

Bahnen und Busse verbinden die Grenzregionen der Nationalparks Böhmische und Sächsische Schweiz

Anbietersgemeinschaft



Bahnzentrum Ingenieurbüro



Allied Progress Consultants

November 2006

Inhalt

1. Anlass	5
2. Untersuchungsraum und -gegenstand.....	5
3. Ausgangsbedingungen	6
3.1 Infrastruktur.....	6
3.2 Verkehrsangebot und Bedienungsqualität.....	10
3.3 Nutzung des Angebotes	17
3.4 Geplante Veränderungen	19
3.5 Zusammenfassung: Heutige Situation.....	22
4. Fahrgastpotenziale	23
4.1 Potenziale des grenzüberschreitenden Verkehrs	23
4.2 Berufsverkehr.....	24
4.3 Ausflugsverkehr	24
5. Grundsätzliche Fahrplanvarianten.....	26
5.1 Erarbeitung und Bewertung zweier Modelle	26
5.2 Vergleich der Modelle.....	27
5.3 Entscheidung für ein Modell	27
6. Fahrplangerüst des Bahnverkehrs	29
6.1 Knotenpunkte und Umsteigebeziehungen	30
6.2 Die Linien des Bahnverkehrs.....	31
6.3 Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2007	35
6.4 Fahrzeugeinsatz.....	35
6.5 Fahrpläne und Fahrzeiten	36
6.4 Perspektiven	36
6.5 Schlussbemerkung.....	37
7. Fahrplangerüst des regionalen Busverkehrs	38
7.1 Ein an den Bahnverkehr angepasstes Buskonzept	39
7.2 Anmerkungen zum grenzüberschreitenden Verkehr.....	43
7.3 Abendverkehr	43
7.4 Fahrpläne und Fahrzeiten	43
7.5 Weiterentwicklung des Busverkehrs.....	44

8. Umsetzungshinweise aus technischer und rechtlicher Sicht	45
8.1 Technische Aspekte	45
8.2 Alternative Wege zur Fahrzeugbeschaffung	47
8.3 Rechtliche Aspekte	48
9. Empfehlungen zu Tarif, Vertrieb und Service	52
9.1 Allgemeines	52
9.2 Tarifgestaltung	52
9.3 Möglichkeiten zum Ausgleich des Preisgefälles	56
9.4 Fahrscheinverkauf	56
9.5 Service	58
10. Wirtschaftliche Betrachtungen	62
10.1 Wirtschaftliche Situation/Betriebskosten	62
10.2 Betriebskosten	63
10.3 Kosten des neuen Konzepts	67
10.4 Fazit	68
11. Perspektiven und Weiterentwicklungsmöglichkeiten	69
11.1 Verbesserung der Infrastruktur	69
11.2 Fahrplananpassungen	70
11.3 Wechsel des Infrastruktureigentümers und Trennung von Infrastruktur, Betrieb und Vertrieb	70
11.4. Qualitätspartnerschaften	72
12. Mögliche Umsetzungsschritte	74
12.1 Grundsätzliches	74
12.2 Zeitplan	75
13. Schlussbetrachtung	76
Zusammenfassung	77
Literatur- und Quellenverzeichnis	78

Bahnzentrum Ingenieurbüro
Stephan Schröder
Vollmannstr. 100
D-33619 Bielefeld
Tel. ++49/521/885605
<http://www.bahnzentrum.de>

Allied Progress Consultants
Igor Chovanec
Na Obrátce 636/4
CZ-198 00 Praha 14-Hloubětín
Tel. ++420/606/74 14 36
<http://www.alliproc.com>



Dieses Projekt wurde im Gemeinschaftsinitiativprogramm Freistaat Sachsen –
Tschechische Republik durch die europäische Union kofinanziert.

Verzeichnis der Anhänge, Bilder und Tabellen

Anhang 1: Karte des Untersuchungsraums.....	79
Anhang 2: Städte und Gemeinden im Untersuchungsraum.....	80
Anhang 3: Übersicht über die einbezogenen Bahnstrecken	81
Anhang 4: Zustand der Infrastruktur.....	82
Anhang 5: Heutige Fahrplanstruktur des Bahnverkehrs	83
Anhang 6: Busnetz 2007	85
Anhang 7: Fahrzeiten und Reisegeschwindigkeiten	86
Anhang 8: Eingesetzte Fahrzeuge	87
Anhang 9: Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr	88
Anhang 10: Netzschemata der Fahrplanmodelle für den Bahnverkehr.....	89
Anhang 11: Fahrplanstruktur des Bahnverkehrs nach Modell 2	93
Anhang 12: Fahrzeugeinsatz im Bahnverkehr.....	94
Anhang 13: Das neue Busnetz.....	95
Anhang 14: Regionaltriebwagen	96
Anhang 15: Fahrpläne.....	97
Bild 1: Geschwindigkeiten der regionalen Bahnstrecken	13
Bild 2: Fahrgastzahlen der Fähre Schöna – Hřensko	18
Bild 3: Vertragsbeziehungen zwischen Aufgabenträger, EVU und Dienstleistern	49
Bild 4: Kostenanteile Betrieb/Infrastruktur	68
Tabelle 1: Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte	16
Tabelle 2: Fahrgastzahlen im Bahnverkehr 1999 und 2005.....	17
Tabelle 3: Prozentuale Veränderungen der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr	18
Tabelle 4: Fahrzeugbedarf im Bahnverkehr 2007.....	20
Tabelle 5: Übernachtungsmöglichkeiten in der Böhmischen Schweiz	25
Tabelle 6: Fahrzeugbedarf im Bahnverkehr – neues Konzept.....	35
Tabelle 7: Zuschusszahlungen für den tschechischen Bahnverkehr	62
Tabelle 8: Stationspreise der DB Station&Service AG.....	64

1. Anlass

Bereits seit mehreren Jahren ist die Wiedereröffnung des Eisenbahngrenzüberganges Dolní Poustevna – Sebnitz in der Sächsischen Schweiz in der Diskussion. Inzwischen wird die Wiedereröffnung von den Aufgabenträgern beider Länder befürwortet, bis 2008 soll der Lückenschluss erfolgt sein.

Diese Studie entstand im Rahmen eines Interreg IIIa-Kleinprojekt der TU Dresden unter dem Namen „Bahnen und Busse verbinden die Grenzregionen der Nationalparks Böhmisches und Sächsisches Schweiz“. Sie beinhaltet ein Konzept für den Schienen- und Straßenpersonennahverkehr im deutschen und tschechischen Teil der Sächsisch-Böhmischen Schweiz. Es werden sowohl nationale Verkehre in beiden Ländern wie auch der grenzüberschreitende Regionalverkehr berücksichtigt.

Sie soll dazu beitragen, ein langfristig erfolgreiches und finanzierbares Konzept für den öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem bestehend aus Bahn- und Busverkehr aufzubauen.

2. Untersuchungsraum und -gegenstand

Der Untersuchungsraum umfasst den Großraum Sächsisch-Böhmische Schweiz, der von den Städten Děčín, Pirna, Ebersbach und Varnsdorf sowie den Bahnstrecken Děčín – Rybníky – Ebersbach/Varnsdorf und Děčín – Pirna – Sebnitz – Rumburk eingegrenzt wird. Die Studie beschäftigt sich mit dem regionalen Eisenbahn- und dem anschließenden Busverkehr im genannten Untersuchungsraum.

Der Busverkehr wurde im gesamten Schluckenauer Zipfel und im Abschnitt Sebnitz – Bad Schandau betrachtet, zudem sind die touristischen Verbindungen in die Böhmisches Schweiz berücksichtigt.

Aufgrund der Vollständigkeit wurden die Bahnstrecken Jedlová – Česká Lípa und Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa mit in das Konzept einbezogen, so dass alle Bahnstrecken im Bezirk Ústí östlich der Linie Ústí – Děčín enthalten sind. Eine Übersichtskarte des Untersuchungsraums befindet sich in Anhang 1, in Anhang 2 sind die Städte und Gemeinden im Untersuchungsraum aufgeführt.

Das vorgeschlagene Netz soll Grundlage für Ausschreibungen bzw. freie Vergaben im Bus- und Bahnverkehr sein, aber auch Grundlage für weitere Projekte, z.B. zum Tourismusverkehr.

Das zu erstellende Konzept baut auf den zum gleichen Thema erstellten Studien, insbesondere die im Jahre 2000 entstandene Arbeit /1/, und die dort gewonnenen Erkenntnisse und Fakten auf. Es kann - abgesehen vom Grenzübergang Sebnitz - Dolní Poustevna – weitestgehend auf Grundlage der heutigen Infrastruktur verwirklicht werden.

3. Ausgangssituation

3.1 Infrastruktur

Der Zustand der Infrastruktur hat sich in den letzten Jahren nur geringfügig geändert, so dass an dieser Stelle an die ausführliche Beschreibung in /1/ verwiesen werden kann. Im folgenden werden die Veränderungen seit 2000 aufgeführt. Eine Übersicht über die in das Konzept einbezogenen Bahnstrecken befindet sich zudem in Anhang 3, der Zustand der Infrastruktur ist in Anhang 4 dargestellt.

3.1.1 Eisenbahn

Sicherungstechnik

Auf deutscher Seite ist die Nebenstrecken Pirna – Neustadt – Sebnitz – Bad Schandau mit analogem Zugfunk ausgerüstet, Zugbeeinflussung ist nicht installiert. Die Strecke Bad Schandau – Schöna Grenze ist mit digitalem Zugfunk GSM-R und punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet. Am Bahnhof Bad Schandau befindet sich ein Relaisstellwerk, das neben dem Bahnhof Bad Schandau auch den Bahnhof Rathmannsdorf an der Strecke nach Sebnitz steuert. In Sebnitz befinden sich zwei mechanische Stellwerke (Befehls- und Wärterstellwerk), in Ulbersdorf ein in der Regel unbesetztes mechanisches Stellwerk.

Die tschechischen Regionalbahnstrecken sind nicht mit Zugfunk oder Zugbeeinflussung ausgerüstet. Die betriebliche Steuerung erfolgt über mechanische oder elektromechanische Stellwerke. Auf den Strecken Šluknov – Dolní Poustevna und Rumburk – Mikulášovice dolní wird im Zugleitbetrieb gefahren.

Baulicher Zustand

Bad Schandau - Sebnitz - Neustadt (Sachsen) (KBS¹ 248) (28 km)

Auf dieser Strecke wurden die vorhandenen Langsamfahrstellen mit Ausnahme derjenigen in der Einfahrt Bad Schandau beseitigt, so dass die Strecke mit 60 km/h befahren werden kann und die Fahrzeit zwischen Sebnitz und Bad Schandau nun 25 Minuten beträgt.

Der Lückenschluss zwischen Sebnitz und Dolní Poustevna ist vereinbart. Der Baubeginn ist für 2007 vorgesehen, so dass spätestens 2008 der durchgehende Zugbetrieb aufgenommen werden kann (siehe auch 8.1).

¹ Kursbuchstrecke im Kursbuch der DB

Dolní Poustevna - Šluknov - Rumburk (JŘ² 083) (27 km)

Auf dieser Strecke sollen im Jahre 2007 Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Mikulášovice dolní nádraží - Panský - Rumburk (JŘ 084) (18 km)**Krásná Lípa - Panský (JŘ 085) (5 km)****Děčín - Rybniště - Rumburk (JŘ 081) (61 km)****Rybniště - Varnsdorf (JŘ 089) (11 km)****Rumburk – Jiříkov/Ebersbach (JŘ 088, 827) (9 km)**

Die Strecken befinden sich im gleichen Zustand wie im Jahre 2000.

Bad Schandau - Děčín (KBS 241.1, JŘ 098, 815) (22 km)

Auf dieser Strecke wurde die Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h angehoben, diese ist jedoch nicht auf der gesamten Länge zugelassen. Im Fahrplan 2007 ist für die Eurocity-Züge eine Fahrzeitkürzung auf – bereits heute mögliche – 15 Minuten zwischen Děčín und Bad Schandau vorgesehen.

Pirna - Neustadt (Sachsen) (KBS 247) (29 km)

Die in /1/ beschriebene Anhebung der Streckengeschwindigkeit wurde nicht durchgeführt, so dass diese weiterhin bei 60 km/h liegt.

In /1/ nicht enthalten waren die Strecken

Jedlová – Česká Lípa (JŘ 080) (25 km)

Diese Strecke stellt eine Verbindung von der Strecke Rybniště – Benešov n.P. zum Knotenpunkt Česká Lípa her. Česká Lípa ist frühere Kreisstadt im Bezirk Liberec und hat 40190 Einwohner. Der zweitgrößte Ort an der Strecke ist Nový Bor mit 12450 Einwohnern. Kreuzungsmöglichkeiten bestehen in Svor und Nový Bor.

Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa (JŘ 081) (20 km)

Diese Strecke zweigt von der Strecke Děčín – Jedlová im Bahnhof Benešov nad Ploučnicí 11 km nach Děčín hl.n. ab. Sie verbindet diese Strecke mit dem Knotenpunkt Česká Lípa. Die Strecke wird von Nahverkehrszügen befahren, die entweder von Děčín durchgebunden werden oder in Benešov beginnen und enden und dort in der Regel Anschluss von und nach

² Streckennummer im Fahrplan (Jízdní Řád) der ČD

Děčín haben. Weiterhin wird die Strecke alle 2 Stunden von Schnellzügen der Linie Liberec – Cheb befahren.

Kreuzungsmöglichkeiten bestehen in Františkov nad Ploučnicí, Police-Žandov und Stružnice. Die anderen Stationen sind unbesetzte Haltepunkte.

3.1.2 Bahnhofsgebäude

Deutschland

Die Bahnhöfe Neustadt und Sebnitz befinden sich im Besitz der Städte und wurden saniert. Der Bahnhof Bad Schandau wurde vom Hochwasser 2002 in Mitleidenschaft gezogen. Der Hausbahnsteig ist beschädigt und teilweise gesperrt, die Überdachung des Hausbahnsteigs wurde entfernt. Die Sanierung ist geplant.

Tschechien

Der Bahnhof Děčín hl.n. wurde komplett umgebaut. Das Bahnhofsgebäude enthält neben den Fahrkartenschaltern ein ČD-Centrum (Auskunftsschalter), ein Restaurant und einen Kiosk. Der Bahnhof hat nun durch einen Tunnel erreichbare Inselbahnsteige und dynamische Zuganzeigen.

Die Empfangsgebäude in Rumburk, Šluknov, Rybníště, Česká Kamenice und Děčín východ wurden teilsaniert (neuer Anstrich und Fenster), so dass zumindest der optische Eindruck ansprechend ist. Pläne zur Sanierung gibt es ebenso für den Bahnhof Dolní Poustevna. Nach wie vor gibt es aber auch Gebäude im äußerst schlechten Zustand wie in Jiříkov oder Veselé pod Rabštejnem.

3.1.3 Bus-Infrastruktur

Bezüglich der Bus-Infrastruktur kann die neue Bahn-/Bus-Übergangsstelle am Bahnhof Sebnitz hervorgehoben werden. Diese ermöglicht, Busse am Bahnhof wenden zu lassen und somit die Führung der Regionalbuslinien zum Bahnhof. Ebenso wird ein bequemer Umstieg zwischen Bus und Bahn ermöglicht.

In Děčín wurde der Busbahnhof erneuert. Es gibt nun ein vom Děčíner Verkehrsbetrieb verwaltetes Empfangsgebäude mit Fahrkartenschaltern und einem Warteraum.

Im Zuge der Neuorganisation des Regionalbusverkehrs im Kreis Ústí (siehe Kapitel 3.3) wurden neue Haltestellenschilder von der Bezirksverwaltung aufgestellt. Die Betreuung der Haltestellen geht damit von den Verkehrsunternehmen auf den Bezirk über.

3.1.4 Grenzübergänge

Zum 1.6.2006 wurden neu die Grenzübergänge

Varnsdorf – Großschönau und

Varnsdorf – Seifhennersdorf

für den Bahnverkehr vereinbart.

Im Straßenverkehr entstand ein neuer Grenzübergang Neugersdorf – Rumburk an der neuen Umgehungsstraße. Der bislang nur für den LKW-Verkehr alte Grenzübergang wurde gleichzeitig auch für den Autoverkehr zugelassen.

Weitere neue Grenzübergänge sind:

Sohland – Rožany (Auto-, Rad und Fußverkehr)

Varnsdorf – Großschönau (Rad und Fußverkehr)

Langburkersdorf – Lobendava (Rad und Fußverkehr)

Lipová – Sohland (Rad und Fußverkehr)

Královka – Taubenheim (Rad und Fußverkehr)

Fukov (ehem.) – Oppach (Rad und Fußverkehr)

Severní – Steinigtwolmsdorf (Rad und Fußverkehr)

Šluknov – Neusalza-Spremberg (Rad und Fußverkehr)

Království – Friedersdorf (Rad und Fußverkehr)

Filipov – Neugersdorf/Breitscheidstr. (Rad und Fußverkehr)

Zadní Jetřichovice – Hinterhermsdorf/Rabensteine (Rad und Fußverkehr)

Die Grenze ist damit insbesondere für Wanderer und Radfahrer sehr durchlässig geworden. Eine komplette Auflistung aller Grenzübergänge mit ihren Nutzungsbedingungen ist u.a. beim tschechischen Innenministerium unter <http://www.mvcr.cz/doprava/hranice.htm> zu bekommen.

3.2 Verkehrsangebot und Bedienungsqualität

3.2.1 Angebot

Bahnverkehr

In Deutschland wurde der Zugverkehr auf der Strecke Neustadt – Bautzen vom Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) abbestellt. Dementsprechend wurde der Bahnverkehr dahingehend neu geordnet, dass die Züge aus Bad Schandau nun Neustadt nach Pirna fahren, so dass ein Zweistundentakt mit durchgehenden Zügen zwischen Sebnitz und Pirna entstanden ist. Die Anschlüsse in Bad Schandau in Richtung Dresden sind mit 26 Minuten Umsteigezeit allerdings sehr schlecht. Im Falle der Verspätung der S 1 Richtung Dresden wird im günstigen Fall diese noch erreicht.

Aus Richtung Dresden besteht eine Übergangszeit von 4 Minuten. Anschlussverluste sind nicht auszuschließen.

Das Angebot im tschechischen Bahnverkehr blieb im wesentlichen konstant, es kam zu einigen Kürzungen in Tagesrandlagen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wird es eine weitgehende Vertaktung geben (Siehe Kapitel 3.3).

Der Bahnhof Varnsdorf wird seit dem 1.6.2006 auch von den Zügen der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn (SBE)/Railtrans (Seifhennersdorf – Zittau) bedient, so dass eine zusätzliche grenzüberschreitende Verbindung entstanden ist.

Erweitert wurde das Angebot des Elbe-Labe-Sprinters. Dieser verkehrt nunmehr mit 4 Zugpaaren täglich zwischen Bad Schandau und Děčín, an Wochenenden mit 5 Zugpaaren. Alle Züge halten in Schöna und Dolní Žleb, ab Fahrplanwechsel an allen tschechischen Stationen. Von Mai bis Oktober verkehrt zusätzlich an Wochenenden ein durchgehender Regionalexpress aus Dresden nach Děčín.

Busverkehr

Im deutschen Busverkehr werden folgende Linien betrachtet:

- 260 Bad Schandau – Sebnitz
- 255 Bad Schandau – Schmilka
- 267 Sebnitz – Krumhermsdorf – Neustadt – Steinigtwolmsdorf
- 117/267 Neustadt – Steinigtwolmsdorf – Bautzen
- Königstein – Bad Schandau – Schmilka – Hřensko – Mezná (Fa. Nuhn, ohne Nummer)

Die Linien 255 und 260 fahren stündlich, an Wochenenden zweistündlich. Der Fahrplan der Linie 260 ist an Wochenenden mit dem der Bahn abgestimmt, so dass eine stündliche Fahrtmöglichkeit zwischen Sebnitz und Bad Schandau besteht.

Die Linie 117/267 ersetzt die eingestellte Bahnverbindung zwischen Neustadt und Bautzen. Da es sich nicht um Schienenersatzverkehr handelt, können die Busse nicht mit Schienenausweis genutzt werden.

Betrieben werden die Linien von der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz, die neben dem Regionalbusverkehr in der Sächsischen Schweiz auch die Elbfähren und die Kirnitzschalbahn betreibt. Die Linie 117/267 wird gemeinsam mit dem Regiobus Oberlausitz gefahren.

Die Linie 267 und die Linie der Fa. Nuhn fahren nicht im Takt.

Der Busverkehr im tschechischen Teil des Untersuchungsgebietes wurde bis zum 8.9.2006 weitestgehend betrieben von der Fa. Dopravní podnik Ústeckého kraje a.s. (DPÚK), einem Nachfolgeunternehmen der ČSAD Ústí nad Labem. Im Raum Děčín betreibt zudem der städtische Verkehrsbetrieb einige Regionalverkehrslinien.

Auf der Verbindung Šluknov – Rumburk – Varnsdorf – Česká Lípa – Praha wird von der Firma DP Intercity, einer Tochtergesellschaft des DPÚK und seit 2005 von der Firma Quick Bus ein Fernbusverkehr betrieben. Die Busse können auch im Regionalverkehr benutzt werden. Das Fahrplanangebot bleibt ansonsten weitestgehend gleich.

Die drastische Erhöhung des Kilometerpreises der DPÚK mit Beginn des neuen Verkehrsvertrages zum 1.4.2006 von 26 auf 31 Kč (Gesamte Betriebskosten) und rückwirkende Geldforderungen führten zum Streit zwischen dem Bezirk Ústí und dem DPÚK, der Anfang August 2006 dazu führte, dass der DPÚK für mehrere Tage den Betrieb einstellte und ihn danach nur im eingeschränkten Umfang wieder aufnahm.

Die Zahlungen an den DPÚK wurden zum 8.9.2006 eingestellt und somit der Verkehrsvertrag faktisch aufgelöst. Vom DPÚK wird jedoch ca. 60% des ursprünglichen Angebotes weiterhin gefahren. Der Bezirk hat verschiedene Unternehmen aus anderen Bezirken mit der Durchführung des Busverkehrs beauftragt (im Schluckenauer Zipfel ist dies seit dem 1.10.2006 die Fa. ČSAD Semily) und dabei einen zum DPÚK-Angebot weitestgehend identischen Fahrplan bestellt.

Dies führt zu der kuriosen Situation, dass die Mehrzahl der Fahrten nun von zwei Bussen bedient wird, einem nicht vom Bezirk finanzierten des DPÚK und einem subventionierten eines Auftragsunternehmers. Überholvorgänge an den Haltestellen sorgen dafür, dass die Fahrgäste auf beide Busse aufgeteilt werden. Alle Unternehmen wenden weiterhin ihren

Haustarif an, die Fahrpreise sind in den Bussen der DPÚK unterscheiden sich daher um bis zu 10% von den Preisen in Bussen der vom Bezirk beauftragten Unternehmen.

Der Busverkehr wird ab 2007 in mehreren Losen im Rahmen von Ausschreibungen komplett neu vergeben (siehe Kapitel 3.3).

Ausflugsverkehr in Zusammenarbeit mit der Gemeinnützigen Gesellschaft

Böhmische Schweiz

Erstmals im Jahre 2006 wurden auf Initiative der Gemeinnützigen Gesellschaft Böhmische Schweiz (Obecně prospěšná společnost Česká Švýcarsko) drei Ausflugs-Buslinien sowie ein touristischer Zug eingesetzt. Die Linien waren nur über die Sommermonate mit je zwei Fahrtenpaaren im Einsatz.

Die Linienführung war:

- Linie 500300 Česká Lípa – Janov – Jetřichovice – Krásná Lípa (Betreiber: ČSAD Česká Lípa, zum Einsatz kam ein erdgasbetriebener Kleinbus auf Iveco-Daily-Basis)
- Linie 510200 Hřensko – Jetřichovice – Česká Kamenice (Betreiber: DPÚK, zum Einsatz kam ein Kleinbus SOR 7.5)
- Linie 510300 Jetřichovice – Krásná Lípa – Jiřetín p.J. - Varnsdorf (Betreiber: DPÚK, zum Einsatz kam ein Kleinbus SOR 7.5)
- Zug Kamenický Šenov – Krásná Lípa – Dolní Poustevna (Betreiber: Klub přátel lokálky, zum Einsatz kam ein historischer Triebwagen)

Sonstiger Ausflugsverkehr

Zum Ausflugsverkehr zählt weiterhin die grenzüberschreitende Buslinie Königstein – Bad Schandau – Hřensko – Mezná, die von der Fa. Frank Nuhn aus Königstein mit auf Klein-LKW-Chassis aufgebauten Bussen betrieben wird.

Zwischen Česká Kamenice und Kamenický Šenov verkehren Museumszüge mit historischen Triebwagen des Vereins Klub přátel lokálky (Club der Lokalbahnfreunde).

3.2.2 Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit

Hier können die Aussagen von 2000 aus /1/ unverändert übernommen werden. Einen Taktverkehr gibt es nur auf den deutschen Bahnlinien, die Pünktlichkeit des Bahnverkehrs ist gut.

3.2.3 Geschwindigkeit

Die Streckengeschwindigkeit der regionalen Bahnstrecken liegt zwischen 40 und 80 km/h, die Hauptstrecke Bad Schandau – Děčín kann mit 120 km/h befahren werden.

Bezogen auf das untersuchte Gesamtnetz weisen 30% der Strecken eine Streckengeschwindigkeit von unter 60 km/h auf, nur 20% der Strecken können mit mindestens 80 km/h befahren werden. Die daraus resultierenden Reisegeschwindigkeiten von unter 40 km/h entsprechen nicht den Anforderungen an einen modernen Regionalbahnverkehr und können auch vom Busverkehr annähernd erreicht werden.

In Anhang 7 befindet sich eine Übersicht über die Fahrzeiten und Reisegeschwindigkeiten.

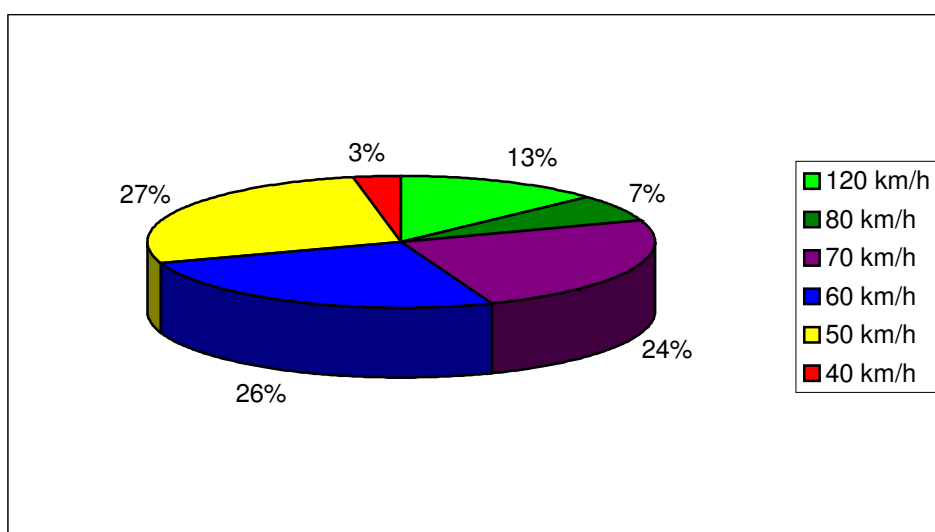


Bild 1: Geschwindigkeiten der regionalen Bahnstrecken

3.2.4 Eingesetztes Fahrzeugmaterial

Seit 2000 haben sich folgende Änderungen ergeben:

Im deutschen Regionalbahnverkehr werden anstelle lokbespannter Züge Triebwagen der BR 642 (Siemens Desiro) mit 98 Sitzplätzen zweiter und 12 Sitzplätzen erster Klasse eingesetzt. Die Züge sind mit Fahrscheinautomaten ausgestattet. Sie entsprechen den Anforderungen an einen modernen Regionalbahnverkehr.

Im tschechischen Netz sind die ältesten Triebwagen, die BR 830, außer Dienst gestellt worden. Dennoch dominieren weiterhin alte Fahrzeuge der BR 810. Deren Ausstattung mit sehr unbequemen Sitzbänken und ihre Lärmentwicklung entsprechen nicht mehr den heutigen Ansprüchen an ein Regionalbahnfahrzeug.

Zur Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge siehe Kapitel 3.4.

Im tschechischen Regionalbusverkehr sind nunmehr weitestgehend moderne Regionalbusse der Hersteller Karosa und SOR – allerdings keine Niederflrbusse – im Einsatz. Als Besonderheit können zwei erdgasbetriebene Busse SOR 9.5/EKOBUS gelten, die in Ústí n.L. stationiert sind und auf ausgewählten Linien im Einsatz sind, weiterhin ein Erdgasbus der ČSAD Česká Lípa, der auf der touristischen Linie Česká Lípa – Jetřichovice eingesetzt wird.

Im deutschen Busverkehr sind moderne, überwiegend niederflurige, Regional- und Stadtbusse im Einsatz.

In Anhang 8 sind die derzeit im Einsatz befindlichen Fahrzeuge aufgeführt.

3.2.5 Tarifgestaltung

Die aktuellen Tarifangebote stellen sich wie folgt dar:

Binnentarife

- **Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)** im Kreis Löbau-Zittau. Der Preis wird nach Tarifeinheiten berechnet, wobei eine Tarifeinheit ca. einem Kilometer entspricht. Somit ist der Kilometertarif der KVG Zittau faktisch übernommen worden. Eine Vereinfachung ergibt sich für den Busverkehr, da nun ganze Ortschaften einen Tarifpunkt darstellen und damit nicht mehr zwischen Haltestellen sondern zwischen Orten tarifiert wird
- **Oberelbe-Tarif des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO)**
- **Tarif der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr)**
- **Tarif der Tschechischen Bahnen ČD (TR 10)**
- **Sachsen-Ticket, Wochenendticket**
- **Tarife der Busgesellschaften** Dopravní podnik města Děčína (DPMD), Dopravní podnik Ústeckého kráje (DPÚK), DP Intercity, ČSAD Česká Lípa und Quick Bus sowie der seit dem 8.9.2006 verkehrenden Busgesellschaften.

Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr

Im grenzüberschreitenden Verkehr kommen nicht weniger als 12 verschiedene Tarife zur Anwendung. Neben dem internationalen Eisenbahntarif TCV sind dies vor allem Sonderregelungen wie ein Übergangstarif DB/ČD, der von der DB angeboten wird, die Gültigkeit deutscher Verbundfahrtscheine in Tschechien und spezielle Wochenendangebote. Hinzu kommen Haustarife der Verkehrsunternehmen.

Erwähnenswert ist das Angebot SONE+ der ČD, das es erlaubt, für 160 Kč (ca. 6 €) aus Tschechien mit der S-Bahn bis Dresden zu fahren. Dieses Angebot hat zu einer hohen Nut-

zung der Nahverkehrszüge im grenzüberschreitenden Verkehr durch tschechische Fahrgäste geführt (siehe 3.4). Die grenzüberschreitende Gültigkeit des SONE+ und des Wochenende-Tickets der DB endet nach den derzeitigen Vereinbarungen zum 31.12.2006. Eine Folgevereinbarung wurde bislang nicht getroffen.

Hervorzuheben ist ebenso, dass SBE/Railtrans als einziges Verkehrsunternehmen im Untersuchungsgebiet Fahrscheine wahlweise in Euro oder tschechischen Kronen ausgibt und zweisprachiges Zugbegleitpersonal einsetzt.

Die Vielzahl grenzüberschreitender Tarife - darunter Sonderregelungen wie die Gültigkeit der Binnentarife auf bestimmten grenzüberschreitenden Verbindungen oder zeitliche Einschränkungen – machen das Angebot unübersichtlich, zumal auf einigen Strecken zwei oder mehrere Tarife gelten.

Beispiel: Zittau - Varnsdorf

Für die Züge der ČD können im Bahnhof Varnsdorf Fahrscheine am Fahrkartenschalter zum Tarif TR 10 für 20 Kč erworben werden. In Zittau bekommt man am Schalter für diese Züge einen Fahrschein zum internationalen Eisenbahntarif TCV (4,10 €). Im Zug gibt es beim Zugbegleiter hingegen die Fahrkarte zum genannten Tarif TR 10, allerdings in der Regel mit Verkaufszuschlag.

In den Zügen der SBE werden im Zug Fahrscheine des Railtrans-Haustarifs (1 €/28 Kč) ausgegeben. An den Fahrkartenshaltern sind diese nicht zu bekommen. Dort und am Automaten werden für diese Züge Fahrscheine zum ZVON-Tarif (3,40 €) verkauft.

In allen Zügen gilt das Wochenend-Ticket, das Sachsen-Böhmen-Ticket, das SONE+ und das Euro-Neiße-Ticket. Das Sachsen-Ticket wird nur in den Zügen der SBE anerkannt.

Eine komplette Übersicht über die geltenden Tarife befindet sich im Anhang 9.

Information und Kundenservice

Im Bahnhof Neustadt befindet sich ein Kiosk mit einem Bistro. Im Bahnhof Sebnitz hat der nach der Sanierung im Jahre 2005 eröffnete Kiosk wegen mangelnder wirtschaftlicher Perspektive Ende September 2006 geschlossen. Der Bahnhof Sebnitz hat zudem einen Aufenthaltsraum erhalten, in dem sich Wartende einen Videofilm über die Bahnstrecke ansehen können.

Nachstehend ein Überblick über die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte:

Name	Wartemöglichkeit	Fahrscheinverkauf	Verpflegung	Sonstiges
Bad Schandau	Warteraum	Fernverkehrs-, Nahverkehrsautomat Reisezentrum	Kiosk	Tourismus-Info Dynamische Zugzielanzeigen
Krippen Schmilka-H. Schöna	Wartehäuschen	Nahverkehrsautomat		
Sebnitz	Warteraum	Nahverkehrsautomat	Kleines Speisengebot durch Museum	Motorradmuseum
Neustadt	Bahnhofshalle Wartehäuschen	Nahverkehrsautomat	Bistro	
Děčín hl.n.	Bahnhofshalle	Fahrkartenschalter Automaten	Kiosk Restaurant	Wechselstube Dynamische Zugzielanzeigen
Děčín východ Benešov n.P. Mikulášovice d. Krásná Lípa m. Krásná Lípa Jedlová Šluknov Velký Šenov Česká Kamenice	Warteraum/ Sitzgelegenheit in der Bahnhofshalle	Fahrkartenschalter		
Rumburk Dolní Poustevna	Warteraum/ Sitzgelegenheit in der Bahnhofshalle	Fahrkartenschalter	Restaurant	

Tabelle 1: Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte

An allen anderen Haltepunkten befindet sich ein Wartehäuschen bzw. eine Unterstellmöglichkeit, Fahrscheine können nur im Zug erworben werden.

Für den Busverkehr existieren im Untersuchungsraum Auskunftsstellen des DPÚK in Varnsdorf und Děčín. Am Busbahnhof Děčín, der vom städtischen Verkehrsbetrieb unterhalten wird, sind Informationen über den regionalen Busverkehr nicht zu bekommen, wohl aber über das Buchungssystem „AMS Bus“ Fahrscheine und Reservierungen für Fernbusse.

Fahrplaninformationen sind zu bekommen

- in Deutschland: DB-Kursbuch und Regionalverkehrsfahrpläne sowie linienbezogene Faltpläne für den Bahnverkehr, Gemeinschaftsfahrplan des VVO für den Bus- und Bahnverkehr
- in Tschechien: ČD-Fahrplan für den Bahnverkehr, Fahrplan für den Bahn- und Bus-Ausflugsverkehr, herausgegeben von der OPS České Švýcarsko. Eine zusammenfassende Darstellung analog zum VVO-Fahrplan gibt es bislang nicht.

Weiterhin sind Fahrplanauskünfte im Internet zu bekommen /4/.

3.3 Nutzung des Angebotes

3.3.1 Fahrgastzahlen

In der Nutzung des Angebotes gibt es folgende Veränderungen:

- Montags-Freitags konnten die Fahrgastzahlen auf den tschechischen Strecken in etwa gehalten werden
- ein besonders starker Rückgang um bis zu 60% ist an Sonntagen zu verzeichnen.
- Die Strecke Bad Schandau – Neustadt hat über 30% der Kunden verloren. Dies ist zurückzuführen auf die beschriebenen schlechten Anschlüsse sowie die zusätzliche Fahrtmöglichkeit über Neustadt. An Wochenenden fehlen zudem bis zu 100 Fahrgäste aus Richtung Bautzen; der eingerichtete Busverkehr zwischen Bautzen und Neustadt wird nur gering genutzt. Dieser kann im Gegensatz zum bisherigen Bahnverkehr nicht mit Bahnfahrtscheinen oder den Wochenendangeboten genutzt werden.

Aus Beobachtungen geht hervor, dass die Fahrgastzahlen z.T. tagesabhängig stark schwanken.

Der deutsche Streckenabschnitt wird weitestgehend für den Ausflugsverkehr genutzt. Die Auslastung der Züge ist daher stark wetterabhängig. Ebenso tragen Reisegruppen zu großen Unterschieden in der Fahrzeugbesetzung bei.

Strecke	1999			2005		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
Bad Schandau - Neustadt	640	560	680	400	380	240
Děčín - Rybníště	2580	2280	2900	2600	2300	1950
Rumburk - Rybníště	1110	1160	1280	1100	1150	850
Varnsdorf - Rybníště	760	740	760	530	550	430
Rumburk - Mikulášovice	720	480	830	600	290	320
Rumburk - Dolní Poustevna	1340	740	1570	1040	650	590
Krásná Lípa - Panský	25	5	20	8	10	2
Rumburk - Jiříkov	220	220	215	130	130	120
Rumburk - Ebersbach	8	14	8	0	1	3
Elbe-Labe-Sprinter		615	615	1330	2630	2630
Dolní Žleb - Děčín	445	270	500	450	310	200

gemittelte Werte aus dem Zeitraum Juni – Dezember

Zählzeitraum: deutsche Strecken: Juni – Dezember; tschechische Strecken: April – November; Elbe-Labe-Sprinter: Oktober 2000/Januar-Juli 2006

Tabelle 2: Fahrgastzahlen im Bahnverkehr 1999 und 2005

Der Anteil tschechischer Fahrgäste auf dem Elbe-Labe-Sprinter beträgt

	Mo-Fr	Sa/So	Gesamt
Januar 2006	31%	72%	64%
Februar 2006	33%	61%	52%
März 2006	31%	64%	53%
April – Juni 2006	Es liegen keine Angaben vor		
Juli 2006	28%	59%	51%

Deutlich sichtbar ist der Einfluß des Tarifangebotes SONE+ der Tschechischen Bahnen, das eine günstige Fahrt an Wochenenden nach Dresden erlaubt.

Die prozentuale Veränderung der Fahrgastzahlen ist wie folgt:

Strecke	Veränderung			
	Mo-Fr	Sa	So	Ø
Bad Schandau - Neustadt	-38%	-32%	-65%	-41%
Děčín - Rybníště	1%	1%	-33%	-5%
Rumburk - Rybníště	-1%	-1%	-34%	-6%
Varnsdorf - Rybníště	-30%	-26%	-43%	-32%
Rumburk - Mikulášovice	-17%	-40%	-61%	-26%
Rumburk - Dolní Poustevna	-22%	-12%	-62%	-29%
Krásná Lípa - Panský	-68%	100%	-90%	-65%
Rumburk - Jiříkov	-41%	-41%	-44%	-41%
Rumburk - Ebersbach	-100%	-93%	-63%	-94%
Elbe-Labe-Sprinter		327%	327%	868%
Dolní Žleb - Děčín	1%	15%	-60%	-8%

Tabelle 3: Prozentuale Veränderungen der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr

Für den Busverkehr liegen keine auswertbaren Daten vor.

Grenzüberschreitende Fähre Schöna – Hřensko

Die Fahrgastzahlen der Fähre zeigen deutlich den Unterscheid der Fahrgastzahlen während der Saison Mai – Oktober und außerhalb.

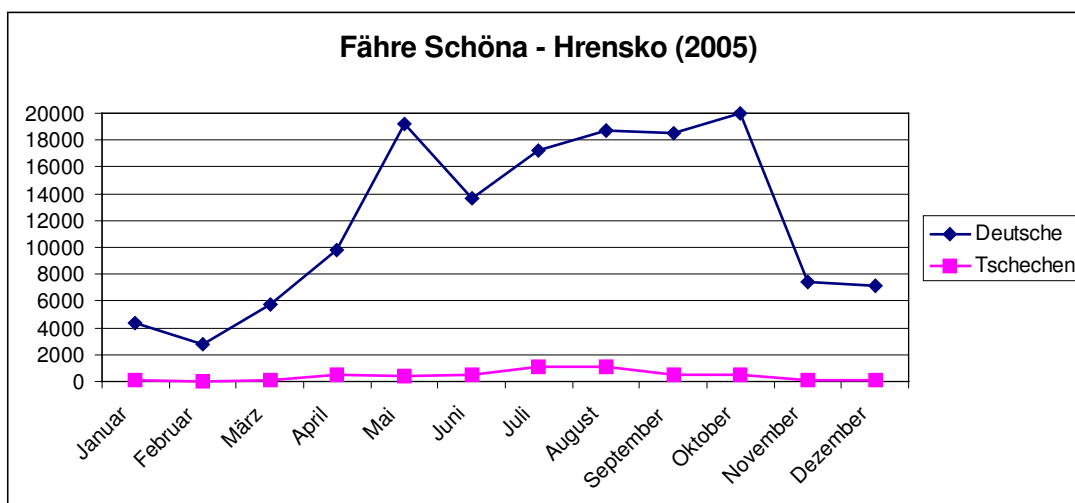


Bild 2: Fahrgastzahlen der Fähre Schöna - Hřensko

Im Jahre 2005 nutzten insgesamt 149.548 Personen die Fähre, davon 3% tschechische Bürger. Dies ist damit erklärbar, dass Hřensko ein beliebtes Ausflugsziel ist, das über die Fähre aber fast nur für Deutsche erreichbar ist. Hřensko stellt hingegen durch die geringe Einwohnerzahl nur eine kleine Quelle dar. Bemerkenswert ist, dass während der Zeit der Hauptferien in Tschechien von Juli bis August die Anzahl tschechischer Fahrgäste gegenüber den umliegenden Monaten doppelt so hoch war, ihr Anteil stieg auf 6%. Ob hierunter Umsteiger aus Děčín sind, ist nicht bekannt.

3.3.2 Erklärungen für den Rückgang der Fahrgastzahlen

Gründe für den Rückgang der Fahrgastzahlen wurden bislang nicht untersucht. Denkbare Gründe sind

- Die Kunden werden anspruchsvoller, sowohl hinsichtlich der Bedienungsqualität als auch in Hinblick auf die Attraktivität der Ausflugsziele
- Es steht weniger Geld zur Verfügung
- Der Einkaufstourismus nimmt ab

Unter „Attraktivität der Ausflugsziele“ ist hier vor allem die Qualität der Information über die Ziele und ihre Erreichbarkeit zu verstehen.

Der Rückgang entspricht nicht dem allgemeinen Trend im öffentlichen Verkehr in Deutschland und Tschechien, der geringfügig steigende Fahrgastzahlen aufweist.

Es wird davon ausgegangen, dass es mit einem attraktiven Angebot sowohl seitens der Verkehrsunternehmen als auch seitens der Städte möglich ist, die Fahrgastzahlen wieder auf das alte Niveau und darüber hinaus anzuheben.

3.4 Geplante Veränderungen

Zur Zeit der Erstellung dieser Studie ist eine gemeinsame Ausschreibung des Bezirks Liberec und des ZVON für Verkehrsleistungen auf der Strecke Rybníště – Varnsdorf – Zittau – Liberec in Vorbereitung. Der bisherige Parallelverkehr tschechischer und deutscher Züge zwischen Varnsdorf und Liberec wird damit aufgehoben.

Sowohl der Bus- als auch der Bahnverkehr erfahren zum Fahrplanwechsel wesentliche Verbesserungen.

3.4.1 Änderungen im Bahnverkehr

Der Bahnverkehr in Tschechien wird weitestgehend vertaktet. Das Fahrplankonzept ist dem in /1/ und dem hier vorgestellten sehr ähnlich. Die Züge fahren im Zwei-Stunden-Takt mit einigen Verstärkern. Nachteilig ist die lange Wartezeit von 21 Minuten von Zügen aus Mikulášovice Richtung Děčín. In die Gegenrichtung beträgt die Wartezeit 12 Minuten.

Die Strecken Rumburk – Ebersbach und Panský – Brtníky werden nur noch an Wochenenden (erstere mit 4 bzw. im Sommer 5, letztere mit einem Zugpaar bzw. im Sommer mit deren zwei) bedient. Der Bahnhof Jiříkov wird zugunsten von Ebersbach nicht mehr angefahren. Die Züge Rumburk – Ebersbach haben in Ebersbach Anschluss von und nach Zittau, in Rumburk besteht kein Anschluss. Ein Zug verkehrt von Mai bis September durchgehend Dolní Poustevna – Krásná Lípa – Ebersbach.

Die für den Grundbedarf (Taktfahrplan ohne Verstärker) einzusetzende Anzahl Züge im Jahresfahrplan 2006/2007 beträgt an Arbeitstagen:

Strecke	Anzahl	Strecke	Anzahl
080 Jedlová – Česká Lípa	1	085 Krásná Lípa – Panský	0
081 Děčín – Rumburk	2	088 Rumburk - Jiříkov	0
081 Děčín – Česká Lípa	2	089 Rybniště – Varnsdorf - Liberec	2
083 Rumburk – Dolní Poustevna	1	098 Bad Schandau - Děčín	1
084 Rumburk – Mikulášovice	1	RB 72 Bad Schandau – Pirna (ohne Züge Pirna – Neustadt)	2
081 Děčín – Česká Kamenice	1	ZUSAMMEN	13

Tabelle 4: Fahrzeugbedarf im Bahnverkehr 2007

Eine Übersichtskarte mit dem Angebot im Fahrplan 2006/2007 befindet sich in Anhang 5.

3.4.2 Änderungen im Busverkehr

Im tschechischen Busverkehr hat die Neuvergabe der Konzessionen im Rahmen einer Ausschreibung begonnen, dazu wurde der Bezirk Ústí in Verkehrsgebiete unterteilt. Das Verkehrsgebiet Šluknovsko umfasst das Untersuchungsgebiet dieser Studie. Hier sollen zum Jahresbeginn 2007 neue Konzessionen vergeben werden. Das Verkehrsangebot wurde dabei komplett neu geordnet. Das geplante Netz beinhaltet weitestgehend vertaktete Linien mit eindeutigen Linienführungen und stellt damit eine erhebliche Verbesserung des Busverkehrs dar. Die Übereinstimmung mit dem in /1/ vorgestellten Liniennetz ist groß. Grenzüberschreitende Verbindungen sind allerdings nicht vorgesehen, ebenso besteht noch keine Koordination mit dem Bahnverkehr. Der große Unterschied zwischen der Fahrtendichte zwischen Arbeitstagen und Wochenenden bleibt erhalten: an Wochenenden wird der Busverkehr auf einzelne Fahrten reduziert.

Es wurden folgende Linien ausgeschrieben (ohne Linien für den Schulverkehr, Verstärkerlinien):

- 1 Rumburk – Krásná Lípa – Chřibská – Česká Kamenice – Děčín
- 2 Varnsdorf – Chřibská – Česká Kamenice – Děčín
- 3 Varnsdorf – Chřibská – Krásné Pole
- 4 Rumburk – Krásná Lípa – Horní Podluží
- 5 Rumburk – Staré Křečany – Krásná Lípa – Doubice
- 6 Rumburk – Staré Křečany – Mikulášovice – Dolní Poustevna
- 7 Varnsdorf – Krásná Lípa – Brtníky
- 9 Varnsdorf – Rumburk – Jiříkov – Filipov
- 10 Varnsdorf – Rumburk – Jiříkov – Šluknov – Velký Šenov
- 11 Mikulášovice – Velký Šenov – Šluknov – Rožany
- 12 Velký Šenov – Dolní Poustevna

Die Linien werden an Arbeitstagen weitestgehend im 2-Stunden-Takt bedient. Zwischen Rumburk und Jiříkov besteht ein Halbstundentakt, zwischen Rumburk und Chřibská, Varnsdorf und Chřibská sowie Jiříkov und Velký Šenov ein Stundentakt. Die Linien 1 und 2 fahren im Wechsel alle zwei Stunden nach Děčín, so dass mit Umstieg in Chřibská ein Stundentakt sowohl zwischen Rumburk und Děčín als auch zwischen Varnsdorf und Děčín besteht. Die Linien 10 und 12 haben untereinander Anschluss, so dass weiterhin eine Busverbindung von Dolní Poustevna bis Varnsdorf über Rumburk besteht.

An Wochenenden wird das Angebot wie bisher stark eingeschränkt, die Busse verkehren unregelmäßig bzw. in Abständen von 3 oder 4 Stunden.

Eine Koordination mit dem Bahnverkehr existiert nicht, Bus- und Bahnverkehr sind nach wie vor getrennte Systeme. Nahezu alle mit der Bahn angebotene Verbindungen werden vom Busverkehr ebenso abgedeckt.

In Anhang 6 befindet sich eine Karte des Busnetzes ab 2007.

3.5. Zusammenfassung: Heutige Situation

Die heutige Situation beinhaltet noch zahlreiche Mängel:

- Schlechte Anschlüsse
- Wenige, unregelmäßige grenzüberschreitende Verbindungen
- Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr unklar
- Information über ausländische Fahrpläne mangelhaft
- Fahrscheine nur mit Landeswährung zu bekommen
- unzureichende Information, insbesondere in der Fremdsprache

Zudem wirkt sich der Rückgang des Ausflugsverkehrs negativ auf Fahrgastzahlen aus.

Gleichzeitig sind aber positive Ansätze festzustellen:

- Der Betrieb des „Elbe-Labe-Sprinters“ wurde ausgeweitet. Der Erfolg zeigt den Bedarf an grenzüberschreitenden Verbindungen.
- Im tschechischen Busverkehr steht eine grundlegende Verbesserung durch die Neuausschreibung des Regionalverkehrs bevor, so dass ab 2007 verständliche Linienführungen und Taktverkehr Standard werden.
- Auch im Bahnverkehr wird zum Fahrplanwechsel 2006 ein Taktverkehr eingeführt und somit ein verständlicher und merkbarer Fahrplan geschaffen.

Es ist daher damit zu rechnen, dass die positive Tendenz steigender Fahrgastzahlen sich auch im Untersuchungsgebiet auswirkt. Gerade für den Ausflugsverkehr, der auch von Personen profitiert, die zu anderen Fahrtzwecken das Auto bevorzugen, ist ein merkbarer und verständlicher Fahrplan wichtig.

4. Fahrgastpotenziale

4.1 Potenziale des grenzüberschreitenden Verkehrs

Der Verkehr über eine Staatsgrenze ist prinzipiell anders zu betrachten als der Inlandsverkehr:

- eine politische Grenze stellt auch eine Grenze zwischen den Verkehrsströmen dar. Dieses ist bereits an Kreisgrenzen zu beobachten
- grenzüberschreitender Berufsverkehr existiert bislang nur in sehr geringem Ausmaß
- die unterschiedlichen Sprachen und für eine Übergangszeit unterschiedliche Währungen stellen eine Hürde dar
- durch die politischen Verhältnisse 1945-1990 existierten in dieser Zeit kaum persönliche Bekanntschaften zwischen Deutschen und Tschechen; damit ist der durch Besuche entstehende Verkehr minimal.

Starke grenzüberschreitende Verkehrsströme in den Regionen Aachen und Basel zeigen, dass sich trotz unterschiedlicher Sprachen und Währungen eine Region über Ländergrenzen hinaus entwickeln kann.

Es ist eine fortschreitende Angleichung der Einkommensverhältnisse in Deutschland und Tschechien zu erwarten, so dass die finanzielle Hürde für tschechische Besucher in Deutschland zunehmend kleiner wird.

Die Grenzregionen könnten von den neuen Möglichkeiten profitieren und ggf. Neubürger anziehen.

4.1.1 Untersuchungen zur Verbindung Sebnitz – Dolní Poustevna

Zum Potenzial des grenzüberschreitenden Verkehrs auf dieser Strecke liegen zwei aktuelle Untersuchungen vor:

- eine Umfrage der Fachhochschule Děčín von Anfang 2006 /2/
- eine Potenzialanalyse für die Wiedereröffnung des Grenzübergangs Dolní Poustevna – Sebnitz /3/

Während die Potenzialanalyse nur den Berufsverkehr betrachtet, wurde in der Umfrage allgemein nach dem Bedarf einer Verbindung aus dem Schluckenauer Zipfel über Deutschland nach Děčín gefragt.

Das Ergebnis dieser Umfrage ist:

- 77% der Befragten würden eine neue Verbindung Děčín - Sebnitz - Rumburk für touristische und kulturelle Zwecke nutzen.
- Wichtige Ziele sind: Děčín (44%), Dresden (28%), Sebnitz (20%)

Auch wenn die Umfrage nicht als repräsentativ gelten kann, so zeigt sich die starke Bedeutung des touristischen Verkehrs.

4.2 Berufsverkehr

Der Berufsverkehr wird sich zunächst im wesentlichen auf den Binnenverkehr beschränken. Davon wird allerdings auch die Verbindung Dolní Poustevna - Sebnitz - Děčín profitieren. In Hinblick auf die Pendlerströme weist die tschechische Volkszählung aus dem Jahre 2001 /5/ ca. 150 Personen aus, die zwischen dem Schluckenauer Zipfel und Děčín bzw. Ústí pendeln. Dabei handelt es sich um die untere Grenze, da nicht alle Befragten Auskunft über ihren täglichen Arbeitsweg gaben. Die Anzahl in Deutschland arbeitenden Tschechen ist minimal und liegt im einstelligen Bereich. Über den grenzüberschreitenden Berufsverkehr in die umgekehrte Richtung liegen keine Daten vor, er wird aber allein aufgrund des Lohngefälles ebenso minimal sein.

In den kommenden Jahren sind allerdings Änderungen zu erwarten:

- Bis zum Jahre 2011 entfallen die noch bestehenden Beschränkungen in der Arbeitsplatzwahl. Einem Arbeitsplatz im Ausland stehen dann keine rechtlichen Vorschriften mehr entgegen.
- Ein Arbeitsplatz in Deutschland ist für Tschechen durch das höhere Lohnniveau attraktiv, umgekehrt können bei steigenden Löhnen in Tschechien auch ein dortiger Arbeitsplatz für Deutsche in Betracht kommen. Entscheidend für die Stärke und Richtung des grenzüberschreitenden Berufsverkehrs wird die Arbeitsmarktlage in beiden Ländern sein.

4.3 Ausflugsverkehr

Die Sächsisch-Böhmische Schweiz gehört mit Ihren Nationalparks beiderseits der Grenze zu den Urlaubsgebieten von nationaler Bedeutung, sowohl in Deutschland als auch in Tschechien. Die Tourismusverbände beider Seiten arbeiten bereits seit einiger Zeit zusammen mit dem Ziel einer gemeinsamen Vermarktung. Eben in der Internationalität liegt die Chance für die künftige Entwicklung des Gebietes. Die Region muss sich verstärkt als internationale

Region vermarkten und diesen Umstand als besondere Attraktion (Kennenlernen des Nachbarlandes) darstellen um sich somit von anderen Urlaubsregionen abzuheben.

Obwohl es sich um ein zusammenhängendes Gebiet handelt, sind doch auf beiden Seiten Besonderheiten zu entdecken, mit denen um Urlauber des Nachbarlandes geworben werden kann.

Die tschechische Seite besticht in wesentlichen durch ausgedehnte Waldgebiete und Naturschönheiten (u.a. das bekannte Prebischtor) und ist daher für Aktivurlaub prädestiniert. Die Aufstellung der Übernachtungsmöglichkeiten zeigt, dass diese nicht auf einen Ort konzentriert sind:

Übernachtungsmöglichkeiten Böhmisches Schweiz (Auswahl):

Ort	Anzahl Betten	Ort	Anzahl Betten
Doubice	157	Janov	108
Chřibská	285	Mezná/Mezní Louka	150
Jetřichovice und Výsoká Lípa	685	Hřensko	250
Růžová	76	Krásná Lípa	215

Tabelle 5: Übernachtungsmöglichkeiten in der Böhmisches Schweiz

Quelle: Gemeinnützige Gesellschaft Böhmisches Schweiz

Ein Schwerpunkt der Übernachtungsmöglichkeiten liegt entlang der Linie Hřensko – Jetřichovice, hier sind zusammen 1085 Betten im Angebot.

Neben der Natur für den Aktivurlaub finden sich zudem zahlreiche weitere Ausflugsziele, die auch von weniger mobilen Personen erreicht werden können, z.B. die Festung Königstein, die Bastei oder das Schloss Děčín.

Es kann festgehalten werden, dass die Region über eine Vielzahl attraktiver Ausflugsziele verfügt, die erst in ihrer Gesamtheit ihre besondere Bedeutung ausmachen. Es ist daher einerseits notwendig, über ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz zu verfügen, um diese Ausflugsziele miteinander zu verknüpfen. Andererseits kann der öffentliche Verkehr damit seinerseits zur Attraktivität der Region beitragen, indem er diese erreichbar und erlebbar macht.

Nicht zuletzt sei erwähnt, dass die Verkehrsmittel selbst auch eine Attraktion darstellen können. Dazu zählen z.B. die Fahrt durch das Sebnitzbachtal zwischen Bad Schandau und Sebnitz, die Kirnitzschtalbahn und in Zukunft möglicherweise eine Seilbahn zur Festung Königstein.

5. Grundsätzliche Fahrplanvarianten

5.1 Erarbeitung und Bewertung zweier Modelle

Es wurden zwei Modelle für den Schienenverkehr entwickelt. Aufgrund der entfallenden Verbindung Richtung Bautzen und der Kopplung der Züge Pirna – Neustadt und Neustadt – Sebnitz entstehen abweichend von /1/ andere Fahrlagen der Züge zueinander. Die grundsätzlichen Überlegungen bleiben jedoch:

- neue Direktverbindungen entstehen durch Verknüpfung bestehender Linien
- es soll mindestens 2-Stunden-Grundtakt auf allen Strecken angeboten werden
- durch Überlagerung verschiedener Linien – auch Bus- und Bahn im Wechsel – und Fahrmöglichkeiten über verschiedene Wege soll eine stündliche Verbindung zwischen wichtigen Orten entstehen
- Parallelverkehre gleichwertiger Verkehrsmittel sollen abgebaut werden
- Das Netz soll leicht verstehbar sein, möglichst eindeutige Linienführungen enthalten

Aufgrund verschiedener Grundüberlegungen entstanden folgende Modelle:

5.1.1 Modell 1

Das Modell 1 beruht auf folgenden Grundsätzen:

- Es entsteht eine durchgehende Linie Děčín – Sebnitz – Rumburk
- Die aus Pirna kommenden Züge werden mit der Linie Mikulášovice – Rumburk gekoppelt. Die ohne Kopplung in Sebnitz entstehende Wartezeit der Züge aus Pirna wird für eine Umlaufverlängerung genutzt, so dass für die Bedienung des Abschnitts Dolní Poustevna – Panský – Rumburk kein zusätzlicher Zug benötigt wird.

5.1.2 Modell 2

Das Modell 2 beruht auf folgenden Grundsätzen:

- Es entsteht eine durchgehende Linie Děčín – Sebnitz – Rumburk
- Die Strecken im Schluckenauer Zipfel werden zeitgleich bedient, so dass ein 2-Stunden-Takt aus Děčín in alle Teile des Schluckenauer Zipfels entsteht. Ebenso bestehen in Rumburk von beiden Linien Anschlüsse in Richtung Děčín und Česká Lípa

Schemata der Modelle befinden sich in Anhang 10.

Die Vor- und Nachteile beider Modelle werden im folgenden aufgezeigt.

5.2 Vergleich der Modelle

Modell 1	Modell 2
Durchgehende Verbindung Pirna-Sebnitz-Rumburk	Linien Pirna-Sebnitz, Mikulášovice-Rumburk und Děčín-Sebnitz-Rumburk voneinander unabhängig
40/80-Minuten-Takt zw. Sebnitz und Rumburk	2-Stunden-Takt zwischen Sebnitz und Rumburk
Verbindung Bad Schandau – Neustadt bleibt erhalten	Verbindung Bad Schandau – Neustadt nur mit Busanschluss möglich
Anschluss aus Děčín und Sebnitz nach Mikulášovice/Brtníky nur mit Bus möglich	Verbindung aus Děčín/Bad Schandau in den gesamten Schluckenauer Zipfel per Bahn
Verkehr aus Dresden in die Böhmisches Schweiz verteilt sich auf die Strecken über Bad Schandau und Neustadt	Verkehr aus Dresden in die Böhmisches Schweiz verläuft vollständig über Bad Schandau
Durch die Kopplung der Strecken Pirna – Sebnitz und Sebnitz – Rumburk keine Wartezeit der Züge in Sebnitz	Die Züge Pirna – Sebnitz erhalten in Sebnitz 88 Minuten Standzeit, es kann kein Zug gegenüber dem Istzustand (Pirna – Bad Schandau) eingespart werden
Kreuzungen in: Velký Šenov, Jedlová, Zittau	Kreuzungen in: Mikulášovice dolní, Chřibská, Hrádek n.N., Benešov n.P., Markvartice

5.3 Entscheidung für ein Modell

Auf einer Besprechung mit den Auftraggebern am 27.7.06 fiel eine Entscheidung zugunsten des Modells 2.

Die Gründe hierfür waren:

- das Modell entspricht den Vorgaben der geplanten Ausschreibung des Bezirks Liberec und des ZVON hinsichtlich der Fahrplanlage der Züge zwischen Rybníště und Liberec
- der geplante Taktknoten in Děčín kann verwirklicht werden
- die gleichzeitige Bedienung der Strecken im Schluckenauer Zipfel wird dem 40/80-Minuten-Takt vorgezogen
- die Verkehrsströme aus Richtung Dresden in die nördliche Böhmisches Schweiz werden auf die Strecke über Bad Schandau gebündelt

Der entfallende Anschluss aus Bad Schandau Richtung Sebnitz kann durch einen Busanschluss ersetzt werden. Die Umsteigemöglichkeit am Bahnhof ist durch die neue Übergangsstelle bequem einzurichten.

Nachteilig sind die ungünstigen Umläufe der Züge Pirna – Sebnitz mit 88 Minuten Standzeit in Sebnitz. Während dieser Zeit fährt der Zug zur Zeit weiter nach Bad Schandau und zu-

rück. Der Zug kann jedoch ggf. als Verstärker weiter Richtung Bad Schandau oder Rumburk fahren.

Vorteil dieser Konstruktion ist allerdings, dass der Streckenabschnitt Pirna – Sebnitz, für den ein langfristiger Verkehrsvertrag zwischen der DB AG und dem VVO existiert, unberührt bleiben kann.

6. Fahrplangerüst des Bahnverkehrs

Auf Grundlage der Entscheidung der Auftraggeber wurde das Modell 1 verworfen und nur Modell 2 weiterentwickelt. Dabei wurden aus Gründen der Vollständigkeit die Strecken Jedlová – Česká Lípa und Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa in das Konzept einbezogen, so dass alle Bahnstrecken im östlichen Bezirk Ústí nad Labem berücksichtigt sind.

Der Weiterentwicklung für den Bahn- und Busverkehr liegen folgende Überlegungen zu Grunde:

- Ein 2-Stunden-Takt ist im Regionalverkehr unzureichend, allerdings ist ein durchgehender Stundentakt im Bahnverkehr zur Zeit nicht finanzierbar. Zumindest zwischen wichtigen Orten soll allerdings an Arbeitstagen eine stündliche Fahrmöglichkeit geboten werden. Dieses wird durch ergänzende Buslinien erreicht. Zusätzliche Züge zu den Hauptverkehrszeiten – soweit möglich im Stundenabstand zu den Regelzügen - verbessern den Fahrplan zusätzlich.
- Die Fahrpläne des Bahnverkehrs sollen zusätzliche Trassen zulassen, die eine Verdichtung auf einen Stundentakt ermöglichen. Diese Trassen können für Verstärkerzüge und touristische Züge genutzt werden.
- Der Busverkehr stellt nicht nur einen Zubringerverkehr dar, sondern leistet in Zusammenhang mit dem Bahnverkehr die stündliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele. Er ist also in seiner Bedeutung der Bahn gleichgestellt.
- Die Betriebszeit des Bahnverkehrs entspricht der heutigen Situation
- In Schwachlastzeiten (Abend, früher Morgen, an Wochenenden) kann der Busverkehr den Gesamtverkehr abwickeln, es können ggf. vom Tagesverkehr abweichende Fahrstrecken gefahren werden.

6.1 Knotenpunkte und Umsteigebeziehungen

Innerhalb des Netzes sind folgende Knotenpunkte geplant:

Děčín hl.n.	Minute 30
Rybniště	Minute 30
Liberec	Minute 00
Česká Lípa	Minute 30
Sebnitz	Minute 30

Es entsteht folgende Netzstruktur:

- Ring **Česká Lípa - Rybniště – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín - Česká Lípa**
mit einer Umlaufdauer von 4 Stunden je Richtung (Linien RB 80, 82, 83)
- Flügelzug **Děčín – Česká Kamenice**, Umlaufdauer 2 Stunden (Linie RB 81)
- Linie **Děčín – Česká Kamenice – Jedlová - Rumburk – Ebersbach**
mit einer Umlaufdauer von 4 Stunden (Linien RE 8)
- Anschließende Linien **Rybniště – Varnsdorf – Liberec, Rumburk – Panský – Mikulášovice und Děčín – Bad Schandau/Schöna** (RB 84, 89, 98)
- Linie **Pirna – Neustadt – Sebnitz**
mit einer Umlaufdauer von 4 Stunden (Linie RB 72)

Hinzu kommen touristische Ausflugszüge.

Die Haltepunkte Rumburk zastávka und Šluknov údolí sowie der Bahnhof Jiříkov entfallen.

Wegen der nicht entsprechend ausgebauten Infrastruktur kann dieses Konzept zur Zeit nur eingeschränkt verwirklicht werden:

- Die Fahrt Děčín – Rybniště ist zur Zeit nicht in unter 60 Minuten zu verwirklichen. Aus diesem Grund muss die Zugkreuzung von Rybniště nach Chřibská verlegt werden, um den Knoten Děčín rechtzeitig erreichen zu können. In Rybniště bleiben Richtungsanschlüsse von Děčín in Richtung Varnsdorf und umgekehrt bestehen. Die – unwichtigere – Verbindung von Varnsdorf Richtung Rumburk ist nur mit 20 Minuten Übergangszeit möglich.
- Die Kreuzung in Sebnitz verschiebt sich nach Mikulášovice dolní nádraží. Dadurch ist die rechtzeitige Abfahrt und Ankunft der Züge aus Sebnitz in Děčín ebenso schwer zu realisieren. Somit ist ein exakter Stundentakt der Linien aus Sebnitz und einem in Bad

Schandau beginnenden Zug zwischen Bad Schandau und Děčín nicht möglich. Die Züge im Korridor Bad Schandau – Děčín sind Thema im Kapitel 6.2.1.

6.2 Die Linien des Bahnverkehrs

Im folgenden werden die neu gebildeten Linien des Bahnverkehrs beschrieben. Eine Übersichtskarte befindet sich in Anhang 11.

Soweit nicht anders angegeben, verkehren alle Linien im Zweistundentakt.

RB 71 Pirna – Neustadt (Sachs) – Sebnitz

Entspricht der heutigen Linie Pirna – Bad Schandau verkürzt um den Abschnitt Bad Schandau – Sebnitz, der neu von der RB 83 bedient wird. Der Fahrplan wurde auf die Anschlüsse in Pirna optimiert. Die Züge sind nicht mit denen der RB 83 verknüpft, da dies aufgrund der eingeschränkten Kreuzungsmöglichkeiten – eine Kreuzung ist nur in Neustadt und Dürrröhrsdorf möglich – nicht eingerichtet werden kann.

Die Wartezeit in Sebnitz würde die Führung der Züge bis Bad Schandau zulassen, ohne dass ein weiterer Zug benötigt wird.

RE 8 Děčín – Česká Kamenice – Rumburk – Ebersbach

Verbindet Děčín und Rumburk über die südliche Böhmisches Schweiz miteinander. Im Abschnitt Děčín – Česká Kamenice wird nicht an allen Bahnhöfen gehalten, um die erforderliche Reisegeschwindigkeit zu erhalten. Die Verlängerung nach Ebersbach ersetzt die bis zum Fahrplanwechsel 2006 verkehrenden Pendelzüge Rumburk – Jiříkov. Der Bahnhof Jiříkov wird zugunsten des Bahnhofs Ebersbach nicht mehr angefahren. Bei Bedarf könnte ersatzweise ein Bahnsteig vor dem Einfahrsignal von Ebersbach errichtet werden.

In Ebersbach besteht Anschluss von und nach Dresden.

RB 80 Jedlová – Česká Lípa

Stellt den Anschluss zur RE 8 aus und nach Rumburk dar. Die Züge werden von Rumburk durchgebunden, so dass die umsteigefreie Verbindung erhalten bleibt.

RB 81/RB82 Děčín – Česká Kamenice/Česká Lípa

Die Linien bilden zusammen mit der RE 8 einen Stundentakt zwischen Děčín und Česká Kamenice. Die Züge halten an allen Bahnhöfen. In Benešov wird der zweiteilig verkehrende Zug getrennt, ein Teil fährt Richtung Česká Kamenice, der andere Richtung Česká Lípa.

Durch die Kopplung mit der RB 83 besteht eine Verbindung zwischen der Sächsischen und Böhmisches Schweiz.

RB 83 Děčín – Bad Schandau – Sebnitz – Rumburk

Die Züge stellen die neue Verbindung aus dem Schluckenauer Zipfel in die Sächsische Schweiz und nach Děčín über den neuen Grenzübergang Sebnitz – Dolní Poustevna her. In Zusammenhang mit der RE 8 entsteht ein Stundentakt zwischen Rumburk und Děčín. Zwischen Sebnitz und Rumburk fahren zur Hauptverkehrszeit zusätzliche Züge, die den Takt verdichten. Zwischen Bad Schandau und Děčín kann die Linie zusammen mit der RB 98 die bisherigen einzelnen Züge des Elbe-Labe-Sprinters und der Züge Dolní Žleb – Děčín ersetzen.

RB 84 Mikulášovice – Rumburk - Šluknov

Die Linie bildet den Anschluss aus den südlich gelegenen Orten des Schluckenauer Zipfels an die Züge der RB 83 im Westen und RE 8 im Osten und wird parallel zur RB 83 betrieben. Die Züge können ohne Fahrzeugmehrbedarf nach Šluknov durchgebunden werden, so dass auf dieser Strecke eine stündliche Fahrtmöglichkeit besteht. Diese Durchbindung ist für den Fahrplan an Arbeitstagen vorgesehen.

RB 89 Rybníště – Varnsdorf – Zittau – Liberec

Die Züge dieser Linie haben in Rybníště direkten Anschluss an die Züge der RE 8/RB 80 nach Děčín und Česká Lípa, nach Verwirklichung des Knotens Rybníště auch Richtung Rumburk. In Richtung Varnsdorf werden die Züge bis Liberec durchgebunden.

RB 98 Děčín – Schöna/Bad Schandau

Die Züge der heutigen Linie Děčín – Dolní Žleb werden bis Schöna oder Bad Schandau durchgebunden und stellen den Anschluss zur Dresdner S-Bahn dar. Die Züge verkehren stündlich oder im Wechsel mit RB 83, hierzu mehr unter 6.2.1.

Ausflugszug Bad Schandau – Sebnitz – Krásná Lípa – Varnsdorf – Zittau – Liberec

Für den Ausflugsverkehr wurde ein Fahrplan für zwei Zugpaare Bad Schandau – Liberec erstellt. Die Züge starten morgens in Liberec und Bad Schandau und kehren am späten nachmittag zurück. Die Züge verbinden die beliebten Ausflugsziele Sächsische Schweiz, Böhmisches Schweiz, Zittauer Gebirge und Liberec. Sie nutzen die freien Trassen zwischen den Regelzügen, so dass sie nicht nur dem Ausflugsverkehr dienen, sondern auch den

Fahrplan verdichten. Genutzt wird ebenso die im Regelverkehr nicht befahrene Strecke Krásná Lípa – Panský.

Es können durch Flügelung und Durchbindung zahlreiche Direktverbindungen angeboten werden:

- RB 80 aus Česká Lípa wird in Jedlová mit RE 8 vereinigt, so dass die durchgehende Verbindung aus Česká Lípa nach Rumburk erhalten bleibt.
- Der Zugteil aus Česká Lípa geht in Rumburk in RB 83 über, so dass es eine umsteigefreie Verbindung nach Sebnitz/Šluknov entsteht.
- RB 83 geht in Děčín in RB 81/82 über, so dass eine Direktverbindung aus Sebnitz/Bad Schandau Richtung südliche Böhmisches Schweiz angeboten wird
- RB 81 und RB 82 fahren vereinigt zwischen Děčín und Benešov
- RE 8 fährt ab Děčín als RB 98 weiter Richtung Bad Schandau/Schöna, wodurch eine städliche Direktverbindung aus Deutschland in die Böhmisches Schweiz entsteht.

Prinzipiell ist in Rybníště ebenfalls eine Flügelung möglich. Sollten auf dem Abschnitt Děčín – Jedlová zwei Zugteile zum Einsatz kommen, sind durchgehende Verbindungen nach Varnsdorf möglich. Allerdings wird davon ausgegangen, dass die Strecke Rybníště – Liberec getrennt ausgeschrieben wird und eine Flügelung in Rybníště daher nur in Frage kommt, wenn der Zuschlag für beide Ausschreibungen an denselben Betreiber geht.

In Anhang 12 sind die Flügelungen und Durchbindungen grafisch dargestellt.

6.2.1 Korridor Děčín – Bad Schandau

Für die Bedienung des Abschnitts Bad Schandau – Děčín ist zur Zeit eine optimale Bedienung nicht möglich.

Die Gründe hierfür sind:

- die Fahrzeit der RB 83 ist zu lang, um den Anschluss in Děčín zur Minute 29 Richtung Ústí erreichen zu können, wenn alle Zwischenhalte bedient werden
- die S 1 aus Dresden kommt in Bad Schandau 8 Minuten nach Abfahrt des Gegenzuges an. Dadurch ist ein optimaler Anschluss von Dresden in Richtung Děčín und von Sebnitz Richtung Dresden nicht zugleich möglich.

Möglichkeiten der Fahrplangestaltung zwischen Bad Schandau und Děčín

1. RB 83 und RB 98 fahren im Wechsel (Modell „Bad Schandau“)

RB 83 und RB 98 fahren zweistündlich und im stündlichen Wechsel zwischen Bad Schandau und Děčín. Die S 1 verkehrt außer an Sommerwochenenden nur noch bis Bad Schnadau. RB 98 kann dabei mit optimalen Anschlüssen an die Züge Richtung Ústí und die S 1 verkehren und alle Zwischenstationen bedienen. RB 83 fährt dafür jedoch 18 Minuten zu spät ab Bad Schandau und 15 Minuten zu früh ab Děčín. Dies führt für Umsteiger aus der S 1 zu entsprechend längeren Wartezeiten, gleichzeitig wird der Anschluss an die Züge aus und in Richtung Ústí nicht erreicht. Damit muss aus dem östlichen Schluckenauer Zipfel weiterhin über Rumburk nach Ústí gefahren werden. Ebenso kann die RB 83 die Haltepunkte Krippen und Schmilka-Hirschmühle nicht bedienen. Die Bedienung ist jedoch durch die Busse der Linien 250 und 255 gesichert.

2. RB 98 verkehrt stündlich, RB 83 als Schnellverkehr (Modell „Schöna“)

RB 98 verkehrt stündlich, allerdings nur zwischen Bad Schandau und Děčín um gegenüber dem oben vorgestellten Modell ohne zusätzliche Fahrzeuge auszukommen. Die S 1 verkehrt weiter bis Schöna, wobei davon ausgegangen wird, dass eine kurze Wendezeit in Schöna realisierbar ist. Ein doppelter Gleiswechsel ermöglicht es, die Züge aus bzw. in beiden Richtungen auf das Gegengleis zu fahren. Die Wendezeit in Schöna beträgt 3 Minuten für die RB 98 und 7 Minuten für die S 1, so dass die Gleise nur kurzzeitig blockiert werden. Die S 1 könnte zudem in die Abstellanlage gefahren werden, so dass gegenüber dem heutigen Zustand (Standzeit der Züge aus Děčín auf dem Hauptgleis in Dolní Žleb) keine höheren Belegungszeiten entstehen.

Die RB 83 verkehrt unabhängig von der RB 98 im Schnellverkehr zwischen Bad Schandau und Děčín und erreicht damit den Anschluss Richtung Ústí. Sie verkehrt jedoch 5 Minuten nach bzw. vor der RB 98, so dass sie nur für Fahrgäste aus Richtung Sebnitz oder Bad Schandau interessant ist. Fahrgäste aus Dresden werden hingegen die RB 98 nutzen.

Vergleich Modell Bad Schandau und Modell Schöna aus wirtschaftlicher Sicht

Durch den zusätzlich fahrenden Zug der RB 83 werden alle 2 Stunden 21,8 km in Deutschland und 22,62 km in Tschechien zusätzlich gefahren. Dabei entstehen Mehrkosten von ca. 300 €. Bei angenommenen 9 Zugpaaren an Arbeitstagen und 8 an Wochenenden entstehen somit ca. 950.000 € zusätzliche Kosten. Entgegen zu rechnen sind die höheren Einnahmen durch das besser merkbare Fahrplankonzept.

6.3 Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2007

Gegenüber dem Fahrplan 2007 kommt es zu folgenden grundlegenden Änderungen:

- Die Lücke Sebnitz – Dolní Poustevna wird geschlossen und der Schluckenauer Zipfel direkt an Děčín angebunden
- Durch Flügelung und Linienkombination entstehen zahlreiche Direktverbindungen (siehe auch 6.4)
- Die Strecke Děčín – Česká Kamenice wird stündlich bedient.
- Die Züge der Linie Rumburk – Děčín halten zur Beschleunigung nicht in Veselý pod Rabštejnem, Dolní Habartice und Mala Veleň
- Es besteht eine umsteigefreie Verbindung zwischen Rybníště und Liberec
- Die Verbindung Děčín – Bad Schandau wird stündlich bedient
- Die Züge Pirna – Bad Schnadau enden in Sebnitz

6.4 Fahrzeugeinsatz

Das Konzept zeichnet sich durch einen sehr rationellen Fahrzeugeinsatz aus.

Die für den Grundbedarf (Taktfahrplan ohne Verstärker) einzusetzende Anzahl Fahrzeuge beträgt:

Strecke	Anzahl	Strecke	Anzahl
RB 81 Děčín – Česká Kamenice	1	RB 84 Mikulášovice – Rumburk – Šluknov	1
Umlauf RE 8 Schöna/Bad Schandau - Děčín - Ebersbach	2	RB 89 Liberec - Rybníště	2
Umlauf RB 80/RB 83/RB 82 Česká Lípa – Rumburk – Sebnitz – Děčín – Česká Lípa	4	RB 72 Bad Schandau – Sebnitz (ohne Züge Pirna – Nestadt)	2
RB 98 Schöna/Bad Schandau - Děčín	1	ZUSAMMEN	13

Tabelle 6: Fahrzeugbedarf im Bahnverkehr – neues Konzept

Gegenüber dem Ist-Zustand wird somit trotz zusätzlicher Leistungen kein zusätzlicher Zug benötigt. In Kapitel 11.2 wird die Möglichkeit, durch eine geringe Angebotskürzung einen Zug einzusparen, vorgestellt.

6.5 Fahrpläne und Fahrzeiten

Die Fahrpläne sind im Anhang 15 enthalten. Die Fahrzeiten wurden /1/ entnommen. Es sei angemerkt, dass Anschluss- und Kreuzungszeiten z.T. knapp und ohne Reserven geplant sind. Zudem wurde mit modernen, beschleunigungsstarken Fahrzeugen gerechnet. Aus diesem Grunde sind die Fahrzeiten an mehreren Stellen kürzer als in den aktuellen Fahrplänen. Es ist daher zu empfehlen, Langsamfahrstellen nach Möglichkeit zu entfernen.

Angegeben sind Fahrpläne für Arbeitstage. Angebotskürzungen sind an Wochenenden vor allem in Tagesrandlagen in Erwägung zu ziehen.

6.6 Perspektiven

Perspektivisch können optimale Anschlüsse in alle Richtungen in Bad Schandau und Děčín verwirklicht werden. Dazu sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Ausbau der Strecke Děčín – Rybníště für 80 km/h. Dadurch kann die Zugkreuzung der RE 8 nach Rybníště verlegt werden, in Rumburk ist eine 5 Minuten frühere Abfahrt und 5 Minuten spätere Ankunft der RB 83/84 möglich.
- Ausbau der Strecken Rumburk – Panský - Mikulášovice dolní und Šluknov – Dolní Poustevna für eine Streckengeschwindigkeit von 60 km/h. Dadurch lassen sich weitere 5 Minuten einsparen, so dass die Kreuzung der RB 83 nach Sebnitz verlegt werden kann. Die Ankunft in Bad Schandau aus Sebnitz erfolgt dann zur Minute 57, die Abfahrt zur Minute 03. Es kann dadurch zwischen Bad Schandau und Děčín das bereits vorgestellte Konzept der im Wechsel verkehrenden RB 83 und RB 98 gefahren werden, wobei nun nahezu ein echter Stundentakt besteht und die Anschlüsse nach Ústí erreicht werden. Problematisch bleibt allein der Anschluss an die Schnellzüge aus und in Richtung Prag, die in der jetzigen Fahrplanlage ebenfalls nicht erreicht werden können.
- Anpassung des S-Bahn-Fahrplans an den Fahrplan der RB 83. Die Ankunft der S-Bahn in Bad Schandau wird verschoben auf die Minute 53, die Abfahrt auf die Minute 07. Die Züge können dann mit einer Wendezeit von 14 Minuten in Bad Schandau wenden. Die im Sommer nach Schöna verkehrenden Züge erhalten dort eine Wendezeit von 54 Minuten, so dass in diesem Fall kein Zug eingespart werden kann. In Meißen wird der bestehende Trassenkonflikt der S-Bahnen gelöst, es kann ohne Wartezeit nach Meißen-Triebischtal gefahren werden, dort besteht eine Wendezeit von 17 Minuten.

Vorteile dieses Maßnahmenpaketes sind:

- höhere Reisegeschwindigkeiten auf RE 8, RB 83 und RB 84
- die Kreuzung in Sebnitz erlaubt eine rationelle Anbindung der Zubringerbusse

- zusätzliche Züge zwischen Bad Schandau oder Sebnitz und Rumburk können exakt im Stundenabstand gefahren werden
- es besteht ein umsteigefreier Stundentakt zwischen Bad Schandau und Děčín
- Es wird ein Anschluss zwischen der S 1 und der RB 110 in Meißen hergestellt
- Der Trassenkonflikt der S 1 in Meißen wird aufgelöst
- Außer im Halbstundentakt nach Schöna (an Sommerwochenenden) kann auf der S 1 ein Zug eingespart werden

Die Abfahrt der S-Bahn zur Minute 00/30 in Dresden Hbf kann nicht gehalten werden. Weiterhin sind ggf. Trassenkonflikte im Bereich Dresden-Neustadt – Coswig zu erwarten. Als weiterer Nachteil ist zu sehen, dass aus Richtung Dresden in Bad Schandau außer während des Halbstundentaktes nach Schöna stets umgestiegen werden muss.

6.7 Schlußbemerkung

Der Busverkehr wird durch die Ausschreibung eines neuen Konzeptes zum Jahre 2007 (siehe Kapitel 7) eine erhebliche Verbesserung erfahren. Damit ist es wahrscheinlich, dass die Bahn zunächst Fahrgäste an den Bus verliert, insbesondere auf der Strecke Rumburk/Varnsdorf – Děčín, auf der der Busverkehr an Werktagen zukünftig eine stündliche Verbindung mit kürzeren Fahrzeiten als die Bahn anbietet. Eine Qualitätssteigerung hinsichtlich Angebot, Service und Geschwindigkeit ist daher für den Bahnverkehr unerlässlich.

7. Fahrplangerüst des Busverkehrs

Im Unterschied zum Bahnverkehr wurde das Busnetz nicht komplett betrachtet.

Die Untersuchung umfasst:

- **Anschlüsse nach Neustadt von RB 83 und nach Bad Schandau von RB 72 in Sebnitz**
- **Hauptlinien im Verkehrsgebiet „Šluknovsko“ (ohne Verstärkerlinien)**
- **Touristische Linien der Böhmisches Schweiz**

Nicht betrachtet wurden:

- **Linien des Schul- und Berufsverkehrs**
- **Buslinien im Umkreis von Děčín und Česká Lípa**
- **Fernbuslinien**

Die Einschränkung erfolgt, da es im Rahmen dieser Untersuchung vor allem um den Aspekt der Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr im regionalen Bezug geht.

Der Busverkehr soll folgende Aufgaben erfüllen:

- Orte an den öffentlichen Verkehr anschließen, die über keinen Bahnanschluss verfügen
- Das Angebot des Bahnverkehrs (2-Stunden-Takt) ergänzen. Dieses ist zwischen wichtigen Orten zu gering. Der Busverkehr kann diesen Takt auffüllen, so dass eine stündliche Fahrtmöglichkeit besteht.
- Zubringer zu den Zügen sein

Mit Beschluss vom 20.9.2006 wurde der Umfang der bestellten Verkehrsleistung im Busverkehr im Bezirk Ústí für den Zeitraum 2007 – 2014 auf maximal 17.476.400 km pro Jahr festgesetzt. Der Bezirk wurde in 24 Verkehrsbereiche aufgeteilt, deren Verkehrsleistungen in einzelnen Losen ausgeschrieben werden. Das Untersuchungsgebiet umfasst dabei den Verkehrsbereich „Šluknovsko“ und reicht in den Verkehrsbereich „Děčínsko – východ“ hinein.

7.1 Ein an den Bahnverkehr angepasstes Buskonzept

Im Rahmen der Aufgabenstellung dieser Studie wurde ein Busnetz entworfen, das die oben genannten Kriterien erfüllt. Es ähnelt in vielen Punkten dem in 3.4 vorgestellten Netz, unterscheidet sich aber in folgenden Punkten:

- Es gibt eine Koordination zwischen Bahn und Bus hinsichtlich Linienführung, Fahrplänen und Anschlussbeziehungen
- Es werden grenzüberschreitende Buslinien vorgeschlagen
- Der touristische Verkehr findet stärkere Berücksichtigung (siehe auch 7.2.2)
- Es wurden zwei Linien für den Spätabendverkehr entworfen (siehe auch 7.2.3)

Die Fahrpläne des Busverkehrs in Deutschland wurden dahingehend angepasst, dass die mit der Bahn nicht mehr vorhandene Verbindung Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt hergestellt wird.

Es wurden – mit Ausnahme der Ausflugslinien – Fahrpläne für Arbeitstage entworfen. An Wochenenden kann nach einem eingeschränkten Fahrplan gefahren werden, es sollten jedoch saisonale Unterschiede beachtet werden. Näheres kann im Rahmen der Fahrplanoptimierung für den Ausflugsverkehr bestimmt werden.

In Anhang 13 befindet sich eine Übersicht über das Busnetz.

Die Linien sind im einzelnen:

Regionalverkehr

260 Bad Schandau – Sebnitz

Die Linie verbindet im Stundentakt Bad Schandau und Sebnitz und stellt alle zwei Stunden den Anschluss an die Züge Richtung Neustadt und Pirna her. Die Linienführung wurde beibehalten, die Linie wird bis zum Bahnhof Sebnitz verlängert und bedient gleichzeitig die Stadtverkehrslinien R und T.

117/267 Sebnitz – Krumhermsdorf – Neustadt – Bautzen

Die Linie stellt im Zweistundentakt den Anschluss von den Zügen aus Bad Schandau her und ist gleichzeitig Zubringer vom Ort Sebnitz zum Bahnhof. Die Durchbindung der Fahrten nach Bautzen ermöglicht eine Verbindung in die Oberlausitz.

310 Rumburk – Krásná Lípa – Rybníště – Chřibská - Česká Kamenice

Die Linie fährt alle zwei Stunden alternierend zum Zug und ermöglicht somit eine stündliche Verbindung zwischen Rumburk und Česká Kamenice. Die Busse fahren den Bahnhof Česká

Kamenice an, wo Anschluss an die dort beginnenden Züge der RB 81 besteht. Damit kann auch Děčín auf diesem Weg stündlich erreicht werden.

Des Weiteren wird der Ort Chřibská durch diese und die Linie 350 an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.

Im Vergleich zur heutigen und zur ausgeschriebenen Linienführung entfällt der Abschnitt Česká Kamenice – Děčín zugunsten des Bahnanschlusses. Derzeit spricht für eine Durchbindung, dass der Bus die schnellste Verbindung zwischen Děčín und Rumburk darstellt. Nach einer Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur kann darüber – auch in Bezug auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen – neu entschieden werden.

320 Rumburk – Staré Křečany – Krásná Lípa – Rybniště – Jiřetín – Varnsdorf

Die Linie verstärkt das Angebot des Bahnverkehrs zwischen Rumburk und Staré Křečany, so dass eine stündliche Verbindung entsteht. Zudem bindet sie den Ort Zahrady an Rumburk und Krásná Lípa an. Zwischen Rybniště und Varnsdorf bildet sie zusammen mit der Linie 350 einen Stundentakt.

340 Dolní Poustevna – Velký Šenov – Šluknov – Jiříkov – Ebersbach

Die Linie bedient im Stundentakt die abseits der Bahnstecke gelegenen Orte Lobedava, Lipová, Janovka und Království und stellt eine Verbindung zwischen Šluknov und Jiříkov her. In Velký Šenov besteht Anschluss an die RB 83 Richtung Děčín.

Durch die Verlängerung nach Ebersbach entsteht der Anschluss an das deutsche Bus- und Bahnnetz.

350 Varnsdorf – Jiřetín – Rybniště – Chřibská – Chřibská Bahnhof/Česká Kamenice

Die Linie verbindet Varnsdorf mit Chřibská. Zwischen Rybniště und Varnsdorf besteht zusammen mit der Linie 320 ein Stundentakt.

Ab Chřibská kann die Linie nach Česká Kamenice geführt werden, so dass zusammen mit der Linie 310 ein Stundentakt zwischen Chřibská und Česká Kamenice entsteht. Alternativ ist eine Führung zum Bahnhof Chřibská mit Anschluss an die Züge Richtung Děčín und Rumburk möglich. Die Zufahrtsstraße zum Bahnhof ist allerdings baulich derzeit nicht für den Busverkehr geeignet (zu schmal, wassergebundene Fahrbahndecke bzw. Betonplatten in schlechtem Zustand).

360 Varnsdorf – Rumburk – Jiříkov – Filipov – Neugersdorf

Die Linie entspricht der heutigen Buslinie Varnsdorf – Filipov. In Filipov wird durch die Verlängerung nach Neugersdorf der Anschluss an das deutsche Busnetz hergestellt.

Die Linie verkehrt stündlich, zwischen Varnsdorf und Jiříkov besteht zusammen mit der Linie 361 ein Halbstundentakt.

361 Varnsdorf – Seifhennersdorf – Rumburk – Jiřetín – Ebersbach

Die Linie folgt dem Siedlungsband zwischen Varnsdorf und Rumburk und schließt die Bedienungslücke zwischen Rumburk und Seifhennersdorf. Ähnlich wie die Bahn zwischen Dolní Poustevna und Děčín überquert sie als tschechische Buslinie zweimal die Staatsgrenze und kann dabei auch deutschen Binnenverkehr bedienen (hier Stadtverkehr Seifhennersdorf).

Von Jiřetín fährt die Linie nach Ebersbach und stellt den Anschluss an das deutsche Bus- und Bahnnetz her.

370 Rumburk – Krásná Lípa – Doubice

Die Linie verbindet Rumburk und Krásná Lípa mit dem touristisch bedeutsamen Ort Doubice. Zwischen Rumburk und Krásná Lípa besteht zusammen mit der Linie 310 ein Stundentakt.

In der Urlaubssaison kann die Linie bei Bedarf zwischen Krásná Lípa und Doubice verstärkt werden.

380 Dolní Poustevna – Mikulášovice – Krásná Lípa - Varnsdorf

Die Linie fährt zwischen Dolní Poustevna und Brtníky alle zwei Stunden alternierend zum Zug, so dass eine stündliche Fahrmöglichkeit besteht. Gleichzeitig ermöglicht sie eine Direktverbindung nach Krásná Lípa und Varnsdorf. In Krásná Lípa besteht Anschluss an die Linie 310, so dass eine stündliche Fahrmöglichkeit zwischen Dolní Poustevna und Česká Kamenice hergestellt wird.

Anmerkungen zu den Regionalbusfahrplänen

Die Fahrplanlagen beruhen darauf, dass die Linie 310 in Česká Kamenice Anschluss von und nach Děčín haben soll. Die anderen Buslinien sind darauf abgestimmt. Dadurch entsteht ein Busknoten in Krásná Lípa.

Die Fahrpläne der Linien 360 und 361 weisen keinen exakten Stundentakt auf, was durch die Zuganschlüsse in Varnsdorf verursacht wird.

Die Umläufe der Buslinien sind z.T. schlechter als in den Ausschreibungen vorgestehen. Dies ist eine Folge der Abstimmung auf den Bahnverkehr. Da die Fahrpläne bei einer Veränderung des Bahnfahrplans, die mit der gewünschten Erhöhung der Streckengeschwindigkeit eintreten wird, aufgrund der Anschlussbeziehungen ohnehin angepasst werden müssen, wurde auf eine Optimierung der Umläufe hier verzichtet.

Ausflugsverkehr

256 Bad Schandau – Hřensko – Mezní Louka – Jetřichovice – Česká Kamenice

Die Linie 256 ist eine Verlängerung der von der Fa. Nuhn betriebenen Linie Bad Schandau – Mezná. Sie verbindet Bahnhof und Ort Bad Schandau mit den beliebten Ausflugszielen der Böhmisches Schweiz. Umgekehrt ermöglicht sie Gästen der Böhmisches Schweiz einen Ausflug in die Sächsische Schweiz, ohne zweimal die Elbe überqueren zu müssen.

434 Děčín – Hřensko - Mezní Louka – Jetřichovice – Chřibská – Rybnířtř

Die Linie 434 stellt in Hřensko den Anschluss von der S 1 aus Dresden Richtung Mezní Louka her. Der Anschluss besteht über die Fäherverbindung Hřensko – Schöna an die im Sommer zusätzlich verkehrende S 1, die von den Überlegungen, den Anschluss nach Děčín in Bad Schandau einzurichten (s. Kapitel 6.2.1), unberührt bleibt. Zwischen Hřensko und Jetřichovice besteht zusammen mit der Linie 256 eine stündliche Verbindung.

In Rybnířtř besteht Anschluss zu den Zügen Richtung Rumburk und Liberec.

Die Linie verbindet die Hauptausflugsziele und Übernachtungsorte der Böhmisches Schweiz und stellt den Zubringer zum Bahnverkehr dar.

Die beiden Linien sollen in den Monaten Mai – Oktober komplett in Betrieb sein; außerhalb der Saison kann der Betrieb eingeschränkt werden oder ganz entfallen.

Es sei angemerkt, dass die Linien zwar hauptsächlich für den Ausflugsverkehr eingerichtet werden, aber natürlich auch den Bewohnern eine bessere Verkehrsanbindung bieten.

Im folgenden soll näher auf die Aspekte des grenzüberschreitenden, des touristischen und des Abendverkehrs eingegangen werden.

7.2 Anmerkungen zum grenzüberschreitenden Verkehr

Die Straßengrenzübergänge, die die Buslinien benutzen sollen, sind mit Ausnahme von Varnsdorf – Seiffhennersdorf und Schmilka – Hřensko nicht für den Busverkehr zugelassen. Dies ist aber durch eine rein administrative Maßnahme zu ändern. Der Grenzübergang Jiříkov – Ebersbach ist zudem für den Autoverkehr gesperrt. Dieser Zustand kann beibehalten werden, wenn eine Busschleuse eingerichtet wird.

Der Grenzübergang Dolní Poustevna – Sebnitz ist für den Busverkehr ungeeignet. Eine Verlängerung der Busse der Linien 340 und 380 aus Richtung Velký Šenov/Mikulášovice ist als Lückenschluss denkbar, erfordert aber einen Umbau des Grenzüberganges und wird daher hier nicht weiter verfolgt.

7.3 Abendverkehr

Für den Spätabendverkehr wurden zwei Buslinien entworfen, welche die Anbindung des Schluckenauer Zipfels an Rumburk und Varnsdorf herstellen.

Diese sind:

561 Varnsdorf – Rumburk – Jiříkov – Šluknov

**562 Rumburk – Mikulášovice – Dolní Poustevna – Lipová – Velký Šenov –
Staré Křečany – Rumburk**

Die Linien bedienen den gesamten Schluckenauer Zipfel. Vorgesehen sind je drei Fahrten im Zweistundentakt freitags und samtags zwischen 22 und 1 Uhr. Die Busse haben in Rumburk untereinander Anschluss, so dass mit zwei Bussen ein Zweistundentakt in der gesamten Region hergestellt werden kann.

7.4 Fahrpläne und Fahrzeiten

In Anhang 15 sind die für das Gebiet Šluknovsko im Rahmen dieser Studie entwickelten Fahrpläne aufgeführt. Die Fahrzeiten wurden /1/ entnommen. Auf eine Anpassung an Schulzeiten und die Ausarbeitung einen reduzierten Fahrplans für Wochenenden wurde an dieser Stelle in Anbetracht der kompletten Neuordnung des Busverkehrs im Bezirk Ústí verzichtet.

7.5 Weiterentwicklung des Busverkehrs

Das ab 2007 Busnetz stellt bereits eine sehr gute Grundlage für eine Weiterentwicklung zu einem mit dem Bahnverkehr abgestimmten Konzept dar.

Es wird empfohlen, im Zeitraum September/Oktober 2007 im tschechischen Busnetz eine erste Fahrgastzählung durchzuführen und die Ergebnisse für die konkrete Umsetzung eines verbesserten Busnetzes im Sinne der vorherigen Kapitel zu nutzen.

8. Umsetzungshinweise aus technischer und rechtlicher Sicht

8.1 technische Aspekte

8.1.1 Eisenbahnfahrzeuge

Die Fahrzeuge müssen bestimmten Kriterien entsprechen um für das beschriebene Konzept geeignet zu sein.

In technischer Hinsicht müssen sie folgende Bedingungen erfüllen:

- Automatisch kuppel- und trennbar (Scharfenbergkupplung)
- Zugelassen für deutsches Netz nach § 32 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) und tschechisches Netz nach § 43 Bahngesetz
- Für Einmannbetrieb ausgelegt
- Vielfachsteuerung für Mehrfachtraktionsbetrieb
- Anschluss- und Steuermöglichkeit für Fahrscheinautomaten und –entwerter sowie Fahrgastinformation
- Hohes Beschleunigungsvermögen
- Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h

Die ideale Größe eines Fahrzeugs liegt bei ca. 80 Sitzplätzen. Damit ist ausreichend Platz auch für stärkeren Andrang. Damit kommen für den Einsatz ein- oder zweiteilige Regionaltriebwagen in Frage. In Anhang 14 befindet sich eine Übersicht über einige Bauarten.

Zulassungsbehörden sind in der tschechischen Republik das Bahnverwaltungsamt (drážní správní úřad), in Deutschland das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Zudem sollen die Fahrzeuge aus Kundensicht folgenden Anforderungen genügen:

- Möglichst niederfluriger, bequemer Einstieg
- Helle, freundliche Innengestaltung
- Bequeme Sitze
- Toiletten
- Fahrtziel-, Stationsanzeige und –ansage
- Stellplätze für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder und andere Sportgeräte wie Skier

Eine 1. Klasse wird derzeit auf allen behandelten Strecken nicht angeboten. Im reinen Regionalverkehr besteht im Allgemeinen nur eine sehr geringe Nachfrage nach 1. Klasse-Plätzen, allerdings kann sie für Fernverkehrsreisende attraktiv sein. Es muss abgewogen werden, ob die mit einer geringeren Anzahl an Plätzen 2. Klasse verbundene Einrichtung eines 1. Klasse-Bereiches Vorteile haben kann. Dies wird auch vom gewählten Fahrzeugtyp abhängen.

Weitere Anforderungen aus Sicht des Betreibers sind:

- ökonomisch einsetzbar (hohe Verfügbarkeit, Wartungsfreundlichkeit, geringe Betriebskosten)
- geringer Kraftstoffverbrauch

Diese Anforderungen werden von allen modernen Regionaltriebwagen erfüllt.

8.1.2 Busse

Die technischen Anforderungen an Busse sind im grenzüberschreitenden Verkehr nicht abweichend von denjenigen im Binnenverkehr. Es kann jeder in einem EU-Land zugelassene Linienbus auch im Nachbarland verkehren.

Die Anforderungen aus Kunden- und Betreibersicht sind mit denen im Eisenbahnverkehr identisch, allerdings werden Toiletten im Bus nicht gefordert.

Zur Mitnahme von Fahrrädern kann der Bus mit einem Fahrradträger ausgerüstet werden, der am Heck des Busses montiert wird und 6 Fahrräder aufnehmen kann. Ein Fahrradanhänger empfiehlt sich nur bei sehr großem Andrang.

8.1.3 Umweltstandards

Gerade in einem ökologisch sensiblen Gebiet, wie es die Sächsisch-Böhmische Schweiz darstellt, sollte großer Wert auf die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge gelegt werden.

In künftigen Ausschreibungen sollten daher hohe Umweltstandards festgelegt werden. Im Falle eigenwirtschaftlicher Verkehre kann die Erteilung der Konzession von der Einhaltung dieser Standards abhängig gemacht werden.

Diese können sein:

- verbrauchsarme Motoren
- lärmarme Fahrzeuge

- Antrieb mit Rußpartikelfilter (bei Schienenfahrzeugen erstmals eingesetzt bei Zügen des Typs LINT für die Hessische Landesbahn)
- Einsatz schwefelfreien Diesels
- Ggf. alternative Antriebe (z.B. Erdgas)

Nur beim Einsatz vorbildlicher Technik können Einschränkungen für den Autoverkehr im Nationalparkverkehr glaubwürdig vermittelt werden. Aus Kostengründen sollte der Einsatz von Altfahrzeugen als Ersatzfahrzeug zugelassen sein.

Denkbar, aber praktisch schwer umzusetzen, ist eine Sperrung der Straßen im Nationalpark für Fahrzeuge, die hohe Umweltstandards nicht erfüllen (z.B. Abgasnorm EURO 5).

8.2 Alternative Wege zur Fahrzeugbeschaffung

Die Neuanschaffung eines Fahrzeugs ist der klassische Weg, einen modernen Fahrzeugbestand aufzubauen. Doch zunehmend wird nach anderen Lösungen gesucht. Die Gründe sind:

- Die Neuanschaffung eines Triebwagens schlägt pro Fahrzeug mit einem Betrag von rund 2 Mio. €, die Anschaffung eines Busses mit ca. 300.000 € zu Buche. Zwar werden die Fahrzeuge finanziell gefördert, doch kann die Fahrzeugbeschaffung gerade kleinere Unternehmen über Gebühr belasten.
- Laufzeiten von Verkehrsverträge sind häufig kürzer als die Lebensdauer der Fahrzeuge. Wird der Vertrag nicht verlängert, müssen ggf. Fahrzeuge verkauft werden.
- Die Vorlaufzeit bis zur Betriebsaufnahme ist zu kurz, um auf die Lieferung neuer Fahrzeuge warten zu können

Alternativen zur Neuanschaffung von Fahrzeugen sind:

Fahrzeugleasing

Das Anmieten von Fahrzeugen bietet die Fa. Angel Trains an. Diese ist hauptsächlich in Großbritannien tätig und vermietet Fahrzeuge an die dortigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit dem Entstehen neuer EVU in Deutschland konnte Angel Trains auch hier Kunden gewinnen (z.B. Lausitzbahn). Eine Expansion nach Osteuropa ist geplant.

Das Fahrzeugleasing hat für das Verkehrsunternehmen den Vorteil, dass es die Anschaffungskosten des Fahrzeugs nicht zu tragen hat, sondern lediglich Leasingraten zahlt. Der Marktzugang wird somit besonders für kleinere Unternehmen erleichtert (die Zugangsbedingung der finanziellen Leistungsfähigkeit nach der Eisenbahnunternehmerzugangsverord-

nung bleiben natürlich bestehen). Sofern im Fahrzeugbestand geeignete Fahrzeuge vorhanden sind, können zudem innerhalb kurzer Zeit Fahrzeuge geliefert werden.

Gebrauchte Fahrzeuge

Der Einsatz gebrauchter Fahrzeuge ist vor allem für Unternehmen interessant, die bereits geeignete Fahrzeuge besitzen und diese an anderer Stelle nicht mehr benötigen. Allerdings können bei diesen Fahrzeugen die oben angegebenen Umweltstandards im allgemeinen nur durch Umbau erreicht werden. Gegenüber einem Neufahrzeug sind dennoch geringere Kosten zu erwarten. Zu beachten ist allerdings, dass die gewünschte Einheitlichkeit der Fahrzeuge gewahrt bleibt, also eine entsprechende Anzahl gleicher Fahrzeuge zur Verfügung stehen muss.

Für neue Unternehmen ist ggf. der Fahrzeugankauf von anderen Unternehmen überlegenswert. Dies ist hauptsächlich im Busverkehr von Bedeutung. Im Schienenverkehr gestaltet sich der Ankauf von Gebrauchtfahrzeugen schwierig, zumal die DB AG und ČD a.s. im allgemeinen keine Fahrzeuge an Wettbewerber verkaufen.

Generell kann die Anschaffung eines Gebrauchtfahrzeuges als kostengünstiges Ersatzfahrzeug interessant sein.

8.3 rechtliche Aspekte

8.3.1 Die gesetzlich festgelegte Funktion des ÖPNV

In Deutschland wird die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch die ÖPNV-Gesetze der Länder geregelt. Der öffentliche Verkehr ist als freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte definiert (Sächsisches ÖPNV-Gesetz, § 3). Der ÖPNV „soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Freistaat zur Verfügung stehen“ (§2 Abs. 2). Die Gebietskörperschaften haben zur Organisation des ÖPNV sog. Zweckverbände gebildet, welche die Organisation des ÖPNV und die Bestellung von Verkehrsleistungen wiederum den Verkehrsverbänden übertragen haben, deren räumliche Ausdehnung in der Regel mit denen der Zweckverbände übereinstimmt.

In Tschechien sorgt der Bezirk für die Sicherung der sog. Grundverkehrsbedienung (základní dopravní obslužnost ZDO), die „angemessene Verkehrsverbindungen an allen Tagen der Woche aus Gründen des öffentlichen Interesses, vor allem zur Schule, zu Ämtern, zu Gerichten, zu Einrichtungen des Gesundheitswesens, die der medizinischen Grundversorgung dienen, sowie zur Arbeit einschließlich des Verkehrs zurück“ sicherstellen soll (Bahngesetz,

§39b). Diese Verkehrsleistungen sind durch die Bezirke zu finanzieren. Ergänzt werden kann dieses Angebot durch örtliche Busverbindungen, die durch die Gemeinden bestellt werden – die sog. übrige Verkehrsbedienung (ostatní dopravní obslužnost ODO).

8.3.2. Zugang zur Schieneninfrastruktur

Nach den EU-Bestimmungen kann ein Unternehmen, das in einem Land als EVU zugelassen ist, ohne weitere Zulassung als EVU in einem anderen Land Eisenbahnverkehrsleistungen anbieten. Dies ist in den nationalen Gesetzen in § 6 Abs. 8 des deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie im tschechischen Bahngesetz verankert. Allerdings sind bestimmte nationale Bestimmungen zu erfüllen. So muss in Deutschland der Nachweis einer Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von 10 Mio. € für den Geltungsbereich Deutschland erbracht werden. Weiterhin muss eine Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG vorliegen, mit der belegt wird, dass Fahrzeuge, Personal und die interne Organisation den nationalen Sicherheitsbestimmungen entsprechen /6/.

Allein aus Gründen der Präsenz im anderen Land empfiehlt es sich, dort einen Ansprechpartner zu haben. Dieses wird sich aus Anforderungen der Vertragspartner vermutlich sogar zwingend ergeben. Dies kann eine Niederlassung des Verkehrsunternehmens sein, aber auch ein externer Dienstleister. Die Vertragsbeziehungen hinsichtlich bestellter Verkehre können über diesen Dienstleister bzw. die Niederlassung abgewickelt werden. Der Zusammenhang mit dem EVU muss in diesen Verträgen festgelegt werden.

Die Vertragsbeziehungen zwischen den einzelnen Partnern könnten wie folgt aussehen:

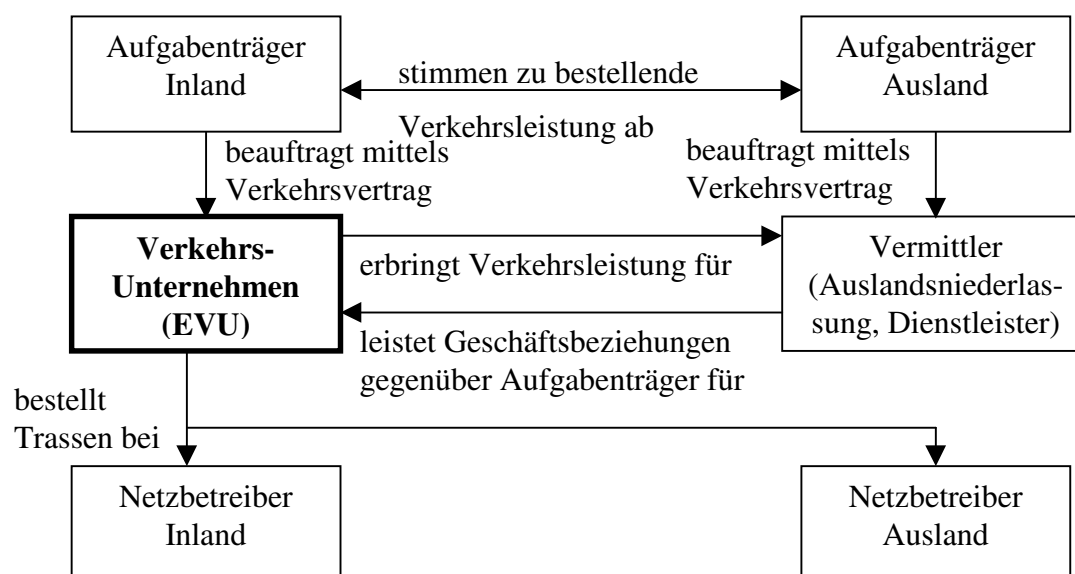


Bild 3: Vertragsbeziehungen zwischen Aufgabenträger, EVU und Dienstleistern

Dieses Konstrukt ist analog im Busverkehr möglich, es entfällt die Trassenbestellung beim Netzbetreiber.

Es sei angemerkt, dass eine solche Konstruktion bislang weder in Deutschland noch in Tschechien verwirklicht wurde und daher ggf. weitere rechtliche Fragen zu klären sind.

Weitere Ausführungen zur Vergabe von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsleistung finden sich in /7/.

8.3.3 Wiedereröffnung des Grenzübergangs Sebnitz - Dolní Poustevna

Das Konzept beinhaltet die Wiedereröffnung des seit 1945 geschlossenen Eisenbahngrenzübergangs Sebnitz – Dolní Poustevna. Damit sind folgende Maßnahmen notwendig:

Bauliche Wiederherstellung des Schienenweges

Mit diesem Thema beschäftigten sich im Jahre 2000 und 2006 zwei Arbeiten der Fachhochschule für Bauwesen in Děčín /2//8/. Die Arbeiten enthalten Angaben zu Trassenzustand, Baumaßnahmen und Baukosten. Zur Zeit finden beiderseits der Grenze Planungen von Ingenieurbüros zu diesem Thema statt. Für den tschechischen Teil ist eine komplette Wiederherstellung für das Jahr 2007 zugesichert.

Von rechtlicher Seite ist anzumerken:

Eine offizielle Stilllegung der Strecke ist nicht bekannt, sie hat vermutlich auch niemals stattgefunden. In der frühen DDR wurde diese rechtliche Maßnahme auch an anderen Stellen nicht durchgeführt, so dass bis heute nicht stillgelegte Strecken existieren, an denen keinerlei Infrastruktur mehr vorhanden ist (z.B. Elbingerode/Harz – Drei Annen Hohne).

Für eine nicht stillgelegte Strecke gilt nach § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes AEG: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, [...] die Eisenbahninfrastruktur [...] sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.“ Dies gilt damit auch für die Strecke Sebnitz – Sebnitz (Gr.), zu der nach § 14 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang haben.

Das gleiche ist mit ähnlichem Wortlaut festgelegt im tschechischen Bahngesetz, § 20 und 21.

Sofern sich nicht aus Gesetzesbestimmungen der DDR etwas anderes ergibt, können damit für diese Strecke von einem EVU Trassen bestellt werden. Aus §4 (1) AEG ergibt sich dann die Verpflichtung des Netzbetreibers, die Strecke in betriebssicherem Zustand zu versetzen (also wiederherzustellen) um diese bestellten Fahrten zu ermöglichen. In wie weit dieser Anspruch tatsächlich durchsetzbar wäre, soll hier nicht diskutiert werden, zumal über einen solchen Fall bislang nicht entschieden wurde. Der Autor geht überdies davon aus, dass die

Bereitschaft zur schnellen Wiederherstellung der Strecke auch auf deutscher Seite existiert und sich damit die Frage nach rechtlichem Zwang nicht stellen wird.

Von Bedeutung für den Wiederaufbau der Strecke ist, dass es sich rechtlich um eine Instandhaltungsmaßnahme, nicht aber um einen Neubau handelt und somit kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss.

Rechtliche Wiedereröffnung des Grenzübergangs

Vor Inbetriebnahme des Konzeptes muss ein Schienengrenzübergang Sebnitz – Dolní Poustevna zwischen Tschechien und Deutschland vereinbart werden. Dieses stellt nur einen formalen Akt dar, die prinzipielle Bereitschaft ist auf beiden Seiten vorhanden und mehrfach dokumentiert.

8.3.4 Grenzkontrollen

Personenkontrollen an den Grenzen stellen in zweifacher Hinsicht eine Beeinträchtigung des grenzüberschreitenden Verkehrs dar: Zum einen kann der notwendige Zeitbedarf zur Kontrolle sich negativ auf die Fahrzeiten auswirken. Dies ist insbesondere im Busverkehr der Fall, wo eine Kontrolle direkt an den Grenzübergängen und nicht während der Fahrt im Fahrzeug, wie bei der Bahn üblich, stattfindet. Im Busverkehr können zudem Warteschlangen an den Grenzübergängen unkalkulierbare Verspätungen erzeugen.

Zum anderen müssen Zollbestimmungen eingehalten werden, so dass die Mitnahme von Waren nur eingeschränkt möglich ist.

Insbesondere im Transitverkehr, der im Konzept zwischen Děčín und dem Schluckenauer Zipfel vorgesehen ist, kann die Tatsache einer zweimaligen Personenkontrolle abschreckend wirken.

Mit Eintritt der Tschechischen Republik zum Schengener Abkommen können diese Kontrollen abgeschafft bzw. auf Stichprobenkontrollen reduziert werden. Dies war an der deutsch-tschechischen Grenze für Ende 2007 geplant, wird aber wegen technischer Probleme erst später umgesetzt. Sie können aber auf jeden Fall als „in absehbarer Zeit entfallend“ angesehen werden.

9. Empfehlungen zu Tarif, Vertrieb und Service

9.1 Allgemeines

Die Tarifgestaltung ist eine maßgebliche Größe für den Erfolg des Angebotes. Zum einen beeinflusst die Tarifergiebigkeit das wirtschaftliche Ergebnis, zum anderen können attraktive Tarifangebote Fahrgäste anlocken.

Für einen Übergangszeitraum müssen die unterschiedlichen Währungen berücksichtigt werden. Während es im tschechischen Handel inzwischen üblich ist, neben Kronen auch Euro anzunehmen, ist dies im öffentlichen Verkehr weitestgehend nicht möglich. Das tschechische Verkaufssystem UNIPOK der ČD lässt eine Fahrpreisberechnung in Euro zu, prinzipiell ist ein Bezahlen in Euro möglich. In Deutschland wird bis auf Ausnahmen nur der Euro akzeptiert.

Der öffentliche Verkehr kann hier eine Vorreiterrolle einnehmen, indem grundsätzlich beide Währungen in beiden Ländern akzeptiert werden. Um eine umständliche Umrechnung der Beträge zu vermeiden, sollten Preistabellen sowohl in Euro als auch in Kronen existieren.

Der Tarif selbst benötigt im Busverkehr eine Vereinfachung zumindest dahingehend, dass nicht mehr einzelne Haltestellen Tarifpunkte darstellen, sondern zumindest komplette Orte. Ein Umsteigetarif ist um so leichter handhabbar und verständlicher, mit je weniger Tarifpunkten er auskommt.

9.2 Tarifgestaltung

Im überregionalen Bahnverkehr werden weiterhin die bekannten Tarife – TR 10, BB Personenverkehr, TCV – gelten.

Es wird davon ausgegangen, dass auf tschechischer Seite eine Tarifgemeinschaft gebildet wird so dass innerhalb eines Landes ein leicht verständlicher Tarif existiert.

9.2.1 Tarifgemeinschaften

Der Erfolg der vorgestellten Konzepte hängt in nicht zu vernachlässigendem Maße von den angebotenen Tarifen ab. Insbesondere Umsteigeverbindungen zwischen Bahn und Bus oder Bussen untereinander werden unattraktiv, wenn zum Umsteigezwang noch der Kauf eines neuen Fahrscheins hinzukommt.

In den deutschen Teilen des Untersuchungsraumes ist ein Gemeinschaftstarif fast aller Verkehrsunternehmen der Nahverkehrsräume Oberelbe und Oberlausitz-Niederschlesien bereits verwirklicht.

Ebenso ist die Schaffung eines Gemeinschaftstarifes auf tschechischer Seite wichtig, der mindestens bei allen Verkehrsunternehmen im ehemaligen Kreis Děčín (derzeit ČD, Dopravní podnik Ústeckého kráje bzw. Nachfolgeunternehmen, Dopravní podnik města Děčína) gelten sollte. Der Tarif müsste vom Bezirk Ústí genehmigt werden, wo auch der Ausgleich der Durchtarifierungsverluste zu klären wäre.

Zur Verwaltung des Tarifes ist eine Tarifgemeinschaft der Verkehrsunternehmen denkbar, die auch Aufgaben des Marketings übernehmen kann. Ein solches Modell existiert mit den Verkehrsgemeinschaften Münsterland (VGM) und Ruhr-Lippe (VRL) in Nordrhein-Westfalen. Diese Verkehrsgemeinschaft kann ggf. nur „formal“ existieren, ihre Aufgaben unter den Unternehmen aufgeteilt werden. Die Tarifhoheit verbleibt bei den Verkehrsunternehmen, wie dies auch in den sächsischen Verbundräumen der Fall ist. Die erneute Gründung einer Verbundgesellschaft beim Bezirk ist aus tariflichen Gründen nicht notwendig.

9.2.2 Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr

Für den grenzüberschreitenden Verkehr muss ebenfalls eine verständliche Lösung gefunden werden. Diese kann folgendermaßen aussehen:

1. Grenzübergang

Der 1. Tarifpunkt im jeweils anderen Verbundraum soll zum Verbundtarif tarifierbar sein. Somit werden Fälle vermieden, in denen der internationale Eisenbahntarif zur Anwendung kommen muss und im Busverkehr eine Sonderlösung notwendig wird. (aus dem VVO nach Dolní Poustevna, Hřensko über Schmilka, Dolní Žleb; aus dem ZVON nach Varnsdorf (bereits realisiert), Jiříkov, Rumburk über Seifhennersdorf) aus Tschechien nach Schöna, Sebnitz, Ebersbach, Seifhennersdorf). Zwar existieren dann zwischen diesen Tarifpunkten zwei Tarife, welche sich jedoch dahingehend unterscheiden, dass sie im Ausgangsverbundraum das gesamte Angebot beinhalten (z.B. kann mit dem VVO-Fahrschein der Stadtbus Sebnitz genutzt werden, der tschechische Fahrschein gilt nur bis zum Bahnhof). Für umsteigefreie Verbindungen sollte eine kundenfreundliche Lösung gefunden werden (s.auch Kapitel Preisgefälle).

2. Kombination

Im Übergangsverkehr zwischen den Verbänden können die Tarife schlicht kombiniert werden. Die Kombination der beiden Verbundtarife ermöglicht die Nutzung des kompletten Verkehrsangebots in beiden Ländern mit einem Fahrschein. Der Kunde kann den Fahrpreis einfach durch Addition der Einzelpreise ermitteln. Um die Abwicklung nicht unnötig zu kom-

plizieren, muss für diese Lösung allerdings in beiden Verbänden das gleiche Fahrscheinsortiment angeboten werden. Da dies derzeit zwischen dem VVO und dem ZVON nur teilweise der Fall ist, könnte sich ein tschechischer Verkehrsverbund nur einem der beiden Tarife angleichen. Im Zweifelsfall muss die Kombination auf bestimmte Fahrscheinarten beschränkt bleiben.

3. Bahn-/Fährverbindungen nach Hřensko

Um durchgehende Fahrscheine aus dem tschechischen Bahnnetz nach Hřensko lösen zu können, kann ein Wechseltarif Bahn/Fähre eingeführt werden. Der Fährpreis wird dann zusammen mit dem Bahnfahrchein bezahlt, auf dem Fährstrecke und –preis vermerkt sind. Šchöna muss hierzu (und nur für diesen Fall) Tarifpunkt des tschechischen Bahntarifs werden mit der Tarifentfernung 4 km von Dolní Žleb.

4. Korridorverkehr Dolní Poustevna - Děčín

Da es sich gemessen an Start- und Zielpunkt um eine tschechische Inlandsverbindung handelt, sollte prinzipiell der Tarif der tschechischen Tarifgemeinschaft bzw. der tschechische Bahntarif Anwendung finden. Die Tarifhöhe muss dabei eine Unterlaufung des Oberelbetaufes, insbesondere bei Zeitkarten, vermeiden.

Eine Lösung für den Bahntarif kann folgendermaßen aussehen:

- Zwischen Rumburk und Děčín hl.n. bzw. Děčín-Přípeř gelten die Fahrscheine wahlweise über Sebnitz oder Česká Kamenice. Die Tarifentfernung entspricht derjenigen (kürzeren) über Česká Kamenice
- Der Weg über Deutschland (Dolní Žleb – Dolní Poustevna) wird mit 36 Tarif-km (statt 28) berechnet. Der Weg Dolní Poustevna – Šchöna beträgt 32 Tarif-km und ist im Inlandstarif nur in Verbindung mit der Fähre nach Hřensko von Bedeutung.

Damit entsteht folgende Entfernungsmatrix:

	Děčín hl.n.	D-Přípeř	D-Prost. Žleb	D-Č. Voda	Dolní Žleb z.	Dolní Žleb	Ústí
D. Poustevna	46	44	42	39	37	36	69
H. Poustevna	48	46	44	41	39	38	71
Vilémov	50	48	46	43	41	40	73
Mik. dolní	52	50	48	45	43	42	75
Mik. střed	55	53	51	48	46	45	78
Mik. horní	58	56	54	51	49	48	81
Brtníky	62	60	58	55	53	52	85
Panský	64	62	60	57	55	54	87
St. Křečany	66	64	62	59	57	56	89
D. Křečany	68	66	64	61	59	58	91 ^x
Lipová	54	52	50	47	45	44	77
V. Šenov	56	54	52	49	47	46	79
V.Šenov z.	58	56	54	51	49	48	81
Šluknov z.	61	59	57	54	52	51	84
Šluknov	63	61	59	56	54	53	86
Valdek	68	66	64	61	59	58	89
Rumburk	61*	63*	69	66	64	63	84*

^x = günstiger über Rumburk (86 km) * = wahlweise gültig über Č. Kamenice oder Sebnitz

Die Preise zwischen Dolní Žleb und Dolní Poustevna (TR 10) sowie zwischen Schöna und Bad Schandau (VVO) im Vergleich: (Tarifstand 1.11.2006)

Fahrscheinart	TR 10	VVO
Einzelfahrschein	52 Kč / 1,85 €	1,80 €
Wochenkarte	292 Kč / 10,45 €	13,50 €
Monatskarte	972 Kč / 34,70 €	36,00 €

Zwar ist der Preis der tschechischen Zeitkarten noch geringfügig günstiger als der Preis der VVO-Wochenkarte, da diese jedoch eine Nutzung aller Verkehrsmittel in der Zone Bad Schandau des VVO beinhaltet, die neben den Bussen auch die Bahnstrecken bis Stadt Wehlen und Neustadt umfasst, kann von einer Unterlaufungsmöglichkeit nicht gesprochen werden. Aufgrund der Einnahmeverteilung im VVO bekommt der Betreiber der Strecke von einer VVO-Wochenkarte weniger Geld zugeteilt als dem Preis der Zeitkarte nach tschechischem Tarif entspricht. Ähnliches gilt für Bahn-/Fahrscheine nach Hřensko.

9.3 Möglichkeiten zum Ausgleich des Preisgefälles

Länger als die unterschiedlichen Währungen wird der Unterschied im Einkommen zwischen Deutschland und Tschechien erhalten bleiben. Das Preisgefälle kommt in den Binnentarifen der Verkehrsunternehmen zum Ausdruck. Für grenzüberschreitende Verkehre gibt es neben der einfachen Kombination der Binnentarife zur Zeit die Lösungen

- Ermäßigung für tschechische Staatsbürger
- Niedrigerer Fahrpreis beim Einstieg in Tschechien
- Niedrigerer Fahrpreis in Kronen als in Euro

Die erste Lösung ist rechtlich problematisch, da sie als Diskriminierung bzw. Ungleichbehandlung aufgefasst werden kann und unter EU-Bedingungen faktisch unzulässig ist. Die anderen Lösungen hingegen sind gesetzeskonform und kombinierbar (niedrigerer Fahrpreis beim Einstieg in Tschechien und Bezahlung in Kronen).

Beispiele für einen niedrigeren Fahrpreis beim Einstieg in Tschechien finden sich z.B. bei der EgroNet-Tageskarte oder dem Busverkehr Dresden – Teplice. In letzterem Fall kommt der günstigere Tarif nur beim Bezahlen mit Kronen in Tschechien zur Anwendung.

9.4 Fahrscheinverkauf

Verkaufsstellen sollten nach Möglichkeit Gemeinschaftsverkaufsstellen aller Verkehrsunternehmen sein und mit dem Logo der Tarifgemeinschaft gekennzeichnet sein. Dies gilt auch für Verkaufsstellen in Bahnhöfen.

Es soll gesichert sein, dass alle im Verkehrsgebiet gültigen Fahrscheine auch vor Ort erworben werden können. Dies gilt z.B. für die VVO-Tageskarte, die auch für Einsteiger in Tschechien interessant sein kann.

9.4.1. Fahrscheinverkauf im Bahnverkehr

Der Fahrscheinverkauf erfolgt im Bahnverkehr klassisch an Fahrkartenschaltern in Bahnhöfen, wo diese nicht vorhanden sind durch den Schaffner im Zug (siehe auch 3.)

Prinzipiell stehen folgende Verkaufsmöglichkeiten zur Verfügung

- Verkauf über Verkaufsstellen der DB/ČD bzw. des Verkehrsunternehmens oder Agenturen dieser Unternehmen
- Verkauf über stationäre Automaten an den Bahnhöfen
- Verkauf über Automaten im Zug
- Verkauf durch Schaffner im Zug

Aufgrund des hohen Anteils des touristischen Verkehrs ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Fahrgäste, denen der Tarif und die Strecke unbekannt ist, vergleichsweise hoch ist und damit ein hoher Beratungsbedarf herrscht. Dies gilt in der Anfangszeit generell für alle Fahrgäste, die sich über das neue Angebot informieren möchten und müssen. Daher ist eine vergleichsweise starke Besetzung der Züge mit Zugbegleitern empfehlenswert, in der Anfangszeit sollten alle Züge besetzt sein.

Die Zugbegleiter können mit tragbaren Verkaufsgeräten (erhältlich z.B. von den Firmen Höfft&Wessel oder Casio) ausgestattet werden. Diese Geräte sind mit dem Betriebssystem Windows CE ausgestattet und können daher neben einem Programm für den Fahrscheinverkauf weitere Serviceprogramme enthalten, z .B. für Fahrplanauskunft oder Warenverkauf (Zeitungen, Getränke, Snacks).

Sollen nicht alle Züge mit Zugbegleitern besetzt werden und kein Verkauf beim Triebfahrzeugführer stattfinden, so müssen die Züge oder alle Stationen mit Fahrscheinautomaten ausgestattet werden. Zweiwährungsfähige Automaten sind z.B. im Basler S-Bahn-Verkehr im Einsatz; hergestellt werden sie von der Firma Atron.

Als Alternative können zwei Automaten installiert werden, die jeweils nur eine Währung annehmen. Nach der Euro-Einführung in Tschechien kann der zweite Automat dann abgebaut werden.

Beim Verkauf über Automaten ist für den Fall einer Störung sinnvoll, dass beim Triebfahrzeugführer zumindest ein eingeschränkter Verkauf möglich ist. Um Störmeldungen sofort überprüfen und Störungen schneller beseitigen zu können, ist der Automat im Zug dem stationären Automaten vorzuziehen. Auf den Bahnhöfen ist auf den Fahrscheinverkauf im Zug hinzuweisen.

9.4.2 Fahrscheinverkauf im Busverkehr

Im Busverkehr erfolgt der Fahrscheinverkauf beim Fahrer, bzw. an Vorverkaufsstellen. In Deutschland sind z.Zt. Fahrscheindrucker der Fa. Krauth eingesetzt, mit denen Fahrscheine für den gesamten Verbundraum ausgedruckt werden können.

In Tschechien sind beim DPÚK Drucker der Fa. Emtest im Einsatz. Mit diesen werden Fahrscheine nur für die aktuelle Fahrt ausgedruckt. Da es keinen Vorverkauf gibt und somit keine Fälschungssicherheit erforderlich ist, werden die Fahrscheine auf Blanko-Thermopapier gedruckt.

Die zukünftige Verkaufstechnik muss folgenden Ansprüchen genügen:

- Ausgabe der Fahrscheine wahlweise in Euro oder Kronen
- Getrennte Preistabellen für Euro oder Kronen

Der Fahrscheinverkauf wird wie bisher beim Fahrer stattfinden. Der bei einigen Betrieben eingeführte Verkauf über Automaten im Bus ist nicht empfehlenswert. Zum einen ist die Annahme zweier Währungen mit für einen Bus geeigneten kleinen Automaten kaum machbar, zum anderen ist der Automat für den Kunden während der Fahrt wegen der im Vergleich zum Zug unruhigeren Fahrt eines Busses unbequem zu nutzen.

Um die langen Haltestellenaufenthaltszeiten durch den Fahrscheinverkauf zu verkürzen, empfiehlt sich die Einrichtung von Vorverkaufsstellen. Neben den Fahrkartenausgaben der Bahnhöfe und Kundenbüros der Busunternehmen sollte ein Fahrscheinvorverkauf ebenso an anderen Stellen (z.B. Kioske, Zeitschriftenhändler, Tourist-Informationen) stattfinden. Die notwendige Entwertung müsste im Stadtverkehr Děčín und im Bahnverkehr durch Entwerter erfolgen, im Regionalbusverkehr empfiehlt sich die Entwertung durch den Fahrer mittels Stempel.

9.5 Service

9.5.1 Service am Bahnhof

Der Bahnhof oder Haltepunkt stellt das Eingangstor zum Bahnverkehr dar und muss sich demzufolge ansprechend präsentieren. Die Sanierung einiger Bahnhöfe ist daher ein Schritt in die richtige Richtung.

Im Unterschied zu dem mindestens mit einem Triebfahrzeugführer oder Busfahrer besetzten Zug oder Bus sind Informationen am Bahnhof nicht immer von einer Person zu bekommen. Die meisten Haltepunkte im Netz sind unbesetzt, an vielen befindet sich kein Bahnhofsge-

bäude. Auch hier muss eine ausreichende Fahrgastinformation vorhanden sein, damit sich die Fahrgäste ausreichend informiert fühlen.

Notwendig sind:

- Information über den Fahrplan durch Abfahrtstafeln/Haltestellenfahrpläne bzw. dynamische Zielanzeigen
- Informationen über Anschlüsse mittels Durchsagen oder Anzeigetafeln
- Preisinformation
- Informationen über den Betriebsablauf bei geplanten und kurzfristigen Änderungen

Die Information über Zugverspätungen muss bereits am Bahnhof Informationen über die Anschlüsse enthalten. Die Aussage, ein Zug sei „x Minuten verspätet“ ist für den Kunden irrelevant, wenn er nicht weiß, ob er sein Ziel pünktlich erreichen wird oder durch einen Anschlussverlust daraus eine erheblich höhere Verspätung wird.

Es sollen darüber hinaus weitere Leistungen geboten werden:

- Wettergeschützte Wartemöglichkeit (Warteraum im Bahnhofsgebäude, mindestens aber Wartehäuschen)
- Auskünfte über den Ort
- Sog. Infosäulen ermöglichen es dem Kunden, Kontakt mit einem Kundenbüro aufzunehmen und somit weitergehende Informationen zu bekommen. Solche Säulen werden z.B. von der DB in den „DB Pluspunkten“ an kleinen Stationen aufgestellt. Sie enthalten außerdem eine Notruftaste, mit der Kontakt zur Polizei aufgenommen werden kann.

In Hinblick auf die besondere Bedeutung des Gebietes für den Tourismus sollten auch diesbezügliche Informationen angeboten werden (Ausflugsziele, Unterkünfte, Restaurants usw.).

Generell sollen alle Informationen (auch Durchsagen) zweisprachig sein. An wichtigen Orten ist auch eine zusätzliche englischsprachige Information denkbar, allerdings muss die Übersichtlichkeit gewahrt bleiben, was häufig nur mit elektronischen Auskunftssystemen möglich ist.

Verkaufs- und Servicestellen

In größeren Bahnhöfen sollte sich ein Kundenzentrum oder eine Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs befinden. Das Angebotsspektrum kann dabei über den reinen Fahrscheinverkauf hinaus gehen und z.B. touristische Informationen oder Souvenirverkauf beinhalten. Die Kombination mit einer touristischen Information ist in Bad Schandau realisiert.

Ebenso ist auch ein – ggf. eingeschränkter – Fahrscheinverkauf über Bahnhofskioske möglich.

Weitere Serviceleistungen

Wander und Radtouristen kommen nicht zielgenau zur Abfahrzeit ihres Busses oder Zuges zum Bahnhof oder zur Haltestelle. In diesen Fällen werden Möglichkeiten zum Zeitvertreib gerne angenommen.

Dazu zählen z.B. kleine Museen oder auch Restaurants oder Bistros und Kioske.

Zur Verpflegung können an kleinen Stationen weiterhin Automaten aufgestellt werden, die Getränke, Snacks oder Zeitungen anbieten.

Schießlich sind weitere denkbare Dienstleistungen: Toiletten, Parkmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen oder ein Fahrradverleih.

9.5.3 Service im Busverkehr

Durch die Vielzahl der Haltestellen kann im Busverkehr zwangsläufig an vielen Haltestellen nur eine Minimalinformation geboten werden. Es muss allerdings gewährleistet sein, dass

- aktuelle Fahrpläne (einschl. kurzfristiger Änderungen) und Tarifinformationen aushängen
- die Haltestelle selbst sauber und unbeschädigt ist

An stärker frequentierten Haltestellen sollte ein Wartehäuschen, ggf. auch eine Sitzgelegenheit vorhanden sein.

Für große Busbahnhöfe können die Aussagen zum Bahnverkehr übernommen werden.

9.5.2 Service in Zug und Bus

Auch im Fahrzeug selbst müssen bestimmte Serviceleistungen erbracht werden. Nicht immer steht ein Zugbegleiter zur Verfügung, der Auskünfte geben kann. Besonders für den ortsunkundigen Fahrgast sind daher Fahrzielanzeigen im Fahrzeug und ausreichende Information über Anschlussmöglichkeiten (Anzeigen oder Durchsagen) wichtig. Auch im Fahrzeug müssen zweisprachige Informationen selbstverständlich sein.

Weitere Servicemöglichkeiten

In Zügen können als weiterer Service Getränke- und Snackautomaten aufgestellt werden.

Für den Fahrradtransport ist ein Zug aufgrund seiner Größe geeigneter als ein Bus, doch kann der Fahrradtransport auch im Bus in größerem Umfang angeboten werden, wenn an den Bus Fahrradträger montiert werden. Der Transportbedarf für Fahrradanhänger scheint in der Region nicht gegeben zu sein, zumal die Region durch den Bahnverkehr gut erschlossen wird.

10. Wirtschaftliche Betrachtungen

10.1. wirtschaftliche Situation

10.1.1 Bahnverkehr

Der Bahnverkehr fährt in beiden Ländern nicht eigenwirtschaftlich und ist daher auf Zuschüsse der Aufgabenträger angewiesen.

Im Jahre 2006 stellte der Bezirk Ústí für den Bahnverkehr folgende Summen zur Verfügung:

Strecke	Betrag in Kč	Betrag in € (gerundet)	Gefahrene Zug-km	Zuschuss in €/km
081 Děčín – Rumburk Benešov n.P. – Starý Šachov*	28.266.169,50	1.010.000,00	623.777,28	1,60
083 Rumburk – Dolní Poustevna	7.508.207,96	270.000,00	190.503,47	1,40
084 Rumburk – Mikulášovice	4.426.395,23	160.000,00	108.483,82	1,45
085 Krásná Lípa – Panský	222.642,46	8.000,00	3.291,84	2,40
088 Rumburk - Jiříkov	982.799,86	35.000,00	31.988,40	1,10
089 Rybníště – Varnsdorf	4.847.600,52	175.000,00	159.470,00	1,10
098 Děčín – Dolní Žleb	1.909.514,52	68.500,00	90.013,77	0,80
ZUSAMMEN	48.163.330,05	1.726.000,00	1.207.528,58	1,45

Tabelle 7: Zuschusszahlungen für den tschechischen Bahnverkehr

Quelle: Ústecký kraj, Beschluss des Bezirksrats vom 11.5.2005

* Bezirksgrenze zum Bezirk Liberec

Die Strecke 080 Jedlová – Česká Lípa liegt im Bezirk Liberec und ist daher nicht aufgeführt.

In Deutschland kommt aufgrund der Verkehrsverträge zwischen VVO und DB AG ein einheitlicher Kilometersatz von 8 €/km zur Anwendung.

10.1.2 Busverkehr

Deutschland

Der von der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz (OVPS) betriebene Regionalbusverkehr fährt insgesamt kostendeckend und kann darüber hinaus die im Betrieb der Kirnitzschalbahn auftretenden Verluste ausgleichen. Eine maßgebliche Rolle für die wirtschaftlichen Erfolg spielen Schülerverkehre.

Tschechien

Der Kostendeckungsgrad des Busverkehrs der DPÚK lag bei ca. 60%. Die künftigen Kosten des Busverkehrs werden zur Zeit mittels einer Ausschreibung ermittelt.

10.2 Betriebskosten**10.2.1 Bahnverkehr**

Die Kosten des Bahnverkehrs setzen sich zusammen aus:

- Trassenkosten für die Benutzung der Streckeninfrastruktur
- Stationsentgelte für die Nutzung der Bahnhöfe
- Betriebskosten des EVU

Trassenkosten in Deutschland

Die Bahnstrecken sind im Besitz der DB Netz AG; die Trassenkosten werden nach dem Trassenpreissystem TPS berechnet. Die Trassenkosten richtet sich nach der Streckenkategorie (Fernstrecke, Zulaufstrecke), der Streckenausrüstung (Sicherungs-, Nachrichtentechnik) sowie weiteren Faktoren, die Regelmäßigkeit und Zugart berücksichtigen. Weiterer – politisch umstrittener – Faktor ist der „Regionalfaktor“ der Nahverkehrsstrecken, der nach Zugehörigkeit zu einem Regionalnetz festgelegt wird.

Nach dem ab 10.12.2006 geltenden Trassenpreissystem TPS 2007 /9/ gelten folgende **Trassenpreise** für eine Takttrasse im Personennahverkehr:

- | | |
|---|--------------|
| - Strecke Sebnitz (Gr.) – Bad Schandau | 6,27 €/Zugkm |
| - Strecke Bad Schandau – Schöna (Gr.) | 4,07 €/Zugkm |
| - Strecke Ebersbach – Ebersbach (Gr.) | 6,50 €/Zugkm |
| - Strecke Varnsdorf (Gr.) – Mittelherwigsdorf | 6,50 €/Zugkm |
| - Strecke Mittelherwigsdorf – Zittau (Gr.) | 6,27 €/Zugkm |

Der hohe Preis der Strecken Sebnitz – Bad Schandau, die als Zulaufstrecke der Kategorien Z1 bzw. Z 2 zugeordnet sind, erklärt sich durch den Regionalfaktor von 1,71. Der Grundpreis der Strecken liegt unter demjenigen der Hauptstrecke Bad Schandau – Schöna, die als Fernverkehrsstrecke der Kategorie F3 zugeordnet ist.

Für einen Zug entstehen Trassenkosten in folgender Höhe:

Sebnitz (Gr.) – Schöna (Gr.) : $6,27 \text{ €/km} \cdot 16,2 \text{ km} + 4,07 \text{ €/km} \cdot 10,9 \text{ km} = \mathbf{145,94 \text{ €}}$

Ebersbach – Ebersbach (Gr.) : $6,50 \text{ €/km} \cdot 0,79 \text{ km} = \mathbf{5,14 \text{ €}}$

Varnsdorf (Gr.) – Zittau (Gr.) : $6,50 \text{ €/km} \cdot 9,51 \text{ km} + 6,27 \text{ €/km} \cdot 8,17 \text{ km} = \mathbf{113,03 \text{ €}}$

Die **Stationspreise der DB Station&Service** sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt:

Station	Preis	Station	Preis
Sebnitz	2,36 €	Krippen	2,36 €
Amtshainersdorf	2,36 €	Schmilka-Hirschmühle	3,71 €
Ulbersdorf	2,36 €	Schöna	2,36 €
Mittelndorf	2,36 €	Ebersbach	2,36 €
Goßdorf-Kohlmühle	2,36 €	Großschönau	2,36 €
Porsdorf	2,36 €	Hainewalde	2,36 €
Rathmannsdorf	2,36 €	Mittelherwigsdorf	2,36 €
Bad Schandau	18,58 €	Zittau	3,71 €

Tabelle 8: Stationspreise DB Station&Service AG

Quelle: Stationspreisliste 2006 der DB Station&Service AG

Die Stationspreise sind nur für abfahrende Züge zu bezahlen.

Die Bahnhöfe wurden in 6 Kategorien eingeteilt /10/, wobei die Einteilungskriterien nicht den Zustand des Bahnhofes oder die gebotene Leistung, sondern u.a. Art und Anzahl der haltenden Züge und Reisendenzahlen berücksichtigen. Die zu erwartende Mindestleistung richtet sich dann nach der Stationskategorie. Der Stationspreis 2,36 € entspricht der Stationskategorie 6 (einfache Ausstattung), der Stationspreis 3,71 € der Stationskategorie 5 (mit Bahnhofsuhr und Sitzgelegenheit), Bad Schandau gehört als EC-Halt zur Kategorie 3 (Bahnhofsuhr, Sitzgelegenheit, Wetterschutz, Dynamische Fahrgastinformation), obwohl der Bahnhof sich in einem miserablen Zustand befindet und kein Wetterschutz vorhanden ist.

In diesen Preisen ist die Instandhaltung der Bahnsteige und Zugänge samt technischer Einrichtungen (Beleuchtung, Lautsprecher, Zugzielanzeigen) enthalten sowie Fahrplanaushänge, nicht jedoch die Bewirtschaftung der Empfangsgebäude oder Ansagen und die Bedienung der Zugzielanzeigen (letzteres geschieht durch den Netzbetreiber).

Auf einen Kilometer umgerechnet ergibt sich:

- für Züge **Sebnitz (Gr.) – Bad Schandau**: $7 \cdot 2,36 \text{ €} / 16,2 \text{ km} = 1,07 \text{ €/km}$
- für Züge **Bad Schandau – Sebnitz (Gr.)**: $(7 \cdot 2,36 \text{ €} + 18,58 \text{ €}) / 16,2 \text{ km} = 2,17 \text{ €/km}$
- für Züge **Sebnitz (Gr.) – Schöna (Gr.)** und umgekehrt ohne Halt zwischen Bad Schandau und Děčín: $(7 \cdot 2,36 \text{ €} + 18,58 \text{ €}) / 27,1 \text{ km} = 1,30 \text{ €/km}$
- für Züge **Sebnitz (Gr.) – Schöna (Gr.)** und umgekehrt, die überall halten: $(9 \cdot 2,36 \text{ €} + 18,58 \text{ €} + 3,71 \text{ €}) / 27,1 \text{ km} = 1,61 \text{ €/km}$
- für Züge **Varnsdorf (Gr.) – Zittau (Gr.)**: $(3 \cdot 2,36 \text{ €} + 3,71 \text{ €}) / 15,9 \text{ km} = 0,68 \text{ €/km}$
- für Züge **Ebersbach – Ebersbach (Gr.)**: $2,36 \text{ €} / 0,79 \text{ km} = 2,99 \text{ €/km}$

Für einen Zug der **RB 83** ergeben sich somit in der Summe:

- bei Durchfahrt von Bad Schandau bis Děčín: **181,04 € oder 6,68 €/km**
- bei Halten auf allen Stationen: **189,47 € oder 6,99 €/km**

Allein der Halt in Bad Schandau hat an diesen Kosten einen Anteil von 0,69 €/km (ca. 10%).

Für einen Zug der **RE 8** ergeben sich in der Summe:

für die Fahrt bis Ebersbach: **5,14 € oder 6,50 €/km**, von Ebersbach: **7,50 € oder 9,49 €/km**

Für einen Zug der **RB 89** ergeben sich in der Summe:

-für die Fahrt Varnsdorf (Gr.) – Zittau (Gr.) : **123,82 € oder 7,00 €/km**

Trassenkosten in Tschechien

Die Bahnstrecken sind im Besitz der Schienenwegeverwaltung SŽDC. Die Trassenkosten richten sich nach der Streckenkategorie (regionale, staatsweite oder internationale Bedeutung) und der Gesamtmasse des Zuges, die aus Leergewicht und Anzahl der Sitzplätze mal 80 kg berechnet wird. Hinzu kommt eine Gebühr für die Einrichtung der Zugtrasse, die pro Zug berechnet wird. Die maximale Höhe des Trassenpreises ist staatlich reguliert und wird vom Finanzministerium veröffentlicht /11/. Die tatsächlich zu bezahlenden Preise veröffentlicht die SŽDC in einer gesonderten Bekanntmachung /12/.

Da der Trassenpreis von der Masse des Zuges abhängig ist und der massenabhängige Anteil ca. 20% beträgt, soll im folgenden ein **mittlerer Trassenpreis** von **0,35 €/km** zur Anwendung kommen.

Nach tschechischem Verständnis sind alle Einrichtungen und Gebäude, die zum Betrieb der Bahn notwendig sind, Bestandteil der Bahn (siehe auch /13/). Die Trassenkosten decken somit auch die Leistungen ab, die in Deutschland gesondert über die Stationsentgelte der DB Station&Service berechnet werden.

Betriebskosten

Die **Betriebskosten** können hier nur abgeschätzt werden und sind vom Verkehrsunternehmen abhängig. Als Bezugsgröße kann für Deutschland der Kilometerpreis der Freiburger Eisenbahn herangezogen werden, die mit Fahrzeugen des Typs RegioShuttle RS 1 die Strecke Freiberg (Sachsen) – Holzgau bedienen. Dieser beträgt **4,98 €/km**. In Tschechien betragen die Betriebskosten der ca. **2,80 €/km**. Im Falle, dass der Betrieb auch in Deutschland von einem tschechischen Unternehmen durchgeführt wird, können **3 €/km** als realistische Größe angenommen werden.

Angemerkt sei, dass die Betriebskosten eines Unternehmens neben kilometerabhängigen Größen (Kraftstoffverbrauch) ebenso zeitabhängige Größen (Fahrerlohn) und fixe Kosten (Abschreibung der Fahrzeugkosten, Verwaltungskosten) enthält. Ein effizienter Fahrzeug- und Personaleinsatz, also Umläufe ohne überlange Wartezeiten für Fahrzeug und Personal, eine schlanke Verwaltung und eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge führen damit auch zu einem günstigen Kilometerpreis.

Gesamtkosten

Die Gesamtkosten liegen geschätzt bei

- **ca. 10 €/km in Deutschland**
- **ca. 3,15 €/km in Tschechien**

Die vom EVU nicht beeinflussbaren Kosten zur Nutzung der Infrastruktur für den deutschen Teil liegen bei 58% (deutsches EVU) bis 70% (tschechisches EVU), in Tschechien sind es 11%.

Die Gesamtkosten sind in Tschechien ca. 73% geringer Kosten als in Deutschland. Einen großen Anteil an diesem Preisunterschied haben die sehr unterschiedlichen Nutzungsgebühren für die Infrastruktur, die in Tschechien nur bei 5,2% der deutschen liegen. In /1/ wird für die tschechischen Strecken eine Kostenbetrachtung angeführt, nachdem der Anteil der Infrastruktur an den Gesamtkosten ca. 30% beträgt. Offensichtlich bietet die SŽDC subventionierte Preise, während die Preise der DB Netz AG und DB Station&Service AG – auch im Vergleich zu den Preisen anderer Netzbetreiber (siehe 11.1) - überhöht scheinen.

10.2.2 Busverkehr

Der Busverkehr muss im Vergleich zur Bahn die Infrastrukturkosten – abgesehen von ggf. entstehenden Kosten für Haltestellenschilder - nicht tragen, so dass nur die Kosten für den Betrieb anfallen.

Der durchschnittliche Preis für einen Kilometer Busfahrt in Sachsen liegt bei ca. 1,40 €, in Tschechien ist mit ca 27 Kč (0,95 €) zu rechnen.

10.3 Kosten des neuen Konzeptes

Die Betriebskosten des neuen Konzeptes ergeben sich aus den angebotenen Fahrzeugkilometern. Von Bedeutung für die Aufgabenträger sind allerdings die durch Fahrgeldeinnahmen ungedeckten Kosten, die wiederum in direkter Abhängigkeit zur Anzahl der Fahrgäste

und zum Tarif stehen. Im folgenden werden die Veränderungen gegenüber dem Fahrplan 2006/2007 dargestellt, aus denen sich ein Mehr- oder Minderbedarf an Finanzmitteln ergibt.

10.3.1 Bahnverkehr

Zusatzleistungen gegenüber dem Angebot 2006/2007:

- Flügelzug Benešov nad Ploučnicí – Česká Kamenice
7 Zugpaare an Wochenenden (196 km/Tag)
3 Zugpaare an Arbeitstagen, es entfallen 2 Zugpaare Děčín – Benešov n.P.
(in der Summe 40 km/Tag mehr)
- Verlängerung der RE 8 nach Ebersbach
7 Zugpaare an Arbeitstagen (126 km/Tag), 2 Zugpaare an Wochenenden (36 km/Tag)
- Verlängerung der RB 84 nach Šluknov
7 Zugpaare an Arbeitstagen (140 km/Tag)

Für diese Zusatzleistungen wird kein weiteres Fahrzeug gegenüber dem Fahrplan 2006/2007 benötigt.

In Kapitel 11.2 werden diese Zusatzleistungen und eine Variante zur Einsparung eines Fahrzeugs zur Diskussion gestellt.

Es kann von der höheren Kilometerleistung nicht direkt auf höhere Kosten geschlossen werden. Vielmehr sind sowohl kostensenkende als auch kostensteigernde Faktoren mit dem vorgestellten Konzept verbunden. Diese sind im einzelnen:

Kostensenkende Faktoren

- neue, wartungsarme Fahrzeuge
- geringere Betriebskosten in Deutschland

Kostensteigernde Faktoren

- Höhere Kilometerleistung
- höhere Abschreibung bzw. Leasingraten für Neufahrzeuge
- Abschreibungskosten für neue Werkstatteinrichtungen zur Wartung der neuen Fahrzeuge

In wie weit die kostensenkenden Einflüsse die kostensteigernden ausgleichen oder gar überkompensieren können, muss Gegenstand einer betriebswirtschaftlichen Analyse innerhalb der Verkehrsunternehmen sein.

10.3.2 Busverkehr

Im Busverkehr sind folgende Minderleistungen zu nennen:

- Die Linie Rumburk – Brtníky entfällt
- Die Busleistungen Česká Kamenice – Děčín entfallen

Mehrleistungen entstehen hingegen durch den Stundentakt der Linie 340 zwischen Velký Šenov und Dolní Poustevna.

Die Führung der Busse über Seifhennersdorf und die Verlängerungen nach Ebersbach und Neugersdorf stellen faktisch keine Mehrleistungen dar, da es sich nur um unwesentliche Streckenverlängerungen handelt.

10.4 Fazit

Das Konzept weist im Bahnverkehr geringe Mehrleistungen, im Busverkehr hingegen Minderleistungen gegenüber dem Fahrplan 2006/2007 auf. Hervorzuheben ist, dass die Mehrleistungen ohne ein zusätzliches Fahrzeug erbracht werden können. Es ist zu vermuten, dass die höheren Kosten durch die zusätzliche Fahrstrecke von den kostensenkenden Einflüssen zumindest ausgeglichen werden.

Auffallend sind die vergleichsweise hohen Kosten des Bahnverkehrs in Deutschland. Ausschlaggebend dafür sind die Kosten zur Nutzung der Infrastruktur, die über 50% der Gesamtkosten betragen. Insbesondere im Vergleich zum Bus, der seine Infrastrukturkosten allenfalls zu einem sehr geringen Teil (Haltestellen) tragen muss, ist der Bahnverkehr allein dadurch im Grunde nicht konkurrenzfähig. Während in Tschechien das Kostenverhältnis Bus zu Bahn bei ungefähr 1:3 liegt, ist es in Deutschland ungefähr 1:7. Lösungsmöglichkeiten werden in Kapitel 11.3 angesprochen.

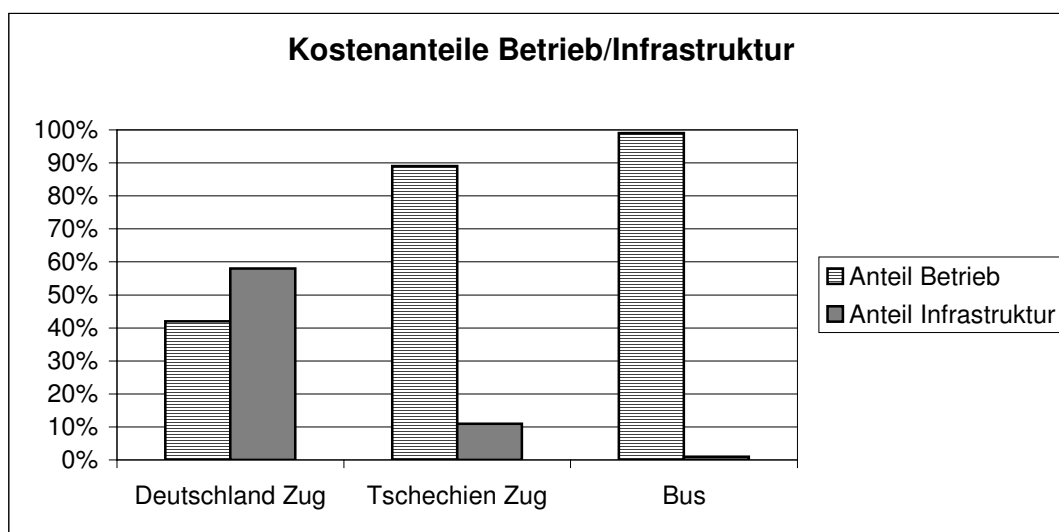


Bild 4: Kostenanteile Betrieb/Infrastruktur

11. Perspektiven und Verbesserungsmöglichkeiten

Die in /1/ gemachten Aussagen zu begleitenden Maßnahmen im und außerhalb des öffentlichen Verkehrs haben weiterhin Gültigkeit. Einige weitere Maßnahmen sollen hier erwähnt werden:

11.1. Verbesserungen der Infrastruktur

Ausbau der Infrastruktur in Tschechien

Wie unter 5.4 beschrieben kann durch einen Ausbau der Infrastruktur der tschechischen Strecken der Fahrplan weiter verbessert werden und die Reisegeschwindigkeiten erhöht werden.

Bessere Einbindung der RB 71

Die Einbindung der RB 71 in das Fahrplankonzept scheitert an den nur in Dürrröhrsdorf und Neustadt möglichen Kreuzungen. Um die Züge in den Taktknoten Sebnitz zur Minute 30 einzubinden, wäre eine Kreuzung in Langenwolmsdorf Mitte notwendig. Die Züge könnten dann auch mit einer verlängerten RB 84 verbunden werden, so dass ein Stundentakt zwischen Sebnitz und Rumburk wie im Modell 1 entsteht. Weiterhin entfällt die lange Wartezeit in Neustadt.

Anzumerken ist allerdings, dass die in Neustadt endenden Züge dort eine Wartezeit von 40 Minuten erhalten und in Pirna eine kurze Wendezeit von ca. 5 Minuten.

11.1.1 Verlegung von Haltepunkten

Durch die Verlegung vorhandener Haltepunkte des Bahnverkehrs kann die Erreichbarkeit einiger Siedlungen verbessert werden.

Dabei handelt es sich um:

- Velký Šenov zastávka – ca. 700 m Richtung Velký Šenov

Zur besseren Erschließung des rechtselbischen Teils der Děčín-er Innenstadt kann der Haltepunkt Přípeř um ca. 450 m in Höhe der Tyrš-Brücke verlegt werden und den Namen Děčín-Nové Město bekommen. Alternativ kann untersucht werden, ob die bestehende Eisenbahnbrücke um einen Fußweg erweitert werden kann, so dass eine direkte Fußweg-Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der rechtselbischen Innenstadt entsteht.

11.2 Fahrplananpassungen zur Vermeidung von Mehrleistungen

Strecken Ebersbach – Rumburk und Rumburk – Šluknov

Es können im Fahrplan ein Zug sowie 266 Fahrplan-km an Arbeitstagen und 36 Fahrplan-km an Wochenenden eingespart werden, wenn auf die Linienverlängerungen nach der RB 84 nach Šluknov und der RE 8 nach Ebersbach verzichtet wird. Die stündliche Fahrtmöglichkeit zwischen Rumburk und Šluknov bleibt dabei durch die Busverbindung über Jiříkov erhalten.

Strecken Děčín – Česká Kamenice

Die Fahrten der RB 81 können an Wochenenden entfallen, hierdurch werden 196 Fahrplan-km eingespart. Es ist dabei zu bedenken, dass die Haltepunkte Dolní Habartice und Veselý pod Rabštejnem dann an Wochenenden nicht mehr bedient würden.

Durch diese Veränderungen verbleiben Mehrleistungen von 40 km pro Arbeitstag zwischen Benešov nad Ploučnicí und Česká Kamenice, es entfallen 36 km pro Wochenendtag. Rechnet man mit einer normalen Woche ohne Feiertage, so ergeben sich pro Woche 128 zusätzliche Kilometer. Diese werden allerdings mit einem Fahrzeug weniger als heute erbracht.

11.3 Wechsel des Infrastruktureigentümers und Trennung von

Infrastruktur, Betrieb und Vertrieb

Zur Zeit ist die deutsche Eisenbahninfrastruktur in Besitz der DB Netz AG, der tschechische Teil in Besitz des staatlichen Netzbetreibers SŽDC.

Es kann geprüft werden, ob die Übernahme der Infrastruktur durch ein anderes Unternehmen oder die Gemeinden bzw. Kreis und Bezirk Vorteile hat. Mit einem solchen Schritt kann auch die Trennung von Betrieb und Infrastruktur im Eisenbahnverkehr verwirklicht werden, die im Busverkehr weitestgehend vorhanden ist. Die finanziellen Folgen wurden unter 10.4 bereits dargelegt.

Eine konsequente Trennung von Betrieb und Infrastruktur bedeutet, dass sämtliche Bahnhöfe, Bushaltestellen, Busbahnhöfe usw. Eigentum eines Unternehmens sind, das nicht gleichzeitig Verkehrsleistungen auf der Strecke anbietet. Dies kann ein privates Unternehmen, aber auch eine staatliche, bezirks- oder kreiseigene oder städtische Stelle sein. Der Eigentümer muss selbst kein Infrastrukturunternehmen sein, sondern kann ein solches mit

der Verwaltung und Instandhaltung der Strecke beauftragen. Für das Infrastrukturunternehmen gilt wie für Verkehrsunternehmen, dass dies nur in einem Land zugelassen sein muss. Nach Ansicht des Autors führt diese Trennung zu einer Entlastung des Betriebes, der sich dann auf seine eigentliche Aufgabe, die Erbringung von Verkehrsleistungen konzentrieren kann. Die Beschaffenheit der Infrastruktur kann z.B. im Rahmen einer Qualitätspartnerschaft (s. Kapitel 11.4) geregelt werden.

Es ist zu beachten, dass in Deutschland eine organisatorische Trennung des Schienennetzes von den übrigen Bahnhofseinrichtungen (Bahnsteig, Wartehäuschen usw.) besteht, was sich in den separaten Stationsentgelten ausdrückt. In Anbetracht der hohen Stationsentgelte sollte eine komplette Übernahme der Bahnhofseinrichtungen – auch für die Bahnhöfe zwischen Bad Schandau und Schöna - (nicht nur des Bahnhofsgebäudes) untersucht werden. An dieser Stelle soll nochmals darauf hingewiesen werden, dass die Bahnhofsgebäude nicht Bestandteil dieser Einrichtungen sind. So erklärt sich, dass auch für Bahnhöfe, deren Gebäude nicht im Besitz der DB sind, der volle Stationspreis gezahlt werden muss.

In Deutschland geht bei der Übernahme der Infrastruktur durch ein regionales Unternehmen die Verantwortung für die Abnahme der Strecke und die Zulassung der Fahrzeuge vom Eisenbahnbundesamt (EBA) auf die Landesbehörde über, in Sachsen ist dies der Landesbevollmächtigte für die Bahnaufsicht. Es ist damit denkbar, auf diesen Strecken Fahrzeuge zuzulassen, die auf dem Streckennetz der staatlichen Betreiber nicht eingesetzt werden dürfen. Interessant kann dies z.B. für Museumsfahrzeuge sein, aber auch Reservefahrzeuge älteren Typs.

Weiterhin ist auch eine teilweise Abtrennung des Vertriebes denkbar. Dies betrifft den Betrieb der Vorverkaufsstellen. Deren Betrieb wäre bei der (von allen Verkehrsunternehmen getragenen) Tarifgemeinschaft anzusiedeln. Die Einrichtung von Gemeinschaftsverkaufsstellen (s. Kapitel 9) ist dann automatisch gewährleistet.

Beispiele

In **Tschechien** ist die Strecke Šumperk – Kouty nad Desnou/Sobotín in Mähren von den Gemeinden übernommen worden, als Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurde die Firma Stavební obnova železnic beauftragt.

Ein Beispiel in **Sachsen** ist die Strecke Freiberg – Holzgau, die durch die RP-Eisenbahn instandgehalten wird. Betrieben wird sie durch die Freiburger Eisenbahn. Die Kosten stellen sich wie folgt dar:

- der Trassenpreis beträgt 2,90 /Zugkm

Stationspreise

Station	Preis
Freiberg (Sachsen)	3,71 €
Bertelsdorf Ort	1,51 €

Station	Preis
Holzhau Skilift	1,35 €
Alle anderen	2,36 €

Die Haltepunkte Bertelsdorf Ort und Holzhau Skilift werden von der RP-Eisenbahn betrieben, die anderen Stationen von der DB Station&Service AG.

Für die 31 km lange Strecke mit insgesamt 11 Stationen ergibt sich somit ein Preis

- für Züge Freiberg – Holzhau: 23,09 € + 89,90 € = 112,99 € oder 3,64 €/km
- für Züge Holzhau – Freiberg: 21,74 € + 89,90 € = 111,64 € oder 3,60 €/km

Die Freiburger Eisenbahn berechnet Betriebskosten von 4,98 €/km für die Fahrt mit einem RegioShuttle mit 72 Plätzen. Für ein Zugpaar Freiberg – Holzhau – Freiberg ergeben sich somit Gesamtkosten von 533,39 € oder **8,60 €/km**. Vergleicht man diesen Wert mit dem in Kapitel 10 berechneten und legt die Betriebskosten der FEG zugrunde, so erhält man einen um 3,40 € oder 28% niedrigeren Preis, der den Unterschied in den Kosten der Infrastrukturnutzung widerspiegelt.

11.4 Qualitätspartnerschaften

Qualitätspartnerschaften im öffentlichen Verkehr entstanden in vielen Städten Großbritanniens seit Ende der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts. Sie beziehen sich auf den städtischen Verkehr und somit im Allgemeinen auf den Busverkehr, sind aber auch für den regionalen Verkehr interessant. Zweck dieser Qualitätspartnerschaften ist es, alle an Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs Beteiligten zusammen zu bringen mit dem Ziel, den Fahrgästen die bestmögliche Qualität des Angebotes zu bieten.

Beteiligt an Qualitätspartnerschaften sind die Stadtverwaltung, die Straßenverwaltung, Verkehrsunternehmen und auch Fahrgäste. Es werden alle Aspekte einer Fahrt einschließlich des Weges zur Haltestelle einbezogen. Im Vertrag zur Qualitätspartnerschaft sind Pflichten und Aufgaben aller Beteiligten festgeschrieben. So kann sich ein Verkehrsunternehmen z.B. auf eine definierte Qualität der Infrastruktur oder Fördermaßnahmen verlassen, auf der anderen Seite kann der Aufgabenträger eine bestimmte Qualität der erbrachten Verkehrsleistung erwarten.

Bestandteile einer Qualitätspartnerschaft sind z.B.

- Vorrang für öffentlichen Verkehr (Beschleunigungsmaßnahmen wie Busspuren LSA-Bevorrechtigung, Parkraumbewirtschaftung durch die Stadt und Ausweisung von Hauptbusrouten, die bevorzugt beschleunigt werden.)
- Infrastruktur für die Fahrgäste (Verbesserte Information für die Fahrgäste an den Bahnhöfen und Haltestellen, Wartehäuschen)
- Qualität des Wagenparks und des Service (Sicherheits-/Fahrtraining für Busfahrer, Moderne Fahrzeuge, die mit schadstoffarmen Kraftstoff fahren, Service-Training für Busfahrer)
- Gestaltung des Liniennetzes, Angebote (Tarife)
- Information und Marketing (Marketing-Kampagnen, Informationszentren)

Der Fortschritt auf den einzelnen Gebieten wird dokumentiert und in Arbeitskreisen besprochen. Ziel ist ein schneller, zuverlässiger und störungsfreier öffentlicher Verkehr. Hervorzuheben ist, dass die im vorherigen Kapitel angesprochene Trennung von Betrieb und Infrastruktur im Busverkehr hier verwirklicht ist, dh. die Pflege der Haltestellen ist Sache der Stadt. Die Verkehrsunternehmen können sich auf den Betrieb konzentrieren und durch die Qualitätspartnerschaft auf eine gute Infrastruktur verlassen.

Durch eine Qualitätspartnerschaft konnten z.B. in Nottingham die Fahrgastzahlen um mehr als 10% gesteigert werden (Angaben der Stadtverwaltung Nottingham).

Eine sehr erfolgreiche Qualitätspartnerschaft gibt es ebenso in Oxford. Der öffentliche Verkehr bietet dort einen 24-Stunden-Verkehr ohne Betriebspause und dies eigenwirtschaftlich ohne Zuschüsse der Stadt.

Angesichts der Situation des öffentlichen Verkehr in der Tschechischen Republik könnten Qualitätspartnerschaften ein guter Weg zur Verbesserung der Qualität des öffentlichen Verkehrs sein. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe müssen sich als Serviceunternehmen verstehen. Somit besteht Chance, die Position des öffentlichen Verkehrs auch bei steigender Autoverfügbarkeit zu halten.

12. Mögliche Umsetzungsschritte

12.1 Grundsätzliches

Bahnverkehr

Die Betriebsaufnahme des neuen **Bahnkonzeptes** sollte soweit möglich zum „kleinen Fahrplanwechsel“ im Mai 2008 erfolgen. Dieser Termin ermöglicht auch im Hinblick auf die touristische Bedeutung eine werbewirksame Eröffnung. Ein Termin im Dezember ist dafür aufgrund der Wetterlage schlechter geeignet.

Im Hinblick auf die kurze Vorbereitungszeit – der Fahrplan muss bei den Netzbetreibern möglichst ein Jahr im voraus angemeldet werden – muss das Verkehrsunternehmen bereits im Mai 2007 feststehen. Innerhalb der Fristen für den Jahresfahrplan 2007/2008 (bis 9.4.2007) sollte zudem geklärt sein, wie der Fahrplan bislang bis Bad Schandau fahrenden Züge der RB 72 Pirna – Sebnitz der Züge aussehen soll, damit dies bereits im Jahresfahrplan berücksichtigt werden kann. Zu beachten ist ebenso, dass die Netzbetreiber mit Jahresfahrplänen arbeiten, die im Dezember beginnen, so dass eine Abstimmung hinsichtlich der Fristen notwendig wird.

Innerhalb dieser Fristen ist eine Ausschreibung nicht mehr durchführbar. Für den Betrieb kommt daher zunächst nur der bisherige Betreiber – die ČD – in Frage, sofern nicht zwischen ČD, Bezirk und einem anderen Verkehrsunternehmen eine andere Lösung gefunden wird. In Deutschland kann aufgrund der geringen Verkehrsleistung eine freie Vergabe durch den VVO erfolgen.

Mittelfristig kann eine Ausschreibung des Bahnverkehrs für das gesamte dargestellte Regionalbahnnetz stattfinden. Die Ausschreibung muss gemeinsam vom VVO in Deutschland und dem Bezirk Ústí in Tschechien durchgeführt werden. Eine Absprache mit dem Bezirk Liberec ist notwendig, da die Züge nach Česká Lípa in diesen Bezirk hinein fahren. Ggf. kann sogar eine gemeinsame Ausschreibung mit dem Bezirk Liberec und dem ZVON stattfinden, die auch die Anschlussstrecken nach Liberec enthält.

Der Vorteil einer späteren Ausschreibung liegt darin, dass dann eine höhere Planungssicherheit hinsichtlich Fahrgastzahlen und Tarifen vorliegt. Dies ist notwendig, wenn ein Nettovertrag (das Verkehrsunternehmen trägt das Einnahmerisiko) abgeschlossen werden soll.

Busverkehr

Der **Busverkehr** in der Sächsischen Schweiz verkehrt kostendeckend, so dass hier keine Ausschreibung notwendig ist. Die Anpassung der Fahrpläne kann in Absprache mit dem Betreiber OVPS erfolgen.

Im Bezirk Ústí stellt das ab 2007 gefahrene Angebot eine grundlegende Verbesserung des Busverkehrs dar. Das neue Buskonzept kann hinsichtlich grenzüberschreitender und touristischer Verkehre weiterentwickelt werden. Ebenso sollen Verknüpfungen mit dem Bahnverkehr Berücksichtigung finden.

Im Sinne einer langfristigen Qualitätssicherung und um Streitigkeiten zu vermeiden, wird eine nähere Betrachtung der Qualitätspartnerschaften nach englischem Muster empfohlen.

12.2 Zeitplan

Als wichtige Termine können genannt werden:

bis Mai 2007:

- Klarheit über den Betreiber für die Anfangszeit schaffen
- Überarbeitung der im Konzept veröffentlichten Bahnfahrpläne (Anpassung an Schulzeiten usw.) und Aufstellen eines bei den Netzbetreibern anzumeldenden Fahrplans
- Anmeldung des Fahrplans bei den Netzbetreibern (ggf. frühere Fristen (März/April) wegen Jahresfahrplan)

Wie in Abschnitt 8.1 erläutert, könnte die Trasse vermutlich auch ohne eine Zusage der baulichen Wiederherstellung der Strecke Sebnitz – Dolní Poustevna bestellt werden.

bis Mai 2008:

- Entwicklung eines Marketing- und Tarifkonzeptes für den Bahn- und Busverkehr; Einführung und Vermarktung des Markennamens „Sächsisch-Böhmische Nationalparkbahn“

25. Mai 2008

- Inbetriebnahme des Grenzübergangs Sebnitz – Dolní Poustevna und Inkrafttreten des neuen Bahn- und Busfahrplans
- Besondere Aktionen/Bahnhofsfeiern zur Inbetriebnahme

13. Schlussbetrachtung

In der vorliegenden Arbeit wird ein Modell für den Bus- und Bahnverkehr in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz entwickelt. Es kann umgesetzt werden, sobald der Grenzübergang Sebnitz – Dolní Poustevna wiederhergestellt ist, was spätestens im Jahre 2008 der Fall sein wird.

Die Umsetzung des Konzeptes ist ein wichtiger Baustein zur nachhaltigen Entwicklung der Region. Die künftige Aufgabe ist, die Verkehrsbedienung in enger Zusammenarbeit mit Betrieben, Schulen, Gemeinden und nicht zuletzt mit den Bürgern weiter zu entwickeln.

Diese Weiterentwicklung kann im Rahmen weitere Projekte geschehen. Mögliche Themen sind z.B.:

- Optimierung der Infrastruktur – sowohl der Bahn-Infrastruktur (einschl. Bahnsteige) als auch der Bus-Infrastruktur (Busbahnhöfe, Übergangsstellen, Haltestellen)
- Qualitätspartnerschaften
- Touristischer Verkehr
- Grenzüberschreitender Busverkehr

Vordringlichste Aufgabe bleibt die Vorbereitung der Inbetriebnahme hier entwickelten Konzeptes und Aktionen zur Eröffnung am 25.5.2008.

Mit der Umsetzung des hier vorgestellten Konzepts kann die jahrelange Diskussion über Für und Wieder der Bahnverbindungen in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz zu einem positiven Abschluss gebracht und eine bilaterale Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes begonnen werden.

Zusammenfassung

Bis 2008 soll der Eisenbahngrenzübergang Sebnitz – Dolní Poustevna wiederhergestellt werden. Damit kann ein Gesamtkonzept für den Bahn- und Busverkehr in der Sächsisch-Böhmischen Nationalparkregion verwirklicht werden, das die Staatsgrenzen nicht mehr als Grenzen für den Verkehr betrachtet, sondern die Staaten verbindet.

Die neu konzipierte Linienstruktur des Bahnverkehrs erschließt mit wenigen Netzelementen das komplette deutsch-tschechische Bahnnetz im Sächsisch-Böhmischen Nationalparkgebiet. Es werden bestehende Bedienungslücken im grenzüberschreitenden Verkehr geschlossen, die Grenze wird soweit wie möglich unbedeutend. Deutlich wird dies vor allem an der Linie Rumburk – Sebnitz – Děčín, die sowohl dem grenzüberschreitenden Verkehr als auch dem Binnenverkehr beider Länder dient. Trotz der neuen Verbindungen wird aufgrund der Kopplung bisheriger Linien gegenüber dem Ist-Zustand kein zusätzlicher Zug benötigt.

Auf dem Bahnkonzept aufbauend wurde ein Konzept für einen Busverkehr erarbeitet, der Orte an den öffentlichen Verkehr anschließt, die durch den Bahnverkehr nicht erschlossen werden. Er stellt aber auch für sich genommen ein komplettes Verkehrsnetz her. Zusammen bilden Bus und Bahn ein regionales Verkehrsnetz, das die meisten Orte einmal pro Stunde miteinander verbindet und dies über Staatsgrenzen hinweg.

Geplant wurden zudem zwei touristische Buslinien in die Böhmisches Schweiz und eine touristische Bahnverbindung, die die Sächsische und Böhmisches Schweiz mit dem Zittauer Gebirge verbindet.

Unterstützt wird die Umsetzung des Konzepts durch den Umbruch im regionalen öffentlichen Nahverkehr im Bezirk Ústí: Zum einen wird in den nächsten Jahren der Regionalbusverkehr komplett neu ausgeschrieben, wobei ein neues Liniennetz mit eindeutigen Linienführungen und Taktverkehr eingeführt wird, zum anderen steht im Bahnnetz die weitgehende Einführung eines Taktfahrplans bevor. Damit werden Linienstrukturen geschaffen, die den hier geplanten bereits sehr ähnlich sind, so dass bis zur endgültigen Umsetzung bereits Erfahrungen gesammelt werden können.

Das EU-Recht lässt es zu, dass das gesamte Streckennetz von einem Unternehmen betrieben wird; die Zugehörigkeit eines Streckenabschnitts zu einem Staat hat für den Fahrgast keine Bedeutung mehr, sondern ist nur noch für die Abrechnung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern relevant.

Auf der finanzielle Seite sind zumindest mittelfristig Kosteneinsparungen zu erwarten.

Das neue Konzept einschließlich der grenzüberschreitenden Verbindungen kann bis zum 28.5.2007 umgesetzt werden. Parallel können bereits jetzt Planungen zur weiteren Verbesserung, insbesondere auf dem Gebiet der Infrastruktur, in Angriff genommen werden.

Literatur- und Quellenverzeichnis

/1/ Schröder, Stephan

Entwickeln einer Netzkonzeption für den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr in einem Teil der Euroregion Elbe/Labe, TU Dresden, Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“; Dresden 2000

/2/ Jelínek, Jan und Skřivánková, Sylva

Aktualizace studie kolejového propojení Dolní Poustevna – Sebnitz [Aktualisierung der Studie zur Schienenverbindung Dolní Poustevna – Sebnitz], Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola stavební Děčín, Děčín 2006

/3/ Potenzialuntersuchung zum Lückenschluss Sebnitz – Dolní Poustevna, ISUP; Dresden 2005

/4/ <http://www.idos.cz>; <http://www.bahn.de>; <http://www.bahn-bus-schiff.info>

/5/ Sčítání lidu, domů a bytů k 1.3.2001 [Zählung des Volkes, der Häuser und Wohnungen zum 1.3.2001], Český statistický úřad; Praha 2001

/6/ Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG (SNB)

/7/ Blankenhagel, Thomas; Vergabe von Leistungen im grenzüberschreitenden SPNV am Beispiel der Strecke (Rumburk-) Dolní Poustevna – Sebnitz (- Bad Schandau – Děčín), TU Dresden, Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“; Dresden 2006

/8/ Bok, Jan und Matějovský, Vít

Studie proveditelnosti propojení úseku Dolní Poustevna - Sebnitz/Sasko [Machbarkeitsstudie zum Verbindungsstück Dolní Poustevna - Sebnitz/Sachsen]

Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola stavební Děčín, Děčín 2000

/9/ Deutsche Bahn Netz AG; Trassenpreissystem TPS 2007, gültig 10.12.2006 – 8.12.2007

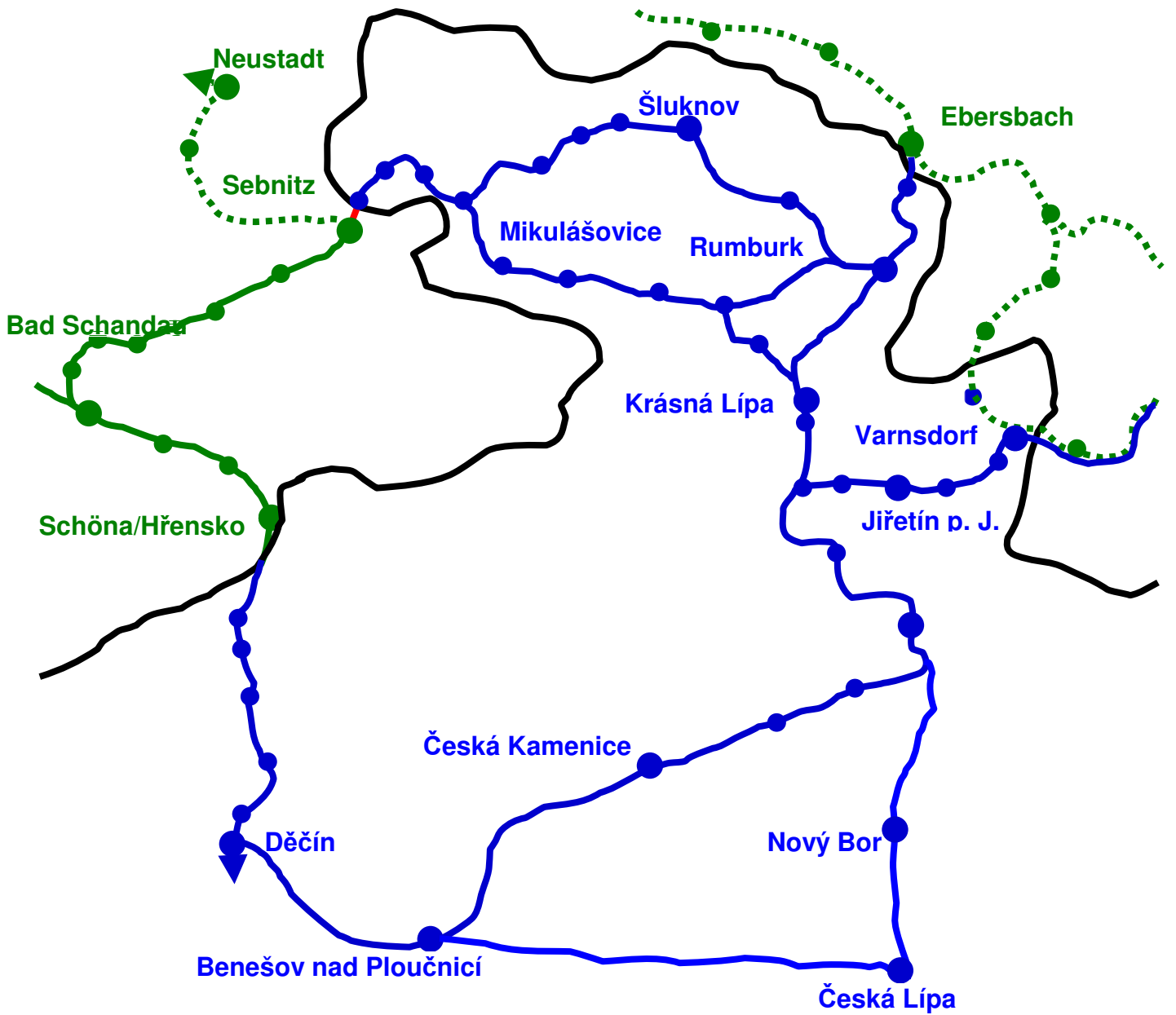
/10/ Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (ABN) mit Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG (ABP)

/11/ Cenový věstník 17/2005 (Gebührenanzeiger) des tschechischen Finanzministeriums

/12/ Prohlášení o draze celostátní a regionální [Erklärung über die staatsweite und regionale Bahn]; SŽDC

/13/ zákon o dráhách [Bahngesetz], č. 266/1994 Sb.

Anhang 1: Untersuchungsraum



Anhang 2

Städte und Gemeinden im Untersuchungsraum

Name	Einwohner	Name	Einwohner
Schluckenauer Zipfel		Landkreis Sächsische Schweiz	
Dolní Podluží	1170	Bad Schandau	3030
Dolní Poustevna	1750	Neustadt (Sachsen)	10160
Doubice	100	Sebnitz	8980
Horní Podluží	680	Rathmannsdorf	1100
Chřibská	1410	Porschdorf	1290
Jiřetín pod Jedlovou	580	Kirnitzschtal	2170
Jiříkov	3900	gesamt	26730
Krásná Lípa	3500	Landkreis Löbau-Zittau	
Lipová	650	Ebersbach	8720
Lobendava	340	Neugersdorf	6320
Mikulášovice	2520	Seifhennersdorf	4620
Rumburk	11020	gesamt	19660
Rybniště	700	Verbindungen nach Děčín	
Staré Křečany	1170	Česká Kamenice	5660
Šluknov	5560	Děčín	54000
Varnsdorf	16310	Hřensko	210
Velký Šenov	1960	Jetřichovice	340
Vilémov	1060	Benešov nad Ploučnicí	4170
gesamt	54380	Markvartice	630

Stand: 2006

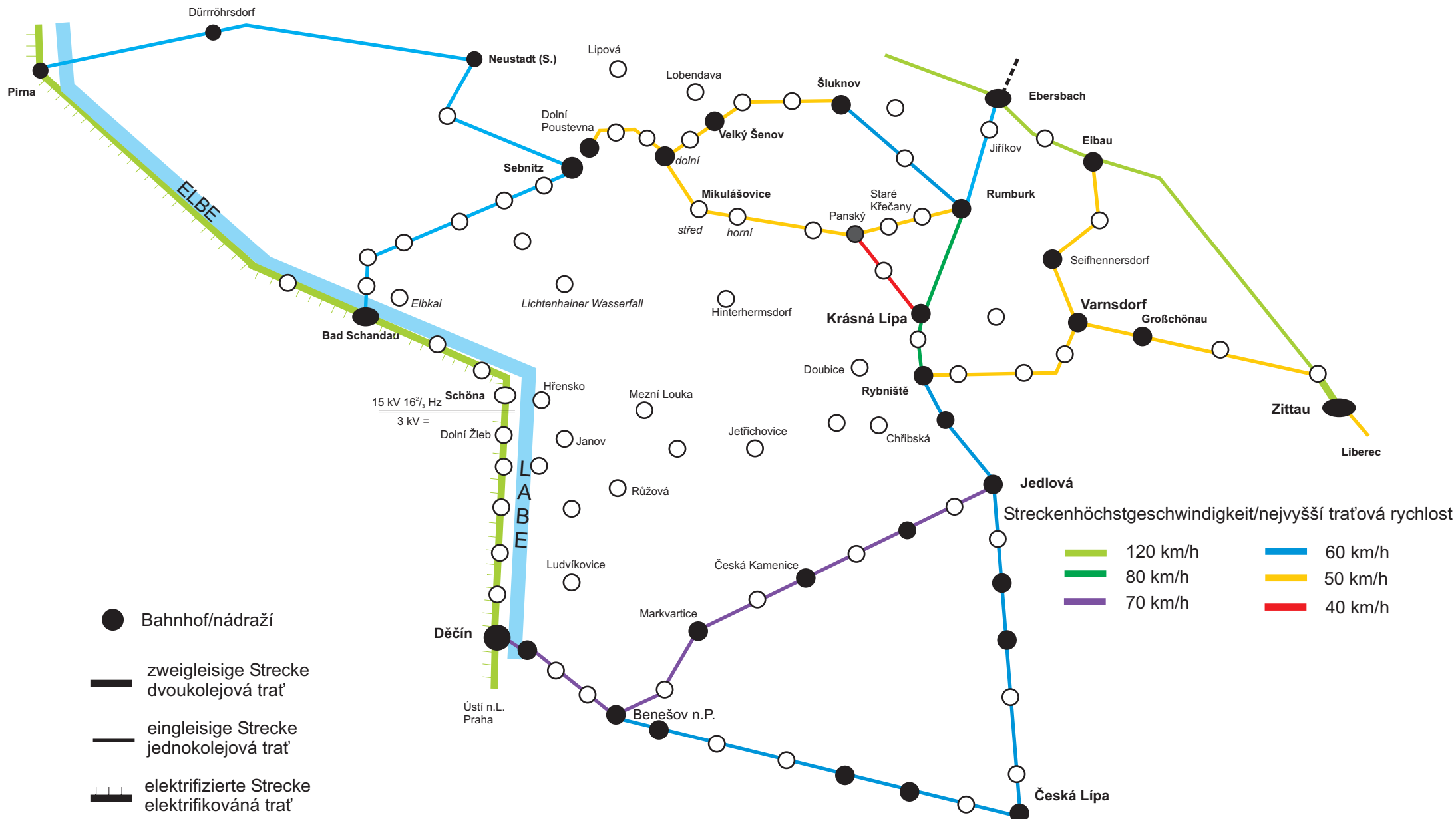
Quelle:

Tschechien: Český statistický ústav; Deutschland: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

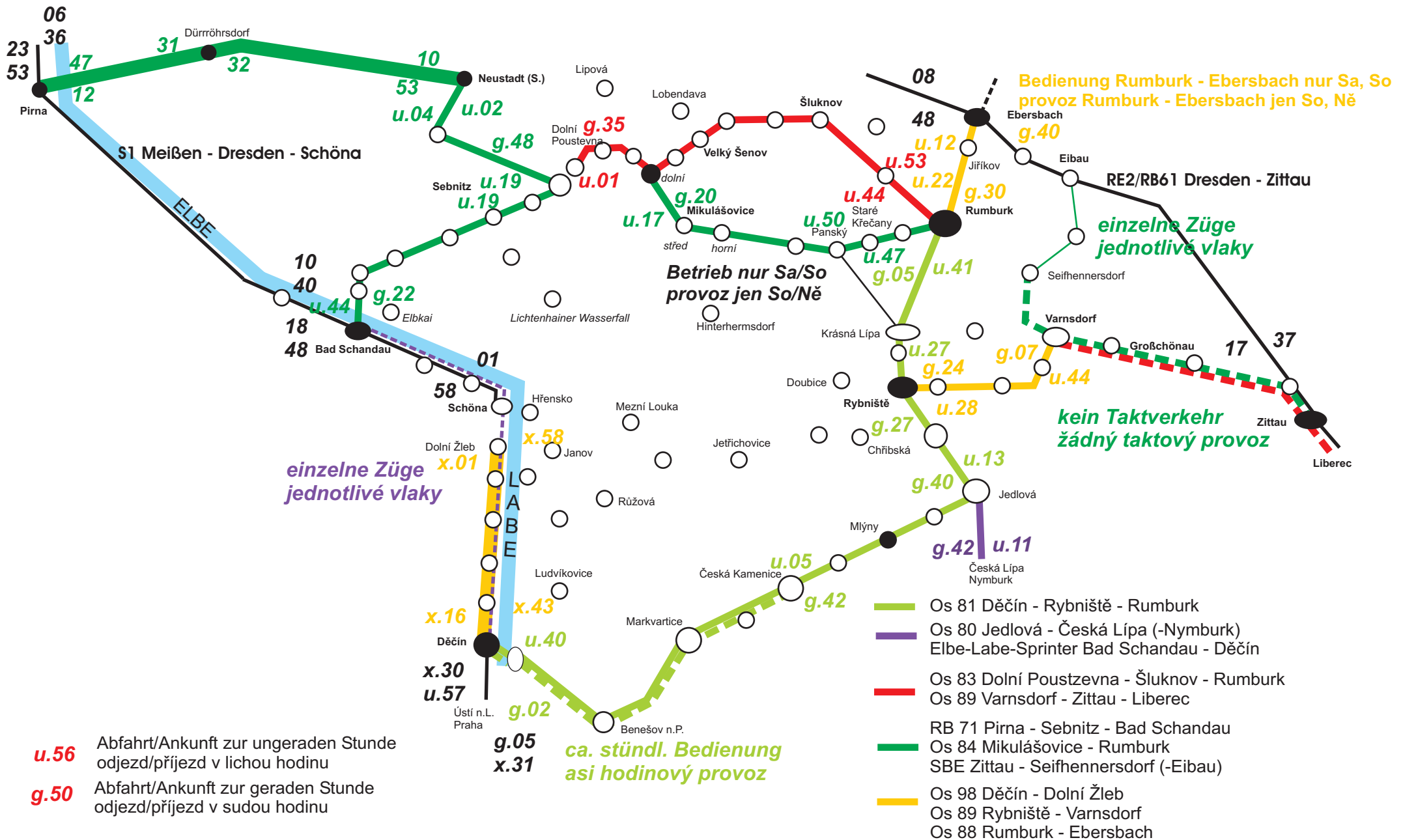
Anhang 3: Streckenübersicht

Strecke	Länge	V _{max}	Ausbau	Bahnhöfe	Besonderheiten
Bad Schandau – Děčín hl.n.	22 km	120 km/h	zweigleisig, elektrifiziert	Bad Schandau, Prostřední Žleb, Děčín hl.n.	In Prostřední Žleb Bahnsteig nur in Richtung Děčín In Schöna (Gr) Wechsel des Stromsystems
Bad Schandau - Neustadt	28 km	60 km/h	eingleisig	Bad Schandau, Rathmannsdorf, Ulbersdorf, Sebnitz	Stellwerk Ulbersdorf i.d.R. unbesetzt
(Sebnitz -) - Dolní Poustevna – Šluknov	17 km (18km)	50 km/h	eingleisig	Sebnitz, Dolní Poustevna, Mikulášovice dolní, Velký Šenov, Šluknov	Zwischen Dolní Poustevná und Šluknov Zugleitbetrieb
Rumburk - Šluknov	10 km	60 km/h	eingleisig	Šluknov, Rumburk	
Mikulášovice – Rumburk	18 km	50 km/h	eingleisig	Mikulášovice dolní, Panský	Zugleitbetrieb; Stellwerk Panský unbesetzt
Krásná Lípa – Panský	5 km	40 km/h	eingleisig	Krásná Lípa, Panský	Stellwerk Panský unbesetzt
Děčín hl.n.– Jedlová	41 km	70 km/h	eingleisig	Děčín hl.n., Děčín východ, Benešov n.P., Markvartice, Č. Kamenice, Mlýny, Jedlová	
Jedlová–Rybniště	9 km	60 km/h	eingleisig	Jedlová, Chřibská, Rybniště	
Rybniště–Rumburk	11 km	80 km/h	eingleisig	Rybniště, Krásná Lípa, Rumburk	
Rybniště – Varnsdorf - Mittelherwigsdorf	23 km	50km/h	eingleisig	Rybniště, Varnsdorf, Großschönau	
Rumburk – Ebersbach	9 km	60 km/h	eingleisig	Rumburk, Jiříkov, Ebersbach	Bahnhof Jiříkov kann nur über einen Abzweig vor der Einfahrt Ebersbach erreicht werden; keine direkte Verbindung der Bahnhöfe Jiříkov und Ebersbach
Zittau - Mittelherwigsdorf	6 km	100 km/h	zweigleisig	Zittau	Bahnsteig Mittelherwigsdorf befindet sich an der Strecke Richtung Varnsdorf
Jedlová – Česká Lípa	25 km	60 km/h	eingleisig	Jedlová, Svor, Nový Bor, Česká Lípa	
Benešov n.P. – Česká Lípa	20 km	60 km/h	eingleisig	Benešov n.P., Františkov n.P., Police-Žandov, Stružnice, Česká Lípa	

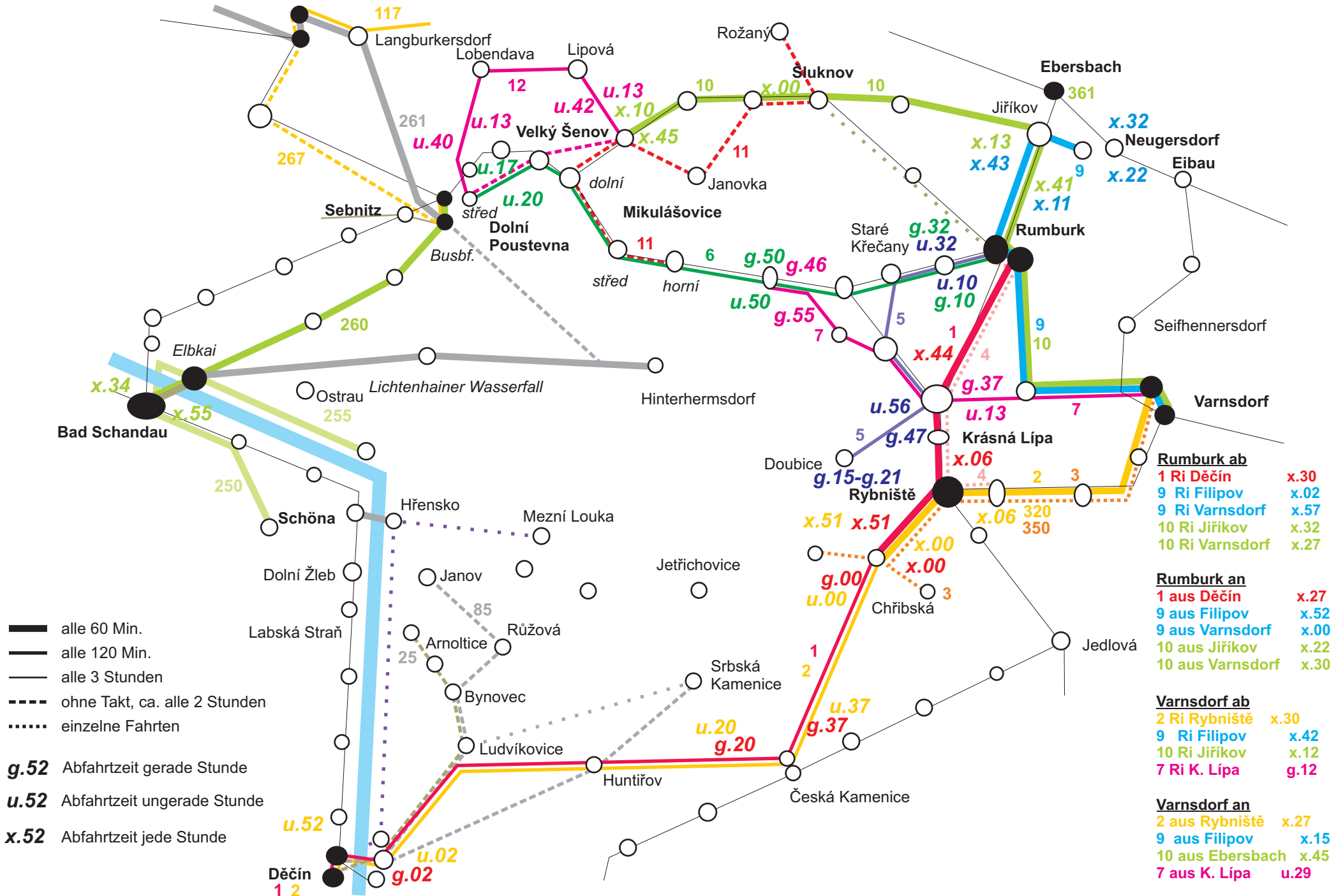
4. Zustand der Infrastruktur/stav infrastruktury



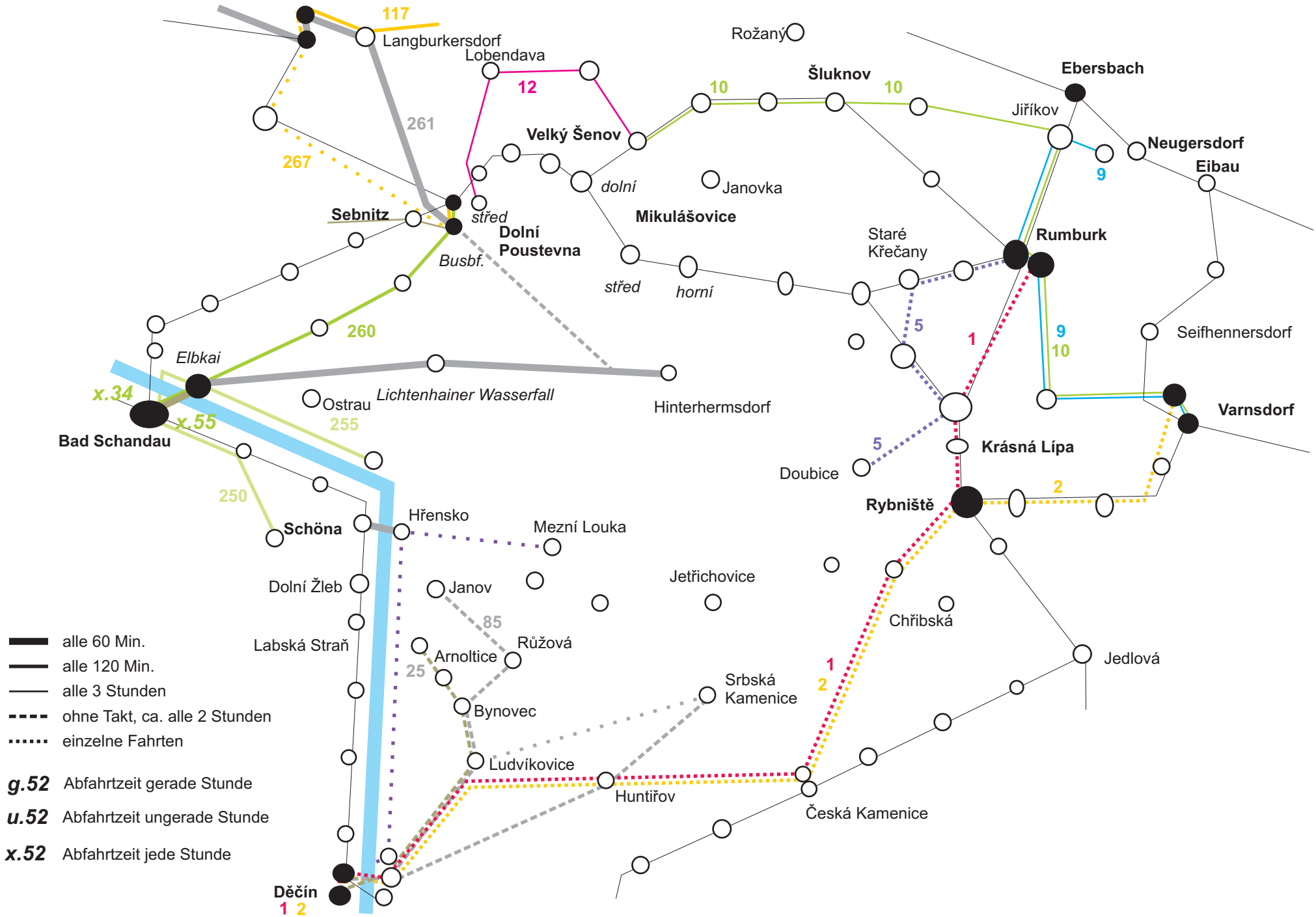
5. Heutiger Struktur des Bahnfahrplans dnešní struktura vlakového jízdního řádu



6.1 Busnetz/autobusová síť 2007 (Arbeitstage/pracovní dni)



6.2 Busnetz/autobusová síť 2007 (Wochenende/víkend)



Anhang 7: Fahrzeiten und Reisegeschwindigkeiten

Heutiger Zustand

Bahn			Bus	
Strecke	v _{Reise} in km/h	Fahrzeit	v _{Reise} in km/h	Fahrzeit
Dolní Poustevna - Rumburk	36,8	44 min	ca. 32	50 min (direkt) 59-64 min (ü. Jiříkov)
Mikulášovice dolní nádraží - Rumburk	36	30 min	34	37 min
Krásná Lípa - Panský	30	10 min	32	15 min
Bad Schandau - Děčín	88	15 min	keine Verbindung	
Bad Schandau - Sebnitz	36	25 min	33,2	28 min
Ebersbach - Varnsdorf	32	30 min	38	30 min
Rumburk - Jiříkov	38	11 min	30	12 min
Děčín - Rybniště	36,6 (Os*) 42,2 (Sp*)	83 min 71 min	40	50 min
Rybniště - Varnsdorf	38,8	17 min	30	26 min
Rybniště - Rumburk	47	14 min	35,3	17 min
Rumburk - Varnsdorf	keine Verbindung		35	17 min

Os, Sp = tschechische Zuggattungen

gemäß Modell 2

Bahn			Bus	
Strecke	v _{Reise} in km/h	Fahrzeit	v _{Reise} in km/h	Fahrzeit
Sebnitz - Rumburk über Šluknov (Bus über Janovka)	37,9	43 min	27	84 min (über Jiříkov)
Mikulášovice dolní - Rumburk	37,2	29 min	31,6	38 min
Krásná Lípa - Brtníky	keine Verbindung		34,3	14 min (náměstí - náměstí)
Bad Schandau - Děčín	88	15 min	keine Verbindung	
Bad Schandau - Sebnitz	36	25 min	32	31 min
Ebersbach - Varnsdorf	32	30 min	27,8	40 min
Rumburk - Jiříkov	38	11 min	37,5	8 min (bis náměstí)
Děčín - Rybniště	46,1	65 min	40	53 min (bis pošta)
Rybniště - Varnsdorf (Bus: pošta - aut. nád.)	38,8	17 min	31,2	25 min (ü. Severní draha)
Rybniště - Rumburk	47	14 min	32,7	22 min (direkt)
Rumburk - Varnsdorf	keine Verbindung		27,6	25 min
			28,8	25 min (bis aut. nád.)

Anhang 8: Eingesetzte Fahrzeuge

Bahn

Bezeichnung	Art	Derzeit eingesetzt	Sitzplätze
DB			
642	2-teiliger Triebwagen „Desiro“	Pirna – Neustadt – Sebnitz – Bad Schandau	108
SBE			
796	Schienenbus	Seifhennersdorf – Varnsdorf - Zittau	60
ČD			
810	Schienenbus	Rumburk - Dolní Poustevna Rumburk - Mikulášovice Rumburk - Krásná Lípa - Panský Rumburk - Jiříkov/Ebersbach Varnsdorf - Rybníště - Rumburk	55
010	Beiwagen zu 810	Rumburk - Dolní Poustevna Rumburk - Mikulášovice	62
842	Triebwagen, 1-teilig	Děčín - Rumburk	80
020	Beiwagen zu 842	Děčín - Rumburk Rybníště - Varnsdorf - Zittau	68
843	Triebwagen, 1-teilig	Děčín - Rumburk	60
043	Beiwagen zu 843	Děčín - Rumburk	64
943	Steuerwagen zu 843	Děčín - Rumburk	72
742	Diesellok	Rumburk – Česká Lipa - Nymburk	
B	Abteilwagen 2.Kl.	Rumburk – Česká Lipa - Nymburk	80
AB	Abteilwagen 1./2.Kl.	Rumburk – Česká Lipa – Nymburk	60
BC	Abteilwagen 2.Kl. mit Gepäckraum	Rumburk – Česká Lipa – Nymburk	40
Bdt	Großraumwagen 2.Kl.	Rumburk – Česká Lipa - Nymburk	88

Bus

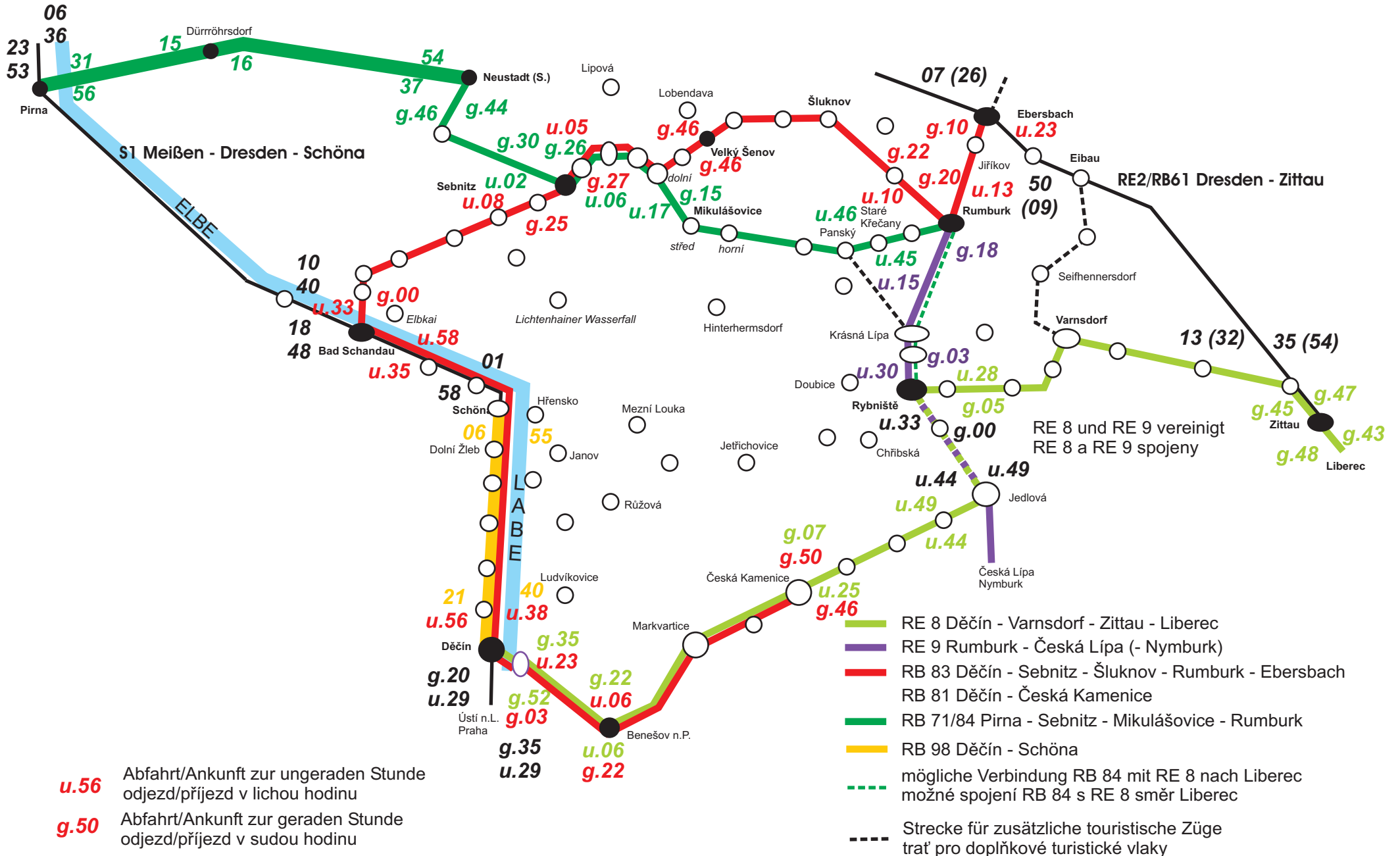
Bezeichnung	Art	Derzeit eingesetzt	Sitzplätze/ Plätze ge- samt
OVPS			
MAN ÜL 292	Überlandbus	Alle Linien	49/102
MAN SL 242	Niederflur-Stadtbus	Alle Linien	41/95 bzw. 37/101
MAN Lion's Regio	Überlandbus	Alle Linien	
DPUK			
Karosa C 734	Überlandbus	Alle Linien, vereinzelt	45/80
Karosa C 934E	Überlandbus	Alle Linien	45/80
Karosa B 731	Stadtbus, 3-türig	Dolní Poustevna - Rumburk - Varnsdorf (alle Linien im Bereich) Varnsdorf - Rumburk - Filipov	31/100
SOR C 7.5	Kleinbus	Linien 200, 300, 370, 410, 480	26/44
SOR C 9.5	Überlandbus	Alle Linien	40/75
SOR C 10.5	Überlandbus	Alle Linien	
SOR/EKOBUS C 9.5	Überland-Erdgasbus	Alle Linien	40/75

Anhang 9: Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr

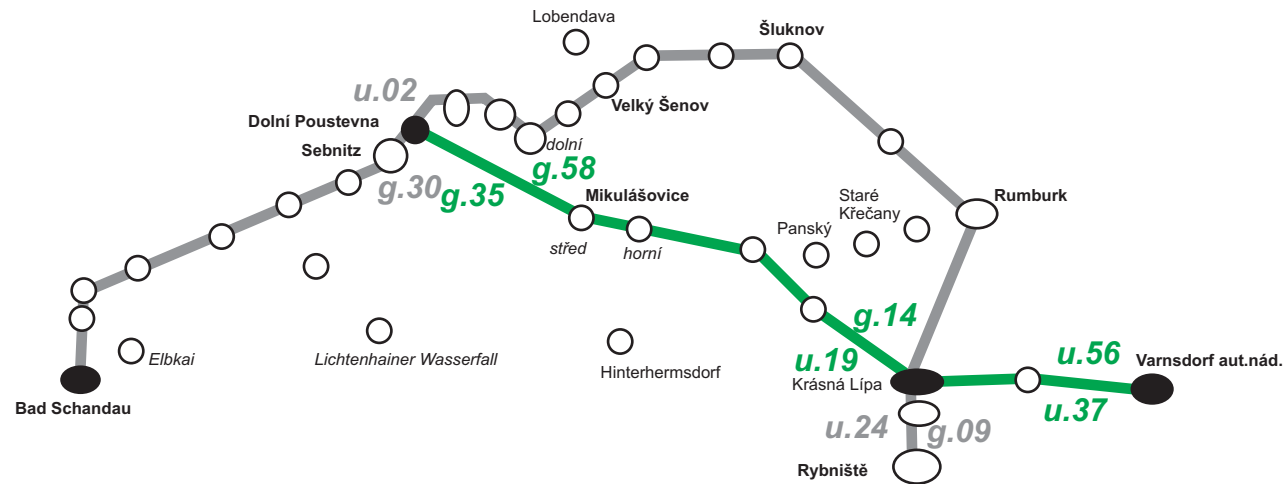
Angebot	Anbieter	Wann?	Wo?	Wo zu kaufen?
Internationaler Eisenbahntarif TCV	DB/ČD	immer	Grenzüberschreitende Bahnfahrten	Verkaufsstellen der DB und ČD, z.T. Fahrscheinautomaten der DB
Übergangstarif DB/ČD	DB	immer	Zwischen allen Bahnhöfen im VVO und Děčín und Ústí n.L. sowie zwischen allen Bahnhöfen zwischen Dresden und Zittau und Liberec und Tanvald. Einzelfahrscheine und Hin- und Rückfahrt.	Verkaufsstellen und Fahrscheinautomaten der DB
VVO-Tageskarte u. Kleingruppenkarte Verbundraum	VVO	Sa/So	Gesamtes VVO-Gebiet sowie Elbe-Labe-Sprinter zwischen Bad Schandau und Děčín	Verkaufsstellen und Fahrscheinautomaten der im VVO verkehrenden Unternehmen
ZVON-Tarif	ZVON	immer	in Zügen der SBE/Railtrans nach Varnsdorf	Verkaufsstellen und Fahrscheinautomaten der im ZVON verkehrenden Unternehmen, im Zug
EURO-NEISSE-Ticket	ZVON	immer	Gesamtes ZVON-Gebiet, Bus- und Bahnverkehr im Bezirk Liberec, einige Züge und Buslinien in Polen, Züge Ebersbach/Varnsdorf - Jedlová; beim Kauf in Tschechien oder Polen andere Bedingungen	Wie ZVON-Tarif; Zudem ČD und PKP, ČSAD Liberec, PKS Zgorzelec
Tarif der ČD (TR 10)	ČD	immer	in Zügen der ČD nach Varnsdorf	Verkaufsstellen der ČD, im Zug
Haustarif Railtrans	Rail-trans	immer	In Zügen der SBE/Railtrans	Im Zug
Haustarif Fa. Nuhn	Nuhn	immer	In den Bussen der Fa. Nuhn	Im Bus
Tarif der Fähre Schöna - Hřensko	OVPS	immer	Fähre Schöna - Hřensko	Auf der Fähre
Sachsen-Böhmen-Ticket	DB	immer	Alle Bahnstrecken in Sachsen und in Teilen Nordböhmens, in Tschechien nicht bei Lausitzbahn und Railtrans	Verkaufsstellen und Fahrscheinautomaten der Bahnunternehmen in Dtl.
Schöne-Wochenende-Ticket	DB	Sa/So	Alle Bahnstrecken in Deutschland und in Teilen Nordböhmens, in Tschechien nicht bei Lausitzbahn und Railtrans	Verkaufsstellen und Fahrscheinautomaten der Bahnunternehmen in Dtl.
SONE+	ČD	Sa/So	Alle Bahnstrecken in Tschechien und in Teilen Sachsens (außer Lausitzbahn und Railtrans)	Verkaufsstellen der ČD, im Zug

10.1 Mögliche Fahrplanstruktur - Modell 1

možná struktura jízdního řádu - model 1

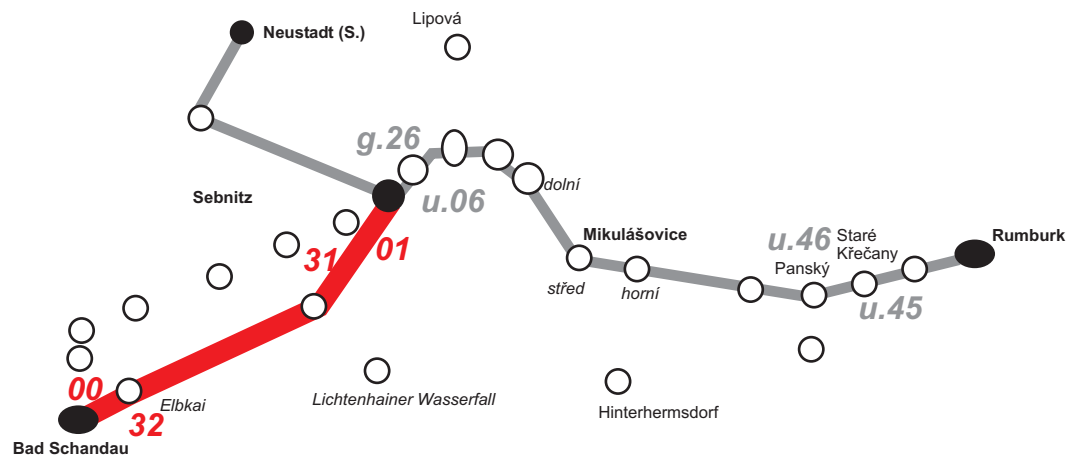


10.1.2 Wichtige Busanschlüsse - Modell 1 důležité autobusové přípoje - model 1



Die Buslinie 380 Dolní Poustevna - Varnsdorf sichert den Anschluss des südlichen Streckenastes an die Züge Richtung Sebnitz und Děčín bzw. Česká Lípa und stellt einen direkten Anschluss nach Varnsdorf her.

autobusová linka 380 Dolní Poustevna - Varnsdorf zajišťuje přípoj jižní traťové vetvi s vlaky směř Sebnitz a Děčín popř. Česká Lípa a poskytuje přímý spoj do Varnsdorfu.

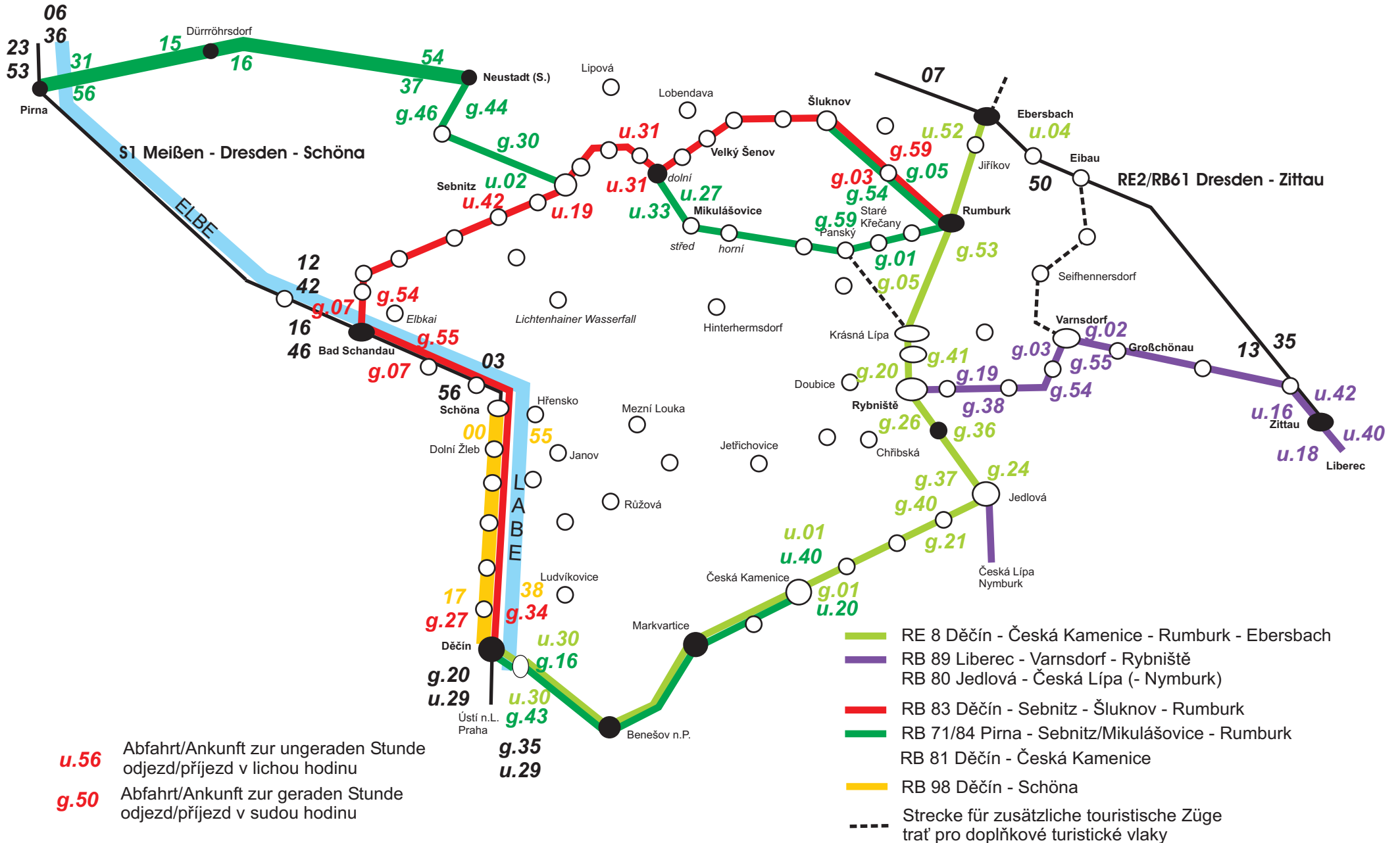


Der Anschluss nach Bad Schandau von den Zügen über Mikulášovice wird durch die stündlich verkehrende Buslinie 260 Bad Schandau - Sebnitz gewährleistet.

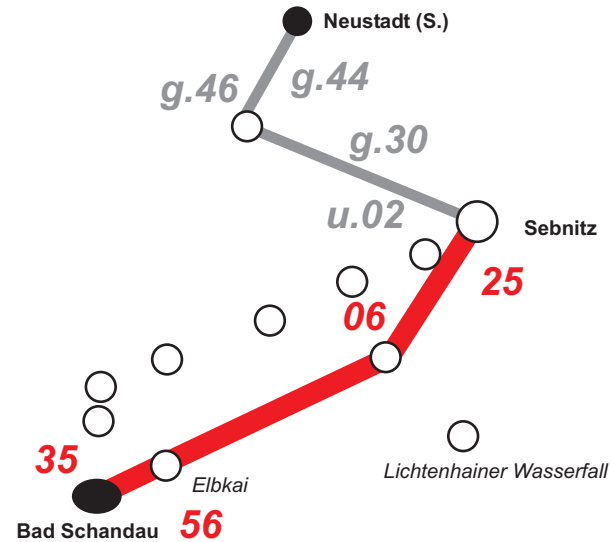
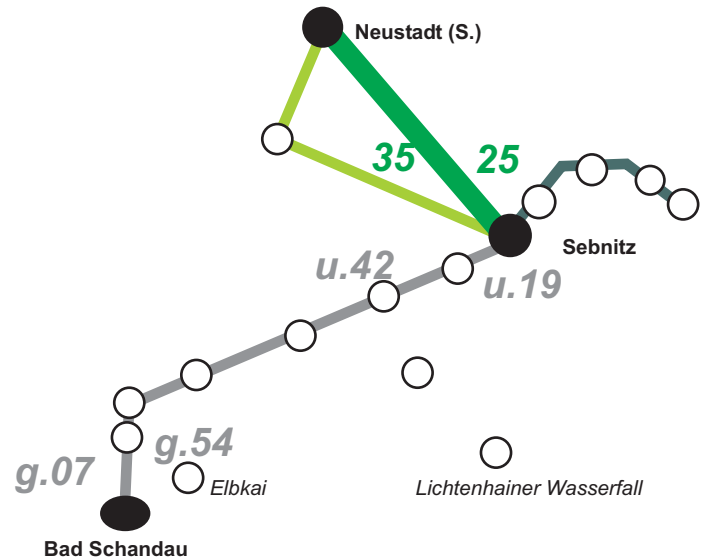
Přípoj do Bad Schandau z vlaků přes Mikulášovice je zajištěn autobusovou linkou 260 Bad Schandau - Sebnitz, která jezdí každou hodinu.

10.2 Mögliche Fahrplanstruktur - Modell 2

možná struktura jízdního řádu - model 2



10.2.1 Wichtige Busanschlüsse - Modell 2 důležité autobusové přípoje - model 2



Die entfallende Zugverbindung Bad Schandau - Neustadt wird durch Busanschlüsse ersetzt:

Linie 260 Bad Schandau - Sebnitz hat Anschluss an die Züge von und nach Sebnitz

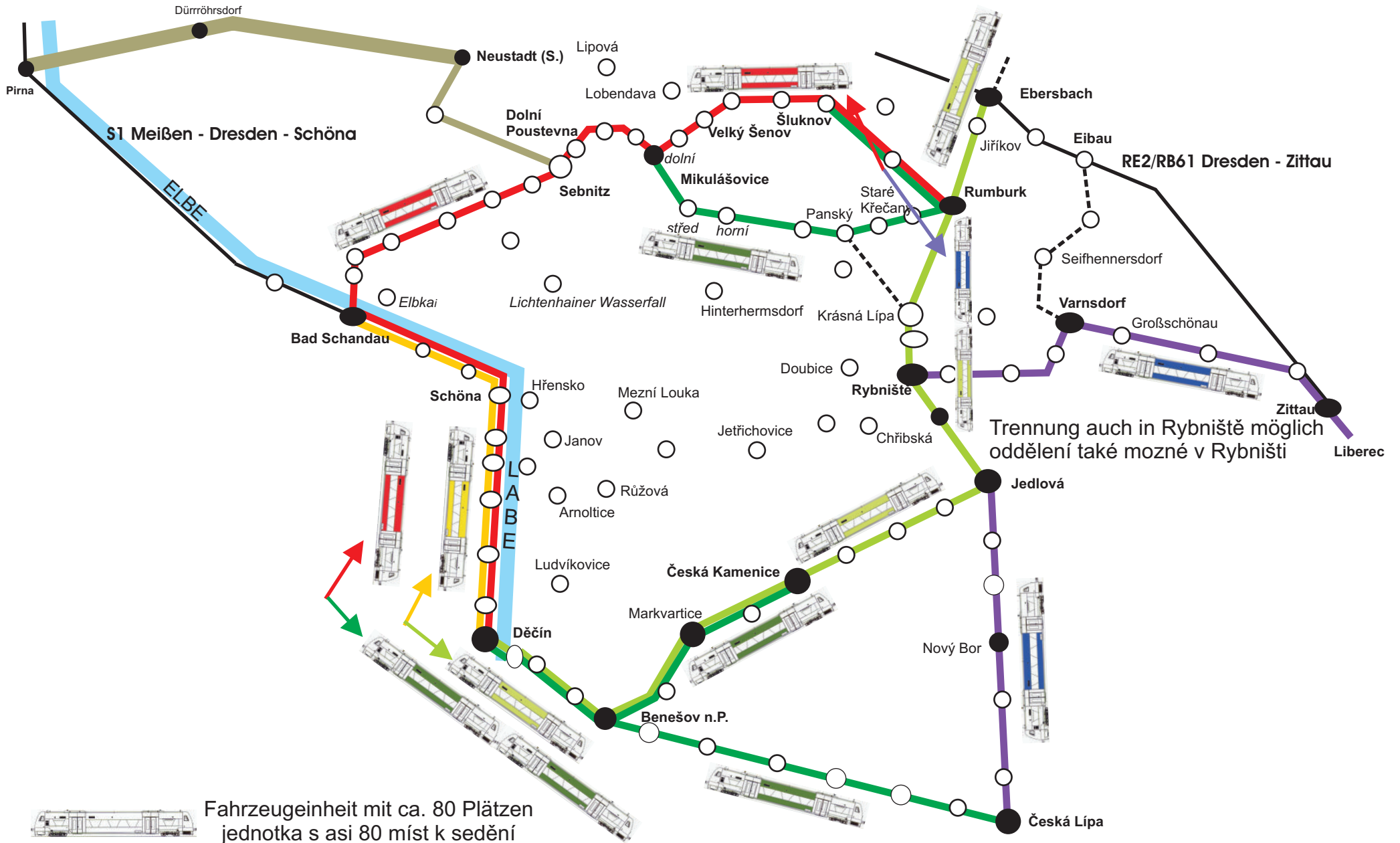
Linie 261 Sebnitz - Neustadt (- Dresden) und Linie 267 Sebnitz - Krumhermsdorf - Neustadt (- Steinigtwolmsdorf) können den Anschluss nach Neustadt vom Zug aus Bad Schandau herstellen.

vlakové spojení Bad Schandau - Neustadt bude nahrazeno autobusovými přípoji:

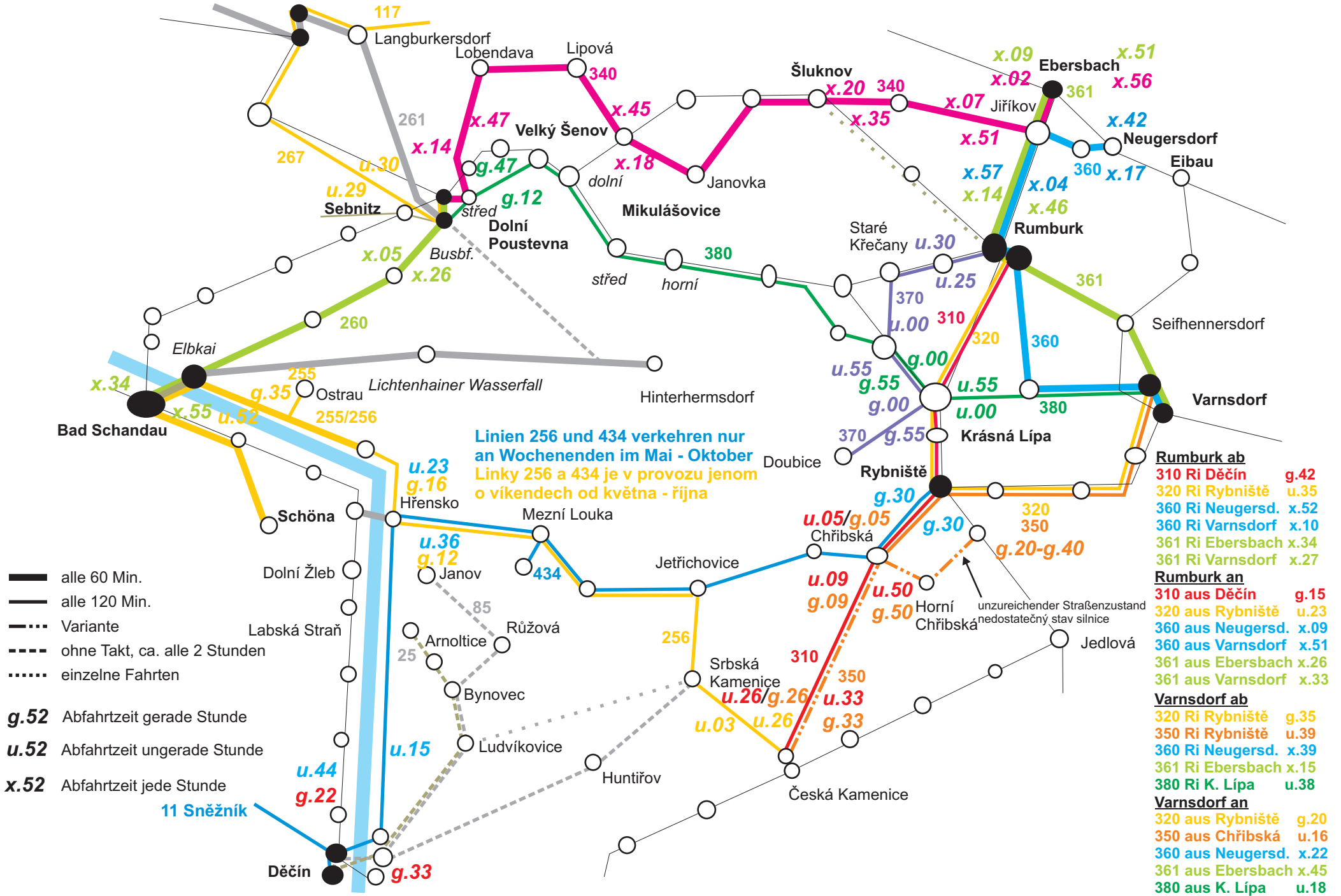
Linka 260 Bad Schandau - Sebnitz má přípoj na vlaky od a do Sebnitze.

Linka 261 Sebnitz - Neustadt (- Dresden) a linka 267 Sebnitz - Krumhermsdorf - Neustadt (- Steinigtwolmsdorf) mohou zajišťit přípoj do Neustadtu z vlaku z Bad Schandau.

12. Fahrzeugeinsatz * nasazení vozidla



13. das neue Busnetz/nový sit' autobusové dopravy (Arbeitstage/pracovní dni)



Anhang 14: Regionaltriebwagen

Fahrzeug	Hersteller	Plätze	Leistung	Gesamt- masse	V _{max}	Bemerkung
LINT 27	Alstom LHB	100	630 kW	63 t	120 km/h	Niederflur, 2-teilig
LINT 41	Alstom LHB	60	315 kW	41 t	120 km/h	Niederflur, 1-teilig
Desiro	Siemens	112	550 kW	64 t	120 km/h	Niederflur, 2-teilig
Talent (2-teilig)	Bombardier Talbot	116	630 kW	89 t	120 km/h	Durchgang zwischen den Wagenteilen ohne Treppen
Talent (3-teilig)	Bombardier Talbot	78	630 kW	68 t	120 km/h	Durchgang zwischen den Wagenteilen ohne Treppen
RegioShuttle	Stadler	66	514 kW	48 t	120 km/h	Niederflur, 1-teilig
Itino	Bombardier	90			120 km/h	Niederflur, 2-teilig; gleiche Bauform wie RegioShuttle
214Ma	PESA	51	350 kW	46 t	140 km/h	1-teilig, Niederflur nur im Eingangsbereich einer Tür
GTW 2/6	Stadler	92	600 kW	76 t	140 km/h	Niederflur, 2-teilig; Motor in seperatem Wagen in der Mitte des Fahrzeugs
LVT/S	DWA	59			100 km/h	1-teilig, Niederflur nur im Eingangsbereich der Tür
RegioNova	Pars Nova	72	242 kW	55 t	80 km/h	Umbau aus 810/010; Niederflur nur im Eingangsbereich des Beiwagens Zulassung für Deutschland wird vom Hersteller für problematisch gehalten

Platzanzahl und Leistung sind bestellerabhängig; angegeben sind Werte bestellter Fahrzeuge; die Platzanzahl bezieht sich auf ein Fahrzeug ohne 1. Klasse-Bereich, mit Mehrzweckbereich für Fahrräder.

Anhang 15: Fahrpläne

RB 72 Sebnitz - Neustadt - Pirna

Zug	6601	6603	6605	6607	6609	6611	6613	6615
Sebnitz	6.30	8.30	10.30	12.30	14.30	16.30	18.30	20.30
Krumhermsdorf	6.37	8.37	10.37	12.37	14.37	16.37	18.37	20.37
Neustadt (S.)	6.45	8.45	10.45	12.45	14.45	16.45	18.45	20.45
Neustadt (S.)	6.54	8.54	10.54	12.54	14.54	16.54	18.54	20.54
Langenwolmsdorf	6.59	8.59	10.59	12.59	14.59	16.59	18.59	20.59
Langenwolmsdorf Mitte	7.02	9.02	11.02	13.02	15.02	17.02	19.02	21.02
Stolpen	7.06	9.06	11.06	13.06	15.06	17.06	19.06	21.06
Helmsdorf (b. Pirna)	7.09	9.09	11.09	13.09	15.09	17.09	19.09	21.09
Dürrröhrsdorf	7.14	9.14	11.14	13.14	15.14	17.14	19.14	21.14
Dürrröhrsdorf	7.15	9.15	11.15	13.15	15.15	17.15	19.15	21.15
Lohmen	7.22	9.22	11.22	13.22	15.22	17.22	19.22	21.22
Pirna-Copitz Nord	7.28	9.28	11.28	13.28	15.28	17.28	19.28	21.28
Pirna-Copitz	7.30	9.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30	21.30
Pirna	7.31	9.31	11.31	13.31	15.31	17.31	19.31	21.31
<i>S 1 nach Dresden</i>	<i>7.36</i>	<i>9.36</i>	<i>11.36</i>	<i>13.36</i>	<i>15.36</i>	<i>17.36</i>	<i>19.36</i>	<i>21.36</i>

RB 72 Pirna - Neustadt - Sebnitz

Zug	6600	6602	6604	6606	6608	6610	6612	6614
<i>S 1 von Dresden</i>	<i>5.53</i>	<i>7.53</i>	<i>9.53</i>	<i>11.53</i>	<i>13.53</i>	<i>15.53</i>	<i>17.53</i>	<i>19.53</i>
Pirna	5.56	7.56	9.56	11.56	13.56	15.56	17.56	19.56
Pirna-Copitz	5.58	07.58	09.58	11.58	13.58	15.58	17.58	19.58
Pirna-Copitz Nord	6.00	08.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00
Lohmen	6.06	08.06	10.06	12.06	14.06	16.06	18.06	20.06
Dürrröhrsdorf	6.13	08.13	10.13	12.13	14.13	16.13	18.13	20.13
Dürrröhrsdorf	6.16	08.16	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	20.16
Helmsdorf (b. Pirna)	6.20	08.20	10.20	12.20	14.20	16.20	18.20	20.20
Stolpen	6.24	08.24	10.24	12.24	14.24	16.24	18.24	20.24
Langenwolmsdorf Mitte	6.28	08.28	10.28	12.28	14.28	16.28	18.28	20.28
Langenwolmsdorf	6.31	08.31	10.31	12.31	14.31	16.31	18.31	20.31
Neustadt (S.)	6.37	08.37	10.37	12.37	14.37	16.37	18.37	20.37
Neustadt (S.)	6.46	08.46	10.46	12.46	14.46	16.46	18.46	20.46
Krumhermsdorf	6.53	08.53	10.53	12.53	14.53	16.53	18.53	20.53
Sebnitz	7.00	09.00	11.00	13.00	15.00	17.00	19.00	21.00

Fahrpläne Modell 2

RE 8 Ebersbach - Rumburk - Česká Kamenice - Děčín										RB 81 Česká Kamenice - Děčín								
Zug	8150	8100	800	8102	802	8104	804	8106	806	8108	808	8110	810	8112	812	8114	814	8114
Ebersbach					7.52		9.52		11.52		13.52		15.52		17.52		19.52	
Jiříkov-Filipov					7.55		9.55		11.55		13.55		15.55		17.55		19.55	
Rumburk					8.02		10.02		12.02		14.02		16.02		18.02		20.02	
<i>RB 83 von Sebnitz</i>					08.02		10.02		12.02		14.02		16.02		18.02		20.02	
Rumburk	4.07		6.07	6.54	8.07		10.07		12.07		14.07	14.54	16.07	16.54	18.07		20.07	
Krásná Lípa	4.16		6.16	7.03	8.16		10.16		12.16		14.16	15.03	16.16	17.03	18.16		20.16	
Krásná Lípa město	4.19		6.19	7.06	8.19		10.19		12.19		14.19	15.06	16.19	17.06	18.19		20.19	
Rybniště	4.22		6.22	7.09	8.22		10.22		12.22		14.22	15.09	16.22	17.09	18.22		20.22	
<i>RB 89 von Varnsdorf</i>			6.19		8.19		10.19		12.19		14.19		16.19		18.19		20.19	
Rybniště	4.26		6.26	7.09	8.26		10.26		12.26		14.26	15.09	16.26	17.09	18.26		20.26	
Chřibská	4.30		6.30	7.13	8.30		10.30		12.30		14.30	15.13	16.30	17.13	18.30		20.30	
Chřibská	4.32		6.32	7.13	8.32		10.32		12.32		14.32	15.13	16.32	17.13	18.32		20.32	
Jedlová	4.39		6.39	7.20	8.39		10.39		12.39		14.39	15.20	16.39	17.20	18.39		20.39	
<i>RE 80 nach Česká Lípa</i>			6.45		8.45		10.45		12.45		14.45		16.45		18.45		20.45	
Jedlová	4.42		6.42	7.20	8.42		10.42		12.42		14.42	15.20	16.42	17.20	18.42		20.42	
Kytlice	4.49		6.49	7.27	8.49		10.49		12.49		14.49	15.27	16.49	17.27	18.49		20.49	
Mlýny	4.52		6.52	7.30	8.52		10.52		12.52		14.52	15.30	16.52	17.30	18.52		20.52	
Horní Kamenice	4.58		6.58	7.36	8.58		10.58		12.58		14.58	15.36	16.58	17.36	18.58		20.58	
Česká Kamenice	5.00		7.00	7.38	9.00		11.00		13.00		15.00	15.38	17.00	17.38	19.00		21.00	
Česká Kamenice	5.01	5.40	7.01	7.40	9.01	9.40	11.01	11.40	13.01	13.40	15.01	15.40	17.01	17.40	19.01	19.40	21.01	21.40
Veselé pod Rabštejnem		5.46		7.46		9.46		11.46		13.46		15.46		17.46		19.46		21.46
Markvartice	5.09	5.51	7.09	7.51	9.09	9.51	11.09	11.51	13.09	13.51	15.09	15.51	17.09	17.51	19.09	19.51	21.09	21.51
Markvartice	5.09	5.53	7.09	7.53	9.09	9.53	11.09	11.53	13.09	13.53	15.09	15.53	17.09	17.53	19.09	19.53	21.09	21.53
Dolní Habartice		5.57		7.57		9.57		11.57		13.57		15.57		17.57		19.57		21.57
Benešov nad Ploučnicí	5.16	6.01	7.16	8.01	9.16	10.01	11.16	12.01	13.16	14.01	15.16	16.01	17.16	18.01	19.16	20.01	21.16	22.01
<i>RB 82 von Česká Lípa</i>		6.02		8.02		10.02		12.02		14.02		16.02		18.02		20.02		22.02
Benešov nad Ploučnicí	5.16	6.06	7.16	8.06	9.16	10.06	11.16	12.06	13.16	14.06	15.16	16.06	17.16	18.06	19.16	20.06	21.16	22.06
Malá Veleň		6.10		8.10		10.10		12.10		14.10		16.10		18.10		20.10		22.10
Děčín východ	5.24	6.16	7.24	8.16	9.24	10.16	11.24	12.16	13.24	14.16	15.24	16.16	17.24	18.16	19.24	20.16	21.24	22.16
Děčín východ	5.24	6.16	7.24	8.16	9.24	10.16	11.24	12.16	13.24	14.16	15.24	16.16	17.24	18.16	19.24	20.16	21.24	22.16
Děčín hl.n.	5.29	6.21	7.29	8.21	9.29	10.21	11.29	12.21	13.29	14.21	15.29	16.21	17.29	18.21	19.29	20.21	21.29	22.21
<i>nach Bad Schandau</i>		6.25		8.25		10.25		12.25		14.25		16.25		18.25		20.25		
<i>nach Schöna</i>	5.40	6.25	7.40	8.25	9.40	10.25	11.40	12.25	13.40	14.25	15.40	16.25	17.40	18.25	19.40		21.40	

Fahrpläne Modell 2

RE 8 Děčín - Česká Kamenice - Rumburk - Ebersbach											RB 81 Děčín - Česká Kamenice							
Zug	8101	803	8101	805	8103	807	8105	809	8107	811	8109	813	8111	815	8113	817	8115	8151
<i>von Schöna</i>			6.33	7.17	8.33	9.17	10.33	11.17	12.33	13.17	14.33	15.17	16.33	17.17	18.33	19.17	20.33	
<i>von Bad Schandau</i>					8.33		10.33		12.33		14.33		16.33		18.33		20.33	
Děčín hl.n.	4.35	5.31	6.35	7.31	8.35	9.31	10.35	11.31	12.35	13.31	14.35	15.31	16.35	17.31	18.35	19.31	20.35	22.35
Děčín východ	4.40	5.36	6.40	7.36	8.40	9.36	10.40	11.36	12.40	13.36	14.40	15.36	16.40	17.36	18.40	19.36	20.40	22.40
Děčín východ	4.41	5.36	6.41	7.36	8.41	9.36	10.41	11.36	12.41	13.36	14.41	15.36	16.41	17.36	18.41	19.36	20.41	22.41
Malá Veleň	4.48		6.48		8.48		10.48		12.48		14.48		16.48		18.48		20.48	22.48
Benešov nad Ploučnicí	4.52	5.44	6.52	7.44	8.52	9.44	10.52	11.44	12.52	13.44	14.52	15.44	16.52	17.44	18.52	19.44	20.52	22.52
<i>RB 82 nach Česká Lípa</i>	<i>4.54</i>		<i>6.54</i>		<i>8.54</i>		<i>10.54</i>		<i>12.54</i>		<i>14.54</i>		<i>16.54</i>		<i>18.54</i>		<i>20.54</i>	
Benešov nad Ploučnicí	4.57	5.44	6.57	7.44	8.57	9.44	10.57	11.44	12.57	13.44	14.57	15.44	16.57	17.44	18.57	19.44	20.57	22.57
Dolní Habartice	5.01		7.01		9.01		11.01		13.01		15.01		17.01		19.01		21.01	23.01
Markvartice	5.05	5.51	7.05	7.51	9.05	9.51	11.05	11.51	13.05	13.51	15.05	15.51	17.05	17.51	19.05	19.51	21.05	23.05
Markvartice	5.09	5.51	7.09	7.51	9.09	9.51	11.09	11.51	13.09	13.51	15.09	15.51	17.09	17.51	19.09	19.51	21.09	23.09
Veselé pod Rabštejnem	5.13		7.13		9.13		11.13		13.13		15.13		17.13		19.13		21.13	23.13
Česká Kamenice	5.19	6.00	7.19	8.00	9.19	10.00	11.19	12.00	13.19	14.00	15.19	16.00	17.19	18.00	19.19	20.00	21.19	23.19
Česká Kamenice		6.01	7.19	8.01		10.01		12.01		14.01	15.19	16.01	17.19	18.01		20.01		
Horní Kamenice		6.03	7.21	8.03		10.03		12.03		14.03	15.21	16.03	17.21	18.03		20.03		
Mlýny		6.09	7.31	8.09		10.09		12.09		14.09	15.31	16.09	17.31	18.09		20.09		
Kytlice		6.13	7.35	8.13		10.13		12.13		14.13	15.35	16.13	17.35	18.13		20.13		
Jedlová		6.20	7.42	8.20		10.20		12.20		14.20	15.42	16.20	17.42	18.20		20.20		
Jedlová		6.23	7.42	8.23		10.23		12.23		14.23	15.42	16.23	17.42	18.23		20.23		
Chřibská		6.30	7.49	8.30		10.30		12.30		14.30	15.49	16.30	17.49	18.30		20.30		
Chřibská		6.32	7.49	8.32		10.32		12.32		14.32	15.49	16.32	17.49	18.32		20.32		
Rybniště		6.35	7.54	8.35		10.35		12.35		14.35	15.54	16.35	17.54	18.35		20.35		
<i>RB 89 nach Varnsdorf</i>		<i>6.38</i>		<i>8.38</i>		<i>10.38</i>		<i>12.38</i>		<i>14.38</i>		<i>16.38</i>		<i>18.38</i>		<i>20.38</i>		
Rybniště		6.35	7.54	8.35		10.35		12.35		14.35	15.54	16.35	17.54	18.35		20.35		
Krásná Lípa město		6.39	7.58	8.39		10.39		12.39		14.39	15.58	16.39	17.58	18.39		20.39		
Krásná Lípa		6.42	8.01	8.42		10.42		12.42		14.42	16.01	16.42	18.01	18.42		20.42		
Rumburk		6.48	8.07	8.48		10.48		12.48		14.48	16.07	16.48	18.07	18.48		20.48		
<i>RB 83 nach Sebnitz</i>		<i>6.59</i>		<i>8.59</i>		<i>10.59</i>		<i>12.59</i>		<i>14.59</i>		<i>16.59</i>		<i>18.59</i>		<i>20.59</i>		
Rumburk		6.50		8.50		10.50		12.50		14.50		16.50		18.50				
Jiříkov-Filipov		6.57		8.57		10.57		12.57		14.57		16.57		18.57				
Ebersbach		7.00		9.00		11.00		13.00		15.00		17.00		19.00				

Fahrpläne Modell 2

RB 80 Jedlová - Česká Lípa

Zug	8000	8000	8002	8004	8006	8008	8000	8010	8000	8012	8014
<i>RE 8 aus Rybníště</i>	<i>06.39</i>	<i>07.20</i>	<i>08.39</i>	<i>10.39</i>	<i>12.39</i>	<i>14.39</i>	<i>15.20</i>	<i>16.39</i>	<i>17.20</i>	<i>18.39</i>	<i>20.39</i>
Jedlová	06.45	07.40	08.45	10.45	12.45	14.45	15.40	16.45	17.40	18.45	20.45
Jedlová zastávka	06.48	07.43	08.48	10.48	12.48	14.48	15.43	16.48	17.43	18.48	20.48
Svor	06.55	07.50	08.55	10.55	12.55	14.55	15.50	16.55	17.50	18.55	20.55
Nový Bor	07.02	07.57	09.02	11.02	13.02	15.02	15.57	17.02	17.57	19.02	21.02
Skalice u České Lípy	07.07	08.02	09.07	11.07	13.07	15.07	16.02	17.07	18.02	19.07	21.07
Česká Lípa střelnice	07.14	08.09	09.14	11.14	13.14	15.14	16.09	17.14	18.09	19.14	21.14
Česká Lípa hl. n.	07.18	08.13	09.18	11.18	13.18	15.18	16.13	17.18	18.13	19.18	21.18

RB 80 Česká Lípa - Jedlová

Zug	8001	8001	8003	8005	8007	8009	8009	8009	8011	8011	8013
Česká Lípa hl. n.	05.40	06.41	07.40	09.40	11.40	13.40	14.41	15.40	16.41	17.40	19.40
Česká Lípa střelnice	05.44	06.45	07.44	09.44	11.44	13.44	14.45	15.44	16.45	17.44	19.44
Skalice u České Lípy	05.51	06.52	07.51	09.51	11.51	13.51	14.52	15.51	16.52	17.51	19.51
Nový Bor	05.58	06.59	07.58	09.58	11.58	13.58	14.59	15.58	16.59	17.58	19.58
Svor	06.06	07.07	08.06	10.06	12.06	14.06	15.07	16.06	17.07	18.06	20.06
Jedlová zastávka	06.16	07.17	08.16	10.16	12.16	14.16	15.17	16.16	17.17	18.16	20.16
Jedlová	06.19	07.20	08.19	10.19	12.19	14.19	15.20	16.19	17.20	18.19	20.19
<i>RE 8 nach Rybníště</i>	<i>06.23</i>	<i>07.42</i>	<i>08.23</i>	<i>10.23</i>	<i>12.23</i>	<i>14.23</i>	<i>15.42</i>	<i>16.23</i>	<i>17.42</i>	<i>18.23</i>	<i>20.23</i>

Fahrpläne Modell 2

RB 82 Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa

Zug	8201	8201	8203	8205	8207	8209	8211	8213	8215
<i>RB 81 aus Děčín</i>	4.52	6.52	8.52	10.52	12.52	14.52	16.52	18.52	20.52
Benešov nad Ploučnicí	4.54	6.54	8.54	10.54	12.54	14.54	16.54	18.54	20.54
Františkov nad Ploučnicí	4.58	6.58	8.58	10.58	12.58	14.58	16.58	18.58	20.58
Starý Šachov	5.03	7.03	9.03	11.03	13.03	15.03	17.03	19.03	21.03
Žandov	5.06	7.06	9.06	11.06	13.06	15.06	17.06	19.06	21.06
Police-Žandov	5.08	7.08	9.08	11.08	13.08	15.08	17.08	19.08	21.08
Stružnice	5.12	7.12	9.12	11.12	13.12	15.12	17.12	19.12	21.12
Česká Lípa-Holý vrch	5.18	7.18	9.18	11.18	13.18	15.18	17.18	19.18	21.18
Česká Lípa	5.21	7.21	9.21	11.21	13.21	15.21	17.21	19.21	21.21

Zug	8202	8204	8206	8208	8210	8212	8214	8216	8218
Česká Lípa	5.35	7.35	9.35	11.35	13.35	15.35	17.35	19.35	21.35
Česká Lípa-Holý vrch	5.37	7.37	9.37	11.37	13.37	15.37	17.37	19.37	21.37
Stružnice	5.43	7.43	9.43	11.43	13.43	15.43	17.43	19.43	21.43
Police-Žandov	5.49	7.49	9.49	11.49	13.49	15.49	17.49	19.49	21.49
Žandov	5.51	7.51	9.51	11.51	13.51	15.51	17.51	19.51	21.51
Starý Šachov	5.53	7.53	9.53	11.53	13.53	15.53	17.53	19.53	21.53
Františkov nad Ploučnicí	5.57	7.57	9.57	11.57	13.57	15.57	17.57	19.57	21.57
Benešov nad Ploučnicí	6.02	8.02	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	20.02	22.02
<i>RB 81 nach Děčín</i>	6.06	8.06	10.06	12.06	14.06	16.06	18.06	20.06	22.06

Fahrpläne Modell 2

RB 83 Rumburk - Šluknov - Sebnitz - Bad Schandau - Děčín

Zug	8300	8302	8304	8306	8308	8310	8310	8312	8314	8316
<i>RE 8 aus Rybníště</i>		06.48	08.48	10.48	12.48		14.48	16.48	18.48	20.48
Rumburk	04.59	06.59	08.59	10.59	12.59	13.39	14.59	16.59	18.59	20.59
Valdek	05.04	07.04	09.04	11.04	13.04	13.44	15.04	17.04	19.04	21.04
Šluknov	05.10	07.10	09.10	11.10	13.10	13.50	15.10	17.10	19.10	21.10
Šluknov	05.11	07.11	09.11	11.11	13.11	13.51	15.11	17.11	19.11	21.11
Šluknov zastávka	05.14	07.14	09.14	11.14	13.14	13.54	15.14	17.14	19.14	21.14
Velký Šenov zastávka	05.19	07.19	09.19	11.19	13.19	13.59	15.19	17.19	19.19	21.19
Velký Šenov	05.23	07.23	09.23	11.23	13.23	14.03	15.23	17.23	19.23	21.23
Lipová u Šluknova	05.26	07.26	09.26	11.26	13.26	14.06	15.26	17.26	19.26	21.26
Mikulášovice dolní nádraží	05.30	07.30	09.30	11.30	13.30	14.10	15.30	17.30	19.30	21.30
<i>RE 84 aus Rumburk</i>		07.27	09.27	11.27	13.27		15.27	17.27	19.27	21.27
Mikulášovice dolní nádraží	05.30	07.30	09.30	11.30	13.30	14.10	15.30	17.30	19.30	21.30
Vilémov u Šluknova	05.33	07.33	09.33	11.33	13.33	14.13	15.33	17.33	19.33	21.33
Horní Poustevna	05.36	07.36	09.36	11.36	13.36	14.16	15.36	17.36	19.36	21.36
Dolní Poustevna	05.39	07.39	09.39	11.39	13.39	14.19	15.39	17.39	19.39	21.39
Sebnitz	05.41	07.41	09.41	11.41	13.41	14.21	15.41	17.41	19.41	21.41
Sebnitz	05.42	07.42	09.42	11.42	13.42		15.42	17.42	19.42	21.42
Amtshainersdorf	05.47	07.47	09.47	11.47	13.47		15.47	17.47	19.47	21.47
Ulbersdorf	05.50	07.50	09.50	11.50	13.50		15.50	17.50	19.50	21.50
Mittelndorf	05.53	07.53	09.53	11.53	13.53		15.53	17.53	19.53	21.53
Goßdorf-Kohlmühle	05.57	07.57	09.57	11.57	13.57		15.57	17.57	19.57	21.57
Porsdorf (Kr. Pirna)	06.00	08.00	10.00	12.00	14.00		16.00	18.00	20.00	22.00
Rathmannsdorf (Kr. Pirna)	06.03	08.03	10.03	12.03	14.03		16.03	18.03	20.03	22.03
Bad Schandau	06.07	08.07	10.07	12.07	14.07		16.07	18.07	20.07	22.07
<i>S 1 nach Dresden</i>	06.12	08.12	10.12	12.12	14.12		16.12	18.12	20.12	22.12
Bad Schandau	06.08	08.08	10.08	12.08	14.08		16.08	18.08	20.08	22.08
Schöna	06.16	08.16	10.16	12.16	14.16		16.16	18.16	20.16	22.16
Dolní Žleb	06.20	08.20	10.20	12.20	14.20		16.20	18.20	20.20	22.20
Dolní Žleb zastávka	06.22	08.22	10.22	12.22	14.22		16.22	18.22	20.22	22.22
Děčín-Čertova Voda	06.25	08.25	10.25	12.25	14.25		16.25	18.25	20.25	22.25
Děčín-Prostřední Žleb	06.29	08.29	10.29	12.29	14.29		16.29	18.29	20.29	22.29
Děčín-Přípeř	06.31	08.31	10.31	12.31	14.31		16.31	18.31	20.31	22.31
Děčín hl. n.	06.33	08.33	10.33	12.33	14.33		16.33	18.33	20.33	22.33
<i>RB 81 nach Česká Kamenice</i>	06.35	08.35	10.35	12.35	14.35		16.35	18.35	20.35	

Fahrpläne Modell 2

RB 83 Děčín - Bad Schandau - Sebnitz - Šluknov - Rumburk

Zug	8301		8301	8303	8305	8307	8309	8311	8313	8315
<i>RB 81 aus Česká Kamenice</i>			06.21	08.21	10.21	12.21	14.21	16.21	18.21	20.21
Děčín hl. n.	04.25		06.25	08.25	10.25	12.25	14.25	16.25	18.25	20.25
Děčín-Přípeř	04.27		06.27	08.27	10.27	12.27	14.27	16.27	18.27	20.27
Děčín-Prostřední Žleb	04.30		06.30	08.30	10.30	12.30	14.30	16.30	18.30	20.30
Děčín-Čertova Voda	04.33		06.33	08.33	10.33	12.33	14.33	16.33	18.33	20.33
Dolní Žleb zastávka	04.36		06.36	08.36	10.36	12.36	14.36	16.36	18.36	20.36
Dolní Žleb	04.38		06.38	08.38	10.38	12.38	14.38	16.38	18.38	20.38
Schöna	04.42		06.42	08.42	10.42	12.42	14.42	16.42	18.42	20.42
Bad Schandau	04.50		06.50	08.50	10.50	12.50	14.50	16.50	18.50	20.50
<i>S1 aus Dresden</i>			<i>06.46</i>	<i>08.46</i>	<i>10.46</i>	<i>12.46</i>	<i>14.46</i>	<i>16.46</i>	<i>18.46</i>	<i>20.46</i>
Bad Schandau	04.51		06.51	08.51	10.51	12.51	14.51	16.51	18.51	20.51
Rathmannsdorf (Kr. Pirna)	04.55		06.55	08.55	10.55	12.55	14.55	16.55	18.55	20.55
Porschdorf (Kr. Pirna)	04.58		06.58	08.58	10.58	12.58	14.58	16.58	18.58	20.58
Goßdorf-Kohlmühle	05.01		07.01	09.01	11.01	13.01	15.01	17.01	19.01	21.01
Mittelndorf	05.04		07.04	09.04	11.04	13.04	15.04	17.04	19.04	21.04
Ulbersdorf	05.08		07.08	09.08	11.08	13.08	15.08	17.08	19.08	21.08
Amtshainersdorf	05.11		07.11	09.11	11.11	13.11	15.11	17.11	19.11	21.11
Sebnitz	05.16		07.16	09.16	11.16	13.16	15.16	17.16	19.16	21.16
Sebnitz	05.16	06.13	07.16	09.16	11.16	13.16	15.16	17.16	19.16	21.16
Dolní Poustevna	05.18	06.15	07.18	09.18	11.18	13.18	15.18	17.18	19.18	21.18
Horní Poustevna	05.21	06.18	07.21	09.21	11.21	13.21	15.21	17.21	19.21	21.21
Vilémov u Šluknova	05.24	06.21	07.24	09.24	11.24	13.24	15.24	17.24	19.24	21.24
Mikulášovice dolní nádraží	05.28	06.25	07.28	09.28	11.28	13.28	15.28	17.28	19.28	21.28
<i>RB 84 nach Rumburk</i>	<i>05.33</i>		<i>07.33</i>	<i>09.33</i>	<i>11.33</i>	<i>13.33</i>	<i>15.33</i>	<i>17.33</i>	<i>19.33</i>	<i>21.33</i>
Mikulášovice dolní nádraží	05.31	06.25	07.31	09.31	11.31	13.31	15.31	17.31	19.31	21.31
Lipová u Šluknova	05.34	06.28	07.34	09.34	11.34	13.34	15.34	17.34	19.34	21.34
Velký Šenov	05.39	06.33	07.39	09.39	11.39	13.39	15.39	17.39	19.39	21.39
Velký Šenov zastávka	05.41	06.35	07.41	09.41	11.41	13.41	15.41	17.41	19.41	21.41
Šluknov zastávka	05.46	06.40	07.46	09.46	11.46	13.46	15.46	17.46	19.46	21.46
Šluknov	05.49	06.43	07.49	09.49	11.49	13.49	15.49	17.49	19.49	21.49
Šluknov	05.50	06.44	07.50	09.50	11.50	13.50	15.50	17.50	19.50	21.50
Valdek	05.56	06.50	07.56	09.56	11.56	13.56	15.56	17.56	19.56	21.56
Rumburk	06.02	06.56	08.02	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	20.02	22.02
<i>RE 8 nach Rybníště</i>	<i>06.07</i>		<i>08.07</i>	<i>10.07</i>	<i>12.07</i>	<i>14.07</i>	<i>16.07</i>	<i>18.07</i>	<i>20.07</i>	

Fahrpläne Modell 2

RB 84 Šluknov - Rumburk - Mikulášovice

Zug	8400	8400	8402	8404	8406	8406	8408	8410	8412	8414
Šluknov		06.44	08.44	10.44	12.44		14.44	16.44	18.44	20.44
Valdek		06.50	08.50	10.50	12.50		14.50	16.50	18.50	20.50
Rumburk		06.56	08.56	10.56	12.56		14.56	16.56	18.56	20.56
<i>RE 8 aus Rybníště</i>		<i>06.48</i>	<i>08.48</i>	<i>10.48</i>	<i>12.48</i>		<i>14.48</i>	<i>16.48</i>	<i>18.48</i>	<i>20.48</i>
Rumburk	04.59	06.59	08.59	10.59	12.59	13.40	14.59	16.59	18.59	20.59
Dolní Křečany	05.02	07.02	09.02	11.02	13.02	13.43	15.02	17.02	19.02	21.02
Staré Křečany	05.06	07.06	09.06	11.06	13.06	13.47	15.06	17.06	19.06	21.06
Panský	05.09	07.09	09.09	11.09	13.09	13.50	15.09	17.09	19.09	21.09
Brtníky	05.12	07.12	09.12	11.12	13.12	13.53	15.12	17.12	19.12	21.12
Mikulášovice horní nádraží	05.18	07.18	09.18	11.18	13.18	13.59	15.18	17.18	19.18	21.18
Mikulášovice střed	05.23	07.23	09.23	11.23	13.23	14.04	15.23	17.23	19.23	21.23
Mikulášovice dolní nádraží	05.27	07.27	09.27	11.27	13.27	14.08	15.27	17.27	19.27	21.27
<i>RB 83 nach Děčín</i>	<i>05.30</i>	<i>07.30</i>	<i>09.30</i>	<i>11.30</i>	<i>13.30</i>	<i>14.10</i>	<i>15.30</i>	<i>17.30</i>	<i>19.30</i>	<i>21.30</i>

RB 84 Mikulášovice - Rumburk - Šluknov

Zug	8401	8401	8401	8403	8405	8407	8409	8411	8413	8415
<i>RB 83 aus Děčín</i>	<i>05.28</i>	<i>06.25</i>	<i>07.28</i>	<i>09.28</i>	<i>11.28</i>	<i>13.28</i>	<i>15.28</i>	<i>17.28</i>	<i>19.28</i>	<i>21.28</i>
Mikulášovice dolní nádraží	05.33	06.31	07.33	09.33	11.33	13.33	15.33	17.33	19.33	21.33
Mikulášovice střed	05.38	06.36	07.38	09.38	11.38	13.38	15.38	17.38	19.38	21.38
Mikulášovice horní nádraží	05.43	06.41	07.43	09.43	11.43	13.43	15.43	17.43	19.43	21.43
Brtníky	05.47	06.45	07.47	09.47	11.47	13.47	15.47	17.47	19.47	21.47
Panský	05.50	06.48	07.50	09.50	11.50	13.50	15.50	17.50	19.50	21.50
Staré Křečany	05.53	06.51	07.53	09.53	11.53	13.53	15.53	17.53	19.53	21.53
Dolní Křečany	05.56	06.54	07.56	09.56	11.56	13.56	15.56	17.56	19.56	21.56
Rumburk	06.00	06.58	08.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00	22.00
<i>RE 8 nach Rybníště</i>	<i>06.07</i>	<i>06.54</i>	<i>08.07</i>	<i>10.07</i>	<i>12.07</i>	<i>14.07</i>	<i>16.07</i>	<i>18.07</i>	<i>20.07</i>	
Rumburk			08.05	10.05	12.05	14.05	16.05	18.05	20.05	
Valdek			08.10	10.10	12.10	14.10	16.10	18.10	20.10	
Šluknov			08.16	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	20.16	

Verkehr zwischen Rumburk und Šluknov nur montags-freitags

Fahrpläne Modell 2

RB 89 Rybníště - Varnsdorf - Zittau - Liberec

Zug	8901	8903	8905	8907	8909	8911	8913	8915	8917
<i>RE 8 von Děčín</i>	06.35	08.35	10.35	12.35	14.35	16.35	18.35	20.35	
<i>RE 8 von Rumburk</i>	06.22	08.22	10.22	12.22	14.22	16.22	18.22	20.22	
Rybníště	06.38	08.38	10.38	12.38	14.38	16.38	18.38	20.38	22.38
Horní Podluží	06.43	08.43	10.43	12.43	14.43	16.43	18.43	20.43	22.43
Jiřetín pod Jedlovou	06.46	08.46	10.46	12.46	14.46	16.46	18.46	20.46	22.46
Dolní Podluží	06.50	08.50	10.50	12.50	14.50	16.50	18.50	20.50	22.50
Varnsdorf	06.54	08.54	10.54	12.54	14.54	16.54	18.54	20.54	22.54
Varnsdorf	06.55	08.55	10.55	12.55	14.55	16.55	18.55	20.55	
Großschönau (Sachs)	06.59	08.59	10.59	12.59	14.59	16.59	18.59	20.59	
Hainewalde	07.05	09.05	11.05	13.05	15.05	17.05	19.05	21.05	
Mittelherwigsdorf	07.10	09.10	11.10	13.10	15.10	17.10	19.10	21.10	
Zittau	07.16	09.16	11.16	13.16	15.16	17.16	19.16	21.16	
Zittau	07.18	09.18	11.18	13.18	15.18	17.18	19.18	21.18	
Hrádek nad Nisou	07.27	09.27	11.27	13.27	15.27	17.27	19.27	21.27	
Hrádek nad Nisou	07.29	09.29	11.29	13.29	15.29	17.29	19.29	21.29	
Chrastava	07.34	09.34	11.34	13.34	15.34	17.34	19.34	21.34	
Liberec	07.51	09.51	11.51	13.51	15.51	17.51	19.51	21.51	

RB 89 Liberec - Zittau - Varnsdorf - Rybníště

Zug	8900	8902	8904	8906	8908	8910	8912	8914	8916
Liberec		07.00	09.00	11.00	13.00	15.00	17.00	19.00	21.00
Chrastava		07.14	09.14	11.14	13.14	15.14	17.14	19.14	21.14
Hrádek nad Nisou		07.26	09.26	11.26	13.26	15.26	17.26	19.26	21.26
Hrádek nad Nisou		07.30	09.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30	21.30
Zittau		07.40	09.40	11.40	13.40	15.40	17.40	19.40	21.40
Zittau		07.42	09.42	11.42	13.42	15.42	17.42	19.42	21.42
Mittelherwigsdorf		07.47	09.47	11.47	13.47	15.47	17.47	19.47	21.47
Hainewalde		07.52	09.52	11.52	13.52	15.52	17.52	19.52	21.52
Großschönau (Sachs)		07.58	09.58	11.58	13.58	15.58	17.58	19.58	21.58
Varnsdorf		08.02	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	20.02	22.02
Varnsdorf	06.03	08.03	10.03	12.03	14.03	16.03	18.03	20.03	22.03
Dolní Podluží	06.07	08.07	10.07	12.07	14.07	16.07	18.07	20.07	22.07
Jiřetín pod Jedlovou	06.12	08.12	10.12	12.12	14.12	16.12	18.12	20.12	22.12
Horní Podluží	06.15	08.15	10.15	12.15	14.15	16.15	18.15	20.15	22.15
Rybníště	06.19	08.19	10.19	12.19	14.19	16.19	18.19	20.19	22.19
<i>RE 8 nach Děčín</i>	06.26	08.26	10.26	12.26	14.26	16.26	18.26	20.26	
<i>RE 8 nach Rumburk</i>	06.35	08.35	10.35	12.35	14.35	16.35	18.35	20.35	

Fahrpläne Modell 2

RB 98 Bad Schandau - Schöna - Děčín (Gesamtverkehr Regionalzüge)

S1 endet in Bad Schandau

Zug	9801	9803	8302	9807	8302	9811	8304	9815	8306	9819	8308	9823	8310	9827	8312	9835	8314
<i>S 1 von Dresden</i>	5.46	6.46	7.46	8.46	9.46	10.46	11.46	12.46	13.46	14.46	15.46	16.46	17.46	18.46	19.46	20.46	21.46
Bad Schandau	6.08	6.50	8.08	8.50	10.08	10.50	12.08	12.50	14.08	14.50	16.08	16.50	18.08	18.50	20.08	20.50	22.08
Krippen		6.53		8.53		10.53		12.53		14.53		16.53		18.53		20.53	
Schmilka-Hirschmühle		6.58		8.58		10.58		12.58		14.58		16.58		18.58		20.58	
Schöna	6.16	7.00	8.16	9.00	10.16	11.00	12.16	13.00	14.16	15.00	16.16	17.00	18.16	19.00	20.16	21.00	22.16
Dolní Žleb	6.20	7.04	8.20	9.04	10.20	11.04	12.20	13.04	14.20	15.04	16.20	17.04	18.20	19.04	20.20	21.04	22.20
Dolní Žleb zastávka	6.22	7.06	8.22	9.06	10.22	11.06	12.22	13.06	14.22	15.06	16.22	17.06	18.22	19.06	20.22	21.06	22.22
Děčín-Čertova Voda	6.25	7.09	8.25	9.09	10.25	11.09	12.25	13.09	14.25	15.09	16.25	17.09	18.25	19.09	20.25	21.09	22.25
Děčín-Prostřední Žleb	6.29	7.13	8.29	9.13	10.29	11.13	12.29	13.13	14.29	15.13	16.29	17.13	18.29	19.13	20.29	21.13	22.29
Děčín-Přípeř	6.31	7.15	8.31	9.15	10.31	11.15	12.31	13.15	14.31	15.15	16.31	17.15	18.31	19.15	20.31	21.15	22.31
Děčín hl. n.	6.33	7.17	8.33	9.17	10.33	11.17	12.33	13.17	14.33	15.17	16.33	17.17	18.33	19.17	20.33	21.17	22.33
<i>RE 8/RB 81 n. Česká Kamenice</i>	6.35	7.31	8.35	9.31	10.35	11.31	12.35	13.31	14.35	15.31	16.35	17.31	18.35	19.31	20.35		
<i>Anschluss nach Ústí</i>		7.29		9.29		11.29		13.29		15.29		17.29		19.29			
<i>Anschluss nach Praha</i>		7.20		9.20		11.20		13.20		15.20		17.20		19.20			

RB 98 Děčín - Schöna - Bad Schandau (Gesamtverkehr Regionalzüge)

S1 endet in Bad Schandau

Zug	9800	8301	9804	8303	9808	8305	9812	8307	9816	8309	9820	8311	9824	8313	9830	8315	9834
<i>Anschluss aus Ústí</i>			7.29		9.29												
<i>RE 8/RB 81 aus Česká Kamenice</i>		06.21	07.29	08.21	09.29	10.21	11.29	12.21	13.29	14.21	15.29	16.21	17.29	18.21	19.29	20.21	21.29
Děčín hl. n.	05.40	06.25	07.40	08.25	09.40	10.25	11.40	12.25	13.40	14.25	15.40	16.25	17.40	18.25	19.40	20.25	21.40
Děčín-Přípeř	05.42	06.27	07.42	08.27	09.42	10.27	11.42	12.27	13.42	14.27	15.42	16.27	17.42	18.27	19.42	20.27	21.42
Děčín-Prostřední Žleb	05.45	06.30	07.45	08.30	09.45	10.30	11.45	12.30	13.45	14.30	15.45	16.30	17.45	18.30	19.45	20.30	21.45
Děčín-Čertova Voda	05.48	06.33	07.48	08.33	09.48	10.33	11.48	12.33	13.48	14.33	15.48	16.33	17.48	18.33	19.48	20.33	21.48
Dolní Žleb zastávka	05.51	06.36	07.51	08.36	09.51	10.36	11.51	12.36	13.51	14.36	15.51	16.36	17.51	18.36	19.51	20.36	21.51
Dolní Žleb	05.53	06.38	07.53	08.38	09.53	10.38	11.53	12.38	13.53	14.38	15.53	16.38	17.53	18.38	19.53	20.38	21.53
Schöna	05.57	06.42	07.57	08.42	09.57	10.42	11.57	12.42	13.57	14.42	15.57	16.42	17.57	18.42	19.57	20.42	21.57
Schmilka-Hirschmühle	05.59		07.59		09.59		11.59		13.59		15.59		17.59		19.59		21.59
Krippen	06.04		08.04		10.04		12.04		14.04		16.04		18.04		20.04		22.04
Bad Schandau	06.06	06.50	08.06	08.50	10.06	10.50	12.06	12.50	14.06	14.50	16.06	16.50	18.06	18.50	20.06	20.50	22.06
S 1 nach Dresden	06.12	07.12	08.12	09.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12	20.12	21.12	22.12

Fahrpläne Modell 2

RB 98 Schöna - Děčín

S1 endet in Schöna

Zug	9801	83	9803	9805	83	9807	8302	83	9811	8304	83	9815	8306	83	9819	8308	83
<i>Bad Schandau S1</i>	5.46	06.08	6.46	7.46	08.08	8.46	9.46	10.08	10.46	11.46	12.08	12.46	13.46	14.08	14.46	15.46	16.08
<i>Schöna</i>	5.56		6.56	7.56		8.56	9.56		10.56	11.56		12.56	13.56		14.56	15.56	
Schöna	6.00		7.00	8.00		9.00	10.00		11.00	12.00		13.00	14.00		15.00	16.00	
Dolní Žleb	6.04		7.04	8.04		9.04	10.04		11.04	12.04		13.04	14.04		15.04	16.04	
Dolní Žleb zastávka	6.06		7.06	8.06		9.06	10.06		11.06	12.06		13.06	14.06		15.06	16.06	
Děčín-Čertova Voda	6.09		7.09	8.09		9.09	10.09		11.09	12.09		13.09	14.09		15.09	16.09	
Děčín-Prostřední Žleb	6.13		7.13	8.13		9.13	10.13		11.13	12.13		13.13	14.13		15.13	16.13	
Děčín-Přípeř	6.15		7.15	8.15		9.15	10.15		11.15	12.15		13.15	14.15		15.15	16.15	
Děčín hl. n.	6.17	06.23	7.17	8.17	08.23	9.17	10.17	10.23	11.17	12.17	12.23	13.17	14.17	14.23	15.17	16.17	16.23

Zug	9823	8310	83	9827	8312	83	9835	8314	83
<i>Bad Schandau S1</i>	16.46	17.46	18.08	18.46	19.46	20.08	20.46	21.46	22.08
<i>Schöna</i>	16.56	17.56		18.56	19.56		20.56	21.56	
Schöna	17.00	18.00		19.00	20.00		21.00	22.00	
Dolní Žleb	17.04	18.04		19.04	20.04		21.04	22.04	
Dolní Žleb zastávka	17.06	18.06		19.06	20.06		21.06	22.06	
Děčín-Čertova Voda	17.09	18.09		19.09	20.09		21.09	22.09	
Děčín-Prostřední Žleb	17.13	18.13		19.13	20.13		21.13	22.13	
Děčín-Přípeř	17.15	18.15		19.15	20.15		21.15	22.15	
Děčín hl. n.	17.17	18.17	18.23	19.17	20.17	20.23	21.17	22.17	22.23

Fahrpläne Modell 2

RB 98 Děčín - Schöna (Gesamtverkehr Regionalzüge)

S1 endet in Schöna

Zug	83	9800	83	9802	9804	83	8303	9808	83	8305	9812	83	8307	9816	83	8309	9820
Děčín hl. n.	04.35	05.40	06.35	06.40	07.40	08.35	08.40	09.40	10.35	10.40	11.40	12.35	12.40	13.40	14.35	14.40	15.40
Děčín-Přípeř		05.42		06.42	07.42		08.42	09.42		10.42	11.42		12.42	13.42		14.42	15.42
Děčín-Prostřední Žleb		05.45		06.45	07.45		08.45	09.45		10.45	11.45		12.45	13.45		14.45	15.45
Děčín-Čertova Voda		05.48		06.48	07.48		08.48	09.48		10.48	11.48		12.48	13.48		14.48	15.48
Dolní Žleb zastávka		05.51		06.51	07.51		08.51	09.51		10.51	11.51		12.51	13.51		14.51	15.51
Dolní Žleb		05.53		06.53	07.53		08.53	09.53		10.53	11.53		12.53	13.53		14.53	15.53
Schöna		05.57		06.57	07.57		08.57	09.57		10.57	11.57		12.57	13.57		14.57	15.57
<i>Schöna S1</i>		<i>06.03</i>		<i>07.03</i>	<i>08.03</i>		<i>09.03</i>	<i>10.03</i>		<i>11.03</i>	<i>12.03</i>		<i>13.03</i>	<i>14.03</i>		<i>15.03</i>	<i>16.03</i>
<i>Bad Schandau</i>	<i>04.50</i>	<i>06.12</i>	<i>06.50</i>	<i>07.12</i>	<i>08.12</i>	<i>08.50</i>	<i>09.12</i>	<i>10.12</i>	<i>10.50</i>	<i>11.12</i>	<i>12.12</i>	<i>12.50</i>	<i>13.12</i>	<i>14.12</i>	<i>14.50</i>	<i>15.12</i>	<i>16.12</i>

Zug	83	8311	9824	83	8313	9830	83	8315	9834
Děčín hl. n.	16.35	16.40	17.40	18.35	18.40	19.40	20.35	20.40	21.40
Děčín-Přípeř		16.42	17.42		18.42	19.42		20.42	21.42
Děčín-Prostřední Žleb		16.45	17.45		18.45	19.45		20.45	21.45
Děčín-Čertova Voda		16.48	17.48		18.48	19.48		20.48	21.48
Dolní Žleb zastávka		16.51	17.51		18.51	19.51		20.51	21.51
Dolní Žleb		16.53	17.53		18.53	19.53		20.53	21.53
Schöna		16.57	17.57		18.57	19.57		20.57	21.57
<i>Schöna S1</i>		<i>17.03</i>	<i>18.03</i>		<i>19.03</i>	<i>20.03</i>		<i>21.03</i>	<i>22.03</i>
<i>Bad Schandau</i>	<i>16.50</i>	<i>17.12</i>	<i>18.12</i>	<i>18.50</i>	<i>19.12</i>	<i>20.12</i>	<i>20.50</i>	<i>21.12</i>	<i>22.12</i>

Fahrpläne Modell 2

Bad Schandau - Sebnitz - Krásná Lípa - Rybníště - Zittau (mögliche Trassen für Ausflugszüge)

RE 20 von Dresden	08.01
Bad Schandau	08.10
Sebnitz	08.35
Sebnitz	08.35
Dolní Poustevna	08.37
Horní Poustevna	08.40
Vilémov u Šluknova	08.43
Mikulášovice dolní nádraží	08.47
Mikulášovice dolní nádraží	08.48
Mikulášovice střed	08.53
Mikulášovice horní nádraží	08.58
Brtníky	09.02
Panský	09.05
Panský	09.08
Zahrady u Rumburka	09.13
Krásná Lípa	09.18
Krásná Lípa město	09.21
Rybníště	09.24
Rybníště	09.28
Horní Podluží	09.33
Jiřetín pod Jedlovou	09.36
Dolní Podluží	09.40
Varnsdorf	09.44
Varnsdorf	09.45
Großschönau (Sachs)	10.00
Hainewalde	10.06
Mittelherwigsdorf	10.11
Zittau	10.17
Zittau	10.19
Hrádek nad Nisou	10.28
Hrádek nad Nisou	10.30
Chrastava	10.35
Liberec	10.52

09.10	
09.35	
09.45	Kr 9.41
09.47	
09.50	
09.53	
09.57	
09.58	
10.03	
10.08	
10.12	
10.15	
10.18	
10.23	
10.28	
10.31	
10.34	
10.38	ver-
10.43	einigt
10.46	mit
10.50	RB 89
10.54	
10.55	
10.59	
11.05	
11.10	
11.16	
11.18	
11.27	
11.29	
11.34	
11.51	

Liberec	16.00
Chrastava	16.14
Hrádek nad Nisou	16.26
Hrádek nad Nisou	16.30
Zittau	16.40
Zittau	16.42
Mittelherwigsdorf	16.47
Hainewalde	16.52
Großschönau (Sachs)	17.02
Varnsdorf	17.06
Varnsdorf	17.07
Dolní Podluží	17.11
Jiřetín pod Jedlovou	17.16
Horní Podluží	17.19
Rybníště	17.23
Rybníště	17.27
Krásná Lípa město	17.31
Krásná Lípa	17.34
Zahrady u Rumburka	17.39
Panský	17.44
Panský	17.51
Brtníky	17.54
Mikulášovice horní nádraží	18.00
Mikulášovice střed	18.05
Mikulášovice dolní nádraží	18.09
Mikulášovice dolní nádraží	18.10
Vilémov u Šluknova	18.13
Horní Poustevna	18.16
Dolní Poustevna	18.19
Sebnitz	18.21
Sebnitz	18.21
Bad Schandau	18.46

17.00	
17.14	ver-
17.26	einigt
17.30	mit
17.40	RB 89
17.42	
17.47	
17.52	
17.58	
18.02	
18.03	
18.07	
18.12	
18.15	
18.19	
18.23	
18.27	
18.30	
18.35	
18.40	
18.43	
18.46	
18.52	
18.57	
19.01	
19.02	
19.05	
19.08	
19.11	
19.13	
19.20	
19.45	

Fahrt von und nach Děčín in um eine Stunde versetzter Fahrtrasse zu RE 8 möglich

Fahrpläne Modell 2

S 1 (Meißen-Triebischtal -)Dresden - Pirna - Bad Schandau (-Schöna)

Fahrplanstand 2006; 2 Minuten beschleunigt

Zug	S1	S1	S1	S1		S1	S1	S1	S1	S1	S1	S1	S1	S1
Dresden Hbf	04.30	05.00	05.30	06.00	alle	20.00	20.30	21.00	21.30	22.00	22.30	23.00	00.10	01.03
Pirna	04.53	05.23	05.53	06.23	30	20.23	20.53	21.23	21.53	22.23	22.53	23.23	00.33	01.26
Bad Schandau	05.16	05.46	06.16	06.46	Min	20.46		21.46		22.46		23.46	00.56	
Schöna		05.56		06.56	usw.	20.56		21.56					01.06	

Zug	S1	S1	S1	S1	S1		S1	S1	S1	S1	S1	S1	S1	S1	S1
Schöna			05.03		06.03		20.03		21.03		22.03				
Bad Schandau		04.42	05.12	05.42	06.12	alle	20.12		21.12		22.12		23.12	00.12	
Pirna	04.36	05.06	05.36	06.06	06.36	30	20.36	21.06	21.36	22.36	22.36	23.06	23.36	00.06	00.36
Dresden Hbf	04.58	05.28	05.58	06.28	06.58	Min	21.58	21.28	21.58	22.58	22.58	23.28	23.58	00.28	00.58

Fahrpläne Modell 2

EC Dresden - Bad Schandau - Děčín

Fahrplanstand 2007

Zug	1	3	5	7	7	7	7	7	17
Dresden Hbf	06.25	07.13	09.04	11.04	13.04	15.04	17.04	19.04	21.13
Bad Schandau	06.48	07.36	09.27	11.27	13.27	15.27	17.27	19.27	21.36
Bad Schandau	07.04	07.43	09.43	11.43	13.43	15.43	17.43	19.43	21.52
Děčín hl. n.	07.18	07.57	09.57	11.57	13.57	15.57	17.57	19.57	22.06

EC Děčín - Bad Schandau - Dresden

Fahrplanstand 2007

Zug	1	3	5	7	7	7	7	7	17
Děčín hl. n.	05.52	07.54	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	20.37	21.52
Bad Schandau	06.06	08.07	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	20.51	22.06
Bad Schandau	06.24	08.26	10.28	12.28	14.28	16.28	18.28	20.53	22.24
Dresden Hbf	06.47	08.47	10.51	12.51	14.51	16.51	18.51	21.16	22.47

R Česká Lípa - Benešov nad Ploučnicí - Děčín - Ústí nad Labem

Fahrplanstand 2007

Zug						
Česká Lípa	7.25	9.25	13.25	15.25	17.25	19.25
Benešov nad Ploučnicí	7.47	9.47	13.47	15.47	17.47	19.47
Děčín hl.n.	8.01	10.01	14.01	16.01	18.01	20.01
<i>EC aus Dresden</i>	<i>7.57</i>	<i>9.57</i>	<i>13.57</i>	<i>15.57</i>	<i>17.57</i>	<i>19.57</i>
Děčín hl.n.	8.08	10.08	14.08	16.08	18.08	20.08
Ústí nad Labem hl.n.	8.24	10.24	14.24	16.24	18.24	20.24

R Ústí nad Labem - Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa

Fahrplanstand 2007

Zug						
Ústí nad Labem hl.n.	7.28	9.28	13.28	15.28	17.28	19.28
Děčín hl.n.	7.47	9.47	13.47	15.47	17.47	19.47
<i>EC nach Dresden</i>	<i>7.54</i>	<i>10.02</i>	<i>14.02</i>	<i>16.02</i>	<i>18.02</i>	
Děčín hl.n.	7.50	9.50	13.50	15.50	17.50	19.50
Benešov nad Ploučnicí	8.04	10.04	14.04	16.04	18.04	20.04
Česká Lípa	8.26	10.26	14.26	16.26	18.26	20.26

Fahrpläne Modell 2

Děčín - Ústí nad Labem - Praha

Fahrplanstand 2007

Zug	Os	R	Os	R	Os	Os	R	Os	EC	R	R	Os	R	R	Os
Děčín hl. n.	4.59	5.20	5.29	a 5.55	6.29	a 6.49	7.20	7.29	7.59	8.08	8.20	8.29	6 8.53	9.20	9.29
Ústí nad Labem hl n.	a 5.29	5.40	5.59	a 6.16	6.59	a 7.18	7.44	7.59	8.16	8.24	8.40	8.59	6 9.12	9.40	9.59
Roudnice nad Labem	a 6.19	6.14	6.43	a 6.47	7.43	----		8.43		----	9.14	9.43	----	10.14	10.43
Praha	----	7.07	----	a 7.37	----	----	9.09	----	9.35	----	10.07	----	----	11.07	----

Zug	EC	R	Os	R	Os	EC	Os	R	Os	EC	R	Os	R	Os	EC
Děčín hl. n.	9.59	10.08	10.29	11.20	11.29	11.59	12.29	13.20	13.29	13.59	14.08	14.29	15.20	15.29	15.59
Ústí nad Labem hl n.	10.16	10.24	10.59	11.40	11.59	12.16	12.59	13.40	13.59	14.16	14.24	14.59	15.40	15.59	16.16
Roudnice nad Labem		----	11.43	12.14	12.43		13.43	14.14	14.43		----	15.43	16.14	16.43	
Praha	11.21	----	----	13.07	----	13.21	----	15.07	----	15.21	----	----	17.07	----	0.00

Zug	R	R	R	Os	EC	R	Os	R	Os	EC	R	Os	Os	R	Os
Děčín hl. n.	16.08	16.29	17.20	17.29	17.59	18.08	18.29	19.20	19.29	19.59	20.08	20.24	21.10	22.08	22.30
Ústí nad Labem hl n.	16.24	16.59	17.40	17.59	18.16	18.24	18.59	19.40	19.59	20.16	20.24	20.55	21.41	22.26	23.01
Roudnice nad Labem	----	17.43	18.14	18.43		----	19.43	20.14	20.43		----	----	----	22.55	----
Praha	----	----	19.07	----	19.34	----	----	21.07	----	20.34	----	----	----	23.50	----

Praha - Ústí nad Labem - Děčín

Fahrplanstand 2007

Zug	Os	Os	R	Os	Os	R	R	Os	R	Os	R	EC	Os	R	Os
Praha	----	----	4.08	----	----	----	6.16	----	6.55	----	----	8.16	----	8.55	----
Roudnice nad Labem	----	4.31	5.00	5.15	6.15	----		7.15	7.44	8.15	----		9.15	9.44	10.15
Ústí nad Labem hl n.	4.56	5.16	5.29	6.00	7.00	7.28	7.35	8.00	8.16	9.00	9.28	9.39	10.00	10.16	11.00
Děčín hl. n.	5.25	5.45	5.47	6.29	7.29	7.47	7.53	8.29	8.35	9.29	9.47	9.57	10.29	10.35	11.29

Zug	EC	Os	R	Os	R	EC	Os	R	R	Os	R	EC	Os	R	Os
Praha	10.34	----	10.55	----	----	12.34	----	12.55	----	----	----	14.34	----	14.55	----
Roudnice nad Labem		11.15	11.44	12.15		13.15	13.44	----	14.15	----		15.15	15.44	16.15	----
Ústí nad Labem hl n.	11.39	12.00	12.16	13.00	13.28	13.39	14.00	14.16	a 14.44	15.00	15.28	15.39	16.00	16.16	17.00
Děčín hl. n.	11.57	12.29	12.35	13.29	13.47	13.57	14.29	14.35	a 15.08	15.29	15.47	15.57	16.29	16.35	17.29

Zug	R	R	EC	Os	R	R	Os	R	R	Os	R	Os	R	Os	R
Praha	a 15.35	----	16.34	----	16.55	----	----	17.55	----	----	18.46	----	20.06	----	23.18
Roudnice nad Labem	a 16.29	----		17.15	17.44	----	18.15	18.44	----	19.15	19.44	----		----	0.17
Ústí nad Labem hl n.	a 17.09	17.28	17.39	18.00	18.16	6 18.26	19.00	19.16	19.28	20.00	20.16	21.04	21.30	22.30	0.48
Děčín hl. n.	a 17.38	17.47	17.57	18.29	18.35	6 18.48	19.29	19.35	19.47	20.29	20.35	21.35	21.48	23.01	1.09

Fahrpläne Modell 2

260 Bad Schandau - Sebnitz

Fahrt	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
Anmerkungen			R													
<i>S 1 von Dresden an</i>	05.18			07.48	08.48	09.48	10.48	11.48	12.48	13.48	14.48	15.48	16.48	17.48	18.48	19.48
Bad Schandau, Bahnhof	05.25	06.10	07.05	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55	19.55
Bad Schandau, Elbkai	05.29	06.14	07.12	07.59	08.59	09.59	10.59	11.59	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59	17.59	18.59	19.59
Altendorf, Erbgericht	05.35	06.20	07.18	08.05	09.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	20.05
Mittelndorf, Gasthaus	05.38	06.23	07.21	08.08	09.08	10.08	11.08	12.08	13.08	14.08	15.08	16.08	17.08	18.08	19.08	20.08
Lichtenhain	05.42	06.27	07.25	08.12	09.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12	20.12
Amtshainersdorf, Siedlung	05.46	06.31	07.29	08.16	09.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	20.16
Sebnitz, Busbahnhof	05.52	06.37	07.35	08.22	09.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22	20.22
Sebnitz, Markt	05.54	06.39	07.37	08.24	09.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24	20.24
Sebnitz, Bahnhof	05.56	06.41	07.39	08.26	09.26	10.26	11.26	12.26	13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26	20.26
<i>R Busbahnhof</i>				08.46	09.46	10.46	11.46	12.46	13.46	14.46	15.46	16.46	17.46	18.46	19.46	
<i>RB 71 nach Neustadt</i>				08.30		10.30		12.30		14.30		16.30		18.30		20.30

R = über Rathmannsdorf, Brücke, ab 7.08

260 Sebnitz - Bad Schandau

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
<i>RB 71 aus Neustadt</i>			7.00		9.00		11.00		13.00		15.00		17.00		19.00	
<i>T Busbahnhof</i>				7.50	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50
Sebnitz, Bahnhof	5.05	6.05	7.05	8.05	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	20.05
Sebnitz, Markt	5.07	6.07	7.07	8.07	9.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07	19.07	20.07
Sebnitz, Busbahnhof	5.09	6.09	7.09	8.09	9.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	20.09
Amtshainersdorf, Siedlung	5.16	6.16	7.16	8.16	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	20.16
Lichtenhain	5.20	6.20	7.20	8.20	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20	19.20	20.20
Mittelndorf, Gasthaus	5.22	6.22	7.22	8.22	9.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22	20.22
Altendorf, Erbgericht	5.25	6.25	7.25	8.25	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25	20.25
Bad Schandau, Elbkai	5.31	6.31	7.31	8.31	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.31	15.31	16.31	17.31	18.31	19.31	20.31
Bad Schandau, Bahnhof	5.34	6.34	7.34	8.34	9.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34	20.34
<i>S 1 nach Dresden ab</i>	5.40	6.40	7.40	8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40	20.40

Fahrpläne Modell 2

117/267 Bautzen - Neustadt - Sebnitz

Fahrt	1	3	5	7	9	11
Anmerkungen						
Bautzen, A.-Bebel-Platz (ZOB)	07.40	09.40	11.40	13.40	15.40	17.40
Bautzen, Bahnhof	07.42	09.42	11.42	13.42	15.42	17.42
Steinigtwolmsdorf, Weifaer Str.	08.13	10.13	12.13	14.13	16.13	18.13
Neustadt, W.-Kaulisch-Str.	08.41	10.41	12.41	14.41	16.41	18.41
Neustadt, Heinrich-Heine-Str.	08.46	10.46	12.46	14.46	16.46	18.46
Neustadt, Bahnhof	08.50	10.50	12.50	14.50	16.50	18.50
<i>RB 71 nach Pirna</i>	<i>08.54</i>	<i>10.54</i>	<i>12.54</i>	<i>14.54</i>	<i>16.54</i>	<i>18.54</i>
Neustadt, Bahnhof	09.00	11.00	13.00	15.00	17.00	19.00
Krumhermsdorf, Am Park	09.09	11.09	13.09	15.09	17.09	19.09
Sebnitz, Busbahnhof	09.25	11.25	13.25	15.25	17.25	19.25
Sebnitz, Bahnhof	09.29	11.29	13.29	15.29	17.29	19.29
<i>RB 83 nach Bad Schandau</i>	<i>09.42</i>	<i>11.42</i>	<i>13.42</i>	<i>15.42</i>	<i>17.42</i>	<i>19.42</i>

117/267 Sebnitz - Neustadt - Bautzen

Fahrt	2	4	6	8	10	12
<i>RB 83 von Bad Schandau</i>	<i>9.16</i>	<i>11.16</i>	<i>13.16</i>	<i>15.16</i>	<i>17.16</i>	<i>19.16</i>
Sebnitz, Bahnhof	9.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30
Sebnitz, Busbahnhof	9.34	11.34	13.34	15.34	17.34	19.34
Krumhermsdorf, Am Park	9.48	11.48	13.48	15.48	17.48	19.48
Neustadt, Bahnhof	9.55	11.55	13.55	15.55	17.55	19.55
<i>RB 71 von Pirna</i>	<i>9.37</i>	<i>11.37</i>	<i>13.37</i>	<i>15.37</i>	<i>17.37</i>	<i>19.37</i>
Neustadt, Bahnhof	9.55	11.55	13.55	15.55	17.55	19.55
Neustadt, Heinrich-Heine-Str.	9.59	11.59	13.59	15.59	17.59	19.59
Neustadt, W.-Kaulisch-Str.	10.05	12.05	14.05	16.05	18.05	20.05
Steinigtwolmsdorf, Weifaer Str.	10.29	12.29	14.29	16.29	18.29	20.29
Bautzen, Bahnhof	11.02	13.02	15.02	17.02	19.02	21.02
Bautzen, A.-Bebel-Platz (ZOB)	11.04	13.04	15.04	17.04	19.04	21.04

Fahrpläne Modell 2

310 Rumburk - Krásná Lípa - Rybníště - Chřibská - Česká Kamenice - Děčín

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12	14	16
Rumburk, žel. st.		06.42	08.42	10.42	12.42	14.42	16.42	18.42	20.42
Rumburk, Bytex 01		06.47	08.47	10.47	12.47	14.47	16.47	18.47	20.47
Rumburk, nemocnice Podhájí		06.51	08.51	10.51	12.51	14.51	16.51	18.51	20.51
Krásná Lípa, náměstí		06.59	08.59	10.59	12.59	14.59	16.59	18.59	20.59
Krásná Lípa, náměstí		07.00	09.00	11.00	13.00	15.00	17.00	19.00	21.00
Rybníště, pošta		07.07	09.07	11.07	13.07	15.07	17.07	19.07	21.07
Chřibská, náměstí	05.12	07.12	09.12	11.12	13.12	15.12	17.12	19.12	21.12
Česká Kamenice, Palackého	05.28	07.28	09.28	11.28	13.28	15.28	17.28	19.28	
Česká Kamenice, nádraží	05.30	07.30	09.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30	

310 Děčín - Česká Kamenice - Chřibská - Rybníště - Krásná Lípa - Rumburk

Fahrt	1	3	5	7	9	11	13
Česká Kamenice, nádraží	07.27	09.27	11.27	13.27	15.27	17.27	19.27
Česká Kamenice, Palackého	07.30	09.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30
Chřibská, náměstí	07.45	09.45	11.45	13.45	15.45	17.45	19.45
Rybníště, pošta	07.51	09.51	11.51	13.51	15.51	17.51	19.51
Krásná Lípa, náměstí	07.59	09.59	11.59	13.59	15.59	17.59	19.59
Krásná Lípa, náměstí	08.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00
Rumburk, nemocnice Podhájí	08.08	10.08	12.08	14.08	16.08	18.08	20.08
Rumburk, Bytex 01	08.12	10.12	12.12	14.12	16.12	18.12	20.12
Rumburk, žel. st.	08.16	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	20.16

Fahrpläne Modell 2

320 Varnsdorf - Jiřetín pod Jedlovou - Rybnířtř - Krásná Lípa - Rumburk

Fahrt	1	3	5	7	9	11	13
Varnsdorf, aut. nád.	06.35	08.35	10.35	12.35	14.35	16.35	19.35
Varnsdorf, Severní dráha	06.40	08.40	10.40	12.40	14.40	16.40	19.40
Varnsdorf, jatky	06.44	08.44	10.44	12.44	14.44	16.44	19.44
Dolní Podluží, škola	06.49	08.49	10.49	12.49	14.49	16.49	19.49
Jiřetín p. J., náměstí	06.54	08.54	10.54	12.54	14.54	16.54	19.54
Rybnířtř, pošta	07.01	09.01	11.01	13.01	15.01	17.01	20.01
<i>310 nach Děčín</i>	<i>07.07</i>	<i>09.07</i>	<i>11.07</i>	<i>13.07</i>	<i>15.07</i>	<i>17.07</i>	<i>19.07</i>
Rybnířtř, řel. st.	07.02	09.02	11.02	13.02	15.02	17.02	20.02
Krásná Lípa, náměstí	07.11	09.11	11.11	13.11	15.11	17.11	20.11
Rumburk, nemocnice Podhájí	07.19	09.19	11.19	13.19	15.19	17.19	20.19
Rumburk, Bytex 01	07.23	09.23	11.23	13.23	15.23	17.23	20.23
Rumburk, řel. st.	07.27	09.27	11.27	13.27	15.27	17.27	20.27

320 Rumburk - Krásná Lípa - Rybnířtř - Jiřetín pod Jedlovou - Varnsdorf

Fahrt	2	4	6	8	10	12	14
Rumburk, řel. st.	07.30	09.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30
Rumburk, Bytex 01	07.35	09.35	11.35	13.35	15.35	17.35	19.35
Rumburk, nemocnice Podhájí	07.39	09.39	11.39	13.39	15.39	17.39	19.39
Krásná Lípa, náměstí	07.47	09.47	11.47	13.47	15.47	17.47	19.47
Rybnířtř, řel. st.	07.55	09.55	11.55	13.55	15.55	17.55	19.55
<i>310 aus Česká Kamenice</i>	<i>07.51</i>	<i>09.51</i>	<i>11.51</i>	<i>13.51</i>	<i>15.51</i>	<i>17.51</i>	<i>19.51</i>
Rybnířtř, pošta	07.56	09.56	11.56	13.56	15.56	17.56	19.56
Jiřetín p. J., náměstí	08.01	10.01	12.01	14.01	16.01	18.01	20.01
Dolní Podluží, škola	08.06	10.06	12.06	14.06	16.06	18.06	20.06
Varnsdorf, jatky	08.13	10.13	12.13	14.13	16.13	18.13	20.13
Varnsdorf, Severní dráha	08.16	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	20.16
Varnsdorf, aut. nád.	08.20	10.20	12.20	14.20	16.20	18.20	20.20

Fahrpläne Modell 2

340 Dolní Poustevna - Velký Šenov - Sluknov - Jiříkov - Ebersbach

Fahrt															
Dolní Poustevna, žel. st.	5.09	04.33	6.50	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50
Dolní Poustevna, střed	05.12	04.36	06.53	07.53	08.53	09.53	10.53	11.53	12.53	13.53	14.53	15.53	16.53	17.53	18.53
Horní Poustevna	05.15	04.39	06.56	07.56	08.56	09.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56
Lobendava	05.22	04.46	07.03	08.03	09.03	10.03	11.03	12.03	13.03	14.03	15.03	16.03	17.03	18.03	19.03
Severní	05.25	04.49	07.06	08.06	09.06	10.06	11.06	12.06	13.06	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06	19.06
Lipová	05.32	04.56	07.13	08.13	09.13	10.13	11.13	12.13	13.13	14.13	15.13	16.13	17.13	18.13	19.13
Velký Šenov, náměstí	05.37	05.01	07.18	08.18	09.18	10.18	11.18	12.18	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18	18.18	19.18
<i>RB 83 nach Děčín</i>	<i>05.23</i>		<i>07.23</i>		<i>09.23</i>		<i>11.23</i>		<i>13.23</i>		<i>15.23</i>		<i>17.23</i>		<i>19.23</i>
Janovka	05.43	05.07	07.24	08.24	09.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24
Čisáfský	05.49	05.13	07.30	08.30	09.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30
Sluknov, náměstí	05.53	05.17	07.34	08.34	09.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34
Sluknov, náměstí	05.54	05.18	07.35	08.35	09.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35
Sluknov, žel. st.															
<i>RB 83 nach Rumburk</i>															
Království, kostel	06.00	05.24	07.41	08.41	09.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41
Jiříkov, náměstí	06.10	05.34	07.51	08.51	09.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51
<i>360/361 nach Rumburk</i>	<i>05.14</i>	<i>05.57</i>	<i>08.14</i>	<i>08.14</i>	<i>09.14</i>	<i>10.14</i>	<i>11.14</i>	<i>12.14</i>	<i>13.14</i>	<i>14.14</i>	<i>15.14</i>	<i>16.14</i>	<i>17.14</i>	<i>18.14</i>	<i>19.14</i>
Ebersbach, Bahnhof	06.15		07.56	08.56	09.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56	19.56

340 Ebersbach - Jiříkov - Sluknov - Velký Šenov - Dolní Poustevna

Fahrt															
Ebersbach, Bahnhof				08.02	09.02	10.02	11.02	12.02	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	20.02
<i>360/361 aus Rumburk an</i>			<i>07.04</i>	<i>07.46</i>	<i>08.46</i>	<i>09.44</i>	<i>10.46</i>	<i>11.44</i>	<i>11.44</i>	<i>13.44</i>	<i>13.44</i>	<i>15.44</i>	<i>15.44</i>	<i>17.44</i>	<i>19.44</i>
Jiříkov, náměstí	04.57	05.37	07.15	08.07	09.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07	20.07
Království, kostel	05.04	05.44	07.22	08.14	09.14	10.14	11.14	12.14	13.14	14.14	15.14	16.14	17.14	18.14	20.14
<i>RB 83 aus Rumburk</i>			<i>07.10</i>												
Sluknov, žel. st.			07.27												
Sluknov, náměstí	05.10	05.50	07.29	08.20	09.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	15.20	16.20	17.20	18.20	20.20
Sluknov, náměstí	05.11	05.51	07.30	08.21	09.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	20.21
Čisáfský	05.13	05.53	07.32	08.23	09.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23	20.23
Janovka	05.19	05.59	07.38	08.29	09.29	10.29	11.29	12.29	13.29	14.29	15.29	16.29	17.29	18.29	20.29
<i>RB 83 von Děčín an</i>			<i>07.39</i>		<i>09.39</i>		<i>11.39</i>		<i>13.39</i>		<i>15.39</i>		<i>17.39</i>		<i>19.39</i>
Velký Šenov, náměstí	05.25	06.05	07.44	08.35	09.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	20.35
Lipová	05.30	06.10	07.49	08.40	09.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	20.40
Lobendava	05.35	06.15	07.54	08.45	09.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	20.45
Severní	05.39	06.19	07.58	08.49	09.49	10.49	11.49	12.49	13.49	14.49	15.49	16.49	17.49	18.49	20.49
Horní Poustevna	05.45	06.25	08.04	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55	20.55
Dolní Poustevna, střed	05.48	06.28	08.07	08.58	09.58	10.58	11.58	12.58	13.58	14.58	15.58	16.58	17.58	18.58	20.58
Dolní Poustevna, žel. st.	05.51	06.31	08.10	09.01	10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	15.01	16.01	17.01	18.01	19.01	21.01

Fahrpläne Modell 2

350 Česká Kamenice - Chřibská - Rybníště - Jiřetín pod Jedlovou - Varnsdorf

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12	14
Česká Kamenice, nádraží	06.27	08.27	10.27	12.27	14.27	16.27	18.27	20.27
Česká Kamenice, Palackého	06.30	08.30	10.30	12.30	14.30	16.30	18.30	20.30
Chřibská, náměstí	06.45	08.45	10.45	12.45	14.45	16.45	18.45	20.45
Rybníště, pošta	06.51	08.51	10.51	12.51	14.51	16.51	18.51	20.51
Jiřetín p. J., náměstí	06.56	08.56	10.56	12.56	14.56	16.56	18.56	20.56
Dolní Podluží, škola	07.01	09.01	11.01	13.01	15.01	17.01	19.01	21.01
Varnsdorf, jatky	07.08	09.08	11.08	13.08	15.08	17.08	19.08	21.08
Varnsdorf, Karla IV.	07.10	09.10	11.10	13.10	15.10	17.10	19.10	21.10
Varnsdorf, aut. nád.	07.13	09.13	11.13	13.13	15.13	17.13	19.13	21.13

350 Varnsdorf - Jiřetín pod Jedlovou - Rybníště - Chřibská - Česká Kamenice

Fahrt	1	3	5	7	9	11	13	15
Varnsdorf, aut. nád.	05.45	07.45	09.45	11.45	13.45	15.45	17.45	17.45
Varnsdorf, Karla IV.	05.48	07.48	09.48	11.48	13.48	15.48	17.48	17.48
Varnsdorf, jatky	05.50	07.50	09.50	11.50	13.50	15.50	17.50	17.50
Dolní Podluží, škola	05.55	07.55	09.55	11.55	13.55	15.55	17.55	17.55
Jiřetín p. J., náměstí	06.00	08.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	18.00
Rybníště, pošta	06.07	08.07	10.07	12.07	14.07	16.07	18.07	18.07
Chřibská, náměstí	06.12	08.12	10.12	12.12	14.12	16.12	18.12	18.12
Česká Kamenice, Palackého	06.28	08.28	10.28	12.28	14.28	16.28	18.28	18.28
Česká Kamenice, nádraží	06.30	08.30	10.30	12.30	14.30	16.30	18.30	18.30

Fahrpläne Modell 2

360 Varnsdorf - Studánka - Rumburk - Jiříkov - Neugersdorf

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
Anmerkungen	H															
Varnsdorf, žel. st.		04.30	05.30	06.30	07.30	08.30	09.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30
Varnsdorf, aut. nád.	04.20	04.39	05.39	06.39	07.39	08.39	09.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39	16.39	17.39	18.39
Studánka	04.25	04.44	05.44	06.44	07.44	08.44	09.44	10.44	11.44	12.44	13.44	14.44	15.44	16.44	17.44	18.44
Rumburk, Bytex 01	04.32	04.51	05.51	06.51	07.51	08.51	09.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51
<i>310 von Rybníště</i>					<i>08.12</i>		<i>10.12</i>		<i>12.12</i>		<i>14.12</i>		<i>16.12</i>		<i>18.12</i>	
Rumburk, Bytex 01	04.32	04.52	05.52	06.52	07.52	08.52	09.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52
Rumburk, žel. st.	04.34	04.55	05.55	06.55	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55
<i>RB 83 nach Sebnitz</i>		<i>04.59</i>		<i>06.59</i>		<i>08.59</i>		<i>10.59</i>		<i>12.59</i>		<i>14.59</i>		<i>16.59</i>		<i>18.59</i>
Rumburk, žel. st.	04.34	04.56	05.56	06.56	07.56	08.56	09.56	10.56	11.56	12.56	13.56	14.56	15.56	16.56	17.56	18.56
Jiříkov, nám.	04.50	05.04	06.04	07.04	08.04	09.04	10.04	11.04	12.04	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04
Filipov, kostel	<i>04.42</i>	05.12	06.12	07.12	08.12	09.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12
Filipov, Vyhlička	<i>04.40</i>	05.14	06.14	07.14	08.14	09.14	10.14	11.14	12.14	13.14	14.14	15.14	16.14	17.14	18.14	19.14
Neugersdorf, Busbf.		05.17	06.17	07.17	08.17	09.17	10.17	11.17	12.17	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17

H = Fahrt Haltestellen in anderer Reihenfolge an

360 Neugersdorf - Jiříkov - Rumburk - Studánka - Varnsdorf

Fahrt	0	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
Anmerkungen																
Neugersdorf, Busbf.		05.42	06.42	07.42	08.42	09.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42
Filipov, Vyhlička	04.40	05.45	06.45	07.45	08.45	09.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45
Filipov, kostel	04.42	05.47	06.47	07.47	08.47	09.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47
Jiříkov, nám.	04.50	05.55	06.55	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55	19.55
Jiříkov, nám.		05.57	06.57	07.57	08.57	09.57	10.57	11.57	12.57	13.57	14.57	15.57	16.57	17.57	18.57	19.57
<i>RB 83 aus Sebnitz</i>		<i>06.02</i>		<i>08.02</i>		<i>10.02</i>		<i>12.02</i>		<i>14.02</i>		<i>16.02</i>		<i>18.02</i>		<i>20.02</i>
Rumburk, žel. st.		06.06	07.06	08.06	09.06	10.06	11.06	12.06	13.06	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06	19.06	20.06
Rumburk, Bytex 01		06.09	07.09	08.09	09.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	20.09
<i>310 nach Rybníště</i>			<i>08.47</i>		<i>10.47</i>		<i>12.47</i>		<i>14.47</i>		<i>16.47</i>		<i>18.47</i>		<i>20.47</i>	
Rumburk, Bytex 01		06.10	07.10	08.10	09.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10	20.10
Studánka		06.16	07.16	08.16	09.16	10.16	11.16	12.16	13.16	14.16	15.16	16.16	17.16	18.16	19.16	20.16
Varnsdorf, aut. nád.		06.22	07.22	08.22	09.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22	20.22
Varnsdorf, žel. st.		06.28	07.28	08.28	09.28	10.28	11.28	12.28	13.28	14.28	15.28	16.28	17.28	18.28	19.28	20.28

Fahrpläne Modell 2

361 Varnsdorf - Seifhennersdorf - Rumburk - Jiřikov - Ebersbach

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28
<i>RB 89 aus Zittau</i>				08.02		10.02		12.02		14.02		16.02		18.02	
<i>RB 89 aus Rybníště</i>			06.54		08.54		10.54		12.54		14.54		16.54		18.54
Varnsdorf, žel. st.	05.06	06.06	07.06	08.06	09.06	10.06	11.06	12.06	13.06	14.06	15.06	16.06	17.06	18.06	19.06
Varnsdorf, aut. nád.	05.15	06.15	07.15	08.15	09.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.15
Seifhennersdorf, Bahnhof	05.21	06.21	07.21	08.21	09.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	19.21
Rumburk, Bytex 01	05.33	06.33	07.33	08.33	09.33	10.33	11.33	12.33	13.33	14.33	15.33	16.33	17.33	18.33	19.33
Rumburk, Bytex 01	05.34	06.34	07.34	08.34	09.34	10.34	11.34	12.34	13.34	14.34	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34
Rumburk, žel. st.	05.37	06.37	07.37	08.37	09.37	10.37	11.37	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37
Rumburk, žel. st.	05.38	06.38	07.38	08.38	09.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	15.38	16.38	17.38	18.38	19.38
Jiřikov, nám.	05.46	06.46	07.46	08.46	09.46	10.46	11.46	12.46	13.46	14.46	15.46	16.46	17.46	18.46	19.46
Ebersbach, Bahnhof	05.51	06.51	07.51	08.51	09.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51

361 Ebersbach - Jiřikov - Rumburk - Seifhennersdorf - Varnsdorf

Fahrt	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31
Ebersbach, Bahnhof	05.09	06.09	07.09	08.09	09.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09	20.09
Jiřikov, nám.	05.14	06.14	07.14	08.14	09.14	10.14	11.14	12.14	13.14	14.14	15.14	16.14	17.14	18.14	19.14	20.14
Rumburk, žel. st.	05.22	06.22	07.22	08.22	09.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22	20.22
Rumburk, žel. st.	05.23	06.23	07.23	08.23	09.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23	19.23	20.23
Rumburk, Bytex 01	05.26	06.26	07.26	08.26	09.26	10.26	11.26	12.26	13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26	20.26
Rumburk, Bytex 01	05.27	06.27	07.27	08.27	09.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	15.27	16.27	17.27	18.27	19.27	20.27
Seifhennersdorf, Bahnhof	05.39	06.39	07.39	08.39	09.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39
Varnsdorf, aut. nád.	05.45	06.45	07.45	08.45	09.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45
Varnsdorf, žel. st.	05.51	06.51	07.51	08.51	09.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	15.51	16.51	17.51	18.51	19.51	20.51
<i>RB 89 nach Zittau</i>		06.55		08.55		10.55		12.55		14.55		16.55		18.55		20.55
<i>RB 89 nach Rybníště</i>	06.03		08.03		10.03		12.03		14.03		16.03		18.03		20.03	

Fahrpläne Modell 2

370 Rumburk - Staré Křečany - Krásná Lípa - Doubice

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12	14
Rumburk, Bytex 01	05.30	07.30	09.30	11.30	13.30	15.30	17.30	19.30
Rumburk, žel. st.	05.34	07.34	09.34	11.34	13.34	15.34	17.34	19.34
Staré Křečany, Obecní úřad	05.43	07.43	09.43	11.43	13.43	15.43	17.43	19.43
Zahrady, SOU	05.46	07.46	09.46	11.46	13.46	15.46	17.46	19.46
Krásná Lípa, náměstí	05.56	07.56	09.56	11.56	13.56	15.56	17.56	19.56
<i>380 von Varnsdorf</i>		<i>07.59</i>	<i>09.59</i>	<i>11.59</i>	<i>13.59</i>	<i>15.59</i>	<i>17.59</i>	<i>19.59</i>
Krásná Lípa, náměstí		08.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00
Kyjov		08.07	10.07	12.07	14.07	16.07	18.07	20.07
Doubice		08.17	10.17	12.17	14.17	16.17	18.17	20.17

370 Doubice - Krásná Lípa - Staré Křečany - Rumburk

Fahrt	1	3	7	7	9	11	13	15
Doubice	06.35	08.35	10.35	12.35	14.35	16.35	18.35	20.35
Kyjov	06.47	08.47	10.47	12.47	14.47	16.47	18.47	20.47
Krásná Lípa, náměstí	06.55	08.55	10.55	12.55	14.55	16.55	18.55	20.55
<i>380 nach Varnsdorf</i>	<i>06.55</i>	<i>08.55</i>	<i>10.55</i>	<i>12.55</i>	<i>14.55</i>	<i>16.55</i>	<i>18.55</i>	
Krásná Lípa, náměstí	07.00	09.00	11.00	13.00	15.00	17.00	19.00	
Zahrady, SOU	07.10	09.10	11.10	13.10	15.10	17.10	19.10	
Staré Křečany, Obecní úřad	07.13	09.13	11.13	13.13	15.13	17.13	19.13	
Rumburk, žel. st.	07.22	09.22	11.22	13.22	15.22	17.22	19.22	
Rumburk, Bytex 01	07.25	09.25	11.25	13.25	15.25	17.25	19.25	

Fahrpläne Modell 2

380 Dolní Poustevna - Mikulášovice - Krásná Lípa - Varnsdorf

Fahrt	1	3	5	7	9	11	13
Dolní Poustevna, střed	06.12	08.12	10.12	12.12	14.12	16.12	18.12
Karlín	06.15	08.15	10.15	12.15	14.15	16.15	18.15
Vilémov, pošta	06.21	08.21	10.21	12.21	14.21	16.21	18.21
Mikulášovice, střední škola	06.29	08.29	10.29	12.29	14.29	16.29	18.29
Mikulášovice, horní	06.33	08.33	10.33	12.33	14.33	16.33	18.33
Brtníky, náměstí	06.41	08.41	10.41	12.41	14.41	16.41	18.41
Vlčí Hora	06.45	08.45	10.45	12.45	14.45	16.45	18.45
Zahrady	06.47	08.47	10.47	12.47	14.47	16.47	18.47
Krásná Lípa, náměstí	06.54	08.54	10.54	12.54	14.54	16.54	18.54
<i>310 nach Rybníště</i>	<i>07.00</i>	<i>09.00</i>	<i>11.00</i>	<i>13.00</i>	<i>15.00</i>	<i>17.00</i>	<i>19.00</i>
<i>370 aus Doubice</i>	<i>06.55</i>	<i>08.55</i>	<i>10.55</i>	<i>12.55</i>	<i>14.55</i>	<i>16.55</i>	<i>18.55</i>
Krásná Lípa, náměstí	06.55	08.55	10.55	12.55	14.55	16.55	18.55
Studánka, pošta	07.05	09.05	11.05	13.05	15.05	17.05	19.05
Varnsdorf, aut. nád.	07.11	09.11	11.11	13.11	15.11	17.11	19.11

380 Varnsdorf - Krásná Lípa - Mikulášovice - Dolní Poustevna

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12
Varnsdorf, aut. nád.	07.41	09.41	11.41	13.41	15.41	17.41	19.41
Studánka, pošta	07.47	09.47	11.47	13.47	15.47	17.47	19.47
Krásná Lípa, náměstí	07.59	09.59	11.59	13.59	15.59	17.59	19.59
<i>370 nach Doubice</i>	<i>08.00</i>	<i>10.00</i>	<i>12.00</i>	<i>14.00</i>	<i>16.00</i>	<i>18.00</i>	<i>20.00</i>
<i>310 aus Rybníště</i>	<i>07.59</i>	<i>09.59</i>	<i>11.59</i>	<i>13.59</i>	<i>15.59</i>	<i>17.59</i>	<i>19.59</i>
Krásná Lípa, náměstí	08.02	10.02	12.02	14.02	16.02	18.02	20.02
Zahrady, rozcestí	08.09	10.09	12.09	14.09	16.09	18.09	20.09
Vlčí Hora	08.12	10.12	12.12	14.12	16.12	18.12	20.12
Brtníky, náměstí	08.16	10.16	12.16	14.16	16.16	18.16	20.16
Mikulášovice, horní	08.23	10.23	12.23	14.23	16.23	18.23	20.23
Mikulášovice, střední škola	08.26	10.26	12.26	14.26	16.26	18.26	20.26
Vilémov, pošta	08.33	10.33	12.33	14.33	16.33	18.33	20.33
Karlín	08.37	10.37	12.37	14.37	16.37	18.37	20.37
Dolní Poustevna, střed	08.41	10.41	12.41	14.41	16.41	18.41	20.41

Fahrpläne Modell 2

R Stadtverkehr Sebnitz 1

Fahrt	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23
<i>260 aus Bad Schandau</i>	08.22	09.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22
Sebnitz, Busbahnhof	08.22	09.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22
Markt	08.24	09.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24	19.24
<i>RB 83 von Děčín</i>		09.16		11.16		13.16		15.16		17.16		19.16
Bahnhof	08.26	09.26	10.26	11.26	12.26	13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26
Gartenstr.	08.32	09.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32
Soli Vital	08.35	09.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35
Seniorenheim	08.40	09.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40	17.40	18.40	19.40
Markt	08.44	09.44	10.44	11.44	12.44	13.44	14.44	15.44	16.44	17.44	18.44	19.44
Busbahnhof	08.46	09.46	10.46	11.46	12.46	13.46	14.46	15.46	16.46	17.46	18.46	19.46

T Stadtverkehr Sebnitz 2

Fahrt	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
Sebnitz, Busbahnhof	07.50	08.50	09.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50
Markt	07.52	08.52	09.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52
Böhmische Str.	07.55	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55
Seniorenheim	07.57	08.57	09.57	10.57	11.57	12.57	13.57	14.57	15.57	16.57	17.57	18.57
Soli Vital	08.01	09.01	10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	15.01	16.01	17.01	18.01	19.01
Gartenstr.	08.04	09.04	10.04	11.04	12.04	13.04	14.04	15.04	16.04	17.04	18.04	19.04
Bahnhof	08.05	09.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05
<i>RB 83 nach Rumburk</i>		09.16		11.16		13.16		15.16		17.16		19.16
Markt	08.07	09.07	10.07	11.07	12.07	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07	19.07
Busbahnhof	08.09	09.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09
<i>260 nach Bad Schandau</i>	08.09	09.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09	19.09

Fahrpläne Modell 2

255/256 Bad Schandau - Schmilka - Hřensko - Jetřichovice - Česká Kamenice

Linie	255	256	255	256	255	256	255	256	255	256	255
<i>S 1 von Dresden</i>	8.46	9.46	10.46	11.46	12.46	13.46	14.46	15.46	16.46	17.46	18.46
Bad Schandau, Bf	08.52	09.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52
Bad Schandau, Elbkai	08.55	09.55	10.55	11.55	12.55	13.55	14.55	15.55	16.55	17.55	18.55
Postelwitz, Abzw. Ostrau	09.01	10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	15.01	16.01	17.01	18.01	19.01
Ostrauer Ring	09.08		11.08		13.08		15.08		17.08		19.08
Schmilka, Grenzübergang	09.20	10.07	11.20	12.07	13.20	14.07	15.20	16.07	17.20	18.07	19.20
Hřensko, nábřeží		10.12		12.12		14.12		16.12		18.12	
Hřensko, střed		10.13		12.13		14.13		16.13		18.13	
Mezní Louka, hotel		10.24		12.24		14.24		16.24		18.24	
Vysoká Lípa, rest.		10.32		12.32		14.32		16.32		18.32	
Jetřichovice, OÚ		10.39		12.39		14.39		16.39		18.39	
Srbská Kamenice, pošta		10.48		12.48		14.48		16.48		18.48	
Česká Kamenice, Palackého		11.03		13.03		15.03		17.03		19.03	
<i>310 nach Rumburk</i>		11.30		13.30		15.30		17.30		19.30	

Fahrt	255	256	255	256	255	256	255	256	255	256	255
<i>RE 8 von Rumburk</i>		9.00		11.00		13.00		15.00		17.00	
Česká Kamenice, Palackého		9.26		11.26		13.26		15.26		17.26	
Srbská Kamenice, pošta		09.39		11.39		13.39		15.39		17.39	
Jetřichovice, OÚ		09.48		11.48		13.48		15.48		17.48	
Vysoká Lípa, rest.		09.54		11.54		13.54		15.54		17.54	
Mezní Louka, hotel		10.02		12.02		14.02		16.02		18.02	
Hřensko, střed		10.15		12.15		14.15		16.15		18.15	
Hřensko, nábřeží		10.16		12.16		14.16		16.16		18.16	
Schmilka, Grenzübergang	09.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	15.21	16.21	17.21	18.21	19.21
Ostrauer Ring											
Postelwitz, Abzw. Ostrau	09.26	10.26	11.26	12.26	13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26
Bad Schandau, Elbkai	09.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32
Bad Schandau, Bf	09.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35
<i>S 1 nach Dresden</i>	09.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	15.42	16.42	17.42	18.42	19.42

Fahrpläne Modell 2

434 Rybníště - Chřibská - Jetřichovice - Hřensko - Děčín										
Fahrt		2		6	8	10	12	14	16	18
<i>Zug aus Varnsdorf/Rumburk an</i>					08.22	10.22	12.22	14.22	16.22	18.22
Rybníště, nádraží					08.30	10.30	12.30	14.30	16.30	18.30
Rybníště, pošta					08.31	10.31	12.31	14.31	16.31	18.31
Chřibská, náměstí					08.36	10.36	12.36	14.36	16.36	18.36
Dolní Chřibská, rozcestí					08.39	10.39	12.39	14.39	16.39	18.39
Rynartice					08.46	10.46	12.46	14.46	16.46	18.46
Jetřichovice, OÚ					08.52	10.52	12.52	14.52	16.52	18.52
Vysoká Lípa, rest.					08.58	10.58	12.58	14.58	16.58	18.58
Mezní Louka, hotel					09.06	11.06	13.06	15.06	17.06	19.06
Mezná				06.50	09.09	11.09	13.09	15.09	17.09	19.09
Mezní Louka, hotel				06.53	09.12	11.12	13.12	15.12	17.12	19.12
Hřensko, střed		05.02		07.03	09.22	11.22	13.22	15.22	17.22	19.22
Hřensko, nábřeží		05.03		07.04	09.23	11.23	13.23	15.23	17.23	19.23
<i>S 1 nach Dresden ab</i>					09.33	11.33	13.33	15.33	17.33	19.33
Děčín, poliklinika		05.18		07.19	09.38	11.38	13.38	15.38	17.38	19.38
Děčín, autobusové nádraží		05.21		07.22	09.41	11.41	13.41	15.41	17.41	19.41
Děčín, hlavní nádraží		05.24		07.25	09.44	11.44	13.44	15.44	17.44	19.44
11 Sněžník					10.17	12.17	14.17	16.17	18.17	

Fahrpläne Modell 2

434 Děčín - Hřensko - Jetřichovice - Chřibská - Rybnířtě

Fahrt		3	5	7	9	11	13	15	17	19
11 Sněžník				08.43	10.43	12.43	14.43	16.43	18.43	
Děčín, hlavní nádraží		05.51	07.15	09.15	11.15	13.15	15.15	17.15	19.15	19.30
Děčín, autobusové nádraží		05.54	07.18	09.18	11.18	13.18	15.18	17.18	19.18	19.33
Děčín, poliklinika		05.57	07.21	09.21	11.21	13.21	15.21	17.21	19.21	19.36
<i>S 1 aus Dresden an</i>			<i>07.26</i>	<i>09.26</i>	<i>11.26</i>	<i>13.26</i>	<i>15.26</i>	<i>17.26</i>	<i>17.26</i>	
Hřensko, nábřeží		06.12	07.36	09.36	11.36	13.36	15.36	17.36	19.36	19.51
Hřensko, střed		06.13	07.37	09.37	11.37	13.37	15.37	17.37	19.37	19.52
Mezní Louka, hotel		06.23	07.47	09.47	11.47	13.47	15.47	17.47	19.47	20.02
Mezná		06.26	07.50	09.50	11.50	13.50	15.50	17.50	19.50	20.05
Mezní Louka, hotel			07.53	09.53	11.53	13.53	15.53	17.53	19.53	
Vysoká Lípa, rest.			08.01	10.01	12.01	14.01	16.01	18.01	20.01	
Jetřichovice, OÚ			08.08	10.08	12.08	14.08	16.08	18.08	20.08	
Rynartice			08.14	10.14	12.14	14.14	16.14	18.14	20.14	
Dolní Chřibská, rozcestí			08.21	10.21	12.21	14.21	16.21	18.21	20.21	
Chřibská, náměstí			08.24	10.24	12.24	14.24	16.24	18.24	20.24	
Rybnířtě, pošta			08.29	10.29	12.29	14.29	16.29	18.29	20.29	
Rybnířtě, nádraží			08.30	10.30	12.30	14.30	16.30	18.30	20.30	
<i>Zug nach Rumburk/Varnsdorf</i>			<i>08.36</i>	<i>10.36</i>	<i>12.36</i>	<i>14.36</i>	<i>16.36</i>	<i>18.36</i>	<i>18.36</i>	

Abendverkehr

561 Varnsdorf - Rumburk - Filipov - Jiřikov - Sluknov**Freitag/Samstag * pátek/sobota**

Varnsdorf, žel. st.	21.00	23.00	1.00
Varnsdorf, aut. nád.	21.05	23.05	1.05
Seifhennersdorf, Bahnhof	21.11	23.11	1.11
Rumburk, Bytex 01	21.18	23.18	1.18
<i>nach Dolní Poustevna 562</i>	<i>21.22</i>	<i>23.22</i>	<i>1.22</i>
Rumburk, žel. st.	21.21	23.21	1.21
Filipov, kostel	21.27	23.27	1.27
Jiřikov, nám.	21.34	23.34	1.34
Sluknov, náměstí	21.44	23.44	1.44

Sluknov, náměstí	21.54	23.54	1.54
Jiřikov, nám.	22.04	00.04	2.04
Filipov, kostel	22.11	00.11	2.11
Rumburk, žel. st.	22.17	00.17	2.17
<i>von Dolní Poustevna 562</i>	<i>22.16</i>	<i>00.16</i>	<i>02.16</i>
Rumburk, Bytex 01	22.20	00.20	2.20
Seifhennersdorf, Bahnhof	22.30	00.30	2.30
Varnsdorf, aut. nád.	22.36	00.36	2.36
Varnsdorf, žel. st.	22.41	00.41	2.41

562 Rumburk - Mikulášovice - Dolní Poustevna - Velký Šenov - Staré Křečany - Rumburk**Freitag/Samstag * pátek/sobota**

<i>von Varnsdorf 561</i>	<i>21.18</i>	<i>23.18</i>	<i>01.18</i>
Rumburk, Bytex 01	21.22	23.22	1.22
Rumburk, žel. st.	21.24	23.24	1.24
Staré Křečany	21.30	23.30	1.30
Zahrady, rozcestí	21.32	23.32	1.32
Brtníky, náměstí	21.35	23.35	1.35
Mikulášovice, stř. škola	21.40	23.40	1.40
Dolní Poustevna, spořitelna	21.50	23.50	1.50
Lobendava	21.55	23.55	1.55
Lipova	21.58	23.58	1.58
Velký Šenov	22.01	00.01	2.01
Brtníky, náměstí	22.05	00.05	2.05
Zahrady, rozcestí	22.07	00.07	2.07
Staré Křečany	22.09	00.09	2.09
Rumburk, žel. st.	22.14	00.14	2.14
Rumburk, Bytex 01	22.16	00.16	2.16
<i>nach Varnsdorf 561</i>	<i>22.20</i>	<i>0.20</i>	<i>2.20</i>