



Gemeindeverwaltung Moritzburg

ÖPNV-Konzept Gemeinde Moritzburg Teil III - Ortsteil Moritzburg

Gefördert durch:



Entwicklungsprogramm
für den ländlichen Raum
im Freistaat Sachsen
2014 - 2020



Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des
ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



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 Gemeinde Moritzburg
Teil III - Ortsteil Moritzburg

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

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
M.Sc. Wilhelm Kulbach

Status: Vorabzug

Bearbeitungsstand: 07. Juli 2022

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i. A. Wilhelm Kulbach, M.Sc.

Gefördert durch:



Entwicklungsprogramm
für den ländlichen Raum
im Freistaat Sachsen
2014 - 2020

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des
ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhaltsverzeichnis

1.	Zielstellung und Methodik	1
1.1	Aufgabenstellung und Vorgehen bei der Bearbeitung.....	1
1.2	Wesentliche Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes Moritzburg Stufe I	2
1.3	Wesentliche Ergebnisse des ÖPNV-Konzept Moritzburg Stufe II	3
2.	Untersuchung des ÖPNV-Angebots im Bestand	5
2.1	Charakterisierung des zu untersuchenden Ortsteils	5
2.2	Linienführung und -taktung im Bestand.....	6
3.	Haltestellen im Bestand	10
3.1	Erschließung und Ausstattung.....	10
3.2	Barrierefreiheit	14
4.	Erreichbarkeit.....	19
5.	Tarifliche Regelungen	21
6.	Aus der Analyse abgeleitete Zielstellung.....	22
7.	Konzeption der Buslinien	24
7.1	Vorbemerkung	24
7.2	Beschreibung der Maßnahmen	24
7.3	Kosten.....	27
7.4	Anpassung der Umsteigebeziehungen.....	30
8.	Sonderbetrachtung der Lößnitzgrundbahn	33
9.	Maßnahmen an Haltestellen	35
9.1	Vorbemerkung	35
9.2	Haltestellengestaltung Fasanerie und Wildgehege	35
9.3	Ertüchtigung der weiteren Haltestellen.....	36
10.	Zusammenfassung	38

Verzeichnis der verwendeten fachspezifischen Abkürzungen

Fpl-km	Fahrplan-Kilometer
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SDG	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VGM	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Übersichtskarte mit klassifizierten Straßennetz
Abbildung 2: Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen (Gemeinde Moritzburg)
Abbildung 3: Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen (Ortsteil Moritzburg)
Abbildung 4: Geplante ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Auswertung bestehender Verbindungen von/nach Moritzburg
Anlage 2: Verbindungsqualität von/nach Moritzburg

1. Zielstellung und Methodik

1.1 Aufgabenstellung und Vorgehen bei der Bearbeitung

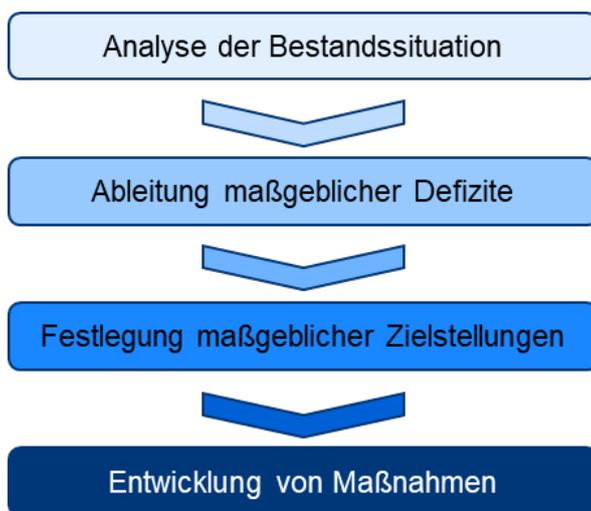
Die Gemeinde Moritzburg hat sich das Ziel gesetzt die Verbindungsqualität zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Städten zu verbessern. Es soll ein attraktives Angebot zur Daseinsvorsorge gewährleistet und im optimalen Fall der motorisierte Individualverkehr (MIV) substituiert werden.

Um das Ziel zu erreichen hat die Gemeinde in der Vergangenheit zwei Konzepte erarbeiten lassen. Das erste Teilkonzept wurde in den Jahren 2014/2015 erstellt und betrachtete die Ortsteile Boxdorf und Reichenberg (Stufe I). Der Fokus des Konzeptes lag auf der besseren Anbindung der Oberschule Boxdorf sowie der beiden Ortsteile in das Stadt- und Regionalbusnetz. Das darauffolgende zweite Teilkonzept optimierte das ÖPNV-Angebot für die Ortsteile Friedewald, Steinbach und Auer (Stufe II). Der hier vorliegende dritte Teil konzentriert sich auf den Ortsteil Moritzburg.

Die Ergebnisse der ersten beiden Teilkonzepte werden im vorliegenden Teil berücksichtigt und gegebenenfalls durch neue Erkenntnisse weiterentwickelt.

Die **Abbildung 1** gibt einen Überblick zum Untersuchungsgebiet.

Das Vorgehen ist wie folgt schematisch dargestellt:



Grafik 1: Ablauf der Erarbeitung des ÖPNV-Konzept

1.2 Wesentliche Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes Moritzburg Stufe I

Das Teilkonzept in Stufe I 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 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. Die Haltestelle befindet sich in Planung und eine Umsetzung ist voraussichtlich spätestens im Jahr 2023 zu erwarten.

Des Weiteren ist die Optimierung der **Haltestelle „Am Grunde“** vorgeschlagen worden. Diese war im Zeitraum der Untersuchung mit drei Haltesteigen in teilweise schmalen Gehwegbereichen unübersichtlich und nicht nutzerfreundlich. Im Jahr 2020 wurden die Defizite der Haltestelle beseitigt und barrierefrei ausgebaut.

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 öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) führen, verursacht andererseits jedoch erhebliche Mehrkosten, denen nur ein geringes Fahrgastpotenzial gegenübersteht.

Im weiteren Verlauf wurden die Haltestellen des Ortsteils Reichenberg untersucht. Hier wurden insbesondere Defizite bei den Haltestellen „Niedergasse“ und „Sonnenland“ festgestellt. Diese sind Bestandteil der Planfeststellung „Radweg entlang der S179“, welche Maßnahmen beinhaltet um die bestehenden Sicherheitsdefizite zu beseitigen.

Nachträglich wurde eine Untersuchung zur **Schulwegsicherung der Grundschule** 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. Diese äußern sich im Aus- und Umbau von Fußverkehrs-, Radverkehrs und Querungsanlagen, Einführung von Kiss & Go-Zone, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und -überwachung, sukzessive Realisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie Ansätze zur Verkehrserziehung.

1.3 Wesentliche Ergebnisse des ÖPNV-Konzept Moritzburg Stufe II

Das Teilkonzept in Stufe II befasst sich mit der Problematik, dass die Ortsteile Auer, Friedewald und Steinbach zwar in das ÖPNV-Netz eingebunden sind, sich aber im Detail erhebliche Probleme ergeben. Ziel ist es, die Isolation der Moritzburger Ortsteile untereinander aufzubrechen und zusätzliche Verbindungen direkt oder mit abgestimmten Übergangsmöglichkeiten zwischen den Linien einzuordnen.

Hierzu wurde ein Lösungsansatz entwickelt, welcher einen **veränderte Linienweg der Linie 458** in zwei möglichen Varianten beinhaltet. Die erste Variante betrachtet das Szenario, dass die Linie nicht die ursprüngliche Strecke von Steinbach über Auer nach Moritzburg bedient, sondern die Fahrt von Steinbach über Auer nach Dippelsdorf sowie Reichenberg fortsetzt und anschließend Moritzburg von Süden anfährt bzw. dort wendet. Die zweite Variante verlängert nochmals die Strecke von Reichenberg ausgehend über Boxdorf sowie das anliegende Gewerbegebiet und endet ebenfalls in Moritzburg aus südlicher Richtung. Eine vertiefte Untersuchung des VGM ergab, dass die Reisezeit der Linie 458 zu lang wird und steiggleichen Anschlüsse von der Linie 458 auf die Linie +477 und umgekehrt entfielen. Das derzeitige Angebot der Linie 475 und +477 einschließlich der Umsteigezeiten nach Moritzburg (ca. 10 Minuten) und von (ca. 16 Minuten) wird als ausreichend bewertet.

Des Weiteren beschäftigt sich das Konzept mit der **Haltestellenertüchtigung im Ortsteil Dippelsdorf**. In dem Ortsteil soll eine Haltestelle so umgebaut werden, dass diese als zentraler Umsteigepunkt fungiert. Es wurden zwei Varianten entwickelt, wobei sich die erste Variante auf die Haltestelle „Dippelsdorf, Dorfstraße“ bzw. die unmittelbar benachbarte Haltestelle „Dippelsdorf, Großenhainer Straße“ bezieht. Die zweite sowie favorisierte Variante zielt auf den Umbau des

Haltepunktes „Friedewald, Bad“ ab. Der Vorteil der zweiten Variante liegt in der größeren Flächenverfügbarkeit für den bedarfsgerechten Ausbau, der möglichen Verknüpfung mit der Lößnitzgrundbahn und den kurzen Umsteigewege.

Durch das vorgeschlagene Konzept für die Linie 458 gewinnt die **Haltestelle „Feldschlösschen“** in Reichenberg an Bedeutung. Durch die Verlegung der Haltestelle nahe des Kreisverkehrs können die Umsteigewege zwischen den Haltesteigen an der Großenhainer Straße und denen der Dresdner Straße verkürzt werden.

Bei den **Haltestellen „Gasthof“ und „Schule“** in Reichenberg bedarf es einer Optimierung. Die Bring- und Holverkehre der Eltern im Zusammenhang mit den engen Straßenräumen im Umfeld der Haltestelle „Schule“ führten zuletzt zu Behinderungen im Verkehrsablauf des ÖPNV. Die Behinderungen wirkten sich auf den gesamten weiteren Linienverlauf aus. Der ÖPNV einschließlich des Schülerverkehrs soll auch zukünftig nur noch über die Haltestelle **„Gasthof“** erfolgen. Der Fußweg mit 200 Metern zur Schule ist akzeptabel, jedoch ist dieser baulich entsprechend zu ertüchtigen, um eine sichere Führung der Schüler zu gewährleisten.

Im Zusammenhang mit den Aus- und Umbaumaßnahmen sind die Haltestellen **barrierefrei** zu gestalten. Die Gemeinde Moritzburg plant in Kooperation mit dem Landkreis in allen Ortsteilen zumindest eine (möglichst zentrale) Haltestelle barrierefrei als „Pilothaltestelle“ auszubauen.

2. Untersuchung des ÖPNV-Angebots im Bestand

2.1 Charakterisierung des zu untersuchenden Ortsteils

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, Reichenberg, Steinbach und dem gleichnamigen Ortsteil Moritzburg.

Der Ortsteil Moritzburg liegt zentral in der Gemeinde und weist mit der letzten Zählung rund 2.600 Einwohner¹ aus. Die nächstgrößeren anliegenden Städte sind Weinböhla, Coswig, Radebeul, Dresden und Radeburg. Die drei wichtigsten Verkehrsstraßen für den Ortsteil bilden die Meißner und Radeburger Landstraße sowie die Schloßallee. Letztere bildet mit dem Übergang zur Dresdner Straße eine direkte Verbindung zu Sachsens Landeshauptstadt Dresden.

Das Landschaftsbild der Gemeinde ist vorwiegend von wald- und teichreichen sowie landwirtschaftlichen Flächen geprägt. Mit ihren Wander- und Radwegen gelten diese als bedeutendes Naherholungs- und Tourismusziel in der Umgebung Dresdens. Eine besondere Anziehung für den Tourismus im Ortsteil Moritzburg bieten dabei das Schloss Moritzburg, die Fasanerie, das Wildgehege und die zwei Hochseilgärten. Entlang der Schlossallee innerhalb des Ortsteils Moritzburg ist eine Vielzahl von kleineren Geschäften und Restaurants sowie Cafés zu finden. Im Süden des Ortsteils befindet sich der Bahnhof, an dem ausschließlich die zu touristischen Zwecken eingesetzte Lößnitzgrundbahn hält.

Im Regionalplan „Elbtal/Osterrgebirge“ ist Moritzburg als Gemeinde mit der besonderen Funktion „Bildung“ und „Tourismus“ festgelegt. Die hervorgehobene Stellung des Tourismus geht aus den mehr als 150.000 Besuchern pro Jahr hervor.

Innerhalb des Ortsteils befindet sich eine der drei Grundschulen der Gemeinde. In insgesamt acht Klassen werden ca. 174 Kinder unterrichtet. Die anliegende Kindertagesstätte umfasst eine Kapazität von ca. 290 Kindern in Krippen-, Kindergarten- und Hortgruppen. Die Fahrpläne des öffentlichen Personennahverkehrs orientieren sich stark an den Betriebszeiten der Schulen.

¹ www.moritzburg.de

2.2 Linienführung und -taktung im Bestand

Wie die Tabelle 1 zeigt, verkehren in Moritzburg vier unterschiedliche Buslinien und die Lößnitzgrundbahn. Eine Übersicht zum Linienverlauf innerhalb der ganzen Gemeinde findet sich in **Abbildung 2**.

Linien-Nr.	Verbindungen	Zuständigkeit
405	Coswig – Auer – Moritzburg – Bärwalde – Radeburg	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM)
458	Großenhain – Böhla – Steinbach – Auer – Moritzburg	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM)
+477	Dresden – Boxdorf – Reichenberg – Moritzburg – Radeburg – Ebersbach – Großenhain	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM)
M	Meißen – Weinböhla – Auer – Moritzburg	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH (VGM)
Lößnitzgrundbahn	Radebeul Ost – Friedewald – Moritzburg – Radeburg	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG)

Tabelle 1: Streckenverbindungen - Fahrplanjahr 2021

Die Linie +477 wurde nach dem Plusbus-Konzept entwickelt. Dieses verfolgt das Ziel, die ländlichen Gebiete mit einem fehlenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) direkt mit dem Ballungsraum Dresden zu verbinden. Darüber hinaus sollen die PlusBus-Linien außerhalb des Ballungsraumes in den ländlichen Bereichen so vertaktet werden, dass diese stündlich und anschlussorientiert verkehren sowie Verknüpfungen mit dem SPNV sicherstellen. Den Personen soll dadurch auf den wichtigen Verkehrsachsen, auch außerhalb der Schulzeiten, ein adäquates und bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot bereitgestellt werden².

Demnach bietet die Buslinie +477 eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Neustadt in Dresden und wichtige Haltestellen in Moritzburg an. Andere Verbindungen nach Dresden sind mit mindestens einem Umstieg und dem nahezu doppelten zeitlichen Aufwand verbunden. Die Linie +477 verbindet auch die zur Gemeinde zugehörigen Ortsteile Boxdorf und Reichenberg mit Moritzburg. Bis auf wenige Ausnahmen verkehrt die Linie im 30-Minuten-Takt zwischen Bahnhof „Dresden Neustadt“ und der Haltestelle „Markt“ in Moritzburg. Jede zweite Fahrt (Studententakt) verkehrt die Linie weiter bis zum „Cottbuser Bahnhof“ in Großenhain.

² Nahverkehrsplan Oberelbe, 3. Fortschreibung, im Auftrag des VVO, Stand: Mai 2019

Einzig die Linie 458 stellt eine direkte Verbindung zu den Ortsteile Auer und Steinbach her, welche in das Einzugsgebiet der Grundschule fallen. Die Linie ist vorrangig für den Schülerverkehr zuständig, was sich im späteren Verlauf dieses Kapitels zeigt.

Die Linie 405 bedient die meisten Haltestellen innerhalb des Ortsteils Moritzburg und stellt ebenfalls eine direkte Verbindung mit dem Ortsteil Auer her. Die Endstationen der Linie sind der Bahnhof in Coswig sowie Radeburg. Einzig diese Linie bedient die zwei nördlich von Moritzburg liegenden Haltestellen „Mittelteichbad“ und „Gärtnerei Bauditz“.

Die Linie M ist vorwiegend für touristische Zwecke ausgelegt und verkehrt nur saisonal in den Monaten April bis Oktober. Mit Auer als Zwischenhalt bilden die Ortsteile Moritzburg und Meißen die Endstationen. Die Linie entlastet somit temporär die Verbindung zwischen Auer und Moritzburg. Außerhalb der Linie M besteht keine direkte Verbindung mit der Kreisstadt Meißen. Einen wichtigen Verknüpfungspunkt zum SPNV stellt der S-Bahnhof in Meißen dar. In dessen Einzugsbereich befinden sich der Sitz der Kreisverwaltung und andere öffentliche Einrichtungen (z.B. Schulen), welche die Daseinsvorsorge der Bürger in Moritzburg verbessern. Direkt angrenzend befindet des der Busbahnhof, welcher von der Linie M bedient wird.

Eine Besonderheit stellt die schmalspurige Lößnitzgrundbahn dar, welche die Strecke zwischen Radebeul und Moritzburg befährt. Nahezu jede zweite Fahrt setzt die Lößnitzgrundbahn nach Radeburg fort und nutzt den Bahnhof in Moritzburg als Zwischenhalt. Wie auch die Linie M ist die Lößnitzgrundbahn vorwiegend für touristische Zwecke gedacht, tätigt aber eine zusätzliche Fahrt am Morgen für den Schülerverkehr zwischen Radeburg und Radebeul Ost. Durch eine direkte Verbindung erhalten die Moritzburger Bürger leichteren Zugang zu den öffentlichen Einrichtungen (zum Beispiel weiterführende Schule, Jobcenter, Fachärzte und Krankenhaus) in Radebeul.

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

Taktung an Werktagen

Je nach Betriebszeitraum variieren die Fahrtakte der Buslinien unterschiedlich stark. Die Tabelle 2 gibt diese für die Wochentage Montag bis Freitag (an Schultagen) wieder.

Wie Anfangs dargestellt, verkehrt die Linie +477 nur jede zweite Fahrt bis nach Großenhain. Jedoch hält jede Fahrt an einer zentralen Haltestelle in Moritzburg. Dadurch ergibt sich für Großenhain ein stündlicher Takt, während einige Haltestellen in Moritzburg (beispielsweise Schloss und Markt) im halbstündlichen Takt befahren werden. Nur im Zeitraum von 9 bis 13 Uhr werden die Haltestellen in Moritzburg stündlich befahren, da diese nur mit der Linie in Richtung Großenhain bzw. aus Großenhain kommend bedient werden. Die Linie +477 zählt insgesamt 66

Fahrten in beide Richtungen und ist damit die am stärksten frequentierende Buslinie in Moritzburg. In der Ferienzeit sind es noch 65 Fahrten.

Linie	Taktung							
	Morgens		(Vor)Mittag		Nachmittag		Abends	
	Uhrzeit	Takt	Uhrzeit	Takt	Uhrzeit	Takt	Uhrzeit	Takt
405	6 - 8	2 h	8 - 14	2 h	14 - 18	2 h	-	-
458	7 - 9	1 h	12 - 15	1 h	15 - 19	2 h	-	-
*+477 ^{D-M-D}	6 - 9	1 h	-	-	13 - 22	1 h	-	-
*+477 ^{D-M-G}	7 - 9	1 h	9 - 13	1 h	13 - 19	1 h	19 - 4	1,5 h
Linie M	5 Fahrtenpaare zwischen 9 und 17 Uhr im 2 Stunden-Takt							
Lößnitzgrundbahn	Frühfahrt für Schüler (Abfahrt Moritzburg 6:45 – Ankunft 7:15 Radebeul). Danach 4 Fahrten bis Moritzburg und 2 Fahrten bis Radeburg. Takt etwa 2 bis 2,5 Stunden							
*Die Linien wird nach ihrer Strecke aufgeteilt: D-M-D: Dresden – Moritzburg – Dresden D-M-G: Dresden – Moritzburg – Großenhain								

Tabelle 2: Schematischer Linientakt (Montag bis Freitag) - Fahrplanjahr 2021

Die Linie 458 verkehrt in der Schulzeit weitestgehend stündlich, nur von 9 bis 12 Uhr werden keine Fahrten durchgeführt. Zum Nachmittag ab ca. 15 Uhr ist die Linie nur noch zweimal im Zweistundentakt aktiv und die letzte Fahrt wird gegen 19 Uhr beendet. Die Haltestelle Schule wird von der Linie in Abhängigkeit zur Uhr- und Ferienzeit nur wechselweise bedient. Fahrgäste, die nicht mit der Linienführung vertraut sind, könnte der wechselnde Fahrplan verunsichern und somit ein Hemmnis für die Nutzung des ÖPNV darstellen. Dies trifft nur zu, wenn die Linie aus Richtung Großenhain zur Endstation Bahnhof Moritzburg verkehrt. In umgekehrter Richtung bleibt der Fahrplan in der Stationsreihenfolge konstant. Die Häufigkeit liegt bei 18 Fahrten am Tag in der Schulzeit. In der Ferienzeit sind es 12 Fahrten. Ungeachtet der dreistündigen Pause verkehrt die Linie dann im Zweistundentakt.

Die Linie 405 verkehrt sowohl in der Schul- als auch in der Ferienzeit nahezu durchgängig im Zweistundentakt. Insgesamt absolviert die Linie an einem Werktag 14 Fahrten.

Taktung an Wochenenden und Feiertagen

An den Wochenenden ist das Fahrtenangebot aufgrund der geringeren Nachfrage im Vergleich zu den Werktagen ausgedünnt. Die entsprechenden Zeiten sind in der Tabelle 3 aufgelistet. Zwar frequentiert die Linie +477 von 9 bis 19 Uhr halbstündlich, aber dies betrifft nur die Strecke zwischen Moritzburg und Dresden. Des Weiteren trifft dies auch nur auf die Sommerzeit von Anfang April bis Ende Oktober zu. Außerhalb dieses Zeitraumes wird die Strecke nur noch im Stundentakt bedient. Die Strecke Dresden bis Großenhain über Moritzburg ist von dieser Restriktion nicht betroffen. Die Fahrten erfolgen innerhalb sowie außerhalb der Sommerzeit im Zweistundentakt.

Nach 20 Uhr beginnt bzw. beendet die Linie +477 ihre Fahrten in Radeburg und bedient nicht mehr die Haltestellen in Großenhain. In der Sommerzeit absolviert die Linie an Wochenenden sowie Feiertagen 54 Fahrten mit Bedienung von Moritzburg, außerhalb der Sommerzeit sind es 36 Fahrten.

Taktung			
Linie	Tagverkehr		**Tageszeitrandlage
	Uhrzeit	Takt	Takt
405	9 - 17	2 h	Keine Fahrten
458	9 - 17	4 h	Keine Fahrten
**477 ^{D-M-D}	9 - 22	2 h	
**477 ^{D-M-D} (Sommer)	9 - 18	0,5 - 1 h	2 h
**477 ^{D-M-G}	8 - 18	2 h	-
Linie M	Wie Wochentag		
Lößnitzgrundbahn	Wie Wochentag, aber ohne morgendliche Schülerfahrt (vgl. Tabelle 2).		
<i>*Die Linien wird nach ihrer Strecke aufgeteilt: D-M-D: Dresden – Moritzburg – Dresden D-M-G: Dresden – Moritzburg – Großenhain</i>			
<i>**Tageszeitrandlage beschreibt die Zeiten, die sich vor und nach dem Tagverkehr befinden</i>			

Tabelle 3: Schematischer Linientakt (Wochenende & Feiertags) - Fahrplanjahr 2021

Die Linie 405 verkehrt am Wochenende und an den Feiertagen ähnlich wie werktags. Der Zweistundentakt bleibt erhalten, jedoch ist die Linie nur noch zwischen 9 und 17 Uhr aktiv und tätigt damit 5 Fahrtenpaare pro Tag.

Die stärksten Einschränkungen erfährt die Linie 458. Der Ein- bis Zweistudentakt weicht einem Vierstudententakt. Die Linie ist auch nur zwischen 9 und 17 Uhr aktiv und absolviert damit nur noch 6 der ursprünglich 18 Fahrten pro Tag.

Im Vergleich zu den Richtwerten des NVP

Der NVP gibt Richtwerte für die Beförderungszeit und Bedienungshäufigkeit nach raumordnerischen Kategorien in der Schulzeit an. Moritzburg ist im NVP als Gemeinde ohne zentralörtliche Bedeutung, aber mit besonderer Gemeindefunktion im Bereich eingestuft. Zu dieser Kategorie existieren keine genauen Richtwerte. Die kleinsten Kategorien im NVP bilden die Verbindung von einem Grundzentrum zu einem Oberzentrum oder Mittelzentrum. Für beide Kategorien wird eine Bedienungshäufigkeit von sieben Fahrtenpaaren bzw. ein zweistündiger Takt vorgegeben.

Ausgehend von der Kategorie „Grundzentrum“ zeigt sich im Ergebnis, dass selbst diese Richtwerte für Moritzburg eingehalten werden. Für die Wochenenden und die Ferienzeit gibt der NVP für den regionalen Busverkehr keine Richtwerte vor.

3. Haltestellen im Bestand

3.1 Erschließung und Ausstattung

Der Ortsteil Moritzburg zählt 12 Haltestellen, deren Einzugsbereiche in der **Abbildung 3** schematisch abgebildet sind. Der für den Gemeindebereich verantwortliche Nahverkehrsplan (NVP) des VVO gibt für den innerstädtischen Bereich (Vorgabe ist die Stadt Dresden) einen Einzugsbereich von 300 Metern und für Haltestellen im Regionalverkehr 600 Meter an. In Anbetracht dieser Vorgaben kann die Erschließung in Moritzburg als gut bis sehr gut bezeichnet werden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Anforderungen aus dem NVP für die Ausgestaltung von ÖPNV-Zugangsstellen aufgelistet. Diese sind als Empfehlungen an die zuständigen Baulastträger zu verstehen.

- befestigte und ebene Wartefläche mit rutschfester, fugenarmer und erschütterungsarmer Oberflächengestaltung
- Beleuchtung
- Fahrgastinformationen (Haltestellenschild mit Name, Aushang mit Liniennetz- und Fahrplan, Umgebungsplan sowie Tarifinformationen)
- Sitzgelegenheiten

Alle Haltestellen im Untersuchungsgebiet weisen mindestens ein Haltestellenschild und ein Aushangfahrplan auf. Ist an der Haltestelle keine direkte Beleuchtung angebracht, dann wird diese meist durch die vorhandene Straßenbeleuchtung übernommen. Die Tabelle 4 gibt eine Übersicht

über die weiteren Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Untersuchungsgebiet. Dabei zeigen die Haltestellen bei der Ausstattung deutliche Defizite.

	Haltestelle	Anzahl Steige	Art	Ausstattung		
				Befestigte Wartefläche	Wetterschutz	Sitzgelegenheit
innerorts	Kalkreuther Straße	2	R	-	-	-
	Markt	1	B	X	X	X
	Schloss	1	R	X	X	X
	Abzweig Waldschränke	2	R	-	-	-
	Roßmarkt	1	B	X	X	X
	Rathaus	1	R	X	X	X
	Bahnhof	1	B	X	-	-
	Waldstraße / Bahnhof	2	B	X	X	X
außerorts	Gärtnerei Bauditz	2	R	-	-	-
	Mittelteichbad	2	R	-	-	-
	Fasanerie	2	R	-	-	-

R: = Fahrbahnrand; B = Busbucht; X = vorhanden; X* = nicht an allen Haltesteigen vorhanden

Tabelle 4: Übersicht aller Haltestellen in Bezug auf die Ausstattung

Es zeigt sich, dass die Haltestellen, die zentral im Ortsteil Moritzburg liegen, eine gute bis sehr gute Ausstattung besitzen. Fahrgäste können dort weitestgehend auf eine befestigte Wartefläche, Wetterschutz und Sitzgelegenheit zurückgreifen. Die außerhalb gelegenen Haltestellen hingegen besitzen diese Ausstattung nicht. Insbesondere das Fehlen einer befestigten Wartefläche im Seitenraum birgt Gefahren. Für den Umbau von regionalen Bushaltestellen sind die Kommunen zuständig.

Die Bushaltestelle „Fasanerie“ stellt solch ein Negativbeispiel dar (vgl. folgendes Foto). Die Fahrgäste müssen auf dem Bankett zur Haltestelle laufen und ggf. die Straße überqueren. Der Streckenabschnitt mit der Haltestelle liegt außerorts und hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Zusätzlich verkehren auf diesem Streckenabschnitt zahlreiche LKWs sowie Landmaschinen. Diese Gegebenheiten bergen ein hohes Unfallrisiko und die Haltestelle ist besonders für Menschen, die einen barrierefreien Zugang benötigen, unzumutbar bzw. nicht nutzbar.



Foto: Bushaltestelle „Fasanerie“ (Blickrichtung Moritzburg) – 2020

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Haltestellen Mittelteichbad und Gärtnerei Bauditz. Jedoch wird bei diesen Haltestellen das Risiko durch die geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gemindert. Ein barrierefreier Zugang ist aber auch hier nicht gegeben.

Die Situation am Bahnhof stellt einen Sonderfall dar. Zwar grenzt die Bushaltestelle unmittelbar am Bahnhofsgebäude an und die Fahrgäste können dort Sitzgelegenheiten sowie einen Wetterschutz nutzen, jedoch besteht kein direkter Sichtkontakt mit dem anfahrenen Bus. An der Bushaltestelle selbst fehlt es an Wetterschutz und Sitzgelegenheiten. Die Haltestelle ist mit dem Bus nur in eine Fahrtrichtung befahrbar. Besonders an Wochenenden wird die Busführung über die Bahnhofstraße durch die Parkmöglichkeiten im Zusammenhang mit dem Gegenverkehr behindert.

Die Haltestelle Rathaus weist zumindest die wesentlichen Ausstattungsmerkmale auf. Im gleichen Maß gilt dies auch für die vier weiteren Haltestellen aus der Tabelle 4. Diese Haltestellen können die Empfehlungen des NVP im Bereich Ausstattung im Wesentlichen erfüllen. Jedoch bieten auch diese Haltestellen keinen barrierefreien Zugang. Es fehlt unter anderem an einem taktilen Leitsystem, einer Bordabsenkung an Hauptzu- und -abgangswegen auf 3 cm oder an einem erhöhtem Busbord gegenüber der Fahrbahn für einen erleichterten Zu- und Ausstieg. Des Weiteren sind die Haltestellen „Rathaus“, „Schloss“, „Bahnhof“, „Roßmarkt“ und „Markt“ ebenfalls nur aus einer Richtung befahrbar. Für die beiden erstgenannten Haltestellen ist jeweils ein weiterer Haltepunkt in die entgegengesetzte Fahrtrichtung geplant. Mit dem Abschluss dieser Maßnahme wird die Bedienung der Haltestellen „Roßmarkt“ und „Markt“ eingestellt.



Foto: Bushaltestelle „Rathaus“ – 2020

Abschließend lässt sich festhalten, dass es im Bereich der Haltestellengestaltung und -ausstattung erheblicher Handlungsbedarf besteht. Jedoch lässt das Beispiel der Haltestelle Kalkreuther Straße (vgl. folgendes Foto) erkennen, dass oftmals eine nutzergerechte Haltestellengestaltung nicht möglich ist. Aufgrund der fehlender Flächenverfügbarkeit (angrenzende Privatgrundstück) ist ein anforderungsgerechter Ausbau nur mit erhöhtem Aufwand möglich. Eine Verschiebung der Haltestelle scheidet aus Gründen der Funktionalität (Erschließungsfunktion) und ebenfalls fehlender Flächenverfügbarkeit aus.



Foto: Haltestelle „Kalkreuther Straße“ – 2020

3.2 Barrierefreiheit

Mit der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht und der damit verbundenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes besteht die Anforderung an den ÖPNV bis 2022 vollständig barrierefrei zu sein, sofern im NVP keine Ausnahmen definiert worden sind. Während in der Stadt Dresden fast 50 % der Infrastruktur des ÖPNV barrierefrei ist, haben kleinere Städte und Gemeinden wie auch Moritzburg deutliche Defizite. Jedoch ist ein barrierefreier Zugang nicht zwingend erforderlich, wenn aus berechtigten Gründen ein Umbau nicht möglich bzw. notwendig ist.

Ein barrierefreier Zugang ergibt sich aus dem Zusammenspiel von Fahrzeug, Zugangsstellen des ÖPNV, Erreichbarkeit der Zugangsstellen und der Informationsgestaltung. Damit langfristig eine einheitliche Haltestelleninfrastruktur im VVO geschaffen wird, sind die Empfehlungen des NVP an den zuständigen Baulastträger zu beachten.

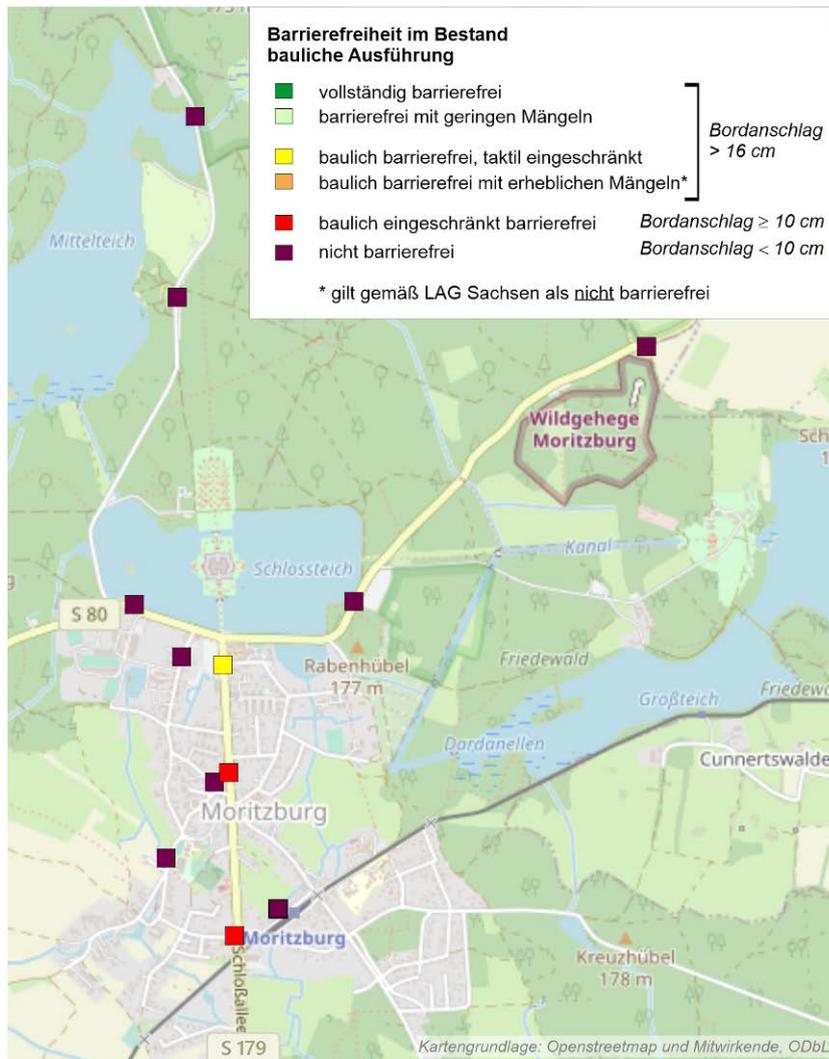
Der VVO hat im Jahr 2017 eine Strategiekonzeption zur Barrierefreiheit entwickelt. Die gesonderte Untersuchung befasste sich mit dem Stand der Barrierefreiheit im Verbundgebiet, deren Anforderung zur Realisierung und den damit zusammenhängenden Aufwendungen. Dieses Strategiekonzept ist der 3. Fortschreibung zum Nahverkehrsplan Oberelbe beigefügt und ist mit dessen Veröffentlichung im Mai 2019 gültig.

Moritzburg gehörte zur Auswahl der zu untersuchenden Gemeindebeispielen, bei denen der Grad an Barrierefreiheit bei den Haltestellen ermittelt wurde.

Folgende Aspekte wurden in Bezug auf einen barrierefreien Zugang untersucht:

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

Besitzt die Haltestelle mehr als nur einen Haltesteig, dann wird jeweils der schlechteste Steig in der Bewertung als Gesamt-Haltestelle ausgewiesen. Die Haltestellen sind nach ihrem Ausbaugrad und Barrierefreiheit in der **Grafik 2** farblich gekennzeichnet. Im Ergebnis sind bis auf eine Ausnahme alle Haltestellen im Untersuchungsgebiet als „nicht barrierefrei“ bzw. „baulich eingeschränkt barrierefrei“ eingeordnet. Die Ausnahme bildet die Haltestelle Schloss. Diese bekommt den Status baulich barrierefrei, jedoch taktil eingeschränkt.



Grafik 2: Ausbaugrad und Barrierefreiheit der Haltestellen gemäß Untersuchung des VVO (2017)

Das Konzept des VVO gibt als Zielstellung vor, dass bis zum Jahr 2022 mindestens eine bis zwei Haltestellen pro Ortsteil in allen Gemeinden des Verbundraumes barrierefrei auszubauen sind. Dadurch soll verhindert werden, dass erst bei Straßenum- bzw. -ausbaumaßnahmen die Haltestellen angepasst werden.

Die **Grafik 3** stellt die Prioritäten für den Ausbau der Haltestellen dar. Dafür wurde eine Bedeutungseinschätzung durchgeführt, welche auf den Faktoren des Stellenwertes im Liniennetz und der Funktion der Haltestelle im Ortsgefüge basiert. Die Einschätzung ist dabei in vier Stufen von „sehr wichtig“, „wichtig“, „durchschnittlich“ bis „weniger wichtig“ unterteilt.



Grafik 3: Bedeutungsstufen der Haltestellen im ÖPNV gemäß Untersuchung des VVO (2017)

Alle Haltestellen, die von der Linie +477 befahren werden, sind als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ deklariert. Das liegt u.a. daran, dass die Haltestellen größtenteils an den Hauptverkehrsstraßen „Schlossallee“ und „Radeburger Straße“ und zentral im Ortsteil Moritzburg platziert sind. Der Einzugsbereich der Haltestellen erreicht einen Großenteil potenzieller Fahrgäste. Des Weiteren bietet diese Linie die beste Verbindung zur Landeshauptstadt Dresden. Die Haltestellen Bahnhof, „Kalkreuther Straße“, „Mittelteichbad“ und „Gärtnerei Bauditz“ besitzen das Prädikat „durchschnittlich“ bis „weniger wichtig“ und somit eine nachrangige Bedeutung im Netz.

Ableitet vom derzeitigen Zustand und der Bedeutungsstufe hat der VVO Prioritäten für den Ausbau der Haltestellen gesetzt. Diese lassen sich in den drei Stufen „vordringlich“, „mittelfristig (möglichst bis 2022)“ und „nachrangig“ unterteilen und sind in der **Grafik 4** dargestellt. Die Haltestellen entlang der Route der +477 sind mit „vordringlich“ bewertet. Jedoch ist aufgrund aktueller Entwicklungen eine Korrektur vorzunehmen. Die Haltestellen „Markt“, „Roßmarkt“ und „Schule“ sollen mit der geplanten Erweiterung der Haltestellen „Schloss“ und „Rathaus“ nicht mehr bedient

werden. Die Haltestellen „Schloss“ und „Rathaus“ erhalten jeweils einen weiteren Haltesteig, so dass diese in Zukunft in beide Richtungen bedient werden können. Für die Haltestellen „Markt“, „Roßmarkt“ und „Schule“ entfällt damit deren hohe Ausbaupriorität, welche in der Strategiekonzeption zur Barrierefreiheit von 2017 ermittelt wurde.



Grafik 4: Ausbauprioritäten der Haltestellen im ÖPNV gemäß Untersuchung des VVO (2017)

Durch die Neukonzeptionierung und dem daraus resultierenden Wegfall der drei Haltestellen „Markt“, „Roßmarkt“ und „Schule“ reduziert sich der Gesamtaufwand für den barrierefreien Ausbau deutlich. Für die Haltestellen „Waldstraße / Bahnhof“, „Abzweig Waldschänke“, „Fasanerie“, „Schloss“ und „Rathaus“, welche von der Linie +477 bedient werden, ist auf Grund ihrer hohen Bedeutung ein kurzfristiger Ausbau zu empfehlen. Diese bilden die wichtigsten Zugangspunkte für das ÖPNV in Moritzburg. Anschließend folgen die Haltestelle „Kalkreuther Straße“ sowie der Bahnhof von Moritzburg. Die Haltestellen „Gärtnerei Bauditz“ und „Mittelteichbad“ können aufgrund ihrer geringen Bedeutungsstufe nachrangig ausgebaut werden.

4. Erreichbarkeit

Für den Verbraucher gehört zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot eine praktische Kombination aus Fahrtenangebot und Haltestellenabdeckung. Diese beiden Faktoren wurden bislang getrennt voneinander betrachtet. Durch die Untersuchung der verschiedenen Verbindungsmöglichkeiten kann eine Aussage über die tatsächliche Erreichbarkeit erzielt werden.

Deshalb wurde eine umfangreiche Auswertung bestehender Verbindungen über den Tag (Werk- und Schultag) vorgenommen. Ausgehend von der Haltestelle „Markt“ im Ortsteil Moritzburg sind Verbindungen zu wichtigen Zielen innerhalb der Gemeinde und der Umgebung über den Tag ermittelt worden. Die folgenden Ziele wurden als „wichtig“ in der Umgebung eingeordnet. In der Regel handelt es sich hierbei um Haltestellen, die sich zentral in einer der umliegenden Ortsteile befinden sowie einen Zugang zu einem weiter reichenden ÖPNV-Netz ermöglichen.

- Auer, Gasthof
- Boxdorf, Am Grunde
- Coswig, Bahnhof
- Dresden, Bahnhof Neustadt
- Dresden-Klotzsche, Bahnhof
- Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße
- Großenhain, Cottb. Bahnhof
- Meißen, S-Bahnhof
- Radebeul, Kötzschebroda
- Radeburg, Bahnhof
- Reichenberg, Gasthof
- Steinbach, Bäckerei

Die Daten zu den Verbindungen entstammen aus der Internet-Verbindungsauskunft des VVO vom Anfang Juli 2021 und zeigen die aktuellen und angebotenen Linien, Linienvläufe und Taktungen. Die **Anlage 1** stellt tabellarisch die Verbindungen zwischen der Haltestelle „Rathaus“ in Moritzburg zu den genannten Haltestellen dar.

Um eine Bewertung der angebotenen Verbindungen hinsichtlich der Nutzbarkeit vornehmen zu können, wurden bestimmte Kriterien festgelegt. Die Kriterien sind zum einen der Vergleich der Reisezeit mit dem Kfz und zum anderen die Anzahl der notwendigen Umstiege.

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	$\geq 3,8$

Tabelle 5: Bewertungskriterien für die ÖPNV-Verbindungen

Die Kriterien sind vereinfachend so gewählt, dass sie die Bewertung für einen Nutzer mit „Wahlfreiheit“ widerspiegeln. Diese entscheiden i.d.R. im direkten Vergleich zum MIV darüber, ob sie eine Strecke mit dem ÖPNV oder dem eigenen 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 **Anlage 2** stellt die Bewertungen schematisch dar. Die meisten Relationen weisen eine sehr gute bis zufriedene Verbindungsqualität auf. Dies ist i.d.R. bei den Verbindungen mit direktem Anschluss der Fall. Negativ fallen besonders die Haltestellen in Friedewald, Dippelsdorf und Reichenberg auf. Innerhalb dieser Verbindungen muss zwar nur einmal umgestiegen werden, jedoch sind die Fahrtzeiten deutlich länger als im MIV. In der Regel beträgt die Reisezeit ca. eine halbe Stunde. Der Wert steigt nochmals deutlich im Zeitraum von 9 bis 12 Uhr an und die Reisezeit beläuft sich auf über eine Stunde. Der Grund sind die langen Umsteigezeiten von der Linie +477 zur Linie 475. Der Fahrgast muss rund 45 Minuten auf den Anschluss warten. Hier ist zu prüfen, ob die Anschlusszeiten durch die Verschiebung der Fahrzeiten verbessert werden können. Alternativ kann der Fahrgast einen zehnminütigen Fußweg von der Haltestelle Feldschlösschen aufwenden. Dies ist jedoch besonders für mobilitätseingeschränkte Personen unzumutbar bis unmöglich.

Deutliches Verbesserungspotenzial besitzen die Verbindungen von Moritzburg zum S-Bahnhof in Meißen sowie zum Bahnhof-Ost in Radebeul. Zwischen den Ortsteilen bestehen bereits jeweils eine direkte Verbindung durch die Linie M sowie die Lößnitzgrundbahn. Jedoch sind diese für den touristischen Verkehr ausgelegt. Die Lößnitzgrundbahn weist somit nur eine geringe Taktung auf und die Linie M nur ein saisonales Angebot auf. Die übrigen Verbindungen setzen Umstiege und

eine längeren Fahrtweg voraus, wodurch sich auch die Reisezeit im Vergleich zum MIV deutlich erhöht. Die Erweiterung der Verbindungen für den alltäglichen ÖPNV kann die Angebotsqualität zwischen den Verbindungen verbessern.

Im Allgemeinen fallen einige Relationen in der Bewertung schlechter aus, da sich die Umsteigezeiten in der Gegenrichtung verlängern. Ein weiterer Grund ist, dass viele Haltestellen nur in eine Fahrtrichtung bedient werden und damit Haltestellen in entgegengesetzter Richtung nicht unverzüglich befahren werden. Der MIV kann hingegen den direkten Weg in die entgegengesetzte Richtung nutzen.

5. Tarifliche Regelungen

Da die ÖPNV-Angebote in Moritzburg innerhalb des VVO integriert sind, gelten auch die Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes. Die Ausnahme bildet hier die Lößnitzgrundbahn, welche als Sonderverkehrsmittel gilt und somit die Tarife des VVO nicht zum Tragen kommen. Das Tarifsystem basiert auf Tarifzonen, in denen der Fahrgast alle Verkehrsmittel mit einem Fahrschein nutzen kann. Moritzburg liegt in der Tarifzone „52 Radebeul“, welche den Bereich nordwestlich von der Landeshauptstadt Dresden abdeckt.

Die Fahrpreise sind nach dem Stand 2021 wie folgt angegeben:

Fahrscheinart (1 Tarifzone, 52 Radebeul)	Preis in Euro	
	Normal	Ermäßigt (Kinder 6-14 Jahre/ z.T. Senioren ab 60)
Einzelfahrschein	2,50	1,70
Tageskarte (Einzelperson)	6,50	5,50
Familientageskarte (2 Erwachsene + 4 Kinder zw. 6 – 14 Jahren)	10,00	-
Kleingruppenkarte (gesamtes VVO-Gebiet / max. 5 Personen)	16,50	-
Fahrradtageskarte	2,00	-
Wochenkarte	17,90	13,60
Monatskarte (Abo)	51,00 (43,40)	38,40 (33,10)

Tabelle 6: Auszug der aktuellen CCO-Tarife innerhalb der Tarifzone

Ist der Fahrgast im Besitz einer Wochen-, Monats- oder Abo-Monatskarte, in der die Tarifzone Radebeul inbegriffen ist, dann kann dieser die Fahrten der Lößnitzgrundbahn ohne zusätzliche Kosten nutzen. Davon profitieren insbesondere Pendler und Schüler mit der entsprechenden Vielfahrer-Karte.

Einerseits hat der Zonentarif den Vorteil, dass dieser die Verständlichkeit für den Fahrgast vereinfacht, andererseits ergeben sich dadurch deutliche Kostensprünge, wenn eine Tarifzongrenze überfahren wird. Das trifft auch die direkte Verbindung zwischen Moritzburg und Dresden zu. Der Preis einer Einzelfahrt steigt von 2,50 Euro auf 4,50 Euro und bei einer Monatskarte von 51,00 Euro auf 93,00 Euro. Um bei kurzen Fahrten über eine Tarifzongrenze den Effekt abzumildern, wurden „Grenzräume“ eingerichtet. Diese kann der Kunde mit einem Ticket der Preisstufe 1 befahren und muss somit nicht den vollen Betrag für eine weitere Tarifzone bezahlen. Im Ortsteil Moritzburg gibt es keinen sogenannten „Grenzraum“.

6. Aus der Analyse abgeleitete Zielstellung

Im Rahmen der Analyse zeigt sich, dass das ÖPNV-Netz im Allgemeinen als gut bewertet werden kann. Jedoch gibt es noch deutliches Verbesserungspotenzial in Bezug auf die Barrierefreiheit und die Anbindung der Ortsteile Dippelsdorf/ Friedewald und Reichenberg.

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.

Des Weiteren ist die Verbindung zwischen Dippelsdorf/ Friedewald, Reichenberg und Moritzburg nicht optimal gelöst. Lange Umsteigezeiten verursachen eine unangemessen lange Reisezeit im Vergleich zum privaten Kfz. Eine Optimierung im Zusammenhang mit der Linie 458 wurde in der Untersuchung zu den Ortsteilen Auer, Friedewald und Steinbach³ vorgestellt.

Die Nutzung der Lößnitzgrundbahn ist in erster Linie auf den Tourismus ausgelegt, allerdings wird in den Morgenstunden auch der Schülerverkehr damit partiell abgedeckt. Jedoch kann aufgrund der Taktichte und Fahrtzeiten nicht von einer Regelmäßigkeit und Alltagstauglichkeit ausgegangen werden, die ein ÖPNV-Grundnetz für den Ortsteil Dippelsdorf/ Friedewald abdecken kann. In diesem Ortsteil ist damit grundsätzlich zwar eine ÖPNV-Erschließung gegeben, diese orientiert

³ ÖPNV-Konzept – Teiluntersuchung der Ortsteile Auer, Friedewald und Steinbach, April 2020

sich jedoch stark in Richtung Radebeul/ Coswig und lässt z.B. den Haupt-Ortsteil Moritzburg nur mit Umwegen, Umstiegen und somit langen Reisezeiten erreichen.

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. Auch hier kann nur bedingt von einer Alltags-tauglichkeit ausgegangen werden.

Die Linienführung ist auf Grund der einseitigen Befahrung einiger Haltestellen nicht immer zweckmäßig. Um die Reise in entgegengesetzter Richtung anzutreten, muss der Fahrgast eine andere Haltestelle zur Abfahrt aufsuchen. Dies ist besonders bei den Haltestellen Markt, Schloss und Rathaus der Fall. Diese werden teils auch von der Linie +477 befahren.

Im Bereich der Barrierefreiheit existiert ebenfalls ein großes Defizit. Zwar besitzen viele Haltestellen eine sehr gute Ausstattung, sind jedoch nicht oder nur eingeschränkt barrierefrei und somit für mobilitätseingeschränkte Personen schwer nutzbar. Stufenfreiheit ist nicht immer gegeben und ein taktiles Blindenleitsystem fehlt vielerorts.

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

- Anpassung der durchführenden überörtlichen Buslinien
- Neukonzeption der Haltestellen
- Vorantreiben des barrierefreien Haltestellenausbaus

7. Konzeption der Buslinien

7.1 Vorbemerkung

Die Gemeinde Moritzburg setzt sich gegenüber dem ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis Meißen und dem Verkehrsverbund Oberelbe für die nachfolgend genannten und beschriebenen Netzanpassungen ein. Aufgrund der bis Ende 2019 bereits umfangreich umgesetzten Linienanpassung erfuhr das Busliniennetz im Gemeindegebiet Moritzburg bereits eine weitgehende Optimierung. Jedoch bedarf es mit dem Bau des Wendeplatzes am Abzweig zur Waldschänke und der Erweiterung der Haltestellen „Rathaus“ und „Schloss“ weiterer Anpassungen. Die Haltestellen „Markt“ und „Roßmarkt“ sollen zukünftig nicht mehr bedient werden. Dies verringert die Komplexität bei gleichbleibender hoher Angebotsqualität im ÖPNV für Moritzburg, verlangt jedoch eine Anpassung der Linienführung.

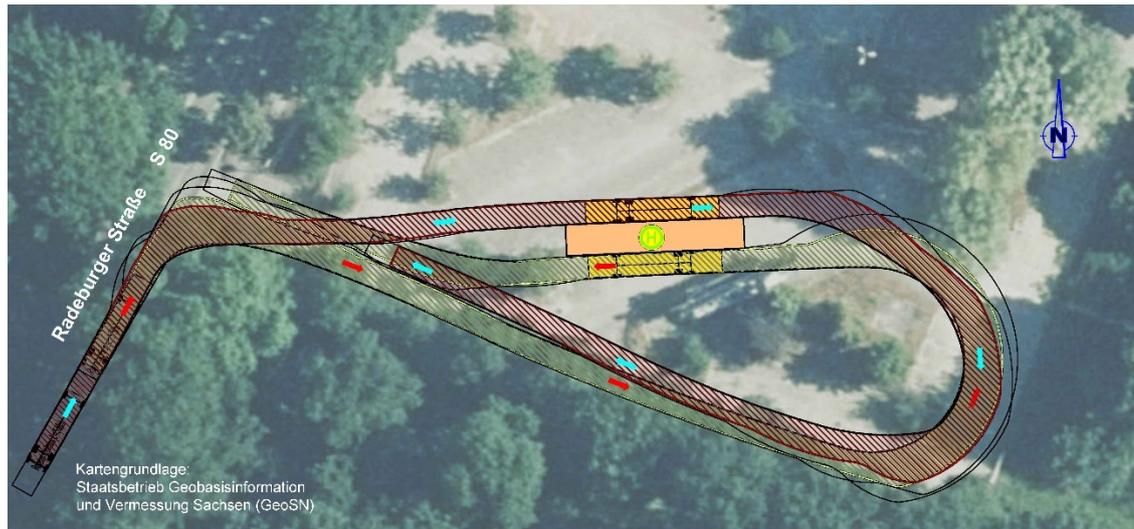
Für die Umsetzung des Konzepts ist eine weitere Umorganisation bestehender Linien vorzunehmen. Der verfolgte Ansatz besteht darin, durch eine Umstrukturierung die „Isolation“ der Moritzburger Ortsteile untereinander aufzubrechen und zusätzliche Verbindungen direkt oder mit abgestimmten Übergangsmöglichkeiten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

7.2 Beschreibung der Maßnahmen

Maßnahme 1: Veränderte Linienführung innerhalb im Ortsteil Moritzburg

Im direkten Vergleich der **Abbildung 3** und **Abbildung 4** zeigt sich, dass die Linien 405, 458 und +477 nicht mehr über die derzeitigen Haltestellen „Markt“ und „Roßmarkt“ verkehren. Die Linie +477 wird zukünftig den Wendepplatz am Abzweig zur Waldschänke nutzen. Der Wendepplatz steigert zudem die Attraktivität der Kutschen, welche ebenfalls auf dem Parkplatz am Wendepplatz als touristische Attraktion halten sollen. Gemäß des Wegekonzeptes⁴ verläuft der Kutschenweg an der Haltestelle „Abzweig Schänke“ entlang bis zur Fasanerie. Die folgende Grafik 5 stellt einen möglichen Entwurf der Haltestelle am Wendepplatz dar.

⁴ Wegekonzeption Fasanerie Moritzburg - Thesenpapier, Simonsen Freianlagen, 2015



Grafik 5: Haltestellenentwurf des Wendeplatzes „Abzweig Waldschänke“

Der Teil der Linie +477, welcher nur die Strecke zwischen Bahnhof Neustadt in Dresden und die Haltestelle „Markt“ in Moritzburg bedient, beendet zukünftig die Fahrt an der Haltestelle „Abzweig Waldschänke“. Die Fahrten über die Haltestellen „Markt“ und „Roßmarkt“ entfallen. Die Linie bedient ab „Abzweig zur Waldschänke“ in Richtung Bahnhof Neustadt in Dresden nur noch die Haltestellen „Schloß“ sowie „Rathaus“ und verlässt den Ortsteil über die Haltestelle „Waldstraße/ Bahnhof“. Damit die Fahrgäste eine Möglichkeit besitzen, auch in Fahrtrichtung zum Bahnhof Neustadt in Dresden der Linie zuzusteigen, werden die beiden Haltestellen „Schloß“ und „Rathaus“ um einen Haltestieg erweitert. Daraus ergibt sich der Vorteil, dass die Fahrgäste die Gegenfahrtrichtung erkennen und nicht eine Haltestelle in der parallel verlaufenden Straße aufsuchen müssen. Für Nichtortskundige ist die Zuordnung im Bestand auf Grund der fehlenden Sicht zur Haltestelle in die Gegenrichtung erschwert.

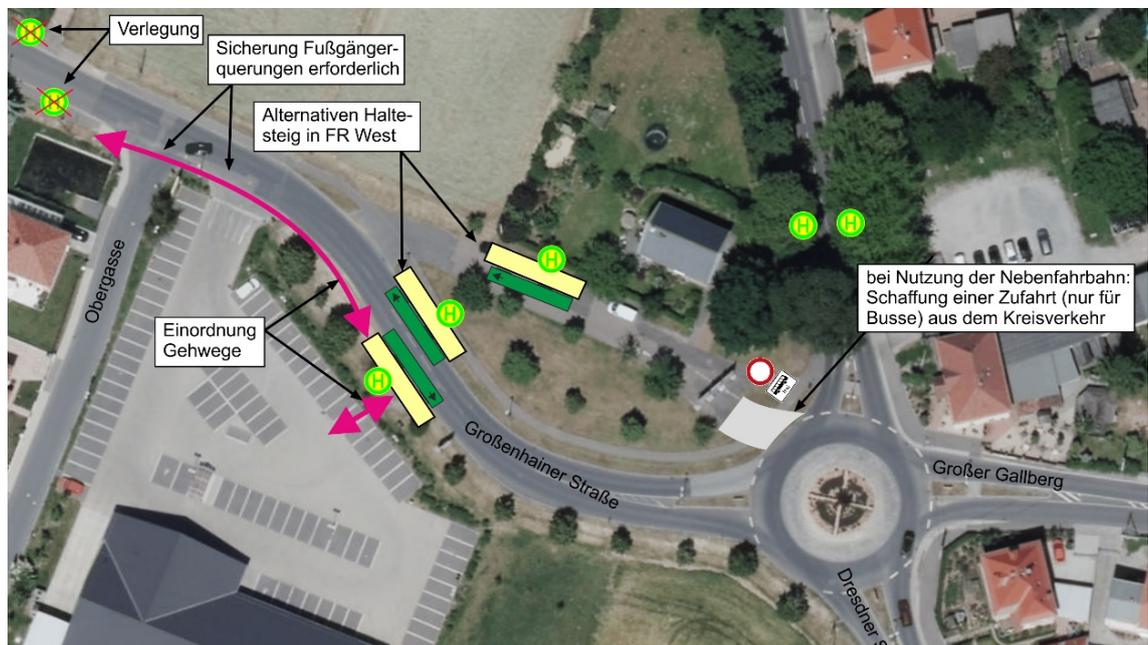
Die Linien 405 ebenfalls 458 wenden nach wie vor am Bahnhof in Moritzburg, jedoch bedienen die Linien zukünftig nicht mehr die Haltestellen „Markt“ und „Roßmarkt“. Diese Linienführung wird auch die Linie M übernehmen. Daraus resultiert eine bessere Verknüpfung mit der Schmalspurbahn im Ausflugsverkehr. Diese Führung entspricht der „Dresden-Elbland-Tour“, welche gemeinsam mit den Tourismusverbänden und dem VVO vermarktet wird. Ein Halt innerhalb des Ortskerns ist für die Linie M von großer Bedeutung. Ähnlich wie bei der Linie +477 ergibt sich aus der neuen Linienführung eine leichtere Begreifbarkeit. Die nicht genutzten Haltestellen sind zurückzubauen.

Maßnahme 2: Erweiterung des Linienweges der Linie 400 von Dippelsdorf nach Reichenberg

Wie die Analyse zeigt, sind besonders die Ortsteile Dippelsdorf und Reichenberg schlecht durch den ÖPNV an Moritzburg angebunden. Um die „Isolation“ der Ortsteile untereinander aufzubrechen, wurde mit dem zweiten Teil-Konzept die Maßnahme entwickelt, dass die Linie 458 nicht

wie ursprünglich Moritzburg von Nordwesten über die Meißner Straße anfährt, sondern südlich über die Ortsteile Friedewald-Dippensdorf sowie Reichenberg und über die Schlossallee Moritzburg bedient. Dadurch würden deutliche Mehrkosten von ca. 162.000 Euro entstehen, aber gleichzeitig steht dem eine wesentlich bessere Anbindung durch die Verdichtung des Taktes sowie eine verbesserte Erschließungssituation gegenüber. Zum Stand 12/2021 wurde die Änderung noch nicht umgesetzt. Mit der Umsetzung empfiehlt es sich, dass die Linie 458 ebenfalls den Wendepunkt nutzt und die Haltestellen innerhalb des Ortsteil Moritzburg im gleichen Schema bedient wie die Linie +477.

Alternativ kann die Linie 400 um die Strecke „Dippelsdorf, Großenhainer Straße“ bis „Reichenberg, Feldschlösschen“ erweitert werden. Hinzukommen die zwei Haltestellen „Gasthof“ und „Feldschlösschen“. Der Fahrweg verlängert sich um 2,7 km und die Fahrzeit um 7 Minuten für den Regionalbus. Unter der Bedingung, dass die Fahrzeiten der Linien 400 und/oder +477 angepasst werden, können die Fahrgäste zwischen den beiden Linien umsteigen. Zum Ende der Fahrt kann der Bus im Kreisverkehr wenden. Durch die höhere Bedeutung der Haltestelle, empfiehlt es sich die Haltestelle „Feldschlösschen“ nach der Prinzipskizze aus dem zweiten Teil des ÖPNV-Konzeptes auszubauen (siehe Grafik 6). Die Maßnahme gewährleistet einen verkürzten Umstiegsweg zwischen den Haltestellen an der Großenhainer Straße sowie denen der Dresdner Straße und ermöglicht einen Halt für Betriebspausen des Regionalbusses nach Beendigung der Fahrt.



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

Maßnahme 3: Erweiterung der Linie M auf ein ganzjähriges Angebot

Die Analyse zeigte ebenfalls ein Defizit bei der Verbindung zwischen dem S-Bahnhof in Meißen und Moritzburg. Mit der Linie M besteht zwar eine direkte Verbindung, aber diese verkehrt nur

saisonal in den Monaten von April bis Oktober. Mit der Ausweitung des Fahrplans auf das ganze Jahr ist Moritzburg dauerhaft an diesen wichtigen Verknüpfungspunkt zum SPNV angebunden. Im Einzugsbereich der Haltestelle in weniger als 500 m befindet sich unter anderem das Franziskaner-Gymnasium und in 650 m die Pestalozzi-Oberschule. Durch eine bessere Verbindung können die Einwohner in Moritzburg auf ein erweitertes Bildungsangebot zurückgreifen.

7.3 Kosten

Im Folgenden sind die Leistungen und damit verbundenen betrieblichen Kosten über alle Wochentage dargelegt. Hierbei wird der Bestand mit den Änderungen verglichen, die durch die Umsetzung des Konzepts entstehen. Als Bemessungsgrundlage gilt der Fahrplan außerhalb der Schulferienzeit im Bestand. Hiermit wird der Anspruch gesetzt, den Alltags-ÖPNV unabhängig vom Schülerverkehr zu stärken. Weiterhin basiert die Kostenschätzung auf Erfahrungswerten in vereinfachter Form unter Zugrundelegung von Kosten je Fahrplankilometer (Kostensatz: 2,50 Euro/ Fpl-km). Es werden nur die Kosten betrachtet, die innerhalb der Gemeinde Moritzburg entstehen. Alle folgenden erläuterten Kosten (Werktage + Wochenenden/Feiertage) der Maßnahmen sowie die Relationen zum Bestand sind in der Tabelle 7 dargestellt.

	Gesamtkosten in Euro		Änderung	
	Bestand	Maßnahme	Absolut	Relativ
Status Quo	577.701	-	-	-
Maßnahme 1	-	589.544	+ 11.843	2 %
Maßnahme 1.1	-	662.760	+ 85.059	15 %
Maßnahme 1.2	-	618.846	+ 41.145	7 %
Maßnahme 2	-	693.531	+ 115.830	20 %
Maßnahme 2.1	-	647.901	+ 70.200	12 %
Maßnahme 3	-	593.931	+ 16.230	3 %
Maßnahme 3.1	-	643.071	+ 65.370	11 %

Tabelle 7: Mehrkosten pro Jahr der Maßnahmen im Vergleich zum Bestand (Alle Wochentage)

Kosten der Maßnahme 1: Veränderte Linienführung innerhalb im Ortsteil Moritzburg

Bei der Maßnahme 1 fallen die Mehrkosten mit insgesamt rund 12.000 Euro p.a. nur gering aus. Dies entspricht einer Steigerung von etwa 2 %. Das Resultat ergibt sich aus der geringfügigen Wegabweichung über den Wendeplatz und dem zuvor genannten Wegfall der Haltestellen. Die Mehraufwendungen sind nahezu allein auf die Linie +477 zurückzuführen. Bei den übrigen Linien ergeben sich keine signifikanten Änderungen.

Für die Taktichte am Wochenende wird bei der Linie +477 kein Handlungsbedarf gesehen, da die Haltestellen auf der Strecke zwischen Moritzburg und Dresden im Stundentakt und in der

Sommerzeit in einem 30-minütigen Takt bedient werden. Dies wird für den Alltags- und Tourismusverkehr als ausreichend eingeschätzt. Von den 12.000 Euro ergeben sich 2.000 Euro allein aus der veränderten Linienführung am Wochenende.

Die Maßnahme 1.1 betrachtet zusätzlich zur Maßnahme 1 eine Taktverdichtung der Linie 405. Derzeit verkehrt die Linie ganztägig an den Werktagen in einem zweistündigen Takt und hat insgesamt sieben Fahrtenpaare pro Tag. Für ein attraktives Angebot empfiehlt sich die Linie mindestens in der Hauptverkehrszeit in einem stündlichen Takt verkehren zu lassen und den Takt zu verlängern. Demnach wird folgende Bedienung über einen Werktag (Mo-Fr) zur Abdeckung der Nachfrage empfohlen:

Nachfrage	Spanne	Taktdichte	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 8: Bedienung in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten bei Taktverdichtung

Die Anzahl der Fahrtenpaare eines Werktages erhöht sich von 7 auf 12. Durch die Anpassung des Taktes haben die Ortsteile Moritzburg und Auer eine verbesserte Verbindung zur Stadt Coswig. Die Linie verkehrt bis zum S-Bahnhof in Coswig, welcher einen wichtigen Verknüpfungspunkt zum SPNV darstellt. Die Mehrkosten der Linie 405 belaufen sich durch den gesteigerten Takt und die geänderte Linienführung auf rund 57.000 Euro. Dies entspricht einer Steigerung von 14 % im Vergleich zum Status quo.

Das Angebot der Linie 405 ist am Wochenende mit 5 Fahrtenpaaren in einem 2-Stunden-Takt und einem Bedienzeitraum bis ca. 18 Uhr als mangelhaft zu werten. Es wird ein Bedienzeitraum von 8 bis 20 Uhr in einem 2-Stunden-Takt empfohlen. Die Anzahl der Fahrtenpaare steigt von 5 auf 7 und entspricht Mehraufwendungen von etwa 9.000 Euro pro Jahr. Durch die erwartbare höhere Nachfrage durch den Tourismus in den Monaten von April bis Oktober, wird eine saisonale höhere Taktdichte ähnlich der Tabelle 8 auch am Wochenende empfohlen. Bei einer Anzahl von 10 Fahrtenpaaren entsteht ein Mehraufwand von etwa 16.000 Euro allein für den Bedienzeitraum an den Wochenenden.

Insgesamt belaufen sich die Mehrkosten der Maßnahme 1.1 auf rund 85.000 Euro. Dies umfasst die Kosten der Maßnahme 1 (12.000 Euro) und die Kosten der Linie 405 (73.000 Euro).

In der Maßnahme 1.2 werden für die Linie 458 neben der veränderten Linienführung aus der Maßnahme 1 ebenfalls die Taktzeiten angepasst. Für ein attraktives Angebot an den Werktagen empfiehlt es sich, die Taktdichte ebenfalls nach der Tabelle 8 anzupassen. Demnach erhöht sich

die Anzahl der Fahrtenpaare von 9 auf 12. Die Mehrkosten für die Taktverdichtung der Linie 458 belaufen sich auf rund 19.000 Euro.

Am Wochenende ist das Angebot der Linie mit 3 Fahrtenpaaren stark ausgedünnt. Um eine bessere Verknüpfung Moritzburgs mit dem ländlichen Raum und ein bedarfsgerechtes Mindestangebot zu gewährleisten, wird hier ein 2-Stunden-Takt zwischen 9:00 und 21:00 Uhr empfohlen. Die Anzahl der Fahrtenpaare steigt auf 7 und somit die Mehrkosten auf rund 10.000 Euro.

Insgesamt belaufen sich die Mehrkosten der Maßnahme 1.2 auf rund 41.000 Euro. Dies umfasst die Kosten der Maßnahme 1 (12.000 Euro) und die Kosten der Linie 458 (29.000 Euro).

Abschließend belaufen sich die Mehrkosten der Maßnahme 1 einschließlich der erhöhten Taktdichte der Buslinien 405 und 458 auf rund 114.000 Euro. Diese bestehen aus den Mehrkosten an den Werktagen von 86.000 Euro zzgl. des angepassten Angebotes am Wochenende in Höhe von 28.000 Euro.

Kosten der Maßnahme 2: Erweiterung des Linienweges der Linie 400 von Dippelsdorf nach Reichenberg

Die Umsetzung der Maßnahme 2 verursacht voraussichtlich Mehrkosten von rund 116.000 Euro, was einer Steigerung von 20 % im Vergleich zum Bestand entspricht. In dieser Maßnahme werden die Haltestellen von der Linie 400 an den Werktagen in einem halbstündigen Takt bedient. Da diese Taktdichte im bevölkerungsschwachen Raum und der daraus resultierende Aufwand nur einem geringen Nutzen gegenübersteht, kann die Taktdichte an Werktagen auf eine Stunde angepasst werden. Dadurch können die Mehrkosten auf rund 70.000 Euro reduziert werden (siehe Maßnahme 2.1).

Das Angebot der Linie 400 besteht am Wochenende aus 10 Fahrtenpaaren. Da die Verbindung teils durch die Lößnitzgrundbahn ergänzt wird, wird eine Steigerung des Angebotes am Wochenende als nicht notwendig angesehen. Jedoch ist zu prüfen, ob ein Anschluss zur Linie *477 umsetzbar ist. Durch den längeren Fahrtweg bei gleicher Taktdichte ergeben sich rund 14.000 Euro Mehraufwendungen allein für die Wochenenden.

Kosten der Maßnahme 3: Erweiterung der Linie M auf ein ganzjähriges Angebot

Durch die Ausweitung des Angebots der Linie M auf eine ganzjährige Bedienung ergeben sich Mehraufwendungen in Höhe von rund 16.000 Euro pro Jahr. Aufgrund der ganzjährigen Bedienung und den genannten Bildungseinrichtungen in Meißen ergeben sich dadurch neue Möglichkeiten insbesondere für den Schülerverkehr. Damit diese auch vollumfänglich genutzt werden

können, ist die Taktdichte an den Werktagen entsprechend der Tabelle 8 anzupassen. Dadurch steigt die Anzahl der Fahrtenpaare von 5 auf 12 und die Kosten auf rund 50.000 Euro.

Am Wochenende ist ein ähnliches Angebot wie auch bei der Linie 458 zu schaffen, da insbesondere der Tourismus von einer besseren Verbindung profitiert. Es wird eine Anzahl von 10 Fahrtenpaaren in einem 2-Stundentakt empfohlen. Die Mehrkosten werden auf rund 16.000 Euro geschätzt.

Werden alle Änderungen übernommen, liegen die Mehraufwendungen bei rund 238.000 Euro pro Jahr. Dies schließt die Maßnahme 1.1, Maßnahme 1.2, Maßnahme 2.1 und Maßnahme 3.1 ein. Es ist zu beachten, dass die Kosten (rund 12.000 Euro) der angepassten Linienführung der Linie +477 sowohl in Maßnahme 1.1 als auch in Maßnahme 1.2 inbegriffen sind. Den größten Kostenanteil besitzt die Maßnahme 2, welcher durch eine stündliche Taktdichte reduziert werden kann. Von einem besseren Angebot am Wochenende profitiert insbesondere der Tagestourismus. Das Angebot kann nochmals mit ausreichend Stellplätzen für Fahrräder in den Bussen verstärkt werden. Dieses beinhaltet die geänderte Linienführung und eine höhere Fahrtenanzahl.

Hinzukommen die Kosten für den Ausbau der Haltestellen, die für die Umsetzung notwendig sind. Insbesondere die Aufwendungen aus der Maßnahme 2.1 im Zusammenhang mit dem Ausbau der Haltestelle „Feldschlößchen“ stehen einem signifikant größeren Nutzen für die Bewohner in Friedewald, Dippelsdorf und Reichenberg gegenüber. Die Maßnahme kann ein Großteil der Isolation der Ortsteile untereinander und mit Moritzburg reduzieren. Insgesamt profitieren die Ortsteile von einer besseren Anbindung zum Bahnhof Neustadt in Dresden durch die Linie +477.

7.4 Anpassung der Umsteigebeziehungen

Umsteigebeziehung zwischen der Linien 400 und +477

Damit ein attraktiver Anschluss zwischen der Linie +477 und 400 in der Maßnahme 2 und 2.1 gewährleistet wird, müssen die Fahrzeiten der Linien geringfügig angepasst werden. Derzeit ist zu beachten, dass die Linie 400 dauerhaft und mit allen Fahrten zur Linie 475 durchgebunden ist. Dies war notwendig, um die bestehende Verbindung von Radebeul-West, Friedewald und Dippelsdorf nach Boxdorf zu gewähren. Die Linie 400 hat so viele verschiedene Fahrplanzwänge, u.a. die S-Bahn-Anschlüsse in Radebeul-West und -Ost, dass eine Fahrplananpassungen nur mit einer äußerst umfangreichen Konzeptionierung alle betroffenen Linien möglich ist. Ohne die Anpassung ist häufig eine Umsteigezeit von mindestens 20 Minuten gegeben, die für die Fahrgäste nicht attraktiv genug ist (siehe Tabelle 9).

	Kern-Ankunftszeit - Reichenberg, Feldschlößchen		Anschluss- zeit	Empfehlung
	400 → +477			
Richtung Moritzburg	:48	:09	21 min	Durch Anpassung der Fahrpläne die Umsteigezeit um 11 Minuten verringern
	:18	:39	21 min	
	400 ← +477			
Richtung Dippelsdorf	:33	:08	25 min	Durch Anpassung der Fahrpläne die Umsteigezeit um 15 Minuten verringern
	:03	:38	25 min	

Tabelle 9: Kernankunftszeiten der Linien 400 sowie +477 und resultierende Umsteigezeit

Der NVP gibt für Gemeinden wie Moritzburg keine Richtwerte zur Umsteigezeit vor. Als kleinste Kategorie ist für Grundzentren ein Richtwert mit einer maximalen Umsteigezeit von 15 Minuten vorgegeben. Davon sind 10 Minuten als Wartezeit und 5 Minuten als Wegezeit definiert.

Ohne Anpassung der Fahrzeiten der Maßnahme 2 besteht bei der Fahrtrelationen in Richtung Moritzburg, bei denen an der Haltestelle „Reichenberg, Feldschlößchen“ der Umstieg von der Linie 400 auf die Linie +477 erfolgen muss, eine Anschlusszeit von 21 min zwischen Ankunft der Linie 400 zur Minute 48 (z.B. 9:48 Uhr) und Ankunft/Abfahrt der Linie +477 zur Minute 09 (z.B. 10:09 Uhr). Umsteigezeiten oberhalb von 15 Minuten sind bereits als unattraktiv zu bewerten. Hier empfiehlt es sich, dass die Linie 400 die Haltestelle etwa 11 Minuten später bedient. Da die Linie 400 im Fahrplan einen Umstieg zur Linie 475 vorsieht, ist zu prüfen, welche Anpassungen gegebenenfalls auch dort vorzunehmen sind. In entgegengesetzter Fahrtrichtung ergibt sich eine ähnliche Problematik. Hier beträgt die Umsteigezeit ohne Anpassung 25 Minuten. Wird der Fahrplan der Linie 400 so angepasst, dass diese 15 Minuten später von der Haltestelle Feldschlössen abfährt, dann kann die Umsteigezeit auf 10 Minuten verringert werden. Da die Linie +477 im Fahrplan eine Vielzahl von Umstiegen an wichtigen Verknüpfungspunkten (z.B. in Großenhain an den Regionalexpress) vorsieht, fällt dessen Anpassung des Fahrplanes wesentlich komplexer aus und ist damit nicht zu empfehlen. Anschlussmöglichkeiten bei Kreuzung der Linien müssen zum/vom PlusBus gewährleistet werden, damit dieser seine Funktion beibehält.

Eine zeitliche Anpassung der Fahrpläne der Linien 405 und 458 sind im größeren Ausmaß nicht nötig, da sich die Linienführung nur marginal ändert.

Umsteigebeziehung zwischen der Linien 405 und +477

Ausgehend von der Annahme, dass eine Verbindung zwischen Auer und Dresden über Moritzburg nachfragt wird, ist der Fahrplan der Linie 405 zeitlich anzupassen. Die Umsteigezeit der

Fahrgäste von Auer nach Dresden beläuft sich auf mindestens 17 Minuten. In die entgegengesetzte Richtung ist eine Umsteigezeit von unter 10 Minuten von Dresden nach Auer bereits möglich. Nur in der Tageszeit von 9 bis 13 Uhr ist eine Umsteigezeit von 47 bzw. 39 Minuten nicht vermeidbar, da die Linie +477 hier nur stündlich verkehrt.

	Kern-Ankunftszeit – Moritzburg, Markt bzw. Schloss		Differenz	Empfehlung
	405 → +477			
Richtung Dresden	:42	:29	47 min	Prüfung der Änderung des Fahrplans gemäß folgendem Absatz
		:59	17 min	
	405 ← +477			
Richtung Auer	:55	:46	9 min	Keine Anpassung nötig, da Umstieg mindestens einmal innerhalb von 10 Minuten möglich
		:16	39 min	

Tabelle 10: Kernankunftszeiten der Linien 405 sowie +477 und resultierende Umsteigezeit

Da der Fahrplan der Linie 405 einen Anschluss mit der S-Bahn am Bahnhof Coswig vorsieht, ist hier zu prüfen, ob die Versorgungsqualität mit der Anpassung nicht negativ beeinflusst wird. In Anbetracht der Tatsache, dass in Auer Ansässige einen attraktiven Verknüpfungspunkt durch den Bahnhof Coswig mit der Direktverbindung der Linie 405 besitzen, ist eine verbesserte Anbindung zum Bahnhof Neustadt durch die Linie +477 nicht erforderlich. Die Erreichbarkeit ist mit der Linie 405 und einem Umstieg in die S-Bahn am Bahnhof Coswig in einem besseren Umfang vorhanden. Des Weiteren würde sich die Anpassung negativ auf die Versorgungsqualität der Bewohner von Bärwalde auswirken.

Die Umsteigezeit der Linie 458 lässt sich mit der Fahrtrichtung zum Bahnhof Neustadt in Dresden optimieren. Hier müssen Fahrgäste, die mit der Linie 458 aus Auer oder Steinbach ankommen, mindestens 15 Minuten warten, um in die Linie 477 an der Haltestelle „Markt“ umzusteigen. Eine Anpassung könnte die Versorgungsqualität der Bewohner verbessern. Da die Linie 458 vorrangig auf den Schülerverkehr ausgelegt ist, ist zu prüfen, ob die angepassten Fahrzeiten nicht im Konflikt mit den Betriebszeiten der Schule stehen.

	Kern-Ankunftszeit – Moritzburg, Markt bzw. Schloss		Differenz	Empfehlung
	458 → +477			
Richtung Dresden	:44	:29	45 min	Durch Anpassung der Fahrpläne die Umsteigezeit um 5 Minuten verringern
		:59	15 min	
	405 ← +477			
Richtung Großenhain	:54	:46	8 min	Keine Anpassung nötig, da Um- stieg mindestens einmal inner- halb von 10 Minuten möglich
		:16	38 min	

Tabelle 11: Kernankunftszeiten der Linien 458 sowie +477 und resultierende Umsteigezeit

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass eine Anpassung der Fahrzeiten der Linie 405 und 458 nur geringfügig die Angebotsqualität steigert. Sollte das Angebot der Linie 400 um die Haltestellen „Gasthof“ und „Feldschlößchen“ in Reichenberg erweitert werden, dann ist eine Anpassung der Fahrzeiten unabdingbar, da anderen Falls das volle Potential der Maßnahme nicht genutzt wird.

8. Sonderbetrachtung der Lößnitzgrundbahn

Die Lößnitzgrundbahn bietet die einzige direkte Verbindung zwischen dem Ortsteil Moritzburg und dem S-Bahnhof Ost in Radebeul an. Auf Grund der geringen Taktdichte stellt die Verbindung nur geringfügig ein attraktives Angebot für den Alltagsverkehr dar. Außerhalb der Lößnitzgrundbahn sind Reisende im Bestand bei der Verbindung auf mindestens einen Umstieg angewiesen. Die Verbindungsqualität ist im Vergleich zum MIV als schlecht zu bewerten.

Durch den Einsatz moderner Schienenfahrzeuge, welche parallel zum touristischen Dampfbetrieb genutzt werden, kann die Anzahl der Fahrten und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Der zusätzliche Einsatz von dampfbetriebenen Lokomotiven ist nicht zu empfehlen, da diese als kosten-, wartungs- und personalintensiv eingeschätzt werden. Die erreichbare Geschwindigkeit und Beschleunigung sind moderat. Der Zug benötigt für die 16,6 km lange Strecke zwischen Radebeul und Radeburg 51 Minuten. Für die Strecke zwischen Radebeul und Moritzburg, welche etwa die Hälfte der gesamten Strecke entspricht, sind es durchschnittlich 27 Minuten. Als moderne Schienenfahrzeuge gelten Dieseltriebwagen oder auch innovative Lösungen wie der Einsatz von Hybrid- oder Elektrofahrzeugen mit Energiespeicherung, welche eine signifikant höhere Beschleunigung und Geschwindigkeit ermöglichen. Bei den Testfahrten mit dem EcoTrain konnten die Funktionsfähigkeit des neuartigen dieselelektrischen Hybridantriebs und die theoretisch berechneten Kraftstoffeinsparungen von etwa 30 % im Betrieb bestätigt werden. Der Freistaat Sachsen beteiligt sich bei der Umsetzung des Modellprojektes EcoTrain im Erzgebirgsnetz mit zusätz-

lichen Mittel in Höhe von 60 Millionen Euro verteilt über zehn Jahre⁵. Ein Ausbau von Oberleitungen ist bei diesen Antriebsarten nicht notwendig. Vor der Umsetzung ist zu prüfen, ob die daraus resultierende steigende Belastung für die bestehende Bahninfrastruktur tragbar ist.

Mit Ausnahme der Haltestelle „Bad, Friedewald“ befindet sich auf der Strecke kein Ausweichgleis. In diesem etwa 22-minütigen Zeitfenster kann zuzüglich eines Sicherheitszeitraums die eingeleitete Streckenführung aus der Gegenrichtung nicht befahren werden. Eine Taktdichte von deutlich unterhalb einer Stunde ist somit nicht möglich. Unter Annahme, dass die modernen Triebwagen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h erreichen, sinkt die Reisezeit der Gesamtstrecke auf 40 Minuten. Die Teilstrecke zwischen Radebeul und Moritzburg wäre in etwa 20 Minuten zu absolvieren. Eine Taktdichte unterhalb einer Stunde einschließlich der zeitlichen Sicherheiten ist hier ebenfalls nur schwer zu realisieren.

Abschließend ist festzuhalten, dass durch den Einsatz eines zusätzlichen Triebwagens die bisherige Bedienzeiten von 2,5 Stunden auf etwas mehr als eine Stunde gesenkt werden kann. Dazu bedarf es Anpassungen am Fahrplan, insbesondere da die Bedienzeiten teils deutlich zwischen einer halben und zwei Stunden schwanken. Eine einheitliche Taktung von einer Stunde ist zu empfehlen. Die freien Kapazitäten sind durch innovative Antriebsarten zu ergänzen. Das Angebot soll ausdrücklich nicht als Konkurrenz zum touristischen Betrieb der Dampfzüge, sondern als ergänzendes Angebot mit dem Fokus auf die Alltagsnutzer sein.

⁵ www.medianservice.sachsen.de

9. Maßnahmen an Haltestellen

9.1 Vorbemerkung

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. Bislang sah es die Linienführung vor, dass ein Großteil der Haltestellen im Inneren des Ortsteils nur aus einer Richtung (Einrichtungshaltestellen) bedient werden. Mit der Einrichtung des Wendeplatzes werden die Haltestellen „Markt“ und „Roßmarkt“ nicht mehr bedient. Im gleichen Zug werden die Haltestellen „Schloß“ und „Rathaus“ so erweitert, dass diese aus beiden Richtungen von den Linien angefahren werden können. Auch hat die Analyse gezeigt, dass viele Haltestellen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Hier weist besonders bei der Haltestelle „Fasanerie“ dringenden Handlungsbedarf auf.

9.2 Haltestellengestaltung Fasanerie und Wildgehege

Im Strategiekonzept vom Jahr 2017 des VVO wurde die Haltestelle „Fasanerie“ als wichtige Haltestelle bewertet. Die Haltestelle ist ein wichtiger Zugangspunkt für Touristen. Neben dem Fasanschlösschen befinden sich dort eine Vielzahl von touristischen Attraktionen. Dazu gehören unter anderem der Leuchtturm und die Gastronomie. Die umliegenden Grünanlagen gelten als beliebtes Naherholungsgebiet. Im Zusammenhang mit einem Gehweg, der von der Haltestelle „Fasanerie“ entlang der Radeburger Straße zum Wildgehege führt, gewinnt die Haltestelle nochmals an Bedeutung. Trotz der hohen Bedeutung ist die Haltestelle in keinem anforderungsgerechten Zustand, welcher eine sichere Nutzung erlaubt.

Der gemeinsame Rad- und Gehweg entlang Radeburger Straße zum Wildgehege sowie der Gehweg und Feldweg zur Fasanerie sind mindestens mit wassergebundener Oberfläche zu befestigen, sodass auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen ein sicheres Fortbewegen gewährleistet ist. Durch die Maßnahme verkürzt sich die Entfernung zum Wildgehege auf rund 400 Meter. Der Weg vom geplanten Wendeplatz an der Haltestelle „Abzweig Waldschänke“ beträgt hingegen rund 1,1 km. Von einer Verlagerung des Wendeplatzes zur Fasanerie ist aufgrund der Grundstückseignung und der benötigten Flächenversiegelung abzusehen.

Da sich direkt am Haupteingang des Wildgeheges der Besucherparkplatz befindet, ist für die Besucher, welche mit dem ÖPNV anreisen, dort ebenso eine Bushaltestelle einzuplanen. Die Linie 477 fährt direkt daran vorbei und die Gäste müssen derzeit noch einen 400 Meter langen Rückweg entlang der Straße auf sich nehmen, was als äußerst unattraktiv gegenüber dem PKW-Besucher empfunden wird. Mit der direkten Erschließung des Wildgeheges kann der Weg auf ein Minimum reduziert werden. Des Weiteren kann eine bessere Anbindung des Wildgeheges an den ÖPNV voraussichtlich die saisonale hohe Auslastung des anliegenden Parkplatzes reduzieren. Mit einer möglichen Durchquerung des Wildgeheges ergibt sich ein neuer Zugang zur Fasanerie.

Hierbei bietet sich perspektivisch eine Kooperation zwischen den Betreibern des Wildgeheges und der Verkehrsgesellschaft an. So könnten beispielsweise vergünstigte Eintrittspreise an die Vorlage des VVO-Tickets der Besucher gekoppelt sein.

Haltestellen mit dem Wartebereich im Seitenraum stellen im Busverkehr die überwiegenden und üblichen Entwurfsituationen dar. Zu den möglichen Bauformen gehören das Halten am Fahrbahnrand und die Busbucht. Aufgrund des höheren Zeitaufwands bei der Fahrgastabfertigung im regionalen Busverkehr und dem daraus resultierenden Rückstau des Kfz-Verkehrs, ist in der Regel die Bauform als Busbucht vorzuziehen. Jedoch um den Flächeneingriff zu minimieren, wird die Bauform mit Halt am Fahrbahnrand empfohlen. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass bei den prognostizierten Verkehrsmengen ein Halt am Fahrbahnrand den Verkehrsfluss nicht außerordentlich beeinträchtigt. Die Landesverkehrsprognose 2030⁶ für den Freistaat Sachsen gibt hierbei eine Verkehrsmenge von rund 3500 Kfz/24h an.

Gemäß der EAÖ sollte die nutzbare Breite der Wartefläche mindestens 2,5 m betragen. Im Türbereich vor Einbauten ist stets eine Durchgangsbreite von 1,5 m freizuhalten. In unmittelbarer Nähe zur Haltestelle wird eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel empfohlen. Diese verbessert als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme die Ortseinfahrtssituation und steigert im Zusammenhang mit einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer.

9.3 Ertüchtigung der weiteren Haltestellen

Auf Grund des Wegfalls der Haltestellen „Markt“ sowie „Roßmarkt“ und daraus resultierenden geänderten Linienführung sind die Haltestellen „Rathaus“ und „Schloss“ so zu ertüchtigen, dass diese aus beiden Fahrtrichtungen bedient werden können. In diesem Zusammenhang wird gegenüber des Käthe-Kollwitz-Platz eine gleichnamige Haltestelle, wie in der folgenden Grafik dargestellt empfohlen. Die Haltesteige sind entsprechend den Vorgaben barrierefrei auszubauen. Es ist zu prüfen, in welchem Umfang die begrenzte Fläche den barrierefreien Ausbau einschränkt. Die nicht genutzten Haltestellen sind zurückzubauen, um das Stadtbild nicht negativ zu beeinflussen bzw. Instandhaltungskosten zu vermeiden.

⁶ PTV, Landesverkehrsprognose 2030 für den Freistaat Sachsen



Grafik 7. Standort der Haltestelle Käthe-Kollwitz-Platz

Dem Bahnhof kommt nach der Untersuchung des VVO nur eine durchschnittliche Bedeutung für den ÖPNV zu. Durch einen ergänzenden Betrieb der Lößnitzgrundbahn für den Alltagsverkehr mit alternativen Antriebsarten und einer stündlichen Taktung würde die Bedeutung des Bahnhofes als Verknüpfungspunkt steigen. Folglich ist der barrierefreie Zugang des Bahnhofes unter Beachtung des Denkmalschutzes zu verbessern. Zusätzlich wird bei der angrenzenden Bushaltestelle empfohlen, die Ausstattung unter anderem um einen Wetterschutz sowie Sitzgelegenheiten zu erweitern. Es empfiehlt sich die Straße „Am Bahnhof“ nur für den Einrichtungsverkehr entsprechend der Busführung freizugeben, da der Busverkehr häufig durch die parkenden Fahrzeuge im Zusammenhang mit dem Gegenverkehr behindert wird.

Mit dem geplanten Wendeplatz erhält die Haltestelle „Abzweig Waldschänke“ insbesondere für den Tourismus eine hohe Bedeutung. Das ausreichende Platzangebot ermöglicht voraussichtlich einen vollständigen barrierefreien Ausbau.

Trotz der geringen Bedeutung gemäß der Untersuchung des VVO sind die Haltestellen „Mittelteichbad“ und „Gärtnerei Bauditz“ mittelfristig im Bereich der Ausstattung und Barrierefreiheit zu ertüchtigen.

Für ein leichteres und eindeutiges Verständnis seitens des Fahrgastes empfiehlt es sich den Namen der Haltestelle „Kalkreuther Straße“ anzupassen. Da das Käthe-Kollwitz-Haus ebenfalls eine beliebte Besucherattraktion ist und einen signifikanten Orientierungspunkt darstellt, empfiehlt es sich die Haltestelle in „Kollwitz Haus“ umzubenennen.

10. Zusammenfassung

Die Analyse hat gezeigt, dass ein gutes ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Moritzburg geschaffen wurde. Hier ist das Plus-Bus-Konzept der Linie +477 hervorzuheben, das mit einer einheitlichen Linienführung sowie Taktichte die wichtigste Verbindung darstellt. Diese verbindet unter anderem den Ortsteil Moritzburg mit dem Oberzentrum Dresden. Das ÖPNV-Angebot wird durch weitere Linien ergänzt, die einen Anschluss zur Linie +477 ermöglichen. Dadurch wird weitestgehend die Isolation der Ortsteile untereinander aufgehoben. Ausnahmen stellen die Ortsteile Reichenberg und Dippelsdorf/ Friedewald dar.

Die Maßnahme 1 sieht eine effizientere Linienführung innerhalb des Ortsteils Moritzburg vor. Die Haltestellen „Markt“ und „Roßmarkt“ werden nicht mehr bedient. Gleichzeitig müssen die Haltestellen „Schloss“ und „Rathaus“ für eine Bedienung in beide Richtungen ertüchtigt werden, was jeweils einen weiteren Haltesteig an den Haltestellen voraussetzt. Des Weiteren wird die Haltestelle „Abzweig Waldschänke“ so umgestaltet, dass diese einen Wendepunkt für die Regionalbusse besitzt.

Im Ergebnis wird die Linienführung bei gleichbleibender Angebotsqualität so vereinfacht, dass Fahrgäste die Haltestelle der Gegenfahrtrichtung leichter auffinden. Der Wendepunkt steigt in der Bedeutung als wichtigster Verknüpfungspunkt zum regionalen Busverkehr und als Zugang für den Tourismus. Die Kalkulation ergab Mehraufwendungen in Höhe von 10.000 Euro p.a., die einem deutlich größeren Nutzen gegenüberstehen. Wird der Takt und die daraus resultierende Fahrtenanzahl der Linien 405 und 458 gesteigert, belaufen sich die Kosten auf rund 90.000 Euro p.a..

Die Maßnahme 2 verringert die Isolation der Ortsteile Reichenberg und Dippelsdorf/ Friedewald von den weiteren Ortsteilen insbesondere Moritzburg. Die Linienführung der Linie 400 wurde verlängert und die Betriebszeiten so angepasst, dass ein Umstieg zur Linie +477 gewährleistet ist. Der Umstieg erfolgt an der Haltestelle „Feldschlösschen“. Bei einem angepassten stündlichen Takt belaufen sich die Mehraufwendungen auf rund 56.000 Euro p.a.. Hinzukommen die Aufwendungen die für die empfohlene Ertüchtigung der Haltestelle entstehen.

Perspektivisch kann ein „Bürgerbus“-Konzept ebenfalls die Isolation der Ortsteile untereinander verbessern. Bewohner der Gemeinde erklären sich bereit, die Verbindung der Ortsteile mit einem

Kleinbus zu verbessern. Dieser könnte als Rufbus mit einem elektrischen Antrieb eingesetzt werden. Erste Ideen, wie der „Moritzburger - E Kleinbus- rentnergesteuert“, stehen noch am Anfang der Entwicklung und sind in einer gesonderten Untersuchung zu betrachten.

Durch die Erweiterung der Linie M auf ein ganzjähriges Angebot erhalten die Bürger in Moritzburg einen besseren Zugang unter anderem zu weiterführenden Schulen und weiteren öffentlichen Einrichtungen. Dem gegenübersteht ein jährlicher Mehraufwand von 56.000 Euro pro Jahr, wenn zu dem Ganzjahresbetrieb auch die Anzahl der Fahrtenpaare von 5 auf 12 erhöht wird.

Die Angebotsqualität der Lößnitzgrundbahn kann durch weitere Triebwagen mit vorzugsweise innovativen Antriebstechnologien und einer stündlichen Taktung verbessert werden. Durch die eingleisige Führung und fehlender Ausweichgleise ist eine Taktdichte, die deutlich unterhalb einer Stunde liegt, schwer umzusetzen. Auch wird der finanzielle und organisatorische Aufwand als hoch eingeschätzt. Das Nutzenverhältnis ist daher im Detail zu prüfen.

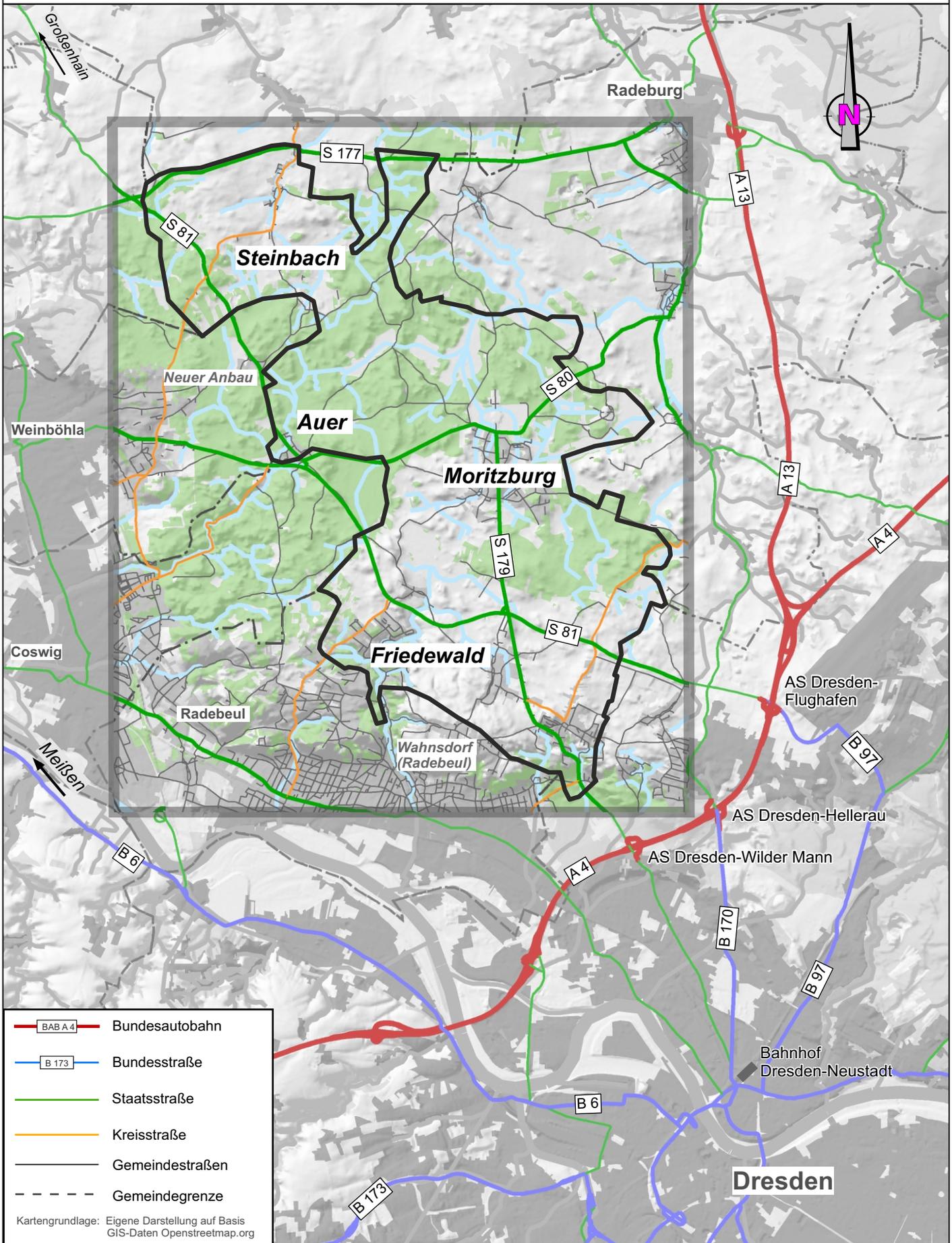
Perspektivisch bietet sich ein Kooperationsmodell zwischen dem ÖPNV und den Einrichtungen an, welche einen unmittelbaren Nutzen aus den Zubringerlinien ziehen. Dies kann Anreize für die Nutzung des ÖPNV sowie auch für den Besuch der Einrichtungen schaffen. Solche Einrichtungen sind aus Sicht des Ortschaftsrates Moritzburg die Kulturlandschaft Moritzburg GmbH, Staatsforst mit dem Wildgehege, das Landesgestüt und die Schlösserverwaltung. So könnten beispielsweise vergünstigte Eintrittspreise an die Vorlage des VVO-Tickets der Besucher gekoppelt sein.

Die meisten Haltestellen bieten eine Grundausstattung (z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheiten usw.), haben aber ein deutliches Defizit im Bereich der Barrierefreiheit. Mit dem Umbau der Haltestellen sind auch die Vorgaben der Barrierefreiheit umzusetzen. Schon bestehende Haltestellen sind nach ihrem Prioritätsstatus zu ertüchtigen.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen kann das schon gute ÖPNV-Angebot einschließlich die Verbindungsqualität zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Städten verbessert werden. Mit einem umfänglichen ÖPNV-Angebot wird der ländliche Raum in sich sowie an das Verkehrsnetz der Landeshauptstadt Dresden verknüpft. Dies fördert neben dem Tourismus auch die Wohnattraktivität der Moritzburger Bürger und bietet die Möglichkeit den MIV in der Gemeinde Moritzburg teils zu subventionieren.



Übersichtskarte mit klassifiziertem Straßennetz

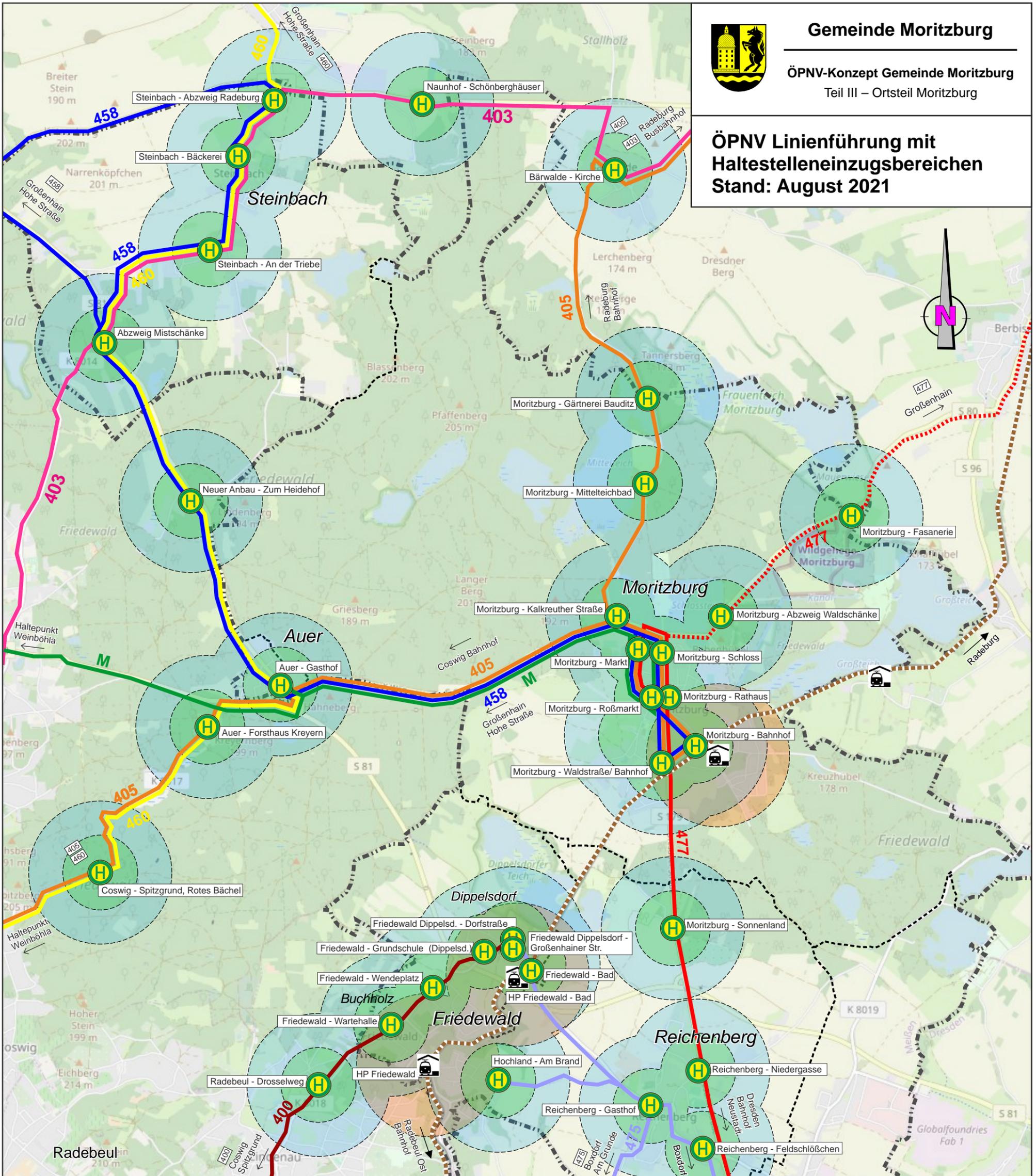




Gemeinde Moritzburg

ÖPNV-Konzept Gemeinde Moritzburg
Teil III – Ortsteil Moritzburg

ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen Stand: August 2021



- Regionalbuslinie M
- Regionalbuslinie 400
- Regionalbuslinie 403
- Regionalbuslinie 405
- Regionalbuslinie 475
- Regionalbuslinie 477
- Regionalbuslinie 458
- Regionalbuslinie 460
- - - - - ergänzende Linienführung Lößnitzgrundbahn

- Am Grunde
- Bushaltestelle mit Haltestellenname
- Einzugsbereich 300 m Regionalbus
- Einzugsbereich 600 m Regionalbus
- Einzugsbereich 600 m Lößnitzgrundbahn
- - - - - / - - - - - Gemeindegrenze/ Ortsteilgrenze

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

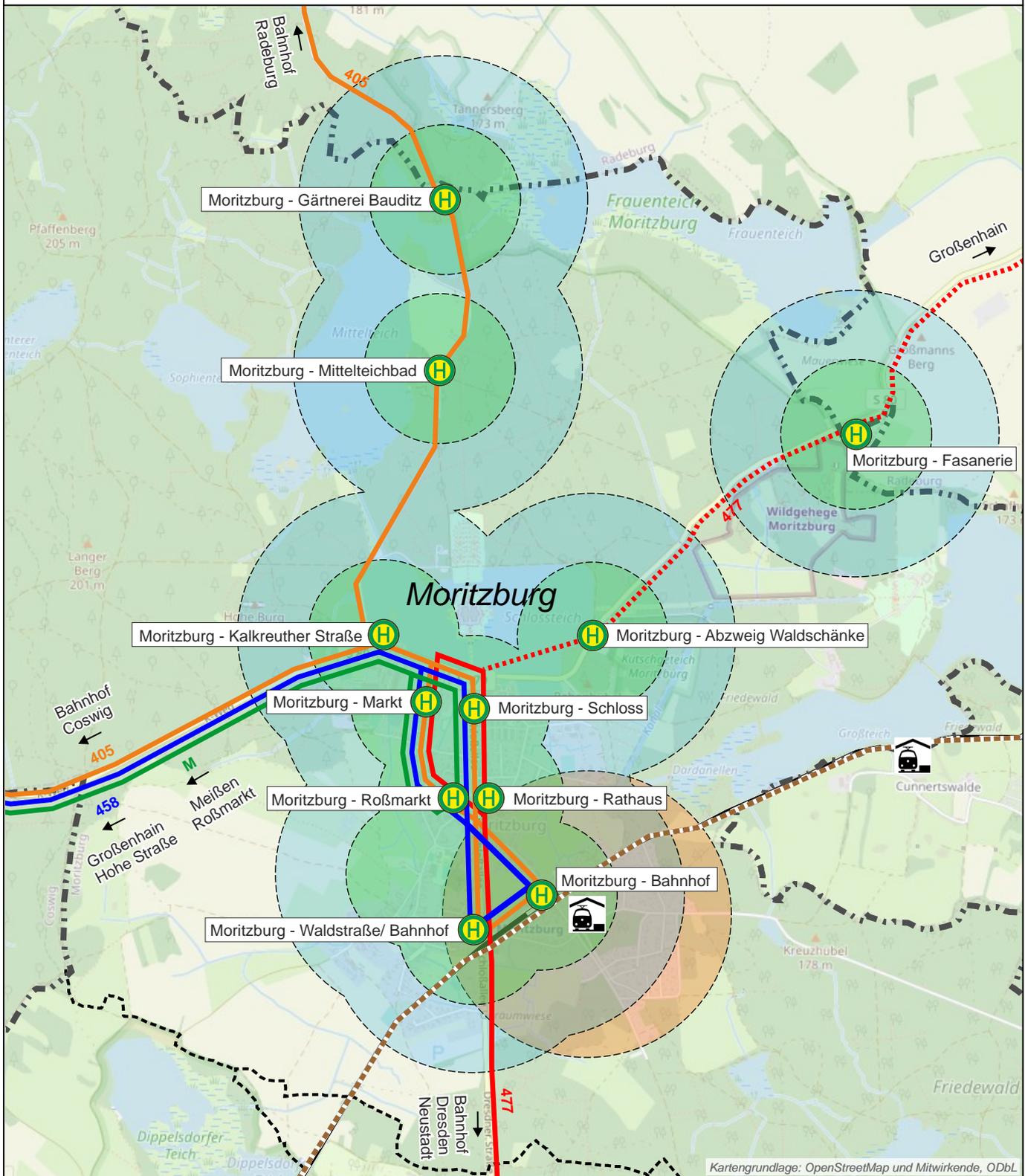
Abbildung 2

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen Stand: August 2021



Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

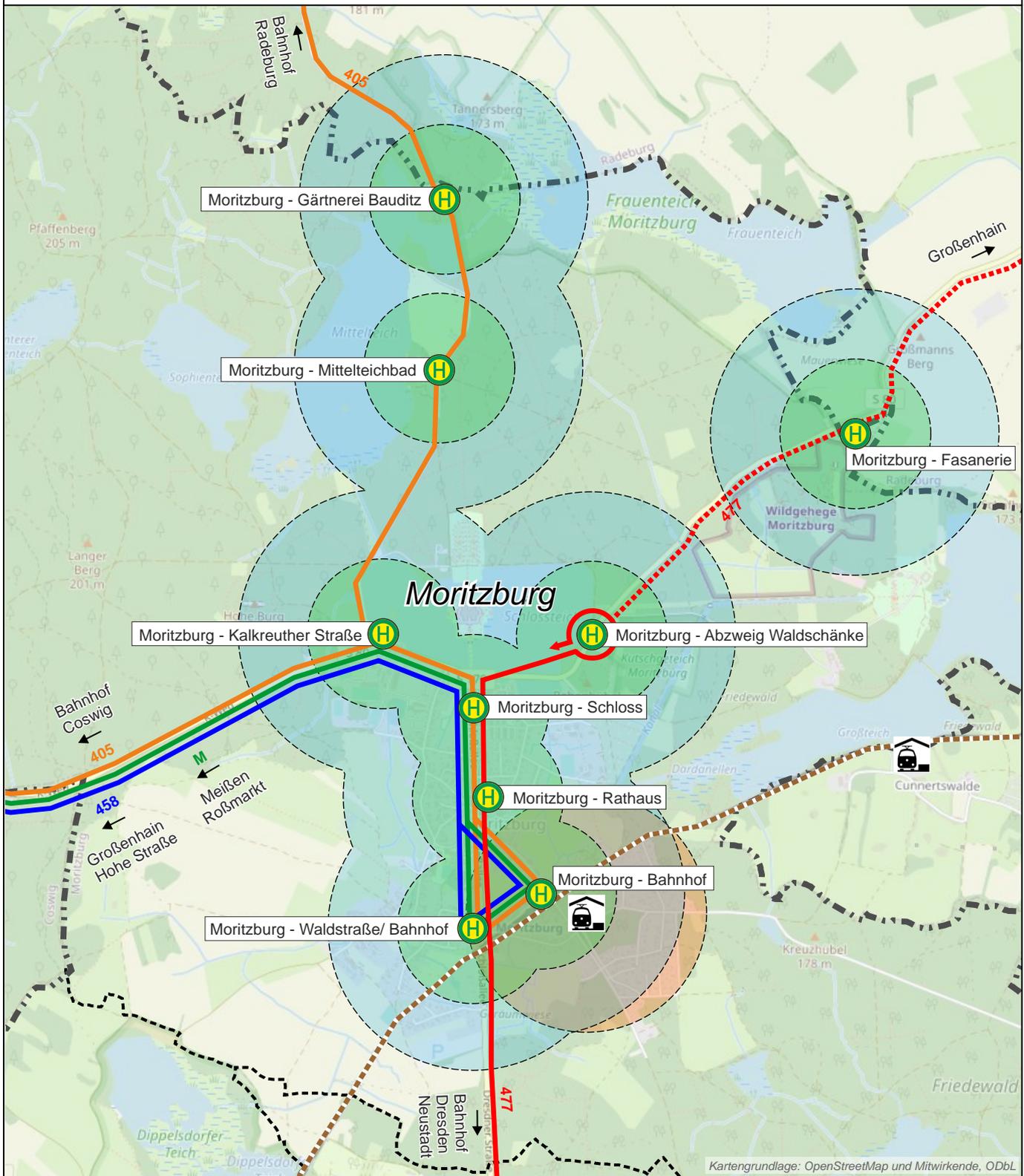
- Regionalbuslinie 405
- Regionalbuslinie 458
- Regionalbuslinie 477
- saisonale Ausflugslinie M
- ergänzende Linienführung Lößnitzgrundbahn

- H Einzugsbereich 300 m Regionalbus
- H Einzugsbereich 600 m Regionalbus
- H Einzugsbereich 600 m Lößnitzgrundbahn

- H Moritzburg Bushaltestelle mit Haltestellenname
- Gemeindegrenze
- Ortsteilgrenze



Geplante ÖPNV Linienführung mit Haltestelleneinzugsbereichen



Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

- Regionalbuslinie 405
- Regionalbuslinie 458
- Regionalbuslinie 477
- saisonale Ausflugslinie M
- - - ergänzende Linienführung Lößnitzgrundbahn

- Einzugsbereich 300 m Regionalbus
- Einzugsbereich 600 m Regionalbus
- Einzugsbereich 600 m Lößnitzgrundbahn

- Bushaltestelle mit Haltestellenname
- Gemeindegrenze
- Ortsteilgrenze

von Moritzburg, Rathaus nach:	05:00			06:00			07:00			08:00			09:00			10:00			11:00			12:00		
	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B									
7 min. Auer, Gasthof	-		F	:49	6 min. A		:0	6 min. A		:53	6 min. A		:53	6 min. A		:53	6 min. A		:53	6 min. A		:53	6 min. A	
8 min. Boxdorf, Am Grunde	:13	11 min. B		:29	11 min. B		:9	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B	
	:59	11 min. B		:49	11 min. B		:29	11 min. B		:59	11 min. B											:59	11 min. B	
18 min. Coswig, Bahnhof	:13	52 min. E		:12	60 min. E		:0	21 min. B		:54	21 min. B		:29	56 min. E		:54	21 min. B		:53	22 min. B		:54	21 min. B	
	:59	56 min. E					:9	46 min. D		:59	56 min. E											:59	56 min. E	
							:9	54 min. E																
							:29	56 min. E																
							:53	53 min. E																
							:59	56 min. E																
22 min. Dresden, Bahnhof Neustadt	:13	27 min. B		:29	26 min. B		:9	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B	
	:59	26 min. B		:49	26 min. B		:29	26 min. B		:59	26 min. B		:54	55 min. D		:53	56 min. D		:59	26 min. B		:59	26 min. B	
							:59	26 min. B																
17 min. Dresden-Klotzsche, Bahnhof	:13	43 min. D		:29	43 min. D		:9	40 min. D		:29	43 min. D		:29	37 min. D		:29	43 min. D		:29	40 min. D		:29	43 min. D	
	:59	45 min. D		:49	43 min. D		:29	40 min. D		:59	37 min. D		:29	40 min. D		:54	68 min. F		:47	61 min. E		:59	37 min. D	
							:59	37 min. D		:59	40 min. D											:59	40 min. D	
							:59	40 min. D																
10 min. Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße	:13	25 min. D		:40	20 min. C		:9	26 min. D		:48	27 min. D		:29	67 min. F		:29	67 min. F		:29	67 min. F		:29	41 min. F	
	:59	39 min. F					:29	37 min. E		:59	41 min. F					:48	58 min. F		:59	41 min. F		:59	41 min. F	
							:59	41 min. F								:54	77 min. F							
26 min. Großenhain, Cottb. Bahnhof	:13	72 min. D		:14	58 min. D		:0	50 min. C		:14	65 min. D		:14	65 min. D		:14	65 min. D		:14	65 min. D		:14	65 min. D	
				:49	30 min. B		:14	65 min. D		:53	42 min. C		:29	101 min. F		:54	56 min. D		:53	42 min. C		:53	42 min. C	
							:53	42 min. C		:54	56 min. D											:54	56 min. D	
23 min. Meißen, S-Bahnhof	:13	51 min. D				F	:0	34 min. B		:54	40 min. C		:29	65 min. E		:54	40 min. C		:29	65 min. E		:54	40 min. C	
	:59	65 min. E					:29	65 min. E																
							:59	65 min. E																
12 min. Radebeul, S-Bahnhof Ost	:58	36 min. E		:39	36 min. E		:8	26 min. D		:28	47 min. F		:28	47 min. F		:28	47 min. F		:28	47 min. F		:28	30 min. D	
							:28	47 min. F		:47	43 min. E					:54	45 min. E					:58	47 min. F	
							:58	36 min. E		:58	36 min. E													
14 min. Radebeul, Kötzschenbroda	:12	42 min. E		:28	52 min. E		:0	34 min. D		:28	52 min. E		:28	52 min. E		:28	52 min. E		:28	52 min. E		:28	52 min. E	
	:58	46 min. E		:39	45 min. E		:8	36 min. D		:54	36 min. D		:54	36 min. D		:54	36 min. D		:54	36 min. D		:54	36 min. D	
							:28	52 min. E		:58	46 min. E											:58	46 min. E	
							:58	46 min. E																
12 min. Radeburg, Bahnhof	:13	52 min. F		:14	18 min. C		:14	18 min. C		:14	18 min. C		:14	18 min. C										
				:29	60 min. F		:47	22 min. C		:47	22 min. C					:47	22 min. C		:47	22 min. C		:47	22 min. C	
7 min. Reichenberg, Gasthof	:13	21 min. E		:29	29 min. F		:9	21 min. E		:48	32 min. F		:29	63 min. F		:29	63 min. F		:29	63 min. F		:29	33 min. F	
	:59	35 min. F		:40	36 min. F		:29	29 min. F		:59	33 min. F					:54	86 min. F					:59	33 min. F	
							:59	33 min. F																
13 min. Steinbach, Bäckerei			F	:12	34 min. D		:0	50 min. F		:53	15 min. B		:14	55 min. F				F	:53	15 min. B		:53	15 min. B	
				:49	18 min. B		:53	15 min. B					:29	145 min. F				F				:54	42 min. E	

gut
 annehmbar
 schlecht
 Qualitätsstufe = Q
 Reisezeit = Rz.
 Verbindung fällt in den Kategoriebereich "A" und "B"
 Verbindung fällt in den Kategoriebereich "C" und "D"
 Verbindung fällt in den Kategoriebereich "E" und "F"

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

von Moritzburg, Rathaus nach:	13:00			14:00			15:00			16:00			17:00			18:00			19:00			20:00				
	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B	:min.	Rz	B											
7 min. Auer, Gasthof	:53	6 min. A		:53	6 min. A		:47	52 min. F		:53	6 min. A				F	:53	6 min. A				F				F	
8 min. Boxdorf, Am Grunde	:29	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B		:29	11 min. B									
18 min. Coswig, Bahnhof	:29	56 min. E		:54	21 min. B		:29	56 min. E		:54	21 min. B		:29	56 min. E		:54	21 min. B		:29	56 min. E		:29	56 min. E		:29	56 min. E
	:53	51 min. E		:59	56 min. E		:59	56 min. E		:59	56 min. E		:59	56 min. E		:59	56 min. E									
	:59	56 min. E																								
22 min. Dresden, Bahnhof Neustadt	:29	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B		:29	26 min. B									
	:59	26 min. B		:59	26 min. B		:59	26 min. B		:59	26 min. B		:59	26 min. B		:59	26 min. B		:59	26 min. B		:59	26 min. B		:59	26 min. B
17 min. Dresden-Klotzsche, Bahnhof	:29	40 min. D		:29	43 min. D		:29	43 min. D		:29	43 min. D		:29	40 min. D		:29	43 min. D		:29	40 min. D		:29	40 min. D		:29	38 min. D
	:59	37 min. D		:59	37 min. D		:59	37 min. D		:59	37 min. D		:59	37 min. D		:59	40 min. D		:59	37 min. D		:59	37 min. D			
	:59	40 min. D		:59	40 min. D		:59	40 min. D		:59	40 min. D		:59	40 min. D		:59	40 min. D		:59	40 min. D		:59	40 min. D			
10 min. Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße	:29	41 min. F		:29	41 min. F		:29	37 min. E		:29	37 min. E		:29	37 min. E		:59	39 min. F		:59	39 min. F		:29	69 min. F			
	:59	41 min. F		:59	39 min. F		:41	35 min. E		:59	39 min. F		:41	35 min. E												
				:59	39 min. F																					
26 min. Großenhain, Cottb. Bahnhof	:14	65 min. D		:14	65 min. D		:14	65 min. D		:14	65 min. D		:14	65 min. D		:14	65 min. D									
	:53	42 min. C		:53	42 min. C		:29	81 min. E		:53	42 min. C		:29	101 min. F		:53	42 min. C		:29	101 min. F		:29	81 min. E		:29	81 min. E
				:54	41 min. C					:54	56 min. D					:54	56 min. D									
23 min. Meißen, S-Bahnhof	:29	65 min. E		:54	40 min. C		:29	65 min. E		:54	40 min. C		:29	65 min. E		:54	40 min. C		:29	65 min. E		:29	65 min. E		:29	65 min. E
	:59	65 min. E					:59	65 min. E					:59	65 min. E		:59	65 min. E		:59	65 min. E		:59	65 min. E		:59	65 min. E
12 min. Radebeul, S-Bahnhof Ost	:28	47 min. F		:28	47 min. F		:28	47 min. F		:28	47 min. F		:28	47 min. F		:28	47 min. F									
	:58	36 min. E		:54	34 min. E		:40	50 min. F		:54	34 min. E		:40	50 min. F		:58	36 min. E		:58	36 min. E		:58	36 min. E		:58	36 min. E
				:58	36 min. E		:58	36 min. E		:58	36 min. E		:58	36 min. E		:58	36 min. E									
14 min. Radebeul, Kötzschenbroda	:28	52 min. E		:28	52 min. E		:28	52 min. E		:28	52 min. E		:28	52 min. E		:28	52 min. E									
	:58	46 min. E		:54	29 min. C		:40	61 min. F		:54	29 min. C		:40	61 min. F		:54	35 min. D		:58	46 min. E		:58	46 min. E		:58	46 min. E
				:58	46 min. E		:58	46 min. E		:58	46 min. E		:58	46 min. E		:58	46 min. E									
12 min. Radeburg, Bahnhof	:14	18 min. C		:14	18 min. C		:14	18 min. C		:14	18 min. C		:14	18 min. C		:14	18 min. C									
	:47	22 min. C		:48	32 min. D		:47	22 min. C		:47	22 min. C		:47	22 min. C								:29	73 min. F		:29	73 min. F
7 min. Reichenberg, Gasthof	:29	33 min. F		:29	33 min. F		:29	29 min. F		:29	29 min. F		:29	29 min. F		:59	35 min. F		:59	35 min. F		:29	65 min. F		:29	65 min. F
	:59	33 min. F		:59	35 min. F																					
13 min. Steinbach, Bäckerei	:53	15 min. B		:53	15 min. B		:47	44 min. E		:53	15 min. B				F	:53	15 min. B				F					F
				:54	20 min. C					:54	32 min. D															

gut
 annehmbar
 schlecht
 Qualitätsstufe = Q
 Reisezeit = Rz.
 Verbindung fällt in den Kategoriebereich "A" und "B"
 Verbindung fällt in den Kategoriebereich "C" und "D"
 Verbindung fällt in den Kategoriebereich "E" und "F"

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

🚗	Nach Moritzburg, Rathaus von:	05:00			06:00			07:00			08:00			09:00			10:00			11:00			12:00		
		:min.	Rz	Q																					
7 min.	Auer, Gasthof	-		F	:6	6 min.	A	:37	8 min.	B	:39	12 min.	C	:37	8 min.	B	-		F	:37	8 min.	B	:39	8 min.	B
8 min.	Boxdorf, Am Grunde	:37	7 min.	A	:7	7 min.	A																		
18 min.	Coswig, Bahnhof	:52	20 min.	B	:30	44 min.	D	:23	22 min.	B	:30	44 min.	D	:23	22 min.	B	:30	44 min.	D	:23	22 min.	B	:30	44 min.	D
		:59	45 min.	D	:41	63 min.	E	:30	44 min.	D				:30	44 min.	D				:30	44 min.	D	:41	63 min.	E
					:41	63 min.	E							:41	73 min.	F									
22 min.	Dresden, Bahnhof Neustadt	:19	25 min.	B	:49	25 min.	B																		
		:49	25 min.	B																					
17 min.	Dresden-Klotzsche, Bahnhof	:8	36 min.	D	:9	36 min.	D	:7	37 min.	D	:7	37 min.	D	:28	46 min.	D									
		:10	34 min.	C	:28	46 min.	D	:28	46 min.	D	:28	46 min.	D	:37	37 min.	D									
		:28	46 min.	D	:37	37 min.	D	:37	37 min.	D	:37	37 min.	D	:45	67 min.	F	:45	62 min.	E	:51	61 min.	E			
10 min.	Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße	:13	31 min.	E	:12	32 min.	E	:16	28 min.	E	:12	32 min.	E	:16	58 min.	F	:12	42 min.	F	:16	58 min.	F	:46	28 min.	E
		:42	32 min.	E	:42	32 min.	E	:42	32 min.	E	:42	42 min.	F				:40	65 min.	F						
26 min.	Großenhain, Cottb. Bahnhof	:29	43 min.	C	:01	73 min.	E	:00	40 min.	C	:3	43 min.	C	:31	62 min.	D	:1	73 min.	E	:03	44 min.	C	:1	44 min.	C
		:31	62 min.	D	:26	67 min.	D	:01	44 min.	C	:31	62 min.	D												
		:58	44 min.	C	:31	62 min.	D	:31	62 min.	D	:47	87 min.	E												
23 min.	Meißen, S-Bahnhof	:40	32 min.	B	:21	53 min.	D	:9	36 min.	C	:21	53 min.	D												
		:51	53 min.	D	:51	53 min.	D	:21	53 min.	D															
					:51	53 min.	D																		
12 min.	Radebeul, S-Bahnhof Ost	:21	23 min.	C	:21	23 min.	C	:4	40 min.	E	:19	25 min.	C	:40	34 min.	E	:40	34 min.	E	:40	34 min.	E	:19	25 min.	C
				F	:40	34 min.	E	:10	34 min.	E	:40	34 min.	E	:56	58 min.	F	:46	60 min.	F				:40	34 min.	E
				F				:40	34 min.	E	:46	60 min.	F				:51	55 min.	F						
				F				:50	55 min.	F															
14 min.	Radebeul, Kötzschenbroda	:10	34 min.	D	:10	34 min.	D	:4	40 min.	E	:9	35 min.	D	:5	41 min.	E	:34	40 min.	E	:5	41 min.	E	:9	35 min.	D
		:26	46 min.	E	:27	47 min.	E	:5	41 min.	E	:34	40 min.	E	:27	47 min.	E									
		:27	47 min.	E	:34	40 min.	E	:27	47 min.	E				:57	57 min.	F							:34	40 min.	E
					:57	47 min.	E	:34	40 min.	E															
12 min.	Radeburg, Bahnhof	-		F	:9	29 min.	D	:9	29 min.	D	:12	21 min.	C												
					:12	21 min.	C	:12	21 min.	C	:26	26 min.	C				:26	26 min.	C				:26	26 min.	C
					:32	26 min.	C																		
7 min.	Reichenberg, Gasthof	:17	27 min.	F	:20	24 min.	E	:20	24 min.	E	:20	24 min.	E	:20	54 min.	F	:20	54 min.	F	:20	54 min.	F	:50	24 min.	E
		:46	28 min.	F	:50	24 min.	E	:50	24 min.	E	:32	42 min.	F	:32	82 min.	F	:32	73 min.	F						
13 min.	Steinbach, Bäckerei	:29	43 min.	E	:27	17 min.	B	:5	40 min.	E	:30	21 min.	C	:18	75 min.	F	-		F	-		F	:30	22 min.	C
											:30	22 min.	C												

gut
annehmbar
schlecht
 Qualitätsstufe = Q
 Reisezeit = Rz.

Verbindung fällt in den Kategoriebereich "A" und "B"
Verbindung fällt in den Kategoriebereich "C" und "D"
Verbindung fällt in den Kategoriebereich "E" und "F"

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

🚗	Nach Moritzburg, Rathaus von:	13:00			14:00			15:00			16:00			17:00			18:00			19:00			20:00		
		:min.	Rz	Q	:min.	Rz	Q	:min.	Rz	Q	:min.	Rz	Q												
7 min.	Auer, Gasthof	:37	8 min. B		:39	8 min. B		:37	8 min. B		:39	8 min. B		:37	8 min. B		:39	8 min. B		:0	74 min. F		-		F
8 min.	Boxdorf, Am Grunde	:7	7 min. A		:7	7 min. A		:7	7 min. A		:7	7 min. A													
		:37	7 min. A		:37	7 min. A		:37	7 min. A		:37	7 min. A		:37	7 min. A		:37	7 min. A		:37	7 min. A		:37	7 min. A	
18 min.	Coswig, Bahnhof	:23	22 min. B		:30	44 min. D		:23	22 min. B		:30	44 min. D		:23	22 min. B		:8	39 min. D		:30	44 min. D		:30	41 min. D	
		:30	44 min. D		:41	63 min. E		:30	44 min. D		:30	44 min. D		:13	61 min. E										
		:41	63 min. E					:41	63 min. E					:41	63 min. E		:19	55 min. E							
22 min.	Dresden, Bahnhof Neustadt	:19	25 min. B		:19	25 min. B		:19	25 min. B		:19	25 min. B													
		:49	25 min. B		:49	25 min. B		:49	25 min. B		:49	25 min. B		:49	25 min. B		:49	25 min. B		:49	25 min. B		:49	25 min. B	
17 min.	Dresden-Klotzsche, Bahnhof	:7	37 min. D		:7	37 min. D		:6	38 min. D		:38	33 min. C													
		:28	46 min. D		:28	46 min. D		:28	46 min. D		:28	42 min. D		:28	46 min. D		:36	38 min. D		:7	37 min. D		:41	30 min. C	
		:37	37 min. D		:37	37 min. D		:37	37 min. D		:37	37 min. D		:37	37 min. D		:37	37 min. D		:35	39 min. D				
10 min.	Friedewald Dippelsdorf, Großenhainer Straße	:16	28 min. E		:12	32 min. E		:16	28 min. E		:12	32 min. E		:16	28 min. E		:12	32 min. E		:16	28 min. E		:12	59 min. F	
		:46	28 min. E		:46	28 min. E		:46	28 min. E		:46	28 min. E		:46	28 min. E										
26 min.	Großenhain, Cottb. Bahnhof	:3	44 min. C		:3	44 min. C		:1	44 min. C		:3	44 min. C		:1	44 min. C		:3	44 min. C		:31	62 min. D		:1	70 min. D	
		:31	62 min. D		:31	62 min. D		:31	62 min. D		:31	62 min. D		:2	72 min. D		:31	62 min. D		:40	94 min. E		:29	98 min. E	
23 min.	Meißen, S-Bahnhof	:21	53 min. D		:21	53 min. D		:9	36 min. C		:21	53 min. D		:9	36 min. C		:21	53 min. D		:21	53 min. D		:21	50 min. D	
		:51	53 min. D					:21	53 min. D		:21	53 min. D		:21	53 min. D		:51	53 min. D					:51	76 min. E	
12 min.	Radebeul, S-Bahnhof Ost	:19	25 min. C		:19	25 min. C		:21	23 min. C		:21	23 min. C		:21	23 min. C										
		:40	34 min. E		:40	34 min. E		:40	34 min. E		:40	34 min. E		:40	34 min. E					:40	34 min. E		:40	34 min. E	
14 min.	Radebeul, Kötzschenbroda	:9	35 min. D		:9	35 min. D		:10	34 min. D		:10	34 min. D		:10	34 min. D										
		:27	47 min. E		:27	47 min. E		:27	47 min. E		:27	47 min. E		:27	47 min. E		:34	40 min. E		:34	40 min. E		:34	40 min. E	
		:34	40 min. E		:34	40 min. E		:34	40 min. E		:34	40 min. E		:34	40 min. E										
12 min.	Radeburg, Bahnhof	:12	21 min. C		:12	21 min. C		:12	21 min. C		:12	21 min. C													
					:26	26 min. C		:36	38 min. E		:26	26 min. C					:26	26 min. C					:12	21 min. C	
7 min.	Reichenberg, Gasthof	:20	24 min. E		:20	24 min. E		:20	24 min. E		:20	24 min. E													
		:50	24 min. E		:50	24 min. E		:50	24 min. E		:50	24 min. E		:50	24 min. E								:51	24 min. E	
13 min.	Steinbach, Bäckerei	-		F	:30	17 min. B		:24	21 min. C		:30	17 min. B		:18	75 min. F		:30	17 min. B		:8	123 min. F		-		F
								:42	51 min. F								:31	122 min. F							

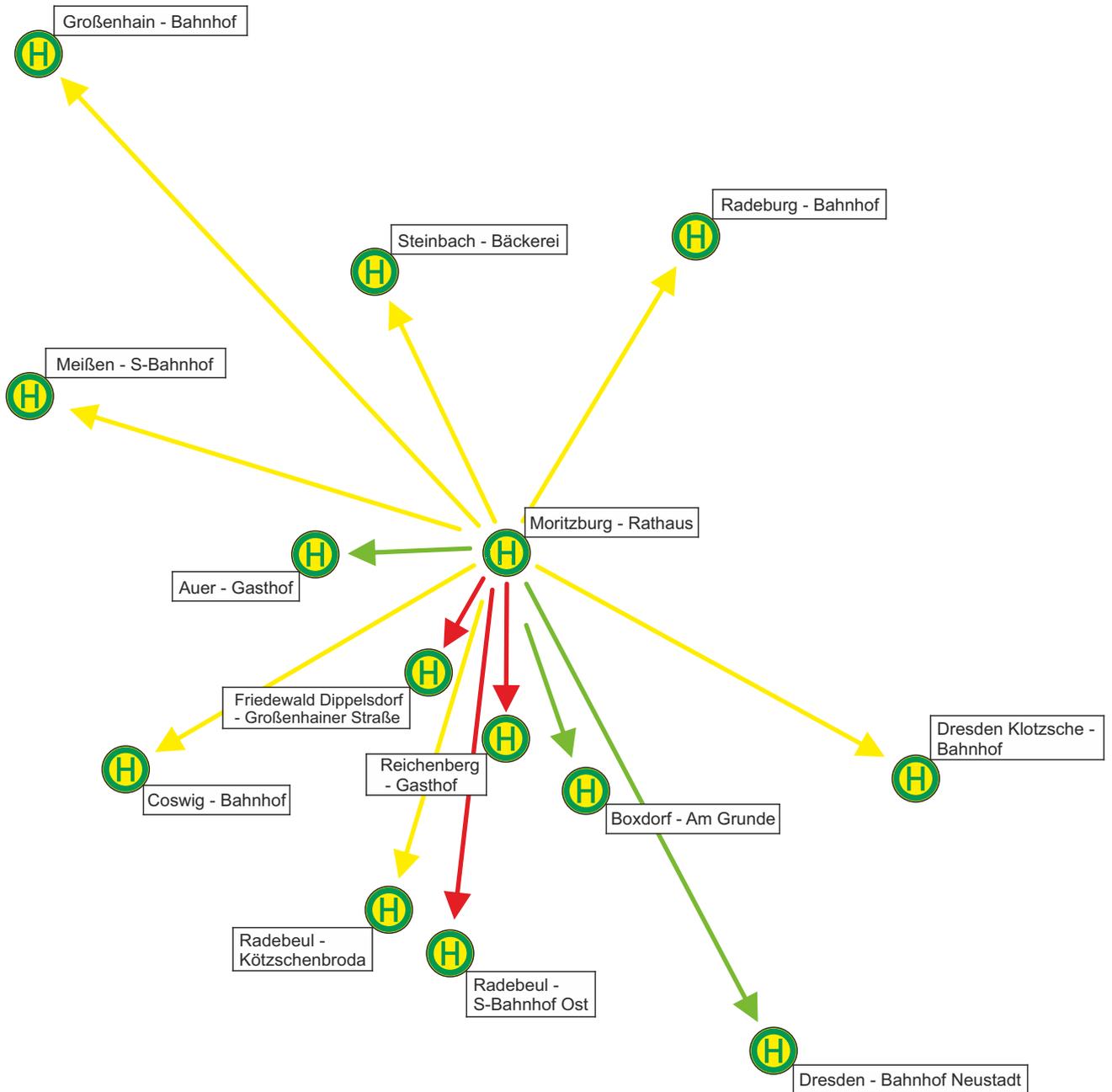
gut
annehmbar
schlecht
 Qualitätsstufe = Q
 Reisezeit = Rz.

Verbindung fällt in den Kategoriebereich "A" und "B"
Verbindung fällt in den Kategoriebereich "C" und "D"
Verbindung fällt in den Kategoriebereich "E" und "F"

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal Reisezeitverhältnis	Reisezeitverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8



Qualität der Verbindung von Moritzburg werktags - Stand September 2021

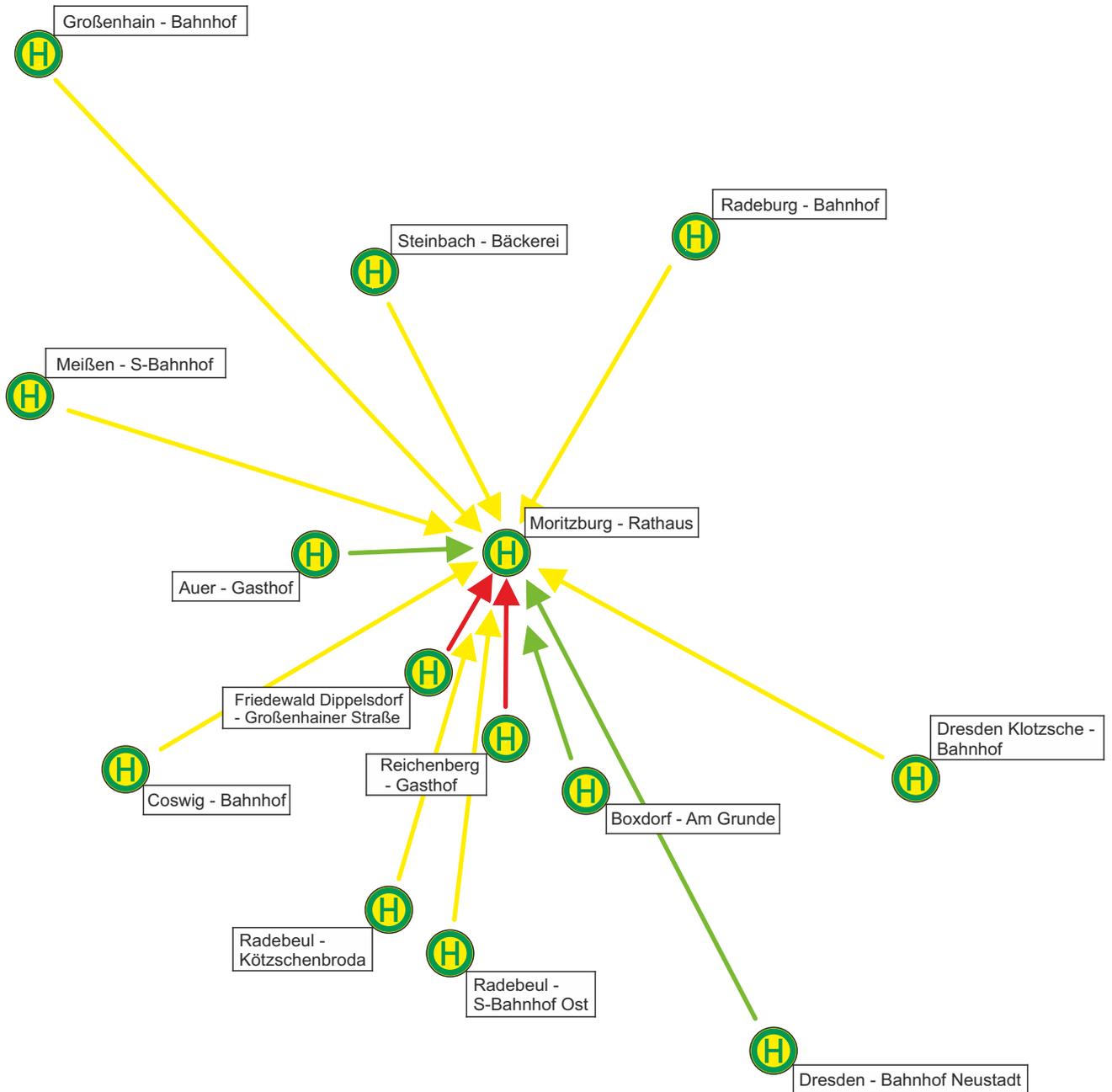


Bedeutungsstufen-Angebot

- █ gut
- █ annehmbar
- █ schlecht



Qualität der Verbindung nach Moritzburg werktags - Stand September 2021



Bedeutungsstufen-Angebot

- gut
- annehmbar
- schlecht