

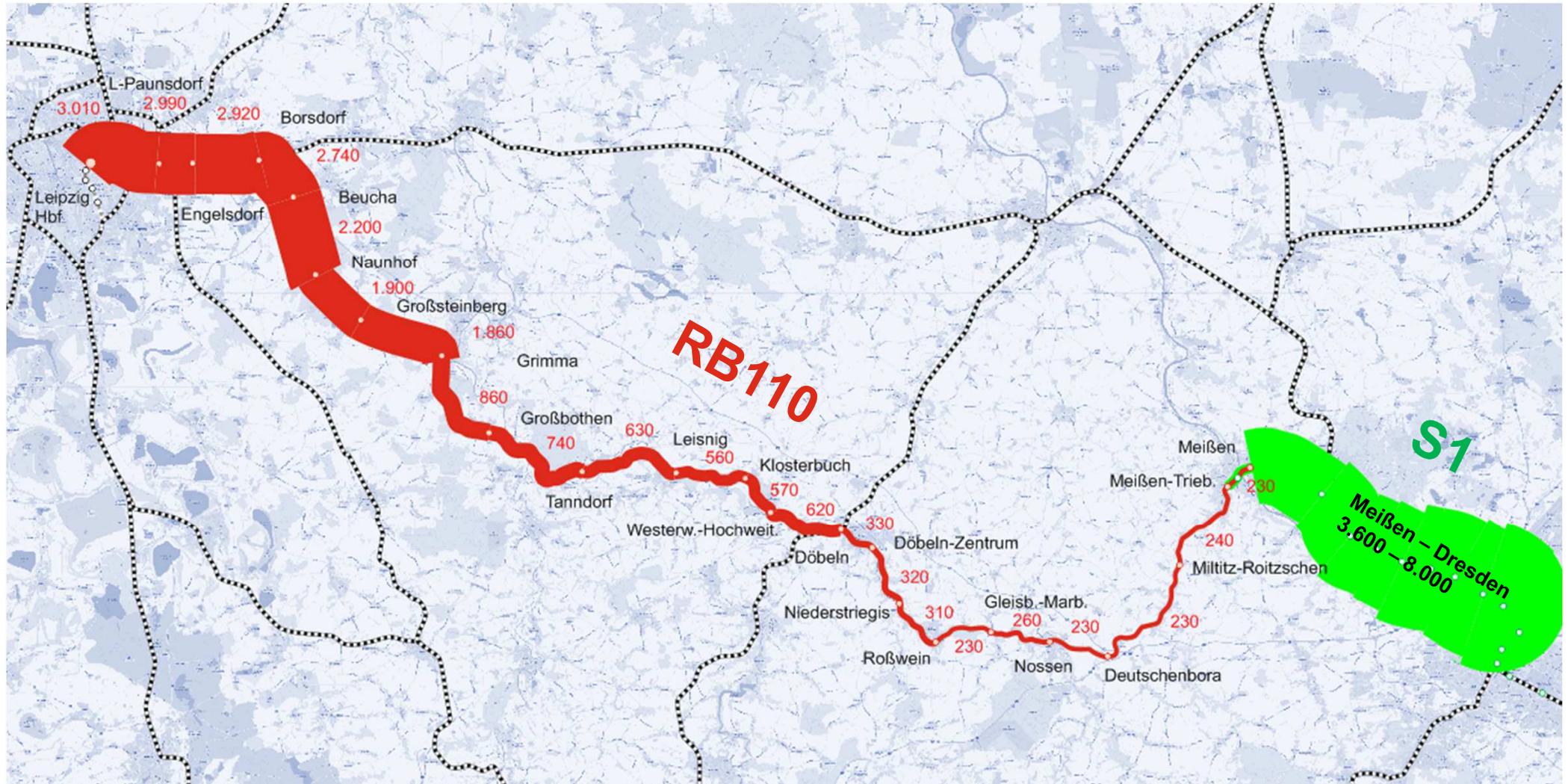
# Integriertes ÖPNV-Angebot auf dem Korridor der RB-Linie 110 im Abschnitt Döbeln – Nossen – Meißen – Dresden

## Vorstellung der Untersuchungsergebnisse Dresden, 28.11.2013 (Verbandsversammlung des Z-VOE)



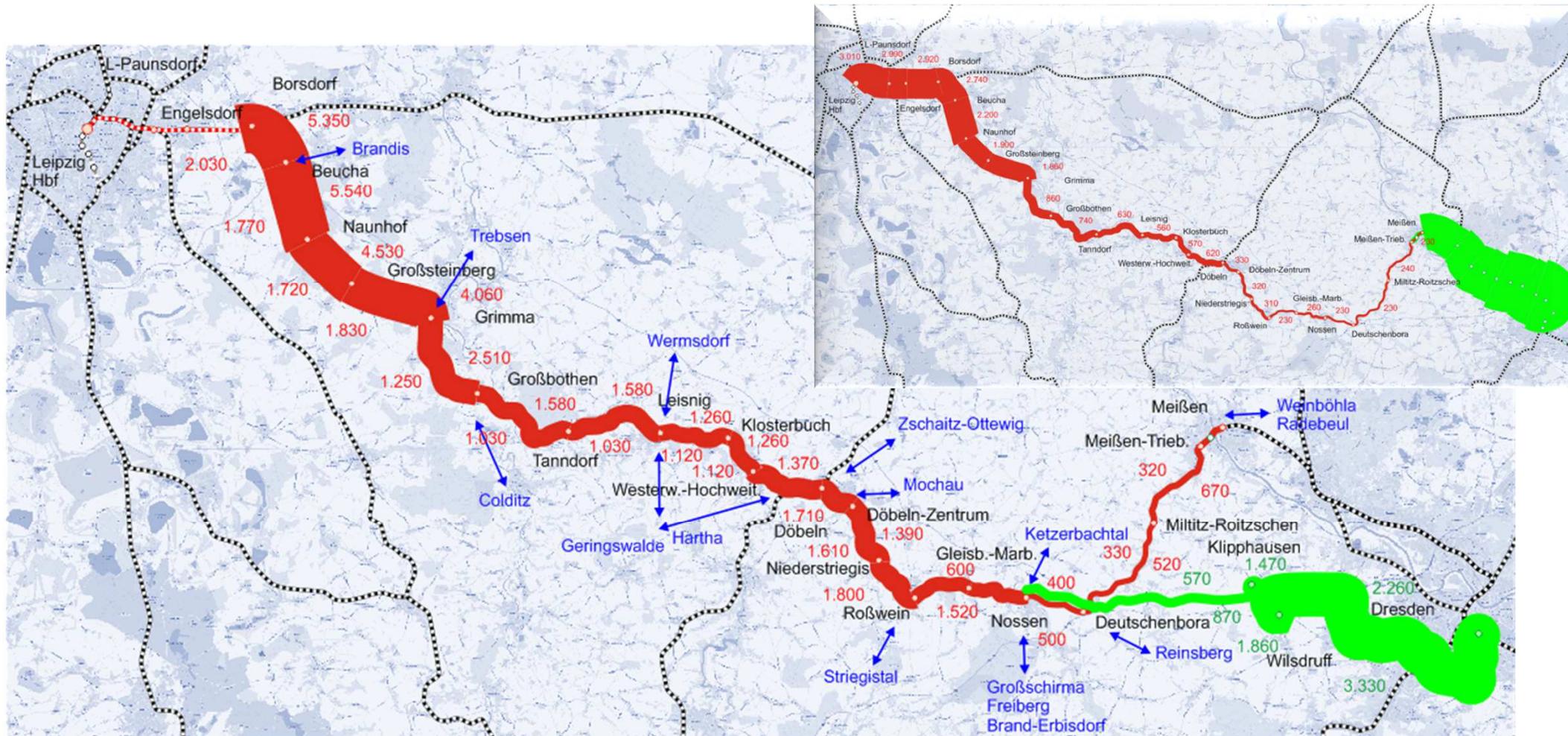
# Nachfragesituation

- Querschnittsbelegung Mo-Fr aus RES-Daten 2010 (Leipzig-Borsdorf nur RB 110), relativ „stabil“ 2005 – 2012
- Kontinuierliche Abnahme der Nachfrage von West nach Ost
- Querschnitt Meißen-Dresden (grün) beinhaltet nur S1 → Durchbindung (Fahrzeugkapazität)?
- Nachfrage 2013 nicht berücksichtigt (Streckensperrung Meißen – Meißen Triebischtal)



# Pendlerpotenziale insgesamt für RB110

- Pendleraufkommen auf RB110 umgelegt, sofern keine zeitgünstigeren SPNV-/ÖPNV-Relationen existieren.
- Eindeutige Korrelation zur tatsächlichen Nachfrage (Potenziale im Ostabschnitt äußerst begrenzt)



Positionspapier des Landesverbandes Elbe - Saale

## Zukunft für die Bahn in Mittelsachsen

Wie man anstelle von Streichungen einen  
attraktiven Schienenverkehr umsetzen kann



Foto: VCD

Ländlichen Raum stärken!  
Verkehrsangebote verbessern!  
Tarife vereinfachen!  
Fahrgastpotentiale heben!



- Weitestgehend identische Analyse und viele Forderungen:
  - Bahn & Bus optimieren
  - Angebot besser vermarkten, auch verbundübergreifend
- Abweichende Einschätzung
  - Nachfragepotenziale (nicht 1990er Jahre)
    - Einwohnerentwicklung
    - Durchgehende Verkehre über Riesa (RE 50)
  - System ÖV oder Bahn stärken?  
*„Eine Bahnanbindung mit gleichem Fahrplanangebot wird einer Buslinie jedoch deutlich bevorzugt.“*  
→ Busvariante sieht erhebliche Angebotsausweitung vor
  - Reisezeiten sind entscheidend (Konkurrenzfähigkeit)
    - Dresden – Kamenz: Bahn ist schneller als Bus / Auto
    - Dresden – Nossen: Bahn ist bestensfalls so schnell wie Bus
  - Bahn entspricht nicht grundlegend besser den Belangen mobilitätseingeschränkter Personen
  - Kosten sind im Gutachten transparent ausgewiesen



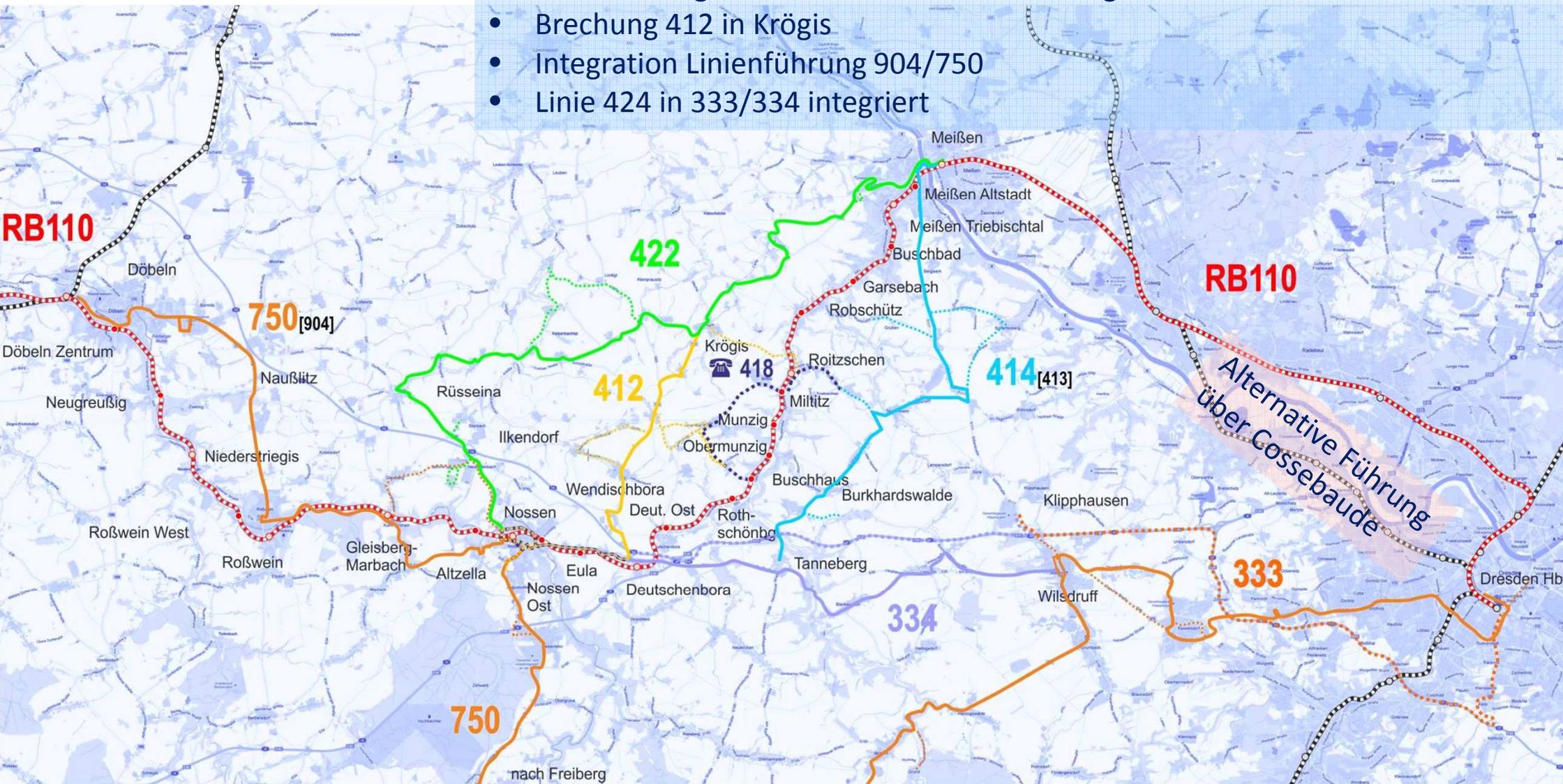
Quelle: RVD, JeNah, IETT

- Weitestgehend identische Analyse und viele Forderungen:
  - Bahn & Bus optimieren
  - Angebot besser vermarkten, auch verbundübergreifend
- Abweichende Einschätzung
  - Nachfragepotenziale (nicht 1990er Jahre)
    - Einwohnerentwicklung
    - Durchgehende Verkehre über Riesa (RE 50)
  - System ÖV oder Bahn stärken?  
*„Eine Bahnanbindung mit gleichem Fahrplanangebot wird einer Buslinie jedoch deutlich bevorzugt.“*  
→ Busvariante sieht erhebliche Angebotsausweitung vor
  - Reisezeiten sind entscheidend (Konkurrenzfähigkeit)
    - Dresden – Kamenz: Bahn ist schneller als Bus / Auto
    - Dresden – Nossen: Bahn ist bestensfalls so schnell wie Bus
  - Bahn entspricht nicht grundlegend besser den Belangen mobilitätseingeschränkter Personen
  - Kosten sind im Gutachten transparent ausgewiesen

→ Besserer ÖPNV ist auch mit dem Bus machbar

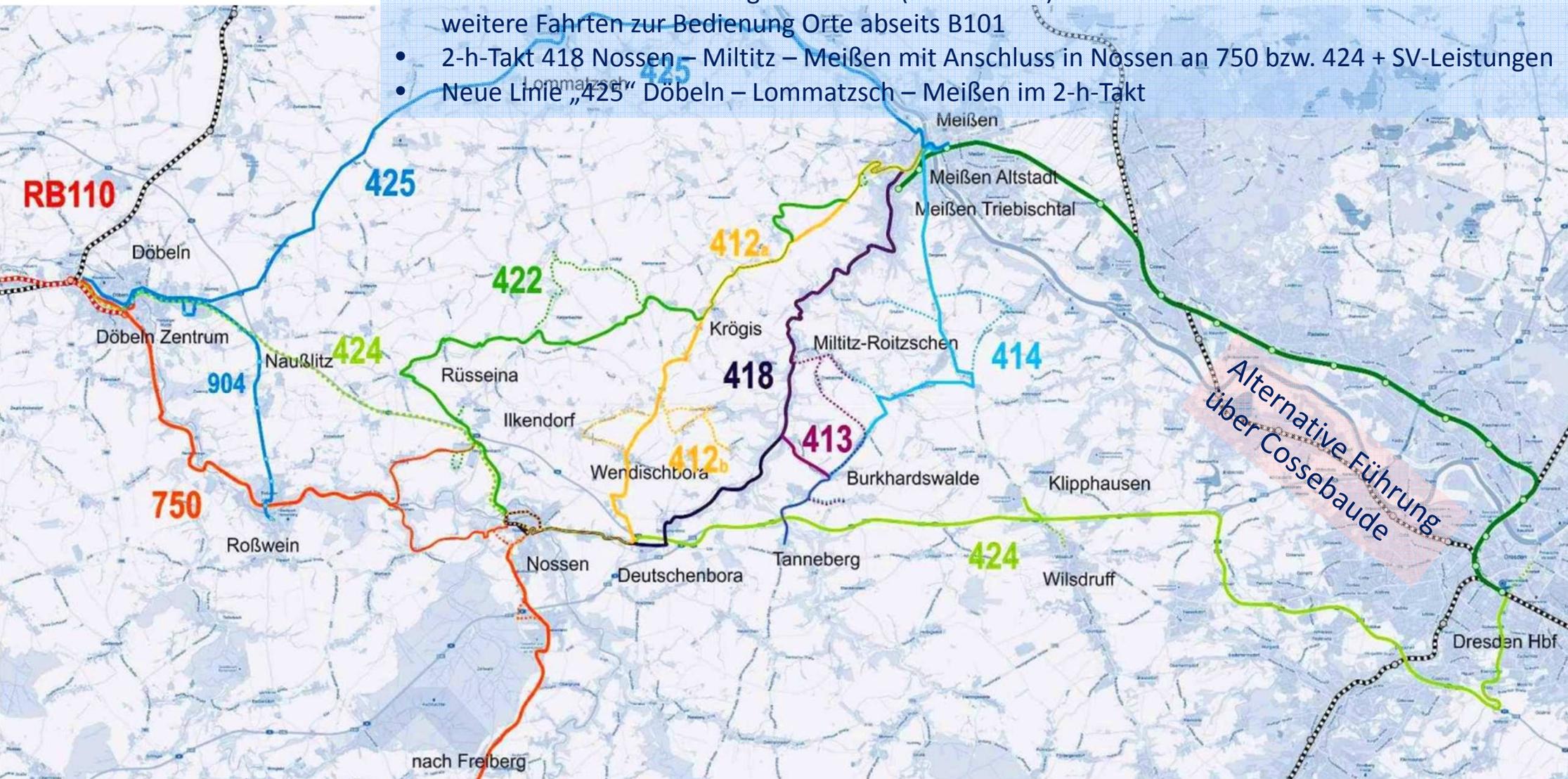
# Verkehrsnetz Variante 1.1 Durchbindung Dresden + 1-h-Takt

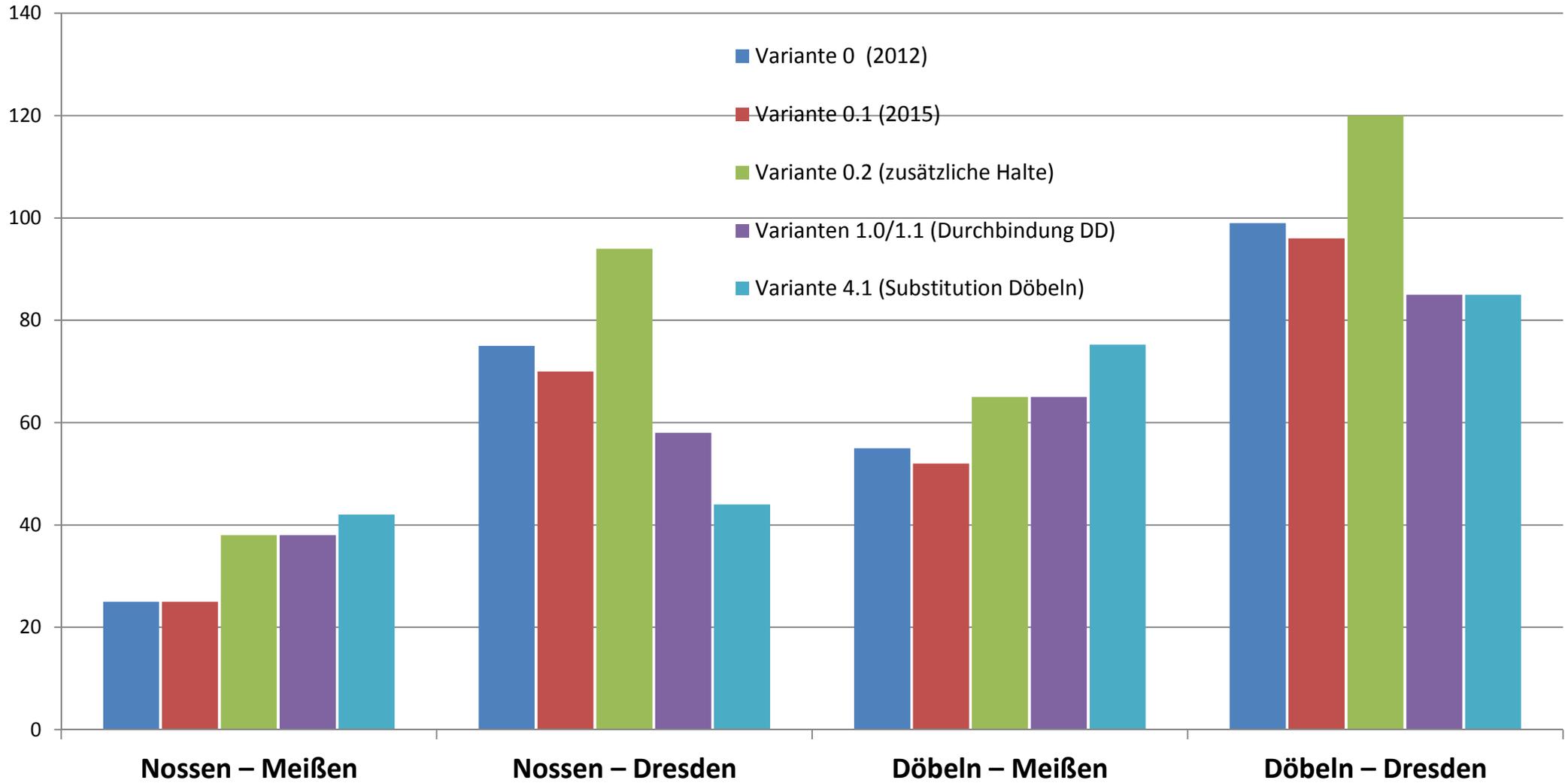
- Zusatzhalte und Durchbindung Dresden im Stundentakt
- Umwandlung Linie 418 in alternative Zubringer und Westabschnitt in 422
- Brechung 412 in Krögis
- Integration Linienführung 904/750
- Linie 424 in 333/334 integriert



# Busnetz Variante 4.1 Substitution Döbeln Zentrum - Meißen

- Linie 424 Dresden – Nossen im Stundentakt mit Anschluss an 750 Richt. Roßwein – Döbeln
- Linie 424 jede zweite Fahrt von Nossen über Autobahn nach Döbeln
- 2-h-Takt 412 Nossen – Krögis – Meißen (Schnellfahrt) mit Anschluss in Nossen an 750 bzw. 424 + weitere Fahrten zur Bedienung Orte abseits B101
- 2-h-Takt 418 Nossen – Miltitz – Meißen mit Anschluss in Nossen an 750 bzw. 424 + SV-Leistungen
- Neue Linie „425“ Döbeln – Lommatszsch – Meißen im 2-h-Takt





\* 10 Minuten Fahrzeitverlängerung außerhalb der Hauptverkehrszeit (keine S1-Verstärker)

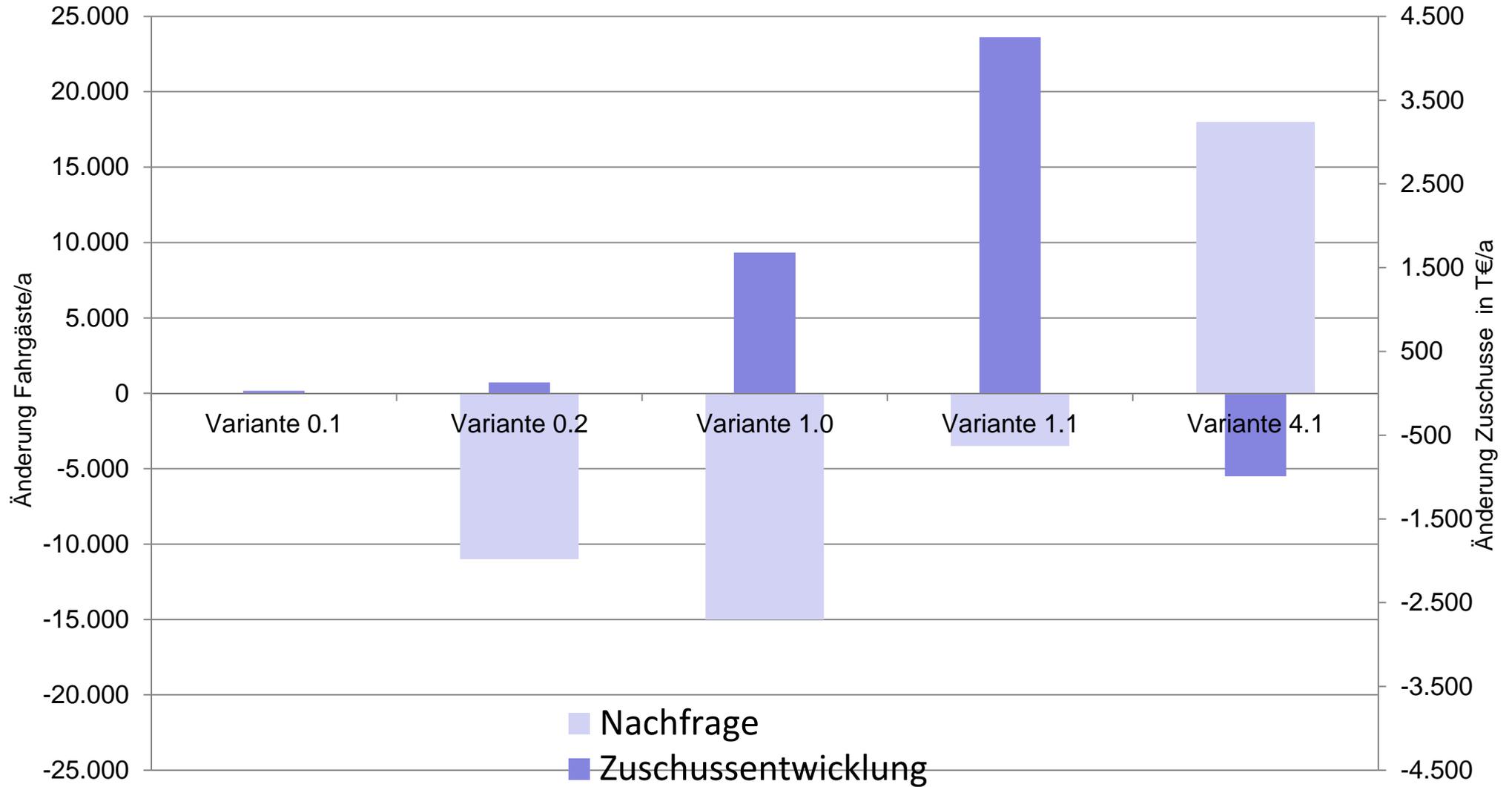
# Betriebsleistung & Zuschussentwicklung (VVO)

- Zuschusssatz
  - Bahn: 9,94 €/Zug-km (10% Ausschreibungsrendite)
  - 1,80 €/Bus-km

Var.	Betriebsprogramm SPNV	Betriebsleistung		SPNV			Differenz Bus		Gesamtzuschuss	
		RB 110 gesamt	SPNV VVO	Zu- schuss	Zu- schuss	Diff. 2012	Bus VVO	Zu- schuss	Gesamt VVO	Diff. 2012
		Zkm/a	Zkm/a	€/Zkm	T€/a	T€/a	Fplkm/a	T€/a	T€/a	T€/a
0	Fahrplan 2012	1.015.026	138.098	11,04	1.520	0	0	0	1.520	0
0.1	Ausschreibungsfahrplan	1.172.002	138.075	10,18	1.410	-110	0	0	1.410	-110
0.2	Zusatzhalte	1.172.002	138.075	11,50	1.590	70	-78.660	-140	1.450	-70
1.0	Durchbindung	1.317.862	283.935	11,07	3.140	1.620	-78.660	-140	3.000	1.480
1.1	Durchbindung + 1-h-Takt	1.576.462	485.135	11,07	5.370	3.850	-154.410	-280	5.090	3.570
4.0	Subst. Döbeln Hbf 1-h-Takt	918.558	0	0,00	0	-1.520	539.592	970	970	-550
4.1	Subst. Döbeln Zentrum 1-h-Takt	942.948	0	0,00	0	-1.520	539.592	970	970	-550

# Entwicklung Gesamtnachfrage (SPNV + Bus) und Zuschuss

Nur VVO (Meißen – Nossen)



- Angebotsausweitungen auf der RB 110, insbesondere die Durchbindung nach Dresden sowie Stundentakt führen zu spürbaren Nachfragesteigerungen im SPNV
- Aufgrund des insgesamt geringen Verkehrspotenzials und der begrenzten Konkurrenzfähigkeit zum Auto bleiben Nachfragezahlen aber recht gering (maximal 470 Fahrgäste/Tag zwischen Nossen und Meißen)
- Diese Angebotsausweitungen sind mit erheblichem finanziellen Mehraufwand verbunden (+ 4,25 Mio € p.a., davon 3,57 Mio. € beim VVO)
- Busverkehre erreichen von/nach Dresden gleiche oder kürzere Reisezeiten als der SPNV, von/nach Meißen verlängern sich hingegen die Reisezeiten



## Einstellung des SPNV zwischen Döbeln Zentrum und Meißen und gleichzeitige Ausweitung der Busverkehre

- Neue/zusätzliche Direktverbindungen im Taktverkehr und Anschluss an den SPNV (Döbeln – Nossen – Dresden, Döbeln – Lommatzsch – Meißen)
- Hohe Attraktivität des integrierten Bahn/Bus-Konzeptes sicherstellen:
  - Übersichtliches und verlässliches Angebot an allen Verkehrstagen (Stundentakt/Zweistundentakt)
  - Dauerhafte Finanzierung (Einsparung ca. 1 Mio. €/a zum Status quo, davon 0,55 Mio. € beim VVO)
  - Stabilität der Angebotes (Nicht 2-3 Jahre „Alibi“ Ersatzverkehre)
  - Abgestimmte Fahrpläne mit kurzen und gesicherten Anschlüssen (Busbeschleunigung)
  - Durchgehende Tarife und Fahrplaninformationen (auch Verbundüberschreitend)
  - Hohe Fahrzeugqualität (Fahrradmitnahme ermöglichen, Toiletten prüfen)