

# Nahverkehrsplan ZVON

---

## *Zusammenfassung und Erläuterung Zielnetz*

### **Veranlassung und Rahmenbedingungen**

Gemäß der sächsischen *Verordnung über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)* ist der ZVON verpflichtet, alle fünf Jahre einen Nahverkehrsplan zu erarbeiten. Darin werden die Grundlagen für die künftige Gestaltung des ÖPNV festgelegt und mit zahlreichen Instanzen abgestimmt.

Im Nahverkehrsraum Oberlausitz-Niederschlesien (umfasst die Gebiete des Landkreises Görlitz und des ehemaligen Landkreises Bautzen) bestellt und finanziert der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) selbst den Nahverkehr auf der Schiene. Die Landkreise Bautzen und Görlitz sowie die Stadt Görlitz wiederum sind für den Straßenbahn- und Busverkehr verantwortlich.

### **Bestandsaufnahme, Bewertung und Prognose in Hinblick auf das Zielnetz**

Im Nahverkehrsplan erfolgt eine umfangreiche Analyse der Faktoren, die Einfluss auf den Nahverkehr haben. Dabei ist u. a. in den letzten Jahren ein Rückgang der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. Gleichzeitig nehmen jedoch die Schüler- und Pendlerzahlen zu, so dass auf bestimmten Strecken mit mehr Fahrgästen gerechnet werden muss.

Im Eisenbahnverkehr wird auf allen Strecken ein etwa stündliches Angebot vorgehalten. Im Busverkehr erfolgt vor allem im ländlichen Raum eine starke Konzentration auf den Schülerverkehr, da die Schüler dort in den Bussen die mit Abstand größte Fahrgastgruppe stellen.

### **Ziele und Aufgaben bei der künftigen Gestaltung des ÖPNV**

Wesentlicher Bestandteil des Nahverkehrsplanes ist die Formulierung der Ziele und Aufgaben für die Gestaltung des ÖPNV in den nächsten Jahren.

Der ZVON möchte dabei insbesondere spürbare Verbesserungen beim **Umsteigen** zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus erreichen. Neben der Herstellung von Anschlüssen in den Fahrplänen und an dafür ausgebauten Haltestellen, spielt hier auch die Sicherung der Anschlüsse mit Hilfe entsprechender Technik eine große Rolle. Damit einhergehend soll auch die Einführung schneller und vertakteter Buslinien („**PlusBus**“) als Ergänzung auf wichtigen Strecken, die nicht durch den Eisenbahnverkehr bedient werden, geprüft werden.

Wichtiges Thema ist die Umsetzung der **Barrierefreiheit**, mit der der Zugang zu den Zügen, Straßenbahnen und Bussen verbessert werden soll. In einem noch zu erstellenden Konzept sollen insbesondere Maßnahmen für die Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen zusammengetragen werden. Ein erleichterter Einstieg kommt im Ergebnis allen Fahrgästen zugute.

Die geografische Lage des ZVON nahe der Landeshauptstadt Dresden und im Dreiländereck Tschechien, Polen und Deutschland erfordert auch eine **Verbesserung des verbundübergreifenden Verkehrs**, sowohl bei den Fahrplänen als auch bei den Ticketangeboten.

Schwerpunkt der Angebotsgestaltung ist die **Vorbereitung des Zielnetzes** im Eisenbahnverkehr, welches vsl. im Dezember 2019 umgesetzt werden soll und im nachfolgenden Abschnitt näher erläutert wird.

## Gestaltung des Zielnetzes

Die Erarbeitung und Diskussion des Zielnetzes mündete im Jahr 2015 in einem Beschluss der entsprechenden Gremien des ZVON und des ebenfalls involvierten VVO. Gegenwärtig wird der Eisenbahnbetrieb zwischen Dresden und Görlitz/Zittau ab Dezember 2019 als Teil des Zielnetzes europaweit ausgeschrieben.

Im Zielnetz verkehren folgende Eisenbahnlinien.

- zwei schnelle Regionalexpress-Linien (RE 1/2) zwischen Dresden, Bischofswerda und Zittau (–Liberec) bzw. Görlitz, jeweils alle zwei Stunden,
- in Ergänzung zwei langsamere Regionalbahn-Linien (RB 60/61) mit Halt an allen Stationen, ebenfalls jeweils alle zwei Stunden,
- eine ergänzende RE-Linie (RE 1V) Görlitz–Bischofswerda mit Anschluss an den RE 2 Richtung Dresden, ebenfalls alle zwei Stunden,
- je eine stündlich verkehrende RB-Linie zwischen Zittau, Görlitz und Cottbus mit Anschluss nach Berlin (RB 65) sowie zwischen (Seiffhennersdorf–)Varnsdorf, Zittau und Liberec (L 7).

Das Angebot verbleibt dabei auf etwa gleichem Niveau. Im Gegensatz zum aktuellen Fahrplan verkehren die Verstärkerzüge zwischen Bischofswerda und Görlitz jedoch beschleunigt, um ein stündlich schnelles Angebot zwischen Dresden und Görlitz herzustellen. Zu nachfragestarken Zeiten werden einzelne Halte zusätzlich bedient, wobei in Reichenbach künftig der RE 1 halten wird.

Für die Einführung des Zielnetzes sprechen folgende Gründe:

- Mit der Einrichtung stündlich schneller Verbindungen zwischen Dresden und Görlitz wird der aktuell nur alle zwei Stunden verkehrende RE 1 entlastet. Dieser fährt zum Teil bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Eine Verdichtung mit weiteren Zügen ist aufgrund der dichten Streckenbelegung zwischen Dresden-Klotzsche und Dresden-Neustadt und der eingleisigen Strecke zwischen Bischofswerda und Zittau nur sehr eingeschränkt möglich. Vorhandene und neu hinzukommende Fahrgäste sollen sich deshalb möglichst gleichmäßig auf die bestehenden Verbindungen verteilen.
- Am Bahnhof Zittau kann künftig aus bzw. in alle Richtungen umgestiegen werden. Dabei kommen die Züge jeweils kurz vor der vollen Stunde an und fahren kurz nach der vollen Stunde wieder ab (Konzept des Nullknotens). Entsprechend sollen auch die Fahrpläne der Buslinien angepasst werden, die dann als regelmäßig verkehrende Zubringer fungieren. Da die Abfahrt der Züge in Zittau im Stundentakt erfolgt, ergeben sich durch die unterschiedlichen Fahrzeiten der schnellen und langsamen Züge bei der Ankunft in Dresden Abstände von 30 und 90 Minuten (gilt im Fall der Verbindung Dresden–Zittau analog).



- Gleichzeitig ist am Bahnhof Dresden-Neustadt die Herstellung von Anschlüssen an die veränderten Fahrzeiten der Fernverkehrszüge in Richtung Leipzig, Erfurt und Frankfurt/Main geplant. Mit den kurzen und attraktiven Reisezeiten der RE-Züge soll so für die Region ein Ersatz für die 2004 eingestellten Fernverkehrszüge geschaffen werden.
- Die stärkste Nachfrage ist an den Verkehrsstationen zu verzeichnen, an denen die RE-Züge halten. Hier steigen ca. 90 % aller Fahrgäste ein und aus. Mit weiteren schnellen Verbindungen können neue Fahrgastpotenziale erschlossen und somit der ÖPNV insgesamt gestärkt werden.

Nachfolgende Tabelle vergleicht das Zielnetz mit dem aktuellen Fahrplan.

	<b>Aktueller Fahrplan</b>	<b>Fahrplan Zielnetz</b>
<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	24	vsl. 24
<b>Fahrplan-Kilometer Ostsachsendnetz (Anteil ZVON/Jahr)</b>	2,48 Mio. km	2,45 Mio. km <sup>1</sup>
<b>Anschluss an Fernverkehr in/aus Ri. Leipzig in Dresden</b>	stündlich mit RB; Übergangszeit zw. 10 und 15 Minuten	stündlich mit RE; Übergangszeit ca. 8 Minuten
<b>Reisezeit Görlitz–Leipzig (Fernverkehr)</b>	mit Übergang zum RE: 175 Minuten; zur RB: 160 Minuten	mit Übergang zum RE: 140 Minuten; zur RB: 170 Minuten
<b>Reisezeit Zittau–Leipzig (Fernverkehr)</b>	mit Übergang zum RE: 185 Minuten; zur RB: 180 Minuten	mit Übergang zum RE: 145 Minuten; zur RB: 175 Minuten
<b>Anschluss an Fernverkehr in/aus Ri. Berlin in Dresden</b>	kein ausgewiesener Anschluss (zu kurze Übergangszeit vom RE 2 in Dresden Hbf.)	vsl. kurzer Übergang mit RB (in Dresden-Neustadt)
<b>Fahrzeit Dresden–Görlitz</b>	RE: 71 Minuten; RB: 90 Minuten	RE: 73 Minuten; RB: 89 Minuten
<b>Fahrzeit Dresden–Zittau</b>	RE: 84 Minuten; RB: 106 Minuten	RE: 80 Minuten; RB: 108 Minuten
<b>Null-Knoten in Zittau</b>	nicht vorhanden	Anschlüsse in alle Richtungen
<b>schnelle Züge (RE) Dresden–Görlitz</b>	alle 2 Stunden	stündlich; davon alle 2 Stunden mit Umstieg in Bischofswerda, Ri. Görlitz nachmittags (13:30-17:30) stündlich ohne Umstieg <sup>2</sup>
<b>Angebot Görlitz–Bischofswerda (Mo-Fr)</b>	zweistündlich RE, RB im 25-/95-Minuten-Takt	stündlich RE, zweistündlich RB
<b>Angebot Bischofswerda–Görlitz (Mo-Fr)</b>	zweistündlich RE, stündlich RB	stündlich RE, zweistündlich RB

<sup>1</sup> Die Reduzierung der zu fahrenden Kilometer im Zielnetz erfolgte aufgrund der 2015/16 angespannten finanziellen Situation des ZVON und der ungewissen Aussichten im Rahmen der Diskussion der Verteilung der sogenannten Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des Eisenbahnnahverkehrs in Deutschland.

<sup>2</sup> zusätzliche umsteigefreie Verbindungen durch Flügelung RE 2/RE 1 in Bischofswerda, Vereinigung von Zügen in der Gegenrichtung auf den vorhandenen Gleisanlagen jedoch nicht möglich



	<b>Aktueller Fahrplan</b>	<b>Fahrplan Zielnetz</b>
<b>Bedienkonzept für Stationen ohne RE-Halt zwischen Görlitz und Bischofswerda</b>	Ri. GR: etwa stündlich, Ri. BIW: etwa alle 30/90 Minuten	zweistündlich, zusätzliche Halte durch RE (Reichenbach zweistündlich, weitere Einzelhalte nach Bedarf)
<b>Eckanschluss in Bischofswerda (Relation Zittau-Bischofswerda-Bautzen)</b>	zweistündlich (Mo-Fr/Sa); Übergang ca. 10 Minuten	zweistündlich (Mo-Fr/So); Übergang ca. 12 Minuten
<b>Eckanschluss in Görlitz in/aus Richtung Cottbus</b>	stündlich mit Übergangszeiten alternierend 18 und 31 Minuten bzw. 6 und 29 Minuten; am Wochenende tlw. länger	täglich alle 2 Stunden; Übergangszeit ca. 10 Minuten
<b>Eckanschluss in Görlitz in/aus Richtung Zittau</b>	stündlich; Übergangszeit 5 Minuten	stündlich; Übergangszeit ca. 30 Minuten
<b>Ankunftszeiten aus Richtung Zittau in Dresden-Neustadt, Mo-Fr 5-9 Uhr</b>	5:35 (RB) 6:34 (RE), 7:12 (RB), 8:12 (RB), 8:42 (RE)	5:24 (RE), 6:24 (RB/RE mit Umstieg in BIW), 6:54 (RB), 7:24 (RE), 8:24 (RB/RE mit Umstieg in BIW), 8:56 (RB)

Mit dem hochwertigen Angebot im Bahnverkehr des Zielnetzes (Reisezeiten, Anschlüsse, Taktfahrplan) ist mindestens eine stabile – u. U. sogar ansteigende – Fahrgastnachfrage zu erwarten. Gleichzeitig werden für den überwiegenden Teil der Fahrgäste die überregionale Anbindung der Region und damit auch die Bedingungen für den Tourismus verbessert.

Im Rahmen der ersten Anhörung zum Nahverkehrsplan wurde in Stellungnahmen u. a. die 90-min-Lücke zwischen den Ankunftszeiten 7:24 und 8:54 Uhr aus Richtung Zittau in Dresden-Neustadt kritisch bewertet (Montag bis Freitag). Diese Lücke wird mit einer zusätzlichen Verbindung geschlossen (Ankunft in Dresden-Neustadt 8:24 Uhr). Am Nachmittag wird in den Fahrplan ein zusätzlicher Zug im Abschnitt Bischofswerda–Zittau eingefügt (Abfahrt 16:21 Uhr). Damit wird das Zugangebot auf der Strecke Zittau–Dresden in den Hauptverkehrszeiten zukünftig höher als es gegenwärtig ist.

Des Weiteren wurde in Stellungnahmen die Reduzierung der Anzahl der Halte zwischen Görlitz und Bischofswerda durch die Umwandlung der Verstärkerzüge OE 60V (Regionalbahn) in RE 1V (Regionalexpress) kritisiert. Dieser Kritik wurde mit der Aufnahme weiterer Zusatzhalte begegnet. Somit wird es zukünftig 22 Zusatzhalte, verteilt auf die Verkehrsstationen in Gersdorf, Pommritz, Seitschen und Demitz-Thumitz, geben. Darüber hinaus wird die Linie RE 1 regulär in Reichenbach halten.