, Erneuerung 3 Haltestellen	
Dresden, Erneuerung 9 Haltestellen	 
Nossen, Markt	
Status: Vorplanung	
Radebeul, Erneuerung 3 Haltestellen	 
Riesa, Erneuerung 2 Haltestellen	

24.2 Personenfähren – barrierefreie Zuwegung

Standort	Verkehrsmittel
Niederlommatszsch/ Diesbar-Seußlitz	
Dresden, Tolkewitz/ Niederpoyritz	
Ausbauprogramm der OVPS	
Postelwitz/ Krippen (barrierefrei ab 2019)	
Schmilka/ Hirschmühle (barrierefrei ab 2020)	
Wehlen Markt/ Bahnhof (barrierefrei ab 2021)	
Pirna Elbeparkplatz/ Pirna-Copitz (barrierefrei ab 2022)	
Die Fähren Schöna/ Hrensko, Bad Schandau Bahnhof/ Elbkai, Königstein/ Halbestadt und Heidenau/ Birkwitz wurden im Rahmen dieses Programmes bereits barrierefrei ausgebaut.	

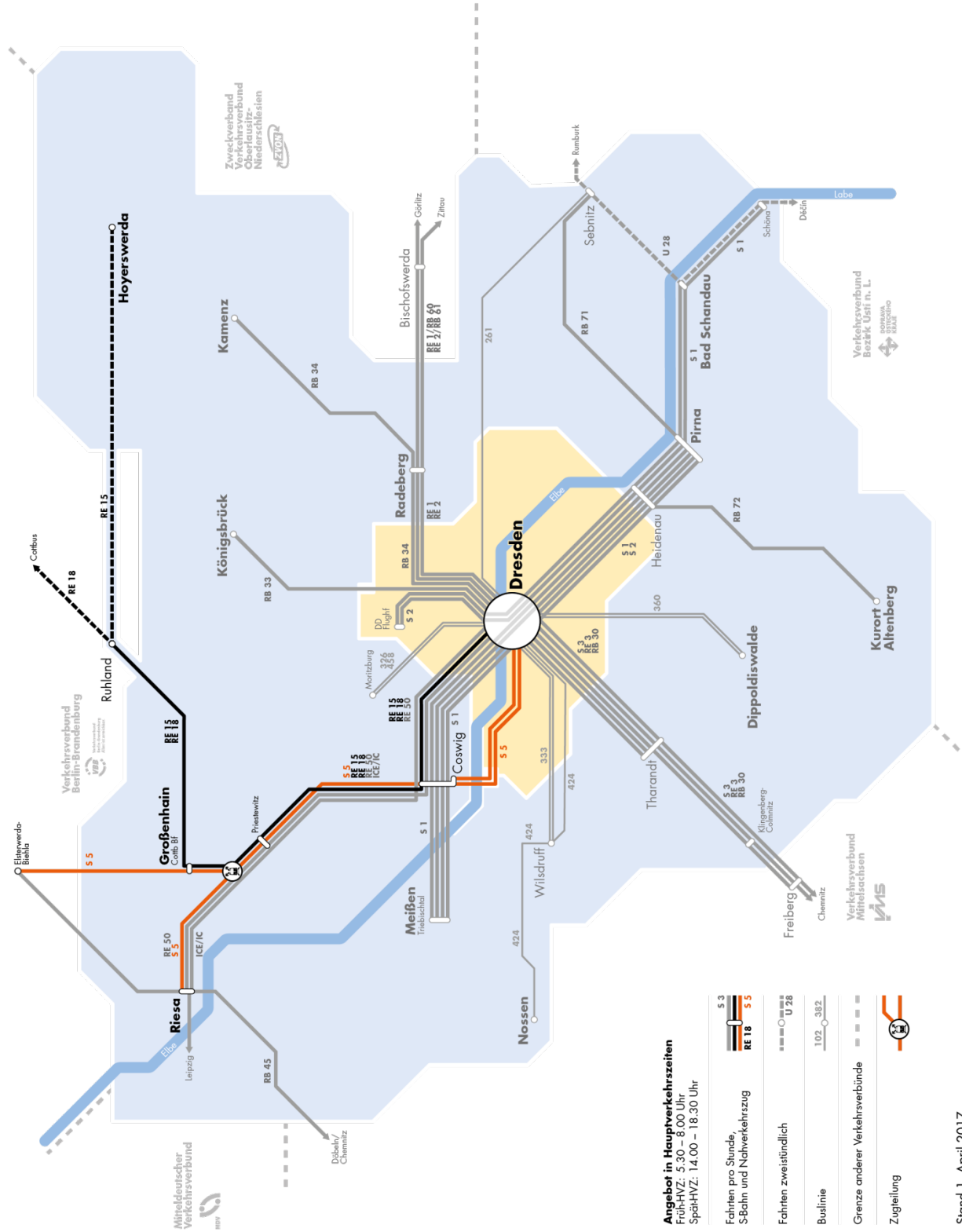
24.3- Maßnahmen im SPNV-Streckennetz Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen/ barrierefreie Bahnsteiganlagen

Verkehrsstation	Reisende täglich *	Bemerkung
Dresden Mitte	5.750	Erneuerung Eingangsbereich
Dresden Albertstadt	Prognose 1.800	
Königstein	1.150	
Kurort Rathen	1.140	
Großenhain Cottb. Bf	1.000	Finanzierung aus LuFV
Arnsdorf	860	barrierefreier Zugang
Dresden Industriegelände	790	
Stadt Wehlen	790	
Hoyerswerda	590	
Schöna	490	
Ottendorf-Okrilla Süd	480	
Neustadt/ Sa.	470	nur Inselbahnsteig
Coswig	Bahnsteig 5: 430	Erneuerung Bahnsteig 5
Geising	380	
Dresden Cossebaude	320	
Ottendorf-Okrilla Hp	310	
Schmilka-Hirschmühle	280	
Radebeul Naundorf	250	
Bischheim-Gersdorf	240	
Weixdorf	230	
Lauta	220	
Gröditz	210	
Niederau	210	
Dresden Cotta	200	
Weixdorf Bad	200	
Glaubitz	190	Finanzierung durch VDE Nr. 9
Krippen	170	
Dresden Stetzsch	160	
Pirna Copitz	130	
Dresden-Friedrichstadt	110	
Laußnitz	110	
Hermisdorf	100	
Oberschlottwitz	100	Verlegung Haltepunkt
Obervogelgesang	100	
Dresden Niederwartha	100	
Kleinröhrsdorf	60	
Antigraffitiprogramm		
Fahrzeitreduzierung Müglitztalbahn		BÜ-Maßnahmen
Erneuerung Fahrgastinformationsanlagen S-Bahn Dresden		
Anschlusssicherung Sebnitz		

* tägliche Ein- und Aussteiger Mo-Fr 2015

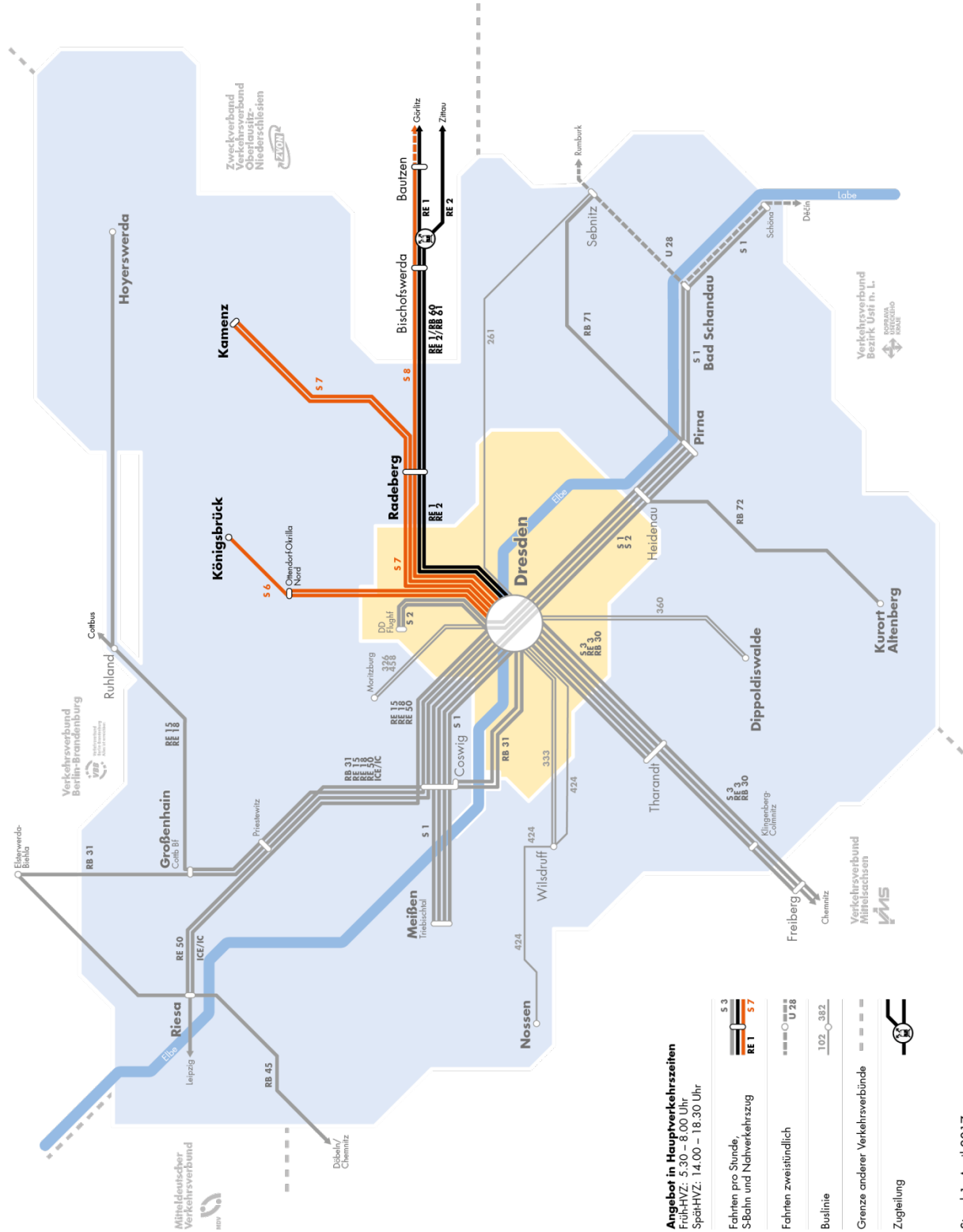
Anlage 25 – Ausblick Fokusthemen der zukünftigen SPNV-Entwicklung

25.1 Fokusthema S-Bahn Elbe-Elster



Stand 1. April 2017

25.2 Fokusthema S-Bahn Elbe-Lausitz



Stand 1. April 2017

