



Nahverkehrsplan für den

Landkreis Meißen

Teil I Rahmenkonzept

Beschluss des Kreistages vom 18.12.2008

(Beschluss – Nr.: 08/5/0136)

Auftraggeber

Landratsamt Meißen, Dezernat Technik

Remonteplatz 8

01558 Großenhain

Auftragnehmer



**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Strasse 120
01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

A INHALT

A	INHALT	2
B	Vorbemerkungen	4
1.	Einordnung	4
2.	Allgemeines	5
C	Allgemeine Anforderungen an das ÖPNV-Angebot	6
1.	Einordnung in den VVO	6
2.	Geplantes ÖPNV-Netz	7
2.1	Schienenpersonennahverkehr	7
2.2	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	7
2.3	Elbfähren	8
2.4	Tourismus- und Freizeitverkehr, Sonderverkehrsmittel	9
3.	Schülerverkehr	10
4.	Anforderungen an die Bedienung	11
4.1	Bedienung im Regionalbusverkehr	11
4.2	Bedienung im Stadtverkehr	12
4.3	Bedienung mit flexiblen Bedienformen	12
4.4	Allgemeine Anforderung an die Bedienung	13
5.	Linienbündel	14
6.	Verknüpfung	17
7.	Weitere Festlegungen im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen	18
D	Linienbündel	20
1.	Linienbündel Stadt Meißen	20
2.	Linienbündel Regionalverkehr Meißen rechtselbisch	21
3.	Linienbündel Regionalverkehr Meißen linkselbisch	22
4.	Linienbündel Regionalverkehr Dresdner Land	24
5.	Linienbündel Stadt Riesa und Umland	25
6.	Linienbündel Regionalverkehr Riesa	26
7.	Linienbündel Großenhain Nord	27
8.	Linienbündel Großenhain Süd	29
9.	Einbrechende Einzellinien	31
E	Finanzierung	33

F Organisationskonzept	34
G Verzeichnisse	35
1. Abkürzungsverzeichnis	35
2. Quellenverzeichnis	36

B Vorbemerkungen

1. Einordnung

Der Landkreis Meißen ist Aufgabenträger für den ÖPNV und damit im Rahmen der Daseinsvorsorge verantwortlich für die Schaffung der Voraussetzungen eines attraktiven und bezahlbaren ÖPNV.

Der Landkreis Meißen gehört neben der Landeshauptstadt Dresden sowie dem Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Teilen des Landkreises Bautzen zum Nahverkehrsraum Oberelbe, für den ein gemeinsamer Nahverkehrsplan zu erstellen und fortzuschreiben ist.

Gemäß vorgeschriebener Systematik enthält der Nahverkehrsplan unter anderem neben der Bestandsaufnahme und Prognose Aussagen zur Gestaltung des ÖPNV (z.B. Entwicklung des Strecken-/Liniennetzes, Festlegung des Bedienungsstandards und des Leistungsangebotes), zur Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger (Integration alternativer Bedienungsformen, Schnittstellen zum Individualverkehr), zur Verkehrsinfrastruktur (Anforderungen an Fahrzeuge, Anforderungen, Gestaltung und Lage an baulichen Anlagen (Haltestellen, Straßen, Betriebshöfe) sowie zur Finanzierung des ÖPNV.

Einzeldarstellungen für das Gebiet einzelner Aufgabenträger werden ausdrücklich zugelassen.

Der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe /1/ befindet sich gegenwärtig in der Überarbeitung. Voraussichtlich wird die Fortschreibung nicht vor Ende 2009 rechtskräftig.

Die gegenwärtig gültige Fassung definiert bereits unter anderem sowohl qualitative als auch quantitative einheitliche Bedienstandards, integrierte Planungsansätze, Tarif und Anforderungen an den Fahrzeugpark und beinhaltet ein Finanzierungskonzept.

Mit der Ergänzung des bestehenden Nahverkehrsplanes Oberelbe im Sinne einer Einzeldarstellung für das Gebiet des Aufgabenträgers Landkreis Meißen zum Nahverkehrsplan des Nahverkehrsraumes Oberelbe entsprechend § 5 (2) ÖPNVG des Freistaates Sachsen und § 3 der VO des SMWA zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den ÖPNV, insbesondere hinsichtlich **Punkt 4 und 5**, schafft der Landkreis Meißen die Voraussetzungen, um seiner Verantwortung als Aufgabenträger bei der Gestaltung eines attraktiven und bezahlbaren ÖPNV gerecht zu werden.

2. Allgemeines

Die Darstellungen in den Abschnitten C und D unterscheiden nach Festlegungen und den zugehörigen Erläuterungen. Die Erläuterungen enthalten Informationen zum Verständnis der Festlegungen, sind jedoch nicht Bestandteil des eigentlichen Kreistagsbeschlusses zum Angebotskonzept.

Festlegungen gelten, sofern nicht anders ausgewiesen, für den gesamten Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes, räumlich, zeitlich und sachlich gleichzeitig für das gesamte Angebot. Sofern der Adressat einer Festlegung nicht der Landkreis oder eine ihm unterstellte Institution ist, soll der Landkreis im Rahmen seiner Einflussmöglichkeiten auf die Umsetzung der Festlegungen hinwirken. Sollten sich während der vorgesehenen Laufzeit gravierende Nachfrageänderungen einstellen, können Teile des Nahverkehrsplanes gesondert fortgeschrieben werden.

C **Allgemeine Anforderungen an das ÖPNV-Angebot**

1. Einordnung in den VVO

Der Landkreis Meißen ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE).

Festlegung 1-1

Der Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum Oberelbe /1/, erstellt durch den Verkehrsverbund Oberelbe, gültig ab 2004 und durch die Altkreise Meißen und Riesa-Großenhain in Kraft gesetzt

- durch den Beschluss Nr. 04/3/1159 vom 13.05.2004 des Landkreises Meißen zur Bestätigung des Nahverkehrsplanes des VVO, gültig ab 2004 /2/
- durch den Beschluss Nr. K 19/04 vom 21.06.2004 des Landkreises Riesa-Großenhain zur Bestätigung des Nahverkehrsplanes des VVO, gültig ab 2004 /3/

ist im Landkreis Meißen Grundlage der Erbringung des ÖPNV.

Fortschreibungen und Aktualisierungen des bestehenden Nahverkehrsplanes des Verkehrsraumes Oberelbe ersetzen und ergänzen, soweit der Landkreis Meißen seine Zustimmung dazu im Zweckverband erteilt, die entsprechenden Regelungen des seit 2004 gültigen Nahverkehrsplanes auch in diesem Rahmenkonzept, ohne das es eines gesonderten Kreistagsbeschlusses bedarf.

Festlegung 1-2

Der am 24.05.1998 eingeführte Oberelbetarif des VVO ist für den ÖPNV durch alle im Landkreis Meißen tätigen Verkehrsunternehmen zwingend anzuwenden.

Für ein-/ausbrechende Linien in andere Verbundräume gelten die durch den Verkehrsverbund Oberelbe im Rahmen des VVO-Tarifs ausgehandelten Sonderregelungen.

Festlegung 1-3

Die Serviceleistungen des VVO für den Fahrgast (insbesondere die Schwerpunkte Vertrieb, Vertriebstechnik und Marketing) sind von den im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem VVO mit zu tragen.

2. Geplantes ÖPNV-Netz

2.1 Schienenpersonennahverkehr

Das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gemäß Nahverkehrsplan des VVO bildet das Rückgrat des ÖPNV im Verbundraum.

Der SPNV sichert die Integration und Funktionalität des Nahverkehrsraumes Oberelbe, dabei ist die Löbnitzgrundbahn integraler Bestandteil des ÖPNV.

Die Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und für Regionalbusleistungen, die den bisherigen SPNV ersetzen, wurde auf den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) übertragen.

Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist auf dieses Netz abzustimmen (siehe Punkt Verknüpfung).

Festlegung 2-1

Der Landkreis Meißen beantragt die Übernahme der Aufgabenträgerschaft für die Regionalbusleistungen, die den bisherigen eingestellten SPNV ersetzen, einschließlich der dafür vorgesehenen finanziellen Mittel vom VVO.

Diese Leistungen werden bereits in die Linienbündelung einbezogen.

Erläuterung:

Bei den Schienenersatzleistungen handelt es sich um Verkehrsleistungen auf folgenden Linien:

Linie	Linienverlauf
411	Meißen - Neusörnewitz - Weinböhl (Nachtverkehr)
418	Meißen - Miltitz - Nossen - Rüsseina
420	Nossen - Ziegenhain - Lommatzsch
424	Nossen - Klipphausen - Dresden
431	Riesa - Stauchitz - Lommatzsch
437	Riesa - Mühlberg
451	Großenhain - Zeithain - Riesa

2.2 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Gemäß Nahverkehrsplan des VVO dient der Regionalbusverkehr der Flächenerschließung mit Bezug auf die zentralen Orte und erfüllt die Zubringerfunktion zum SPNV. Auf zentrumsverbindenden Relationen ohne adäquate Schieneninfrastruktur übernimmt der Regionalbusverkehr die Aufgaben des SPNV.

Das Netz des ÖSPV wird im Wesentlichen durch das Angebotskonzept des Nahverkehrsplanes des VVO (Teil 5) sowie die in den folgenden Abschnitten 2.3 bis 2.7 beschriebenen Anforderungen und Aufgaben bestimmt. Diese beziehen sich vor allem auf die Aspekte der Realisierung der Schülerbeförderung und die Absicherung der Mindestbedienung der Städte, Gemeinden und Ortsteile zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge.

Dazu wird sich das künftige Netzangebot, soweit sinnvoll, an demjenigen des Jahres 2008 orientieren.

Die aufgeführten Anforderungen sind offen und flexibel für Änderungen, die sich ergeben aus veränderten Verkehrsbedürfnissen:

- durch die Kreisgebietsreform
- durch regelmäßige Veränderungen in den Fahrschülerbeziehungen
- bei der Neugestaltung des ÖPNV im Radebeuler Raum

Festlegung 2-2

Die Anforderungen an den ÖPNV im Landkreis Meißen werden nach Vorliegen des Gutachtens „zu einem zukünftigen ÖPNV-Netz im Raum Radebeul - Coswig - Weinböhl“ auf der Grundlage eines Beschlusses des zuständigen Kreisgremiums aktualisiert und sind entsprechend umzusetzen.

Festlegung 2-3

Verbesserungen des ÖPNV-Angebots auf Unternehmerinitiative werden ausdrücklich befürwortet, ein Rechtsanspruch auf eine zusätzliche Finanzierung durch den Aufgabenträger entsteht dadurch nicht.

Erläuterung:

Die definierten Anforderungen an den ÖPNV stellen Mindestforderungen dar, die nur in begründeten Ausnahmefällen unterschritten werden sollten. Auf diesen Mindestanforderungen basiert die Finanzierung des ÖPNV durch den Landkreis.

Ein verbessertes Angebot ist zwar wünschenswert, muss aber durch den Landkreis bezahlbar bleiben.

Insbesondere vor dem Hintergrund von zu erwartenden konkurrierenden Anträgen im Genehmigungsverfahren ist auszuschließen, dass ein sehr angebotsstarker Antrag besser bewertet wird, ohne dass die Finanzierung durch den Landkreis gewährleistet ist.

2.3 Elbfähren

Der Fährverkehr ist ebenfalls integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Meißen.

Die Fährverbindungen im Landkreis Meißen, für die der VVO-Tarif gilt:

- Coswig - Kötzitz - Gauernitz - Eigner: Stadt Coswig
- Kleinzadel - Niedermuschütz (Zehren) - Eigner: Gemeinde Diera-Zehren
- Diesbar-Seußlitz - Niederlommatsch - Eigner: Gemeinde Diera-Zehren

sowie die Fährverbindung Strehla - Lorenzkirch werden vom Landkreis Meißen weiterhin unterstützt.

Die Fähre Riesa - Promnitz wird durch die Stadtwerke Riesa außerhalb des ÖPNV betrieben.

2.4 Tourismus- und Freizeitverkehr, Sonderverkehrsmittel

Im Landkreis Meißen ist der Tourismus ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor, sowohl durch eigene touristische Ziele (Meißen, Elbweindörfer, Sportstadt Riesa ...) als auch durch seine Verbindung ins Oberzentrum Dresden. Dem soll durch die weitere Umsetzung der bereits im Nahverkehrsplan des VVO formulierten Planungsziele:

- Bessere Verknüpfung von touristischen Attraktionen im Nahverkehrsraum Oberelbe und Zielen des Freizeitverkehrs mit dem Angebot des ÖPNV
- Prüfung und Fortentwicklung von folgenden Relationen auf ihre touristischen Potenziale und deren ÖPNV-Untersetzung
 - City-Bus Meißen
 - Meißen - Diesbar/Seußlitz
- Entwicklung der touristischen Dreiecksbeziehung Radebeul - Meißen - Moritzburg - Radebeul

Rechnung getragen werden.

Festlegung 2-4

Die zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für Fahrradtouristen geschaffenen Angebote des FahrradBusses im VVO sind bedarfsgerecht zu erhalten und gegebenenfalls zu erweitern.

Erläuterung:

2008 wurden u.a. in der Region Sächsisches Elbland Fahrrad-Buslinien eingerichtet, die es durch zusätzliche technische Ausstattung der Fahrzeuge ermöglichen, in größerem Maße Fahrräder zu transportieren.

Dieses Angebot bezog sich zunächst auf die Linien

- 326 Dresden - Boxdorf - Moritzburg - Radeburg
- 328 Dresden - Volkersdorf - Bärnsdorf - Berbisdorf - Radeburg
- 405 Coswig - Moritzburg - Radeburg
- 415 Meißen - Löbsal - Seußlitz
- 421 Meißen - Niederau - Weinböhlen - Moritzburg

3. Schülerverkehr

Dem Aufgabenträger obliegt die Sicherstellung der Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe.

Festlegung 3-1

Die anspruchsberechtigten Fahrschüler des Landkreises sind grundsätzlich im Linienverkehr (Ausnahme: mobilitätseingeschränkte Schüler) zu befördern.

Die Beförderung der Schüler und Auszubildenden ist nach den Anforderungen der jeweils aktuellen Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Meißen /8/ anspruchsgerecht entsprechend der jeweiligen Wohn-, Schul- und Ausbildungsorte zu gewährleisten. Es ist in der Regel zu gewährleisten, dass Schüler der Grundschule ohne Umstieg und alle anderen mit lediglich einem Umstieg und einer maximalen Umsteigezeit von maximal 15 Minuten, die in die Beförderungszeit einzurechnen ist, befördert werden.

Die Einhaltung

- einer maximalen Fahrzeit von 30 Minuten für Grundschulen sowie 45 Minuten für Mittelschulen und Gymnasien gemäß Landesentwicklungsplan Sachsen 2003 /9/
- einer maximalen Wartezeit vor Beginn und nach Ende des Unterrichts von 45 Minuten und
- einer maximalen Wegezeit (Haustür - Schule) von 1 Stunde je Richtung bei Grund- und Förderschülern sowie von 1,5 Stunden bei allen anderen Schülern

ist zu gewährleisten.

Die allgemeinen Qualitäts- und Sicherheitsbestimmungen der Schülerbeförderung sind zu erfüllen.

Erläuterung:

Schüler und zumeist auch Auszubildende sind bei entsprechenden Wegeentfernungen stark auf den ÖPNV angewiesen. Daher ist ihren Anforderungen unabhängig von der in weiteren Festlegungen geforderten Bedienungsstandards in jedem Fall innerhalb des Landkreises zu entsprechen, Eingrenzungen legt die Schülerbeförderungssatzung fest. Da Eltern bei der Schulwahl relativ große Freiräume haben, gibt es von Schuljahr zu Schuljahr veränderte Beförderungsströme, welche die Verkehrsunternehmen in ihren Fahrplanungen, auch bei Taktverkehr, zu berücksichtigen haben.

4. Anforderungen an die Bedienung

4.1 Bedienung im Regionalbusverkehr

4.1.1 Erschließungsqualität

Festlegung 4-1

Die Erschließung soll mindestens gewährleisten, dass bei allen Teilflächen mit mehr als 200 Einwohnern oder einem entsprechenden Zielpotential für 80 % der Einwohner eine maximale Luftlinienentfernung zur Haltestelle von 1.000 m auftritt.

Erläuterung:

Dieser Mindeststandard soll unabhängig von nachfolgend dargestellten höheren Anforderungen im gesamten Landkreis nicht unterschritten werden. Als Teilfläche wird ein räumlich durch Freiflächen abgrenzbarer Siedlungsbereich verstanden.

Festlegung 4-2

Die im Nahverkehrsplan des VVO, Tabelle 4-7, dargestellten maximalen Luftlinienentfernungen zu den Haltestellen sind für jeweils 80 % der Einwohner nicht zu überschreiten. Dabei sind die konkreten Gegebenheiten vor Ort zu berücksichtigen und wirtschaftlich sinnvolle Lösungen anzustreben.

4.1.2 Anbindung

Festlegung 4-3

Die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus der Fläche ist zu gewährleisten.

Dabei ist die Beförderungszeit

- zum zugeordneten Oberzentrum von 90 Minuten,
- zum zugeordneten Mittelzentrum von 60 Minuten und
- zum zugeordneten Grundzentrum von 40 Minuten

nicht zu überschreiten (Nahverkehrsplan des VVO).

Das nächste übergeordnete Zentrum ist dabei umstiegsfrei erreichbar.

Erläuterung:

Diese zeitliche Vorgabe stellt eine wesentliche Qualitätsanforderung für die Fahrplangestaltung hinsichtlich der Direktheit der Verbindungen und der Anschlussgestaltung dar.

Sie geht über die aktuellen Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hinaus, der fordert, dass von allen erschlossenen Orten das am nächsten erreichbare Grundzentrum

oder Mittelzentrum spätestens nach 60 Minuten Fahrzeit inklusive Umsteigezeit erreicht wird. Ein Mittelzentrum soll darüber hinaus in 60 Minuten Fahrzeit inklusive Umsteigezeit erreichbar sein.

4.1.3 Verbindungsqualität

Festlegung 4-4

Die im Nahverkehrsplan des VVO, Tabelle 4-6, dargestellten Mindeststandards für die Bedienungshäufigkeit, unterschieden nach Verkehrszeiten, sind nicht zu unterschreiten. Dabei sind die konkreten Gegebenheiten vor Ort zu berücksichtigen und wirtschaftlich sinnvolle Lösungen anzustreben.

4.2 Bedienung im Stadtverkehr

Festlegung 4-5

Der Landkreis Meißen gewährleistet in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr die Bedienung und Erschließung der Mittelzentren Meißen, Riesa, Großenhain, Radebeul und Coswig innerhalb ihrer Stadtgebiete.

Erläuterung:

Keine der eigenständigen Städte hat von Ihrem Recht der teilweisen Übertragung der Aufgabenträgerschaft zu den Stadtverkehren in eigener Regie Gebrauch gemacht, insoweit verbleibt die Aufgabenträgerhoheit beim Landkreis, was eine volle Integration in die jeweiligen Linienbündel gemeinsam mit dem regionalen ÖPNV ermöglicht.

4.3 Bedienung mit flexiblen Bedienformen

Festlegung 4-6

Als Ersatz für sehr schwach nachgefragte Linienfahrten und zur Verbesserung der Erschließung in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage ist der Einsatz bedarfsgesteuerter, flexibler Bedienungsformen im Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplanes in der bisherigen Form fortzuführen und ständig den aktuellen Erfordernissen anzupassen.

Erläuterung:

Die Flexibilisierung des Fahrtenangebotes in einem Bedienegebiet kann räumlich und/oder zeitlich erfolgen. Außerdem besteht eine Flexibilität bei den einzusetzenden Fahrzeugen.

Bereits vorhandene flexible Bedienformen sollen fortgeführt und bei Notwendigkeit bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Gegenwärtig werden folgende flexible Bedienformen angeboten:

- Anruf-Sammel-Taxi (AST) im Stadtgebiet Riesa (täglich 21 bis 24 Uhr), im Stadtgebiet Meißen (montags -freitags 19.30 Uhr bis 1.30 Uhr, samstags, sonn- und feiertags 17.30 Uhr bis 1.30 Uhr),
- Anruflinienbusse auf den Linien 404 (Meißen - Cossebaude), 409 (Meißen - Priestewitz - Großenhain), 412 (Meißen - Krögis - Nossen), 414 (Meißen - Taubenheim - Schmiedewalde/Tanneberg), 415 (Meißen - Löbsal - Seußlitz), 417 (Meißen - Leutewitz - Lommatzsch), 420 (Nossen - Ziegenhain - Lommatzsch), 422 (Meißen - Krögis - Ziegenhain/Rüsseina), 428 (Meißen - Klipphausen - Wilsdruff), 430 (Riesa - Prausitz - Striegnitz - Lommatzsch)

Festlegung 4-7

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots in dünn besiedelten Gebieten, die gegenwärtig nicht vom ÖPNV bedient werden, werden Eigeninitiativen der Einwohner nach einer erfolgreichen Einzelbewertung auch vom Aufgabenträger Landkreis Meißen im Bedarfsfall unterstützt.

Erläuterung:

Im Raum Lommatzsch / Käbschütztal wurde ein Bürgerbus eingerichtet, der den Einwohnern einmal wöchentlich Anschluss an nahegelegene Einrichtungen (Einkauf, Gesundheitswesen ...) ermöglicht. Durch die zu erwartende weitere Ausdünnung der Besiedelung im ländlichen Raum gewinnen zukünftig alternative Angebote stärkere Bedeutung, wobei die Bürgerinitiative ausdrücklich unterstützt werden soll.

4.4 Allgemeine Anforderung an die Bedienung

Festlegung 4-8

Ausnahmen und Änderungen bedürfen des Einvernehmens des Aufgabenträgers.

5. Linienbündel

Festlegung 5-1

Bei der Neuvergabe von Liniengenehmigungen sollten diese gebündelt vergeben werden, um verkehrliche und betriebswirtschaftliche Synergien zu ermöglichen. Dabei sind die in Tabelle C-1 definierten Bündel zu bilden. Die Bedienung umfasst auch den Schüler- und Ausbildungsverkehr der im jeweiligen Gebiet wohnhaften Schüler und Auszubildenden.

Linienbündel	zu bedienendes Gebiet
I Stadt Meißen und Lommatzsch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Gebiet der Kreisstadt Meißen</i> ▪ <i>wesentliche Teile des Gebietes Lommatzsch</i> ▪ <i>Realisierung der flexiblen Bedienformen im Stadtverkehr</i>
II Regionalverkehr Meißen rechtselbisch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>wesentliche Teile des Gebietes der Gemeinden Coswig, Weinböhla, Moritzburg, Radebeul, Niederau</i> ▪ <i>Bedienung durch Regionalbus im Gesamtterritorium des Linienbündels</i> ▪ <i>Verbindungsachse Radebeul - Boxdorf - Dresden-Flughafen</i>
III Regionalverkehr Meißen linkselbisch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>wesentliche Teile des Gebietes der Gemeinden/Verwaltungsgemeinschaften Lommatzsch, Leuben-Schleinitz, Käbschütztal, Ketzerbachtal, Nossen, Triebischtal Klipphausen</i> ▪ <i>Bedienung durch Regionalbus im Gesamtterritorium des Linienbündels</i> ▪ <i>Verbindungsachse nach Wilsdruff (- Dresden)</i>
IV Regionalverkehr Dresdner Land	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Teile des Gebietes der Gemeinden Radebeul / Moritzburg und Umgebung</i> ▪ <i>Bedienung durch Regionalbus im Gesamtterritorium des Linienbündels</i> ▪ <i>Verbindungsachse nach Boxdorf (- Dresden)</i>
V Stadt Riesa und Umland	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Gebiet der Stadt Riesa und wesentliche Teile der Gemeinde Stauchitz</i> ▪ <i>Realisierung der flexiblen Bedienformen im Stadtverkehr</i> ▪ <i>Verbindungsachse nach Zehren - Meißen</i>
VI Regionalverkehr Riesa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>wesentliche Teile des Gebietes der Gemeinden/Verwaltungsgemeinschaften Strehla, Zeithain, Nauwalde, Gröditz, Wülknitz (ehemaliger Altkreis Riesa)</i> ▪ <i>Bedienung durch Regionalbus im Gesamtterritorium des Linienbündels</i> ▪ <i>Verbindungsachsen nach Lommatzsch und Mühlberg</i>
VII Großenhain Nord	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>wesentliche Teile des Gebietes der Gemeinden/Verwaltungsgemeinschaften Großenhain, Nünchritz, Wildenhain, Röderaue, Zabeltitz, Weißig, Lampertswalde</i> ▪ <i>Bedienung durch Stadt-/Regionalbus im Gesamtterritorium des Linienbündels</i>
VIII Großenhain Süd	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>wesentliche Teile des Gebietes der Gemeinden/Verwaltungsgemeinschaften Großenhain, Priestewitz, Ebersbach</i> ▪ <i>Bedienung durch Regionalbus im Gesamtterritorium des Linienbündels</i> ▪ <i>Verbindungsachse nach Dresden</i>

Tabelle C-1

Linienbündel im Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Meißen

Die im Bündel zusammengefassten Linien, die Laufzeiten, die Fahrplanmasse des Linienbündels sowie gesonderte Einzelfestlegungen werden im Punkt D definiert.

Erläuterung:

§ 9 (2) PBefG ermöglicht die Zusammenfassung mehrerer Linien in einem Linienbündel im Nahverkehrsplan und damit eine Antragstellung auf Genehmigung für mehrere Linien gesammelt in einem Bündel.

Mit der Zusammenfassung mehrerer Linien aus verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Sicht zu einem Linienbündel im Rahmen des Nahverkehrsplanes verfolgt der Landkreis Meißen die Umsetzung folgender Zielstellungen:

- Wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen

Die Zusammenfassung sowohl ertragsstarker als auch ertragsschwacher Linien, von Hauptverkehrs- und Zubringerlinien ermöglicht einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Linien und dient damit der Sicherung einer dauerhaft kostengünstigen Verkehrsbedienug für den Aufgabenträger. Gleichzeitig bietet diese Zusammenfassung Schutz vor der zu erwartenden „Rosinenpickerei“, bei der nur Anträge für wirtschaftlich rentable Linien gestellt werden.

- Bildung wirtschaftlich optimaler Linienbündel / Wettbewerbschancen für mittelständische Anbieter eröffnen

Die Größe der Linienbündel beeinflusst die Möglichkeiten insbesondere der mittelständischen Unternehmen bei der Antragstellung. Zu große Linienbündel verhindern die Antragstellung insbesondere durch kleinere Unternehmen, zu kleine Bündel vermindern die Möglichkeiten der Nutzung von Synergieeffekten in den Verkehrsunternehmen.

Die Planung der Linienbündel ist stets eine Ermessensentscheidung des Aufgabenträgers, bei der aber eine Abwägung zwischen den öffentlichen Interessen und dem Grundrecht auf freie Berufsausübung erfolgen muss.

Bei der Bildung der Linienbündel im Landkreis Meißen wurde angestrebt, dass

- betrieblich sinnvolle Netzgrößen im Sinne eines optimierten Fahrzeugumlaufs über mehrere Einzellinien geschaffen werden,
- traditionell infrastrukturell verflochtene Gebiete und topografischer Gegebenheiten berücksichtigt werden,
- Einzugsbereiche von Schulstandorten berücksichtigt werden sowie
- wirtschaftliche und unwirtschaftliche Linien gekoppelt werden.

Festlegung 5-2

Die Laufzeit der Liniengenehmigungen innerhalb eines Linienbündels ist auf einen einheitlichen Endtermin abzustimmen. Für Einzellinien, die bereits bis zu einem späteren Zeitpunkt genehmigt sind, ist die danach folgende Genehmigung zeitlich zu harmonisieren.

Erläuterung:

Da die Linienbündelung Synergieeffekte erbringen soll, muss sie auch zeitlich entsprechend gestaltet werden.

Auf eine Anpassung der Laufzeiten im jetzigen Genehmigungsbestand kann damit weitestgehend verzichtet werden.

Die Bündelung dient der Vorbereitung der wettbewerblichen Vergabe.

Festlegung 5-3

Bei der Beantragung von Einzellinien innerhalb eines Linienbündels ist zu gewährleisten, dass bis zur Harmonisierung der Laufzeiten für die Einzellinien

- sich im Linienbündel ein einheitliches Auslaufen der Einzelliniengenehmigungen ergibt,
- die Abstimmung mit den Verkehrsangeboten der anderen Linien im Linienbündel gewährleistet ist sowie
- auch bei Einzelliniengenehmigungen alle Anforderungen der gültigen Nahverkehrspläne eingehalten werden.

Unterschiedliche Genehmigungsinhaber müssen ihr Verkehrsangebot innerhalb des Bündels in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger und dem VVO abstimmen.

Erläuterung:

Es muss sichergestellt werden, dass bis zu einer möglichen gebündelten Vergabe die mit der Linienbündelung verfolgten Absichten auch bei einer Einzelliniengenehmigung durch den Aufgabenträger erreicht werden können.

Festlegung 5-4

Die Liniengenehmigungen sollten in den einzelnen Linienbündeln bis zu folgenden Endterminen erteilt werden:

Linienbündel	Genehmigungsende
I Stadt Meißen und Lommatzsch	<i>09. 11. 2017</i>
II Regionalverkehr Meißen rechtselbisch	<i>09. 11. 2017</i>
III Regionalverkehr Meißen linkselbisch	<i>09. 11. 2017</i>
IV Regionalverkehr Dresdner Land	<i>09. 11. 2017</i>
V Stadt Riesa und Umland	<i>22.08.2018</i>
VI Regionalverkehr Riesa	<i>22.08.2018</i>
VII Großenhain Nord	<i>22.08.2018</i>
VIII Großenhain Süd	<i>22.08.2018</i>

Erläuterung:

Das Interesse der Verkehrsunternehmen, welches von der Genehmigungsbehörde unterstützt wird, liegt am Erhalt der Linienverkehrsgenehmigungen für den maximal möglichen Zeitraum (gegenwärtig nach PBefG 8 Jahre, nach EU-VO 1370/07 ab 03.09.2010 10 Jahre).

Der Aufgabenträger ist an einer Vereinheitlichung der Genehmigungsdauern mindestens in den Linienbündeln interessiert, um zukünftig wettbewerblich vergeben zu können. Die gerichtsfeste „übliche“ Genehmigungsdauer von 6 Jahren soll trotzdem nicht unterschritten werden.

Die Übergangsfrist der EU-VO 1370/07 bis 03.09.2019 sollte Berücksichtigung finden.

Gleichzeitig sind Veränderungen in den gegenwärtigen Verkehrsströmen durch Kreisgebietsreform, Verkehrsnetzergänzungen und -umstrukturierungen zu erwarten. Um auf diese Veränderungen auch zukünftig als Aufgabenträger koordinierend reagieren zu können, werden nur zwei Laufzeitenden für jeweils 4 Bündel definiert.

Festlegung 5-5

Für die Genehmigung als Einzellinien gilt, soweit im Kapitel D nicht gesonderte Einzelfestlegungen definiert werden, der Fahrplan 2008 hinsichtlich des gegenwärtig gültigen Verkehrsumfanges als Genehmigungsgrundlage.

Festlegung 5-6

Der Aufgabenträger befürwortet die Möglichkeit, bereits jetzt die zu einem einheitlichen Termin auslaufenden Linien eines Linienbündels zusammenzufassen.

6. Verknüpfung

Festlegung 6-1

Beim Anschluss einer Umsteigeverbindung ist sicherzustellen, dass die Wartezeit (ohne Wegezeit) nicht mehr als 10 Minuten und die Wegezeit nicht mehr als 5 Minuten beträgt. Die Umsteigezeit sollte 15 Minuten nicht überschreiten.

Um eine Wegezeit von 5 Minuten nicht zu überschreiten, müssen sich die Umstiegshaltestellen in unmittelbarer Nähe zueinander befinden. Nur in Ausnahmefällen kann die Entfernung zwischen den Umstiegshaltestellen in ländlichen Gebieten bei maximal 200 m und in städtischen Gebieten bei maximal 150 m liegen.

Erläuterung:

Diese Festlegung entspricht den Anforderungen des VVO und basiert auf den Empfehlungen des VDV.

Grundsätzlich sollte ein geringer Umsteigezwang bestehen. Zudem sind die Umsteigewiderstände zu minimieren. Dies erfolgt u.a. durch eine entsprechende bauliche Gestaltung der Übergangsstellen im Rahmen des VVO-Schnittstellenprogramms.

Festlegung 6-2

Die Abstimmung mit dem SPNV und mit anderen ÖPNV-Linien insbesondere im Verdichtungsraum Elbtal erfolgt durch das Verkehrsunternehmen. Zeitliche und zusätzliche Parallelverkehre sind nicht erwünscht.

Erläuterung:

Im Landkreis Meißen existieren im ÖPNV Linien, die nach dem Territorialprinzip einem Linienbündel zugeordnet wurden, aber linienbündelübergreifende Verbindungen darstellen, z.B. zwischen den Mittelzentren Meißen, Riesa und Großenhain sowie die Anbindung der dünner besiedelten Regionen umstiegsfrei per ÖPNV an Dresden.

Für diese Linien muss gewährleistet sein, dass sie sich in das Gesamtsystem ÖPNV auch in den benachbarten Linienbündeln integrieren und entsprechende Abstimmungen im Verkehrsangebot geschaffen werden.

7. Weitere Festlegungen im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen

Festlegung 7-1

Im Nahverkehrsraum Oberelbe wird das Niveau der Beförderungsqualität des ÖPNV nach den im Nahverkehrsplan des VVO definierten **Qualitätsmerkmalen** beurteilt:

- subjektive Sicherheit
- Pünktlichkeit
- technische Sicherheit
- Informationsmanagement
- Sauberkeit
- Fahr- und Servicepersonal
- Fahrzeugqualität (Ausstattung und Design)
- Haltestellenqualität
- Umweltbelastung
- Störungsmanagement.

Diese sowie die in Anlage 4.1 des Nahverkehrsplanes beschriebenen Qualitätsmerkmale hinsichtlich der Beförderungsqualität sind gemäß den definierten Standards bezüglich

- Inhalt
 - Qualitätsziel
 - Kennzahl
 - Messbarkeit
 - Dokumentation
 - Erfüllungskriterium
- und

einzuhalten.

Festlegung 7-2

Für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge werden folgende Mindeststandards definiert:

- 80 % der Fahrzeuge sind nicht älter als 8 Jahre
- Im Stadtverkehr werden durchgängig Niederflerbusse eingesetzt.
- Bequeme Mitnahmemöglichkeit für 1 Kinderwagen oder Rollstuhl oder Fahrrad und schweres Gepäck
- Die Fahrzeuge entsprechen dem jeweiligen Stand der Technik bezüglich Abgasemission, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Zulassung.
- Das Fahrgastinformationssystem entspricht den Anforderungen des VVO.

Die Verkehrsunternehmen sollen sich aktiv an der weiteren Verbesserung der Qualität des ÖPNV, z.B. durch den Einsatz von RBL, beteiligen.

Festlegung 7-3

Spezifische **Detailanforderungen** an einzelne Linien können zeitnah vor Antragstellung durch die zuständige Verwaltung formuliert und potenziellen Antragstellern auf Anforderung bekanntgemacht werden.

Festlegung 7-4

Bei einem Wechsel der Genehmigungsinhaber unterstützt der Landkreis den Alt-eigentümer darin, dass die bestehenden **Anlagen des ÖPNV** weiterhin für den ÖPNV zweckgebunden auch durch den neuen Genehmigungsinhaber genutzt werden.

D Linienbündel

1. Linienbündel Stadt Meißen

Festlegung 8-1

Im Linienbündel I sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
Bus A	Spaar - Busbahnhof - Neugasse - Schletta /Korbitz	09.11.2009
Bus B	Spaar-Zaschendorf - Busbahnhof - Schletta/ Korbitz	09.11.2009
Bus C	Buschbad - Busbahnhof - Krankenhaus	09.11.2009
Bus D	Busbahnhof - Hafenstraße - Lercha	09.11.2009
Bus E	Porzellan-Manufaktur -Albrechtsburg/Dom (saisonal)	09.11.2009
AST Meißen		09.08.2014
Linie 416	Lommatzsch -Zehren - Meißen	31.12.2009
Linie 417	Meißen - Leutewitz - Lommatzsch	31.12.2009
Linie 419	Lommatzsch - Neckanitz - Churschütz - Lommatzsch	31.12.2009
Linie 427	Lommatzsch - Leuben - Lommatzsch	31.12.2009
Linie 429	Lommatzsch - Barmenitz - Striegnitz - Lommatzsch	31.12.2009

Tabelle C -1: Genehmigte Linien des Linienbündels I per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt ca. 1.310.000 Fahrplankilometer.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 09. 11. 2017 angestrebt, um wettbewerblich gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-2

Der / die Genehmigungsinhaber unterstützen den Bürgerbus in Lommatzsch und Käbschütztal.

Die eingeführten flexiblen Bedienformen (AST Meißen, ALB Linie 417) werden bedarfsgerecht fortgeführt.

2. Linienbündel Regionalverkehr Meißen rechtselfisch

Festlegung 8-3

Im Linienbündel II sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
Linie 400	Coswig - Radebeul - Dippelsdorf - Boxdorf	09.11.2009
Linie 401	Meißen - Coswig - Meißen	09.11.2009
Linie 402	Coswig - Neusörnewitz	09.11.2009
Linie 403	Weinböhla - Steinbach - Radeburg	09.11.2009
Linie 405	Coswig - Moritzburg - Radeburg	27.05.2016
Linie 407	Meißen - Diesbar - Seußlitz - Nünchritz	Paritätisch VGM 03.03.10 PNV 16.10.10
Linie 408	Meißen - Jessen - Meißen	09.11.2009
Linie 411	Meißen - Neusörnewitz - Weinböhla	09.11.2009
Linie 415	Meißen - Löbsal - Seußlitz	31.12.2009
Linie 421	Meißen - Niederau - Weinböhla / Moritzburg	15.06.2010
Linie 425	Radebeul/Weintraube - DD-Flughafen	31.12.2009
Linie 459	Weinböhla - Niederau - Großdobritz	Paritätisch VGM 03.03.10 Langer 16.10.2010
Linie 152	Meißen - Weinböhla (SV)	01.01.2016
Linie 250	Weinböhla - Sörnewitz (SV)	01.01.2016

Tabelle C -2: Genehmigte Linien des Linienbündels II per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt ca. 1.560.000 Fahrplankilometer.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 09. 11. 2017 angestrebt, um wettbewerblich gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-4

Die eingeführten flexiblen Bedienformen (ALB Linie 415) werden bedarfsgerecht fortgeführt.

Der FahrradBus (Linien 405, 415 und 421) wird bedarfsgerecht fortgeführt.

Es erfolgt eine gezielte Abstimmung mit den Verkehrsangeboten der Linienbündel IV und VIII.

3. Linienbündel Regionalverkehr Meißen linkselbisch

Festlegung 8-5

Im Linienbündel III sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
Linie 404	Meißen - Cossebaude	31.12.2009
Linie 412	Meißen - Krögis - Nossen	31.12.2009
Linie 413	Meißen - Miltitz - Tanneberg	31.12.2009
Linie 414	Meißen - Taubenheim - Schmiedewalde/ Tanneberg	31.12.2009
Linie 418 (AT:VVO)	Meißen - Miltitz - Nossen - Rüsseina	31.12.2009
Linie 420 (AT:VVO)	Nossen - Ziegenhain - Lommatzsch	31.12.2009
Linie 422	Meißen - Krögis - Ziegenhain /Rüsseina	31.12.2009
Linie 424 (AT:VVO)	Nossen - Klipphausen - Dresden	02.07.2013
Linie 426	Meißen - Scharfenberg - Pegenau	31.12.2009
Linie 428	Meißen - Klipphausen - Wilsdruff	31.12.2009
Linie 120	Zehren - Lommatzsch (SV)	01.01.2016
Linie 140	Miltitz - Burkhardtswalde (SV)	01.01.2016
Linie 190	Scharfenberg - Meißen (SV)	01.01.2016
Linie 230	Krögis - Raußnitz (SV)	01.01.2016
Linie 231	Rhäsa - Raußnitz (SV)	01.01.2016
Linie 232	Starbach - Raußnitz (SV)	01.01.2016
Linie 256	Miltitz - Seeligstadt (SV)	01.01.2016
Linie 290	Scharfenberg - Nossen (SV)	01.01.2016

Tabelle C -3: Genehmigte Linien des Linienbündels III per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt insgesamt ca. 1.670.000 Fahrplankilometer.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 09. 11. 2017 angestrebt, um wettbewerbsfähig gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-6

Die ausbrechenden Linien 331, 334, 404, 418, 424 und 428 liegen im vorrangigen Interesse des Aufgabenträgers Landkreis Meißen.

Eine Abstimmung dieser Linien mit den benachbarten Aufgabenträgern ist sicherzustellen.

Festlegung 8-7

Die Verstärkung der Linie 416 zur Kreisgebietsreform am 01.08.2008 obliegt einer Überprüfung.

Der Fahrplan dieser Linie sollte den tatsächlichen Gegebenheiten nach Festigung der Verkehrsströme angepasst werden.

Festlegung 8-8

Die eingeführten flexiblen Bedienformen (ALB Linien 404, 412, 414, 420, 422 und 428) werden bedarfsgerecht fortgeführt.

4. Linienbündel Regionalverkehr Dresdner Land

Festlegung 8-9

Im Linienbündel IV sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
Linie 324	Radebeul-Serkowitz - Friedewald - Reichenberg	31.08.2009
Linie 326	DD-Boxdorf-Moritzburg-Radeburg	31.08.2009
Linie 327	Rdbl-West/DD-Trachau - Rdbl Ost -	21.10.2009
Linie 328	Dresden - AMD - Bärnsdorf - Berbisdorf - Radeburg	21.10.2009
Linie 331	Wilsdruff - Klipphausen - Weistropp - DD-Cossebaude	21.10.2009
Linie 334	Wilsdruff - Tanneberg - Nossen	21.10.2009

Tabelle C -4: Genehmigte Linien des Linienbündels IV per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt ca. 560.000 Fahrplankilometer.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 09. 11. 2017 angestrebt, um wettbewerbsfähig gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-10

Der FahrradBus (Linien 326 und 328) wird bedarfsgerecht fortgeführt.

Es erfolgt eine gezielte Abstimmung mit den Verkehrsangeboten der Linienbündel II und VIII.

5. Linienbündel Stadt Riesa und Umland

Festlegung 8-11

Im Linienbündel V sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
Bus A1	RIE, Mergendorf - Mergendorf über Alleestr. - Weida	17.10.2010
Bus A2	RIE, Mergendorf - Mergendorf über Weida - Alleestr.	17.10.2010
Bus B	RIE, Humboldtring- Mautitz	17.10.2010
Bus C	RIE, Humboldtring- Merzdorf	17.10.2010
Bus D	RIE, Humboldtring- RIE, Canitz	17.10.2010
Bus E	RIE, Mergendorf- Goethestr.	17.10.2010
Linie 443	Prausitz - Stauchitz	<i>28.02.2017</i>
Linie 445	Riesa - Prausitz - Kobeln - Zehren	16.10.2010
Linie 446	Riesa - Neuhirschstein - Zehren - Meißen	16.10.2010

Tabelle C -5: Genehmigte Linien des Linienbündels V per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt ca. 1.030.000 Fahrplankilometer.

Erläuterung:

Die Linie 444 ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu vergeben.

Vorbehaltlich der wirtschaftlichen Entwicklung von Zeithain Lager kann diese Entscheidung bei Bedarf überprüft werden.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 22. 08. 2018 angestrebt, um wettbewerblich gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-12

Die Verstärkung der Linie 446 zur Kreisgebietsreform am 01.08.2008 obliegt einer Überprüfung.

Der Fahrplan dieser Linie sollte den tatsächlichen Gegebenheiten nach Festigung der Verkehrsströme angepasst werden.

Festlegung 8-13

Die eingeführten flexiblen Bedienformen (AST Riesa) werden bedarfsgerecht fortgeführt.

6. Linienbündel Regionalverkehr Riesa

Festlegung 8-14

Im Linienbündel VI sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
Linie 430	Riesa - Prausitz - Striegnitz - Lommatzsch	16.10.2010
Linie 431	Riesa - Seerhausen - Staucha - Lommatzsch	16.10.2010
Linie 432	Riesa - Kleinrügeln	16.10.2010
Linie 433	Riesa - Außig - Mühlberg	16.10.2010
Linie 437	Riesa - Mühlberg	16.10.2010
Linie 439	Riesa - Schweinfurth	16.10.2010
Linie 440	Riesa - Gröditz	16.10.2010
Linie 442	Strehla - Roda	16.10.2010
SV 1	Schweinfurth - Gröditz	24.07.2014
SV 2	Tiefenau - Gröditz	24.07.2014

Tabelle C -6: Genehmigte Linien des Linienbündels VI per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt insgesamt ca. 1.010.000 Fahrplankilometer.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 22. 08. 2018 angestrebt, um wettbewerbsfähig gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-15

Die in den Landkreis Elbe-Elster ausbrechenden Linien 433, 437 und 439 liegen im vorrangigen Interesse des Aufgabenträgers Landkreis Meißen.

Die in den Landkreis Nordsachsen ausbrechenden Linien 432 und 433 liegen im Interesse des Aufgabenträgers Meißen.

Eine Abstimmung dieser Linien mit den benachbarten Aufgabenträgern ist sicherzustellen.

Die Verknüpfung mit Mühlberg ist in der bestehenden Qualität beizubehalten.

Festlegung 8-16

Die Verstärkung der Linie 430 zur Kreisgebietsreform am 01.08.2008 obliegt einer Überprüfung.

Der Fahrplan dieser Linie sollte den tatsächlichen Gegebenheiten nach Festigung der Verkehrsströme angepasst werden.

7. Linienbündel Großenhain Nord

Festlegung 8-18

Im Linienbündel VII sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
GRH 1	GRH, Kleinraschütz - GRH, Kupferberg	01.10.2010
GRH 2	GRH, Großraschütz - GRH, Elsterwerdaer Str.	01.10.2010
Linie 441	Riesa-Roda	25.08.2010
Linie 450	Großenhain - Nünchritz - Riesa	06.10.2010
Linie 451	Großenhain - Colmnitz - Nünchritz/Riesa	01.10.2010
Linie 453	Großenhain - Bröbnitz	01.09.2010
Linie 454	Großenhain - Großthiemig	01.09.2010
Linie 455	Großenhain - Naundorf	29.10.2010
Linie 461	Großenhain - Zabeltitz - Gröditz	31.08.2016
Linie 462	Großenhain - Strauch -Gröditz	31.08.2016
Linie 467	Großenhain - Walda	06.10.2010
SV 3	Nünchritz - Nieschütz	24.07.2014

Tabelle C -7: Genehmigte Linien des Linienbündels VII per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt insgesamt ca. 1.125.000 Fahrplankilometer.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 22. 08. 2018 angestrebt, um wettbewerblich gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-19

Die Genehmigungsinhaber sind gegenwärtig mittelständische Unternehmen, bei denen eine Direktvergabe gemäß EU-Verordnung 1370/07 nach dem 03.12.2009 grundsätzlich möglich ist.

Mit Auslaufen der jeweiligen Einzelgenehmigung strebt der Aufgabenträger eine Direktvergabe an den jeweiligen gegenwärtigen Genehmigungsinhaber an unter der Voraussetzung, dass der entsprechende rechtliche Rahmen in Deutschland (PBefG) geschaffen worden ist.

Festlegung 8-20

Die ausbrechenden Linien 454 und 455 liegen im vorrangigen Interesse des Aufgabenträgers Landkreis Meißen.

Eine Abstimmung dieser Linie mit dem benachbarten Aufgabenträger ist sicherzustellen.

Festlegung 8-21

Die Verstärkung der Linie 450 zur Kreisgebietsreform am 01.08.2008 obliegt einer Überprüfung.

Der Fahrplan dieser Linie sollte den tatsächlichen Gegebenheiten nach Festigung der Verkehrsströme angepasst werden.

8. Linienbündel Großenhain Süd

Festlegung 8-22

Im Linienbündel VIII sind folgende Linien zusammengefasst:

Linien-Nr.	Linienweg	Laufzeit
Linie 409	Großenhain - Meißen	06.10.2010
Linie 410	Großenhain - Gävernitz	01.10.2010
Linie 456	Großenhain - Sacka - Radeburg	29.10.2010
Linie 457	Großenhain - Radeburg - Moritzburg -Dresden	01.10.2010
Linie 458	Großenhain - Böhla - Moritzburg - Dresden	22.08.2010
Linie 460	Großenhain - Coswig	06.10.2010
Linie 463	Großenhain - Böhla - Großenhain	06.10.2010

Tabelle C -8: Genehmigte Linien des Linienbündels VIII per 01.08.2008

Die Fahrplanmasse beträgt insgesamt ca. 1.145.000 Fahrplankilometer.

Es wird eine Laufzeit der Genehmigungen des Linienbündels bis 22. 08. 2018 angestrebt, um wettbewerblich gebündelt vergeben zu können.

Festlegung 8-23

Die Genehmigungsinhaber sind gegenwärtig mittelständische Unternehmen, bei denen eine Direktvergabe gemäß EU-Verordnung 1370/07 nach dem 03.12.2009 grundsätzlich möglich ist.

Mit Auslaufen der jeweiligen Einzelgenehmigung strebt der Aufgabenträger eine Direktvergabe an den jeweiligen gegenwärtigen Genehmigungsinhaber an unter der Voraussetzung, dass der entsprechende rechtliche Rahmen in Deutschland (PBefG) geschaffen worden ist.

Festlegung 8-24

Die Verbindungsachse Großenhain - Dresden (ausbrechende Linien 457 und 458) liegt im vorrangigen Interesse des Aufgabenträgers Landkreis Meißen.

Die in den Landkreis Bautzen einbrechende Linie 456 liegt im vorrangigen Interesse des Landkreises Meißen.

Eine Abstimmung dieser Linien mit dem benachbarten Aufgabenträger ist sicherzustellen.

Festlegung 8-25

Die Verstärkung der Linie 409 zur Kreisgebietsreform am 01.08.2008 obliegt einer Überprüfung.

Der Fahrplan dieser Linie sollte den tatsächlichen Gegebenheiten nach Festigung der Verkehrsströme angepasst werden.

Festlegung 8-26

Es erfolgt eine gezielte Abstimmung mit den Verkehrsangeboten der Linienbündel II und IV.

9. Einbrechende Einzellinien

Festlegung 8-27

In das Kreisgebiet einbrechende Linien aus dem Verbundraum des VVO dienen der Verbindung mit benachbarten Kreisen und der Landeshauptstadt Dresden. Der Landkreis befürwortet die kreisgrenzenübergreifenden Verbindungen und erwirkt ein mit den benachbarten Aufgabenträgern abgestimmtes Verkehrsangebot, das das bestehende Angebot im Landkreis Meißen einschließlich der ausbrechenden Linien wirkungsvoll ergänzt.

Erläuterung:

Hauptaugenmerk liegt hier auf der Verbindung nach Dresden. Das betrifft sowohl den Dresdner Norden (z.B. Stadtbuslinien 80 und 91) als auch den Dresdner Westen.

Im Raum Radeburg hat insbesondere die Linie 308 aus Radeberg für den Schülerverkehr eine große Bedeutung.

Festlegung 8-28

In das Kreisgebiet einbrechende Linien, die nicht zum Bediengebiet des VVO gehören, dienen der Anbindung benachbarter Kreise (Nord- und Mittelsachsen, Elbe-Elster). Der Landkreis Meißen befürwortet die kreisgrenzenübergreifenden Verbindungen.

Erläuterung:

Die zwar in das Kreisgebiet einbrechenden, aber nicht zum VVO-Bediengebiet gehörenden Linien wurden nicht in das erforderliche ÖPNV-Angebot des Landkreises Meißen integriert. Das betrifft:

Linie 762	Strehla/Cavertitz - Staritz - Belgern OVG Heideiland	
Linie 810	Strehla/Bornitz - Oschatz OVG Heideiland	
Linie Z575	Bad Liebenwerda - Prieschka - Kröbeln - Gröditz Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH	
Linie Z584	Großthiemig - Gröden - Präsen - Gröditz/Bad Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH	Liebenwerda
Linie Z586	Elsterwerda - Haida - Saathain - Bad Liebenwerda - Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH	Gröditz
Linie 690	Nossen-Marbach-Berbersdorf-Hainichen Regiobus Mittweida	
Linie 755	Freiberg - Großschirma - Großvoigtsberg - Nossen VB Freiberg	Obergruna - Siebenlehn -
Linie 761	Nossen - Hirschfeld - Neukirchen - kersdorf - Bieberstein - Nossen Vogt's	Dittmannsdorf - Reinsberg - Bur

Linie 933 Otzdorf - Roßwein - Nossen
 VG Döbeln

Damit entsteht auch kein Rechtsanspruch auf Finanzierung durch den Landkreis.

E Finanzierung

Grundsatz 1

Für die Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Meißen gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand.

Grundsatz 2

Der Landkreis Meißen unterstützt auf der Basis einer Finanzierungsregelung für den Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Meißen, welche gegebenenfalls beihilferechtlich durch die EU-Kommission zu notifizieren ist, die mit Linienkonzessionen im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplans.

Die Finanzierungsregelungen werden gesondert durch den Kreistag beschlossen.

Grundsatz 3

Alle weiteren Festlegungen der Finanzierung, insbesondere

- Unterstützung der Investitionsfinanzierung der Verkehrsunternehmen
- Verwendung der Landesmittel, die dem Aufgabenträger für die Gestaltung des ÖPNV bereitgestellt werden,
- Höhe und Einsatz von Landkreismitteln für den ÖPNV

werden durch gesonderten Kreistagsbeschluss definiert.

F Organisationskonzept

Der Landkreis Meißen beabsichtigt, sich bei der Organisation des ÖPNV einer Managementgesellschaft zu bedienen.

Der Landkreis Meißen klärt die gesellschaftsrechtlichen Strukturen, die organisatorischen und inhaltlichen Aufgaben sowie die Finanzierung dieser Managementgesellschaft gesondert.

Die im Gebiet des Aufgabenträgers Landkreis Meißen tätigen Verkehrsunternehmen werden bei der Gestaltung der Organisationsstruktur einbezogen.

Erläuterung:

Die Zusammenführung und Vereinheitlichung der unterschiedlichen Organisationsstrukturen der Altkreise Meißen und Riesa-Großenhain ist unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen durchzuführen.

Auf den Erhalt einer vielfältigen Unternehmensstruktur im Landkreis sollte aus wettbewerblicher Sicht geachtet werden.

G Verzeichnisse

1. Abkürzungsverzeichnis

BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike and Ride
EW	Einwohner
HVZ	Hauptverkehrszeit
LiSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schülerverkehr
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

2. Quellenverzeichnis

- /1/ Nahverkehrsplan des Verbundraumes Oberelbe in der aktuellen Fassung
- /2/ Beschluss Nr. 04/3/1159 vom 13.05.2004 des Landkreises Meißen zur Bestätigung des Nahverkehrsplanes des VVO, gültig ab 2004
- /3/ Beschluss Nr. K 19/04 vom 21.06.2004 des Landkreises Riesa-Großenhain zur Bestätigung des Nahverkehrsplanes des VVO, gültig ab 2004
- /4/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14.12.1995 in der aktuellen Fassung
- /5/ Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr vom 15.10.1997
- /6/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990 in der aktuellen Fassung
- /7/ Handlungsempfehlungen für Genehmigungsbehörden und Aufgabenträger zur personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungspraxis im Freistaat Sachsen, Teil I vom 15.10.2008, des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit
- /8/ Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Meißen in ihrer jeweils aktuellen Fassung
- /9/ Landesentwicklungsplan Sachsen 2003