

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH  
Leipziger Straße 120  
01127 Dresden

Dresden, den 14.01.2019

## **Stellungnahme der VCD Ortsgruppe Dresden zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des VVO**

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitarbeiter der VVO,

der VCD begrüßt die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes. Im Rahmen unserer folgenden Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes gehen wir vorrangig auf den SPNV ein und thematisieren die Einführung und Ausweitung des PlusBus.

Im Nahverkehrsplan werden in der Konzeption verkehrs- und raumstrukturelle Grundsätze und Ziele formuliert. Darin heißt es, dass „im Netz zentrumsbindender Funktion und im Dresdner Raum angebotsorientierte Verkehrsleistungen“ erbracht werden sollen. Im übrigen Netz mit vordergründiger Erschließungsfunktion solle hingegen ein nachfrageorientierter Ansatz weiter verfolgt werden. Das Festhalten an diesem Grundsatz wird jedoch keine Verkehrswende in die Wege leiten! **Als Verband der Verkehrswende fordert der VCD besonders im ländlichen Raum eine hinreichende angebotsorientierte Grundstruktur des ÖPNV**, sonst holt man keine Leute ab und die Menschen nutzen weiterhin das Auto.

In den vergangenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplanes wurde ersichtlich, dass der Nahverkehrsplan vom Grundprinzip ein „Fünf-Jahres-Plan“ ist. In diesem Zeitraum werden umsetzbare Maßnahmen benannt, beschrieben und deren Wirkung auf die Verkehrsnachfrage verdeutlicht. In der vorliegenden 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird hingegen **ein Zielnetz 2030 betrachtet, was der VCD begrüßt, welches wir aber als unzureichend für eine beherrzte Verkehrswende bewerten**. In den entsprechenden Abbildungen zum „Zielnetz 2030“ werden zudem die einzelnen Bedienungen der Linien nicht eindeutig ersichtlich: Die RB 72 wird in der Abbildung 43 z.B. bis nach Dresden verlängert, nur dem Text ist zu entnehmen, dass die RB 72 lediglich an Wochenenden nach Dresden durchgebunden wird.

**Insgesamt wirken die im Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen zu verhalten.** Der VCD dringt nicht nur auf eine Angebotsausweitung in die Region, sondern auf eine Gesamtvision für einen Nahverkehr, die attraktiv und identitätsstiftend ist. In der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist die einzig wirkliche Neuerung die neue RB51 nach Riesa. Im übrigen Netz bleiben die bestehenden Linien und Fahrzeuge im Wesentlichen bestehen bzw. es erfolgen kleinere Anpassungen im Angebot.

**Gleichzeitig wollen wir den VVO ausdrücklich zu einer Entwicklung eines attraktiven und wegweisenden Zielnetzes 2030+ ermutigen.** Mit einem begleitenden Motto wie z.B. „Alle Strecken im SPNV mit Stundentakt“ begreift die Bevölkerung den VVO als Institution mit klarer Linie und Handlungsmaxime und identifiziert sich mit dem Verkehrsverbund. Zum Beispiel kann mit dem Slogan „Grenzen überwinden“ der grenzüberschreitende Bahn- und vor allem Busverkehr in den Fokus gerückt werden. Die U28 oder auch der Bus von Altenberg nach Teplice werden gut genutzt, warum also nicht mehr Angebot schaffen?

**Der VCD fordert vom VVO die Ausweitung des S-Bahnnetzes in die Region.** Im bestehenden SPNV-Netz können mit einer Umwidmung bestehender RB-Linien in S-Bahnen, gleichzeitiger Taktverdichtungen und der Etablierung z.B. einer neuen Marke „S-Bahn Oberelbe“ ohne großen Investitionsaufwand eine spürbare Angebotsausweitung umgesetzt und die Menschen abgeholt werden. Es wird ein Gefühl verbreitet, wow, hier bewegt sich was. Städte wie Bautzen, Glashütte und Riesa und auch die Landkreise werden die Marke „S-Bahn“ mit offenen Armen begrüßen. Viele Autofahrer befürworten den Ausbau des ÖPNV grundsätzlich und schätzen diesen als wichtig für die Entwicklung einer Region ein. Das ist die größte zu erschließende Nachfragegruppe. Und nicht zuletzt genießt eine S-Bahn auch ein sehr positives politisches Image. Mit einer S-Bahn ins Umland kann man nichts falsch machen.

Im Oktober 2018 wurde der Zielfahrplan zum Deutschlandtakt veröffentlicht. Im Nahverkehrsplan ist dazu leider nichts zu finden. Dabei sind die Zielhorizonte bei beiden Konzepten mit 2030 identisch. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes erwartet der VCD eine Stellungnahme des VVO zu diesem Zielfahrplan.

#### SPNV im Raum Heidenau, Altenberg

Die im Nahverkehrsplan auf S. 118 angesprochene Verbindung der RB-Linien 33 und 72 befürwortet der VCD und hält eine zeitnahe Umsetzung mit den verfügbaren Ressourcen für umsetzbar. Aktuell gibt es schon frühmorgens eine Durchbindung von Königsbrück nach Glashütte, die gut angenommen wird. **Der VCD regt an zwischen Königsbrück und Altenberg aus den bestehenden RB-Linien eine neue S-Bahnlinie einzurichten.** Die Züge können in Heidenau am Gleis 5 halten und gehen dann über auf die S-Bahngleise bis nach Dresden Neustadt. In der Hauptverkehrszeit soll dort ein Halbstundentakt gefahren werden. Die erforderlichen Kreuzungsstellen zwischen Heidenau und Glashütte sind netzseitig herzustellen.

Es ist schade, dass der Einsatz von Hybrid-, Batterie- oder Zweikraftfahrzeugen im Nahverkehrsplan nicht thematisiert wird. Damit lassen sich völlig neue Potenziale erschließen. Da die Streckenabschnitte Heidenau – Altenberg und Dresden Klotzsche – Königsbrück nicht elektrifiziert sind, ist zwischen Königsbrück und Altenberg entweder mit Dieselfahrzeugen zu fahren (was keine wirkliche Perspektive ist), Hybrid- oder Batteriefahrzeuge einzusetzen oder Zweikraftfahrzeuge zu verwenden. Mit den beiden letztgenannten Technologien können Triebzüge ohne Unterbrechung vom Elektronetz auf Dieselstrecken übergehen. Die SNCF betreibt Zweikrafttriebzüge z.B. in großen Stückzahlen. Erst 2013 wurden hier neue Triebzüge bei Bombardier Transportation beschafft. Zweikraftfahrzeuge sind auf dem Markt verfügbar und Stand der Technik. Auch Batteriefahrzeuge sind am Markt verfügbar und Stand der Technik. Hier hat z.B. Bombardier mit dem TALENT3 eine Ausführung als Batteriefahrzeug im Portfolio. Dieser kann etwa 40 bis 80 km auf Dieselstrecken verkehren und eignet sich somit optimal für den Einsatz zwischen Königsbrück und Altenberg.

Generell rühmt sich Sachsen gerne als innovative Region für Batterietechnologien. Der Einsatz von neuen und auf den ersten Blick ungewöhnliche Fahrzeugtypen, wie Hybrid-, Mehrsystem-, oder Zweikraftfahrzeuge passt exzellent ins sächsische Image. In anderen Regionen werden z.Zt. Brennstoffzellenfahrzeuge betrieben. Es besteht hier also auch ein gewisser Wettbewerb der Verbände und Regionen um zukunftsfähige und attraktive Lösungen um Nahverkehr.

#### SPNV im Raum Coswig, Meißen, Riesa

Im Kapitel 4.3.8 werden die Anschlussbeziehungen in Coswig beschrieben. Der Halt des RE 50 in Radebeul Ost soll gemäß Nahverkehrsplan beibehalten werden. Für die Fahrgäste aus den Unterwegshalten zwischen Radebeul Ost und Coswig wird in Coswig der Anschluss zum RE 50 hergestellt. Es ist daher nicht ersichtlich warum der RE 50 trotzdem in Radebeul Ost hält. Fahrgäste aus Radebeul Ost und dem übrigen Radebeul können ohne wesentliche Verlängerung der Reisezeit ebenfalls mit der zeitlich passenden S-Bahn zum Systemknoten Coswig vorfahren und hier in den RE50 umsteigen. **Der Halt des RE 50 in Radebeul Ost sollte daher kritisch überprüft werden.** Mit einem möglichen Wegfall des Haltes entfällt der fahrzeitintensive Übergang des RE 50 auf die S-Bahngleise (Weichenverbindung) und der RE 50 kann deutlich beschleunigt werden. Zudem kann durch die freiwerdenden Trassen auf der S-Bahn-Trasse der Takt der S1 stabilisiert werden und ein wirklicher 15 bzw. 10 min Takt eingerichtet werden. Im Taktknoten Coswig müssen aber auch die Anschlüsse in Gegenrichtung hergestellt werden (im Bestand schon gut). Der VCD begrüßt das Bestreben des VVO auf dem RE50 wieder Doppelstockwagen einzusetzen.

**Der VCD begrüßt die Einführung einer neuen RB51 nach Riesa zur Beschleunigung des RE 50.** Diese Linie sollte ebenfalls gezielt als S-Bahn eingeführt und vermarktet werden. Die Strecke ist elektrisch und die Fahrzeuge der BR 442 bräuchten „nur“ ein S mit grünem Grund umlackiert werden. Die Flügelung mit der RB31 nach Elsterwerda-Biehla in Priestewitz hält der VCD ebenfalls für sinnvoll. Auch diese kann im Zuge der Einführung der neuen S-Bahn als S-Bahn umgewidmet werden. Damit erhalten Riesa und Elsterwerda Anschluss ans S-Bahnnetz Dresden.

Im Nahverkehrsplan bleibt die Strecke zwischen Meißen und Nossen unerwähnt. **Der VCD befürwortet die Wiederaufnahme des Personenverkehrs mit der Wiederinbetriebnahme der Strecke Meißen – Döbeln.** Für bessere Anschlüsse nicht nur zur S1, sondern auch zum RE 50 wäre eine Durchbindung der RB 110 bis nach Coswig denkbar und zu prüfen. Unter dem Voratz einer angebotsorientierten Bedienung sollte die RB 110 in einem attraktiveren Stunden-takt verkehren.

#### SPNV im Raum Bautzen, Görlitz, Zittau

Die Organisation des RE- und RB- Verkehrs nach Görlitz und Zittau wird gemäß Nahverkehrsplan nicht verändert. Im Bestand ist zu beobachten, dass die Verkehrsangebote auf dieser Relation für viele Fahrgäste jedoch unübersichtlich und teilw. schwer nachvollziehbar ist. Der Unterschied zwischen RE und RB ist z.B. auf der Relation Dresden - Bautzen marginal. Zudem schwanken die eingesetzten Fahrzeugeinheiten, sodass eine häufige Überbelegung der eingesetzten Fahrzeuge zu beobachten ist. **Der VCD begrüßt die geplante Flügelung der RE-Verkehre in Bischofswerda und wünscht sich gleichzeitig die Einführung einer neuen S-Bahn im Halbstundentakt zwischen Dresden Hbf und Bautzen.** Diese S-Bahn überlagert sich zwischen Arnsdorf und Dresden mit der zukünftig im Halbstundentakt verkehrenden RB 34, sodass für die Halte zwischen Arnsdorf und Dresden ein 15 min Takt realisiert werden würde. Die RB 34 nach Kamenz sollte mit dem Halbstundentakt ebenfalls als S-Bahn geführt werden.

**Mit einer S-Bahn im 1/2h-Takt zwischen Dresden und Bautzen wäre folgendes Betriebskonzept denkbar:** Die RE-Linien 1 und 2 fahren stündlich mit Flügelung/Vereinigung in Bischofswerda. Der RB-Verkehr wird in Bischofswerda gebrochen. Aus Zittau kommend verkehrt die RB 61 im Stundentakt und endet in Bischofswerda. Hier besteht immer ein direkter Anschluss zur S-Bahn nach Dresden. Zwischen Bischofswerda und Görlitz verkehrt die RB 60 ebenfalls im Stundentakt und es bestehen in Bischofswerda ebenfalls Anschlüsse von und nach Dresden. Durch die Überlagerung der jeweiligen RB und RE-Linien zwischen Bischofswerda und Zittau bzw. Görlitz gibt es für die zentralen Orte wie Löbau oder Ebersbach entlang der Strecken alle halbe Stunde eine Fahrtmöglichkeit nach Dresden. Im Zulauf auf Dresden überlagern sich dann die S-Bahnen aus Königsbrück, Kamenz und Bautzen, sodass die RE-Halte Dresden Klotzsche und Radeberg entfallen könnten. Mit diesem Betriebskonzept wird der Nahverkehr auf den betrachteten Strecken geordnet, vereinfacht und die Bedienungshäufigkeit erhöht.

Im Nahverkehrsplan wird erwähnt, dass mittelfristig in der Stadt Dresden die Haltepunkte Albertstadt und Nossener Brücke eingerichtet werden sollen. Gemäß dem kürzlich veröffentlichten Stadtratsbeschluss soll der Haltepunkt Nossener Brücke der S3 verbindlich eingerichtet werden. **Der VCD begrüßt die Einrichtung des Haltepunktes Nossener Brücke und regt an, nicht nur Abgänge auf die Nossener Brücke einzurichten, sondern den Haltepunkt auch nach Süden zur Zwickauer Straße und zur Fabrikstraße zugänglich zu machen.** Mit einer Fußgängerbrücke über die vereinigte Weißeritz könnte hier das südliche Löbtal ans S-Bahnnetz angebunden bzw. auf der Südostseite über die Zwickauer Straße der Bürokomplex Falkenbrunnen erschlossen werden.

#### PlusBus-Verkehr

**Der VCD begrüßt ausdrücklich die Einführung und kommenden Ausweitungen des PlusBus-Netzes.** Allerdings ist die Marke PlusBus in der öffentlichen Wahrnehmung nicht präsent. Auf den relevanten Bussen steht auf der Anzeige zwar ein kleines Plus. Man hat aber den Eindruck, dass dieses Konzept in der Öffentlichkeit wenig aufgenommen wurde. Der VCD fordert die Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit explizit für die PlusBus-Linien. Ziel muss sein, dass auch die, die nie mit dem PlusBus von Bautzen nach Hoyerswerda fahren wissen, dass dort ein PlusBus fährt und was das ist.

Die grenzüberschreitenden Busverbindungen sind attraktiv und werden gut angenommen. Ein Zielnetz 2030 der grenzüberschreitenden Busverbindungen gibt es nicht, es bleibt im Nahverkehrsplan bei grob formulierten Zielen. Es ist eine bessere Vertaktung und eine bessere Vermarktung anzustreben. **Der VCD regt auch für das Plusbus- und das grenzüberschreitende Busnetz die Entwicklung einer Vision und eines Zielnetzes für 2030+ an.** Der Busverkehr ist zwar Sache der Landkreise aber ein globaler Plan schafft mehr Transparenz und Vernetzung.

Bei Fragen, Hinweisen oder Kritikpunkten zu den folgenden Ausführungen können Sie uns gerne unter den oben genannten Kontaktdaten erreichen. Wir freuen uns auf einen angeregten Austausch.

Mit freundlichen Grüßen

Richard Emmermacher  
Karsten Imbrock

VCD Ortsgruppe Dresden