



Gemeinde Moritzburg

ÖPNV-Konzept Teiluntersuchung der Ortsteile Auer, Friedewald und Steinbach

Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: ÖPNV-Konzept Moritzburg – Teil Auer, Friedewald und Steinbach

Auftraggeber: Gemeinde Moritzburg
Schlossallee 22
01468 Moritzburg

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Status: Abschlussbericht

Bearbeitungsstand: 27.04.2020

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und –systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber



i. A. Sarah Koch, M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

Teil I – ÖPNV-Analyse

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Zielstellung und Methodik | 1 |
| 1.1 | Aufgabenstellung und Vorgehen bei der Bearbeitung | 1 |
| 1.2 | Wesentliche Ergebnisse des ÖPNV-Konzepts Moritzburg Stufe I | 1 |
| 1.3 | Einbindung der Einwohner der Ortsteile | 3 |
| 2. | Untersuchung des ÖPNV-Angebots im Bestand | 4 |
| 2.1 | Charakterisierung der zu untersuchenden Ortsteile | 4 |
| 2.2 | Linienführung und -taktung im Bestand (Stand: Fahrplanjahr 2017) | 5 |
| 3. | Haltestellen im Bestand | 9 |
| 3.1 | Haltestellen und Einzugsbereiche | 9 |
| 3.2 | Ausstattung und Zustand der Haltestellen | 11 |
| 3.3 | Barrierefreiheit | 16 |
| 4. | Erreichbarkeiten und Tarif | 22 |
| 4.1 | Methodisches Vorgehen | 22 |
| 4.2 | Anbindung relevanter Alltagsziele | 24 |
| 4.3 | Tarifliche Regelung | 25 |
| 5. | Betriebliche Anpassungen bis 2019 | 27 |
| 6. | Zusammenfassung und Zielerfordernisse | 31 |

Teil II – ÖPNV-Konzept

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Aus der Analyse abgeleitete Zielstellung | 31 |
| 2. | Weiterentwicklung des Liniennetzes | 33 |
| 2.1 | Herausforderungen und Chancen bei der Optimierung des Liniennetzes | 33 |
| 2.2 | Konzeption Busliniennetz | 34 |
| 2.3 | Anpassungen in der Fahrplangestaltung | 37 |
| 2.4 | Finanzielle Auswirkungen | 41 |
| 2.5 | Erreichbarkeiten | 42 |
| 3. | Maßnahmen in der Haltestellengestaltung | 45 |
| 3.1 | Haltestellenertüchtigung zur Verbesserung der Umsteigebeziehung im OT Dippelsdorf | 45 |
| 3.2 | Optimierung der Haltestellen- und Erschließungssituation im OT Reichenberg | 47 |
| 3.3 | Herstellung der Barrierefreiheit an wichtigen Zugangspunkten | 50 |
| 4. | Perspektivische Berücksichtigung der Löbnitzgrundbahn im ÖV-System | 56 |
| 5. | Zusammenfassung und Ausblick | 58 |

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1 Übersichtskarte
- Abbildung 2a ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen (Stand: Dezember 2016)
- Abbildung 2b ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen (Stand: Dezember 2019)
- Abbildung 3 Gegenüberstellung Liniennetz Bestand – Konzept (schematisch)

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Protokoll des 1. Workshops
- Anlage 2.1 Auswertung bestehender Verbindungen ab Ortsteile
- Anlage 2.2 Auswertung bestehender Verbindungen nach Ortsteile
- Anlage 3.1 Qualität der Verbindungen ab Auer
- Anlage 3.2 Qualität der Verbindungen nach Auer
- Anlage 3.3 Qualität der Verbindungen ab Friedewald
- Anlage 3.4 Qualität der Verbindungen nach Friedewald
- Anlage 3.5 Qualität der Verbindungen ab Steinbach
- Anlage 3.6 Qualität der Verbindungen nach Steinbach
- Anlage 4 Gegenüberstellung der Fahrplan-km und Kosten im Bestand und Konzept

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------|--|
| DB AG | Deutsche Bahn Aktiengesellschaft |
| EAÖ | Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs |
| Fpl-km | Fahrplan-Kilometer |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| LAG | Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V. |
| LSA | Lichtsignalanlage |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| NVP | Nahverkehrsplan |
| NVZ | Nebenverkehrszeit |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| OT | Ortsteil |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| SDG | Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| VGM | Verkehrsgesellschaft Meißen mbH |
| VVO | Verkehrsverbund Oberelbe |

Teil I – ÖPNV-Analyse

1. Zielstellung und Methodik

1.1 Aufgabenstellung und Vorgehen bei der Bearbeitung

Die Gemeinde Moritzburg hat in den Jahren 2014/ 2015 ein ÖPNV-Teilkonzept für die Ortsteile Boxdorf und Reichenberg (Stufe I) erarbeiten lassen. Der Fokus des Konzeptes lag auf der besseren Anbindung der Oberschule Boxdorf sowie der beiden Ortsteile in das Stadt- und Regionalbusnetz.

Als Fortsetzung wird nun in Stufe II für die im Westen und Norden des Gemeindegebietes liegenden Ortsteile Friedewald, Steinbach und Auer eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes für den Alltagsverkehr konzeptionell untersucht.

Die Ergebnisse des ersten Teilkonzeptes wurden im vorliegenden Teil berücksichtigt und zum Teil aufgrund zwischenzeitlicher Erkenntnisse weiterentwickelt.

Die **Abbildung 1** enthält eine Übersichtskarte des Untersuchungsbereiches.

Das Vorgehen bei der Erarbeitung kann als „klassisch“ bezeichnet werden:

1. Analyse der Bestandssituation
2. Ableitung maßgeblicher Defizite
3. Festlegung maßgeblicher Zielstellungen
4. Entwicklung von Maßnahmen

Der vorliegende Teilbericht I – Analyse umfasst die Arbeitsschritte 1 bis 3.

Im Teilbericht II – Konzept erfolgt anschließend mit der Entwicklung von Maßnahmen die Darstellung eines Umsetzungskonzeptes.

1.2 Wesentliche Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes Moritzburg Stufe I

Das Teilkonzept in Stufe 1 setzt einen deutlichen Fokus auf die Problematik der Erreichbarkeit der Oberschule in Boxdorf und den Schülerverkehr allgemein. Des Weiteren wurde die Verbesserung der Verbindungen der Ortsteile untereinander sowie in die benachbarten Städte, insbesondere in die Landeshauptstadt Dresden, betrachtet.

Im Folgenden sollen die wesentlichen Inhalte kurz beschrieben werden.

Im Umfeld der **Kurfürst-Moritz-Oberschule Boxdorf** wurde die Einordnung einer neuen Bushaltestelle in der Schulstraße geprüft. Die dafür durchgeführte Machbarkeitsstudie, die zudem den

barrierefreien Umbau der Haltestelle untersuchte, stellte drei mögliche Varianten dar, von denen lediglich eine in der baulichen und betrieblichen Abwicklung für die Nutzung durch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen realistisch erscheint. Für die Umsetzung sind jedoch noch weitere Punkte zu prüfen, sodass die Umbaurealisierung kurzfristig nicht zu erwarten ist.

Des Weiteren ist die **Optimierung der Haltestelle „Am Grunde“** vorgeschlagen worden. Diese ist im Bestand mit drei Haltesteigen in teilweise schmalen Gehwegbereichen unübersichtlich und nicht nutzerfreundlich. Durch die Verlegung und Reduzierung auf zwei Haltesteige sowie die Anpassung der Lage der Fußgänger-LSA könnten die Bedingungen und auch Umsteigebeziehungen deutlich verbessert werden. Allerdings ist eine Anpassung der Linienführung der Regionalbuslinien sowie teilweise der Linie 72 notwendig.

Deshalb, aber auch um die Erschließung allgemein zu verbessern, wurden für die bis dato bestehenden Regionalbuslinien 327 und 400 sowie für die Stadtbuslinien 72 und 80 **alternative Linienführungskonzepte** in Varianten erarbeitet. Diese führen zu einem übersichtlichen und leicht verständlichen Liniennetz, ohne die bestehenden Verbindungsqualitäten zu mindern.

Für die **Linie 400** wurden zwei Varianten der Führung über Wahnsdorf und Reichenberg mit in beiden Richtungen einheitlichem Linienvverlauf geprüft. Als Herausforderungen stellen sich dabei der Knotenpunkt Dresdner Straße/ Wahnsdorfer Straße aufgrund seiner von Bussen nur eingeschränkt zu befahrenden Geometrie bzw. das Fehlen einer Wendemöglichkeit in Boxdorf dar. Favorisiert wird im Konzept deshalb die Führung zur Haltestelle „Am Grunde“ mit anschließender Wende im geplanten Kreisverkehr Baumwiese. Diese Führung ist auch Bedingung für die erwähnte Zusammenlegung der Haltestelle.

Aufbauend auf dem Vorschlag für die Linie 400 wurde empfohlen, die Linie 327 nur noch nach Reichenberg und nicht mehr über Wahnsdorf zu führen, da der Radebeuler Ortsteil durch die Linie 400 bereits angebunden wird.

Eine weitere ganztägige Einbindung Reichenbergs durch die **Stadtbuslinien 72 und/ oder 80** würde zwar grundsätzlich zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV führen, verursacht andererseits jedoch erhebliche Mehrkosten, denen nur ein geringes Fahrgastpotenzial gegenübersteht. Deshalb wurde nur die Durchbindung von einigen Fahrtenpaaren der Linie 72 als vertiefend zu prüfen empfohlen.

Für den Ortsteil Reichenberg wurden für die Haltestellen „Niedergasse“, „Sonnenland“ sowie deren in der Ortsmitte **Haltestellenkonzepte** entwickelt. Vor allem für die Bereiche Niedergasse und Sonnenland sind zwingend Maßnahmen durchzuführen um die bestehenden Sicherheitsdefizite zu beseitigen.

Nachträglich wurde eine Untersuchung zur **Schulwegsicherung der Grundschule Moritzburg** im Ortsteil Moritzburg durchgeführt. Hierfür wurde zunächst die bestehende Problematik analysiert. Aufbauend auf den Ergebnissen wurden verschiedene Lösungsansätze entwickelt, um für die Schüler der Grundschule eine sichere und komfortable Anbindung an den ÖPNV zu ermöglichen.

1.3 Einbindung der Einwohner der Ortsteile

Wie bereits beschrieben, soll im vorliegenden Konzept die Öffentlichkeit intensiv eingebunden werden. Dazu fand bereits ein Auftaktworkshop mit Öffentlichkeitsbeteiligung am 24. Januar 2017 statt. In diesem wurden Hinweise aus der Bevölkerung zu Problemen sowie erste Anregungen gesammelt, welche in die Konzepterarbeitung eingehen sollen. Ein Protokoll der Veranstaltung ist in **Anlage 1** beigefügt.

Es wurde deutlich, dass die größten Probleme in der praktischen Ausgestaltung des Busverkehrs in Bezug auf die Schulstandorte liegen. So bedingen die derzeitigen Angebote in Kombination mit den Schulanfangs- und Endzeiten zum Teil lange Wartezeiten vor/ in den Schulen.

Allerdings zeigte sich auch, dass die relevanten Ziele der Einwohner der Ortsteile sehr dispers sind und die Umlandstädte und -gemeinden (Dresden, Radeburg, Großenhain, Coswig und Radebeul) entsprechend eingeordnet werden.

Weitere angesprochene Defizite betreffen die Angebote in den Abend- und Nachtstunden, die mangelhafte Barrierefreiheit (insbesondere der eingesetzten Fahrzeuge) sowie fehlende Direktverbindungen.

2. Untersuchung des ÖPNV-Angebots im Bestand

2.1 Charakterisierung der zu untersuchenden Ortsteile

Die Gemeinde Moritzburg befindet sich im Landkreis Meißen und liegt etwa 12 km nordwestlich des Stadtzentrums Dresden. Sie besteht aus den sechs Ortsteilen Auer, Boxdorf, Friedewald, Moritzburg, Reichenberg und Steinbach.

Die Gemeinde Moritzburg ist generell durch wald- und teichreiche bzw. landwirtschaftlichen Flächen geprägt. Aufgrund dieser Umgebung ergibt sich bereits eine gewisse touristische Bedeutung als Wander-/ Radwandergebiet. Das Schloss Moritzburg im gleichnamigen Ortsteil in zentraler Lage ist zudem ein bedeutendes Naherholungs- und Tourismusziel in der Umgebung Dresdens. Wenige Kilometer östlich von Moritzburg befindet sich der Flughafen „Dresden International“, in gleicher Richtung direkt an der Gemeindegrenze die Produktionsstätte des Halbleiter-Herstellers „Globalfoundries“, einem der größten Arbeitgeber im Großraum Dresden.

Das Untersuchungsgebiet der zweiten Stufe umfasst die drei Moritzburger Ortsteile Auer, Friedewald und Steinbach, welche im westlichen bzw. nordwestlichen Teil der Gemeinde liegen. Diese weisen gegenüber dem Hauptort Moritzburg bzw. den südlich gelegenen Ortsteilen Reichenberg und Boxdorf keine bis nur eine geringe touristische sowie wirtschaftliche Bedeutung an sich für die Region auf. Allerdings fand und findet seit einigen Jahren insbesondere in den Ortsteilen Friedewald und Steinbach eine bauliche Nachverdichtung statt, wobei die Lage im Großraum Dresden als Standortfaktor eine maßgebliche Rolle spielt. Damit verbunden ist ein Zuzug junger Familien mit Kindern und einer entsprechenden Nachfrage nach KiTa- und Schulangeboten.

Auer

Der inmitten des Waldgebietes „Friedewald“ gelegene Ortsteil im westlichen Moritzburg ist mit ca. 200 Einwohnern, verteilt auf etwa 100 Häuser, vergleichsweise klein. Verkehrlich besitzt Auer aufgrund der Kreuzung der beiden Staatsstraßen S 80 und S 81 eine gewisse Bedeutung. Das weitere Straßennetz ist übersichtlich und dient vorwiegend der Erschließung der Grundstücke im Ort. Der Ortsteil besitzt mit dem Gasthof „Zum Auer“ und aufgrund der Lage im Wald eine geringe touristische Bedeutung, ist ansonsten jedoch ausschließlich durch Wohnbebauung gekennzeichnet.

Friedewald

Der Ortsteil Friedewald im Südwesten von Moritzburg hat etwa 1.100 Einwohner und setzt sich aus den Ortschaften Friedewald, Dippelsdorf und Buchholz zusammen. Mit Bau der S 81 ist zwischen den Ortschaften eine deutliche Zäsur entstanden, auch wenn die einzige direkte Straßenverbindung (über eine Brücke im Zuge der Kötzschenbrodaer Straße) bestehen blieb. Zudem

verlaufen Wegeverbindungen parallel zur Schmalspurbahn bzw. dem Lößnitzbach unter der Staatsstraße hindurch.

Insbesondere Buchholz ist geprägt von der bewegten Topographie der Lage an der oberen Kante des Steilanstieges zwischen Elbaue und dem Hochland sowie dem Taleinschnitt des Lößnitzbaches/ Lößnitzgrundes. Die Bebauungsstrukturen der Ortschaften unterscheiden sich aufgrund der historischen Entwicklung der Ortschaften. Dippelsdorf ist eher dörflich/ landwirtschaftlich geprägt, Buchholz und Friedewald durch „bürgerliche“ Villenbebauung. Bedingt durch die Lage nördlich von Radebeul mit einem nahtlosen Übergang der Wohnbauflächen entlang der Kötzschenbrodaer Straße/ Dippelsdorfer Straße besteht eine enge funktionale Bindung an die südlich gelegene Stadt.

Steinbach

Im Nordwesten der Gemeinde Moritzburg befindet sich der Ortsteil Steinbach, welcher von etwa 1.000 Einwohnern bewohnt wird. Nördlich des Ortsteils verläuft die S 177 (Radeburg – Meißen), durch die Ortschaft verläuft mit der K 8014 eine Verbindung von der S 177 zur S 81 bzw. weiter nach Weinböhla. Entlang dieser Straße orientiert sich die Bebauung von Steinbach als Straßendorf.

2.2 Linienführung und -taktung im Bestand (Stand: Fahrplanjahr 2017)

Die Erschließung der drei Ortsteile mittels Buslinien wird im Bestand in Steinbach und Auer durch die Überlagerung von drei bzw. vier Linien gewährleistet, durch Friedewald wird nur die Linie 400 geführt. Als Besonderheit ist die schmalspurige Lößnitzgrundbahn (betrieben durch die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH - SDG) zu benennen, welche auf ihrer Strecke Radebeul – Radeburg auch Ortsteile von Moritzburg durchfährt und bedient. Ebenfalls für eher touristische Zwecke wurde die Linie M als Direktverbindung zwischen Meißen (Roßmarkt) und Moritzburg (Schloss) im Jahr 2016 eingeführt. Die Linie M verkehrt dabei ausschließlich zwischen April und Oktober und hat einen Zwischenhalt an der Haltestelle „Auer, Gasthof“, wodurch die Verbindung zwischen dem OT Auer und dem Hauptort Moritzburg temporär gestärkt wird.

Die Buslinien werden durch die Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM) betrieben, welche im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) organisiert ist.

Folgende Übersicht stellt die Linien im Untersuchungsgebiet zusammen (ein Liniennetzplan ist in **Abbildung 2a** beigelegt):

| Linie | Führung |
|------------------|---|
| 400 | Coswig – Radebeul – Friedewald – Boxdorf |
| 403 | Weinböhla – Auer – Steinbach - Radeburg |
| 405 | Coswig – Auer – Moritzburg (OT) – Radeburg |
| 458 | Dresden – Moritzburg (OT) – Auer – Steinbach – Großenhain |
| 460 | Coswig – Auer – Steinbach – Großenhain |
| M | Meißen – Weinböhla – Auer – Moritzburg (OT) |
| Lößnitzgrundbahn | Radebeul – Friedewald – Moritzburg (OT) – Radeburg |

Tabelle 1: Linien mit Führung über die zu untersuchenden Ortsteile (fett hervorgehoben) im Fahrplanjahr 2017

Taktung an Schultagen

Die Linien weisen nur eingeschränkt eine Taktung auf. Die Betriebszeiten und Fahrtakte der Busse variieren je nach Linienführung. In der folgenden Tabelle sind diese für die Wochentage Montag bis Freitag (an Schultagen) dargestellt:

| Linie | Taktung (näherungsweise) | | | | | | | |
|---------------------|--|-------|------------------|------|-------------------|-------|--------------------|-------|
| | früh - HVZ | | vormittags - NVZ | | nachmittags – HVZ | | nachmittags/abends | |
| | Zeit | Takt | Zeit | Takt | Zeit | Takt | Zeit | Takt |
| 400 ^F | 5 – 8 Uhr | 0,5 h | 8 – 12 Uhr | 1 h | 12 – 17 Uhr | 0,5 h | 17 – 20 Uhr | 1 h |
| 400 ^D | 6 – 8 Uhr | 0,5 h | 8 – 11 Uhr | 2 h | 12 – 20 Uhr | 1 h | - | - |
| 403 ^{RiRa} | 7 – 9 Uhr | 2 h | - | - | 13 – 14 Uhr | 1 h | 15 – 17 Uhr | 1,5 h |
| 403 ^{RiWe} | 8 – 10 Uhr | 2 h | - | - | 13 – 14 Uhr | 1 h | 15 – 17 Uhr | 1 h |
| 405 | 6 – 9 Uhr | 1,5 h | - | - | 9 – 19 Uhr | 2 h | | |
| 458 | 6 – 9 Uhr | 1 h | - | - | 11 – 15 Uhr | 1 h | 14 – 18 Uhr | 2 h |
| 460 | 5 – 8 Uhr | 1,5 h | 12 – 13 Uhr | 1 h | 14 – 16 Uhr | 1 h | 16 – 18 Uhr | 1 h |
| M ^M | 5 Fahrtenpaare zwischen 9 und 17 Uhr im 2-Stunden-Takt | | | | | | | |
| Lößnitzgrundbahn | Frühfahrt für Schüler (6:30 Uhr in Moritzburg ab/ 7:00 Uhr in Radebeul an), danach 4 Fahrten bis Moritzburg/ 2 bis Radeburg, Takt etwa 2 bis 2,5 Stunden | | | | | | | |

^F von/ bis Friedewald Grundschule; ^D über Dippelsdorf; ^{RiRa} Rtg. Radeburg; ^{RiWe} Rtg. Weinböhla

Tabelle 2: Schematische Linientaktung jeweils zur Haupt- und Nebenverkehrszeit im Fahrplanjahr 2017

Während die Linie 400 über den Tag in einer Haupt- und Nebenverkehrszeiten zuordenbaren halb- oder Stunden-Taktung die Haltestellen bedient, weisen die weiteren Linien eine stark auf die Zu- und Abfahrtszeiten der Schulen ausgerichtete Fahrplanung auf. Eine für Fahrgäste leicht verständliche Bedienung der Halte ist in Auer und Steinbach demnach jedoch nicht gegeben. Verstärkt wird dies durch die vorhandenen alternierenden Fahrten, welche z.B. unterschiedliche Start- und Zielhaltestellen haben oder Unterwegshalte auslassen.

Insgesamt sind am normalen Werktag somit folgende Fahrten und -paarungen auf den Linien unterwegs:

| Linie | Fahrten pro Tag | | Fahrtenpaare (rechnerisch) |
|-------------------------------|-----------------|---------------|----------------------------|
| | Richtung 1 | Richtung 2 | |
| 400 ^F | Friedewald: 11 | Coswig: 9 | 10 |
| 400 ^B | Boxdorf: 13 | Coswig: 13 | 13 |
| 403 | Radeburg: 7 | Weinböhlä: 8 | 7,5 |
| 405 | Radeburg: 7 | Coswig: 7 | 7 |
| 458 | Moritzburg: 9 | Großenhain: 9 | 9 |
| 460 | Coswig: 8 | Großenhain: 7 | 7,5 |
| M | Moritzburg: 5 | Meißen: 5 | 5 |
| Lößnitzgrundbahn ^M | Moritzburg: 4 | Radebeul: 4 | 4 |
| Lößnitzgrundbahn ^R | Radeburg: 3 | Radebeul: 3 | 3 |

beginnt/ endet: ^F in Friedewald; ^B in Boxdorf/ Reichenberg; ^M in Moritzburg; ^R in Radeburg

Tabelle 3: Fahrtenangebote auf den Linien (Werktag/ außerhalb der Ferien) im Fahrplanjahr 2017

Wie sich die Fahrplangestaltung bzw. das Fahrtenangebot auf die Erreichbarkeit wichtiger Ziele auswirkt, wird in Kapitel 4 betrachtet.

Wochenend- und Ferienverkehr

Aufgrund der gegenüber einem Werk- oder Schultag geringeren Nachfrage an Wochenend- und Ferientagen wird i.d.R. auch das ÖPNV-Fahrtenangebot an diesen Tagen ausgedünnt. Dies trifft auch auf Moritzburg zu.

Am Wochenende verkehren zwei der fünf Linien in den untersuchten Ortsteilen nicht (Linie 403 und 460). Die weiteren drei sind hinsichtlich der Taktung auf einen 2-Stunden-Takt (Linien 400 und 405) bzw. 4-Stunden-Takt (Linie 458) reduziert.

| Linie | Taktung (näherungsweise) | | |
|-----------------------|---|------|---|
| | Sa/ So/Feiertag | | Wochentag Ferien |
| | Zeit | Takt | |
| 400 | 8 – 18 Uhr | 2 h | weitestgehend wie Wochentag, vgl. <i>Tabelle 2</i> |
| 403 | <i>keine Fahrten</i> | | 2 Fahrtenpaare Vormittag/ 1 Fahrtenpaar Nachmittag |
| 405 | 9 – 18 Uhr | 2 h | weitestgehend wie Wochentag, vgl. <i>Tabelle 2</i> |
| 458 | 10 – 19 Uhr | 4 h | 3 Fahrten Vormittag/ 4 Fahrten Nachmittag (2-h-Takt) |
| 460 | <i>keine Fahrten</i> | | 3 Fahrtenpaare Vormittag/ 2 Fahrtenpaare Nachmittag |
| M | 9 – 17 Uhr | 2 h | wie Wochentag bzw. Sa/So |
| Lößnitzgrund- bahn | wie Wochentag, aber ohne morgendliche Schülerfahrt, vgl. <i>Tabelle 2</i> | | |

Tabelle 4: Fahrtenangebote im Bestand am Wochenende/ Feiertag und an schulfreien Tagen

An schulfreien Tagen zeigt sich ein inhomogenes Bild. Während die Linien 400 und 405 bis auf kleinere Anpassungen weitestgehend mit dem Fahrplan wie an Schultagen bedient werden, weisen die drei anderen Linien deutliche Anpassungen auf. Dabei hat z.B. die Linie 403 mit drei Fahrtenpaaren über den gesamten Tag (gegenüber 7,5 an einem Normaltag) die deutlichste Reduzierung, auf etwa die Hälfte des Angebotes. Insgesamt kann aufgrund der Ausdünnung zu meist keine Taktung mehr abgeleitet werden. Die primär auf den Tourismus ausgerichtete Lößnitzgrundbahn verkehrt am Wochenende und an Ferientagen ohne die morgendliche Schülerfahrt.

3. Haltestellen im Bestand

3.1 Haltestellen und Einzugsbereiche

Die Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind ebenfalls in der *Abbildung 2* verortet sowie mit einem typischen Einzugsgebietsradius von 300 m und 500 m versehen worden. Dieser Einzugsbereich wird in der Literatur als akzeptabel angegeben¹. Der für den Gemeindebereich verantwortliche Nahverkehrsplan des VVO² macht lediglich für die Stadt Dresden Vorgaben (fußläufige Einzugsbereiche von Bushaltestellen werden hier mit 300 m angegeben).

Im Untersuchungsgebiet ergibt sich hinsichtlich der Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche eine generell gute Ausgangssituation. Im Detail können zwischen den Ortsteilen aber auch Unterschiede festgestellt werden.

Auer

Der flächenmäßig relative kleine Ortsteil Auer inmitten des Friedewaldes (Durchmesser etwa 600 m) wird durch die wichtigste Haltestelle „Auer, Gasthof“ gut abgedeckt. Allerdings bedingt die Lage am südöstlichen Rand des bebauten Bereiches, dass die Länge des Fußweges aus dem nordwestlichen Teil die 500 m leicht überschreitet. Eine zentriertere Lage wäre aus diesem Aspekt heraus wünschenswert, aufgrund der räumlichen Gegebenheiten aber nicht in der derzeitigen Qualität einzuordnen.

Als problematisch wird der fehlende Fußweg Richtung Norden entlang der S 81 (Großenhainer Straße) auch aufgrund von Verkehrssicherheitsaspekten eingeschätzt.



Foto: S 81 Großenhainer Straße in Auer

¹ Schnabel/ Lohse: *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Band 2: Verkehrsplanung, Dresden, 3. Auflage, Tabelle 9-13*

² *Nahverkehrsplan Oberelbe, 3. Fortschreibung, im Auftrag des VVO, Stand: Mai 2019: Tabelle 30, Seite 85*

Entlang der Straße sind keine Gehwege vorhanden. Der Bereich zwischen Fahrbahnrand und den Grundstückseinfassungen ist weiterhin durch Bankette geprägt, welche eine gewisse Neigung aufweisen und demnach ebenfalls nicht ohne Weiteres begangen werden können. Es ist jedoch davon auszugehen, dass für den Fußweg zu und von den Wohngebäuden die verkehrsberuhigten Neben- bzw. Anliegerstraßen genutzt werden, um abseits der S 81 Großenhainer Straße sicher an das Ziel zu gelangen.

Es ist vorgesehen, im Zuge einer Straßenbaumaßnahme diesen Zustand abzustellen und Gehwege einzuordnen.

Friedewald

In Friedewald sind die beiden von der S 81 getrennten Ortschaften gesondert zu betrachten.

In **Dippelsdorf** kann grundsätzlich eine gute Abdeckung durch die Haltestellen konstatiert werden. Da der Ort selbst in der maximalen Ausdehnung (Ost-West) etwa 700 m breit ist und über drei Haltestellen jeweils am Ortsrand und relativ zentral („Dippelsdorf, Großenhainer Straße“ und „Dippelsdorf, Dorfstraße“ werden aufgrund ihrer räumlichen Nähe zusammengefasst) verfügt, ergibt sich diese gute Erschließungssituation.

Kritisch ist auch hier die Erreichbarkeit der Haltestellen aufgrund von auf Teilabschnitten fehlenden Gehwegen zu sehen. Allerdings ist die Verkehrsbelegung nicht so hoch wie an der Großenhainer Straße im Ortsteil Auer.

Durch die Erschließung von **Friedewald/ Buchholz** über die Buslinie 400 auf der Kötzschenbrodaer Straße bestehen Defizite in den östlich gelegenen Teilen der Ortschaft, die weiter als 500 m von der Kreisstraße entfernt liegen. Zu nennen sind insbesondere „An der Siedlung“ und die südliche Professor-von-Finck-Straße. Die nahe gelegene Bahnstrecke der Schmalspurbahn ist als Alternative aufgrund der seltenen Fahrten kaum geeignet.

Steinbach

Das Straßendorf Steinbach wird durch drei (bzw. unter Einbeziehung „An der Mistschänke“ vier) Haltestellen erschlossen. Daraus ergibt sich eine gute Abdeckung durch die Einzugsbereiche schon unter Berücksichtigung des 300 m-Radius.

Auch in Steinbach fehlen abschnittsweise Gehwege entlang der Fahrbahn, allerdings lassen sich zumeist hilfsweise die Bankette nutzen. Des Weiteren sind die Verkehrsbelegungen eher gering.

3.2 Ausstattung und Zustand der Haltestellen

Der Großteil der Haltestellen in den betrachteten Ortsteilen befindet sich am Fahrbahnrand, so dass die Busse zügig an- und abfahren können. Dadurch kann es allerdings auch zu Behinderungen des nachfolgenden fließenden Verkehrs kommen, was jedoch auf Grund der geringen Fahrtendichte vertretbar ist.



Foto: Haltestelle am Fahrbahnrand – hier: „Friedewald, Wartehalle“

Als weitere Bauform kommen Busbuchten vor, in die die Busse von der Fahrbahn aus einfahren, so dass der nachfolgende Verkehr parallel zum Bus ohne Beeinträchtigung weiterfließen kann. Von besonderem Vorteil ist eine Busbucht, wenn das Fahrzeug länger an einer Haltestelle verweilen muss (um z.B. Umsteigebeziehungen fahrplanmäßig abzuwarten). In Bezug auf die Fahrdynamik ist eine Busbucht jedoch auch nachteilig zu bewerten, da die Halte in der Regel deutlich länger ausfallen können, da sich der Bus beim Verlassen der Haltestelle wieder in den fließenden Verkehr einfädeln muss. Dies kann bei hohem Verkehrsaufkommen ggf. mit Wartezeit für den Linienverkehr verbunden sein. Ebenfalls ist zu beachten, dass beim Anfahren des Busses an den Steig die Restspaltbreite so gering wie möglich ausfällt, damit die Barrierefreiheit gegeben ist. Dabei muss der Fahrer ordnungsgemäß an den Steig anfahren, was ggf. bei nicht ausreichender Länge der Bucht mit Überstreichen des Bordes verbunden ist



Foto: Busbucht „Steinbach, Bäckerei“ (nicht zeitgemäße bauliche Gestaltung)

Die dritte Variante der Haltestellenanordnung, die im Gebiet zu finden ist, ist der Halt auf Nebenflächen bzw. Fahrbahnen außerhalb des Straßenhauptnetzes. Diese Form der Haltestellengestaltung bedingt entsprechende Platzreserven. Sie kann dann problematisch werden, wenn die vorgesehenen Nebenflächen auch zum Parken genutzt werden und somit Behinderungen der Busse entstehen. Zudem ist für Ortsfremde das Auffinden erschwert.



Foto: Haltestelle „Dippelsdorf, Dorfstraße“ in Nebenfahrbahn (Dorfstraße) der Großenhainer Straße

Außerorts ist zu beobachten, dass Haltestellen nicht befestigt sind und keine bzw. keine ausreichend breite Wartefläche aufweisen. Vor allen in Waldrandgebieten ist ein Zu- oder Ausstieg nur auf ungesichertem Untergrund möglich, oftmals auf Rasen oder Laubresten. Die Haltestelle wird dabei lediglich durch ein Haltestellenschild und dem Fahrplan verdeutlicht. Fußgängeranlagen, Beleuchtungen sowie weitere Ausstattungsmerkmale fehlen gänzlich. Dies bietet somit ein hohes Gefahrenpotenzial für den Fahrgast (vgl. Fotos). Hierbei ist zu vermerken, dass eine Befestigung des Wartebereiches dringend empfohlen wird, damit vor allem witterungsbedingt eine zumindest eingeschränkte Sicherheit gegeben werden kann.



Foto: links: Haltestelle „Steinbach, Abzweig Mistschänke“ am Fahrbahnrand ohne gesicherte Untergrundbeschaffenheit (Rasen); rechts: Haltestelle „Steinbach, Mistschänke“ am Fahrbahnrand ohne gesicherte Untergrundbeschaffenheit

Die Haltestellenqualität wurde im Nahverkehrsplan des VVO zwar als Merkmal für die Beförderungsqualität im ÖPNV benannt, jedoch ohne Standards festzulegen. Gemäß den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ) gehören zur Mindestausstattung einer Haltestelle folgende Merkmale:

- Beleuchtung,
- Fahrgastinformationen (Haltestellenschild mit Name, Aushang mit Liniennetz- und Fahrplan, Umgebungsplan, Tarifinformationen),
- ausreichend dimensionierte Warteflächen ($\geq 1,5 \text{ m}^2/\text{Fahrgast}$) ggf. mit Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand),
- ggf. Sitzgelegenheiten,
- Abfallbehälter.

Als Mindestausstattungsmerkmal im Untersuchungsgebiet ist das Haltestellenschild und ein Aushangfahrplan zu sehen. Die Beleuchtung wird i.d.R. durch die vorhandene Straßenbeleuchtung übernommen. Eine Übersicht über die weitere Ausstattung der im Untersuchungsgebiet befindlichen Haltestellen ist in nachfolgender Tabelle enthalten.

| Orts- teil | Haltestelle | Anzahl Steige | Art | Ausstattung | | |
|---------------|------------------------------------|------------------|-----|---|--------------|----------------------|
| | | | | befestigte War- tefläche ^{Anm.} | Wetterschutz | Sitzgelegen- heit |
| Auer | Forsthaus Kreyern | 2 | R | - | X* | X* |
| | Gasthof | 2 | N/R | X* | X* | X* |
| Friedewald | Bad | 2 | R | - | - | - |
| | Dippelsdorf Dorf- straße | 1 | N | - | X | X |
| | Dippelsdorf Großenhainer Straße | 2 | R | - | X* | X* |
| | Dippelsdorf Grundschule | 2 | R | X* | - | - |
| | Haltepunkt (SDG) | 1 | - | - | X | X |
| | Wartehalle | 2 | R | X | - | X |
| | Wendeplatz | 2 | R | X | X* | X* |
| Steinbach | An der Triebe | 2 | R | X* | X* | X* |
| | Bäckerei | 2 | R/B | X* | X* | X* |
| | Abzweig Mistschänke | 3 | R | X* | X* | X* |
| | Abzweig Radeburg | 1 | R | - | - | - |

Tabelle 5: Übersicht der Art der Haltestelle, Anzahl der Haltesteige und Ausstattung im Bestand (* nicht an allen Haltesteigen vorhanden/ Anm.: als „befestigte“ Warteflächen wurden auch sandgeschlämmte Oberflächen in gutem Zustand angenommen; R = Fahrbahnrand; B = Busbuch; N = Nebenfahrbahn bzw. Fahrbahn außerhalb des Straßenhauptnetzes)

Es wird deutlich, dass der Ausstattungsgrad stark variiert. Am Großteil der Haltestellen waren zumindest an einem der Steige ein Wetterschutz und eine Sitzgelegenheit vorhanden, sodass bei längeren Wartezeiten diese auch genutzt werden können, wenn der eigentlich zu nutzende Steig nicht über entsprechende Möglichkeiten verfügt. Allerdings muss in diesen Fällen einige Zeit vor fahrplanmäßiger Abfahrt der Haltesteig gewechselt werden, wenn nicht der Bus verpasst werden soll. Dies kann ggf. zu gefährlichen Überquerungsmanövern führen. Als sehr ungünstig wird das Fehlen befestigter Warteflächen eingeschätzt. Gerade bei nasser Witterung muss so u.U. in verschlammten Bereichen gewartet werden. Für mobilitätseingeschränkte Personen wirkt sich dies noch negativer aus (aufgrund der Bedeutung der Barrierefreiheit wurde diesem Themenkomplex ein eigenes Kapitel gewidmet: Kapitel 3.3).

Die überwiegend vorhandenen, massiv aus Stein oder Holz gebauten Wetterschutzeinrichtungen („Wartehäuschen“) entsprechen nicht den heutigen Anforderungen. Laut EAÖ ist auf Transparenz

der Haltestellenausstattung zu achten. Dadurch wird z.B. die soziale Kontrolle gewährleistet, Busfahrer und wartende Fahrgäste sehen sich frühzeitig und können entsprechend reagieren.



Fotos: Beispiele für Fahrgastunterstände im Untersuchungsgebiet: links an der Haltestelle „Dippelsdorf, Großenhainer Straße“ keine Sichtbeziehung auf den ankommenden Bus/ allgemein schlecht einsehbar; rechts „Auer, Gasthof“ mit transparenten Seitenflächen

Zusammenfassend lässt sich im Bereich der Haltestellengestaltung und -ausstattung erheblicher Handlungsbedarf konstatieren. Es muss aber auch darauf verwiesen werden, dass die Platzverhältnisse gerade in den bebauten Bereichen oftmals eine nutzergerechte Haltestellengestaltung nicht zulassen. Als Negativbeispiel kann die Haltestelle „Grundschule“ in Dippelsdorf (Haltesteig in Fahrtrichtung Süden) herangezogen werden: die verfügbaren Flächen reichen hier nur für einen kleinen Wartebereich in der Einfahrt der Schule, in dem sich zudem noch der Aufstellbereich der Fußgänger-LSA befindet. In der Praxis hat sich jedoch bewährt, dass die Schüler auf dem Gelände der Schule warten und dieses erst beim Halt des Busses verlassen.

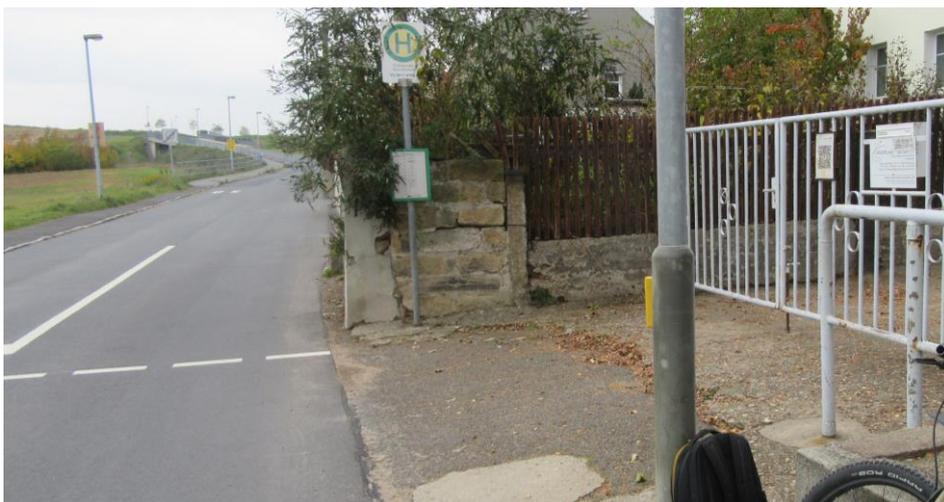


Foto: Haltestelle „Grundschule“ in Dippelsdorf

3.3 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV-Systems hängt zumindest teilweise auch von der Gestaltung der Haltestellen ab. Aufgrund der erheblichen Relevanz erfolgt die Betrachtung des Themas hierbei gesondert.

Von Seiten des Gesetzgebers soll mit Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und der damit verbundenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes eine durchgehende vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 gewährleistet sein³. Ausnahmen können im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

Laut dem aktuellem Nahverkehrsplan des VVO ist eine „[...] möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erzielen [...]“. Dies gilt für die Fahrzeuge, die Zugangsstellen des ÖPNV, die Erreichbarkeit der Zugangsstellen sowie für die Informationsgestaltung. Ob der ÖPNV als Gesamtsystem barrierefrei ist, ergibt sich aus dem Zusammenspiel der vier genannten Punkte.

Da der VVO dem Thema eine erhebliche Bedeutung beimisst, ist Anfang 2017 eine Strategiekonzeption Barrierefreiheit entwickelt worden. Dabei handelt es sich um eine gesonderte Untersuchung zum Stand der Barrierefreiheit im Verbundgebiet, den Anforderungen zur Herstellung dieser sowie den damit zusammenhängenden Aufwendungen. Dieses Strategiekonzept zur Barrierefreiheit ist der 3. Fortschreibung zum Nahverkehrsplan Oberelbe beigefügt und erhält mit Beschluss im Mai 2019 Gültigkeit.

Moritzburg war dabei eine der zu untersuchenden Beispielgemeinden in Bezug auf die Haltestelleninfrastruktur. Dabei wurde der Grad der Barrierefreiheit der Haltestellen im Bestand ermittelt⁴.

Beurteilt wurde, ob die Haltestellen in Bezug auf die Aspekte

- Zugang zur Haltestelle,
- Bushaltestelle selbst und die zugehörigen Halteplätze,
- Übergang Halteplätze – Verkehrsmittel,
- erforderliche Bereitstellung von Fahrgastinformationen,

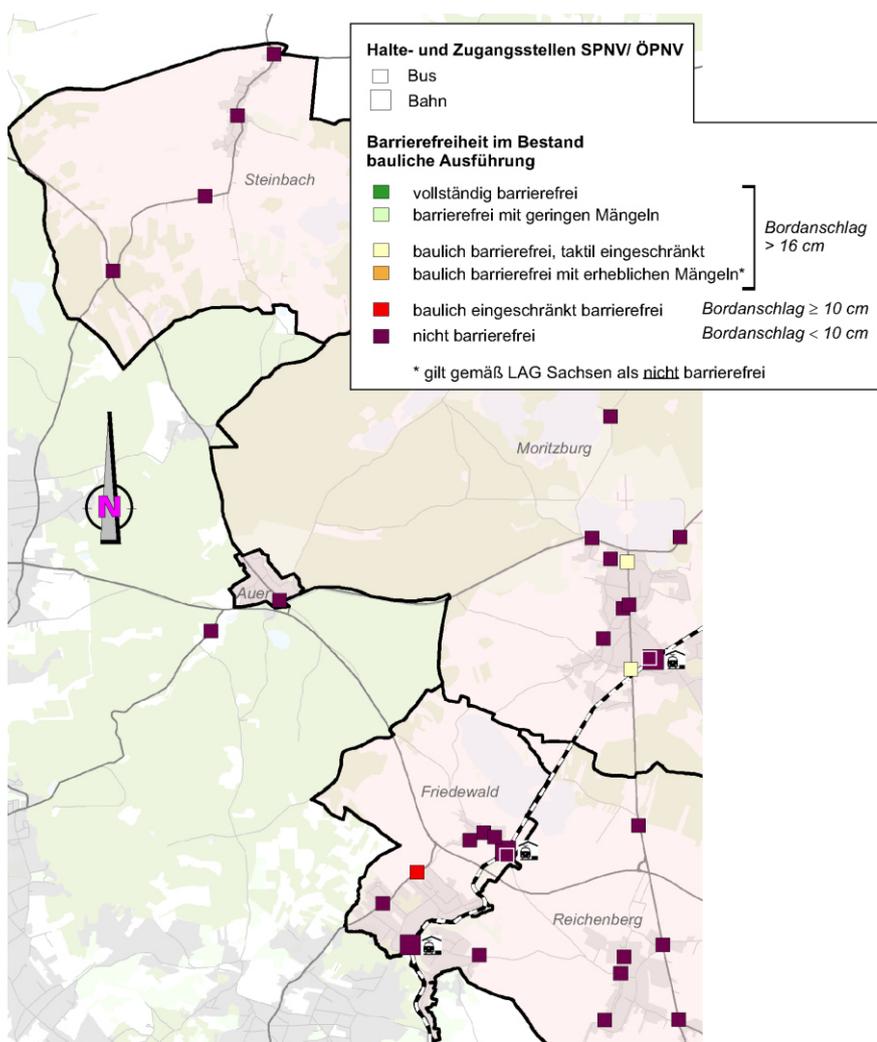
als barrierefrei eingestuft werden kann.

³ Vgl.: §8(3) Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

⁴ „Strategieplan zur Barrierefreiheit für den Nahverkehrsplan Oberelbe“, im Auftrag des VVO erarbeitet durch IVAS Dresden in Zusammenarbeit mit der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e.V. (LAG), Dresden, Stand: März 2017

Zu Grunde gelegt für die Einordnung der Gesamt-Haltestelle wurde der jeweils „schlechteste“ Haltesteig. Im Ergebnis sind alle Haltestellen im Untersuchungsgebiet als „nicht“ oder „baulich eingeschränkt“ barrierefrei eingordnet worden.

Während beim SPNV, in der Landeshauptstadt Dresden und in Städten mit eigenem Stadtverkehr durch den Ausbau der Zugangsstellen sowie den Einsatz entsprechender Fahrzeuge bereits ein guter Stand der Barrierefreiheit erreicht werden konnte (so sind es bspw. in Dresden fast 50 % aller Haltestellen), sind in den kleineren Städten ohne eigenen Stadtverkehr sowie in den Gemeinden (sowohl im verdichteten Raum als auch im ländlichen Bereich) noch erhebliche Defizite beim Haltestellenausbau zu verzeichnen. In einigen Gemeinden gibt es selbst in den Hauptorten nur vereinzelte und wenn gleich nur eingeschränkt barrierefreie Haltestellen, so auch im Gemeindegebiet Moritzburg.



Grafik 1: Ausbaugrad und Barrierefreiheit der Halte- und Zugangsstellen im SPNV/ ÖPNV gemäß Untersuchung des VVO im Jahr 2017

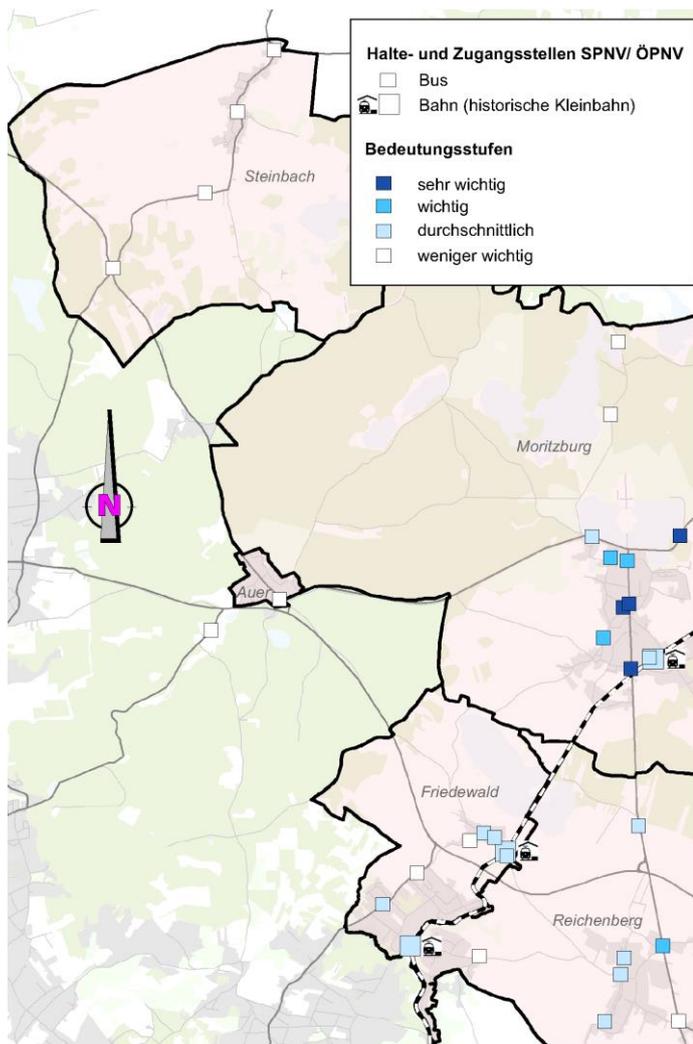
Die Haltestelle „Gasthof“ in Auer, welche an ihrem Hauptsteig in der Weinböhlauer Straße als eingeschränkt barrierefrei eingestuft werden kann (fehlendes taktiles Leitsystem), ist in der Untersuchung aufgrund der Anlage an der Großenhainer Straße (u.a. kein Bord, kein Gehweg, keine Bodenindikatoren) in der schlechtesten Kategorie eingeordnet.



Fotos: links: teils barrierefreier Haltesteig „Auer, Gasthof“ an Weinböhlauer Straße; rechts: der als nicht barrierefrei eingestufte Steig an Großenhainer Straße

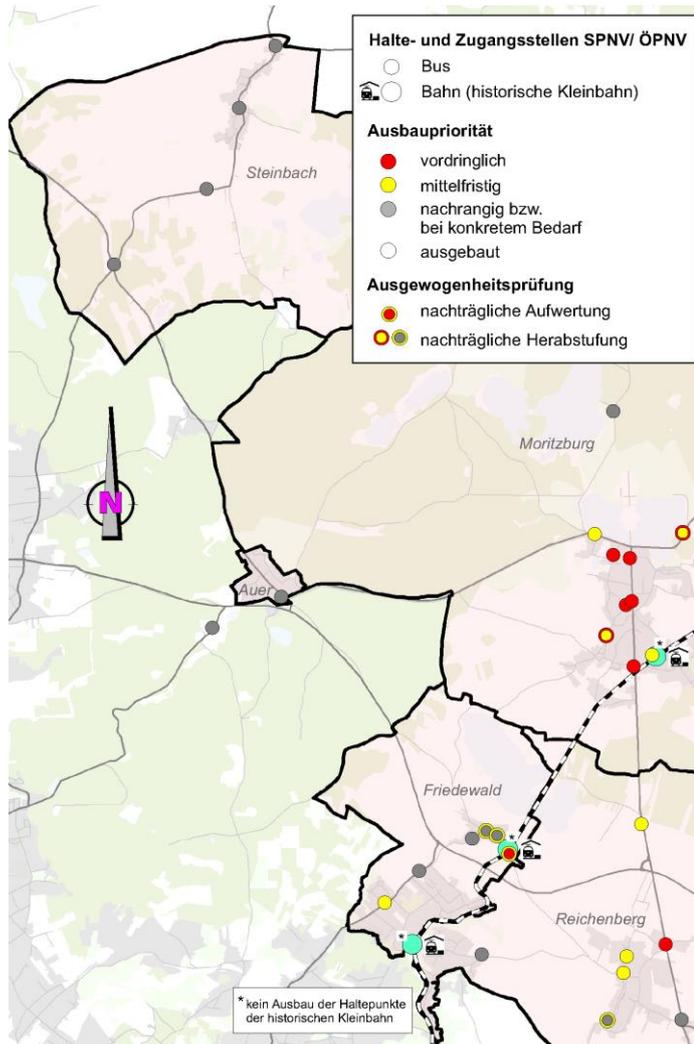
Als Zielstellung wird im Konzept des VVO formuliert, bis 2022 mindestens eine bis zwei Haltestellen pro Ortsteil in allen Gemeinden des Verbundraumes barrierefrei auszubauen. Damit soll ausdrücklich von der heutigen Praxis, (erst) bei Straßenum- oder -ausbaumaßnahmen entsprechende Haltestellen als Nebeneffekt mit zu gestalten, abgewichen werden.

Weiterhin wurden Prioritäten für den Ausbau weiterer Haltestellen auf Grundlage einer Bedeutungseinschätzung vorgenommen. Diese basiert auf den Faktoren der Bedeutung im Liniennetz und der Funktion der Haltestelle im Ortsgefüge. Die Einstufung ist in vier Stufen von „sehr wichtig“, „wichtig“, „durchschnittlich“ bis „weniger wichtig“ vorgenommen worden. Im Ergebnis sind für die drei untersuchten Ortsteile keine wichtigen Haltestellen identifiziert worden. In Friedewald sind vier Haltestellen und die Haltepunkte der SGD als „durchschnittlich“ eingeordnet, alle anderen im Untersuchungsgebiet gelten als „weniger wichtig“.



Grafik 2: Bedeutungsstufen der Halte- und Zugangsstellen im SPNV/ ÖPNV gemäß Untersuchung VVO im Jahr 2017

Abgeleitet vom derzeitigen Zustand und der Bedeutung wurde eine Prioritätensetzung des Ausbaus in den Stufen „vordringlich“, „mittelfristig (möglichst bis 2022)“ und „nachrangig“ vorgenommen. Im Untersuchungsgebiet sind fast alle Bushaltestellen als „nachrangig“ klassifiziert, vordringlich ist nur „Friedewald, Bad“ und mittelfristig „Friedewald, Wartehalle“.



Grafik 3: Ausbauprioritäten der Halte- und Zugangsstellen im SPNV/ ÖPNV gemäß Untersuchung VVO

Aufgrund aktueller Entwicklungen ist eine Korrektur der Einordnung der Prioritäten vorzunehmen. Im Ortsteil Steinbach wurde im Jahr 2016 das Seniorenheim „Domizil Abendsonne“ am Krippenweg eröffnet. Damit ist die nächstgelegene Haltestelle „Bäckerei“ hinsichtlich der Bedeutung höher zu bewerten oder eine ergänzende Haltestelle auf Höhe des Krippenweges einzuordnen. Unter Anwendung der Systematik der Bedeutung würde damit die Haltestelle „Bäckerei“ mit der Priorität „mittelfristig“ zu versehen sein. Bei einem alternativen Neubau auf Höhe Krippenweg kann davon ausgegangen werden, dass dieser entsprechend der geltenden Richtlinien und Vorgaben barrierefrei erfolgen wird. Nach derzeitigem Stand favorisiert die Gemeinde den Neubau.



Foto: Potenzieller Standort für eine Haltestelle an der Dorfstraße Steinbach, südlich des Krippenweges

Für das Untersuchungsgebiet selbst würde der Aufwand, welcher zur Herstellung barrierefreier Haltestellen bis 2022 entsprechend des Strategiekonzeptes des VVO zu betreiben wäre, überschaubar bleiben. In Steinbach müsste eine Haltestelle hergestellt, in Auer entweder der vorhandene Bussteig von allen Linien genutzt oder der zweite Steig ausgebaut werden. Für den Ortsteil Friedewald ist die Haltestelle Bad auszubauen. Unter Ansatz von 25.000 Euro pro Haltestelle⁵ (Schätzung in der VVO-Untersuchung für je zwei barrierefrei herzustellende Haltesteige) sind demnach etwa 62.500 Euro aufzubringen, wenn in Auer nicht der vorhandene Steig genutzt werden soll. Nicht enthalten sind Kosten, die für eine Anbindung mittels Gehwege sowie ggf. erforderlichen Grunderwerb zusätzlich aufzubringen wären.

Die fahrzeugseitige Barrierefreiheit wird erst bei laufzeitbedingtem Austausch des gesamten Fuhrparks hergestellt sein. Gemeindeseitig kann dieser nicht beschleunigt werden.

⁵ *Dieser Kostenansatz gilt als eine überschlägige Kostenermittlung für den barrierefreien Ausbau von Bus- haltestellen, die bislang baulich eingeschränkt barrierefrei (Bordanschlag 15 - <18 cm) bzw. nicht barrierefrei mit Bordanschlag <15 cm sind. Die aufgeführten Kosten umfassen nur bauliche Maßnahmen, die Ausstattung ist in der Aufstellung nicht enthalten. – Entnommen aus „Strategieplanung zur Barrierefreiheit für den Nahverkehrsraum Oberelbe“ (verankert als Teil des Nahverkehrsplans Oberelbe 3. Fortschreibung 2019)*

4. Erreichbarkeiten und Tarif

4.1 Methodisches Vorgehen

Die praktische Nutzbarkeit des ÖPNV für das bestehende Mobilitätsbedürfnis ergibt sich vor allem aus den Fahrtenangeboten und der Haltestellenabdeckung. Diese beiden Faktoren wurden bislang isoliert voneinander beschrieben. Aufgrund der starken Varianz des Fahrplanes über den Tag, was sowohl das Fahrtenangebot als auch den Linienvverlauf betrifft, kann eine Aussage über tatsächliche Erreichbarkeiten nur durch eine Betrachtung der verschiedenen Verbindungsmöglichkeiten im Bestand abgeleitet werden.

Deshalb wurde eine umfangreiche Auswertung bestehender Verbindungen über den Tag (Werk- und Schultag) vorgenommen. Ausgehend von einer Haltestelle in jeweils einem der drei zu untersuchenden Ortsteile sind Verbindungen zu wichtigen Zielen in Moritzburg und der Umgebung über den Tag abgefragt worden. Die folgenden Ziele wurden als „wichtig“ in der Umgebung eingeordnet. I.d.R. handelt es sich um die Zentren der umliegenden Städte und Gemeinden. In Klammern hinter dem Haltestellennamen sind weitere Funktionen vermerkt, z.B. den Sitz von Verwaltungen, Schulen, Verknüpfungen zum Fern- und Regionalverkehr, etc.:

- Coswig, Bahnhof (Anbindung S-Bahn)
- Coswig, Zentrum/ Börse (Innenstadt/ Gymnasium)
- Dresden, Bahnhof Neustadt (Anbindung Stadt-, Regional- und Fernverkehr)
- Dresden, Pestalozziplatz (Gymnasium)
- Dresden-Klotzsche, Dörnichtweg (Gymnasium)
- Moritzburg - Boxdorf, Am Grunde (Anbindung Stadt-, Regionalverkehr, Oberschule)
- Moritzburg, Markt (Grundschule, Gemeindeverwaltung)
- Moritzburg, Schule (Grundschule)
- Großenhain, Cottbuser Bahnhof (Anbindung Stadt-, Regional- und Fernverkehr)
- Großenhain, Radeburger Platz (Gymnasium)
- Meißen, Bahnhof (Anbindung Stadt-, Regionalverkehr, Sitz Kreisverwaltung)
- Radebeul, Landesbühnen Sachsen (Gymnasien)
- Radebeul, Kötzschenbroda (Anbindung Stadt- und Regionalverkehr)
- Radeburg, Bahnhof (Klinikum)

Genutzt wurde dafür die Internet-Verbindungsauskunft des VVO⁶, aufgrund teilweise alternativer Ergebnisse ergänzend die der DB AG⁷. Die Recherche fand im Februar 2017 statt und bildet die bis dato aktuellen und angebotenen Linien, Linienvverläufe und Taktungen ab. Zu diesem Zeit-

⁶ Abruf unter: <https://www.vvo-online.de/de/fahrplan/fahrplanauskunft>

⁷ Abruf unter: <https://reiseauskunft.bahn.de>

punkt war in den Systemen die Verdichtung des Taktes auf der S-Bahn-Strecke Meißen – Dresden (S 1) noch nicht implementiert, es kann aber davon ausgegangen werden, dass die S-Bahn bei den benannten Verbindungen eine eher untergeordnete Rolle spielt.

In **Anlage 2.1** und **2.2** sind die Tabellen für die zu untersuchenden Ortsteile und die Verbindungen jeweils in der Hin- und Rückrichtung enthalten. Dargestellt ist die Abfahrtszeit, die Anzahl der notwendigen Umstiege und die Fahrzeit (Stand: 2017).

Um eine Bewertung der angebotenen Verbindungen hinsichtlich der Nutzbarkeit vornehmen zu können, wurden bestimmte Kriterien festgelegt. Diese orientieren sich anhand der für Nutzer bei der Akzeptanz des ÖPNV-Systems maßgeblichen Merkmale, was zum einen den Vergleich der Reisezeit mit dem Kfz und zum anderen die Anzahl der notwendigen Umstiege einschließt.

| Kriterium | Bewertung | | | |
|--------------------------------|--------------|-------------|------------------|------------------|
| | gut | annehmbar | schlecht | nicht vertretbar |
| Reisezeit im Vergleich zum Kfz | max. doppelt | max. 3-fach | max. 5-fach | > 5-fach |
| | <i>und</i> | <i>und</i> | <i>und/ oder</i> | <i>oder</i> |
| Anzahl Umstiege | max. 1 | max. 2 | max. 3 | > 3 |

Tabelle 6: Bewertungsmatrix für die angebotenen ÖV-Verbindungen

Die Kriterien sind so gewählt, dass sie die Bewertung für einen Nutzer mit „Wahlfreiheit“ widerspiegeln. Diese entscheiden i.d.R. im direkten Vergleich zum Kfz darüber, ob sie eine Strecke mit dem ÖPNV oder dem Pkw zurücklegen. Nutzer ohne Führerschein und/ oder eigenes Kfz hingegen haben hingegen kaum Alternativen.

Ausgehend von der Bewertung der einzelnen Verbindungen wurde anschließend eine Gesamtbeurteilung für die einzelnen Relationen durchgeführt. Dafür wurde aus den Einzelbewertungen eine Gesamtnote je Relation gebildet. Herangezogen wurde die jeweils am besten bewertete Verbindung je Stunde im Betrachtungszeitraum 6 Uhr bis 19 Uhr. Sollte zu einer Stunde keine Verbindung angeboten worden sein, so erhielt diese die schlechteste Bewertung.

Die Ergebnisse der Relationen je Ortsteil und Hin- bzw. Rückrichtung sind als Prinzipskizzen in den **Anlagen 3.1** bis **3.6** eingetragen.

4.2 Anbindung relevanter Alltagsziele

Im Ergebnis der Betrachtungen zeigen sich für alle drei Ortsteile, wie in den *Anlagen 3.1 bis 3.6* deutlich wird, starke Unterschiede. Auffällig ist dabei insbesondere, dass die Verknüpfung auch in den zentral gelegenen OT Moritzburg zum Teil nur in schlechter Qualität gegeben ist. Dies hängt insbesondere mit der Erschließung von Friedewald mittels der Linie 400 zusammen, welche zwar eine hohe Qualität nach Radebeul (Kötzschenbroda), Coswig, Dresden-Neustadt und Boxdorf ermöglicht, selbst in den OT Moritzburg jedoch verhältnismäßig lange Fahrzeiten und Umstiege bedingt (die Fahrten mit der Schmalspurbahn sind hierbei ausgenommen). Die Verbindung zwischen Auer und dem OT Moritzburg wird auch eher eine schlechte Qualität beigemessen, obwohl zwei Buslinien direkt zwischen den Ortsteilen verkehren, diese jedoch nur in einer geringen Taktung (die Linie M wird hierbei aus der Betrachtung aufgrund des eingeschränkten Bedienungszeitraums ausgenommen).

An Auer sind zudem die Bereiche von Radebeul, Radeburg, Großenhain sowie Dresden-Klotzsche in mindestens einer Richtung nur unzureichend angebunden. Dagegen ist die Verbindung nach Dresden-Neustadt, Coswig, Meißen und Steinbach als sehr positiv zu bewerten.

Friedewald bzw. Dippelsdorf sind bei Verbindungen über die Gemeindegrenzen hinaus nach Großenhain, Klotzsche und Radeburg schlecht aufgestellt. Auch von und nach Steinbach sind Großenhain und Radeburg trotz zweier direkter Linien nur schlecht zu erreichen, was mit dem über den Tag geringen Fahrtenangebot begründet werden kann.

Für die Auswertung wurden die Verbindungen zwischen 6 und 19 Uhr betrachtet. In der tabellarischen Detailaufstellung in *Anlage 2.1 und 2.2* werden zudem die Angebote in den Tagesrandlagen gezeigt. Während vor 6 Uhr durchaus Verbindungen gegeben sind, so ist die Situation nach 19 Uhr insbesondere in Auer, aber auch in Steinbach von seltenen und unattraktiven Angeboten geprägt. Friedewald/ Dippelsdorf können hier von der vergleichsweise dichten Taktung und der Verknüpfung in Boxdorf und Radebeul profitieren.

Insgesamt muss die ÖPNV-Erschließungssituation in den drei untersuchten Moritzburger Ortsteilen als ausbaufähig beurteilt werden. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die schlechte Erreichbarkeit der Ortsteile zum Sitz der Gemeindeverwaltung. Aber auch die Verbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden weisen zum Teil erheblichen Verbesserungsbedarf auf. Da die drei Ortsteile eine geringe bis keine touristische Bedeutung für die Region selbst aufweisen, ist dieser Schwerpunkt hier ebenfalls außer Acht gelassen.

4.3 Tarifliche Regelung

Sämtliche ÖPNV-Angebote in Moritzburg sind in den VVO integriert, so dass auch die tariflichen Regelungen des Verkehrsverbundes gelten (Ausnahme: die Lößnitzgrundbahn gilt als „Sonderverkehrsmittel, VVO-Tickets werden nicht anerkannt). Das Tarifsystem basiert auf Tarifzonen, innerhalb derer mit einem Fahrschein alle Verkehrsmittel genutzt werden können. Moritzburg liegt in der Tarifzone „52 Radebeul“, welche den Bereich nordwestlich der Landeshauptstadt Dresden abdeckt und bezogen auf administrative Einheiten Radebeul und Moritzburg umfasst. Für Fahrten innerhalb mehrerer Tarifzonen sind entsprechend weitere Fahrscheine zu erwerben.

Die Fahrpreise liegen nach aktuellem Stand (2019) für Fahrten innerhalb der Tarifzone bei:

| Fahrscheinart (1 Tarifzone, z.B. Radebeul) | Preis in Euro | |
|--|------------------|--|
| | Normal | Ermäßigt (Kinder 6-14 Jahre/ z.T. Senioren ab 60 Jahre) |
| Einzelfahrschein | 2,40 | 1,60 |
| Tageskarte (Einzelperson) | 6,00 | 5,00 |
| Familientageskarte (2 Erwachsene + 4 Kinder zw. 6 - 14 Jahre) | 9,00 | - |
| Kleingruppenkarte (gesamtes VVO-Gebiet/ max. 5 Personen) | 15,00 (29,50) | - |
| Fahrradtageskarte | 2,00 | - |
| Wochenkarte | 17,90 | 13,60 |
| Monatskarte (Abo) | 49,30 (41,90) | 37,10 (32,00) |

Tabelle 7: Auszug aus den aktuellen VVO-Tarifen für Fahrten innerhalb der Tarifzone Radebeul (aktualisiert zum 01. August 2019)

Für Inhaber von Wochen- oder Monatskarten gibt es ein besonderes tarifliches Angebot, wobei mittels der Zeitkarte der entsprechenden Tarifzone Sonderverkehrsmittel genutzt werden können. Dies entspricht für die Tarifzone Radebeul der Nutzung der Lößnitzgrundbahn. So können insbesondere Pendler und vor allem Schüler mit der entsprechenden Vielfahrer-Fahrkarte die Schmalspurbahn uneingeschränkt für den Arbeits- bzw. Schulweg nutzen.

Während sich der Zonentarif insbesondere bei der Beschränkung der Fahrten auf eine Tarifzone durch eine leichte Begreifbarkeit auszeichnet, so ergeben sich z.T. erhebliche „Sprungkosten“, wenn eine Tarifzonengrenze mit dem ÖPNV überfahren wird. Dies gilt z.B. auf Fahrten von Moritzburg nach Dresden, einer wichtigen Pendlerverflechtung. Für diese sind bei einer Einzelfahrt (Erwachsene) 4,30 Euro und für eine Monatskarte (Erwachsene, kein Abo) 90 Euro zu bezahlen.

Um den Effekt abzumildern, dass man bei kurzen Fahrten über die Tarifzonengrenze hinaus gleich für eine weitere Tarifzone den vollen Preis bezahlt, wurden „Grenzräume“ eingerichtet. Diese können mit einem Ticket mit Preisstufe 1 befahren werden. Im Untersuchungsgebiet gilt ein solcher Grenzraum zwischen „Steinbach, Abzweig Mistschänke“ und Weinböhla bzw. zwischen Boxdorf und Wilschdorf. In Friedewald und den weiteren Ortsteilen der Gemeinde Moritzburg hingegen gibt es keine Grenzregelungen.

5. Betriebliche Anpassungen bis 2019

Die Untersuchungserkenntnisse bilden bislang den Zeitraum des Fahrplanjahres 2017 im Gemeindegebiet Moritzburg ab. Aufgrund der kontinuierlichen Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems im Verkehrsverbund sowie auf Kreisebene konnten mit den Fahrplanwechsel 2018 sowie 2019 gravierende Angebotserweiterungen und Festlegungen umgesetzt werden, die an folgender Stelle beschrieben werden.

Einführung des PlusBus-Systems

Im Jahr 2019 erfolgte die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Im Rahmen des Nahverkehrsplanes ist die Ausweitung des **PlusBus-Netzes** ein wesentlicher Punkt für die Entwicklung des ÖPNV-Systems in der Region. Ziel des PlusBus-Netzes soll es sei, an Stellen einer fehlenden SPNV-Infrastruktur die ländlichen Gebiete direkt mit dem Ballungsraum Dresden zu verbinden. Darüber hinaus sollen die PlusBus-Linien außerhalb des Ballungsraumes in den ländlichen Bereichen so vertaktet werden, um stündlich und anschlussorientiert zu verkehren sowie Verknüpfungen mit dem SPNV sicherzustellen und den Menschen so auf wichtigen Achsen, auch außerhalb der Schulzeiten, ein adäquates und bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot bereitzustellen.⁸ Eine einheitliche Linienführung sowie einprägsame Abfahrtszeiten sollen dabei die Nutzung des ÖPNV vereinfachen und aufwerten.

Zusammenfassung der Kriterien des Plusbusses:

- Durchgehender Stundentakt montags bis freitags zwischen 6 Uhr und 20 Uhr, d.h. mindestens 15 Fahrten pro Richtung und Tag
- Mindestens sechs Fahrten pro Richtung am Samstag
- Mindestens vier Fahrten pro Richtung am Sonntag
- Einheitlicher Takt auch an schulfreien Tagen
- Konstante und direkte Linienführung
- Anschlüsse zu Zügen sowie weiteren wichtigen Busverbindungen, Übergang in der Regel max. 10 Minuten.

Im Sommer 2018 wurde im VVO-Gebiet das PlusBus-System eingeführt und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 fortgeführt. Für das Gemeindegebiet Moritzburg trifft es hierbei die Linien 326 und 457 (sowie die Linie 458 auf dem Abschnitt Moritzburg – Dresden-Neustadt), die zu der **PlusBus-Linie +477** verschmolzen sind. Die Linie +477 verkehrt zwischen Dresden-Neustadt – Moritzburg – Radeburg – Großenhain. Die Takte sowie die Linienführungen der Linien 326 und 457 wurden so vereinheitlicht, dass ein fester und leicht einprägsamer Fahrplan entstanden ist.

⁸ Nahverkehrsplan Oberelbe 3. Fortschreibung, Mai 2019

In der Hauptverkehrszeit wird der Takt z.T. auf 30 Minuten verkürzt. In den Abendstunden (zwischen 18 Uhr und 0 Uhr) verkehrt der PlusBus ebenfalls stündlich zwischen Dresden und Moritzburg, nachts werden freitags, samstags sowie vor Feiertagen zwei Fahrten angeboten. Um vor allem den touristischen Verkehr zwischen der Landeshauptstadt und Moritzburg abzuwickeln, wird an Wochenenden und Feiertagen ebenfalls ein Stundentakt aufrechterhalten. Somit ist die Nutzung der öffentlichen Buslinien für den Wochenendtourismus für die Region gewährleistet, um die seit Jahren verstärkten MIV-Fahrten an diesen Tagen zu reduzieren.

Für die hiesigen Untersuchungsgebiete Auer, Steinbach und Friedewald ist der PlusBus jedoch nur sekundär von Bedeutung, da er lediglich durch Umstiege im OT Moritzburg oder in Boxdorf zu erreichen ist.

Betriebsaufnahme des einheitlichen „Busnetzes Kreis Meißen“

Unabhängig von der Einführung des PlusBus-Netzes trat im Dezember 2018 die **Neukonzeption des Busliniennetzes von Radebeul** in Kraft. Die Anpassungen von Linien und Linienverläufen der Buslinien in der Stadt Radebeul haben auch weitreichende Auswirkungen auf den ÖPNV in der Gemeinde Moritzburg. Die wesentlichste Änderung ergibt sich dabei aus der Neukonzeptionierung der **Linie 400 und 327 (nun 475)**. Die Linie 400 endet nun (von Coswig kommend) in Dippelsdorf und verkehrt nicht mehr über die Ortsteile Reichenberg, Wahnsdorf (OT von Radebeul) und Boxdorf. Diese Linienführung wird durch die „neue“ Linie 475 übernommen, welche zwischen Dippelsdorf und Radebeul-Kötzschenbroda (über Reichenberg, Boxdorf, Radebeul-Serkowitz) verkehrt. Dabei übernimmt diese Linie die Fahrten der ehemaligen Linie 327 ohne die Flügelung ab Radebeul-Ost nach Dresden-Trachau. Die Linien 400 und 475 sind ab „Dippelsdorf, Großenhainer Straße“ miteinander verknüpft, sodass es den Fahrgästen möglich ist, ohne Umstieg und Wartezeit im gleichen Fahrzeug die Fahrt fortzuführen. Diese Verknüpfung besteht dabei bei jeder Fahrt (auch am Wochenende und feiertags sowie in den Abend- und Nachtstunden). Die Linie 475 verkehrt dabei in der HVZ (5 – 8 Uhr, 12 – 18 Uhr) im Halbstundentakt zwischen Dippelsdorf und Boxdorf, sonst in der NVZ im 60-Minuten-Takt, dann erfolgen auch alle Fahrten von/ nach Radebeul. Im Stundentakt werden zudem alle Fahrplanfahrten der Linie 475 ab Reichenberg in Hin- und Rückrichtung über Wahnsdorf geführt, somit wird weiterhin die gute Erreichbarkeit sowohl von Reichenberg als auch von Wahnsdorf durch den Regionalverkehr sichergestellt.

Weitere Änderungen zum Fahrplanwechsel 2019

Die **Linie 458** verkehrt nicht mehr zwischen Großenhain und Dresden über OT Moritzburg, die Fahrten enden und beginnen jeweils in Moritzburg („Bahnhof“). Eine Verbindung nach „Dresden, Bf. Neustadt“ wird ab „Moritzburg, Schloss“ bzw. „Markt“ mit den PlusBus +477 gegeben, dort besteht zudem jeweils eine Anschlussgarantie.

Die Linienführung der **Linie 403** wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ebenfalls angepasst. Diese verkehrt nicht mehr über die S 80/ S 81 Auer – Neuer Anbau nach Steinbach, sondern führt in Weinböhla über die K 8014 Forststraße Richtung Norden über „Steinbach, Mist-schänke“ nach OT Steinbach. Grund dafür ist die Umwandlung des ehemaligen Waldhotels in Weinböhla in eine Seniorenanlage, wodurch sich ein erhöhter Beförderungsbedarf ergibt, den es abzudecken gilt. Damit verbunden ist ein Verzicht auf den Halt in Auer, welcher jedoch durch die Linien 458 und 460 in das ÖV-System eingebunden ist.

In weiterer Prüfung ist derzeit, ob die Linie 403 künftig auch als PlusBus zwischen Weinböhla – Radeburg – Wilschdorf – Dresden-Neustadt geführt werden kann. Diese Linie soll sich aus den bestehenden Linien 403 Weinböhla – Steinbach – Radeburg und der Linie 478 Radeburg – Ber-bisdorf – Wilschdorf – Dresden-Neustadt ergeben und mit einer einheitlichen Linienführung und einem regelmäßigen Takt verkehren. Dabei wird die Gemeinde Moritzburg im Ortsteil Steinbach tangiert.

Folgende Übersicht fasst die aktuellen Linien und Linienführungen im gesamten Gemeindegebiet von Moritzburg ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2019 zusammen (eine grafische Darstellung ist in **Abbildung 2b** zu finden):

| Linie | Führung |
|------------------|---|
| 400 | Coswig – Radebeul – Friedewald – Dippelsdorf |
| 403 | Weinböhla – Steinbach – Radeburg |
| 405 | Coswig – Auer – Moritzburg (OT) – Radeburg |
| 458 | Moritzburg (OT) – Auer – Steinbach – Großenhain |
| 460 | Coswig – Auer – Steinbach – Großenhain |
| 475 | Radebeul – Boxdorf – Wahnsdorf – Reichenberg – Friedewald – Dippelsdorf |
| +477 | Dresden – Boxdorf – Reichenberg – Moritzburg (OT) – Radeburg – Großenhain |
| 72 | Klotzsche Infineon – Hellerau – Boxdorf – Radebeul – Elbepark |
| 80 | Klotzsche – Wilschdorf – Boxdorf – Wilder Mann – Trachau – Cotta – Omsewitz |
| M | Meißen – Weinböhla – Auer – Moritzburg (OT) |
| Lößnitzgrundbahn | Radebeul – Friedewald – Moritzburg (OT) – Radeburg |

Tabelle 8: aktuelle Linien im Gemeindegebiet Moritzburg ab Dezember 2019

Hinsichtlich der Bewertung der angebotenen ÖV-Verbindungen konnte zum aktuellen Stand keine neue Untersuchung durchgeführt werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die ÖV-Verbindungen aufgrund der Anpassungen im Netz eher verbessert als verschlechtert haben.

Mittels des PlusBusses +477 ist für das gesamte Gemeindegebiet eine einfache und konsistente Linienführung in Richtung Dresden-Neustadt gegeben, die zuvor durch drei verschiedene Linienbezeichnungen (326, 457, 458) unübersichtlicher war. Ebenso ist dadurch eine ÖPNV-Anbindung der Gemeinde auch in den Abendstunden sowie am Wochenende durch regelmäßige Fahrten sichergestellt worden. Auch in Hinsicht auf den Wochenendtourismus ist dies sehr positiv zu bewerten, da der Individualverkehr dadurch reduziert werden kann.

Lediglich die Anpassung der Linie 403 ohne die Fahrt über „Auer, Gasthof“ kann als nachteilig für den Ortsteil Auer angesehen werden, da nun eine Verbindungsmöglichkeit nach Weinböhla und Steinbach (und darüber hinaus nach Radeburg) entfällt.

Eine erneute Beurteilung der Reisezeiten erfolgt an dieser Stelle nicht.

6. Zusammenfassung und Zielerfordernungen

Aufgrund der Einführung des PlusBus-Systems sowie der Neukonzeptionierung des Buslinien-netzes Radebeul ergeben sich auch für die Gemeinde Moritzburg Anpassungen und Neuerungen im ÖPNV-Netz, die bereits als positiv bewertet werden können.

Darunter fällt in erster Linie die Umstrukturierung der Linien 326 und 457 zum PlusBus +477, wobei nun eine einheitliche Linienführung und -taktung insbesondere auf dem Abschnitt zwischen dem OT Moritzburg und Boxdorf gegeben ist. Aufgrund von Anschlussgarantien an Umsteige-punkten (z.B. „Moritzburg, Schloss“ oder „Moritzburg, Markt“) ist somit auch die Verbindung der Ortsteile in die Region (insbesondere Richtung Dresden) verbessert worden, wovon auch die Ortsteile Auer und Steinbach profitieren. Das ausgeweitete Fahrtenangebot in den Abendstunden sowie am Wochenende stärkt ebenso den ÖPNV in der Region.

Des Weiteren konnte aufgrund der Neukonzipierung der Linie 475 die Unübersichtlichkeit durch unterschiedliche Linienführungen (mit variierenden Anfangs- und Endhaltestellen bzw. Stichfahr-ten) eingedämmt werden.

Damit wurden bereits wichtige Anliegen aus dem ÖPNV-Konzept Stufe I angepasst:

- Vereinheitlichung von doppelten Linienführungen
- Abschaffung von Linienwegvariationen
- Übersichtlichkeit durch regelmäßige Abfahrtszeiten
- Einheitliche Taktung

Wie aber auch aufgezeigt wird, so stellt sich die Bestandssituation sowohl in Bezug auf den Aus-baugrad der Haltestellen als auch der innergemeindlichen Erschließung (vor allem zwischen Frie-dewald und OT Moritzburg) noch nicht optimal dar. Als angemessen hingegen konnte aber bereits die grundsätzliche Haltestellenabdeckung (Einzugsbereiche) eingeordnet werden.

Ausgehend von den Erkenntnissen aus der vorliegenden Analyse sind folgende Anforderungen für die Konzeptentwicklung zu formulieren:

- Verbesserung der inneren Erschließung des Gemeindegebietes von Moritzburg, weitestge-hend unter Anpassung der durchführenden überörtlichen Buslinien (Direktverbindungen der Ortsteile bzw. zum Hauptort),
- Anstreben einer einheitlichen Taktung zur ganztägigen Abdeckung der Nachfrage (Auswei-tung der Fahrtenangebote in den Nebenzeiten),
- klare Strukturierung des Fahrtenangebotes (Vermeidung von verschiedenen Linienwegen über den Tag),
- Verbesserung der Verbindungssituation in Richtung Meißen (Kreissitz),

- Prüfung von Optionen zur weiterführenden Nutzung der Schmalspurbahn Radebeul – Moritzburg – Radeburg,
- Vorantreiben des barrierefreien Haltestellenausbaus,
- Vorschläge zur weiteren Verbesserung der Erschließungssituation durch Haltestellenoptimierungen.

Die Maßnahmen und Vorschläge sind dabei vor dem Hintergrund der Bedeutung der Ortsteile Auer, Friedewald und Steinbach zu sehen.

Teil II – ÖPNV-Konzept

1. Aus der Analyse abgeleitete Zielstellung

Im Rahmen der Analyse wurde aufgezeigt, dass die drei hauptsächlich zu betrachtenden Ortsteile zwar grundsätzlich an das ÖPNV-Netz angebunden sind, sich im Detail aber erhebliche Probleme in Bezug auf die Erreichbarkeit wesentlicher Ziele ergeben.

Die wichtigste und am stärksten befahrene ÖV-Achse im Gemeindegebiet ist die Verbindung zwischen Dresden – Boxdorf – Moritzburg (OT) und Radeburg bzw. Großenhain. Wochentags stellt der PlusBus +477 wechselseitig einen 30-Minuten- bzw. 60-Minuten-Takt (Haupt- und Nebenverkehrszeit) zwischen Moritzburg und der Landeshauptstadt sicher. Aufgrund der funktionalen Bedeutung Dresdens in der Region dürfte diese Strecke auch eine wichtige Nachfragebeziehung abdecken.

In den Ortsteilen Boxdorf und Moritzburg bestehen zudem Verknüpfungen zu weiteren Linien (72, 80, 405, 458, 475), welche über diverse Ortsteile der Gemeinde in die umliegenden Städte und Gemeinden fahren. Ergänzt wird das Netz durch Tangentenverkehre (403, 460), welche ebenfalls überörtliche Verbindungen sicherstellen und dabei die Moritzburger Ortsteile mit erschließen. Für die verbesserte touristische Erschließung verkehrt zudem die Linie M als Direktverbindung zwischen Meißen und Moritzburg (mit Halt in Auer), jedoch nur temporär zwischen April und November, jeweils fünfmal täglich im 2-Stunden-Takt.

Die Ortsteile Steinbach und Auer profitieren von ihrer Lage an den wichtigen Verbindungsachsen zwischen Großenhain/ Radeburg und Coswig/ Weinböhla. Das Fahrtenangebot kann dabei grundsätzlich als hoch angesehen werden, allerdings ist die Taktung der einzelnen Linien eher weniger dicht, sodass es insgesamt eher eingeschränkt möglich ist, innergemeindliche Ziele zu erreichen bzw. bedingen diese z.T. häufige Umstiege und lange Wartezeiten.

Friedewald bzw. Dippelsdorf sind über die Buslinien 400 und 475 angebunden. Diese beiden Linien sind miteinander verknüpft, sodass ein umsteigefreies Weiterfahren im Fahrzeug zwischen Coswig – Friedewald – Reichenberg – Boxdorf – Radebeul-Ost möglich ist.

Die Nutzung der Löbnitzgrundbahn ist in erster Linie auf den Tourismus ausgelegt, allerdings kann der Alltagsverkehr, vor allem in den Morgenstunden im Schülerverkehr ebenfalls teils abgedeckt werden. Jedoch kann aufgrund der Taktdichte und Fahrtzeiten nicht von einer Regelmäßigkeit und Alltagstauglichkeit ausgegangen werden, die ein ÖPNV-Grundnetz für den Ortsteil Friedewald/ Dippelsdorf abdecken kann. In diesem Ortsteil ist damit grundsätzlich zwar eine ÖPNV-Erschließung gegeben, diese orientiert sich jedoch stark in Richtung Radebeul/ Coswig und lässt z.B. den Haupt-Ortsteil Moritzburg nur mit Umwegen, Umstiegen und somit langen Reisezeiten erreichen.

Als **Zielstellung** für die Konzeptentwicklung wurden deshalb folgende Anforderungen formuliert:

- Verbesserung der inneren Erschließung des Gemeindegebietes von Moritzburg, weitestgehend unter Anpassung der durchführenden überörtlichen Buslinien (Direktverbindungen der Ortsteile bzw. zum Hauptort),
- Anstreben einer einheitlichen Taktung zur ganztägigen Abdeckung der Nachfrage (Ausweitung der Fahrtenangebote in den Nebenzeiten),
- klare Strukturierung des Fahrtenangebotes (Vermeidung von verschiedenen Linienwegen über den Tag),
- Verbesserung der Verbindungssituation in Richtung Meißen (Kreissitz),
- Prüfung von Optionen zur weiterführenden Nutzung der Schmalspurbahn Radebeul – Moritzburg – Radeburg,
- Vorantreiben des barrierefreien Haltestellenausbaus,
- Vorschläge zur weiteren Verbesserung der Erschließungssituation durch Haltestellenoptimierungen.

2. Weiterentwicklung des Liniennetzes

2.1 Herausforderungen und Chancen bei der Optimierung des Liniennetzes

Die Erschließung von Moritzburg durch den ÖPNV ist gerade in den kleineren Ortsteilen als Folge der Bedienung von Überlandverbindungen zwischen größeren Städten und Gemeinden zu sehen. Diese Flächenerschließung ist allerdings auch Motivation der verschiedenen Linienwege, welche nicht immer die kürzeste Verbindung zwischen den Ausgangs- und Zielorten darstellen. Um die grundsätzliche Bedienung der weiteren Orte und Ortsteile im Landkreis nicht in Frage zu stellen, sind die grundsätzlichen Linienführungen außerhalb der Gemeindegrenzen von Moritzburg deshalb beizubehalten.

Die Gemeinde Moritzburg ist generell durch eine waldreiche Umgebung bzw. landwirtschaftlichen Flächen geprägt, woraus jedoch ein vergleichsweise „dünnere“ Straßennetz resultiert. Verstärkt werden die Schwierigkeiten der Gewährleistung einer sinnvollen ÖPNV-Erschließung noch durch die Lage nördlich der Hangkante des Steilanstieges zwischen Elbaue und dem Hochland. So ist z.B. das Lößnitzhochland („Am Brand“) nur durch zwei Straßen an das weitere Straßennetz angebunden, sodass sich die Einbindung dieses Bereiches in das Busnetz nur über diese Zwangspunkte als Stichfahrten realisieren lässt. Derzeit fahren die Busse auf einen der beiden Wege hin und wieder zurück.

Andere Bereiche verfügen zwar über mehr Straßenanbindungen, allerdings ergeben sich beispielsweise aus Knotenpunktgeometrien Einschränkungen der Nutzbarkeit. Im Ortsteil Boxdorf z.B. können Busse die Einmündung Wahnsdorfer Straße in die Dresdner Straße nur in und aus Richtung Boxdorf und nicht in/ aus Richtung Reichenberg befahren.

Mit dem Bau der S 81 ist eine leistungsfähige, anbaufreie Straßenverbindung in Ost-West-Ausrichtung durch das Gemeindegebiet realisiert worden, welche derzeit nicht durch den Busverkehr genutzt wird. Damit bestehen gewisse Potenziale zur Schaffung zusätzlicher innergemeindlicher Querverbindungen, die hierbei geprüft werden müssen.

Mit der Bahnstrecke der Schmalspurbahn wird das aus Sicht des ÖPNV nachteilig zu bewertende dünne Straßennetz ergänzt. Dabei zeichnet sich die Gleisstrecke im Gemeindegebiet Moritzburg durch eine direkte Führung aus. Selbst in Richtung Radebeul ist vor dem Hintergrund der topographischen Gegebenheiten eine vergleichsweise direkte Führung gegeben. Aufgrund des Betriebes mit historischen Dampfloks sind Fahrten auf der Strecke aber eher selten und teuer. Geprüft wurde, ob sich durch einen alternativen Teilbetrieb Möglichkeiten der besseren Nutzung der Strecke ergeben.

2.2 Konzeption Busliniennetz

Aufgrund der bis Ende 2019 bereits umfangreich umgesetzten Linienanpassungen (wegen der o.g. Rahmenbedingungen) erfuhr das Busliniennetz im Gemeindegebiet Moritzburg bereits eine weitgehende Optimierung. Im Folgenden wird eine weiterführende Konzeptionierung des Busliniennetzes vorgeschlagen, um für die bis dato bestehenden Problemschwerpunkte (insbesondere die innergemeindliche Erschließung der Ortsteile) Lösungen aufzuzeigen.

Bei der Konzeptionierung ist eine weitere Umorganisation bestehender Linien vorzunehmen. Der verfolgte Ansatz besteht darin, durch eine Umstrukturierung die „Isolation“ der Moritzburger Ortsteile untereinander aufzubrechen und zusätzliche Verbindungen direkt oder mit abgestimmten Übergangsmöglichkeiten zwischen den Linien einzuordnen. Umsteigefreie Direktverbindungen werden zwar vom Fahrgast i.d.R. präferiert, sind aber im ländlich geprägten Raum nur schwer umzusetzen.

In **Abbildung 3** ist das konzipierte Liniennetz dem Bestandsnetz 2019 schematisch gegenübergestellt.

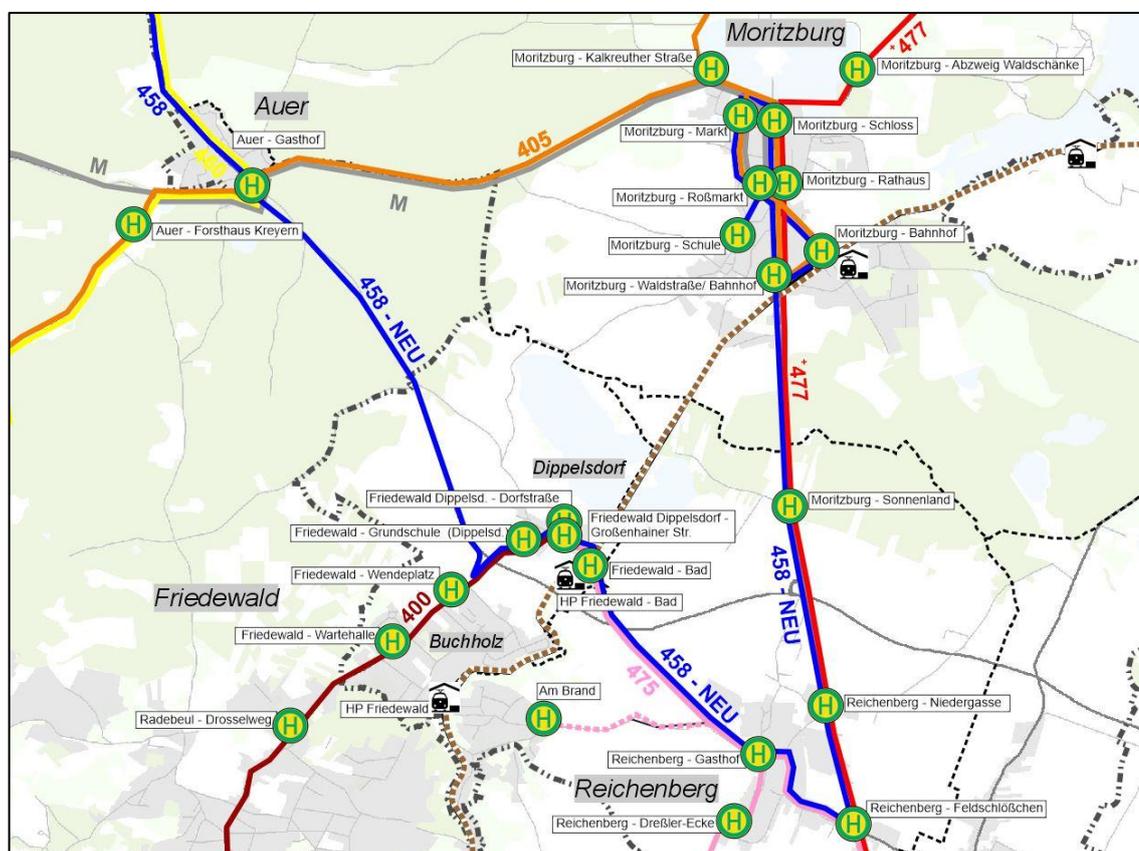
Veränderter Linienweg der Linie 458 über Dippelsdorf/ Reichenberg – Variante 1

Eine zentrale Rolle im Buslinienkonzept spielt die **Linie 458**, welche im Bestand von Großenhain über Steinbach und Auer nach Moritzburg (OT) führt. Der Linienweg soll so angepasst werden, dass die Busse zwischen Auer und Moritzburg unter Nutzung der S 81 zusätzlich über Dippelsdorf und Reichenberg verkehren. Somit wird eine direkte Verbindung der nördlich und südlich gelegenen Ortsteile untereinander hergestellt.

Im Detail soll die Linienführung für die 458 wie folgt aussehen:

Es wird vorgeschlagen, dass alle Fahrplanfahrten der Linie 458 ab Auer in Hin- und Rückrichtung über die S 81 weiter nach Dippelsdorf geführt werden, anstatt über K-Weg/ Meißner Straße zum Hauptort Moritzburg. Am Knotenpunkt S 81/ Kötzschenbrodaer Straße verlässt die Linie die S 81 und wird durch Dippelsdorf geführt und bedient dabei alle Haltestellen entlang der Route. Ab „Friedewald, Bad“ verläuft die Linienführung entlang der Großenhainer Straße und durchquert den Ortsteil Reichenberg bis zum Knotenpunkt Großenhainer Straße/ Dresdner Straße/ Großer Gallberg. Richtung Norden mit Bedienung der Haltestelle „Feldschlößchen“ verkehrt die 458 zum Hauptort Moritzburg zur Haltestelle „Moritzburg, Bahnhof“. Um die weiteren Haltestellen im Hauptort Moritzburg ebenfalls zu bedienen, wird die Linie in einem Ringverkehr über „Moritzburg, Markt“ geführt, um dann anschließend die Fahrt weiter über Reichenberg, Dippelsdorf und Auer in Richtung Großenhain fortzusetzen.

Daraus resultiert insgesamt eine deutliche Verlängerung der Fahrzeit der Linie 458. Insbesondere zwischen Steinbach bzw. Auer und dem Hauptort Moritzburg verlängert sich die Reisezeit durch die Führung über die südlichen Ortsteile. Um den Fahrgästen eine schnellere Verbindung in den Hauptort zu ermöglichen, sollte ab „Auer, Gasthof“ eine gesicherte Anschlussgarantie an die Linie 405 erfolgen. Dafür sind Fahrzeiten beider Linien aufeinander abzustimmen. Die Umsteigemöglichkeit muss zudem garantiert werden, da beide Linien eine niedrige Taktung haben und somit nicht oft verkehren, sodass unter Umständen eine sehr lange Wartezeit bei Verpassen des Anschlussbusses auf die Fahrgäste zukommt. Um zudem einen wichtigen Anschluss in Richtung Dresden zu gewährleisten, ist die Verknüpfung zur PlusBus-Linie +477 ab „Reichenberg, Feldschlößchen“ sicherzustellen. Damit die südlichen Wohnbereiche von Reichenberg, Wahnsdorf sowie der Ortsteil Boxdorf ebenfalls angeschlossen werden, ist zu überprüfen, inwieweit eine Verknüpfung der Linie 458 mit der Linie 475 ab „Dippelsdorf, Großenhainer Straße“ möglich ist.



Grafik 4: Variante 1 der Linienführung 458

Veränderter Linienweg der Linie 458 über Dippelsdorf/ Reichenberg – Variante 2

Um eine weitere direkte Verbindung zu schaffen, kann im Weiteren geprüft werden, ob eine Verlängerung der o.g. Linienführung ab Reichenberg über Boxdorf sowie dem Gewerbegebiet Wilschdorf nach Moritzburg in Frage kommt. Somit würde der Schulstandort der Kurfürst-Moritz-Oberschule in Boxdorf direkt ohne Umstieg an alle Ortsteile im Gemeindegebiet angebunden werden. Ebenso würde die Anbindung der Gemeinde an das Gewerbegebiet in Wilschdorf gestärkt werden, da bislang keine direkte Linienverbindung aus den nördlichen Gemeindeteilen dorthin besteht. Somit könnte der ÖPNV in der Region weiter attraktiviert werden.

Ausweitung der Taktung

Die Linie 458 hat mit insgesamt neun Fahrtenpaaren an Schultagen bzw. sechs Fahrtenpaaren an schulfreien Tagen einen relativ dünnen Takt und stellt somit in seiner Erschließungsqualität kein flächendeckendes Angebot dar. Insbesondere in den Vormittagsstunden zwischen 8 Uhr und 12 Uhr an Schultagen bzw. zwischen 7 Uhr und 13 Uhr an schulfreien Tagen werden keine Fahrten von Moritzburg in Richtung Großenhain angeboten. In der Gegenrichtung von Großenhain in Richtung Moritzburg gibt es Fahrplanlücken zwischen 8 Uhr und 11 Uhr (Schultage) bzw. 8 Uhr und 12 Uhr (schulfreie Tage).

Um ganztags ein attraktives Netz anzubieten, ist es anzustreben, den Takt auszuweiten. Der Fahrplan ist grundsätzlich auf einen Stundentakt ausgelegt, er funktioniert aber auch bei einer einheitlichen Verlängerung des Taktes. Demnach wäre folgende Bedienung über den Tag zur Abdeckung der Nachfrage möglich (Linie 458):

| Nachfrage | Spanne | Taktung | Stunden |
|---------------------|---------------|----------------|----------------|
| Hauptverkehrszeit 1 | 6 - 9 Uhr | stündlich | 6, 7, 8, 9 |
| Nebenverkehrszeit 1 | 9 – 16 Uhr | zweistündlich | 11, 13, 15 |
| Hauptverkehrszeit 2 | 16 – 18 Uhr | stündlich | 16, 17, 18 |
| Nebenverkehrszeit 2 | 18 – 22 Uhr | zweistündlich | 20, 22 |

Tabelle 9: Bedienung in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten bei Taktverdichtung der Linie 458

Am Wochenende bzw. an Feiertagen werden lediglich drei Fahrten je Richtung angeboten. Da jedoch insbesondere an Samstagvormittagen aufgrund von Arbeits- und Einkaufswegen ähnlich viele Wege wie in der Zeit von Montag bis Freitag tagsüber zurückgelegt werden, ist auch für Samstage ein verdichtetes Fahrtenangebot erforderlich. Des Weiteren spielt der Freizeitverkehr für die Region eine große Rolle, da u.a. das Schloss Moritzburg, die Wald- und Teichlandschaft oder das Wildgehege zahlreiche Tagestouristen vor allem aus Dresden, Meißen und Umgebung zu Ausflügen einlädt. Dementsprechend ist der Takt am Wochenende sowie an Feiertagen anzupassen. Für den Wochenend- und Feiertagsverkehr ist eine Ausweitung auf mindestens einen 2-

Stunden-Takt und einer Bedienung zwischen 9 Uhr und 18 Uhr anzustreben, um auch eine Mindestversorgung an diesen Tagen herzustellen.

Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan Radebeul 2018

Aus dem Verkehrsentwicklungsplan der großen Kreisstadt Radebeul 2018 geht die Empfehlung einer **Stadtbuslinie in Radebeul** hervor, die u.a. die Stadtteile Oberlößnitz, Lindenau und Wahnsdorf erschließen soll (Maßnahme 6-1 im Handlungskonzept des VEP Radebeul). Demnach sollen mit der Einführung einer Ringlinie die bislang nicht oder unterversorgten Stadtteile auch eine verbesserte Verknüpfung mit den weiteren ÖPNV-Linien im Stadtgebiet erhalten sowie die Schulstandorte stärken. Die Linie ist insbesondere darauf angelegt, als Zubringer zur S-Bahn sowie zur Straßenbahn zu fungieren. End- und Anfangshalt (inkl. Pausenzeiten) wären in Radebeul-Ost möglich.

Für das Vorantreiben dieses Linienvorschlags behält die Stadt Radebeul die Federführung, Abstimmungen mit der Gemeinde Moritzburg werden durch die Bedienung der Halte im Gemeindegebiet bedingt. Geprüft werden muss, welche Busgröße benötigt wird und inwiefern der Parallelverkehr mit der Linie 400 bzw. 475 eingeschränkt werden kann. Dabei ist eine Integration der Linien (inkl. deren Taktung) zu überlegen.

Ausweitung der Linie M

Die erst im Jahr 2017 eingerichtete Linie M, welche im Bestand als ein vorrangig touristisches Angebot zu sehen ist (schnelle Direktverbindung zwischen Meißen und Moritzburg mit wenigen Zwischenhalten, vier Fahrtenpaaren pro Tag zwischen 9 Uhr und 16 Uhr und Betrieb nur in den Monaten April – Oktober) soll auch für den Alltagsverkehr nutzbar gemacht werden. Im Gemeindegebiet Moritzburg wird neben den Halten am „Schloss“ und „Markt“ im Ortsteil Moritzburg ebenfalls die Haltestelle „Gasthof, Auer“ bedient. Da die Linie bisher ein gutes Fahrgastpotenzial aufweist, ist zu prüfen, inwieweit die Betriebszeiten am Tag auszuweiten (Zwei-Stunden-Takt von 7 Uhr bis 19 Uhr) sind. Dies kann die Verbindungssituation zwischen der Gemeinde Moritzburg und dem Kreissitz Meißen weiterhin verbessern. Zusätzlich ist eine Bedienung über das gesamte Jahr anzustreben.

2.3 Anpassungen in der Fahrplangestaltung

Die Anpassungen am Liniennetz müssen fahrplanseitig so gestaltet werden, dass die angedachten Verknüpfungen gewährleistet werden. Somit ergeben sich auf allen Relationen Verbindungen, welche zwar u.U. einen Umstieg, aber i.d.R. kurze Wartezeiten bedingen.

Der Fahrplan der fünf maßgeblich betrachteten Linien ist im Folgenden in Bezug auf die wichtigsten Haltestellen dargestellt. Die Betrachtung erfolgt dabei ausschließlich bezüglich der Maßnahme zur Linienverlagerung der 458 über Reichenberg (Variante 1). Weitere oben beschriebene Maßnahmen finden im Fahrplankonzept zunächst keine Beachtung. Ebenfalls wird zunächst die Taktung im Bestand (ohne Verdichtung) als Grundlage für die Fahrplangestaltung herangezogen.

Folgende gesicherte Übergänge sind demnach im Fahrplan anzustreben:

| Haltestelle | von | auf | Richtung nach |
|--------------------------------|------|------|--------------------------------|
| Auer, Gasthof | 458 | 405 | OT Moritzburg |
| Dippelsdorf, Großenhainer Str. | 400 | 475 | Reichenberg, Boxdorf, Radebeul |
| Dippelsdorf, Großenhainer Str. | 475 | 400 | Friedewald, Coswig |
| Dippelsdorf, Großenhainer Str. | 458 | 400 | Radebeul-Kötzschenbroda |
| Dippelsdorf, Großenhainer Str. | 458 | 475 | Wahnsdorf, Boxdorf, Radebeul |
| Reichenberg, Feldschlößchen | +477 | 458 | Dippelsdorf, Auer, Steinbach |
| Reichenberg, Feldschlößchen | 458 | +477 | Boxdorf, Dresden |
| Moritzburg, Markt | 405 | +477 | Boxdorf, Dresden |

Tabelle 10: Fahrplanseitig sicherzustellende Verknüpfungen (die Farben markieren in den folgenden Tabellen die Verknüpfung), Anm.: bei der Beschreibung der Linie 458 erfolgt lediglich die Betrachtung der Variante 1

Bei der Fahrplankonzipierung zu beachten sei, dass der Fahrplan der PlusBus-Linie +477 an mehrere Punkte (z.B. in Großenhain an den Regionalexpress) ausgerichtet ist. Allerdings ist es insbesondere von Nöten, die Linien an diesen auszurichten, da der PlusBus eine überregionale Funktion aufweist. Anschlussmöglichkeiten bei Kreuzung der Linien müssen zum/ vom PlusBus gewährleistet werden, damit dieser seine Funktion beibehält. Um die Verknüpfung der Linie 458 mit dem PlusBus sicherzustellen, müssen an dieser die Anpassungen erfolgen. Dies ist unter Umständen jedoch mit längeren Wartezeiten als die des angesetzten Standards für die PlusBus-Anschlussgarantie (max. 10 Minuten) verbunden.

Der das Linienkonzept untersetzende Vorschlag zur Fahrplangestaltung ist im Folgenden aufgeführt.

| 400 | | | | |
|--------------|-----------------------------|-----|------------------------|------|
| | Richtung Dippelsdorf | | Richtung Coswig | |
| Start | Coswig, Bahnhof | :11 | Dippelsdorf | : 38 |
| Zwischenhalt | S-Bf. Kötzschenbroda | :27 | Friedewald | :44 |
| Zwischenhalt | Friedewald | :38 | S-Bf. Kötzschenbroda | :55 |
| Ziel | Dippelsdorf | :41 | Coswig, Bahnhof | :14 |

| 475 | | | | |
|--------------|--------------------------|------|-----------------------------|-----|
| | Richtung Radebeul | | Richtung Dippelsdorf | |
| Start | Dippelsdorf | : 42 | S-Bf. Kötzschenbroda | :10 |
| Zwischenhalt | Friedewald, Bad | :44 | Boxdorf, Am Grunde | :28 |
| Zwischenhalt | Reichenberg, Gasthof | :51 | Wahnsdorf | :30 |
| Zwischenhalt | Wahnsdorf | :54 | Reichenberg, Gasthof | :34 |
| Zwischenhalt | Boxdorf, Am Grunde | :58 | Friedewald, Bad | :37 |
| Ziel | S-Bf. Kötzschenbroda | :15 | Dippelsdorf | :38 |

| 458 | | | | |
|--------------|----------------------------|--------|----------------------------|--------|
| | Richtung Moritzburg | | Richtung Großenhain | |
| Start | Großenhain | :55 | Moritzburg, Markt | :10 |
| Zwischenhalt | Auer | :31 | Reichenberg | :21 |
| Zwischenhalt | Dippelsdorf | an :37 | Dippelsdorf | an :30 |
| | | ab :42 | | ab :34 |
| Zwischenhalt | Reichenberg, Felds. | :50 | Auer | :40 |
| Ziel | Moritzburg, Markt | :03 | Großenhain | :16 |

| +477 | | | | |
|--------------|----------------------------|-----|-------------------------|-----|
| | Richtung Moritzburg | | Richtung Dresden | |
| Start | Dresden, Bf. Neustadt | :49 | Großenhain | :51 |
| Zwischenhalt | Boxdorf, Am Grunde | :06 | Radeburg | :33 |
| Zwischenhalt | Reichenberg, Felds. | :09 | Moritzburg, Markt | :48 |
| Zwischenhalt | Moritzburg, Schloss | :16 | Reichenberg, Felds. | :58 |
| Zwischenhalt | Radeburg | :32 | Boxdorf, Am Grunde | :00 |
| Ziel | Großenhain | :19 | Dresden, Bf. Neustadt | :15 |

| 405 | | | | |
|--------------|--------------------------|-----|------------------------|-----|
| | Richtung Radeburg | | Richtung Coswig | |
| Start | Coswig, Bahnhof | :22 | Radeburg | :18 |
| Zwischenhalt | Auer | :36 | Moritzburg, Markt | :41 |
| Zwischenhalt | Moritzburg, Markt | :41 | Moritzburg, Schloss | :47 |
| Zwischenhalt | Moritzburg, Schloss | :48 | Auer | :52 |
| Ziel | Radeburg | :08 | Coswig, Bahnhof | :07 |

Tabelle 11: Fahrplankonzept für das entworfene Liniennetz; dargestellt ist jeweils die Abfahrtszeit; farbig unterlegt sind die gesicherten Anschlussmöglichkeiten (vgl. Tabelle 4)

Wie in den Tabellen verdeutlicht, können die oben angegebenen Anschlüsse bei Erweiterung des Liniennetzes ermöglicht werden.

Die bisherige Verknüpfung der Linien 400 und 475 in Dippelsdorf bleibt weiterhin bestehen, da diese aufgrund der Möglichkeit zur Weiterfahrt im gleichen Fahrzeug betrieblich sichergestellt werden muss. Ebenso kann dort die Linie 458 mit der neuen Linienführung (Variante 1) so halten, dass ein gesicherter Übergang aus beiden Richtungen zu den Linien 400 und 475 in Richtung Coswig bzw. Wahnsdorf, Boxdorf und Radebeul besteht.

Es ist ebenfalls sichergestellt, dass ab „Reichenberg, Feldschlößchen“ der Umstieg von der Plus-Bus-Linie +477 (aus Dresden kommend) auf die Linie 458 (Richtung Dippelsdorf/ Auer) erfolgen kann.

Um eine Verkürzung der Reisezeit nach Moritzburg zu gewähren, wurden die Fahrplanfahrten der Linie 405 dahingehend angepasst, dass der Anschluss der Linie 458 in Auer auf die Linie 405 Richtung Moritzburg gewährleistet werden kann. Die Verschiebung der Abfahrten der 405 in Coswig erfolgt dabei um 30 Minuten. Aufgrund der dichten Taktung der S-Bahn-Linie 1 von Meißen ist an der Haltestelle „Coswig, Bahnhof“ eine Übergangsmöglichkeit der S1 zur 405 somit auch weiterhin gegeben. In Auer ist es den Fahrgästen der Linie 458 aus Richtung Großenhain kommend nun möglich, mit fünf Minuten Übergang und fünf Minuten Fahrtzeit, den Hauptort Moritzburg innerhalb von zehn Minuten zu erreichen. Dadurch sparen die Fahrgäste eine Reisezeit von 22 Minuten gegenüber einer Direktfahrt mit der Linie 458 über die Ortsteile Dippelsdorf und Reichenberg.

In der Gegenrichtung funktioniert diese Anschlussgarantie jedoch nicht. Dies gestaltet sich schwierig, da die 2-Stunden-Taktung der 405 nur wenig Spielraum für eine gesicherte Anschlussmöglichkeit lässt. Weiterhin kann diesbezüglich geprüft werden, ob der Takt der Linie 405 ebenfalls zumindest in der Hauptverkehrszeit (im Schülerverkehr) ausgeweitet werden kann, sodass in den Morgenstunden Zusatzfahrten angeboten werden.

Ein Umstieg von der Linie 458 (aus Richtung Großenhain) in den PlusBus +477 ab „Reichenberg, Feldschlösschen“ ist dagegen nicht zu empfehlen. Da der Fahrplan der Linie 458 bereits an die Anschlüsse in Dippelsdorf (an 475) sowie in Auer (an 405) ausgerichtet ist, ist ein kurzer Übergang an dieser Stelle nicht möglich. Die Umsteigezeit beträgt hierbei 48 Minuten. Für eine Weiterfahrt nach Boxdorf empfiehlt sich der Umstieg bereits in Dippelsdorf in die Linie 475, ebenso ist eine Weiterfahrt in Richtung Dresden mit der Linie 475 möglich, da ein gesicherter Anschluss in Radebeul-Ost an die S-Bahn 1 nach Dresden-Neustadt besteht.

Aufgrund der Fahrplanverschiebung der Linie +477 sowie der 405 bleibt der Anschluss in „Moritzburg, Markt“ weiterhin gesichert. Der Übergang beträgt dort sieben Minuten, um in Richtung

Dresden weiterzufahren. Diese Anschlussmöglichkeit besteht bereits im derzeitigen Fahrplan (gültig ab Dezember 2019).

2.4 Finanzielle Auswirkungen

In der folgenden Betrachtung sind nur die Leistungen und damit verbundenen Kosten für Wochentage zugrunde gelegt, wobei lediglich der Schultags-Fahrplan im Bestand auf alle Wochentage angewendet wurde. Damit wird der Vergleichbarkeit der Werte auch unter dem Anspruch entsprochen, den Alltags-ÖPNV unabhängig vom Schülerverkehr zu stärken. Weiterhin basiert die Kostenschätzung auf vereinfachter Basis unter Zugrundelegung von Kosten je Fahrplankilometer (zu Grunde liegender Kostensatz: 2,50 Euro/ Fpl-km).

Der Vergleich der für den Betrieb der verschiedenen Varianten anfallenden Mehrkosten gegenüber dem Bestand ist vor dem Hintergrund verschiedener Aspekte zudem nicht unproblematisch. Zum einen wurden die Veränderungen der Linienverläufe dargestellt, zum anderen fällt die Verdichtung des Fahrtenangebotes ins Gewicht. Demnach sind in den vorliegenden Berechnungen jeweils die Variantenvergleiche im Bezug zum Status Quo abgedeckt sowie die Verdichtung mitberücksichtigt.

Die Ansätze und Berechnungen sind im Detail in **Anlage 4** enthalten.

| Variante | Kosten in Euro | | Änderung | |
|------------------|----------------|----------|----------|---------|
| | Bestand | Szenario | Absolut | Relativ |
| 458 – Status Quo | 134.550 | | | |
| 458 – Variante 1 | | 222.300 | + 87.750 | + 65 % |
| 458 – Variante 2 | | 292.500 | +157.950 | + 117 % |

Tabelle 12: Vergleich der Kosten der Linienkonzepte – Führung der Linie 458 über Reichenberg (Variante 1) sowie zusätzlich über Boxdorf (Variante 2) bei ähnlichem Fahrplanangebot, pro Jahr

Die Berechnung des längeren Linienweges der 458 über Reichenberg führt insgesamt zu Mehrkosten von etwa 88.000 Euro, was gegenüber den Berechnungen zum Bestand 65 % Mehraufwand bedeutet. Dagegen ist die Variante 2 für den Linienweg über Boxdorf mit 117 % ein erheblicher Mehraufwand, der praktisch nicht realistisch erscheint.

| Variante | Kosten in Euro | | Änderung ggü. Status Quo ohne Fahrplanverdichtung (Bestand) | |
|------------------|----------------|----------|---|---------|
| | Bestand | Szenario | Absolut | Relativ |
| 458 – Status Quo | 134.550 | 179.400 | + 44.850 | + 33 % |
| 458 – Variante 1 | | 296.400 | + 161.850 | + 120 % |
| 458 – Variante 2 | | 390.000 | + 255.450 | + 190 % |

Tabelle 13: Vergleich der Kosten der Linienkonzepte und Führung der Linie 458 (Status Quo – Variante 1 – Variante 2) bei verdichtetem Fahrplanangebot, pro Jahr

Unter der Annahme, dass auf der Linie 458 eine Verdichtung des Taktes vorgenommen wird, sind Mehrkosten in Höhe von insgesamt 45.000 Euro zu tragen (+ 33 % gegenüber Bestand), wenn die Linie ihre derzeitige Linienführung beibehält. Bei einer Verlängerung über Reichenberg sind es etwa 162.000 Euro (+ 120 %) mehr als im Bestand, eine Verlängerung über Boxdorf würde sogar mehr als 255.000 Euro zusätzliche Aufwendungen (+ 190 %) bedeuten.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Umstellung auf das neue Fahrplankonzept unter der Annahme der Beibehaltung der Angebote gewisse Mehrkosten im Gemeindegebiet von Moritzburg verursacht. Diesen stehen eine Verdichtung des Taktes sowie eine Verbesserung der Erschließungssituation gegenüber.

2.5 Erreichbarkeiten

Im Folgenden sollen die Effekte in Bezug auf die Erreichbarkeit vereinfacht dargestellt werden.

Im Fokus liegt dabei der Aufwand der Fahrten (Dauer und Umsteigehäufigkeit). Zu Grunde gelegt wurde der aktuelle Fahrplan zwischen 7 Uhr und 8 Uhr, aus dem die jeweils zeitlich kürzeste Verbindung im Bestand ausgewählt worden ist. Für die Konzeption wurden die Verbindungen der Variante 1 der Linie 458 herangezogen.

| Von nach | Auer | | | | Dippelsdorf | | | | Steinbach | | | |
|---------------------------------|---------|------------------|---------|--------------------|-------------|----------------------|---------|---------|-----------|---------|---------|---------|
| | Bestand | | Konzept | | Bestand | | Konzept | | Bestand | | Konzept | |
| | Minuten | Umstieg | Minuten | Umstieg | Minuten | Umstieg | Minuten | Umstieg | Minuten | Umstieg | Minuten | Umstieg |
| Innerhalb Moritzburg | | | | | | | | | | | | |
| Moritzburg (Markt) | 5 | 0 | 5 | 0 | 31 | 1 | 26 | 0 | 13 | 0 | 23 | 1 |
| Boxdorf (Am Grunde) | 49 | 2 | 27 | 1 | 15 | 0 | 15 | 0 | 58 | 2 | 36 | 1 |
| Auer | - | - | - | - | 57 | 1 | 6 | 0 | 9 | 0 | 9 | 0 |
| Dippelsdorf | 61 | 1 | 6 | 0 | - | - | - | - | 70 | 1 | 15 | 0 |
| Regionale Ziele | | | | | | | | | | | | |
| Dresden-Bhf. Neustadt | 39 | 1 | 44 | 1 | 33 | 1 | 33 | 1 | 48 | 1 | 53 | 1 |
| Radebeul-Kötzschenb. | 24 | 1 | 24 | 1 | 14 | 0 | 14 | 0 | 33 | 1 | 33 | 1 |
| Radebeul-Ost | 29 | 1 | 29 | 1 | 22 | 0 | 22 | 0 | 38 | 1 | 38 | 1 |
| Radeburg (Bahnhof) | 32 | 0 | 32 | 0 | 53 | 2 | 49 | 1 | 15 | 0 | 15 | 0 |
| Großenhain (Bahnhof) | 36 | 0 | 36 | 0 | 45 | 2 | 42 | 0 | 30 | 0 | 30 | 0 |
| Meißen (Busbahnhof) | 39 | 1 | 21 | 0 | 39 | 1 | 38 | 1 | 48 | 1 | 48 | 1 |
| <i>Einordnung ggü. Bestand:</i> | | <i>identisch</i> | | <i>attraktiver</i> | | <i>unattraktiver</i> | | | | | | |

Tabelle 14: Vergleich der Fahrtenangebote auf wichtigen Relationen, zwischen dem Bestand (2019) und dem Konzept – kürzeste Verbindung zwischen 7 Uhr und 8 Uhr Abfahrtszeit

Es zeigt sich, dass der Großteil der Verbindungen zwischen den Ortsteilen und zu regionalen Zielen bestehen bleibt. Generell muss aber darauf hingewiesen werden, dass die für die Abfahrtszeit im Bestand gewählte Stunde ein vergleichsweise dichtes Angebot aufweist. In den Nebenverkehrszeiten sind die Verbindungen derzeit deutlich schlechter, während sie im Konzept entsprechend der vorgeschlagenen Betriebszeiten (vgl. Tabelle) im Stunden- bzw. Zwei-Stunden-Takt identische Verbindungsqualitäten aufweisen. Zudem sind die Betriebszeiten in den Abendstunden länger.

Der Konzeptvorschlag trägt innerhalb der Gemeindeteile zu einer besseren Verbindungssituation bei. Allein die Führung der Linie 458 über Dippelsdorf und Reichenberg (Kernort) mit Verknüpfung an die Busse aus Friedewald bindet diese drei Ortsteile (zum Teil umsteigefrei) an den Hauptort Moritzburg an.

Wo im Bestand die Verbindung von Auer nach Dippelsdorf mit über einer Stunde Reisezeit als unzumutbar betrachtet werden kann, bewirkt die im Konzept vorgeschlagene Direktverbindung über die S 81 eine erhebliche Verbesserung, sodass zwischen den Ortsteilen die Fahrtzeit auf sechs Minuten minimiert werden kann und ohne Umstieg möglich ist. Hierbei ist der größte Vorteil zu sehen.

Nicht nur zwischen den Ortsteilen an sich verbessert sich das Angebot, auch im regionalen Kontext ist es vor allem für den Ortsteil Dippelsdorf/ Friedewald als positiv zu bewerten, dass mittels der konzeptionierten Linienführung der 458 über die S 81 ein zeitlicher Vorteil entsteht, um in die Regionen im Norden zu gelangen (Großenhain, Radeburg). Für den Ortsteil Steinbach dagegen ist keine Verbesserung zu erkennen, die sich aus den Linienanpassungen ergibt, um die regionalen Ziele zu erreichen.

Um von Auer Richtung Radebeul zu verkehren, wird auch weiterhin als kürzeste Verbindung die Fahrt mit der S-Bahn ab Coswig sein. Wenn man jedoch die neue Verbindung über Dippelsdorf betrachtet, sind die Fahrtzeiten mit 24 Minuten (bis Radebeul Kötzschenbroda) bzw. 34 Minuten (bis Radebeul Ost) gleichlang bzw. unwesentlich länger und kommen dementsprechend ebenfalls in Frage.

Die Erreichbarkeit der Stadt Meißen, welche u.a. mit Sitz des Landkreises eine gewisse Bedeutung für die Gemeinde Moritzburg als Ziel hat, würde sich mit dem Fahrplankonzept ganzjährig verbessern.

3. Maßnahmen in der Haltestellengestaltung

Neben der Fahrplangestaltung müssen einige Haltestellen so ertüchtigt werden, dass das konzipierte Busangebot praktisch bedient werden kann. Die notwendigen Anpassungen sollen im Folgenden beschrieben werden.

3.1 Haltestellenertüchtigung zur Verbesserung der Umsteigebeziehung im OT Dippelsdorf

Als ein zentraler Umsteigepunkt im konzipierten Busliniennetz stellt sich Dippelsdorf dar. Hier ist ein Korrespondenzhalt von gleichzeitig zwei Linien in beiden Fahrrichtungen vorgesehen, sodass vier Busse zeitlich an der Haltestelle stehen können und ein uneingeschränkter Fahrgastwechsel ermöglicht werden kann. Ideal im Sinne der Umsteigebeziehungen wäre die Einordnung eines Mittelbahnsteiges, welcher von den Bussen an beiden Seiten angefahren wird.

Variante 1: Umbau der HS „Dippelsdorf, Dorfstraße“ bzw. „Dippelsdorf, Großenhainer Str.“

Die im Bestand auch als End- bzw. Starthaltestelle genutzte „Dippelsdorf, Dorfstraße“ bzw. die unmittelbar benachbarte Haltestelle „Dippelsdorf, Großenhainer Straße“ kann ggf. entsprechend ertüchtigt werden. Allerdings ist die Nutzung der Haltestellen aufgrund der Lage unmittelbar im Ortskern nicht unkritisch (Emissionen).

Zur Ertüchtigung würde die grundsätzliche Anordnung wie im Bestand beibehalten. Aus Richtung Reichenberg kommend müssten die Busse den Haltesteig der heutigen Haltestelle „Großenhainer Straße“ anfahren, in der Gegenrichtung den der Haltestelle Dorfstraße, wobei dieser in Richtung Westen zu verschieben ist. Zwischen beiden Haltestellen ist eine fußläufige Verbindung herzustellen. Zudem müssen die Haltesteige so verlängert werden, dass zwei Busse hintereinander halten können.

Bei einem Einsatz von 12 m-Bussen kann dies gewährleistet werden, längere Fahrzeuge sind hingegen problematisch. Insbesondere eine Wendemöglichkeit würde so „verbaut“ werden.

Unkritisch kann der Standort am Straßenrand der Großenhainer Straße in Bezug auf das Vorbeifahren durch andere Fahrzeuge gesehen werden, da das Kfz-Verkehrsaufkommen eher gering ist.

Variante 2: Umbau der HS „Friedewald, Bad“

Als Vorzugsvariante ist allerdings die Verknüpfung im Bereich des Haltepunktes der Schmalspurbahn (Haltepunkt „Friedewald, Bad“) zu sehen. Diese Haltestelle soll für Dippelsdorf zur zentralen Haltestelle umgebaut werden. Dazu ist eine Teilfläche des Parkplatzes östlich der Großenhainer

Straße geeignet. Der Parkplatz selbst müsste ggf. nach Osten und/ oder Norden erweitert werden, um die durch die Haltestellenanlagen entfallenen Kapazitäten weiterhin vorzuhalten. Die Haltestelle sollte zudem eine neue Namensgebung erfahren – hierbei steht u.a. der Name „Parkplatz am Roten Haus“ als Variante zur Auswahl.



Grafik 5: *Prinzipskizze zur Ertüchtigung einer Korrespondenzhaltestelle „Friedewald, Bad“ (orange Linien: Führung Busse/ blaue Linien: Erreichbarkeit des Parkplatzes mit Pkw) – Neuer perspektivischer Name: „Parkplatz am Roten Haus“*

Die Variante sieht die Einordnung einer Bushaltestelle als Insel etwas abgerückt der Fahrbahn vor. Dort wäre dann ausreichend Platz für die gleichzeitige Anfahrt von vier Bussen (Linie 458 und Verknüpfung der 400 und 475). Die Busse aus Richtung Reichenberg fahren an den westlichen Steig an, die aus Richtung Dippelsdorf (Ortslug) kommenden den östlichen. Für diese Busse kann ggf. eine Wendemöglichkeit eingeordnet werden, falls die Verknüpfungen der Linien aus betrieblichen Gründen aufgehoben werden sollten.

Ohne Wendemöglichkeit würde die Anlage insgesamt deutlich sparsamer mit dem zur Verfügung stehenden Raum umgehen.

Aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes, der Ermöglichung einer Verknüpfung mit der Löbnitzgrundbahn und der kurzen Umsteigewege wird der Anlage an der Schmalspurbahn (Haltestelle „Bad“) der Vorzug eingeräumt. Diese Haltestelle könnte dann aufgrund der Nähe zur Ortslage Dippelsdorf auch die Haltestellen „Großenhainer Straße“ und „Dorfstraße“ ersetzen.

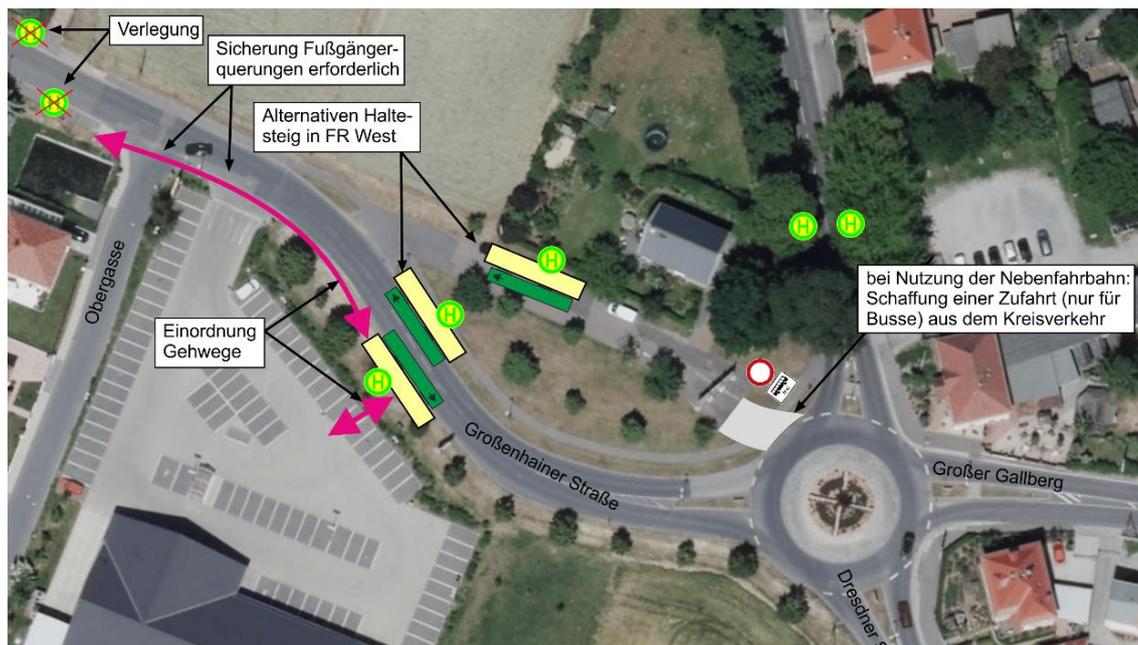
3.2 Optimierung der Haltestellen- und Erschließungssituation im OT Reichenberg

Neben dem für die Umsetzung des Linienkonzeptes erforderlichen Aus- und Umbaus von Haltestellen sowie der barrierefreien Ertüchtigung sind insbesondere im Ortsteil Reichenberg Optimierungen der Erschließungssituation vorgesehen. Diese kann mit oder ohne Umsetzung der Linienkonzeption realisiert werden.

Verlegung der HS „Reichenberg, Feldschlößchen“

Mit Führung der im Konzept vorgeschlagenen Linie 458 über Reichenberg gewinnt die Haltestelle „Reichenberg, Feldschlößchen“ weiter an Bedeutung, woraus für den gesamten Kreuzungsbeereich S 179/ Großenhainer Straße/ Großer Gallberg weiterer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann. Daraus resultiert zum einen die Einordnung eines Betriebshalts und zum anderen die Verkürzung der Umstiegswege zwischen den Haltesteigen an der Großenhainer Straße und denen der Dresdner Straße. Dazu sind die vorhandenen Steige in der Großenhainer Straße zu verlegen und barrierefrei auszubauen. Ein „Nebeneffekt“ wäre auch die Verkürzung der Fußwege zum Netto-Markt an der Großenhainer Straße, welcher ein wichtiges Ziel für die Bewohner der Moritzburger Ortsteile (insbesondere auch von Friedewald) darstellt.

In Fahrtrichtung Ost bzw. Kreisverkehr kann die Haltestelle in Seitenlage als Bordhalt ausgeführt werden. Die entsprechenden Platzreserven sind vorhanden. Notwendig ist allerdings die Einordnung eines Gehweges in Richtung Westen, um die Erreichbarkeit der Wohnanlagen zu gewährleisten. Ein Augenmerk ist dabei auf die Sicherung von Fußgängern beim Queren der zwei Einmündungen der Zufahrt zum Netto-Parkplatz und der Straße „Obergasse“ zu legen.



Grafik 6: Prinzipskizze Verlegung Steig 3 + 4 an der Haltestelle „Reichenberg, Feldschlößchen“

In der Gegenrichtung bestehen für die Anlage der Haltestelle zwei Optionen. Einerseits wäre die Anlage einer Bordhaltestelle an der Großenhainer Straße denkbar (unter Beachtung einer gewissen Rückstaulänge in Richtung Kreisverkehr). Alternativ kann auch die Einordnung einer gesonderten, nur dem Busverkehr vorbehaltenen Ausfahrt aus dem Kreisverkehr unter Nutzung der ehemaligen Straße geprüft werden. Die Bushaltestelle würde dann neben der eigentlichen Fahrbahn liegen. Diese Variante ist insbesondere dann sinnvoll, wenn Busse betrieblich einen längeren Aufenthalt an der Haltestelle haben sollen und einen entsprechenden Platz benötigen.

Optimierungen im Bereich der HS „Reichenberg, Gasthof“ und „Reichenberg, Schule“

Als ein weiterer Schwerpunkt in Reichenberg ist der Bereich im Umfeld der Grundschule/ August-Bebel-Straße/ Großenhainer Straße zu sehen. Die Haltestellen „Reichenberg, Gasthof“ und „Reichenberg, Schule“ sind in diesem Bereich zusammengefasst worden.

Mit Neukonzipierung der Linien 400 und 475 enden die Fahrten nicht mehr in Reichenberg, sondern werden weiter Richtung Friedewald, Wahnsdorf oder Boxdorf geführt. Bislang gab es zusätzlich zu der Haltestelle „Gasthof“ die Haltestelle „Schule“, die an Schultagen extra durch Stichfahrten mit bedient wurde. Aufgrund der engen Straßenverhältnisse in der August-Bebel-Straße an der Grundschule und einem verstärkten Hol- und Bringverkehr durch Eltern wurden in der Vergangenheit zunehmend Verspätungen eingefahren, welche sich auf den gesamten weiteren Linienverlauf ausgewirkt haben.



Foto: enge, unübersichtliche Umfahrung des Bereiches (Grundschule) im Bestand

Die Buslinie 475 wird derzeit nur noch über die Haltestelle „Reichenberg, Gasthof“ geführt, die Stichfahrten zur Haltestelle „Schule“ entfallen. Der Gehweg zwischen der Haltestelle und der Grundschule ist mit unter 200 m akzeptabel und baulich entsprechend zu ertüchtigen, um eine sichere Führung der Schüler zu gewährleisten. Aufgrund der Lage in einem bebauten Gebiet ist die soziale Kontrolle des Weges sichergestellt. Zusätzlich wurde im Jahr 2019 ein provisorischer Fußgängerüberweg zwischen dem Haltestellenbereich und dem Fußweg an der August-Bebel-Straße angelegt.

Die Haltestelle Gasthof selbst ist im Bereich der Nebenfahrbahn parallel zur Großenhainer Straße konzentriert.



Fotos: links: provisorischer Fußgängerüberweg August-Bebel-Straße vor Gasthof Reichenberg; rechts: nicht barrierefreier Haltestellenbereich „Reichenberg, Gasthof“

Die Busse der Linie 475 (Bestand) bzw. zusätzlich 458 (Konzept) können den Haltesteig über die östliche August-Bebel-Straße anfahren und über die westliche in alle Fahrtrichtungen verlassen. Das Fahrplankonzept ist so angelegt, dass das gleichzeitige Halten von mehr als einem Bus nicht vorgesehen ist. Käme es dennoch zu einem solchen Fall, so würde ein kurzes Warten in der August-Bebel-Straße unproblematisch in Bezug auf den Verkehrsfluss im Straßennetz (Großenhainer Straße) sein.

Die Haltestelle selbst ist derzeit nicht in einem barrierefreien Zustand. Sie ist so auszubauen, dass eine barrierefreie, sichere und komfortable Wartefläche mit entsprechendem Bord entsteht, welche auch größere Fahrgastmengen (Schüler zu Stoßzeiten) fassen kann. Dazu gehört auch eine zeitgemäße (transparente) Unterstellmöglichkeit größerer Dimensionierung.

Der Haltesteig 1, welcher sich in einiger Entfernung an der Großenhainer Straße befindet und eine Bordhaltestelle ist, wird nicht mehr genutzt.

3.3 Herstellung der Barrierefreiheit an wichtigen Zugangspunkten

Neben den Um- und Ausbaumaßnahmen, welche für die Umsetzung des beschriebenen Linienkonzeptes notwendig sind, sollen in den zu betrachtenden Ortsteilen Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Wie bereits in der Analyse beschrieben, wird von Seiten des Gesetzgebers mit Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und der damit verbundenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes eine durchgehende vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 gefordert.

Die Gemeinde Moritzburg plant in Kooperation mit dem Landkreis, in allen Ortsteilen zumindest eine (möglichst zentrale) Haltestelle barrierefrei als „Pilot Haltestellen“ auszubauen. In Abstimmung mit dem im Gebiet hauptsächlich verkehrenden Busbetrieb (Verkehrsgesellschaft Meißen – VGM) sind folgende Haltestellen dafür geeignet:

| Haltestelle | Maßnahme | Foto Bestand |
|------------------------------|--|---|
| Ortsteil Steinbach | | |
| „Bäckerei“ | Beidseitiger Ausbau der Haltestelle (vgl. Konkretisierungen im Weiteren) |  |
| Neubau Einmündung Krippenweg | Herstellung einer Haltestelle in der Nähe des Seniorenheims „Domizil Abendsonne“ |  |
| "An der Triebe" | Beidseitiger Ausbau der Haltestelle |  |

Tabelle 15: Übersicht geplanter Haltestellenum- und Ausbauten als „Pilothaltestellen“ im OT Steinbach

| Haltestelle | Maßnahme | Foto Bestand |
|--|--|--|
| Ortsteil Auer | | |
| „Gasthof“ | Entfall des landwärtigen Haltesteiges (Großenhainer Straße) (vgl. Konkretisierungen im Weiteren) |  |
| Ortsteil Friedewald - Buchholz | | |
| „Wartehalle“ | Beidseitiger Ausbau der Haltestelle |  |
| Ortsteil Friedewald - Dippelsdorf | | |
| „Bad“ | Einordnung einer Haltestelle mit Verknüpfung zur Kleinbahn, Prüfung: ggf. auch Entfall der Haltestellen Dorfstraße/ Großenhainer Straße; Namensänderung zu „Parkplatz am Roten Haus“ (vgl. auch Kapitel 3.1) |  |

Tabelle 16: Übersicht geplanter Haltestellenum- und Ausbauten in Auer und Friedewald

Für einige Haltestellen sollen die Vorschläge im Folgenden konkretisiert werden:

„Steinbach, Bäckerei“

Die Haltestelle „Steinbach, Bäckerei“ in der Ortsmitte besteht aus zwei nicht barrierefreien Haltesteigen. In Fahrtrichtung Nord befindet sich dieser unmittelbar am Fahrbahnrand auf dem Gehweg und wird durch ein Haltestellenschild ausgewiesen. In Fahrtrichtung Süd befindet sich der Haltestellenbereich etwas abgerückt der Fahrbahn an einer gepflasterten Fläche. Der Haltesteig weist neben der notwendigen Beschilderung auch einen massiv gebauten Unterstand mit Sitzgelegenheiten auf.

Kritisch an der Anlage ist das weit überhängende Dach des Unterstandes. Dieser verhindert, dass Busse bis an den Haltesteig fahren können. Im Bestand ist dies unproblematisch, da der Haltesteig nicht die notwendige barrierefreie Höhe aufweist und Busse nicht dicht anfahren müssen. Nach einem entsprechenden Umbau würde die praktische Nutzbarkeit jedoch nicht gegeben sein.



Foto: Haltesteig „Steinbach, Bäckerei“ in Fahrtrichtung Süd mit weit überhängendem Vordach

Demnach ist der Haltesteig so zu verändern, dass das Dach entweder zurückgebaut oder der Haltesteig in Richtung Fahrbahnrand verschoben wird. Die bestehenden Verkehrsmengen sind in Hinblick auf die aus einem Halt am Fahrbahnrand resultierenden Wartezeiten als verträglich einzuordnen. Dies trifft auch auf die Gegenrichtung zu, wo der Steig einen höheren Bord benötigt.

„Auer, Gasthof“

Die Haltestelle „Auer, Gasthof“ besteht derzeit aus zwei Haltesteigen:

Steig 1 in der Weinböhlauer Straße ist bereits teilweise barrierefrei ausgebaut und zeitgemäß ausgestattet (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, etc.). Der Einsatz von Bodenindikatoren (nach DIN 32984) ist hierbei allerdings noch nicht gegeben. Dieser Steig wird von den Bussen in Richtung Moritzburg (Ortsteil), Coswig und Weinböhlau genutzt.



Foto: „Auer, Gasthof“ Haltesteig 1 in der Weinböhlauer Straße

Steig 2 wird von Fahrten in der Gegenrichtung angefahren und befindet sich an der Großenhainer Straße. Der Steig wird nur über das Haltestellenschild ausgewiesen, demnach sind die wartenden Fahrgäste ungeschützt der Witterung ausgesetzt, stehen auf einer unbefestigten Fläche, die Barrierefreiheit ist nicht gewährleistet und Zuwegungen fehlen (vgl. Foto in Tabelle 16).

Aufgrund des sich abzeichnenden hohen baulichen und finanziellen Aufwandes zur zeitgemäßen Erhöhung des Haltesteiges 2, welche im Rahmen der vorgesehenen Einordnung von Gehwegen angedacht war, soll als Alternative die regelmäßige Nutzung des Haltesteiges 1 durch alle über Auer verkehrenden Linien geprüft werden.

Bei der Realisierung des Haltesteiges in der Weinböhlauer Straße wurde bereits die Option der Fahrt von Bussen aus Richtung Moritzburg (über die S 80) und von der Ortsumgehung (S 80/ S 81) kommend vorbereitet. Dazu müssen die Fahrzeuge hinter dem Knotenpunkt nach links in die Seitenstraße einbiegen, um den Haltesteig bedienen zu können.



Grafik 7: Prinzipskizze der Anfahrt des Haltesteiges 1 „Auer, Gasthof“ aus Richtung Südosten

Um die Nutzung der Haltestelle abseits der Hauptverkehrsstraße ohne größere Zeitverluste und möglichst konfliktfrei zu ermöglichen, sollte die Anpassungen der LSA-Schaltung geprüft werden. Diese soll den Bussen sowohl bei der Ein- als auch der Ausfahrt Priorität einräumen. Ggf. sind auch die Rückstaus an den LSA insbesondere aus Richtung Großenhain „abzuräumen“ bzw. durch einen Vorsignalgeber vor der Einfahrt in die Nebenfahrbahn anzuhalten, um den Bus einbiegen zu lassen. Die Umstellung der LSA-Schaltung auf ÖPNV-Bevorrechtigung ist allerdings mit hohen Kosten verbunden, die abhängig von der bestehenden LSA-Einrichtung sind und entsprechend dem Nutzen abgewogen werden müssen. Eine geringe Taktdichte des Linienverkehrs sowie ein mittleres Verkehrsaufkommen (ca. 6.000 Kfz/ 24 h entlang der S 81) stehen dem entgegen.

Vorteilhaft an der gemeinsamen Nutzung eines Haltesteiges ist die räumlich optimale Verknüpfung zwischen den Linien (keine Umsteigewege, vorhandene Barrierefreiheit). Nachteilig kann für Fahrgäste die ggf. verwirrende Bedienung durch Buslinien unterschiedlicher Richtungen sein. Weiterhin muss die Anfahrt im Fahrplan so abgestimmt werden, dass nicht zwei Busse gleichzeitig halten. Allerdings kann auch der Halt eines Busses durch ein nachfolgendes Fahrzeug in der Nebenfahrbahn abgewartet werden, ohne dass der Kfz-Verkehr auf der Großenhainer Straße gestört würde.

Die nachfolgende *Grafik 8* zeigt die Schleppkurve für einen 12 m-Standardlinienbus beim Linksabbiegen von der Großenhainer Straße in die Seitenstraße in Zufahrt zur Haltestelle an der Weinwählaer Straße sowie die Abfahrt von der Haltestelle (linksabbiegend in die Großenhainer Straße Richtung Nordwesten). Es ist deutlich zu erkennen, dass der Bus beim Linksabbiegen die Seitenstraße sowie die Weinböhlauer Straße ohne Probleme befahren kann. Beim Anfahren an die Haltestelle ist zum Teil nach dem Einbiegen eine leichte Überschleppung des Bordes bzw. Fahrbahnrandes nötig, damit der Bus daraufhin im Haltestellenbereich gerade ohne Restspalt zum Stehen kommen kann. Beim Ausfahren aus der Haltestelle ist das sichere Linksabbiegen in die Großenhainer Straße Richtung Nordwesten nur möglich, wenn kein Fahrzeug auf der vorgezogenen Haltelinie der Linksabbiegespur (S 81 Richtung S 80) steht.



Grafik 8: Schleppkurve 12m-Standardlinienbus bei der Anfahrt des Haltesteiges 1 „Auer, Gasthof“ aus Richtung Südosten bzw. der Weiterfahrt von Haltesteig 1 in Richtung Nordwesten

4. Perspektivische Berücksichtigung der Lößnitzgrundbahn im ÖV-System

Im Bestand besitzt die Lößnitzgrundbahn mit ihrem historischen Schmalspur-Dampfbetrieb überwiegend touristische Relevanz. Lediglich eine frühe Fahrt dient dem Schülerverkehr zwischen Radeburg, Moritzburg und Radebeul.

Die Streckenführung der Bahn im Untersuchungsgebiet ist aufgrund der im Gegensatz zum Straßennetz direkten Führung z.B. zwischen Friedewald und Moritzburg (OT), aber auch nach Radeburg und Radebeul (Lößnitzgrund) aus Sicht des ÖPNV nicht uninteressant.

Insgesamt muss der Betrieb der Bahn mit Dampftraktion aber als kosten-, wartungs- und personalintensiv eingeschätzt werden. Die erreichbaren Geschwindigkeiten und Beschleunigungen sind moderat, der Zug fährt die 16,6 km lange Strecke zwischen Radebeul und Radeburg in 51 Minuten, dies entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 20 km/h. Eine Ausweitung des Betriebs im Sinne eines regelmäßigen ÖPNV-Angebotes ist somit eher auszuschließen.

Geprüft werden sollten jedoch Möglichkeiten des Einsatzes von modernen Schienenfahrzeugen, welche (parallel zum touristisch bedeutsamen Dampfbetrieb) Verbindungen herstellen können. In Frage kommen neben Dieseltriebwagen auch innovative Lösungen wie der Einsatz von Hybrid- oder Elektrofahrzeugen (ohne Oberleitung, sondern mit Energiespeicherung). Generell ist der Neubau von Schmalspur-Triebwagen möglich, wie die ab 1999 an die „Harzer Schmalspurbahnen“ ausgelieferten Fahrzeuge vom Typ HSB 187 zeigen (Dieselmotor, 50 km/h Höchstgeschwindigkeit, bis zu 85 Fahrgäste möglich).

Unter Ansatz einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h würde die Gesamtstrecke in 40 Minuten gefahren werden. Die Teilstrecke zwischen Friedewald (Haltepunkt) und Moritzburg wäre in etwa zehn Minuten zu absolvieren – ein Wert, der mit dem Kfz vergleichbar ist. Nachteilig muss allerdings die etwas abseitige Lage der Bahnstationen in Friedewald und Moritzburg gesehen werden, welche i.d.R. Fußwege bzw. den Umstieg auf den Bus im Vor- und Nachlauf notwendig machen. Auch in Radebeul fährt der Zug zwar in unmittelbarer Nähe zum Gymnasium Luisenstift, hat dort aber keinen Halt.

Bei entsprechenden Ertüchtigungen der Strecke, um diese auch schneller befahren und näher an relevanten Zielen halten zu können, verkürzt sich die Fahrzeit weiter.

Die übersichtliche Streckenlänge, das unterschiedliche topografische Profil (Steigungsstrecke zwischen „Weißes Roß“ und Dippelsdorf, anschließend moderates Gefälle bis Radeburg) sowie die „isolierte“ Betriebsführung könnten die Bahnstrecke als Testfeld für entsprechende Innovationen interessant machen.

Hilfreich ist weiterhin die Beteiligung des Freistaates Sachsen am „Schaufenster Elektromobilität“, mit dem u.a. das Projekt „Ecotrain“ zur Untersuchung des Einsatzes hybrider Antriebstechnologien im Schienenverkehr auf der Erzgebirgsbahn getestet wird.

Die Möglichkeiten eines entsprechenden Projektes als Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung des ÖPNV in ländlichen Räumen sind abzuklären. Das Angebot soll ausdrücklich nicht als Konkurrenz zum touristischen Betrieb der Dampfzüge, sondern als ergänzendes Angebot mit dem Fokus auf die Alltagsnutzer sein.

5. Zusammenfassung und Ausblick

Das vorliegende Konzept zeigt die Möglichkeiten zur Optimierung des ÖPNV in den drei Ortsteilen Friedewald, Steinbach und Auer auf, welche gemeindliche Verbindungen ebenso verbessern sollen, wie die Erreichbarkeit relevanter Ziele im Umfeld. Da in der Gemeinde keine eigenständigen Linien verkehren, erfolgen die Anpassungen lediglich für die das Gemeindegebiet tangierende Linien im Regionalverkehr.

Aufgezeigt wurde, dass zum einen durch die bereits bestehende Verknüpfung der Linien 400 und 475 eine effizientere Verbindung zwischen den südlichen Ortsteilen besteht und zum anderen durch eine mögliche Erweiterung der Linie 458 das gesamte Gemeindegebiet untereinander besser erschlossen wird. Die Reisezeiten zwischen den Ortsteilen können mitunter deutlich verkürzt werden, wodurch die Attraktivität und somit die Akzeptanz des ÖPNV in Moritzburg gesteigert werden, damit sowohl im Alltagsverkehr als auch - für die Region von besonderer Wichtigkeit – im Freizeit- und Tourismusverkehr die MIV-Fahrten langfristig reduziert werden können.

Als wesentlicher Vorteil soll aber auch das über den Tag durchgängige Angebot in Form eines angemessenen Taktes (Stunden- bzw. Zweistundentakt) betont werden. Damit wird dem Alltagsnutzer ein durchgängiges, leicht zu merkendes Angebot gemacht. Auch in den Abendstunden ist ein längerer Betrieb vorgesehen.

Die finanziellen Auswirkungen des Betriebes sind dabei nicht unerheblich. Die Mehrkosten (von + 33 % bei Taktverdichtung, + 65 % bei Linienenerweiterung) stehen dabei jedoch einer deutlichen Steigerung der Erschließungsqualität gegenüber.

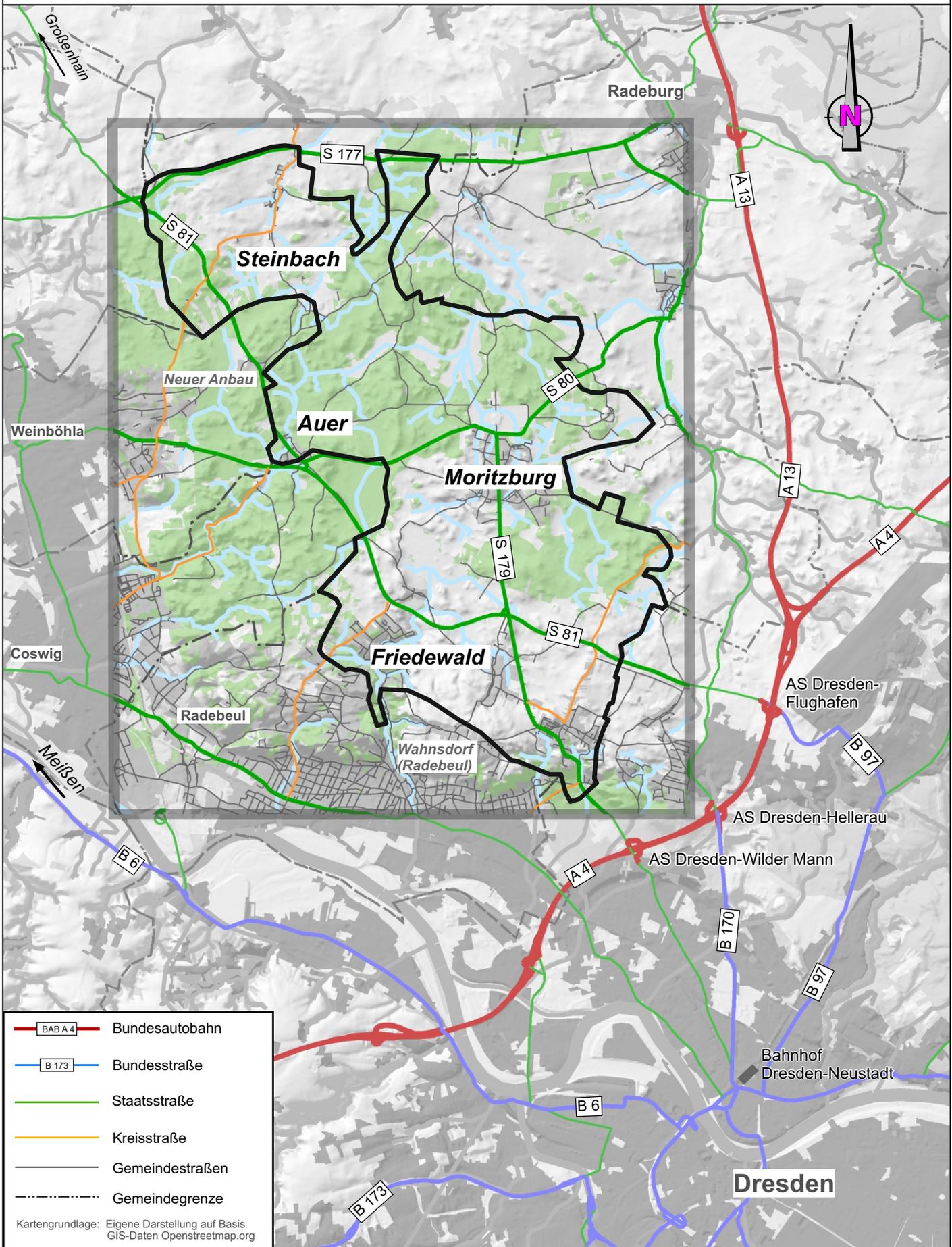
Da der Landkreis Meißen als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV für die Beauftragung des Buslinienverkehrs zuständig ist, obliegt diesem auch die Entwicklung des Liniennetzes sowie die Festlegung der Bedienungsstandards. Die Gemeinde kann dabei empfehlend einwirken, um Schwachstellen darzustellen und die Entwicklung innerhalb des Gemeindegebietes voranzutreiben. Insbesondere in Hinblick auf die gemeindeübergreifenden Linienführungen müssen die Effekte in den Umlandgemeinden, insbesondere in die Gemeinden Radebeul und Weinböhla, beachtet werden. Dies ist in den weiteren Abstimmungen vorzunehmen. Auch die praktischen Aspekte der Netzgestaltung sind darüber hinaus mit dem VVO und den Verkehrsgesellschaften zu diskutieren.

Davon unabhängig können die Vorschläge zur Haltestellenertüchtigung (Barrierefreiheit) umgesetzt werden, da diese auf Gemeindeebene zu verantworten ist. Vertiefenden Untersuchungsbedarf gibt es hingegen auch bei der Integration der Löbnitzgrundbahn als Innovationfeld ÖV im ländlichen Raum.

Abbildung



Übersichtskarte mit klassifiziertem Straßennetz



| | |
|--|-----------------|
| | Bundesautobahn |
| | Bundesstraße |
| | Staatsstraße |
| | Kreisstraße |
| | Gemeindestraßen |
| | Gemeindegrenze |

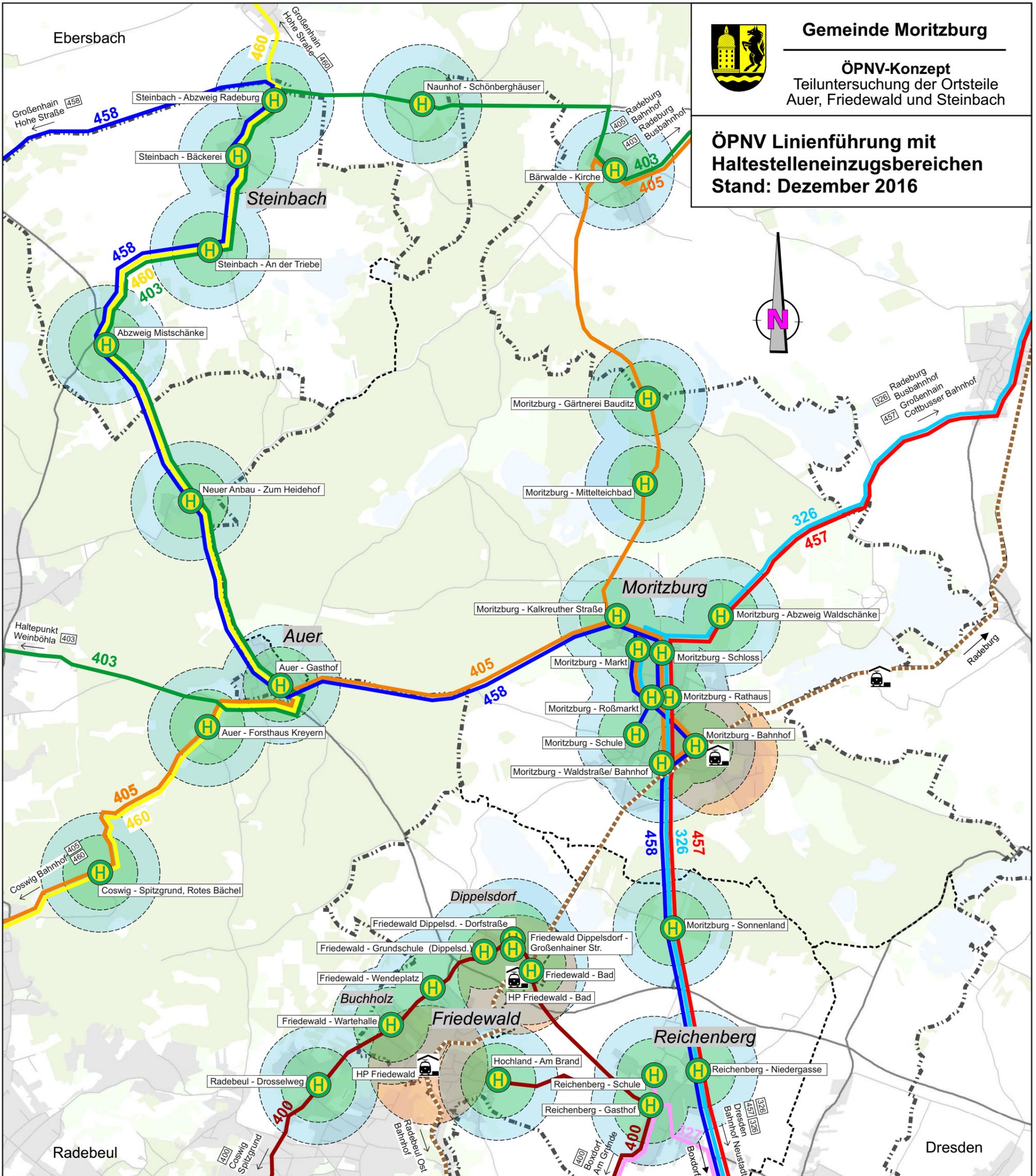
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org



Gemeinde Moritzburg

ÖPNV-Konzept
Teiluntersuchung der Ortsteile
Auer, Friedewald und Steinbach

ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen Stand: Dezember 2016



- Regionalbuslinie 326
- Regionalbuslinie 327
- Regionalbuslinie 400
- Regionalbuslinie 403
- Regionalbuslinie 405
- Regionalbuslinie 457
- Regionalbuslinie 458
- Regionalbuslinie 460
- - - - - ergänzende Linienführung Lößnitzgrundbahn
- Am Grunde
- Bushaltestelle mit Haltestellenname
- Einzugsbereich 300 m Regionalbus
- Einzugsbereich 500 m Regionalbus
- Einzugsbereich 500 m Lößnitzgrundbahn
- - - - - / - - - - - Gemeindegrenze/ Ortsteilgrenze

Karteninhalte
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 2a

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

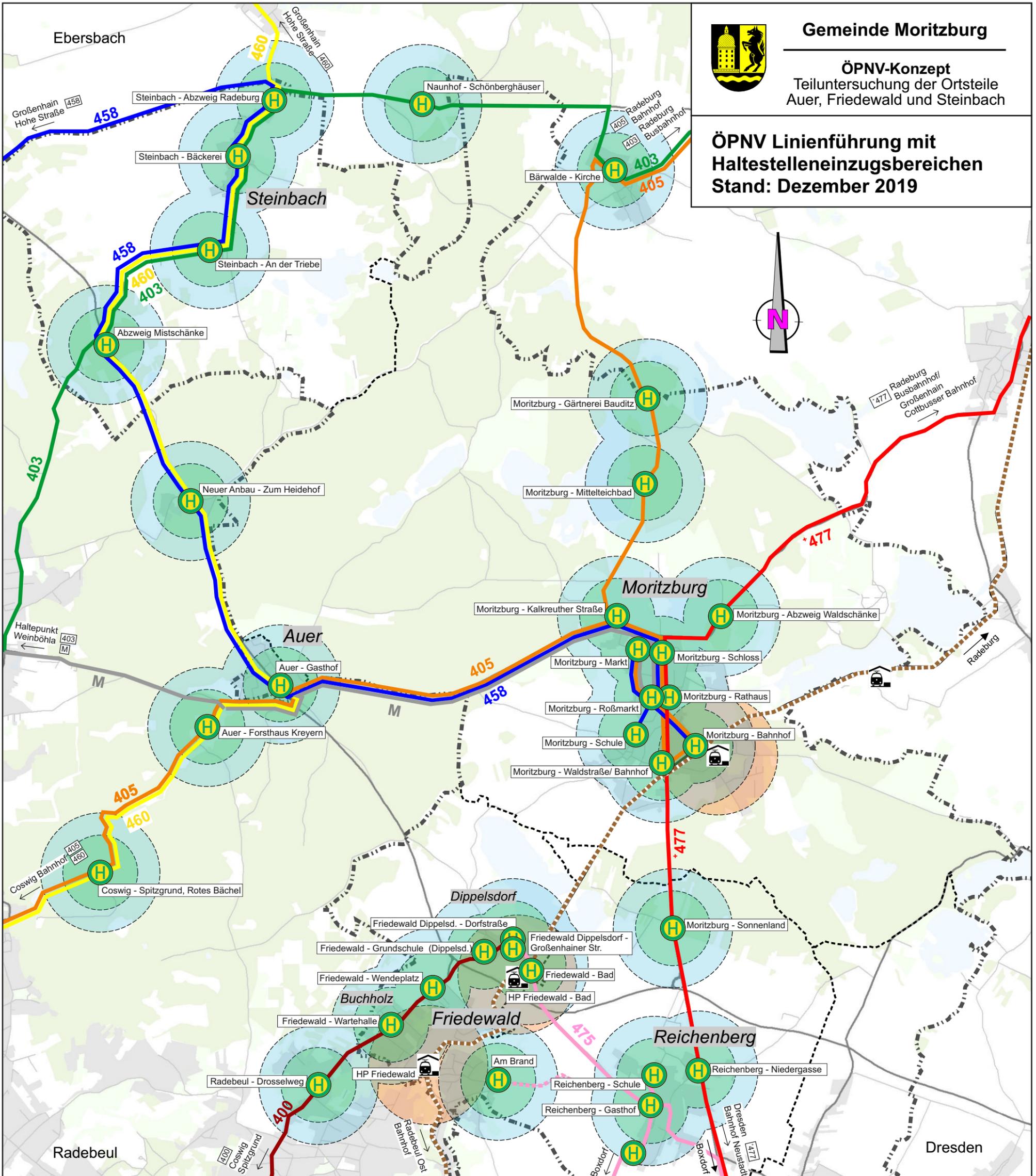




Gemeinde Moritzburg

ÖPNV-Konzept
Teiluntersuchung der Ortsteile
Auer, Friedewald und Steinbach

ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen Stand: Dezember 2019



- Regionalbuslinie 400
- Regionalbuslinie 403
- Regionalbuslinie 405
- Regionalbuslinie 458
- Regionalbuslinie 460
- Regionalbuslinie 475
- PlusBus-Linie 477
- Buslinie M
- - - ergänzende Linienführung
Löbnitzgrundbahn

- Am Grunde
- Bushaltestelle mit Haltestellennamen
- Einzugsbereich 300 m Regionalbus
- Einzugsbereich 500 m Regionalbus
- Einzugsbereich 500 m Löbnitzgrundbahn
- - - Gemeindegrenze/ Ortsteilgrenze

Karteninhalte
Kartengrundlage: Eigene Darstellung auf Basis GIS-Daten Openstreetmap.org

Abbildung 2b

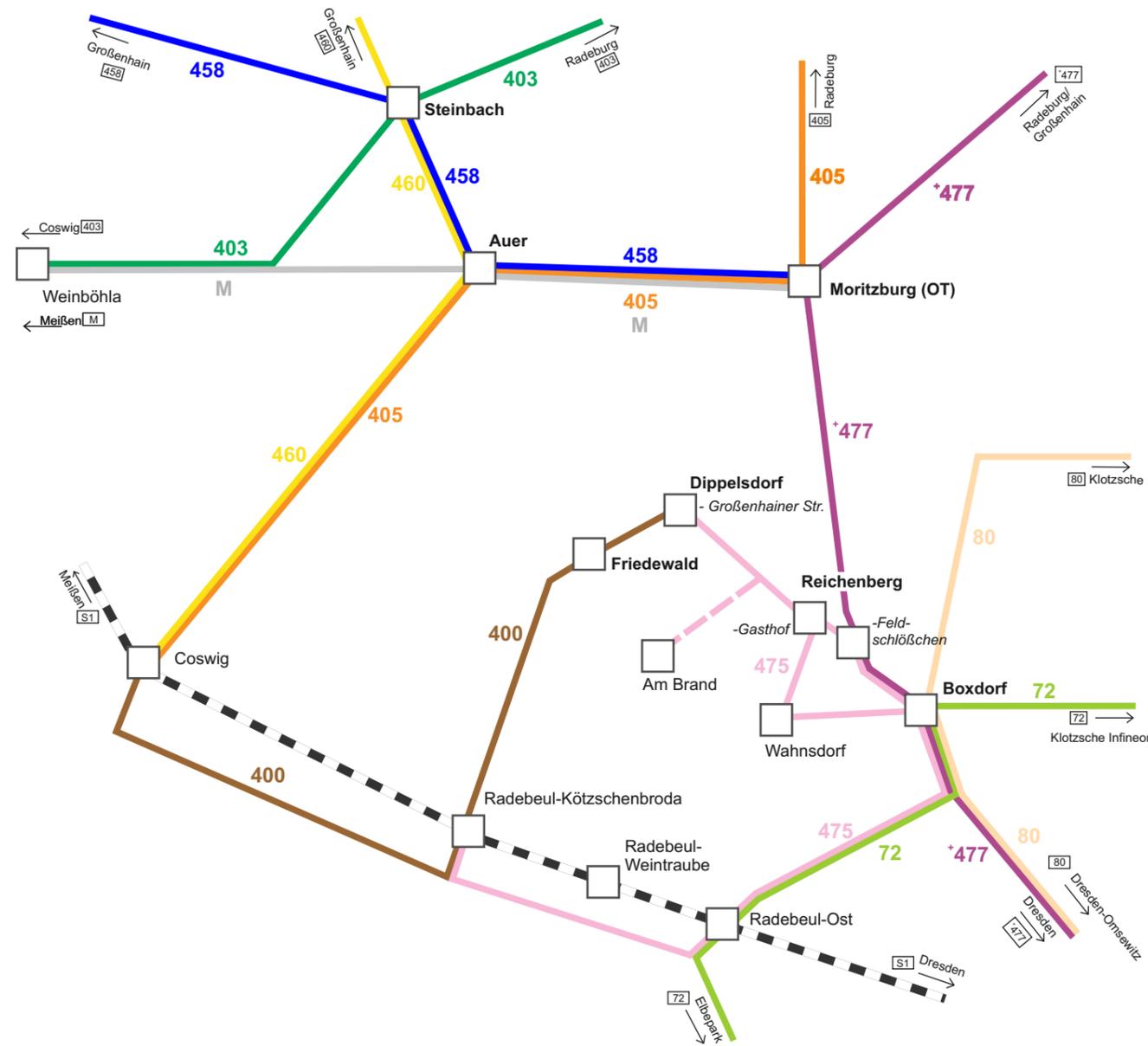
Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



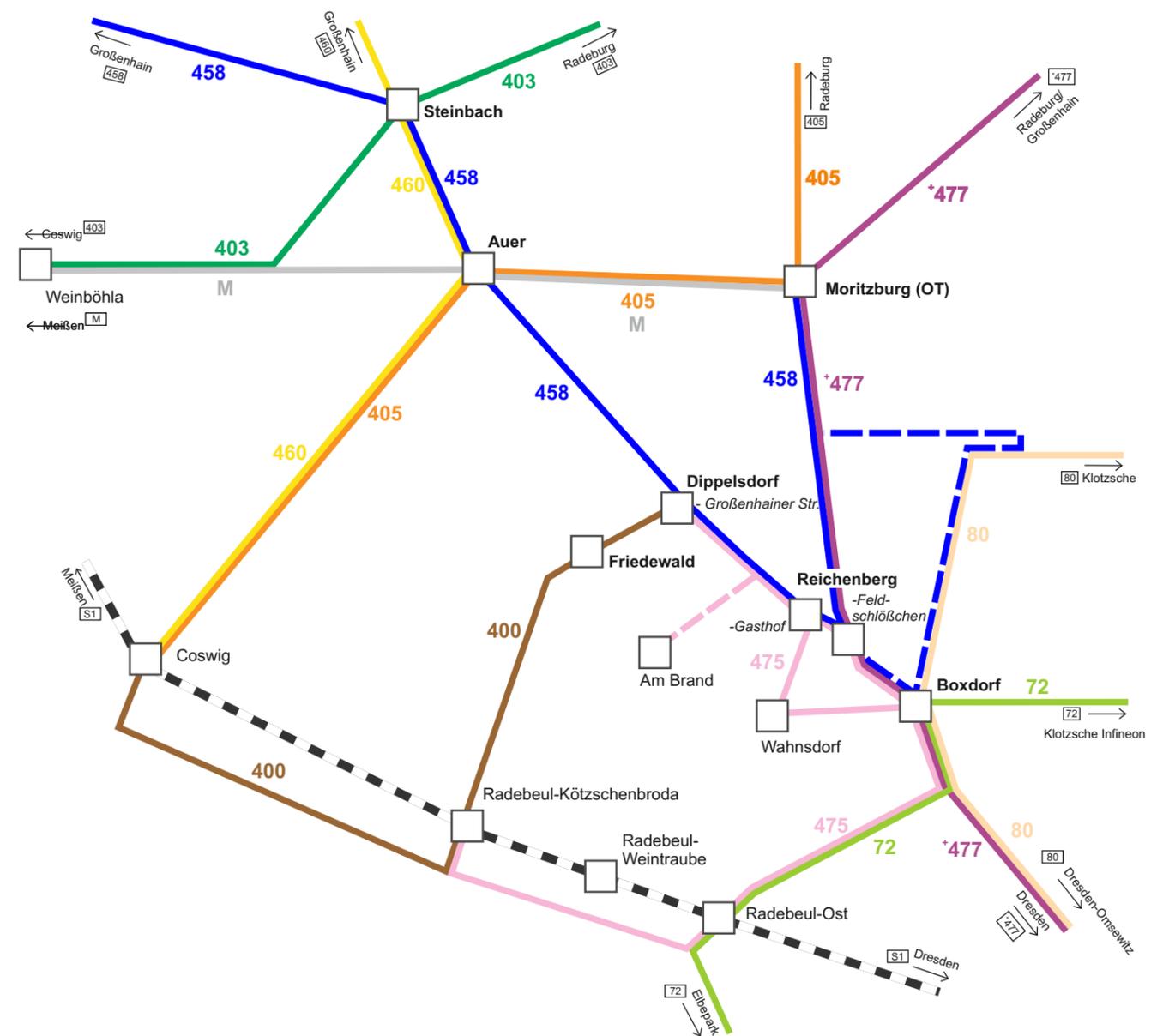


Gegenüberstellung Liniennetz Bestand – Konzept (schematisch)

Liniennetz Bestand 2019



Liniennetz Konzept



□ Am Grunde Haltestelle mit Haltestellenname

80 Klotzsche Linienbezeichnung und Richtungshinweis auf Endhaltestelle

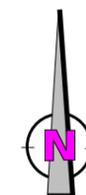


Abbildung 3



Anlage

ÖPNV-Konzept Moritzburg (OT Auer, Steinbach, Friedewald)
Protokoll

1. Datum/ Ort:

- 24.01.2017, 19:00 Uhr, Auer, Gasthof

2. Teilnehmer:

- Herr Hänisch, Bürgermeister;
- Frau Kochta, Hauptamtsleiterin;
- Herr Schüffler (Bearbeiter IVAS)
- ca. 20 Bürger der Gemeinde Moritzburg.

3. Anlass/ Zielstellung

- Fortsetzung des ÖPNV-Konzeptes (Teil 1, OT Boxdorf und Reichenberg)
- dieses soll Intentionen und Ideen der Gemeinde für die weitere Entwicklung des ÖV liefern, welche in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufgenommen werden können
- im Rahmen der Veranstaltung sollen die größten Probleme im Bestandssystem und Anregungen gesammelt werden, welche in die Bearbeitung des Konzeptes einfließen

4. Einleitung

- Herr Hänisch erläutert Intention, Ablauf und Zielstellung der Veranstaltung.

5. Präsentation durch Herrn Schüffler (liegt bei)

- Vorstellung der Aufgabenstellung und des Vorgehens
- Darstellung der Zwangspunkte des Konzeptes
 - Ausgestaltung des ÖPNV durch den Landkreis/ Verkehrsverbund, das Konzept kann nur Anregungen geben/ die Umsetzung der Vorschläge ist nicht garantiert.
 - die Haltestellengestaltung erfolgt durch die Gemeinde, Grenzen entstehen aufgrund der hohen Kosten (trotz i.d.R. 75 % Förderung) und dem erheblichen Handlungsbedarf
- Präsentation wesentlicher Ergebnisse aus Stufe 1
- Zentrale Fragestellungen für die nachfolgende Diskussion (vgl. folgendes Kapitel)

6. Diskussion/ Hinweise (Moderation durch Herrn Hänisch)

Fragestellungen an die Teilnehmer des Workshops:

- Welche Probleme sehen Sie bzgl. der Linienführung/ Erschließung?
- Wo sehen Sie „Lücken“ im Fahrplan?
- Welche Ziele haben eine erhebliche Bedeutung und müssen eingebunden werden/ bleiben?
- Welche relevanten Ziele in Moritzburg oder den umliegenden Gemeinden werden nicht oder nur schlecht erreicht?
- Welche Haltestellensituation ist (besonders) unbefriedigend – und warum?

Die Hinweise/ Anregungen/ Probleme sind in den folgenden Punkten inhaltlich zusammengefasst.

Probleme im Bestand:

- Verbindung Friedewald – Dresden (Neustadt) nur mittels Umstieg möglich
- Unzureichende morgendliche Anbindung von Auer in Richtung Coswig (nur zwei direkte Busse kurz hintereinander 7:03/ 7:08 Uhr), auch nachmittags in der Gegenrichtung problematisch
- Barrierefreiheit ist nicht nur an den Haltestellen nicht gegeben, sondern auch die Fahrzeuge (zumeist große Reisebusse) sind nicht darauf ausgelegt (wichtig für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen)
- Verbindung Steinbach/ Auer – Boxdorf (Oberschule) mit Umstieg in Moritzburg problematisch (kurze Umstiegszeit)
- Umstiegssituation in Moritzburg generell schwierig (fehlende Attraktivität, keine Barrierefreiheit)
- Ungünstige Ankunftszeit früh in Boxdorf (7:00 an, Schulbeginn erst 7:40), in Gegenrichtung „Lücke“ zwischen 14:30 und 16:30 Uhr)
- Ausrichtung des Busverkehrs nur auf Schüler macht die Nutzung durch andere Gruppen schwierig
- Erschließung von Friedewald nur über die Linie 400 wird als problematisch eingeschätzt
- nach 20 Uhr keine Angebote mehr

Anregungen:

- Nutzung der S 81 (Ortsumgehung) für eine direkte Anbindung von Steinbach/ Auer/ Friedewald an Boxdorf - Dresden
- Linie 400 als Ringlinie unter Bedienung von Auer führen
- generell lieber zuverlässige Takte und einheitliche Linienführungen (z.B. 30-Minuten-Takt), am Morgen früher/ abends länger
- tagsüber kleinere Busse einsetzen (ggf. können diese zu stark nachgefragten Zeiten auch durch Anhänger ergänzt werden)
- Prüfung der Erreichbarkeit der S-Bahn in Coswig/ Radebeul (insbesondere mit Blick auf den geplanten dichteren 15-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit)
- Anruflinientaxi für Abendstunden?

- Vorhandene parallele Linien so legen, dass eine Taktung entsteht (z.B. zwischen Auer und Steinbach)
- Zusammenführung/ Bündelung der Haltestellen in Dippelsdorf, z.B. am Bad (inkl. Parkplatz)
- Aspekt: P+R (Übergangsstellen Pkw auf den Bus insbesondere an den Hauptästen mit dichtem Takt/ langen Betriebszeiten), im Bestand z.B. Sportplatz Friedewald
- ggf. ein zusätzlicher „Spätbus“ Freitag/ Samstag aus Richtung Dresden
- Führung des Busses nach Großenhain in Auer über die neue Haltestelle (Schleifenfahrt), diese ist ausgebaut
- Konzept mit starken Achsen in die umliegenden Städte/ Gemeinden, Feinerschließung mit Übergang auf diese Achsen mittels Ringlinien über die Gemeinden

Wichtige Ziele:

- Dresden, Moritzburg, Boxdorf, Radebeul, Coswig
- Gymnasien Dresden, Coswig, Radebeul (eingeschränkt: auch Großenhain)
- Oberschule Boxdorf
- Dresden-Neustadt, Radebeul, Coswig, Radeburg, Großenhain
- Einkaufsmöglichkeiten in der Gemeinde sowie in Radeburg

Wichtige Haltestellen (Priorität barrierefreier Ausbau):

- Altenpflegeheim Steinbach (Dorfstraße)
- In Friedewald eine zentrale Haltestelle schaffen

7. Verabschiedung:

- Herr Hänisch dankt den Teilnehmern und weist darauf hin, dass weitere Hinweise schriftlich/ per Email gegeben werden können
- Ggf. wird auch noch ein Fragebogen zur Sammlung von Hinweisen dem Gemeindeblatt beigelegt (Abstimmung)

Dresden, 26.01.2017,

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

gez. i.A. Dipl.-Geogr. Martin Schöffler

Auswertung bestehender Verbindungen ab Ortsteile



ÖPNV Angebot ab Auer

Montag, 06.02.2017

| |
|---------------------------|
| 2 / 39min. |
| ± |
| Anz. Umstiege / Reisezeit |

Umstiege = U
Reisezeit = Rz.

gut 1 / 21min.
annehmbar 2 / 34min.
schlecht 2 / 52min.
nicht vertretbar 4 / 118min.

bis max. 1x umsteigen und maximal die doppelte Reisezeit gegenüber Kfz
bis max. 2x umsteigen und maximal die 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 2x umsteigen und/oder mehr als 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 3x umsteigen und/oder mehr als 5-fache Reisezeit gegenüber Kfz

| 🚗 | von Auer, Gasthof nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---------|---|------------|--------------------------|---|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|-------|-------------|-------|-------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|-------------|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 10 min. | Boxdorf, Am Grunde | :34 | 2 / 49min. | :07 :33 :41 | 1 / 17min. 1 / 21min. 2 / 71min. | :34 | 1 / 20min. | :33 | 1 / 21min. | :34 | 1 / 20min. | :02 | 2 / 78min. | :34 | 1 / 20min. | :33 | 1 / 21min. | :33 | 1 / 21min. | :34 | 1 / 20min. | :33 | 1 / 21min. | :34 | 1 / 20min. | :33 | 1 / 21min. | :34 | 1 / 20min. | :33 | 1 / 21min. | :34 | 1 / 20min. |
| 14 min. | Coswig, Bahnhof | :34 | 0 / 14min. | :07 :41 | 3 / 48min. 1 / 31 min. | :03 :08 :34 | 0 / 14min. 0 / 14min. 3 / 51min. | :02 :02 :36 | 2 / 27min. 1 / 20min. 0 / 14min. | :34 | 3 / 51min. | :02 | 2 / 27min. | :55 | 0 / 14min. | :29 | 1 / 20min. | :29 | 1 / 20min. | :24 | 0 / 14min. | :25 | 0 / 14min. | :29 | 1 / 20min. | :29 | 1 / 20min. | :36 | 0 / 14min. | :19 | 1 / 30min. | :36 | 0 / 14min. |
| 11 min. | Coswig, Zentrum/Börse | :34 | 0 / 12min. | :07 | 3 / 58min. | :03 :08 :34 | 0 / 12min. 0 / 12min. 3 / 61min. | :02 :02 :53 | 2 / 37min. 1 / 44min. 1 / 56min. | :34 | 3 / 61min. | :02 | 2 / 37min. | :55 | 0 / 12min. | :36 | 0 / 12min. | :29 | 1 / 30min. | :24 | 0 / 12min. | :25 | 0 / 12min. | :36 | 0 / 12min. | :19 | 1 / 27min. | :36 | 0 / 12min. | :53 | 1 / 66min. | :53 | 2 / 102min. |
| 22 min. | Dresden, Bahnhof Neustadt | :34 | 1 / 45min. | :07 :33 :41 | 1 / 31min. 1 / 35min. 1 / 43min. | :08 :34 | 1 / 41min. 1 / 34min. | :02 :02 :33 | 2 / 47min. 1 / 56min. 1 / 35min. | :34 | 1 / 34min. | :02 | 2 / 47min. | :34 | 1 / 34min. | :29 | 1 / 29min. | :29 | 1 / 29min. | :24 | 1 / 34min. | :29 | 1 / 34min. | :34 | 1 / 34min. | :33 | 1 / 35min. | :34 | 1 / 34min. | :33 | 1 / 35min. | :34 | 1 / 34min. |
| 19 min. | Dresden, Pestalozziplatz | :34 | 3 / 54min. | :07 :33 :41 | 1 / 26min. 1 / 30min. 2 / 59min. | :08 :08 :34 | 3 / 48min. 2 / 51min. 1 / 29min. | :02 :33 :36 | 3 / 57min. 1 / 30min. 2 / 53min. | :34 | 1 / 29min. | :02 | 3 / 57min. | :34 | 1 / 29min. | :33 | 1 / 30min. | :34 | 1 / 29min. | :33 | 1 / 30min. | :34 | 1 / 30min. | :34 | 1 / 30min. | :33 | 1 / 30min. | :34 | 1 / 29min. | :33 | 1 / 30min. | :33 | 1 / 30min. |
| 16 min. | Dresden-Klotzsche, Dörnichtweg | | | :07 :33 :41 | 2 / 35min. 2 / 39min. 3 / 76min. | :34 | 2 / 38min. | :02 :33 :36 | 4 / 74min. 2 / 49min. 2 / 66min. | :34 | 2 / 48min. | :02 | 4 / 74min. | :34 | 2 / 48min. | :33 | 2 / 49min. | :36 | 2 / 66min. | :34 | 2 / 38min. | :33 | 2 / 39min. | :34 | 2 / 38min. | :33 | 2 / 39min. | :34 | 2 / 38min. | :33 | 2 / 37min. | :34 | 2 / 38min. |
| 5 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :34 | 1 / 67min. | :07 :07 :33 :33 :41 | 2 / 24min. 2 / 24min. 2 / 32min. 2 / 65min. 2 / 60min. | :08 :34 | 1 / 63min. 2 / 27min. | :02 :02 :36 :53 | 3 / 69min. 2 / 69min. 1 / 96min. 3 / 114min. | :34 | 4 / 73min. | :02 | 3 / 69min. | :34 | 1 / 41min. | :36 | 1 / 65min. | :29 | 2 / 72min. | :24 | 1 / 47min. | :25 | 1 / 46min. | :33 | 2 / 58min. | :19 | 2 / 53min. | :36 | 1 / 94min. | | | | |
| 19 min. | Großenhain, Cottb. Bahnhof | :34 | 1 / 51min. | :18 :51 | 0 / 39min. 0 / 24min. | :08 :44 :53 | 1 / 42min. 0 / 39min. 0 / 36min. | :02 :36 :53 | 2 / 68min. 1 / 49min. 0 / 36min. | :34 | 1 / 100min. | :02 | 2 / 68min. | :53 | 0 / 36min. | :36 | 1 / 49min. | :28 | 0 / 39min. | :36 | 1 / 49min. | :08 | 0 / 36min. | :43 | 1 / 42min. | :14 | 0 / 36min. | :24 | 0 / 36min. | :33 | 1 / 49min. | :36 | 0 / 36min. |
| 20 min. | Großenhain, Radeburger Platz | :34 :34 | 2 / 62min. 2 / 77min. | :07 :18 :51 :51 | 1 / 54min. 0 / 49min. 1 / 32min. 0 / 34min. | :08 :44 :53 | 2 / 57min. 0 / 49min. 0 / 46min. | :02 :53 | 2 / 79min. 0 / 46min. | :34 | 1 / 94min. | :02 | 3 / 76min. | :53 | 0 / 46min. | :36 | 2 / 60min. | :07 | 1 / 61min. | :53 | 0 / 46min. | :08 | 0 / 46min. | :53 | 0 / 46min. | :14 | 0 / 46min. | :24 | 0 / 46min. | :53 | 0 / 46min. | | |
| 18 min. | Meißen, Bahnhof | :34 | 1 / 30min. | :07 :41 | 3 / 57min. 1 / 32min. | :03 :08 :08 | 1 / 31min. 1 / 26min. 1 / 56min. | :02 :02 :36 | 2 / 32min. 1 / 33min. 1 / 28min. | | | :02 | 2 / 32min. | :55 | 1 / 39min. | :36 | 1 / 28min. | :29 | 2 / 35min. | :36 | 1 / 28min. | :25 | 1 / 39min. | :36 | 1 / 28min. | :19 | 2 / 45min. | :36 | 1 / 28min. | :53 | 2 / 71min. | | |
| 5 min. | Moritzburg, Markt | | | :07 :33 | 0 / 4min. 0 / 5min. | :34 | 0 / 4min. | :33 | 0 / 5min. | :34 | 0 / 4min. | | | :34 | 0 / 4min. | :33 | 0 / 5min. | :34 | 0 / 4min. | :33 | 0 / 5min. | :34 | 0 / 4min. | :33 | 0 / 5min. | :34 | 0 / 4min. | :33 | 0 / 5min. | :36 | 3 / 71min. | | |
| 6 min. | Moritzburg, Schule | | | :33 | 1 / 67min. | :34 | 1 / 66min. | | | :34 | 1 / 126min. | | | :34 | 1 / 66min. | :33 | 1 / 67min. | :34 | 1 / 66min. | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 min. | Radebeul, Landes Bühnen | :34 | 1 / 40min. | :07 :33 :41 | 2 / 31min. 2 / 38min. 1 / 52min. | :08 :34 | 1 / 36min. 2 / 37min. | :02 :02 :36 | 2 / 42min. 1 / 61min. 1 / 38min. | :34 | 3 / 52min. | :02 | 2 / 42min. | :34 | 3 / 52min. | :36 | 1 / 38min. | :29 | 1 / 64min. | :24 | 1 / 39min. | :25 | 1 / 38min. | :33 | 2 / 38min. | :19 | 1 / 43min. | :33 | 2 / 38min. | :36 | 1 / 38min. | :34 | 2 / 37min. |
| 12 min. | Radebeul, Kötzschenbroda | :34 | 1 / 30min. | :07 :07 :07 :33 :33 :41 :41 | 3 / 43min. 2 / 47min. 2 / 31min. 3 / 47min. 2 / 51min. 2 / 38min. 1 / 48min. 1 / 52min. | :08 :08 :34 :34 :34 | 1 / 26min. 2 / 37min. 3 / 46min. 2 / 50min. 2 / 37min. | :02 :02 :36 :36 :53 | 2 / 32min. 1 / 61min. 1 / 28min. 2 / 39min. 2 / 71min. | :34 | 3 / 46min. | :02 | 2 / 32min. | :34 | 3 / 46min. | :36 | 1 / 28min. | :29 | 2 / 35min. | :24 | 1 / 33min. | :25 | 1 / 32min. | :36 | 1 / 28min. | :19 | 1 / 39min. | :36 | 1 / 28min. | :53 | 2 / 43min. | | |
| 14 min. | Radeburg, Bahnhof | | | :07 | 0 / 26min. | :34 | 0 / 29min. | | | :34 | 0 / 29min. | | | :34 | 0 / 29min. | :14 | 1 / 50min. | :33 | 2 / 44min. | :34 | 0 / 29min. | | | :34 | 0 / 29min. | :33 | 1 / 88min. | | | | | | |
| 7 min. | Steinbach, Bäckerei | :52 | 0 / 7min. | :18 | 0 / 9min. | :13 :44 :53 | 0 / 7min. 0 / 9min. 0 / 9min. | :53 | 0 / 9min. | :13 | 0 / 7min. | :02 | 3 / 104min. | :53 | 0 / 9min. | :37 | 0 / 9min. | :28 | 0 / 9min. | :14 | 0 / 7min. | :08 | 0 / 9min. | :53 | 0 / 9min. | :13 | 0 / 7min. | :24 | 0 / 9min. | :53 | 0 / 9min. | | |

Auswertung bestehender Verbindungen ab Ortsteile



ÖPNV Angebot ab Dippelsdorf
Montag, 06.02.2017

| |
|---------------------------|
| 2 / 39min. |
| ≅ |
| Anz. Umstiege / Reisezeit |

Umstiege = U
Reisezeit = Rz.

gut 1 / 21min.
annehmbar 2 / 34min.
schlecht 2 / 52min.
nicht vertretbar 4 / 118min.

bis max. 1x umsteigen und maximal die doppelte Reisezeit gegenüber Kfz
bis max. 2x umsteigen und maximal die 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 2x umsteigen und/oder mehr als 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 3x umsteigen und/oder mehr als 5-fache Reisezeit gegenüber Kfz

| von Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | | | | |
|---|--------------------------|--|---|--|---|--|---|--|--------------------------|--|-------------------|--|-------------------|--|--------------------------|--|---------------------------------|--|---|--|---|--|---|--|---------------------------------|--|--------------------------|--|------------|--------------------------|------------|--------------------------|--|--|--|
| | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | | | | |
| 5 min. Auer, Gasthof | :07 :09 :12 | 1 / 60min. 1 / 58min. 1 / 89min. | :11 :40 :41 | 2 / 40min. 1 / 54min. 3 / 63min. | :11 :41 | 2 / 42min. 2 / 55min. | :11 :40 | 2 / 42min. 1 / 54min. | :11 | 2 / 85min. | :37 :39 | 1 / 57min. 1 / 55min. | :11 :40 | 2 / 42min. 1 / 57min. | :05 :37 :39 | 2 / 83min. 1 / 57min. 1 / 41min. | :12 :41 | 1 / 41min. 2 / 55min. | :10 :39 :41 | 1 / 58min. 1 / 55min. 3 / 75min. | :11 :11 :40 | 3 / 78min. 2 / 85min. 1 / 54min. | :07 :11 :11 :40 :43 | 1 / 67min. 3 / 73min. 2 / 85min. 4 / 73min. 1 / 53min. | :09 :11 :11 :40 :43 | 1 / 75min. 3 / 73min. 2 / 85min. 4 / 73min. 1 / 53min. | | | | | | | | | |
| 4 min. Boxdorf, Am Grunde | :07 :12 | 12 / 60min. 1 / 42min. | :11 :41 | 0 / 11min. 0 / 11min. | :11 :41 | 0 / 11min. 0 / 11min. | :11 :40 | 0 / 11min. 2 / 48min. 1 / 52min. | :11 :40 :40 | 0 / 9min. 2 / 48min. 1 / 52min. | | | :11 :40 :40 | 0 / 9min. 2 / 48min. 1 / 52min. | :41 | 0 / 9min. | :41 | 0 / 9min. | :11 | 0 / 9min. | :11 | 0 / 9min. | :11 :40 :40 :43 | 0 / 9min. 2 / 48min. 1 / 52min. 1 / 71min. | :05 :39 :40 :43 | 1 / 53min. 2 / 49min. | :07 :09 | 2 / 51min. 2 / 45min. | :09 | 2 / 45min. | | | | | |
| 14 min. Coswig, Bahnhof | :09 :39 | 0 / 34min. 0 / 34min. | :09 :11 :41 | 0 / 34min. 2 / 44min. 2 / 44min. | :10 :11 :41 | 0 / 33min. 2 / 44min. 2 / 44min. | :10 :11 :40 | 0 / 33min. 3 / 55min. 2 / 44min. 0 / 33min. | :05 :11 :11 :40 | 1 / 50min. 3 / 44min. 2 / 44min. 0 / 33min. | :39 :11 :40 | 0 / 34min. 2 / 44min. 0 / 33min. | :11 :11 :40 | 3 / 44min. 2 / 44min. 0 / 33min. | :05 :39 :41 :41 | 1 / 50min. 0 / 34min. 3 / 44min. 2 / 55min. | :10 :39 :41 | 0 / 33min. 0 / 34min. 2 / 44min. | :10 :39 :41 | 0 / 33min. 0 / 34min. 2 / 44min. | :10 :11 :40 | 0 / 33min. 2 / 44min. 0 / 33min. | :09 :11 :40 :43 | 0 / 34min. 2 / 44min. 0 / 33min. 1 / 67min. | :05 :39 | 1 / 50min. 0 / 34min. | :09 | 0 / 34min. | :09 | 0 / 34min. | | | | | |
| 15 min. Coswig, Zentrum/Börse | :07 :09 :37 :39 | 0 / 44min. 1 / 27min. 0 / 44min. 1 / 31min. | :09 :09 :11 :11 :40 :40 :41 | 1 / 40min. 0 / 42min. 2 / 54min. 3 / 54min. 1 / 39min. 0 / 41min. 3 / 51min. | :10 :10 :11 :11 :40 :41 :41 | 1 / 39min. 0 / 41min. 2 / 54min. 3 / 54min. 1 / 39min. 2 / 54min. 3 / 51min. | :10 :10 :11 :11 :40 :40 :41 | 1 / 39min. 0 / 41min. 3 / 54min. 3 / 65min. 1 / 39min. 0 / 41min. 2 / 54min. 3 / 51min. | :05 :11 :11 :40 | 1 / 44min. 3 / 54min. 1 / 39min. 0 / 41min. | :39 :39 | 1 / 40min. 0 / 42min. | :11 :40 :40 | 3 / 54min. 0 / 41min. | :05 :39 :41 :41 | 1 / 44min. 1 / 40min. 0 / 42min. 3 / 54min. 4 / 54min. 2 / 67min. | :10 :10 :39 :41 :41 | 1 / 39min. 0 / 41min. 1 / 40min. 1 / 40min. 2 / 54min. 2 / 67min. | :10 :10 :39 :41 :41 | 1 / 39min. 0 / 41min. 1 / 40min. 1 / 40min. 0 / 42min. 1 / 39min. 0 / 41min. | :10 :10 :11 :11 :40 :40 :43 | 1 / 40min. 0 / 42min. 3 / 51min. 2 / 54min. 3 / 51min. 1 / 39min. 0 / 41min. 1 / 65min. | :09 :09 :11 :11 :40 :40 :43 | 1 / 40min. 0 / 42min. 1 / 42min. 2 / 54min. 3 / 54min. 1 / 39min. 0 / 41min. 1 / 65min. | :05 :37 :39 :39 | 1 / 40min. 1 / 42min. 1 / 42min. 2 / 54min. 3 / 54min. 0 / 42min. | :09 :09 :09 | 1 / 40min. 0 / 42min. 0 / 42min. | :09 :09 | 1 / 40min. 0 / 42min. | | | | | |
| 21 min. Dresden, Bahnhof Neustadt | :09 :12 :39 | 1 / 40min. 1 / 56min. 1 / 40min. | :11 :41 | 1 / 27min. 1 / 27min. | :11 :41 | 1 / 27min. 1 / 27min. | :10 :11 :11 :40 | 1 / 39min. 1 / 57min. 2 / 37min. 1 / 39min. | :11 :40 :40 | 1 / 27min. 1 / 39min. | :39 | 1 / 40min. | :11 :40 | 1 / 27min. 1 / 39min. | :05 :41 | 1 / 44min. 1 / 27min. | :10 :41 | 1 / 39min. 1 / 27min. | :10 :41 | 1 / 39min. 1 / 27min. | :11 :40 | 1 / 27min. 1 / 39min. | :11 :40 | 1 / 27min. 1 / 39min. | :11 :40 | 1 / 27min. 1 / 39min. | :05 :39 | 1 / 44min. 1 / 40min. | :09 | 1 / 40min. | :09 | 1 / 40min. | | | |
| 17 min. Dresden, Pestalozziplatz | :07 :09 :12 :39 | 3 / 56min. 2 / 51min. 1 / 51min. 3 / 49min. | :11 :41 | 1 / 22min. 1 / 22min. | :11 :41 | 1 / 22min. 1 / 22min. | :11 :11 :40 | 2 / 37min. 1 / 52min. 2 / 49min. | :11 :40 :40 | 1 / 22min. 2 / 49min. 3 / 56min. 2 / 83min. | :39 | 2 / 50min. | :11 :40 | 1 / 22min. 2 / 49min. 3 / 66min. | :05 :41 | 2 / 54min. 1 / 22min. | :10 :41 | 2 / 49min. 1 / 22min. | :10 :41 | 2 / 49min. 3 / 46min. 1 / 22min. | :11 :40 | 1 / 22min. 2 / 50min. | :11 :40 | 1 / 22min. 3 / 48min. 2 / 50min. | :11 :40 | 1 / 22min. 2 / 49min. 3 / 56min. 2 / 83min. | :05 :05 :37 :39 | 2 / 50min. 1 / 57min. 2 / 56min. 2 / 46min. 1 / 48min. | :07 :09 | 2 / 65min. 1 / 48min. | :07 :09 | 3 / 57min. 2 / 48min. | | | |
| 13 min. Dresden-Klotzsche, Dörnichtweg | :07 :09 :12 | 2 / 72min. 3 / 65min. 3 / 63min. 2 / 67min. | :11 :41 | 1 / 31min. 1 / 31min. | :11 :41 | 1 / 31min. 1 / 31min. | :11 :11 :40 | 1 / 31min. 2 / 62min. | :11 :40 | 1 / 31min. 2 / 62min. | | | :11 :40 | 1 / 31min. 2 / 62min. | :05 :41 | 3 / 71min. 1 / 41min. | :41 | 1 / 31min. | :41 | 1 / 31min. | :11 | 1 / 31min. | :11 | 1 / 31min. 2 / 62min. | :11 :40 | 1 / 31min. 2 / 62min. | :05 :39 | 1 / 65min. 2 / 61min. | :09 | 2 / 61min. | :09 | 2 / 56min. | | | |
| 24 min. Großenhain, Cottb. Bahnhof | :09 :39 | 1 / 76min. 1 / 71min. | :07 :11 :41 | 1 / 78min. 2 / 64min. 3 / 69min. | :10 :11 :41 | 1 / 75min. 2 / 74min. 3 / 89min. 1 / 93min. | :10 :11 :11 :40 | 1 / 65min. 3 / 74min. 2 / 90min. 1 / 70min. | :11 :11 :40 | 2 / 74min. 1 / 123min. 2 / 90min. | :39 | 1 / 71min. | :11 :11 :40 | 2 / 74min. 1 / 123min. 1 / 105min. | :05 :39 :41 | 2 / 80min. 1 / 71min. 3 / 89min. 1 / 93min. | :10 :39 :41 | 1 / 75min. 1 / 77min. 3 / 69min. 2 / 91min. | :10 :39 :41 | 1 / 75min. 2 / 74min. 1 / 70min. | :10 :40 | 1 / 75min. 2 / 74min. 1 / 70min. | :09 :11 :40 | 1 / 76min. 2 / 74min. 1 / 70min. | :09 :11 :40 | 1 / 76min. 2 / 74min. 2 / 105min. 1 / 91min. | :05 :39 | 2 / 80min. 1 / 71min. | :09 | 1 / 76min. | :09 | 1 / 76min. | | | |
| 24 min. Großenhain, Radeburger Platz | :07 :07 :09 :39 | 2 / 104min. 1 / 120min. 2 / 87min. 2 / 82min. | :11 :11 :40 :41 | 3 / 72min. 2 / 74min. 2 / 85min. 4 / 84min. | :11 :11 :41 | 3 / 87min. 2 / 88min. 1 / 87min. | :11 :11 :40 | 2 / 88min. 2 / 85min. | :11 :11 :40 | 3 / 91min. 1 / 117min. 3 / 126min. 3 / 98min. 2 / 101min. 1 / 157min. | :39 | 2 / 85min. | :11 :11 :40 | 2 / 88min. 1 / 117min. 3 / 126min. 3 / 98min. 2 / 101min. 1 / 157min. | :05 :39 :41 | 3 / 91min. 2 / 86min. 5 / 84min. 3 / 100min. | :12 :39 :41 | 1 / 87min. 2 / 86min. 4 / 84min. 1 / 87min. | :10 :10 :37 :39 :41 :41 :43 | 2 / 89min. 1 / 104min. 1 / 126min. 2 / 85min. | :10 :11 :11 :40 | 2 / 93min. 3 / 92min. 1 / 117min. 2 / 85min. | :07 :11 :11 :40 | 1 / 113min. 2 / 88min. 2 / 96min. | :09 :11 :11 :40 :43 | 2 / 91min. 3 / 89min. 1 / 117min. 2 / 101min. 1 / 85min. | :05 :39 | 3 / 94min. 2 / 101min. | :09 | 2 / 135min. | | | | | |
| 21 min. Meißen, Bahnhof | :09 :39 | 1 / 55min. 1 / 55min. | :09 :11 :40 :41 | 1 / 55min. 2 / 53min. 1 / 54min. 2 / 53min. | :10 :11 :40 :41 | 1 / 54min. 2 / 52min. 1 / 54min. 2 / 53min. | :10 :11 :40 | 1 / 54min. 2 / 53min. 1 / 54min. | :05 :11 :40 | 1 / 59min. 3 / 53min. 1 / 54min. | :39 | 1 / 55min. | :11 :11 :40 | 3 / 53min. 1 / 54min. | :05 :39 :41 | 1 / 59min. 1 / 55min. 3 / 53min. | :10 :39 :41 | 1 / 54min. 1 / 55min. 2 / 53min. | :10 :11 :40 | 1 / 54min. 1 / 54min. | :10 :11 :40 | 1 / 54min. 1 / 54min. | :09 :11 :40 | 1 / 55min. 2 / 53min. 1 / 54min. | :05 :39 | 1 / 59min. 1 / 55min. | :09 | 1 / 55min. | :09 | 1 / 55min. | | | | | |
| 9 min. Moritzburg, Markt | :07 :12 | 1 / 64min. 1 / 27min. | :11 :41 | 1 / 31min. 1 / 31min. | :11 :41 | 1 / 31min. 1 / 31min. | :11 :11 :40 | 1 / 31min. 1 / 58min. | :11 :40 | 1 / 31min. 2 / 62min. | :39 | 1 / 59min. | :11 :40 | 1 / 31min. 2 / 62min. | :12 :41 | 1 / 30min. 1 / 36min. | :39 :41 | 1 / 59min. 1 / 61min. | :12 :41 | 1 / 30min. 1 / 36min. | :39 | 1 / 59min. | :11 :40 | 1 / 31min. 1 / 58min. | :11 :40 | 1 / 31min. 3 / 62min. | :05 :39 | 2 / 102min. 3 / 68min. | :09 | 2 / 90min. | :09 | 2 / 94min. | | | |
| 8 min. Moritzburg, Schule | | | :41 | 3 / 59min. 2 / 59min. | :41 | 2 / 59min. | | | :11 :40 | 2 / 149min. 3 / 120min. | | | :11 :40 | 2 / 89min. 3 / 120min. | | | :41 | 2 / 59min. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 min. Radebeul, Landesbühnen | :09 :39 | 1 / 35min. 1 / 34min. | :09 :11 :36 :40 :41 | 1 / 24min. 1 / 27min. 0 / 24min. 1 / 23min. 1 / 30min. | :10 :11 :40 :41 | 1 / 23min. 1 / 30min. 1 / 23min. 1 / 30min. | :10 :11 :40 | 1 / 23min. 1 / 32min. 1 / 23min. | :05 :11 :40 | 0 / 25min. 1 / 32min. 1 / 23min. | :39 | 1 / 24min. | :11 :40 | 1 / 32min. 1 / 23min. | :05 :39 :41 | 0 / 25min. 1 / 24min. 3 / 45min. | :10 :35 :39 :41 | 1 / 23min. 0 / 25min. 1 / 24min. 1 / 30min. | :10 :39 :41 | 1 / 23min. 1 / 24min. 1 / 30min. | :10 :11 :40 | 1 / 23min. 1 / 23min. | :09 :11 :40 | 0 / 24min. 1 / 30min. 1 / 23min. | :09 :11 :40 | 1 / 24min. 1 / 30min. 1 / 22min. | :05 :39 | 0 / 25min. 1 / 23min. | :09 | 1 / 23min. | :09 | 1 / 23min. | | | |
| 9 min. Radebeul, Kötzschenbroda | :09 :37 :39 | 0 / 15min. 1 / 23min. 0 / 15min. | :07 :09 :40 :41 | 1 / 32min. 0 / 15min. 2 / 39min. 1 / 17min. 0 / 14min. 2 / 39min. | :10 :10 :11 :40 :40 :41 | 0 / 14min. 1 / 19min. 2 / 39min. 0 / 14min. 1 / 19min. 2 / 39min. | :10 :10 :40 :40 | 0 / 14min. 1 / 19min. 0 / 14min. | :05 :11 :40 | 1 / 36min. 3 / 39min. 0 / 14min. | :37 :39 | 1 / 22min. 0 / 15 min. | :11 :40 | 3 / 39min. 0 / 14min. | :05 :37 :39 :41 | 1 / 36min. 1 / 22min. 0 / 15min. 3 / 39min. | :10 :10 :37 :39 :41 | 0 / 14min. 1 / 19min. 1 / 22min. 0 / 15min. 2 / 39min. | :10 :10 :11 :40 | 0 / 14min. 1 / 19min. 1 / 19min. 0 / 14min. | :10 :10 :11 :40 | 0 / 14min. 1 / 19min. | :07 :09 :11 :40 | 1 / 22min. 0 / 15min. 2 / 39min. 0 / 14min. 1 / 19min. | :07 :09 :11 :40 | 1 / 36min. 1 / 22min. 2 / 39min. 0 / 15min. | :07 :09 :09 | 1 / 22min. 0 / 15min. 0 / 15min. | :07 :09 | 1 / 32min. 0 / 15min. | | | | | |
| 18 min. Radeburg, Bahnhof | :07 :12 | 1 / 86min. 0 / 34min. | :11 :40 | 2 / 78min. 1 / 83min. | :11 :41 | 2 / 52min. 1 / 50min. | :11 :42 | 2 / 78min. 1 / 81min. | :11 :40 | 2 / 52min. 2 / 92min. | :37 :39 | 0 / 35min. 1 / 84min. | :11 :40 | 2 / 52min. 2 / 109min. | :37 :41 | 1 / 86min. 2 / 82min. | :12 :41 | 1 / 51min. 1 / 50min. | :43 | 0 / 34min. | :11 | 2 / 52min. | :11 :40 | 2 / 78min. 1 / 83min. | :11 :43 | 2 / 52min. 1 / 48min. | :05 :39 | 4 / 104min. 3 / 82min. | :09 | 2 / 122min. | :09 | 2 / 104min. | | | |
| 11 min. Steinbach, Bäckerei | :09 :12 :37 | 1 / 78min. 1 / 72min. 2 / 103min. | :11 :40 :41 | 3 / 69min. 1 / 73min. | :11 :40 | 2 / 51min. | :11 :40 | 2 / 51min. 2 / 164min. | :11 :40 | 3 / 133min. 3 / 126min. | | | :11 :40 | 2 / 51min. | :05 :41 | 2 / 92min. 2 / 81min. | :12 :41 | 1 / 50min. 2 / 81min. | :10 :39 :41 | 1 / 67min. 1 / 86min. 3 / 84min. | :11 :11 :43 | 3 / 70min. | :07 :11 :11 :43 | 1 / 76min. 2 / 51min. 2 / 104min. 1 / 79min. | :09 :11 :11 :43 | 1 / 84min. 2 / 82min. 3 / 82min. 2 / 111min. 1 / 79min. | | | | | | | | | |

Auswertung bestehender Verbindungen ab Ortsteile



ÖPNV Angebot ab Steinbach
Montag 06.02.2017

| |
|---------------------------|
| 2 / 39min. |
| ≙ |
| Anz. Umstiege / Reisezeit |

Umstiege = U
Reisezeit = Rz.

gut 1 / 21min.
annehmbar 2 / 34min.
schlecht 2 / 52min.
nicht vertretbar 4 / 118min.

bis max. 1x umsteigen und maximal die doppelte Reisezeit gegenüber Kfz
bis max. 2x umsteigen und maximal die 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 2x umsteigen und/oder mehr als 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 3x umsteigen und/oder mehr als 5-fache Reisezeit gegenüber Kfz

| 🚗 | von Steinbach Bäckerei, nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---------|---|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|--------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|--|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 7 min. | Auer, Gasthof | :25 | 0 / 9min. | :24 | 0 / 9min. | :24 | 0 / 9min. | :24 | 0 / 8min. | :54 | 0 / 8min. | | | :24 | 0 / 9min. | :21 | 0 / 8min. | :21 | 0 / 8min. | :15 | 0 / 9min. | :16 | 0 / 9min. | :21 | 0 / 8min. | :21 | 0 / 8min. | :11 | 0 / 8min. | :24 | 0 / 9min. | | |
| 16 min. | Boxdorf, Am Grunde | :25 | 2 / 58min. | :24 | 1 / 30min. | :24 | 1 / 30min. | :24 | 1 / 30min. | :02 | 3 / 86min. | | | :24 | 1 / 30min. | :16 | 1 / 64min. | :24 | 1 / 30min. | :11 | 2 / 43min. | :24 | 1 / 30min. | :02 | 2 / 88min. | | |
| 19 min. | Coswig, Bahnhof | :25 | 0 / 23min. | :33 | 1 / 39min. | :24 | 3 / 61min. | :02 | 1 / 47min. | :02 | 1 / 47min. | | | :46 | 0 / 23min. | :21 | 1 / 28min. | :21 | 1 / 28min. | :15 | 0 / 23min. | :16 | 0 / 23min. | :21 | 1 / 28min. | :11 | 1 / 38min. | :24 | 1 / 26min. | :02 | 1 / 47min. | | |
| 16 min. | Coswig, Zentrum/Börse | :25 | 0 / 21min. | :33 | 1 / 42min. | :24 | 3 / 71min. | :24 | 1 / 24min. | :02 | 1 / 57min. | | | :46 | 0 / 21min. | :24 | 1 / 24min. | :21 | 1 / 38min. | :15 | 0 / 21min. | :16 | 0 / 21min. | :24 | 1 / 24min. | :11 | 1 / 35min. | :24 | 1 / 24min. | :02 | 1 / 57min. | | |
| 28 min. | Dresden, Bahnhof Neustadt | :25 | 1 / 54min. | :24 | 1 / 44min. | :24 | 1 / 44min. | :02 | 1 / 56min. | :02 | 1 / 56min. | | | :24 | 1 / 44min. | :21 | 1 / 37min. | :21 | 1 / 37min. | :15 | 1 / 43min. | :21 | 1 / 37min. | :21 | 1 / 37min. | :11 | 1 / 47min. | :24 | 1 / 44min. | :02 | 1 / 56min. | | |
| 25 min. | Dresden, Pestalozzplatz | :25 | 3 / 63min. | :24 | 1 / 39min. | :24 | 1 / 39min. | :24 | 1 / 39min. | :02 | 2 / 78min. | | | :24 | 1 / 39min. | :21 | 2 / 42min. | :24 | 1 / 39min. | :11 | 2 / 52min. | :24 | 1 / 39min. | :02 | 2 / 78min. | | |
| 20 min. | Dresden-Klotzsche, Dörnichtweg | :25 | 2 / 77min. | :24 | 2 / 48min. | :24 | 2 / 48min. | :24 | 2 / 58min. | :20 | 2 / 73min. | | | :24 | 2 / 58min. | :24 | 2 / 58min. | :24 | 2 / 48min. | :24 | 2 / 48min. | :21 | 3 / 51min. | :24 | 2 / 48min. | :11 | 3 / 61min. | :24 | 2 / 46min. | :02 | 3 / 97min. | | |
| 11 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :25 | 3 / 66min. | :24 | 2 / 41min. | :24 | 2 / 37min. | :24 | 2 / 51min. | :02 | 3 / 105min. | | | :24 | 2 / 51min. | :24 | 2 / 77min. | :21 | 2 / 80min. | :15 | 1 / 56min. | :16 | 1 / 55min. | :24 | 2 / 67min. | :11 | 2 / 61min. | :24 | 2 / 106min. | | | | |
| 18 min. | Großenhain, Cottb. Bahnhof | :25 | 0 / 29min. | :27 | 0 / 30min. | :53 | 0 / 30min. | :02 | 0 / 27min. | :02 | 0 / 27min. | | | :02 | 0 / 27min. | :05 | 0 / 28min. | :02 | 0 / 27min. | :33 | 0 / 27min. | :02 | 0 / 27min. | | |
| 18 min. | Großenhain, Radeburger Platz | :25 | 0 / 39min. | :27 | 0 / 40min. | :53 | 0 / 40min. | :02 | 0 / 37min. | :02 | 0 / 37min. | | | :02 | 0 / 37min. | :05 | 0 / 38min. | :02 | 0 / 37min. | :33 | 0 / 37min. | :02 | 0 / 37min. | | |
| 17 min. | Meißen, Bahnhof | :25 | 1 / 39min. | :33 | 1 / 40min. | :54 | 2 / 40min. | :02 | 1 / 65min. | :02 | 2 / 62min. | | | :46 | 1 / 48min. | :24 | 2 / 40min. | :02 | 1 / 65min. | :15 | 1 / 49min. | :16 | 1 / 48min. | :05 | 1 / 62min. | :02 | 1 / 65min. | :24 | 2 / 40min. | :02 | 2 / 62min. | | |
| 12 min. | Moritzburg, Markt | :25 | 1 / 46min. | :24 | 0 / 14min. | :24 | 0 / 14min. | :24 | 0 / 14min. | :20 | 1 / 66min. | | | :24 | 0 / 14min. | :21 | 1 / 17min. | :24 | 0 / 14min. | :11 | 1 / 27min. | :24 | 0 / 14min. | :02 | 2 / 97min. | | |
| 14 min. | Moritzburg, Schule | | | :24 | 1 / 76min. | :24 | 1 / 76min. | :24 | 1 / 196min. | :20 | 2 / 140min. | | | :24 | 1 / 76min. | | | | | :20 | 1 / 66min. | :33 | 2 / 126min. | :02 | 2 / 161min. | | |
| 18 min. | Radebeul, Landesbühnen | :25 | 1 / 49min. | :24 | 2 / 47min. | :24 | 2 / 47min. | :24 | 2 / 50min. | :02 | 2 / 72min. | | | :24 | 3 / 62min. | :21 | 1 / 72min. | :21 | 1 / 72min. | :15 | 1 / 48min. | :16 | 1 / 47min. | :24 | 2 / 47min. | :11 | 1 / 51min. | :24 | 2 / 47min. | :02 | 2 / 72min. | | |
| 17 min. | Radebeul, Kötzschenbroda | :25 | 1 / 39min. | :24 | 3 / 56min. | :24 | 2 / 56min. | :24 | 2 / 40min. | :02 | 2 / 62min. | | | :24 | 3 / 56min. | :21 | 1 / 65min. | :21 | 1 / 65min. | :15 | 1 / 42min. | :16 | 1 / 41min. | :24 | 2 / 40min. | :11 | 1 / 47min. | :24 | 2 / 40min. | :02 | 2 / 62min. | | |
| 9 min. | Radeburg, Bahnhof | :59 | 1 / 34min. | | | :24 | 1 / 39min. | | | :20 | 1 / 43min. | | | :24 | 1 / 39min. | | | :24 | 1 / 39min. | :21 | 1 / 43min. | :36 | 1 / 27min. | | | :20 | 1 / 43min. | :24 | 1 / 97min. | :02 | 2 / 129min. | | |

Auswertung bestehender Verbindungen nach Ortsteile



Rückwege ÖPNV Angebot nach Gemeindeteile

Montags 06.02.2017

| |
|---------------------------|
| 2 / 39min. |
| △ |
| Anz. Umstiege / Reisezeit |

Umstiege = U
Reisezeit = Rz

gut
annehmbar
schlecht
nicht vertretbar

1 / 21min.
2 / 34min.
2 / 52min.
4 / 118min.

bis max. 1x umsteigen und maximal die doppelte Reisezeit gegenüber Kfz
bis max. 2x umsteigen und maximal die 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 2x umsteigen und/oder mehr als 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 3x umsteigen und/oder mehr als 5-fache Reisezeit gegenüber Kfz

| von Boxdorf, Am Grunde nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|--|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|--|
| | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 10 min. Auer, Gasthof | :12 | 3 / 66min. | :02 | 2 / 39min. | :00 | 2 / 44min. | :02 | 1 / 34min. | | | :02 | 1 / 34min. | :32 | 1 / 21min. | :02 | 1 / 34min. | :32 | 1 / 21min. | :02 | 1 / 34min. | :00 | 2 / 56min. | :02 | 1 / 34min. | :30 | 2 / 54min. | :02 | 1 / 34min. | | | | |
| 6 min. Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :12 | 3 / 59min. | :22 | 0 / 9min. | :22 | 0 / 9min. | :32 | 1 / 43min. | :24 | 3 / 48min. | :08 | 2 / 63min. | :20 | 0 / 20min. | :50 | 0 / 15min. | :50 | 0 / 15min. | :00 | 2 / 41min. | :20 | 0 / 15min. | :20 | 0 / 15min. | :20 | 0 / 11min. | :30 | 2 / 40min. | :25 | 2 / 45min. | | |
| 16 min. Steinbach, Bäckerei | :12 | 3 / 75min. | :02 | 2 / 31min. | :00 | 2 / 53min. | :32 | 1 / 30min. | :24 | 2 / 120min. | | | :32 | 1 / 30min. | :32 | 1 / 30min. | :32 | 1 / 30min. | :00 | 2 / 65min. | :32 | 1 / 30min. | :00 | 3 / 84min. | :32 | 1 / 30min. | | | | | | |

| von Coswig, Bahnhof nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|--|
| | :min. | U / Rz | | |
| 13 min. Auer, Gasthof | :31 | 1 / 21min. | :04 | 0 / 14min. | :20 | 0 / 14min. | :00 | 3 / 53min. | :20 | 0 / 14min. | :07 | 1 / 86min. | :20 | 0 / 14min. | :23 | 0 / 14min. | :14 | 0 / 14min. | :00 | 3 / 53min. | :20 | 0 / 14min. | :00 | 3 / 53min. | :00 | 0 / 14min. | :10 | 0 / 14min. | | | | |
| 14 min. Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :09 | 0 / 31min. | :11 | 0 / 30min. | :11 | 0 / 30min. | :13 | 1 / 39min. | :41 | 0 / 31min. | :13 | 1 / 34min. | :41 | 0 / 31min. | :11 | 0 / 30min. | :11 | 0 / 30min. | :11 | 0 / 30min. | :11 | 0 / 31min. | :11 | 0 / 31min. | :13 | 1 / 40min. | :39 | 0 / 31min. | :39 | 0 / 31min. | | |
| 18 min. Steinbach, Bäckerei | :31 | 1 / 28min. | :04 | 0 / 23min. | :30 | 0 / 23min. | :13 | 3 / 49min. | | | :07 | 1 / 77min. | :20 | 1 / 42min. | :23 | 0 / 23min. | :14 | 0 / 23min. | :07 | 1 / 69min. | :42 | 0 / 23min. | :13 | 3 / 49min. | :00 | 0 / 23min. | :10 | 0 / 23min. | | | | |

| von Coswig, Zentrum/ Börse nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|--|
| | :min. | U / Rz | | |
| 12 min. Auer, Gasthof | :07 | 2 / 45min. | :06 | 0 / 12min. | :22 | 0 / 12min. | :03 | 3 / 50min. | :22 | 0 / 12min. | | | :22 | 0 / 12min. | :25 | 0 / 12min. | :16 | 0 / 12min. | :03 | 3 / 50min. | :22 | 0 / 12min. | :03 | 3 / 50min. | :02 | 0 / 12min. | :12 | 0 / 12min. | | | | |
| 14 min. Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :07 | 0 / 33min. | :07 | 0 / 34min. | :07 | 0 / 34min. | :03 | 1 / 49min. | :37 | 0 / 35min. | :03 | 1 / 44min. | :37 | 0 / 35min. | :07 | 0 / 34min. | :07 | 0 / 34min. | :07 | 0 / 34min. | :07 | 0 / 35min. | :07 | 0 / 35min. | :03 | 1 / 50min. | :37 | 0 / 33min. | :37 | 0 / 33min. | | |
| 16 min. Steinbach, Bäckerei | :07 | 2 / 52min. | :06 | 0 / 21min. | :32 | 0 / 21min. | :03 | 3 / 59min. | :49 | 2 / 95min. | :19 | 3 / 87min. | :22 | 1 / 40min. | :25 | 0 / 21min. | :16 | 0 / 21min. | :03 | 3 / 59min. | :44 | 0 / 21min. | :03 | 3 / 59min. | :02 | 0 / 21min. | :12 | 0 / 21min. | | | | |

| von Dresden, Bahnhof Neustadt nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|--|
| | :min. | U / Rz | | |
| 19 min. Auer, Gasthof | :07 | 2 / 45min. | :15 | 1 / 36min. | :07 | 1 / 37min. | :15 | 1 / 38min. | :45 | 1 / 51min. | :56 | 1 / 38min. | :15 | 1 / 38min. | :25 | 1 / 31min. | :15 | 1 / 38min. | :15 | 1 / 38min. | :37 | 1 / 47min. | | | | |
| 17 min. Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :07 | 1 / 33min. | :07 | 1 / 34min. | :07 | 1 / 34min. | :07 | 1 / 45min. | :37 | 1 / 35min. | :07 | 1 / 34min. | :37 | 1 / 35min. | :07 | 1 / 34min. | :07 | 1 / 34min. | :07 | 1 / 34min. | :07 | 1 / 35min. | :07 | 1 / 35min. | :07 | 1 / 46min. | :37 | 1 / 33min. | :37 | 1 / 33min. | | |
| 25 min. Steinbach, Bäckerei | :07 | 2 / 52min. | :25 | 1 / 55min. | :07 | 1 / 46min. | :15 | 1 / 47min. | :56 | 1 / 88min. | :07 | 2 / 99min. | :15 | 1 / 47min. | :25 | 1 / 40min. | :15 | 1 / 47min. | :07 | 2 / 77min. | :15 | 1 / 47min. | | | | |

Auswertung bestehender Verbindungen nach Ortsteile



Rückwege ÖPNV Angebot nach Gemeindeteile

Montags 06.02.2017

| |
|---------------------------|
| 2 / 39min. |
| ≙ |
| Anz. Umstiege / Reisezeit |

Umstiege = U
Reisezeit = Rz

gut 1 / 21min.
annehmbar 2 / 34min.
schlecht 2 / 52min.
nicht vertretbar 4 / 118min.

bis max. 1x umsteigen und maximal die doppelte Reisezeit gegenüber Kfz
bis max. 2x umsteigen und maximal die 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 2x umsteigen und/oder mehr als 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
mehr als 3x umsteigen und/oder mehr als 5-fache Reisezeit gegenüber Kfz

| | von Meißen, Bahnhof nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---------|---|--------------------------|--|------------|--------------------------|------------|--------------------------|------------|--------------------------|------------|----------------------------|------------|--------------------------|------------|--------------------------|------------|--------------------------|-------------------|--|-------------------|--|--------------------------|--|-------------------|--|-------|--------------------------|-------|------------|-------|------------|-------|--|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 18 min. | Auer, Gasthof | :20 :21 :21 :51 | 1 / 32min. 2 / 31min. 1 / 46min. 1 / 27min. | :41 :51 | 1 / 32min. 1 / 43min. | :21 :51 | 2 / 72min. 3 / 62min. | :41 :51 | 1 / 32min. 1 / 43min. | :45 :51 | 1 / 108min. 2 / 102min. | :51 | 1 / 43min. | :21 :51 | 2 / 72min. 1 / 46min. | :25 :51 | 1 / 42min. 1 / 37min. | :41 :51 | 1 / 33min. 3 / 62min. | :21 :51 | 1 / 47min. 1 / 43min. | :21 :41 :51 | 1 / 35min. 2 / 52min. 3 / 62min. | :41 :51 | 1 / 32min. 1 / 43min. | :51 | 1 / 33min. | | | | | | |
| 21 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 50min. | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 50min. | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 61min. | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 56min. | :21 :51 | 1 / 51min. 1 / 56min. | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 50min. | :21 :51 | 1 / 51min. 1 / 50min. | :21 :51 | 1 / 51min. 1 / 50min. | :21 :51 | 1 / 51min. 1 / 50min. | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 51min. | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 51min. | :21 :51 | 1 / 50min. 1 / 62min. | :21 | 1 / 51min. | :21 | 1 / 49min. | :21 | 1 / 49min. | | |
| 19 min. | Steinbach, Bäckerei | :20 :21 :51 | 1 / 39min. 2 / 38min. 1 / 36min. | :41 :51 | 1 / 39min. 1 / 62min. | :21 :51 | 2 / 63min. 3 / 71min. | :41 :51 | 1 / 39min. 2 / 93min. | :45 :51 | 1 / 99min. 2 / 93min. | :45 :51 | 1 / 61min. 2 / 71min. | :21 :51 | 2 / 63min. 1 / 55min. | :25 :51 | 1 / 49min. 1 / 46min. | :41 :45 :51 | 1 / 40min. 1 / 91min. 3 / 71min. | :21 :41 :51 | 1 / 56min. 1 / 44min. 2 / 43min. 3 / 71min. | :21 :41 :45 :51 | 1 / 44min. 2 / 43min. 1 / 99min. 2 / 92min. | :41 :45 :51 | 1 / 39min. 1 / 99min. 1 / 42min. | :21 | 2 / 63min. 1 / 42min. | | | | | | |

| | von Moritzburg, Markt nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---------|---|------------|--------------------------|-------------------|--|-------------------|--|-------------------|----------------------------|-------------------|--|-------------------|------------|-------------------|--|-------------------|--------------------------|-------------------|--|-------------------|--|-------------------|--|-------------------|--|-------|---|-------|--------|-------|--------|-------|--|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 4 min. | Auer, Gasthof | | | :11 :40 :56 | 1 / 30min. 0 / 11min. 0 / 7min. | :42 | 0 / 11min. | :26 :42 | 0 / 10min. 0 / 11min. | | | :26 | 0 / 10min. | :42 | 0 / 11min. | :26 :42 | 0 / 10min. 0 / 11min. | :42 :43 | 0 / 11min. 2 / 73min. | :26 :42 :43 | 1 / 51min. 0 / 11min. 2 / 73min. | :26 :42 :43 | 0 / 10min. 0 / 11min. 0 / 11min. | :13 :42 | 3 / 71min. 0 / 11min. | :26 | 0 / 10min. 0 / 11min. | | | | | | |
| 9 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :43 | 1 / 48min. | :13 :43 :43 | 1 / 18min. 1 / 52min. 1 / 22min. 1 / 55min. | :13 :43 :43 | 1 / 48min. 1 / 18min. 1 / 48min. | :43 :43 :43 | 1 / 32min. 1 / 57min. | :13 :43 :43 | 3 / 59min. 3 / 64min. 2 / 88min. | :43 :43 :43 | 1 / 57min. | :13 :42 :43 | 3 / 59min. 2 / 59min. 1 / 32min. 1 / 82min. | :26 :43 :43 | 1 / 75min. 3 / 58min. | :13 :43 :43 | 1 / 32min. 1 / 52min. 3 / 58min. 1 / 82min. | :43 :43 :43 | 1 / 52min. 3 / 58min. 1 / 52min. | :13 :43 :43 | 3 / 58min. 1 / 48min. 1 / 52min. | :13 :43 :43 | 3 / 59min. 1 / 32min. 2 / 89min. | :26 | 1 / 106min. 1 / 32min. 2 / 87min. | | | | | | |
| 11 min. | Steinbach, Bäckerei | :11 :56 | 1 / 22min. 1 / 24min. | :42 | 0 / 20min. | :42 | 0 / 20min. | :13 :43 | 2 / 131min. 3 / 123min. | | | :42 | 0 / 20min. | :42 :43 | 0 / 20min. 2 / 82min. | :38 :43 | 1 / 43min. 2 / 82min. | :42 :43 | 0 / 20min. 2 / 110min. | :38 :43 :43 | 1 / 43min. 4 / 101min. 2 / 110min. | :42 :43 :43 | 0 / 20min. 4 / 101min. 2 / 110min. | :13 :42 :43 | 3 / 80min. 4 / 101min. 2 / 110min. | :42 | 0 / 20min. | | | | | | |

| | von Moritzburg, Schule nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---------|---|-------|--------|-------|--------|-------|------------|-------|------------|-------|--------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 7 min. | Auer, Gasthof | | | | | :40 | 0 / 13min. | :40 | 0 / 13min. | | | :40 | 0 / 13min. | | | | | | | | | | | | |
| 8 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | | | | | :40 | 4 / 91min. | :40 | 1 / 35min. | | | :40 | 1 / 35min. | :40 | 1 / 65min. | :40 | 2 / 91min. | :40 | 2 / 91min. | :40 | 2 / 91min. | | | | | | | | | | | | |
| 13 min. | Steinbach, Bäckerei | | | | | :40 | 0 / 22min. | :40 | 0 / 22min. | | | :40 | 0 / 22min. | | | | | | | | | | | | |

| | von Radebeul, Landesbühnen nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---------|---|-------------------|--|-------------------|--|--------------------------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|-------------------|--|--------------------------|--|--------------------------|--|--------------------------|--|--------------------------|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|-------|------------|-------|--------|-------|--|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 13 min. | Auer, Gasthof | :10 :20 :40 | 2 / 42min. 1 / 47min. 1 / 38min. | :19 | 2 / 32min. | :02 :10 :15 :45 | 1 / 32min. 1 / 34min. 2 / 33min. 2 / 38min. 2 / 51min. | :02 :15 :40 :43 | 1 / 71min. 2 / 38min. | :02 :15 :40 :43 | 1 / 32min. 2 / 81min. 2 / 113min. 3 / 110min. | | | :02 :15 :40 :43 | 1 / 32min. 2 / 38min. 1 / 48min. 2 / 45min. | :02 :15 :40 :43 | 1 / 35min. 2 / 38min. 1 / 48min. 2 / 45min. | :02 :15 :40 :43 | 1 / 32min. 2 / 38min. 2 / 51min. | :15 :32 | 2 / 38min. 1 / 36min. | :02 :10 :11 :15 :45 | 1 / 32min. 1 / 46min. 2 / 45min. 2 / 51min. | :02 :15 :40 :41 :45 | 1 / 71min. 2 / 38min. 1 / 34min. 2 / 33min. | :02 :15 :40 :41 :45 | 1 / 32min. 1 / 44min. 2 / 43min. 2 / 51min. | :15 | 2 / 38min. | | | | |
| 11 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :10 :41 :57 | 1 / 30min. 1 / 30min. 1 / 34min. | :13 :19 :50 | 1 / 28min. 1 / 46min. 1 / 21min. | :12 :15 :42 :45 | 1 / 29min. 1 / 46min. 1 / 29min. 1 / 46min. | :28 :42 | 0 / 24min. 1 / 29min. | :42 :43 | 1 / 30min. 2 / 31min. | :23 :42 :43 | 0 / 24min. 1 / 30min. 2 / 28min. | :42 :43 | 1 / 30min. 2 / 31min. | :12 :15 :42 :58 | 1 / 29min. 1 / 50min. 1 / 30min. 0 / 24min. | :12 :15 :42 :43 | 1 / 29min. 1 / 50min. 1 / 30min. 2 / 31min. | :12 :28 :42 :45 | 1 / 29min. 0 / 25min. 1 / 30min. 1 / 29min. 1 / 36min. 1 / 50min. | :12 :42 :42 :45 | 1 / 30min. 1 / 29min. 1 / 30min. 1 / 29min. 1 / 46min. | :12 :42 :42 :45 | 1 / 30min. 1 / 29min. 1 / 30min. 1 / 29min. 1 / 46min. | :28 :42 | 0 / 25min. 1 / 28min. | :42 | 1 / 23min. | | | | |
| 19 min. | Steinbach, Bäckerei | :10 :40 :53 | 2 / 49min. 1 / 47min. 1 / 87min. | :10 :13 :19 | 2 / 70min. 2 / 67min. 3 / 61min. | :10 :11 :15 | 1 / 43min. 2 / 42min. 2 / 47min. | :02 :15 | 1 / 78min. 2 / 47min. | :40 | 2 / 104min. | :10 | 2 / 96min. | :15 | 2 / 47min. | :02 :15 :40 | 1 / 44min. 2 / 47min. 1 / 57min. | :02 :15 :40 | 1 / 79min. 2 / 47min. | :15 :32 | 2 / 47min. 1 / 45min. | :10 :11 :15 | 1 / 55min. 2 / 54min. 3 / 66min. | :02 :15 :40 :41 | 1 / 78min. 2 / 47min. 1 / 43min. 2 / 42min. | :10 :11 :40 :41 | 2 / 74min. 3 / 73min. 1 / 53min. 2 / 52min. | :15 | 2 / 47min. | | | | |

Auswertung bestehender Verbindungen nach Ortsteile



Rückwege ÖPNV Angebot nach Gemeindeteile

Montags 06.02.2017

| |
|---------------------------|
| 2 / 39min. |
| ≙ |
| Anz. Umstiege / Reisezeit |

Umstiege = U
 Reisezeit = Rz

gut 1 / 21min.
 annehmbar 2 / 34min.
 schlecht 2 / 52min.
 nicht vertretbar 4 / 118min.

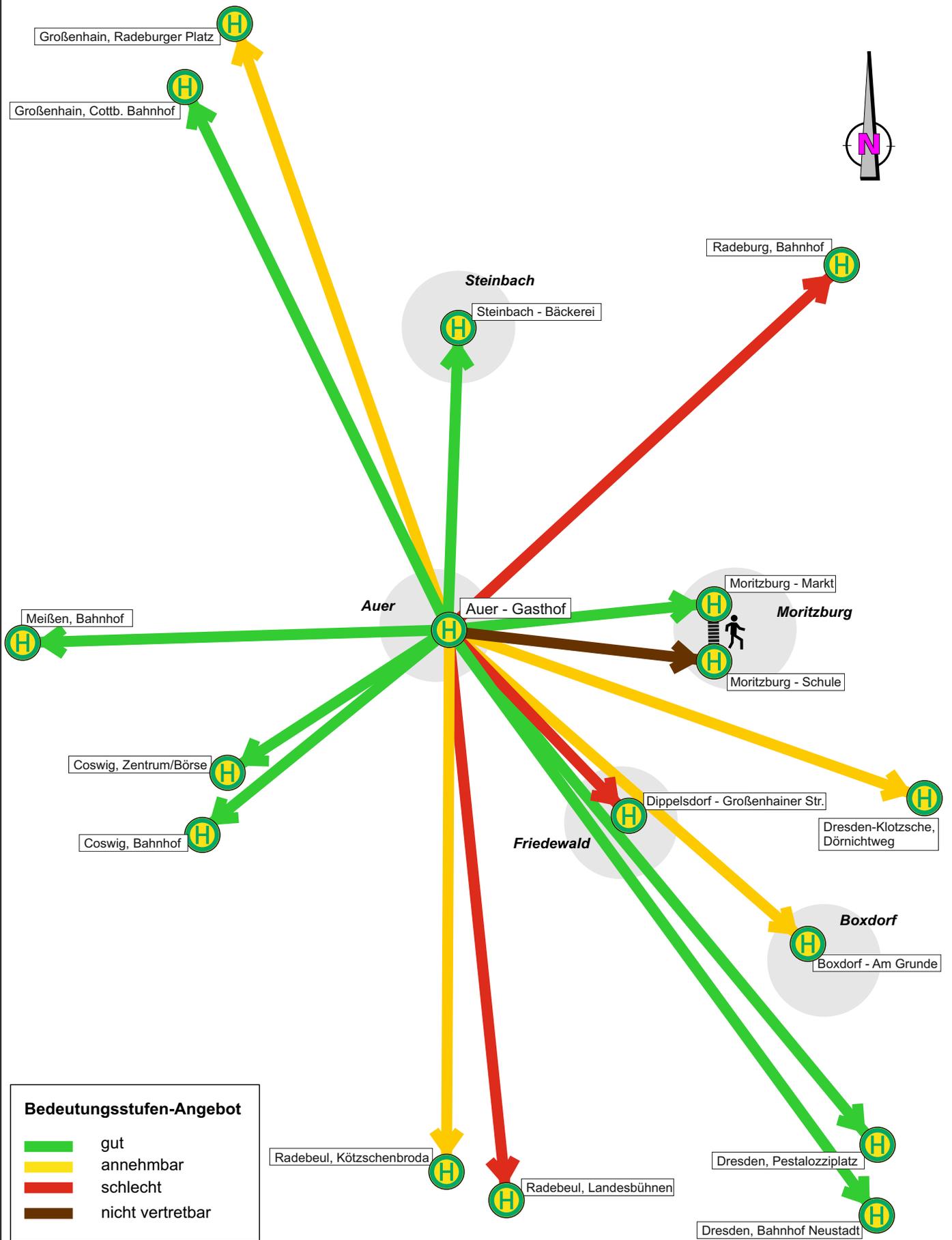
bis max. 1x umsteigen und maximal die doppelte Reisezeit gegenüber Kfz
 bis max. 2x umsteigen und maximal die 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
 mehr als 2x umsteigen und/oder mehr als 3-fache Reisezeit gegenüber Kfz
 mehr als 3x umsteigen und/oder mehr als 5-fache Reisezeit gegenüber Kfz

| | von Radebeul, Kötzschenbroda nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | |
|---------|---|---------------------------------|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|-------------------|--|-------------------|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|--------------------------|--|--------------------------|--|---------------------------------|--|---------------------------------|--|--------------------------|--|------------|--------------------------|------------|--------------------------|-------|--|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | |
| 11 min. | Auer, Gasthof | :02 :20 :26 :50 :57 | 3 / 50min. 2 / 32min. 1 / 41min. 1 / 28min. 2 / 54min. | :00 :05 :06 :20 :36 | 1 / 73min. 3 / 46min. 2 / 67min. 2 / 53min. | :05 :20 :27 :35 :36 | 1 / 29min. 1 / 24min. 2 / 69min. 3 / 61min. 2 / 77min. | :09 :11 :20 :39 :50 | 1 / 64min. 2 / 42min. 2 / 53min. | :05 :39 :50 | 1 / 29min. 2 / 114min. 2 / 103min. | | | :05 :11 :20 :39 :50 | 1 / 29min. 2 / 42min. 2 / 47min. 1 / 49min. 1 / 38min. | :05 :20 :27 :35 :36 | 1 / 29min. 2 / 54min. 2 / 69min. 3 / 61min. 2 / 77min. | :11 :20 :35 :36 | 2 / 42min. 1 / 33min. | :05 :20 :35 :36 | 1 / 29min. 1 / 36min. 3 / 61min. 2 / 77min. | :09 :11 :20 :39 :50 | 1 / 64min. 2 / 42min. 2 / 53min. 1 / 35min. 1 / 24min. | :05 :11 :20 :39 :50 | 1 / 29min. 1 / 38min. 1 / 19min. 0 / 15min. | :11 :40 :55 | 2 / 42min. 1 / 32min. 0 / 15min. | | | | | | |
| 10 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :22 :25 :42 :57 | 1 / 20min. 0 / 15min. 1 / 29min. 0 / 14min. | :27 :56 :57 | 0 / 14min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :27 :56 :57 | 0 / 14min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :15 :56 :57 | 1 / 37min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :56 :57 | 1 / 18min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :15 :56 :57 | 1 / 32min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :56 :57 | 1 / 18min. 0 / 15min. 1 / 18min. 0 / 15min. | :26 :27 :56 :57 | 1 / 15min. 0 / 14min. 1 / 18min. 0 / 15min. | :26 :27 :56 :57 | 1 / 15min. 0 / 14min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :26 :27 :56 :57 | 1 / 18min. 0 / 15min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :26 :27 :56 :57 | 1 / 18min. 0 / 15min. 1 / 15min. 0 / 14min. | :26 :27 :56 :57 | 1 / 18min. 1 / 19min. 0 / 15min. | :15 :55 :55 | 1 / 38min. 1 / 19min. 0 / 15min. | :40 :55 | 1 / 32min. 0 / 15min. | :40 :55 | 1 / 32min. 0 / 15min. | | |
| 18 min. | Steinbach, Bäckerei | :02 :20 :27 :42 :50 | 3 / 57min. 2 / 39min. 1 / 60min. 2 / 45min. 1 / 37min. | :06 :09 :20 | 2 / 74min. 3 / 71min. 2 / 60min. | :09 :20 :36 | 1 / 44min. 1 / 33min. 2 / 86min. | :06 :09 :11 :20 | 3 / 56min. 1 / 71min. 2 / 51min. 2 / 60min. | :39 :50 | 2 / 105min. 2 / 94min. | :09 :20 | 3 / 97min. 2 / 86min. | :05 :20 | 2 / 57min. 2 / 64min. | :05 :11 :20 :39 :50 | 1 / 41min. 2 / 51min. 2 / 54min. 1 / 58min. 1 / 47min. | :05 :09 :20 :36 | 2 / 57min. 1 / 72min. 2 / 61min. 2 / 86min. | :11 :35 | 2 / 51min. 1 / 42min. | :09 :20 | 1 / 56min. 1 / 45min. | :09 :11 :20 :39 :50 | 1 / 71min. 2 / 51min. 2 / 60min. 1 / 44min. 1 / 33min. | :09 :20 :39 :50 | 3 / 75min. 2 / 64min. 1 / 54min. 1 / 43min. | :05 :11 | 3 / 57min. 2 / 51min. | | | | |

| | von Radeburg, Bahnhof nach: | 05:00 | | 06:00 | | 07:00 | | 08:00 | | 09:00 | | 10:00 | | 11:00 | | 12:00 | | 13:00 | | 14:00 | | 15:00 | | 16:00 | | 17:00 | | 18:00 | | 19:00 | | 20:00 | | | |
|---------|---|-------|------------|---------------------------------|--|-------|------------|--------------------------|---|-------|------------|-------------------|--|-------|------------|------------|--------------------------|------------|---------------------------|-------------------|--|--------------------------|--|--------------------------|---|--------------------------|--|-------------------|----------------------------|------------|--------------------------|-------|--|--|--|
| | | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | :min. | U / Rz | | | | |
| 13 min. | Auer, Gasthof | | | :11 :12 :33 :54 | 1 / 40min. 0 / 29min. 0 / 30min. 1 / 59min. | :33 | 0 / 33min. | :03 :33 | 0 / 33min. 0 / 29min. | :33 | 0 / 29min. | :03 :54 | 0 / 33min. 1 / 59min. | | | :00 :03 | 0 / 29min. 0 / 33min. | :00 :21 | 0 / 29min. 1 / 64min. | | | :00 :03 :50 :54 | 0 / 29min. 0 / 33min. 0 / 29min. 3 / 90min. | | | :03 :03 :50 :54 | 0 / 33min. 0 / 33min. 0 / 29min. 3 / 90min. | | | :03 :24 | 0 / 33min. 1 / 29min. | | | | |
| 16 min. | Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße | :56 | 1 / 35min. | :11 :11 :33 :33 :54 | 0 / 35min. 1 / 54min. 2 / 88min. 1 / 98min. 1 / 67min. | :33 | 3 / 98min. | :03 :03 :33 :54 | 1 / 72min. 2 / 97min. 1 / 131min. 3 / 78min. | :33 | 3 / 98min. | :03 :03 :54 | 2 / 97min. 2 / 97min. 3 / 78min. | :36 | 0 / 39min. | :04 :56 | 2 / 61min. 1 / 49min. | :00 :54 | 2 / 101min. 2 / 71min. | :03 :03 :54 | 2 / 99min. 2 / 92min. 3 / 77min. | :41 :41 | 0 / 38min. 1 / 54min. | :03 :03 :50 :54 | 2 / 88min. 1 / 131min. 2 / 82min. 3 / 78min. | | | :03 :03 :24 | 1 / 129min. 2 / 106min. | | | | | | |
| 9 min. | Steinbach, Bäckerei | | | :11 :12 :21 :33 | 2 / 48min. 0 / 21min. 1 / 38min. 1 / 47min. | :33 | 0 / 21min. | :03 | 1 / 59min. | :33 | 0 / 21min. | :03 :54 | 1 / 109min. 1 / 68min. | | | :00 :03 | 0 / 21min. 1 / 59min. | :00 :21 | 0 / 21min. 1 / 55min. | :03 :21 | 1 / 59min. 1 / 55min. | :00 :03 :50 :54 | 0 / 21min. 1 / 59min. 0 / 21min. 3 / 99min. | | | :03 :03 :50 :54 | 0 / 21min. 1 / 59min. 0 / 21min. | | | :03 :24 | 1 / 59min. 1 / 38min. | | | | |



Qualität der Verbindungen ab Auer

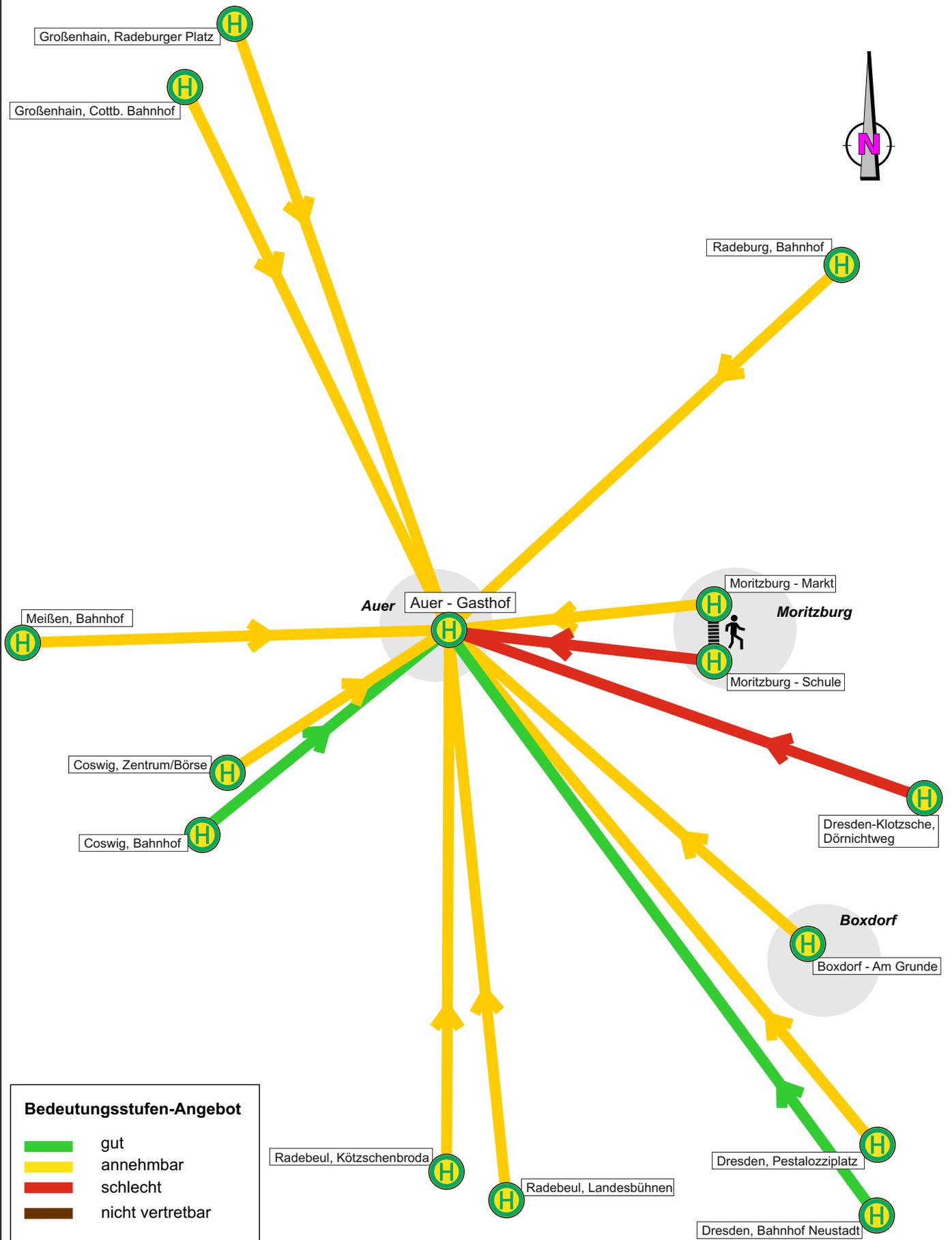


Bedeutungsstufen-Angebot

- gut (Green)
- annehmbar (Yellow)
- schlecht (Red)
- nicht vertretbar (Brown)



Qualität der Verbindungen nach Auer

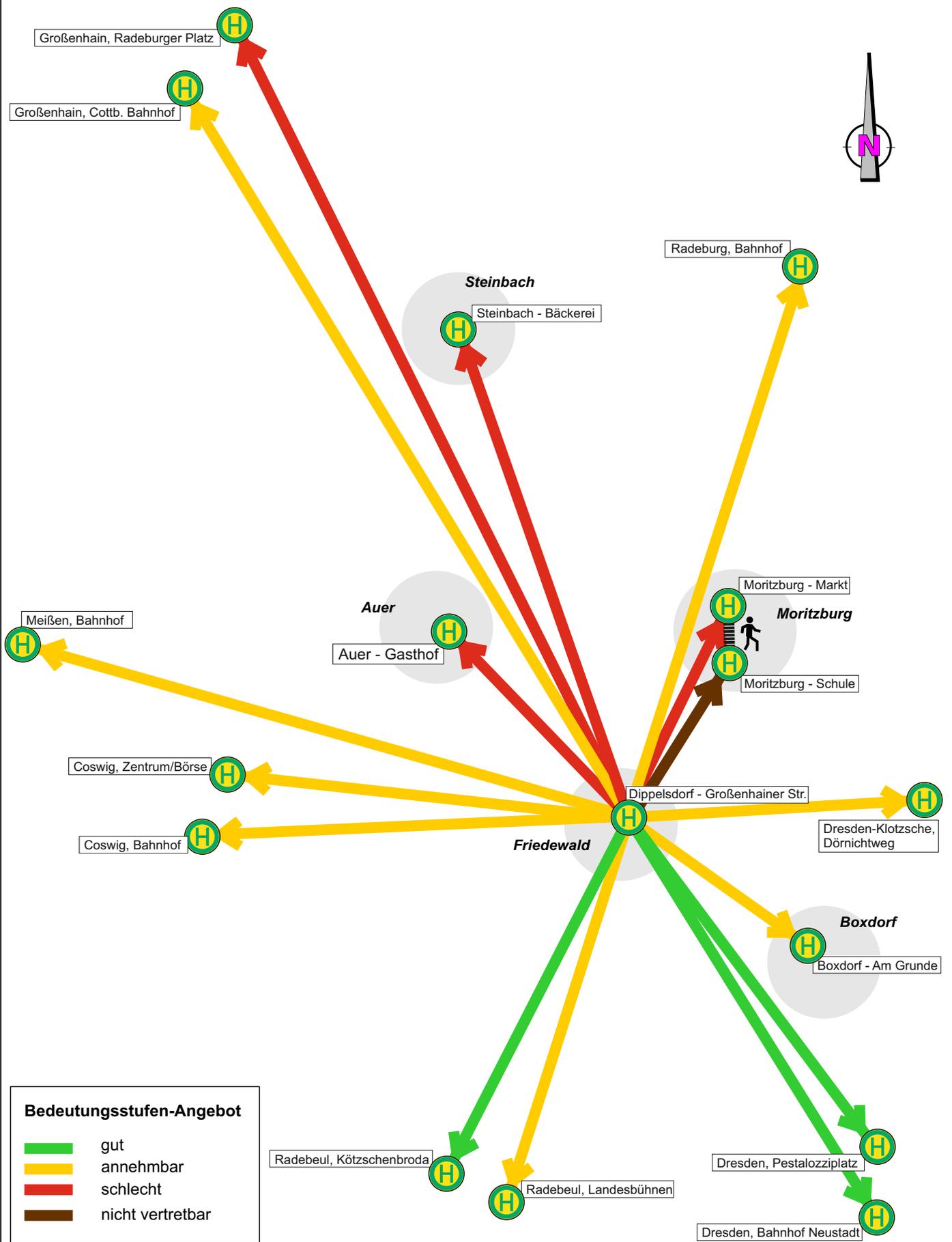


Bedeutungsstufen-Angebot

- gut
- annehmbar
- schlecht
- nicht vertretbar

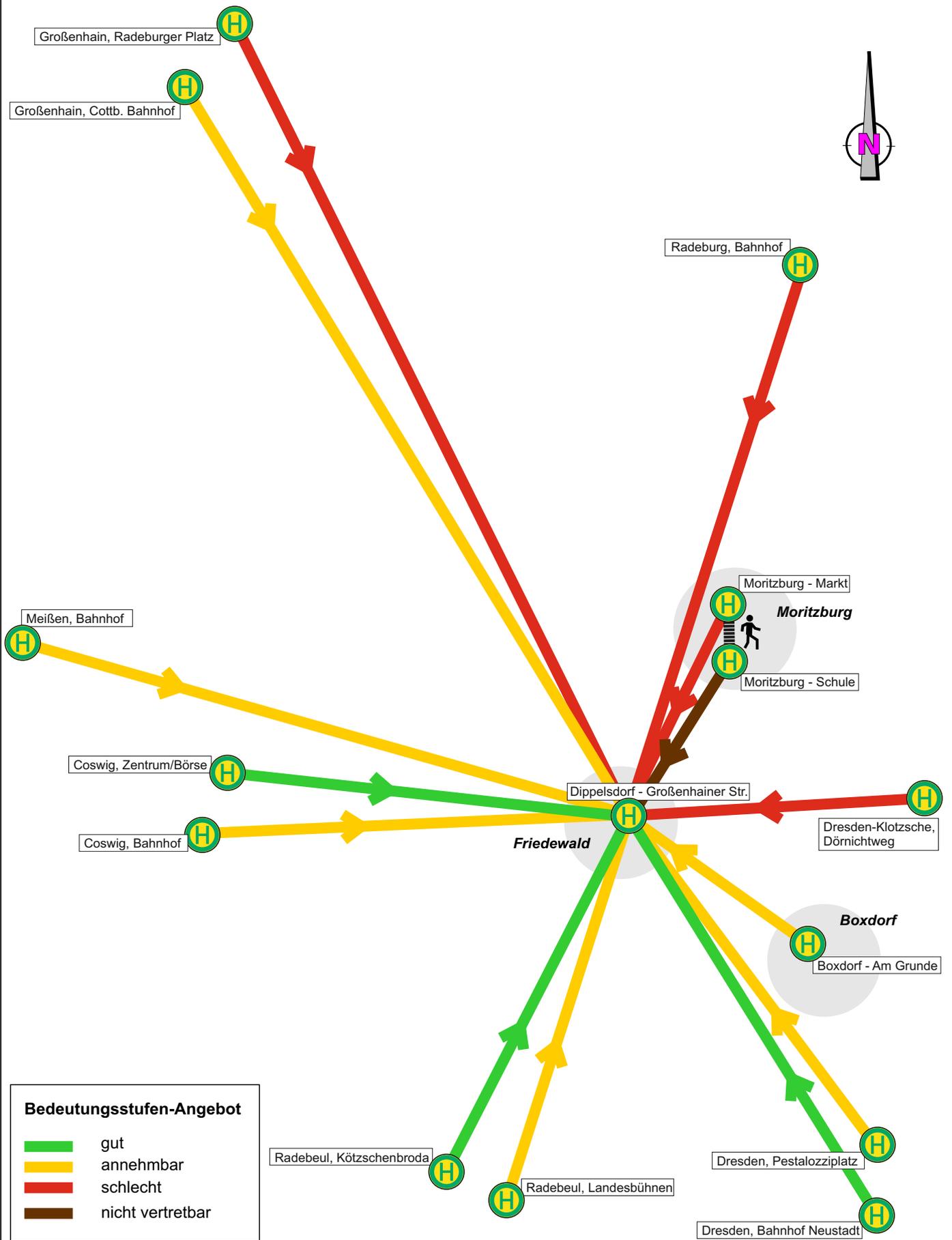


Qualität der Verbindungen ab Friedewald





Qualität der Verbindungen nach Friedewald

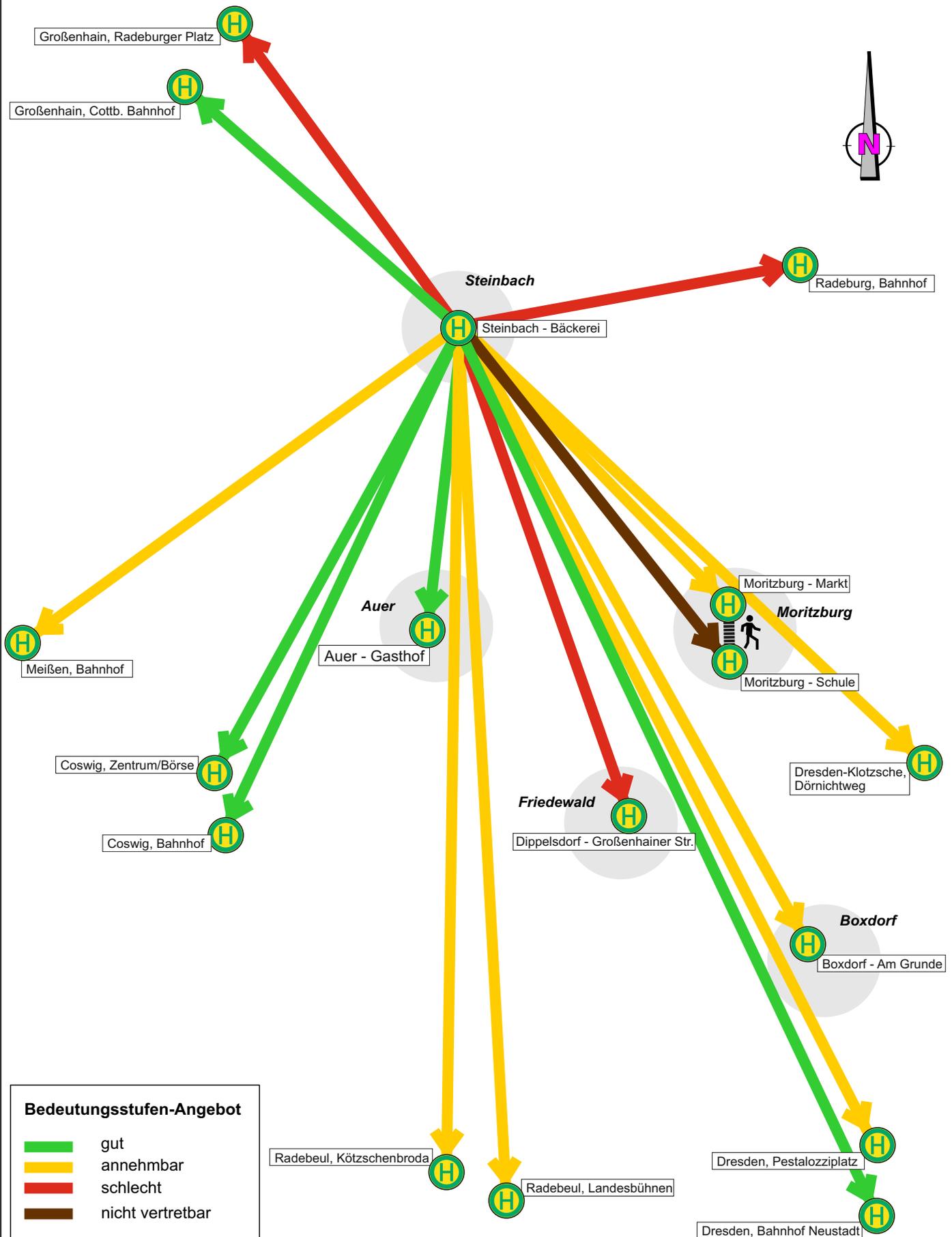


Bedeutungsstufen-Angebot

- gut
- annehmbar
- schlecht
- nicht vertretbar

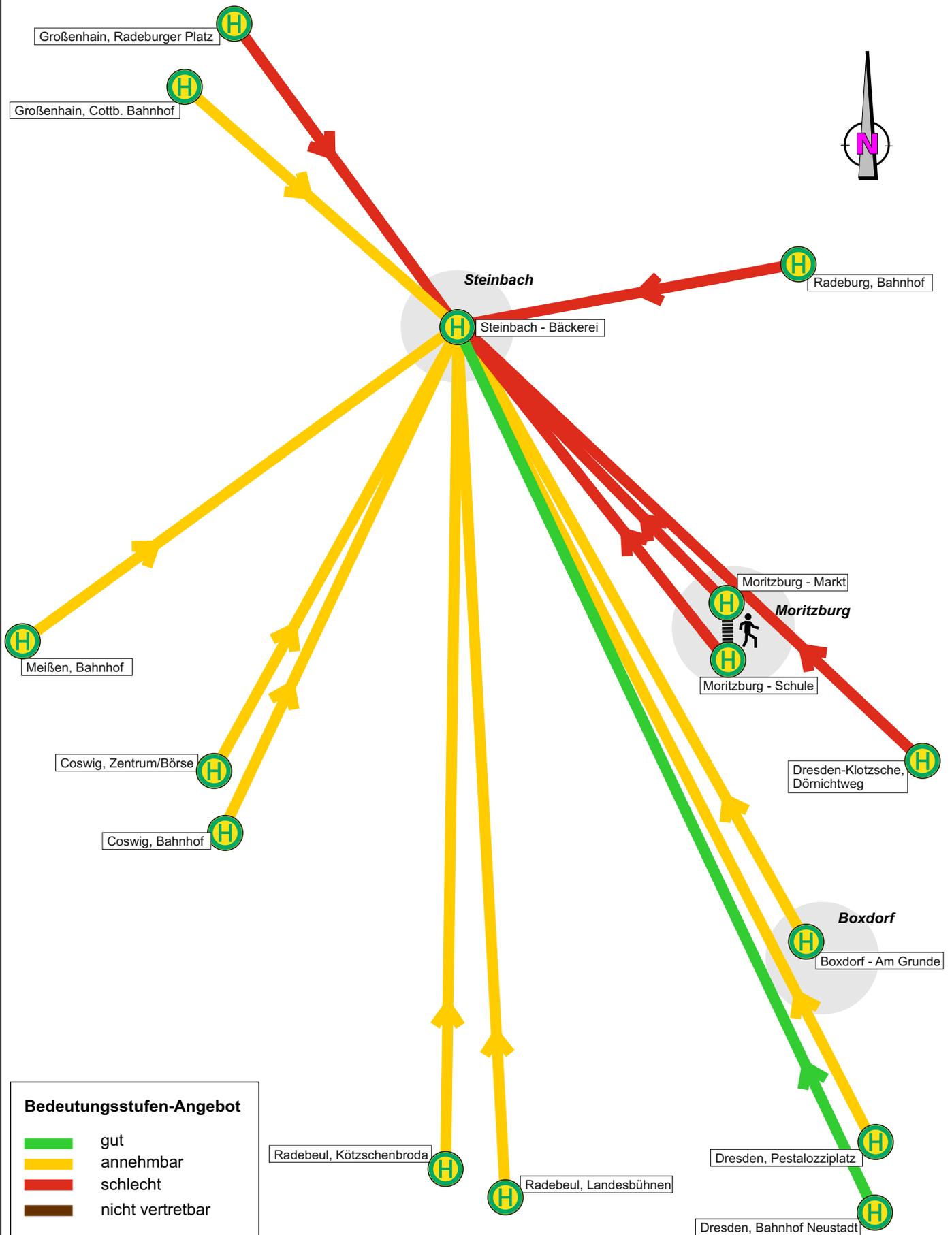


Qualität der Verbindungen ab Steinbach





Qualität der Verbindungen nach Steinbach



**Gegenüberstellung der Fahrplan-Kilometer und Kosten im Bestand und Konzept
Linie 458 (VGM)**

| 458 | Verlauf der Linienführung | km [ca. Angaben] | Fahrplanfahrten/ Tag [Mo-Fr] | | Fpl-km/ Tag [Mo-Fr] | Kosten/ Tag [in €] | Kosten pro Jahr [in €] | | |
|---|---|------------------------|---------------------------------|-----------|------------------------|-----------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | | | Ri 1 | Ri 2 | | | | absolute Veränderung | relative Veränderung |
| Status Quo | (Großenhain -) Stadtgrenze Dorfstraße Steinbach - Auer - Moritzburg, Markt - Moritzburg, Bahnhof | 11,5 | 9 | | 103,5 | 259 | | | |
| | Moritzburg, Bahnhof - Mb, Schloß - Auer - Gemeindegrenze Dorfstraße (Steinbach) (- Großenhain) | 11,5 | | 9 | 103,5 | 259 | | | |
| Summe | | | 9 | 9 | 207 | 518 | | | 134.550 |
| Variante 1 (Verlängerung über Reichenberg) | (Großenhain -) Gemeindegrenze Dorfstraße Steinbach - Auer - Dippelsdorf - Reichenberg, Gasthof - Reichenberg, Feldschlößchen - Moritzburg (Bahnhof) - Moritzburg (Markt) | 19,00 | 9 | 9 | 342,0 | 855 | | | |
| Summe | | | 9 | 9 | 342 | 855 | 222.300 | 87.750 | 65% |
| Variante 2 (Variante 1 plus Verlängerung über Boxdorf) | (Großenhain -) Gemeindegrenze Dorfstraße Steinbach - Auer - Dippelsdorf - Reichenberg, Gasthof - Reichenberg, Feldschlößchen - Boxdorf, Am Grunde - Wilschdorf, Industriegebiet - Moritzburg, Bahnhof - Moritzburg, Markt | 25,00 | 9 | 9 | 450,0 | 1.125 | | | |
| Summe | | | 9 | 9 | 450 | 1.125 | 292.500 | 157.950 | 117% |
| Status Quo plus Angebotsverdichtung | (Großenhain -) Stadtgrenze Dorfstraße Steinbach - Auer - Moritzburg, Markt - Moritzburg, Bahnhof | 11,50 | 12 | | 138,0 | 345 | | | |
| | Moritzburg, Bahnhof - Mb, Schloß - Auer - Gemeindegrenze Dorfstraße (Steinbach) (- Großenhain) | 11,50 | | 12 | 138,0 | 345 | | | |
| Summe | | | 12 | 12 | 276 | 690 | 179.400 | 44.850 | 33% |
| Variante 1 plus Angebotsverdichtung | (Großenhain -) Gemeindegrenze Dorfstraße Steinbach - Auer - Dippelsdorf - Reichenberg, Gasthof - Reichenberg, Feldschlößchen - Moritzburg (Bahnhof) - Moritzburg (Markt) | 19,00 | 12 | 12 | 456,0 | 1.140 | | | |
| Summe | | | 12 | 12 | 456 | 1.140 | 296.400 | 161.850 | 120% |
| Variante 2 plus Angebotsweiterung | (Großenhain -) Gemeindegrenze Dorfstraße Steinbach - Auer - Dippelsdorf - Reichenberg, Gasthof - Reichenberg, Feldschlößchen - Boxdorf, Am Grunde - Wilschdorf, Industriegebiet - Moritzburg, Bahnhof - Moritzburg, Markt | 25,00 | 12 | 12 | 600,0 | 1.500 | | | |
| Summe | | | 12 | 12 | 600 | 1.500 | 390.000 | 255.450 | 190% |

Kostenansatz: 2,50 €/ Fpl-km