

Zeitraum 2005 bis 2008 / 2015

Ministerium für
Bau und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1	GESETZLICHER AUFTRAG UND METHODIK	3
2	GRUNDSÄTZE UND ZIELE DER ÖPNV-GESTALTUNG IN SACHSEN-ANHALT	4
2.1	GESELLSCHAFTSPOLITISCHE ZIELE	5
2.2	RAUMORDNUNGS-, VERKEHRS- UND UMWELTPOLITISCHE ZIELE	6
2.3	FINANZPOLITISCHE ZIELE	7
3	HERAUSFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG IN SACHSEN-ANHALT	7
3.1	HERAUSFORDERUNGEN.....	7
3.2	RAHMENBEDINGUNGEN	9
3.2.1	<i>Rechtsrahmen</i>	9
3.2.2	<i>Finanzierungsrahmen</i>	9
3.2.3	<i>Organisation der SPNV-Aufgabenträgerschaft</i>	10
3.2.4	<i>Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur</i>	13
3.2.5	<i>Schienenpersonenfernverkehr</i>	14
3.3	VERKEHRSMARKT	17
3.3.1	<i>Demographischer Wandel und ÖPNV</i>	17
3.3.2	<i>Veränderungen einzelner Marktsegmente des ÖPNV</i>	20
3.3.3	<i>Nachfrageentwicklung im ÖPNV</i>	21
4	STAND DER ORGANISATION UND GESTALTUNG DES ÖPNV IN SACHSEN-ANHALT	26
5	LEITLINIEN DER ÖPNV-GESTALTUNG IN SACHSEN-ANHALT.....	32
6	NAHVERKEHR IN SACHSEN-ANHALT IM 21. JAHRHUNDERT – HANDLUNGSFELDER FÜR DIE KOORDINIERT VERKEHRSGESTALTUNG BIS 2008 / 2015	35
6.1	INTEGRIERTES ANGEBOTSKONZEPT	35
6.1.1	<i>Bestimmung der ÖPNV-Netze</i>	35
6.1.2	<i>Leistungsangebot im ÖPNV-Landesnetz</i>	40
6.1.3	<i>Schnittstellen und Zugangsstellen</i>	51
6.1.4	<i>Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr</i>	57
6.1.5	<i>Flexible Bedienformen</i>	60
6.1.6	<i>Tourismus- und Freizeitverkehr</i>	61
6.1.7	<i>Schüler- und Ausbildungsverkehr</i>	63
6.2	MANAGEMENT UND KOOPERATIONEN	65
6.2.1	<i>Tarife und Kooperationen</i>	65
6.2.2	<i>Qualität und Service</i>	68
6.2.3	<i>Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssysteme</i>	69
6.3	INFRASTRUKTUR UND FAHRZEUGE	71
6.3.1	<i>Schieneninfrastruktur</i>	71
6.3.2	<i>ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur</i>	76
6.3.3	<i>Fahrzeuge</i>	77
6.4	ENTWICKLUNG DES RECHTSRAHMENS IM ÖSPV	81
7	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	83
8	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	85
9	ÜBERSICHTSVERZEICHNIS	85
10	ANLAGENVERZEICHNIS	86

1 Gesetzlicher Auftrag und Methodik

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV¹) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA; GVBl. LSA Nr. 5/2005), das am 01. Januar 2005 in Kraft getreten ist, besteht die Aufgabe einer landesweit koordinierten Verkehrsgestaltung des ÖPNV als Verkehrsträgermix. Dieser besteht aus dem gleichberechtigten wirtschaftlich sinnvollen Einsatz von Bahn, Bus und flexiblen Bedienformen. Die verkehrspolitischen Grundsätze, Ziele und Leitlinien sind danach in einem Plan des öffentlichen Personennahverkehrs (im Folgenden: ÖPNV-Plan) zu präzisieren. Als Baustein für den Bereich des ÖPNV rundet dieser das Landesverkehrskonzept ab.

Der ÖPNV-Plan bildet unabhängig von der jeweiligen Aufgabenträgerschaft die Fachplanung des Landes für die Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebotes im ÖPNV und ist durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung gemäß § 6 ÖPNVG LSA zu berücksichtigen. Entsprechend dem integrativen Ansatz bei seiner Aufstellung werden in dem ÖPNV-Plan die Interessen aller Aufgabenträger sowie der betroffenen Interessenverbände berücksichtigt und die Planungen der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit dem Fahrrad- und dem Fußgängerverkehr zusammengeführt.

Gegenüber dem auf der Grundlage des alten Gesetzes zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt vom 24. November 1995 (im Folgenden: ÖPNV-Gesetz 1995) erstellten verkehrsträgerspezifischen Plan des Schienenpersonennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt von 1998 (SPNV-Plan) stellt der ÖPNV-Plan eine neue Qualität der Fachplanung dar.

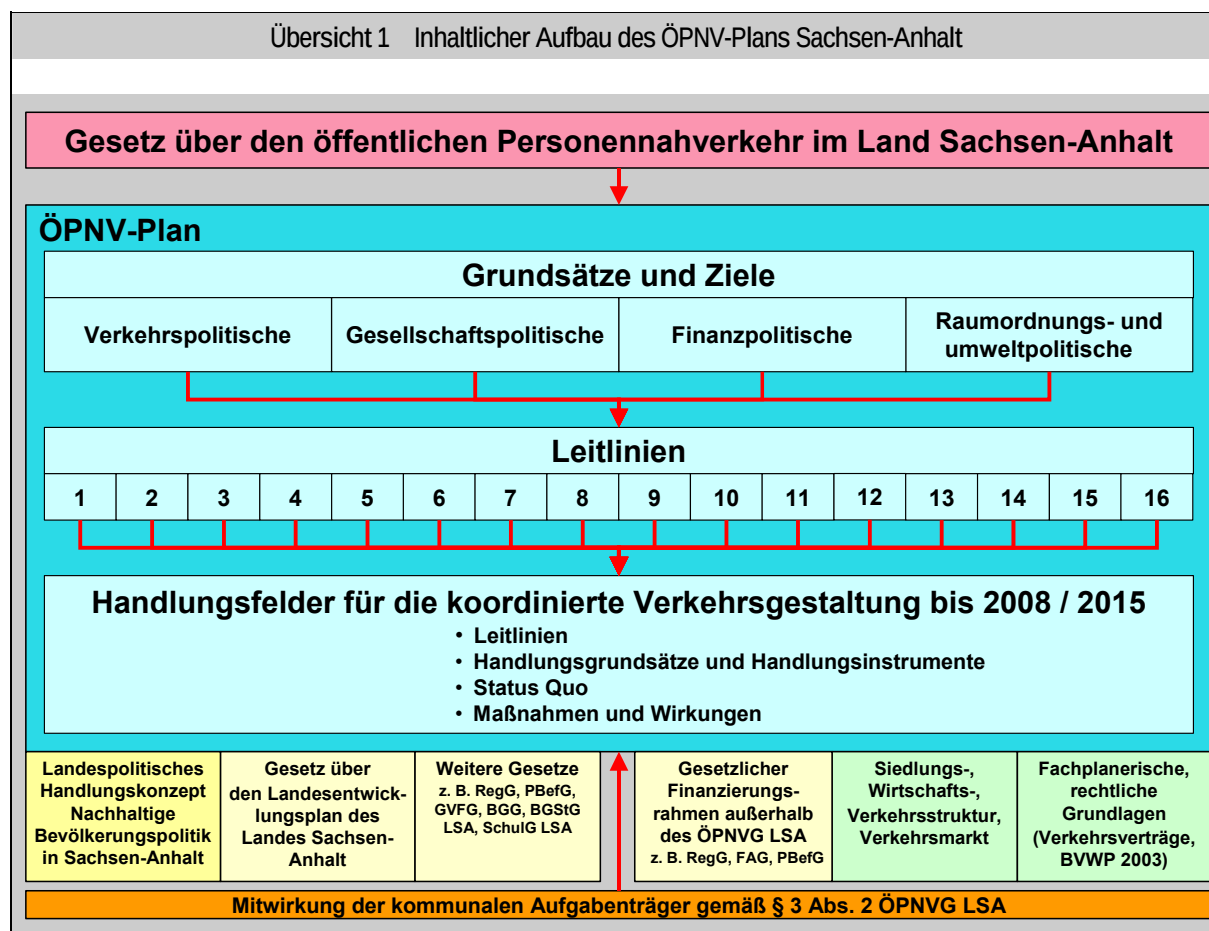
Der ÖPNV ist Bestandteil des vom Kabinett am 02. März 2004 beschlossenen Handlungskonzeptes „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“, das eine der wichtigsten landespolitischen Vorgaben für den ÖPNV-Plan darstellt. Darüber hinaus werden in dem Plan weitere ÖPNV-relevante Gesetze, wie das Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt, das Personenbeförderungsgesetz, das Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt und die Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes bzw. Landes beachtet. Außerdem wird der gesetzliche Finanzierungsrahmen über das ÖPNVG LSA hinaus berücksichtigt, wie er z. B. in dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie dem Finanzausgleichsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt verankert ist.

Zu den fachplanerischen Grundlagen gehören der vom Kabinett am 10. August 2004 beschlossene „4. Bericht der Landesregierung zur Lage des Öffentlichen Personennahverkehrs in Sachsen-Anhalt für den Zeitraum 2002 bis 2003“ (ÖPNV-Bericht) und die auf Basis der 3. Regionalisierten Bevölkerungsprognose 2002 bis 2020 des Statistischen Landesamtes erarbeitete Landesverkehrsprognose. Schließlich sind der Bundesverkehrswegeplan 2003 und die Verkehrsverträge, die das Land mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen hat, als fachplanerische und rechtliche Grundlagen einzubeziehen.

Der ÖPNV-Plan erhält mit 2008 und 2015 zwei Planungshorizonte. Der mittelfristige Horizont 2008 richtet sich nach der nächsten Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2007, nach welcher der Gesamtrahmen und die Länderverteilung der Finanzierung neu festgelegt werden. Der langfristige Horizont 2015 berücksichtigt die Geltungsdauer des Bundesverkehrswegeplans 2003 und die weitgehenden Bindungen durch Verkehrsverträge für den Schienenpersonennahverkehr.

Die strukturelle Gliederung des ÖPNV-Plans ist in der **Übersicht 1** dargestellt.

¹ Der ÖPNV als die Gesamtheit aller öffentlichen Angebote im Nahverkehr setzt sich aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - dem Nahverkehr mit der Eisenbahn - und dem öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - dem Nahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen - zusammen.



Quelle: Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

2 Grundsätze und Ziele der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Aufgabe der **Daseinsvorsorge** ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik, der sich als integraler Bestandteil der Gesellschafts-, Wirtschafts- und Umweltpolitik versteht und gemeinsam mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen gestaltet wird. Die verschiedenen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen an die Verkehrspolitik sind dabei sorgfältig untereinander und gegeneinander abzuwägen.

Im ÖPNVG LSA sind die Grundsätze und Ziele für den ÖPNV in Sachsen-Anhalt zusammengefasst, wonach ein an ihren wirtschaftlichen Stärken ausgerichteter Mix der Verkehrsträger umzusetzen ist. Damit wird der Handlungsrahmen abgesteckt, um das gesellschaftspolitische Ziel einer Sicherung der Mobilität der auf den ÖPNV angewiesenen Personengruppen auch unter den veränderten Rahmenbedingungen flächendeckend zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund sind alle Merkmale der unterschiedlichen Personengruppen hinsichtlich der Bedarfe, Bedürfnisse und Möglichkeiten auch geschlechterdifferenziert zu betrachten.²

Grundsätze gemäß ÖPNVG LSA

Mit dem ÖPNVG LSA wird die Aufgaben- und Finanzverantwortung zusammengeführt und die Zuständigkeit des Landes einerseits sowie der Landkreise und kreisfreien Städte andererseits im Grundsatz nach den Verkehrsarten getrennt.

² Beschluss der Landesregierung Sachsen-Anhalts zur Umsetzung des Gender Mainstreaming-Ansatzes vom 19. Oktober 2004

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die Organisations- und Finanzverantwortung nach § 1 Satz 3 und § 7 ÖPNVG LSA dem Land zugeordnet. Bei Vorteilen für das Gesamtsystem des ÖPNV kann das Land gemäß § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA in Einzelfällen nach Anhörung der betroffenen Aufgabenträger die Mobilität auch durch Omnibuslinien gewährleisten.

Die Organisations- und Finanzverantwortung für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) obliegt nach § 1 Satz 2, § 4 und § 8 ÖPNVG LSA den Landkreisen und kreisfreien Städten. Für ÖSPV-Relationen, für die ein besonderes Landesinteresse nach dem im Kapitel 6.1.1 beschriebenen mehrstufigen Verfahren unter Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger festgestellt wurde, kann die finanzielle Mehrbelastung zur Sicherung von Qualitätskriterien durch das Land übernommen werden.

Einzelne Strecken oder ein Teilnetz des SPNV können nach § 7 Abs. 3 ÖPNVG LSA durch einen oder mehrere Aufgabenträger übernommen werden.

Ziele gemäß ÖPNVG LSA

Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA haben die Aufgabenträger bei ihrer ÖPNV-Planung neben der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang und der Nutzbarkeit sowie den angemessenen Belangen der unterschiedlichen Fahrgastgruppen auch die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen schienen- und straßengebundenen Verkehrsträger und der unterschiedlichen Bedienformen zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit den Zielvorgaben des landespolitischen Handlungskonzeptes „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“, des Gesetzes über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA), den weiteren den Personennahverkehr betreffenden Gesetzen sowie den demographischen, siedlungs- und verkehrsstrukturellen Entwicklungen werden diese Ziele in drei Komplexen ausgeformt, die sich an gesellschaftspolitischen, raumordnungs-, verkehrs- und umweltpolitischen sowie finanzpolitischen Belangen orientieren.

2.1 Gesellschaftspolitische Ziele

Die siedlungsstrukturellen und demographischen Rahmenbedingungen werden zunehmend durch eine **Alterung der Bevölkerung** und eine damit verbundene Veränderung der Nachfragestruktur der einzelnen Teilmärkte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geprägt. Die Gewährleistung eines flächendeckenden ÖPNV erfordert daher bereits jetzt, die bisher einheitliche Angebotsstruktur im Nahverkehr neu auszurichten. Hierbei sind die Mobilitätsangebote stärker an den spezifischen Nachfragepräferenzen der ÖPNV-Kunden zu orientieren. Im Sinne des Handlungskonzeptes „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“ ist eine weitere Ausprägung von Wohneigentum bei einer gleichzeitig attraktiven ÖPNV-Bedienung auch im ländlichen Raum ein „Haltefaktor“, der dazu beiträgt, der Entleerung dieser Gebiete entgegenzuwirken und in allen Landesteilen gleichwertige Lebensverhältnisse zu erhalten.

Ein Ziel des ÖPNV ist es, die **Vereinbarkeit von Familie und Beruf** zu unterstützen, da Frauen und Männer in Familien mit Kindern unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse haben. Diese Bedürfnisse werden von Frauen mehr zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln befriedigt. Besonders im ländlichen Raum ist daher eine offensive ÖPNV-Gestaltung als „Haltefaktor“ für diese Zielgruppe zu berücksichtigen. Nach dem Familienförderungsgesetz Sachsen-Anhalt sind unter anderem bei Planungen im Verkehrswesen deren Auswirkungen auf Familien zu prüfen.

Der ÖPNV hat nach den Ergebnissen der empirischen Forschung zur Lebenssituation von Frauen und Männern in Sachsen-Anhalt³ entsprechend des **Gender Mainstreaming** einen besonderen Stellenwert für die Mobilität von Frauen und damit für ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dies drückt sich neben einer signifikant höheren Nutzung der ÖPNV-Systeme auch in deren Anteil am Fuß- und Fahrradverkehr aus. Aufgrund dieser höheren Nutzung durch Frauen sind sie von Veränderungen im ÖPNV als Bereich der Daseinsvorsorge besonders betroffen. Neben dem ÖPNV-Angebot ist es erforderlich, auf die Nutzerinnengruppe durch besondere Berücksichtigung ihres subjektiven Sicherheitsempfindens zu reagieren.

Die Gesellschaft hat sich zunehmend der Aufgabe zu stellen, für behinderte Menschen die Voraussetzungen zu schaffen, um gleichberechtigt in ihr Leben zu können. Hinsichtlich der Zugangsmöglichkeiten und Informationsangebote im ÖPNV ist es daher erforderlich, die spezifischen Bedürfnisse von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen durch eine möglichst weitreichende Schaffung von **Barrierefreiheit im ÖPNV** zu berücksichtigen. Mit der Verabschiedung des Gesetzes für Chancengleichheit und gegen Diskriminierung behinderter Menschen im Land Sachsen-Anhalt vom 20. November 2001 (Behindertengleichstellungsgesetz - BGStG LSA; GVBl. LSA Nr. 50/2001) sowie des Bundesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen vom 30. April 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) wurde der rechtliche Rahmen für die Betroffenen auch im ÖPNV deutlich verbessert.

2.2 Raumordnungs-, verkehrs- und umweltpolitische Ziele

Die Gestaltung des ÖPNV orientiert sich an den raumordnerischen Leitsätzen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverknüpfung und umweltverträglichen Gestaltung des motorisierten Verkehrs. Handlungsfelder des ÖPNV sind dabei die Raumerschließung und -entwicklung sowie der Stadtumbau, für die der ÖPNV eine unterstützende Funktion übernimmt.

Bei der **Raumerschließung und -entwicklung** dient der ÖPNV sowohl der Stärkung der zentralen Orte und der Innenstädte als auch der Förderung der Entwicklung der regionalen Wirtschaftsstruktur einschließlich des Tourismus. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist ein wesentlicher Standortvorteil für Gewerbe- und Siedlungsgebiete, insbesondere für Unternehmen mit hoher Mitarbeiterzahl bzw. Kundenfrequenz. Die Entwicklung eines nachhaltigen ÖPNV-Angebotes erfolgt unter Berücksichtigung der im LEP-LSA formulierten Grundsätze. Unter Beachtung der formulierten Ziele zur Raumstruktur mit ihren zentralen Orten und Entwicklungsachsen wird mit dem ÖPNV-Plan die Möglichkeit geschaffen, den LEP-LSA weiterzuentwickeln.

Der ÖPNV unterstützt das siedlungspolitische Ziel einer „**Gesellschaft der kurzen Wege**“. In Anbetracht der in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts in den neuen Bundesländern forcierten extensiven Siedlungsentwicklung erfordert dies, die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeitgestaltung, Ver- und Entsorgung sowie Dienstleistungen verstärkt kleinräumiger zu organisieren, um Verkehrsbelastungen in ökologischer und sozialer Hinsicht verträglicher zu gestalten.

Der **Stadtumbau** erfolgt auf der Grundlage von Stadtentwicklungskonzepten, in die eine bedarfsgerechte Umgestaltung der städtischen Nahverkehrssysteme einbezogen wird. Bei der Integration der kommunalen Nahverkehrsplanung in die Stadtentwicklungsplanung ist vor allem zu berücksichtigen, dass der ÖPNV einen auf die Siedlungsentwicklung bezogenen Prozess der Schrumpfung von außen nach innen und die Konzentration auf innenstadtbezogene Standorte bzw. auf vorhandene Siedlungsschwerpunkte unterstützt.

Bei Rückbaumaßnahmen ist insbesondere darauf zu achten, dass die Zugangsstellen des ÖPNV auch weiterhin in verdichteten Siedlungsstrukturen eingebettet bleiben. Dies ist – verbunden mit

³ Gender-Institut Sachsen-Anhalt, Thomas Claus (Hrsg.): *Gender-Report Sachsen-Anhalt 2003*. dr. ziethen verlag Oschersleben 2004

einer auf die Haltepunkte des ÖPNV **konzentrierten Siedlungsentwicklung** insbesondere in den Ordnungsräumen des Landes – eine wesentliche Voraussetzung, um durch Verkehrsverlagerung die Standortqualität der Siedlungen zu verbessern und über fußläufige Entfernungen hinausgehende Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weitgehend durch den ÖPNV zu befriedigen.

Durch den ÖPNV soll die **Verkehrssicherheit** erhöht werden. Eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV leistet einen Beitrag, die Sicherheit im Verkehr zu erhöhen, da der ÖPNV im Vergleich zum MIV systembedingt Vorteile aufweist. Dies gilt vorwiegend für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der in einem nahezu geschlossenen, umfangreich gesicherten System betrieben wird. Neben der objektiven ist die subjektiv empfundene Sicherheit der ÖPNV-Kunden zu berücksichtigen.

Der ÖPNV soll der Entlastung des durch den MIV stark beanspruchten Straßenraumes dienen. Durch die verstärkte Nutzung des ÖPNV soll eine **Reduzierung der Schadstoffemissionen** des gesamten Verkehrssystems erreicht werden. Der ÖPNV ordnet sich damit in die Strategie des Landes zur Reduzierung der Feinstaubbelastung ein. Bei den Fahrzeugen des ÖPNV ist das Potential zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen durch konsequente Förderung des technischen Fortschritts zu nutzen.

2.3 Finanzpolitische Ziele

Der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge ist mit den Fahrgeldeinnahmen auch unter Einbeziehung von Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden und Schwerbehinderten (Fahrgeldsurrogate) in der Regel nicht kostendeckend zu betreiben. Daher bleibt er, besonders im SPNV, auf öffentliche Mittel angewiesen.

Die zu erwartende Finanzausstattung der öffentlichen Haushalte erfordert, dass bei der Planung und Organisation des ÖPNV den Prinzipien von **Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit** des Mitteleinsatzes verstärkt Rechnung getragen wird. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems verlangt darüber hinaus von den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen, mögliche Effizienzpotentiale konsequenter zu nutzen. Diese Aufgabe ist eng mit der weiteren Marktöffnung und Herausbildung von Wettbewerbsstrukturen im ÖPNV verbunden.

Angesichts der demographischen Entwicklung ist das Modell einer allein auf Strukturfaktoren, wie z. B. der Einwohnerzahl, basierenden ÖPNV-Finanzierung an Grenzen gestoßen. Diesem Umstand trägt das Land bei der **Neuausrichtung des ÖPNV** mit dem ÖPNVG LSA Rechnung, in dem der Schwerpunkt der Finanzzuweisungen von Strukturkomponenten auf Erfolgskomponenten verlagert wird. Dieser Prozess ist im Kontext mit den demographischen Veränderungen weiterzuentwickeln.

3 Herausforderungen und Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

3.1 Herausforderungen

Die aus dem Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“ abgeleitete ÖPNV-Strategie des Landes, trotz der demographischen Entwicklung und der sich verengenden Finanzierungsspielräume auch weiterhin eine flächendeckende ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung mit einem vertretbaren Kostenaufwand zu gewährleisten, erfordert, das ÖPNV-Angebot entsprechend den verkehrlichen und wirtschaftlichen Stärken der einzelnen Verkehrsträger zu überprüfen und gegebenenfalls neu auszurichten. Die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

(ÖPNV) ist dabei eng mit den darin definierten Handlungsfeldern der Familien-, Schul-, Bildungs- und Seniorenpolitik, der Landes-, Regional- und Stadtentwicklungsplanung sowie dem Tourismus verknüpft. Eine aktive Familienpolitik ist maßnahmeorientiert bei der ÖPNV-Gestaltung zu berücksichtigen. Im Bereich des ÖPNV sind folgende Entwicklungen zu beachten:

- Veränderungen der Bevölkerungs-, Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur, dabei besonders die Veränderungen der Schülerzahlen und der Schulstandorte,
- Flexibilisierung der Arbeitszeit und das Freizeitverhalten,
- Entwicklung des Verkehrsaufkommens und Veränderung des Modal-Splits nach der Landesverkehrsprognose sowie
- Veränderungen in der Fahrgaststruktur und wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV (**Anlage 1**).

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hat das Land mit dem am 03. März 2003 mit der DB Regio AG geschlossenen „Großen Verkehrsvertrag“ sowie den Verkehrsverträgen für die Teilnetze „Nordharz“ (Connex Sachsen-Anhalt GmbH), „Altmark-Börde-Anhalt“ (Harzbahn GmbH) und „Sachsen-Anhalt Süd“ (Burgenlandbahn GmbH) seinen Gestaltungsrahmen weitgehend ausgefüllt. Die Verkehrsverträge enthalten Spielräume, um notwendige Anpassungen des Fahrplanangebotes an aktuelle Entwicklungen vornehmen zu können. Die vertragliche Gestaltung des SPNV schafft darüber hinaus die Möglichkeiten, sich planerisch auf die Verknüpfung der Verkehrsträger im Sinne eines wirtschaftlichen Gesamtsystems zu konzentrieren. Sie wirken damit mittelbar auf die Gestaltung der Teilsysteme des ÖPNV.

Die durch das Land und die kommunalen Aufgabenträger zu entwickelnden ÖPNV-Angebote werden maßgeblich von den finanziellen Rahmenbedingungen bestimmt. So ist sowohl das Ergebnis der Revision des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetzes - RegG) im Jahr 2007 als auch die Entwicklung bis dahin schwer abzuschätzen.

Der konzeptionelle Ansatz der ÖPNV-Planung wird daher bereits innerhalb des Planungshorizontes 2008 die sich verengenden finanziellen Spielräume zu beachten haben. Besonders nachhaltig wirkt sich der Rückgang der Schülerzahlen bei der ÖPNV-Finanzierung aus, für die die Mittel nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) einen wesentlichen Baustein der Gesamtfinanzierung darstellen. Da der staatlichen Finanzierung nach dem PBefG einerseits die Schülerzahlen zugrunde gelegt werden, aber andererseits der Aufwand für die Schülerbeförderung wegen der verlängerten Schulwege nicht im gleichen Maße sinkt, wächst der Handlungsdruck für eine Neuordnung der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs.

Die Notwendigkeit der Gestaltung eines wirtschaftlichen ÖPNV erfordert eine Angebotsgestaltung, die eine in unterschiedlichen Räumen und zu unterschiedlichen Zeiten optimale Marktaus-schöpfung erreicht. Innerhalb eines solchen Angebotes müssen die Regionen ihren eigenen Verkehrsträgermix entwickeln, wobei die verschiedenen flexiblen Bedienformen zur Optimierung beitragen können.

Der Erfolg der Gestaltung eines ÖPNV-Gesamtsystems hängt entscheidend von der Kooperationsbereitschaft der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen untereinander, aber auch mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe ab. Darüber hinaus bildet der ÖPNV ein wichtiges Handlungsfeld für bürgerschaftliches Engagement, z. B. in ÖPNV-Beiräten und bei der Organisation von Bürgerbussystemen und Fahrgemeinschaften.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Rechtsrahmen

Das Regionalisierungsgesetz als bundesrechtlicher Rahmen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV, insbesondere des SPNV, hat die Aufgabenträgerschaft für den SPNV ab 1996 den Ländern zugeordnet. Der bundesrechtliche Rahmen für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) ist das PBefG. Landesrechtlich werden beide Gesetze durch das ÖPNVG LSA untersetzt. Wichtigste Klammer zwischen den bundesrechtlichen Regelungen und dem ÖPNVG LSA ist die Finanzausstattung nach dem Regionalisierungsgesetz. Im planerischen Bereich ist es der § 8 Abs. 3 PBefG, der das Instrument des Nahverkehrsplans als Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV auf kommunaler Ebene benennt und der von den Behörden im Genehmigungsprozess für Linienverkehre berücksichtigt werden muss.

Der Gewährung von Zuschüssen an Verkehrsunternehmen, die in privatrechtlicher Form geführt werden, sind allerdings rechtliche Grenzen gesetzt. Diese ergeben sich vor allem aus den europarechtlichen Vorgaben des Art. 87 EG-Vertrag. Danach sind Beihilfen verboten, die durch Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedsstaaten beeinträchtigen können. Dass Zuschüsse für den ÖPNV grundsätzlich geeignet sind, den Handel zu beeinträchtigen, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) in der Rechtssache AltmarkTrans festgestellt. Diese Feststellung unterstreicht die Notwendigkeit, die Zuschusspraxis rechtssicher auszugestalten. Deshalb ist es angezeigt, einen Weg zu wählen, der nicht von Wertungen Dritter abhängig ist. Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei einer rechtssicheren Zuschusspraxis gegenüber den Verkehrsunternehmen im Falle eigenwirtschaftlicher ÖPNV-Verkehre, wie sie derzeit ausnahmslos im ÖSPV erbracht werden.

3.2.2 Finanzierungsrahmen

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt derzeit – wie in **Übersicht 2** dargestellt – neben den Fahrgelderlösen durch eine Vielzahl von öffentlichen Mitteln.

Übersicht 2 Finanzierungsrahmen des ÖPNV in Sachsen-Anhalt	
•	Regionalisierungsmittel nach § 8 Abs. 1 und Abs. 2 Regionalisierungsgesetz (RegG),
•	Mittel nach dem ÖPNVG LSA,
•	Mittel der Landkreise und kreisfreien Städte aus dem Finanzausgleichsgesetz des Landes (FAG),
•	Ausgleichsleistungen für Schülerverkehr gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
•	Ausgleichsleistungen nach § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
•	Ausgleichsleistungen für Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX (SGB IX),
•	Zuschüsse durch die Aufgabenträger,
•	Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
•	Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), z. B. Sammelvereinbarungen zum Ausbau von Stationen.

Quelle: Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes weist das Land den kommunalen Aufgabenträgern in 2005, dem Jahr des In-Kraft-Tretens des ÖPNVG LSA, für konsumtive und investive Zwecke einen Betrag von 37 Mio. Euro zu. Die Höhe dieses Ausgangsbetrages entwickelt sich in den Folgejahren entsprechend der Mittelausstattung nach dem Regionalisierungsgesetz. Die Höhe der jeweiligen Anteile für konsumtive und investive Zwecke können von den kommunalen Aufgabenträgern frei bestimmt werden. Daneben stellt das Land aus Mitteln des GVFG Zuschüsse für investive Großvorhaben, wie z. B. die Beschaffung von Fahrzeugen und Ausbau der Infrastruktur für den Straßenbahnbetrieb, zur Verfügung. Eine Betriebshofförderung nach dem GVFG erfolgt

nach dem Grundsatz der Wettbewerbsneutralität nur noch gegenüber den kommunalen Aufgabenträgern.

Der in **Übersicht 3** dargestellte neue Finanzierungsschlüssel des ÖPNVG LSA geht davon aus, dass die vormals ausnahmslos an Strukturkomponenten ausgerichtete Finanzierung vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung keine ausreichenden Anreize vermittelte, die Nachfragepotentiale zu generieren. Mit der Einführung des Erfolgsfaktors „Fahrten je Einwohner“ wird die ÖPNV-Finanzierung von der Einwohnerentwicklung entkoppelt und ist in besonderer Weise geeignet, Veränderungen, wie sie auch mit der Kreis- und Gebietsreform eintreten werden, Rechnung zu tragen.

Übersicht 3 Verteilung der ÖPNV-Zuweisung nach dem ÖPNVG LSA auf die kommunalen Aufgabenträger			
Komponente	Anteil	Betrag	
Basissumme	100 %	37 Mio. €	Ausgangsbetrag nach ÖPNVG LSA im Jahr 2005, dem Jahr des Inkraft-Tretens des Gesetzes; jährliche Neufestlegung der Gesamthöhe entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel
Zahl der Fahrgäste Erfolgskomponente	40 %	14,80 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Zahl der Fahrgäste (ohne Schülerverkehr) in den Aufgabenträgergebieten
Fahrplankilometer Angebotskomponente	25 %	9,25 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der in den Aufgabenträgergebieten erbrachten Fahrplankilometer
Fläche Strukturkomponente	30 %	11,10 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche der Aufgabenträgergebiete
Anteil am Straßenbahnnetz Straßenbahnkomponente	5 %	1,85 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der auf die Aufgabenträgergebiete entfallenden Streckenlänge des Straßenbahnnetzes
Impulsförderung 2005 - 2007 für flexible Bedienformen		bis zu 2 Mio. € (p. a.)	In 2005 werden je Fahrplankilometer, der mit neu eingerichteten flexiblen Bedienformen erbracht wird, 0,30 €, in 2006 0,20 € und in 2007 0,10 € gewährt

Quelle: Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt; Nahverkehrsberatung Südwest

3.2.3 Organisation der SPNV-Aufgabenträgerschaft

Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger für den SPNV. Für die Ausübung der Aufgabenträgerschaft bedient sich das Land der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH). Zur Gewährleistung des SPNV-Angebotes werden mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsverträge geschlossen. Diese haben die Ziele und Leitlinien des ÖPNV-Plans zu antizipieren und den dargestellten Maßnahmen im Leistungsangebot zu entsprechen.

Für das Netz der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) wurde die prinzipielle Aufgabenträgerschaft des Landes durch einen zwischen den Ländern Sachsen-Anhalt und Thüringen und der HSB geschlossenen „Ländervertrag“ auf eine in der Höhe festgelegte Finanzverantwortung begrenzt und die Planungskompetenz den regionalen Aufgabenträgern zu gewiesen. Eine vergleichbare Regelung besteht für die Strecke Dessau – Wörlitz.

In Sachsen-Anhalt sind in den vergangenen Jahren langlaufende Verkehrsverträge im Wettbewerb vergeben worden. Dafür wurden die in der **Abbildung 1**, Seite 12 dargestellten Netze ausgeschrieben und wie folgt vergeben: Netz „**Nordharz**“ an die Connex Sachsen-Anhalt GmbH mit einer Laufzeit von Ende 2005 bis Ende 2017, Netz „**Altmark-Börde-Anhalt**“ an die Harzbahn GmbH mit einer Laufzeit von Ende 2006 bis Ende 2018 und Netz „**Sachsen-Anhalt-Süd**“ an die

Burgenlandbahn GmbH mit einer Laufzeit von Anfang 2007 bis Ende 2018. Bei den letztgenannten beiden Unternehmen handelt es sich um 100-prozentige Töchter der DB Regio AG.

Die Netze „**Elektro-Nord**“ und „**Elektro-Süd**“ sind bei der DB Regio AG bis zum Dezember 2015 vertraglich gebunden. Das Netz der S-Bahn Halle – Leipzig kann in den nächsten Jahren ebenfalls im Wettbewerb vergeben werden. Bei der Vergabe der SPNV-Leistungen auf grenzüberschreitenden Strecken ist jeweils eine Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern des SPNV durchzuführen.

Die geschlossenen Verkehrsverträge beinhalten insbesondere eine jährliche Fortschreibung der Fahrpläne aufgrund struktureller Veränderungen und veränderter Bedürfnisse der Fahrgäste. Diese Fortschreibung wird durch die NASA GmbH in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen vorgenommen. Außerdem werden seitens der NASA GmbH mittels einer umfangreichen Qualitätsmessung, wie z. B. die Pünktlichkeit, die Sauberkeit, der Fahrzeugeinsatz und der Service des Angebotes, auf ihre vertragsgemäße Erbringung überprüft und gegebenenfalls pönalisiert.

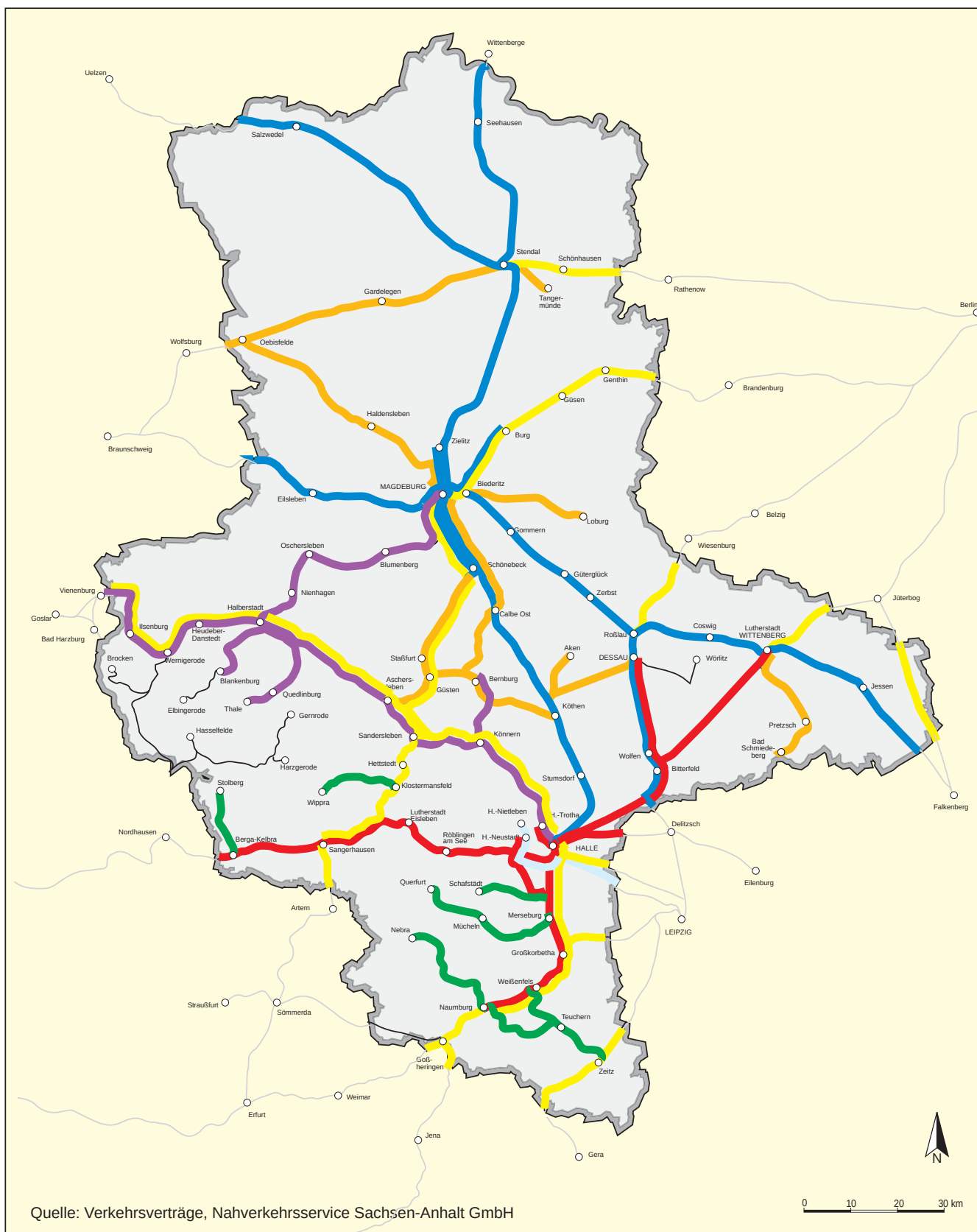


Abb. 1 Teilnetze in Sachsen-Anhalt (Planungshorizont 2008)

- | | | |
|---|--|---|
|  Netz Nordharz |  Netz Elektro-Süd |  grenzüberschreitende Strecken, gesondert zu vereinbaren |
|  Netz Altmark-Börde-Anhalt |  S-Bahn Halle-Leipzig |  Strecken ohne Bestellung des Landes |
|  Netz Sachsen-Anhalt Süd | | |
|  Netz Elektro-Nord | | |

3.2.4 Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur

Sachsen-Anhalt ist ein Flächenland mit einer polyzentrischen Struktur, die sich in den drei Oberzentren Halle (Saale), Magdeburg und Dessau und einer Vielzahl von Klein- und Mittelstädten (121) sowie Dörfern (1.118) widerspiegelt⁴. Mit ca. 130 Einwohnern je Quadratkilometer gehört das Land zu den dünn besiedelten Ländern in Deutschland. Auch innerhalb des Landes bestehen diesbezüglich größere Unterschiede: Während im Norden des Landes die Einwohnerdichte bei unter 50 Einwohnern je Quadratkilometer liegt, werden in der Mitte und im Süden Werte von bis zu 200 Einwohnern je Quadratkilometer in den Landkreisen erreicht.

Die Verdichtungstendenzen im südlichen Landesteil werden durch die Entwicklung des Ballungsraumes Halle/Leipzig zu einer europäischen Metropolregion unter Einbeziehung der Städte Magdeburg und Dessau begleitet. In den übrigen Landesteilen übernehmen die zentralen Orte als Versorgungskerne für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereiches über den eigenen örtlichen Bedarf hinaus soziale, kulturelle und wirtschaftliche Aufgaben.

Sachsen-Anhalt verfügt über ein engmaschiges Schienen- und Straßennetz. Im Schienennetz ist durch die DB Netz AG ein weiterer Ausbau von Haupt- und Regionalnetzstrecken sowie der großen Knoten Halle/Leipzig, Dessau/Roßlau und Magdeburg erforderlich. Das Land unterstützt die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) bei der Verlängerung der Selketalbahn von Gernrode bis in die Welterbestadt Quedlinburg.

Im Straßennetz des Landes wird der Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen fortgesetzt. Durch Großvorhaben, wie die Bundesautobahnen A 14 einschließlich ihrer Verlängerung nach Norden, die A 38 und die A 143 („Mitteldeutsche Schleife“), die autobahnähnliche Bundesstraße B 6n und die Bundesstraßen B 81 bzw. B 190n sowie das Ortsumfahrungsprogramm wird das Bundesfernstraßennetz vervollständigt. Die Neu- und Ausbaumaßnahmen im überregionalen Straßennetz führen zu einer höheren Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und damit zu einer Nachfrageverschiebung zulasten des ÖPNV. Das Ausbauprogramm entlastet die Landes- und Kommunalstraßennetze besonders in den Orten. Da der ÖSPV auf die Siedlungszentren orientiert ist und damit der ursprünglichen Straßenführung folgt, kann das System an der innerörtlichen Entlastungswirkung partizipieren.

Zu Beginn der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts hat in Sachsen-Anhalt, wie in den anderen ostdeutschen Bundesländern auch, neben einem wirtschaftlichen Strukturwandel ein sprunghafter Suburbanisierungsprozess mit einschneidenden Veränderungen der strukturellen Rahmenbedingungen für den Nahverkehr eingesetzt. Dieser ist gekennzeichnet durch:

- Eine Verlängerung der Wege durch räumliche Entmischung und funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeitgestaltung, Versorgung und Dienstleistungen sowie Abbau von emissionsbedingten Nutzungskonflikten.
- Eine unzureichende Nutzung von Altindustriestandorten in den Innenbereichen für Gewerbeansiedlungen und wenig dichte Expansion an den Stadträndern, was zu Flächenwachstum und Dichteverlust führt und ebenfalls die Wege verlängert.
- Entmischung und Dichteverlust führen zu einer Abnahme der Verkehrsbündelung, auf die der ÖPNV nur eingeschränkt mit wirtschaftlichen Angeboten reagieren kann.

Dies hat einen Anpassungsdruck auf nahezu alle Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge, besonders auf den ÖPNV, ausgelöst. Die Reorganisation des städtischen Gefüges im Rahmen des Stadtumbaus soll zu einer Entlastung der Verkehrssysteme beitragen. Unter Beachtung der verringerten Zahl von Infrastruktureinrichtungen bei größeren Einzugsbereichen (z. B. Schulen)

⁴ Stand jeweils 31. Dezember 2004; Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

und veränderten Mobilitätsanforderungen einer alternden Gesellschaft (höherer Anteil Nichterwerbstätiger und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen), sind die geringer ausgelasteten Nahverkehrsnetze neu zu strukturieren. Der strategische Ansatz des Stadtumbaus wird in Sachsen-Anhalt im Rahmen der Internationalen Bauausstellung „IBA Stadtumbau 2010“ verfolgt. Neuere Tendenzen des gegenwärtigen Strukturwandels sind weiterhin sinkende Einwohnerzahlen und ein gleichzeitiger Trend zur Rückbesinnung auf die Lebensqualität in den Städten.

Der Umbau der Wirtschaft ist davon gekennzeichnet, dass sich das Arbeitsplatzangebot an Altstandorten deutlich reduziert hat und bei neuen Wirtschaftsansiedlungen Vorteile bereits vorhandener ÖPNV-Erschließungen von Altindustriestandorten nicht einbezogen werden konnten. Dies ist am Beispiel der neuen Gewerbestandorte Barleben und Osterweddingen bei Magdeburg sowie Thalheim bei Wolfen nachzuvollziehen.

Es liegt im Interesse des Landes auch an den genannten Standorten die Entwicklungspotentiale für den ÖPNV durch den Einsatz geeigneter Verkehrssysteme auszuschöpfen, um durch ein attraktives ÖPNV-Angebot die Mobilität für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unternehmen zu erhöhen und die Mobilitätskosten für die Allgemeinheit durch die Reduktion von Zeit-, Unfall- und Staukosten zu senken. Im Ballungsraum Halle/Leipzig belegt die S-Bahn die unterstützende Bedeutung von ÖPNV-Angeboten für Ansiedlungsentscheidungen. Die für die Tourismuswirtschaft bedeutsamen Regionen Altmark, Elbe-Börde-Heide, Anhalt-Wittenberg, Halle-Saale-Unstrut und Harz sind unter anderem von einer leistungsfähigen und einer möglichst weitreichenden barrierefreien ÖPNV-Erschließung abhängig.

3.2.5 Schienenpersonenfernverkehr

Die Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) liegt gemäß Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz beim Bund. Zur Sicherung durchgängiger Reiseketten bildet der Fernverkehr mit seinem Angebot den Rahmen für die Nahverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt. Das Land wird im SPFV mit der in der Regel stündlich bedienten Achse von Hannover über Magdeburg und Halle (Saale) nach Leipzig angebunden, die in Magdeburg als „Nullknoten“ des Integralen Taktfahrplans (ITF) strukturbildend für das SPNV-Angebot ist. Ergänzt wird dieses Angebot durch:

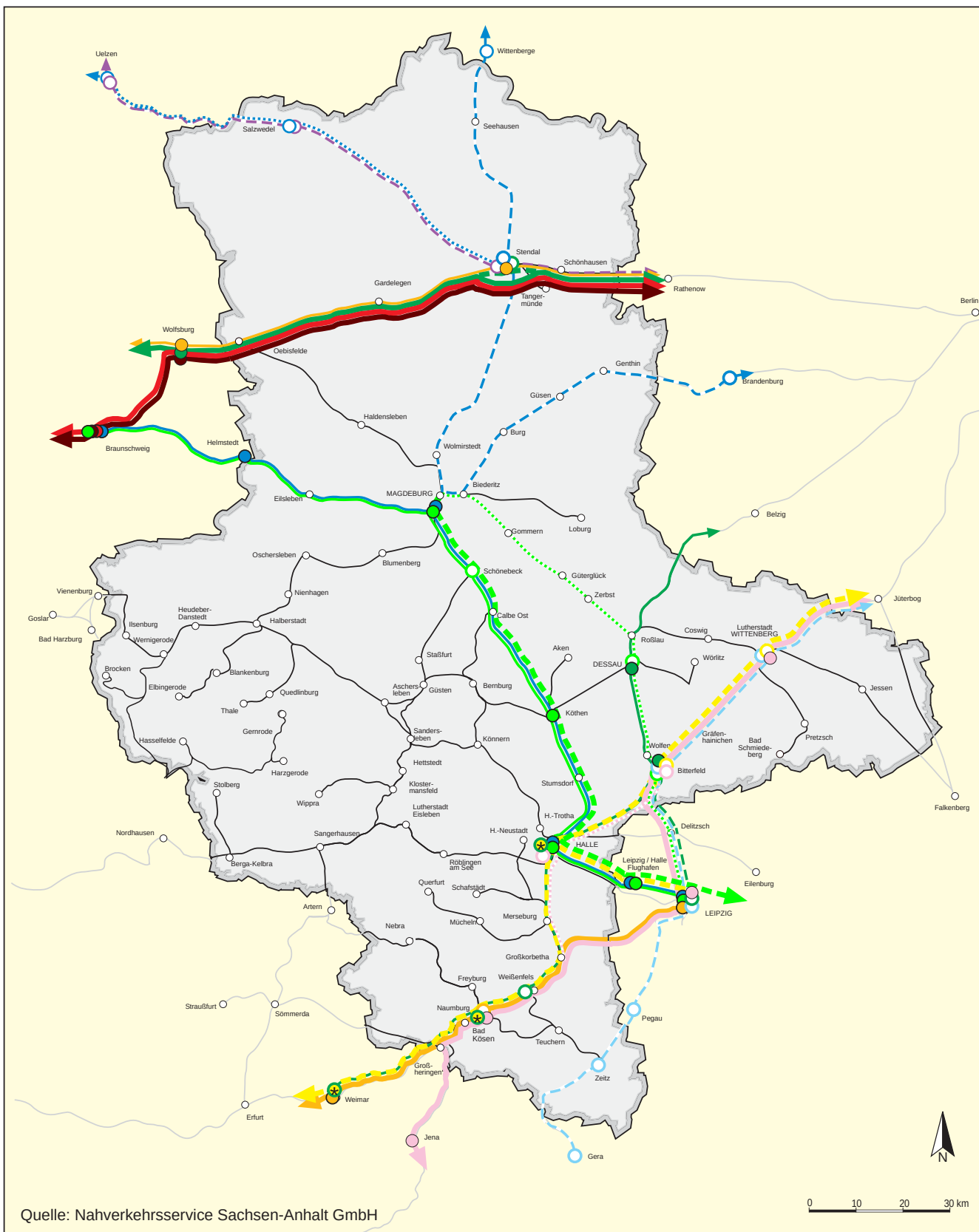
- den zweistündlichen IC-Verkehr auf der Achse Berlin – Stendal – Hannover, der durch weitere einzelne Halte von ICE-Zügen in Tagesrandlagen in Stendal ergänzt wird,
- den zweistündlichen IC/ICE-Verkehr auf der Achse Berlin – Halle (Saale) – Erfurt, der bis Sommer 2006 über Dessau⁵, danach über Lutherstadt Wittenberg verkehren wird,
- den zweistündlichen ICE-Verkehr auf der Achse Hamburg – Berlin – Lutherstadt Wittenberg – Leipzig – Naumburg – München, der zwischen Berlin und München ohne weitere Halte in Sachsen-Anhalt verdichtet wird und
- weitere Züge in Einzellagen, z. B. IC-Züge zwischen Rostock, Magdeburg, Halle (Saale) und Leipzig, Hamburg – Stendal – Berlin – Krakau (IC Wawel) sowie ICE-Züge zwischen Magdeburg, Leipzig und Dresden⁶, Tagesrandlagenhalte der ICE-Linie Frankfurt am Main – Leipzig – Dresden in Naumburg sowie den InterConnex Gera – Zeitz – Leipzig – Lutherstadt Wittenberg – Berlin – Rostock.

In den letzten Jahren wurde das Angebot im SPFV durch die DB AG deutlich ausgedünnt. Dies betraf sowohl einzelne Halte, wie Schönebeck, Köthen, Merseburg, Weißenfels und Bitterfeld, als auch einzelne Linien, wie Magdeburg – Stendal – Schwerin und Magdeburg – Berlin. Da die Länder im SPFV keine Planungskompetenz haben, stehen dem Land hier kaum Einflussmöglichkei-

⁵ Die Anbindung von Dessau erfolgt ab Sommerfahrplan 2006 innerhalb der Relation Leipzig – Berlin mit IC-Einzelzügen.

⁶ ab Dezember 2005

ten zur Verfügung. Der zu beobachtenden Tendenz, auch weiterhin Fernverkehrsleistungen zu streichen und die Länder auf die Möglichkeit zu verweisen, alternativ Nahverkehrsleistungen zu bestellen, wird Sachsen-Anhalt angesichts begrenzter Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz nicht entsprechen. Eine Prüfung einer entsprechenden Umgestaltung des SPNV-Angebotes im Einzelfall ist davon unbenommen. Das ab Fahrplanwechsel Dezember 2005 geltende Fernverkehrsangebot in Sachsen-Anhalt ist in der **Abbildung 2**, Seite 16 dargestellt.



**Abb. 2 Fernverkehrsverbindungen
(Stand Dezember 2005)**

— ICE-Linie mind. 2-stdl. (täglich)	● 2-stdl. Halt	— ICE-Linie 10 Berlin-Hannover-Köln / Bonn	— ICE-Zugpaar Magdeburg-Leipzig-Dresden
- - - ICE-Linie einzelne Fahrten (überwiegend täglich)	○ einzelne Halte	— ICE-Linie 11 Berlin-Frankfurt/M.-München	— IC-Linie 51 Düsseldorf-Hamm-Kassel-Erfurt- Halle-Dessau-Berlin-Stralsund
— IC-Linie 2-stdl. (täglich)	★ IC-Linie 51 und ICE-Einzelzüge (zu Linie 50) ergänzen sich zum 2-Stunden-Takt	— ICE-Linie 12 Berlin-Frankfurt/M.-Basel	— IC-Linie 55 Leipzig-Halle-Magdeburg- Hannover-Dortmund
- - - IC-Linie einzelne Fahrten (überwiegend täglich)	○ vom Fernverkehr nicht bediente weitere Zugangsstellen	— ICE-Linie 28 Hamburg-Berlin-Leipzig- Nürnberg-München	— IC-Linie 56 Leipzig-Halle-Magdeburg- Hannover-Bremen-Oldenburg
..... einzelne IC-Züge (an einzelnen Tagen)	— InterConnex 1 Gera-Zeitz-Leipzig- Lu. Wittenberg-Berlin-Rostock	— ICE-Linie 50 Wiesbaden -Frankfurt/M.- Erfurt-Leipzig-Dresden	— IC-Linie 77 Berlin-Stendal-Hannover- Amsterdam/Münster
		— ICE-Einzelzüge (zu Linie 50) Berlin-Halle-Frankfurt/M.	— IC-Linie 99 Hamburg-Salzwedel-Berlin-Krakau

3.3 Verkehrsmarkt

Neben der siedlungs-, verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Entwicklung prägen die demographischen Rahmenbedingungen im entscheidenden Maße den ÖPNV. Dabei werden insbesondere die Bevölkerungsentwicklung, die Entwicklung der Erwerbstätigenzahl und die für den ÖPNV so relevante Entwicklung der Gruppe der Schüler und Auszubildenden („Zwangskunden“) bis 2008 bzw. 2015 nachhaltige Auswirkungen auf die Nachfragepotentiale im gesamten Personenverkehr in Sachsen-Anhalt haben.

Die ÖPNV-Nachfrage hängt darüber hinaus von der gesamten Verkehrsnachfrage des regionalen und überregionalen Verkehrsmarktes sowie von der relativen Attraktivität des Nahverkehrsangebots gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ab. Hierbei sind insbesondere Maßnahmen im Straßenneu- und -ausbau sowie die Entwicklung bei der PKW- und Führerscheininverfügbarkeit mit ihren Unterschieden bei Frauen und Männern die Verkehrsmittelwahl beeinflussende Faktoren. Hinzu kommt ein Abhängigkeitsverhältnis zwischen Tarifgestaltung und Zahlungskraft bzw. -bereitschaft der potentiellen Verkehrskunden. Je mehr diese Zusammenhänge von den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen bei der Angebots- und Tarifplanung berücksichtigt werden, desto erfolgreicher werden sie sich dem verändernden ÖPNV-Markt anpassen.

3.3.1 Demographischer Wandel und ÖPNV

Rückgang der Bevölkerung

Für die Planung des ÖPNV ist die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung der entscheidende Faktor. Aktuelle Planungsgrundlage hierfür ist die 3. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2002 - 2020 auf der Basis der tatsächlichen Entwicklung der Jahre 1999 bis 2002. Als Status-quo-Prognose schreibt diese Bevölkerungsvorausberechnung das negative Wanderungsgeschehen dieser drei Basisjahre fort. Eine kräftige wirtschaftliche Entwicklung in Sachsen-Anhalt und wirkungsvolle familienpolitische Maßnahmen, wie sie im Forschungsprojekt „Zukunftschancen junger Frauen und Familien in Sachsen-Anhalt“ der Hochschule Magdeburg-Stendal (FH) - „Dienel-Studie“ - vorgeschlagen wurden, können in den nächsten Jahren jedoch die Entwicklung wesentlich günstiger verlaufen lassen. Dennoch ist auch dann von einem allerdings gebremsten Bevölkerungsrückgang auszugehen.

Nach den Ergebnissen der 3. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt wird erwartet, dass Sachsen-Anhalt auf der Basis 2002 bis zum Jahr 2008 ca. 7 % und bis 2015 ca. 14 % seiner Einwohner verliert. Damit reduziert sich deren Zahl vom Jahr 2002 von 2,55 Mio. (davon 1,31 Mio. [51,3 %] Frauen und 1,24 Mio. Männer) im Jahr 2008 auf 2,37 Mio. (davon 1,22 Mio. [51,0 %] Frauen und 1,16 Mio. Männer). Im Jahr 2015 werden in Sachsen-Anhalt 2,19 Mio. Einwohner leben, davon 1,12 Mio. (50,8 %) Frauen und 1,07 Mio. Männer.⁷ Hauptursache dieser Entwicklung ist das anhaltende Geburtendefizit. (**Übersicht 4 und Übersicht 5**)

Von dieser Entwicklung werden voraussichtlich alle Landkreise und kreisfreien Städte in unterschiedlicher Intensität betroffen sein. So reichen die prognostizierten Verluste in den Landkreisen von 7,3 % im Ohrekreis und 7,9 % im Saalkreis bis zu 21,0 % im Landkreis Bitterfeld. In den kreisfreien Städten Halle (Saale), Magdeburg und Dessau divergiert die Bevölkerungsabnahme ebenfalls. Während die Verluste in der Landeshauptstadt mit bis zu fünf Prozentpunkten unter dem Landesdurchschnitt liegen, wird für Halle (Saale) eine weitgehende Angleichung an das Landesniveau erwartet. Damit können die sich im Zuge der Suburbanisierung vollziehenden sig-

⁷ Quelle: 3. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt 2002 bis 2020; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

nifikanten Wanderungsverluste der Kernstädte zugunsten der sie umgebenden Räume als weitgehend abgeschlossen angesehen werden. Der Rückgang in der Stadt Dessau liegt hingegen mit fast einem Fünftel der Bevölkerung weit über dem Landesdurchschnitt. Hervorzuheben ist, dass sich der Schrumpfungsprozess in der Altmark als einer der am dünnsten besiedelten Regionen Deutschlands voraussichtlich leicht unter dem Landesdurchschnitt vollziehen wird.

Übersicht 4 Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2008 / 2015 (Regionale Verteilung)							
Gebiet ⁸ (Planungsregion, kreisfreie Stadt, Landkreis, Land)	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2002	2008	2015	2002 bis 2008		2002 bis 2015	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg							
Dessau, Stadt ⁹	79.449	71.607	64.946	-7.842	-9,87	-14.503	-18,25
Anhalt-Zerbst	75.888	69.903	63.728	-5.985	-7,89	-12.160	-16,02
Bernburg	68.349	62.934	57.527	-5.415	-7,92	-10.822	-15,83
Bitterfeld	104.696	92.629	82.727	-12.067	-11,53	-21.969	-20,98
Köthen	68.906	64.132	59.339	-4.774	-6,93	-9.567	-13,88
Wittenberg	127.919	117.913	108.270	-10.006	-7,82	-19.649	-15,36
Altmark							
Altmarkkreis Salzwedel	99.405	93.409	87.369	-5.996	-6,03	-12.036	-12,11
Stendal	136.866	127.372	118.772	-9.494	-6,94	-18.094	-13,22
Halle							
Halle (Saale), Stadt	239.355	221.471	206.960	-17.884	-7,47	-32.395	-13,53
Burgenlandkreis	139.353	128.511	117.661	-10.842	-7,78	-21.692	-15,57
Mansfelder Land	104.970	95.951	86.958	-9.019	-8,59	-18.012	-17,16
Merseburg-Querfurt	132.180	121.673	111.438	-10.507	-7,95	-20.742	-15,69
Saalkreis	81.496	79.028	75.084	-2.468	-3,03	-6.412	-7,87
Weißenfels	76.672	70.743	64.598	-5.929	-7,73	-12.074	-15,75
Magdeburg							
Magdeburg, Stadt	228.170	219.363	208.158	-8.807	-3,86	-20.012	-8,77
Bördekreis	78.287	74.331	69.580	-3.956	-5,05	-8.707	-11,12
Jerichower Land	98.897	92.558	86.053	-6.339	-6,41	-12.844	-12,99
Ohrekreis	117.136	113.790	108.627	-3.346	-2,86	-8.509	-7,26
Schönebeck	75.321	69.452	63.493	-5.869	-7,79	-11.828	-15,70
Harz							
Aschersleben-Staßfurt	100.218	89.273	79.977	-10.945	-10,92	-20.241	-20,20
Halberstadt	77.876	73.421	68.794	-4.455	-5,72	-9.082	-11,66
Quedlinburg	76.812	71.169	65.397	-5.643	-7,35	-11.415	-14,86
Sangerhausen	66.134	60.806	55.669	-5.328	-8,06	-10.465	-15,82
Wernigerode	94.556	90.335	84.677	-4.221	-4,46	-9.879	-10,45
Sachsen-Anhalt	2.548.911	2.371.775	2.195.802	-177.136	-6,95	-353.109	-13,85

Quelle: 3. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2002 - 2020; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

⁸ Angaben beziehen sich auf den Hauptwohnsitz

⁹ Angaben der Stadt Dessau beinhalten noch nicht die Daten der Stadt Roßlau

Verschiebungen im Altersaufbau

Gravierender als die allgemeine Bevölkerungsentwicklung werden für den ÖPNV die Veränderungen im Altersaufbau sein. Trotz eines angenommenen Geburtenanstieges auf das im internationalen Vergleich niedrige westdeutsche Niveau, wird sich voraussichtlich die Zahl der Kinder und Jugendlichen (unter 20 Jahre) bis 2008 um mehr als ein Viertel von rund 472.000 auf 348.000 Personen und von 2008 bis 2015 nochmals um fast 7 % auf dann insgesamt 317.000 Personen verringern. Diese Entwicklung betrifft vorwiegend den Umfang des Schülerverkehrs, der in der Fläche das Rückgrat des Verkehrsangebotes darstellt.

Übersicht 5 Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2008 / 2015 (Strukturelle Verteilung)							
Bevölkerung nach Altersgruppen in Tausend Personen	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2002	2008	2015	2002 bis 2008		2002 bis 2015	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Insgesamt	2.549	2.372	2.196	-177	-6,94	-353	-13,85
0 bis 20	472	348	317	-124	-26,27	-155	-32,84
20 bis 65	1.593	1.469	1.339	-124	-7,78	-254	-15,94
65 bis 80	382	436	402	54	14,14	20	5,24
über 80	102	120	138	18	17,65	36	35,29
Bevölkerung nach ausgewählten Personengruppen in Tausend Personen	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2002	2008	2015	2002 bis 2008		2002 bis 2015	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Insgesamt	2.549	2.372	2.196	-177	-6,94	-353	-13,85
Schüler	271	198	191	-73	-26,94	-80	-29,52
Berufsschüler	128	108	80	-20	-15,63	-48	-37,50
Erwerbstätige (Wohnort)	1.052	995	931	-57	-5,42	-121	-11,50
Beschäftigte (Arbeitsort)	1.025	965	931	-60	-5,85	-94	-9,17

The left chart displays population in thousands for four categories: Schüler, Berufsschüler, Erwerbstätige, and Beschäftigte. The right chart displays population in thousands for four age groups: 0 bis 20, 20 bis 65, 65 bis 80, and über 80. Both charts compare the years 2002 (blue), 2008 (purple), and 2015 (yellow).

Quelle: 3. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2002 - 2020; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Gleichzeitig steigt die Zahl der Älteren signifikant. Entfallen im Jahr 2002 auf 100 Personen im Alter von 20 bis 65 noch 30 Personen im Alter über 65, sind es 2008 bereits 38 Personen und 2015 sogar 40 Personen. Hier zeigt sich der deutliche Trend der Alterung Sachsen-Anhalts. Die starken Jahrgänge der 30- bis 40-jährigen werden in rund dreißig Jahren das Rentenalter erreichen. Dagegen sind die Jahrgänge der 0- bis 20-jährigen im Verhältnis zu den älteren Jahrgän-

gen zu schwach besetzt, so dass sich der Alterungsprozess der Bevölkerung durch die ungünstige demographische Ausgangssituation der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts beschleunigt vollziehen wird. Ursachen für diese Entwicklung sind die geburtenstarken Jahrgänge 1934 bis 1941, die das Rentenalter bereits erreicht haben bzw. bis 2006 erreichen werden sowie die zunehmende Lebenserwartung. So steigt die Zahl der über 80-jährigen um ca. 18 % bzw. 18.000 Personen bis 2008 und um ca. 36 % bzw. 37.000 Personen bis 2015. Zusätzlich verringert sich die Zahl der erwerbsfähigen Personen im Alter von 20 bis 65 um ca. 8 % bzw. 124.000 Personen bis 2008 sowie um 16 % bzw. 254.000 Personen bis zum Jahr 2015. Dieser Abwärtstrend wird sich über den Prognosezeitraum von 2015 hinaus wesentlich verstärken, wenn die geburten-schwachen Jahrgänge der 90er Jahre diese Altersgruppe erreichen.

3.3.2 Veränderungen einzelner Marktsegmente des ÖPNV

Der **Berufsverkehr**, der in den vergangenen Jahrzehnten ein Rückgrat des ÖPNV darstellte, hat sich in den letzten 15 Jahren stark verändert. Neben der räumlichen Differenzierung der Verkehrsbeziehungen musste auch ein gravierender quantitativer Rückgang hingenommen werden, der direkt mit der Verringerung der Arbeitsplätze zusammenhängt. Zukünftig wird entsprechend dem Rückgang der Personenzahl in den betreffenden Altersgruppen mit einem weiteren Rückgang zu rechnen sein, der jedoch bei einer positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt gedämpft werden würde.

Der **Schülerverkehr** ist aufgrund des Geburtenrückgangs wesentlich von den Auswirkungen der aktuellen demographischen Entwicklung betroffen. Schüler- und Berufsschüler stellen einen großen Anteil der so genannten Zwangskunden des ÖPNV dar. Ihr Rückgang führt somit zu einer starken Verringerung des erreichbaren Nachfragepotentials auf dem Verkehrsmarkt. Neben der beschriebenen Verringerung der Schülerzahlen wird die veränderte Schulnetzentwicklung unter anderem mit den daraus folgenden Schulwegverlängerungen einen deutlichen Einfluss auf den ÖPNV haben. Hierbei reduziert sich die Zahl der Schulen in öffentlicher Trägerschaft von ca. 1.550 in 1996 auf ca. 890 in 2008. Einer abnehmenden Zahl von Schülern wird somit eine zunehmende Zahl von Fahrschülern gegenüber stehen. Diese Steigerung bewirkt, dass die Zahl der Fahrgäste im Schülerverkehr nicht im selben Maße abnimmt, wie die Zahl der Schüler. Noch deutlicher wird dies bei der Verkehrsleistung, da sich die Wege zu den Schulen verlängern werden. Allerdings wird dieser Effekt den beschriebenen Potentialverlust nur dämpfen.

Für den **Tourismus- und Freizeitverkehr** ist hingegen aufgrund einer stärkeren Freizeitorientierung der Gesellschaft zukünftig mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen. Dies betrifft sowohl die täglichen Wege als auch Wochenendunternehmungen. Grundsätzlich führen diese Tendenzen in dem Segment zu einer Vergrößerung des Verkehrsmarktes. Dabei ist auch die zunehmende Zahl von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen vor dem Hintergrund zu berücksichtigen, dass ein barrierefreier Tourismus in Sachsen-Anhalt nur mit der möglichst weitreichenden Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Bei der in diesem Fahrgastsegment beständig steigenden Zahl auch im ÖPNV mobiler Senioren wirkt sich einerseits die höhere Lebenserwartung und somit die absolut steigende Personenzahl in dieser Altersgruppe - vor allem bei den Frauen - sowie andererseits die wachsende Freizeitaktivität dieser Personengruppe aus.

Die Entwicklung bei der **Führerschein- und PKW-Verfügbarkeit**, die maßgeblich die Erreichbarkeit der potentiellen Reisenden für den ÖPNV beeinflusst, ist derzeit nur abzuschätzen. Einerseits ist davon auszugehen, dass bei der Führerscheinverfügbarkeit mit einer wachsenden Durchdringung zu rechnen ist, da sich der Anteil der Altersgruppen reduziert, in denen Frauen traditionell keinen Führerschein erworben haben. Bei PKW's ist von einer geringeren Verfügbarkeit bei Frauen (77,3 % bei Frauen im Vergleich zu 88,9 % bei Männern)¹⁰ auszugehen, die sich in Fällen eines sinkendem Familienbudgets noch verstärkt.

¹⁰ Stand 2003; Quelle: Gender-Institut Sachsen-Anhalt, Thomas Claus (Hrsg.): Gender-Report Sachsen-Anhalt 2003. dr. ziethen verlag Oschersleben 2004

3.3.3 Nachfrageentwicklung im ÖPNV

Gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG LSA ist der ÖPNV-Plan unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung aufzustellen. Diese Vorgabe erfordert die Erstellung einer Verkehrsprognose, um die Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung auf die Verkehrsnachfrage zu ermitteln und das langfristig erreichbare Nachfragepotential sowie die Wirkung einzelner Maßnahmen des integrierten Angebotskonzeptes abschätzen zu können.

Im Auftrag des Ministeriums für Bau und Verkehr wurde eine Landesverkehrsprognose¹¹ erstellt. Diese berücksichtigt im Sinne des dem ÖPNV-Plan zugrunde gelegten integrativen Ansatzes die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern und liefert eine Prognose für den öffentlichen und individuellen Personenverkehr in Sachsen-Anhalt. Dabei wurde die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung¹² der öffentlichen Verkehrsangebote bzw. der Straßeninfrastruktur für das Jahr 2008 / 2015 bestimmt. Hierbei sind die in der **Übersicht 6** aufgeführten privilegierte Fachplanungen sowie Basisdaten des Bundes und Landes berücksichtigt worden.

Übersicht 6 Grundlagen der Landesverkehrsprognose

- Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 des Bundes,
- 3. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2002 - 2020 des Landes Sachsen-Anhalt,
- Gegenwärtiges Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Land Sachsen-Anhalt,
- Arbeits- und Schulpendlerbeziehungen des Landes Sachsen-Anhalt,
- Entwicklung der Verkehrswegenetze (Eisenbahnstreckennetz und Straßennetz 2003, 2008, 2015) des Landes Sachsen-Anhalt,
- Angebotsnetze des ÖPNV und SPFV (2008 und 2015) des Landes Sachsen-Anhalt und
- Daten zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur des Landes Sachsen-Anhalt.

Quelle: Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Das prognostische Fahrgastaufkommen des ÖPNV bis 2008 / 2015 bezogen auf das Basisjahr 2002 wird maßgeblich von der Entwicklung der Bevölkerungszahl und -struktur, der Angebotsentwicklung im ÖPNV, der Netzentwicklung im MIV und der Kfz-Motorisierung bestimmt. Nähere Erläuterungen zu den unterstellten Angebotsnetzen im ÖPNV können dem **Abschnitt 6.1.2** entnommen werden.

Bei der Bewertung der nachfolgenden Prognoseergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Datenbasis für die einzelnen Verkehrsträger und die verschiedenen Teilmärkte unterschiedlich waren. So standen für den Bereich des SPNV komplexere Daten zur Verfügung als für den ÖSPV. Während der Freizeit- und Tourismusverkehr grundsätzlich Berücksichtigung fand, fehlten hingegen Daten einzelner Verkehrserzeuger in diesem Bereich. Bezüglich der Auswirkungen der Nutzerkosten wurde von einer relativen Konstanz insbesondere im Verhältnis zwischen MIV und ÖPV ausgegangen. Da die aktuelle Energiepreisentwicklung an dieser Annahme zweifeln lässt, ist eine Überprüfung dieser Annahme sowie die möglichen Auswirkungen auf die Ergebnisse bei veränderten Annahmen innerhalb des Planungshorizontes bis 2008 vorgesehen.

Ergebnisse der Prognose im Allgemeinen

Der Rückgang der Bevölkerung kann zu einer verringerten Zahl der täglich zurückgelegten Wege führen. Mit steigendem Motorisierungsgrad (**Übersicht 7**) und Verbesserungen im Straßennetz ist zu erwarten, dass sich, trotz der Angebotsverbesserungen im ÖPNV, eine Verschiebung des Modal-

¹¹ Erstellt im Jahr 2004 durch das Ingenieurbüro Traffic and Mobility Planning GmbH (TRAMP) in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH.

¹² Verkehrsaufkommen = Zahl der beförderten Personen; Verkehrsleistung = Zahl der beförderten Personen multipliziert mit der jeweils zurückgelegten Reiseweite

Splits zugunsten des MIV ergeben wird, die auch zu Lasten des nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMV) gehen kann.

Übersicht 7 Entwicklung des Motorisierungsgrades für die Planungshorizonte 2008 / 2015							
PKW-Dichte je 1.000 Einwohner	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2002	2008	2015	2002 bis 2008		2002 bis 2015	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Oberzentren ¹³	412	444	463	+ 32	+ 7,7	+ 51	+ 12,4
Übriger Raum ¹³	537	594	634	+ 57	+ 10,6	+ 97	+ 18,1

Quelle: Landesverkehrsprognose 2004; TRAMP GmbH

Ergebnisse der Prognose im Einzelnen

Gekoppelt an die Einwohnerentwicklung des Landes wird sich das Gesamtverkehrsaufkommen bezogen auf das Jahr 2002 bis 2015 vermutlich auf etwa 85 % reduzieren. Dabei beträgt der Rückgang des MIV etwa 10 %, der des NMV 21 % und der des ÖPNV 17 %. Der Modal-Split wird sich voraussichtlich weiterhin sowohl bei den zurückgelegten Wegen als auch in den Personenverkehrsleistungen zugunsten des MIV verändern. Es ist davon auszugehen, dass die Veränderungen bei Frauen und Männern nicht in gleicher Weise erfolgen. Der Trend der Verlagerung von Anteilen des NMV in Richtung des PKW-Verkehrs setzt sich fort. Die Personenverkehrsleistungen werden voraussichtlich insgesamt nicht im gleichen Umfang zurückgehen, da mit einem Zuwachs der Reiseweiten zu rechnen ist. Diese werden vermutlich beim MIV am höchsten ausfallen. Die Leistungen im ÖPNV könnten im Mittel bis 2008 um 10 % und bis 2015 um 14 % abnehmen. (**Übersichten 8 bis 10**)

Für den SPNV ist festzustellen, dass die unterstellten Angebotsverbesserungen in der durchgeführten Prognose größtenteils eine positive Nachfragereaktion auslösen. Dieses Ergebnis wird absolut durch den gleichzeitig netzweit wirkenden Potentialrückgang infolge des demographischen Wandels nivelliert. Durch die unterstellten Angebotsverbesserungen ist daher ein Nachfragerückgang proportional zur Bevölkerungsentwicklung vermeidbar, ein absoluter Anstieg der Nachfrage ist in der Regel jedoch nicht zu erzielen.

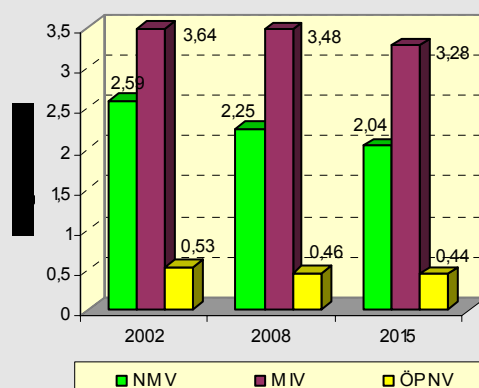
Dabei sind die Nachfrageveränderungen auf den Hauptnetz- und Nebennetzstrecken in Abhängigkeit von der lokalen Bevölkerungsentwicklung einerseits und den Maßnahmen im Angebotskonzept andererseits unterschiedlich. Zum einen kann sowohl bei den Hauptnetz- als auch den Nebennetzstrecken bei unterstellten erheblichen Angebotsverbesserungen, darunter dem Streckenausbau, eine Nachfragesteigerung festgestellt werden. Zum anderen findet auf einigen Strecken des Haupt- und Nebennetzes ein teilweise überdurchschnittlicher Nachfragerückgang statt, wofür insbesondere signifikante Strukturdatenrückgänge und fehlende Angebotsverbesserungen verantwortlich sind. Für diese Strecken bzw. Streckenabschnitte sind im Angebotskonzept spezielle Maßnahmen unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedingungen vorzusehen. Angaben zur konkreten Nachfrage auf den einzelnen Strecken im Status quo enthält die **Abbildung 3**, Seite 24 und zur Prognose die **Abbildung 4**, Seite 25.

Bei der Bewertung der Prognoseergebnisse ist zu beachten, dass diese noch nicht weitere Effekte, wie z. B. eine verbesserte Vermarktung, veränderte Preisverhältnisse im MIV und ÖPNV, berücksichtigten. In diesem Zusammenhang ist auf die wesentlich höhere Nutzungsintensität des ÖPNV in strukturell vergleichbaren Ländern, wie z. B. Dänemark oder der Schweiz, hinzuweisen. Dies zeigt, dass, trotz eines schrumpfenden Verkehrsmarktes, auch im ländlichem Raum Entwicklungspotentiale für attraktive ÖPNV-Angebote vorhanden sind.

¹³ Die Angaben umfassen sowohl im Bereich der Oberzentren als auch im übrigen Raum die Stadt Leipzig und ihr Umland, da dieser Raum aufgrund der Verflechtungsbeziehungen in die Prognose einbezogen wurde.

Übersicht 8 Entwicklung des Aufkommens im Binnenverkehr für die Planungshorizonte 2008 / 2015

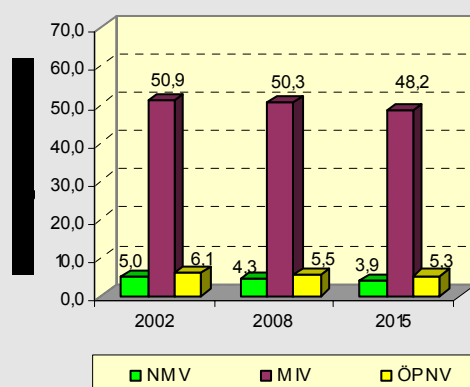
Jahr	Aufkommen im Personenverkehr in Wege je mittlerem Werktag in Mio.		
	NMV	MIV	ÖPNV
2002	2,59	3,64	0,53
2008	2,25	3,48	0,46
2015	2,04	3,28	0,44
Veränderungen bezogen auf 2002 in Mio. (in %)			
2008	-0,34 (-13,13)	-0,16 (-4,40)	-0,07 (-13,21)
2015	-0,55 (-21,24)	-0,36 (-9,89)	-0,09 (-16,98)



Quelle: Landesverkehrsprognose 2004; TRAMP GmbH

Übersicht 9 Entwicklung der Verkehrsleistung im Binnenverkehr für die Planungshorizonte 2008 / 2015

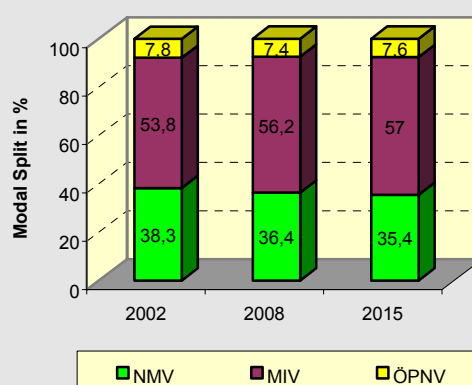
Jahr	Verkehrsleistung in Personenkilometer in Mio.		
	NMV	MIV	ÖPNV
2002	5,00	50,90	6,10
2008	4,30	50,30	5,50
2015	3,90	48,20	5,30
Veränderungen bezogen auf 2002 in Mio. (in %)			
2008	-0,70 (-14,00)	-0,60 (-1,18)	-0,60 (-9,84)
2015	-1,10 (-22,00)	-2,70 (-5,30)	-0,80 (-13,11)



Quelle: Landesverkehrsprognose 2004; TRAMP GmbH

Übersicht 10 Entwicklung des Modal-Split im Binnenverkehr für die Planungshorizonte 2008 / 2015

Jahr	Modal-Split für den mittleren Werktag in %		
	NMV	MIV	ÖPNV
2002	38,3	53,8	7,8
2008	36,4	56,2	7,4
2015	35,4	57,0	7,6
Veränderungen bezogen auf 2002 in %			
2008	-1,9	+2,4	-0,4
2015	-2,9	+3,1	-0,2



Quelle: Landesverkehrsprognose 2004; TRAMP GmbH

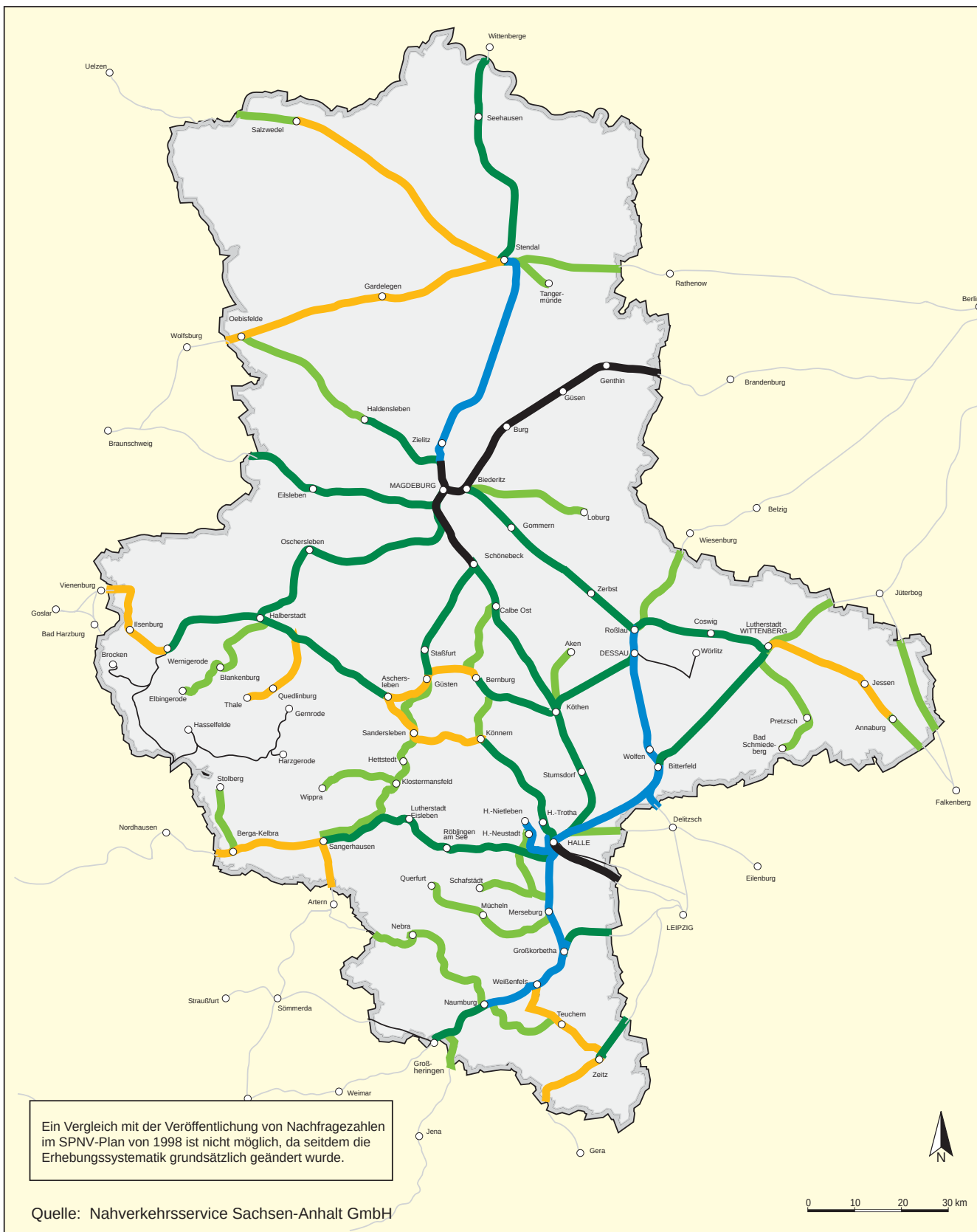
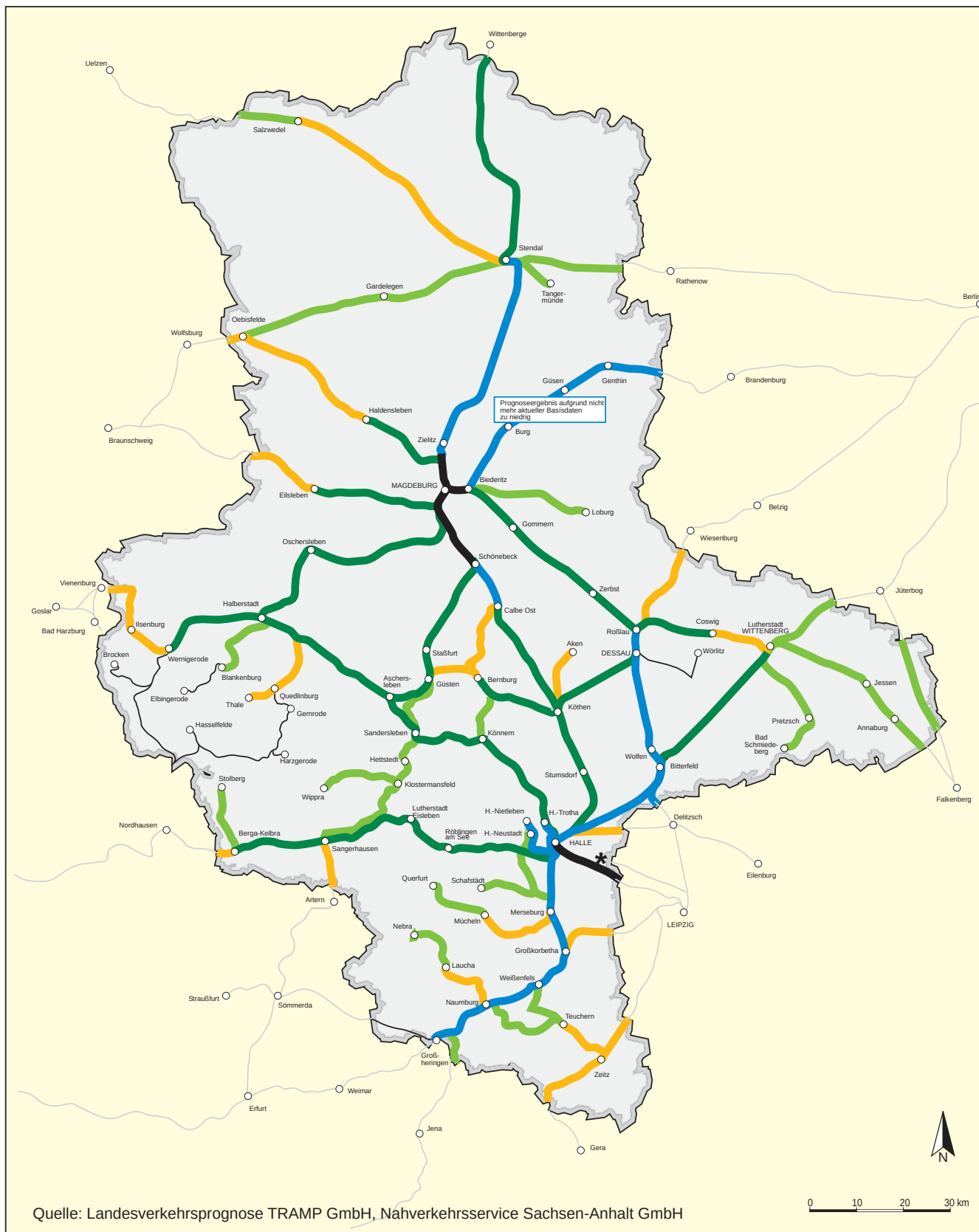


Abb. 3 Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Stand 2005)

- < 500 Rkm/km BL
- 500 - 1000 Rkm/km BL
- 1000 - 2000 Rkm/km BL
- 2000 - 4000 Rkm/km BL
- > 4000 Rkm/km BL
- aktuelle Angaben liegen nicht vor

Erläuterung der Einheiten	A-Dorf		B-Stadt		C-Siedlung		D-Zentrum		Entfernung gesamt [km BL]	Rkm / km BL
	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus		
Ein- bzw. Aussteiger [Reisende]	50	0	40	10	70	30	0	120		
Besetzung [Reisende]			50		80		120			
Betriebslänge (Entfernung) [km]			10		6		12		28	
Reisendenkilometer [Rkm]			500		480		1.440		2.420	
Reisende	50		40		70		0		160	
									2.420 / 28 =	86


Abb. 4 Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Prognose für 2008)

- < 500 Rkm/km BL
- 500 - 1000 Rkm/km BL
- 1000 - 2000 Rkm/km BL
- 2000 - 4000 Rkm/km BL
- > 4000 Rkm/km BL
- keine Angaben

* Angabe sowohl für Flughafen, als auch für S-Bahn Strecke

Erläuterung der Einheiten	A-Dorf		B-Stadt		C-Siedlung		D-Zentrum		Entfernung gesamt [km BL]	Rkm / km BL
	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus		
Ein- bzw. Aussteiger [Reisende]	50	0	40	10	70	30	0	120		
Besetzung [Reisende]		50		80		120				
Betriebslänge (Entfernung) [km]		x 10		x 6		x 12				
Reisendenkilometer [Rkm]		500		480		1.440			2.420	
Reisende	50		40		70		0		160	
									28	86

4 Stand der Organisation und Gestaltung des ÖPNV in Sachsen-Anhalt

Als zentrale Einrichtung für die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurde 1995 die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) gegründet. Sie erfüllt für das Land als Aufgabenträger des SPNV die Funktion einer Bestellerorganisation. Zu ihren Aufgabengebieten gehören unter anderem die Planung des SPNV, die Fahrplankoordinierung, die Qualitätssicherung und das Controlling der abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie eine gemeinsame Marketingarbeit mit der DB AG. Daneben organisiert sie als Vergabestelle den Übergang zu einem SPNV-Wettbewerbsmarkt.

Bisherige Entwicklung des SPNV

Das ÖPNV-Gesetz 1995 hatte dem SPNV die Rückgratfunktion zugewiesen, auf das die Strukturen und Angebote im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) auszurichten waren. Die damals vorausgesetzten Nachfragesteigerungen, die unter anderem den Weiterbetrieb vieler Nebenstrecken rechtfertigen sollten, traten wegen der demographischen, wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen nicht ein. Zudem wurde die Rückgratfunktion des SPNV von einigen Aufgabenträgern in ihrer Nahverkehrsplanung nur unzureichend berücksichtigt.

Die angebotsorientierte Verkehrspolitik des Landes für das Nebennetz befand sich zunehmend nicht mehr in Übereinstimmung mit der Unternehmensphilosophie der DB AG, die von der Konzentration der notwendigen Investitionen auf nachfragestarke Verkehrsachsen gekennzeichnet war. Auf diese veränderten Rahmenbedingungen hat das Land mit dem SPNV-Plan 1998 reagiert, in dem im Jahr 1999 die in der **Abbildung 5**, Seite 29 dargestellten SPNV-Angebote abbestellt worden sind.

Im Rahmen der Gestaltung des SPNV in Sachsen-Anhalt nach den Zielen des ÖPNV-Gesetzes 1995 wurden folgende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt:

- Gestaltung des Fahrplans nach den Prinzipien des Integralen Taktfahrplans (ITF). Ein angenäherter Zielzustand besteht in den Vollknoten Magdeburg, Halberstadt, Stendal und einer Anzahl von Richtungsknoten,
- Angebotsorientierte Ausweitung des Fahrplanangebotes auf bestimmten Strecken und Initiierung und Förderung der Neuanlage bzw. Verlegung von Zugangsstellen (**Abbildung 5**, Seite 29),
- Abstimmung des Verkehrsangebotes mit dem ÖSPV insbesondere hinsichtlich einer Gestaltung von ITF-Knoten zur Verknüpfung mit dem SPNV und einer Modifizierung von Parallelverkehren zur Funktionstrennung zwischen beiden Verkehrsträgern, z. B. entlang der Bahnstrecken Berga-Kelbra – Stolberg, Köthen – Aken und Stendal – Tangermünde,
- Verbesserung der Schnittstelleninfrastruktur im ÖPNV durch das Schnittstellenprogramm, mit dem seit 1996 insgesamt 58 Schnittstellen mit einem Investitionsvolumen von ca. 55 Mio. Euro umgesetzt wurden. Weitere 50 Projekte befinden sich in Planung bzw. Bau (**Abbildung 6**, Seite 30),
- Ertüchtigung des Nebennetzes durch Initiierung und teilweise Mitfinanzierung des Landes bei Streckenausbauten, wie z. B. Stendal – Tangermünde, Könnern – Baalberge, Klostermansfeld – Wippra, Naumburg – Teuchern, Merseburg – Müheln – Querfurt und Berga-Kelbra – Stolberg,
- Ertüchtigung eines größeren Teils des elektrischen Hauptnetzes durch die DB Netz AG mit Mitteln des Bundes, wie z. B. Halle (Saale) – Lutherstadt Wittenberg – Berlin, Mag-

deburg – Berlin, Stendal – Salzwedel – Uelzen, Magdeburg – Marienborn und Magdeburg – Halle (Saale),

- Durchführung einer gemeinsamen Werbung für die Nutzung des SPNV mit der DB Regio AG, wie z. B. mit der Erstellung streckenbezogener Fahrpläne, einer regelmäßig erscheinenden Kundenzeitung und tourismusbezogener Informationsmaterialien,
- Initiierung und Förderung von Tarifkooperationen bis hin zur Einrichtung von Verbünden, wie z. B. der Tarifverbund Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV), die Zeitkartenkooperationen „Magdeburg und Umland“-Tarif (MUM-Tarif) und „Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif) sowie die Einrichtung der kostenlosen Fahrradmitnahme im SPNV des ganzen Landes sowie in allen Verkehrsmitteln des MDV und in der überwiegenden Zahl der ÖPNV-Optimierungsverkehre,
- Abschluss von Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden mit einer detaillierten Festschreibung von Qualitätsstandards. Mit der DB Regio AG wurden zwischen 1996 und 2002 zwei Verträge mit kurzen Laufzeiten und mit der Burgenlandbahn GmbH ein Vertrag für die Jahre 1999 - 2006 geschlossen.
- Öffnung des SPNV-Marktes durch den „Großen Verkehrsvertrag“ mit einer Öffnungsklausel für den Wettbewerb, der mit der DB Regio AG für die Laufzeit von 2003 bis 2015 geschlossen wurde.
- Sicherung des Verkehrsangebotes auf allen Teilen des Netzes der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Auf der Grundlage eines Vertrages zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und dem Freistaat Thüringen mit der HSB wurden der Gesellschaft dafür investive und konsumtive Mittel zur Verfügung gestellt.

Diese Maßnahmen zur Erhöhung der Angebotsqualität führten nur auf einem Teil des sachsen-anhaltischen Streckennetzes zu einer nachhaltigen Steigerung der Nachfrage (**Abbildung 7**, Seite 31). In anderen Teilen des Netzes hat sich der Prozess eines erheblichen Rückgangs der Reisendenzahlen aufgrund des Fortbestandes der infrastrukturellen Defizite in den Netzen und an den Zugangsstellen sowie durch die Tarifgestaltung der DB AG fortgesetzt.

Die Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2002, die mit einer erheblichen Mittelkürzung verbunden war, veranlasste das Land zur generellen Überprüfung seiner SPNV-Bestellungen. Zusätzlich ist für die Nebenbahnen im Trassenpreissystem durch die Einführung von Regionalfaktoren eine zumindest mittelfristige Belastung erfolgt. Auf Strecken, für die auch unter Annahme optimaler Rahmenbedingungen hinsichtlich Reisezeit, Bedienungshäufigkeit, Fahrzeugeinsatz, Lage der Zugangsstellen, Tarifintegration und Abstimmung des Busverkehrs langfristig keine einen Schienenverkehr rechtfertigende Nachfrage prognostiziert werden konnte, wurde der SPNV abbestellt und mit den kommunalen Aufgabenträgern Busverkehre eingerichtet. Diese ermöglichten in der Regel eine verbesserte Flächenerschließung und stellten, trotz Reduzierung der Netzlänge im SPNV, eine wirtschaftliche und verkehrliche Optimierung im Sinne eines ÖPNV-Gesamtangebotes dar (**Abbildung 5**, Seite 29, **Übersicht 11**).

Übersicht 11 Entwicklung der Bestellmenge im SPNV im Zeitraum 1996 bis 2005/06										
	1996 / 1997	1997 / 1998	1998 / 1999	1999 / 2000	2000 / 2001	2001 / 2002	2002 / 2003	2003 / 2004	2004 / 2005	2005 / 2006
Bestellmenge (Mio. Zugkm)	26,7	27,4	28,3	27,1	27,5	27,7	25,9	25,6	25,5	25,3

Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Bisherige Entwicklung des ÖSPV

Mit dem ÖPNV-Gesetz 1995 stand den kommunalen Aufgabenträgern mit dem Nahverkehrsplan ein Gestaltungsrahmen zur Verfügung, der durch sie in unterschiedlicher Weise ausgefüllt wurde. Trotz entsprechender gesetzlicher Vorgaben wurden übergreifende Planungsziele, wie die Schaffung von Nahverkehrsräumen aus einem einheitlichen System von Verkehrsverbindungen sowie einer integrierten Nahverkehrsplanung, nur in Einzelfällen erreicht. Das Angebot des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) wurde lediglich in Einzelfällen mit den Angeboten benachbarter Aufgabenträger und mit dem SPNV vernetzt. Vielmehr ist im Regelfall eine Beschränkung auf das Gebiet des jeweiligen Landkreises und weitgehend auf den Schülerverkehr erfolgt. Die Nachfrage entwickelte sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich. Rückgängen stehen auch deutliche Steigerungen, wie z. B. im Landkreis Quedlinburg oder im Bereich des MDV gegenüber. In den vergangenen neun Jahren haben die Aufgabenträger des ÖSPV das Angebot neu geordnet:

- Erneuerung des Fahrzeugparks bei Straßenbahnen und Bussen einschließlich des Einsatzes umweltfreundlicher Diesel- und Erdgasbusse mit Förderung des Landes,
- Erweiterung der Straßenbahnnetze in Halle (Saale), Magdeburg und Dessau mit finanzieller Unterstützung des Landes und
- Umgestaltung des Fahrplanangebotes mit der Erstellung angebotsorientierter, in den ITF integrierter Fahrpläne auf nachfragestarken Relationen, z. B. in den Landkreisen Quedlinburg und Wernigerode einerseits, und dem Aufbau flexibler Bedienformen in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten, z. B. in den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, Ohrekreis, Bitterfeld, Köthen, Halberstadt und Burgenlandkreis sowie den Oberzentren Halle (Saale) und Dessau anderseits.

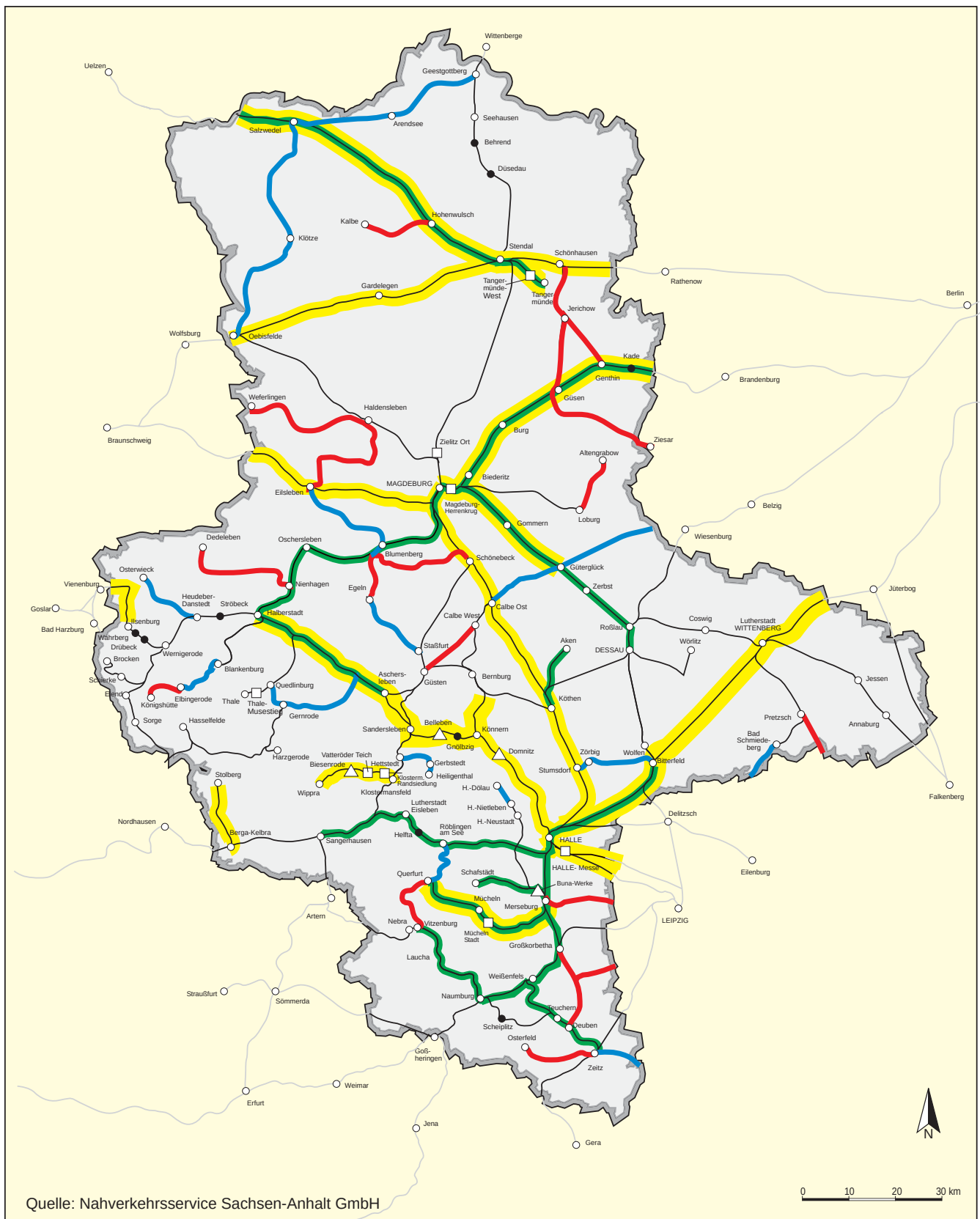


Abb. 5 Wesentliche Veränderungen im SPNV

- | | |
|--|---|
| — Abbestellung oder Betriebseinstellung 1996-2002 | — wesentliche Angebotsausweitungen 1996-2004 |
| — Abbestellung oder Betriebseinstellung ab 2002 | — Strecken mit Ausbau der Infrastruktur seit 1990 |
| • abbestellte Zugangsstelle (außerhalb ohnehin abgestellter Strecken) | □ neue Zugangsstelle |
| ○ sonstige relevante Zugangsstelle | △ verlegte Zugangsstelle |



Abb. 6 Bahnhofsumfeldgestaltungen im Rahmen des Schnittstellenprogramms

(Bearbeitungsstand Dezember 2005)

- abgeschlossene Baumaßnahme
- im Bau / Grunderwerb
- ◐ Teilfertigstellung
(weitere Bauabschnitte im Bau / Grunderwerb)
- ◑ Teilfertigstellung
(weitere Bauabschnitte in Vorbereitung)
- ◒ Teilfertigstellung
(weitere Bauabschnitte in Bau / Vorbereitung)
- ◓ in Vorbereitung

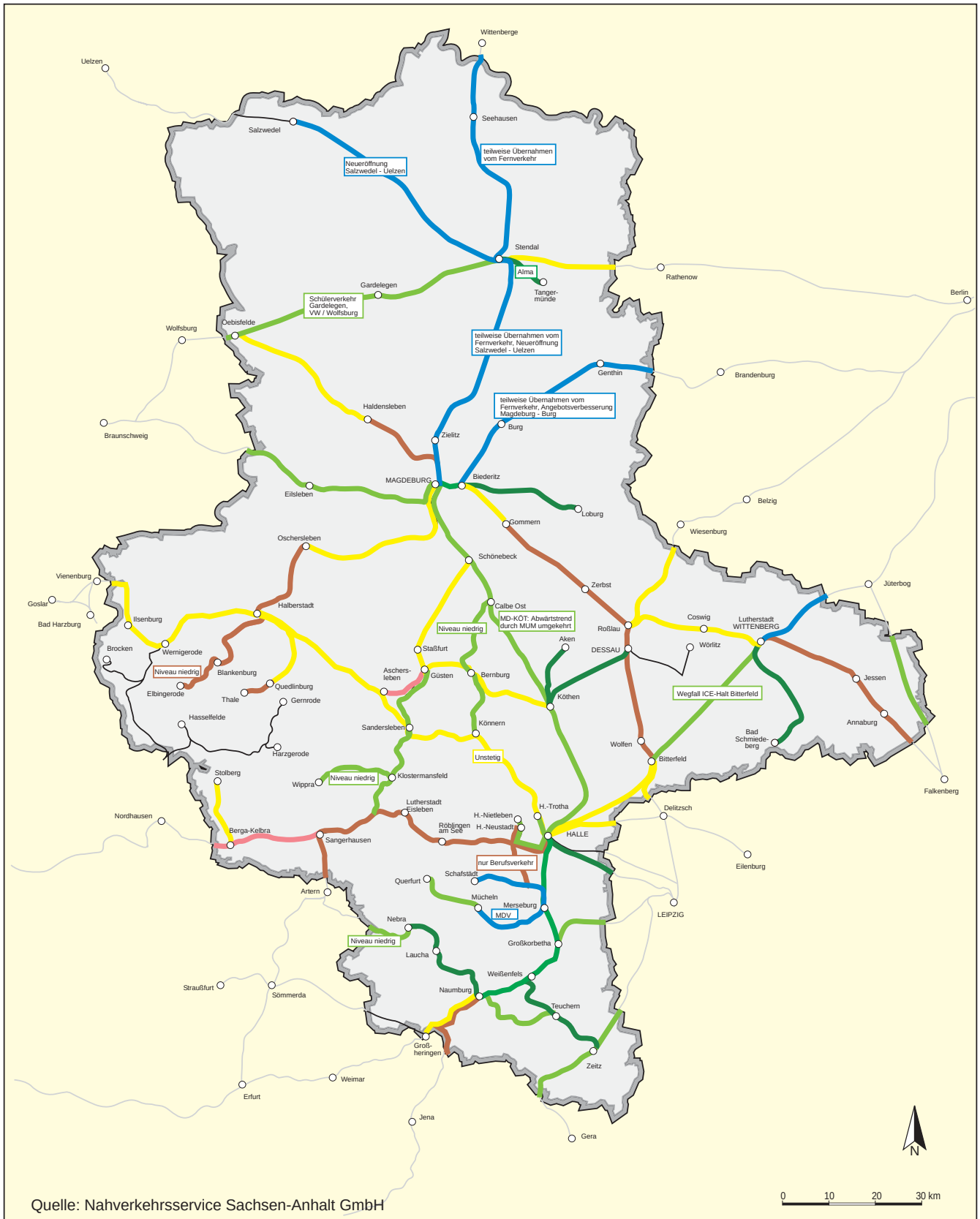
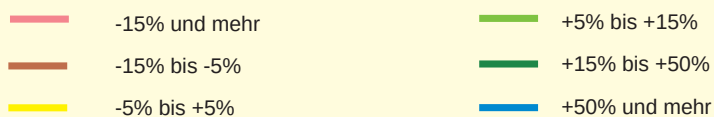


Abb. 7 Veränderung der Verkehrsnachfrage seit 1998 am Werktag (Montag bis Freitag, Stand 2005)



5 Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

Entsprechend den Herausforderungen an den Nahverkehr sowie den Grundsätzen und Zielen der Nahverkehrsgestaltung trifft der ÖPNV-Plan die in § 3 Abs. 2 ÖPNVG LSA benannten Aussagen. Dazu wird der konzeptionelle Auftrag zur Neuausrichtung des ÖPNV anhand von Leitlinien zur Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems im ÖPNV-Plan umgesetzt. Die Notwendigkeit einer weiteren Differenzierung der Nahverkehrsangebote, die sich als Konsequenz aus der 3. Regionalisierten Bevölkerungsprognose ergeben, wird dabei berücksichtigt. Im Rahmen des Handlungskonzeptes „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“ ist das ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der Geschlechterperspektiven, insbesondere für Familien und Frauen, als „Haltefaktor“ im Sinne der „Dienel-Studie“ auszugestalten.

Leitlinien zur Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems

- Leitlinie 1** Bei der Entwicklung eines ÖPNV-Gesamtsystems ist die grundsätzliche Trennung der Zuständigkeit von Land und kommunalen Aufgabenträgern nach den Verkehrsarten zu berücksichtigen.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1, § 4, § 7 ÖPNVG LSA – Grundsätze und Aufgabenträgerschaften
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.1.1
- Leitlinie 2** Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Ziele bei der Planung des ÖPNV
Umsetzung in den Handlungsfeldern: 6.1.1, 6.1.4, 6.1.5
- Leitlinie 3** Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus einem Landesnetz und kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht aus überregional bedeutsamen, die kommunalen Netze aus lokal bedeutsamen Nahverkehren.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.1.1
- Leitlinie 4** Im Landesnetz werden SPNV-Angebote und Busverkehre von besonderem Landesinteresse unabhängig von der Aufgabenträgerschaft zusammengefasst, die auf der Grundlage qualitativer Anforderungen nach raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Kriterien im ÖPNV-Plan definiert werden. Die Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte wird davon nicht berührt. Davon ausgenommen sind Einzelfälle nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.1.1
- Leitlinie 5** Die kommunalen Netze, die aus den ÖSPV-Angeboten unter Einschluss flexibler Bedienformen bestehen, sind auf der Grundlage der Nahverkehrspläne durch die kommunalen Aufgabenträger bzw. ihre Zusammenschlüsse zu entwickeln und zu verantworten. Sie berücksichtigen den Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Landesnetz zu verknüpfen.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 6 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Nahverkehrsplan
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.1.1

- Leitlinie 6** Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit und der angemessenen Belange der unterschiedlichen Fahrgastgruppen sowie der Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Ziele bei der Planung des ÖPNV
Umsetzung in den Handlungsfeldern: 6.1.1, 6.3.3
- Leitlinie 7** Die Schnittstellen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Schwerpunkt der Aufgabenträger in Bezug auf die Qualität, die Kundenorientierung und die wirtschaftliche Erbringung des ÖPNV. Wegen ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem werden sie entsprechend der Verknüpfungswirkung für die Teilsysteme innerhalb des Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen im ÖPNV-Plan dargestellt.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung in den Handlungsfeldern: 6.1.3, 6.3.2
- Leitlinie 8** Der Fahrradverkehr, für den der ÖPNV-Plan einen ersten Handlungsrahmen zur Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplans“ (NRVP) eröffnet, und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung in den Handlungsfeldern: 6.1.3, 6.1.4
- Leitlinie 9** Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Kunden ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung in den Handlungsfeldern: 6.1.2, 6.1.3, 6.1.6, 6.2.1, 6.2.3
- Leitlinie 10** Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen wird das Land als Aufgabenträger seine SPNV-Bestellungen auf die potentielle Nachfrage konzentrieren. Das ist in der Regel zwischen zentralen Orten und in Ordnungsräumen der Oberzentren der Fall.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: Wechselwirkung § 3 Abs. 1, 2 und 3 ÖPNVG LSA - Ziele bei der Planung des ÖPNV und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.1.2
- Leitlinie 11** Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen. Die Angebotsgestaltung orientiert sich am System der zentralen Orte.
Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: Wechselwirkung § 3 Abs. 1, 2 und 3 ÖPNVG LSA - Ziele bei der Planung des ÖPNV und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.1.2

Leitlinie 12 Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Kunden und der wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen sind Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander auszubauen.

Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: Wechselwirkung § 3 Abs. 1, 2 und 3 ÖPNVG LSA - Ziele bei der Planung des ÖPNV und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt

Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.2.2

Leitlinie 13 Qualitatives Ziel im Bereich des Wachstumsmarktes Freizeit- und Tourismusverkehr ist es, das Zusammenwirken der verschiedenen Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems so attraktiv zu entwickeln, dass der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird.

Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 1, 2, 3 und § 6 ÖPNVG LSA – Ziele bei der Planung des ÖPNV, Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt und Nahverkehrsplan

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 6.1.6, 6.2.1

Leitlinie 14 Im Schüler- und Ausbildungsverkehr sind die wirtschaftlichen und qualitativen Gestaltungsmöglichkeiten der Landkreise und kreisfreien Städte als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger zu erweitern.

Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 1, 2, 3 und § 6 ÖPNVG LSA – Ziele bei der Planung des ÖPNV, Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt und Nahverkehrsplan

Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.1.7

Leitlinie 15 Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten.

Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: Wechselwirkung § 3 Abs. 1, 2 und 3 ÖPNVG LSA - Ziele bei der Planung des ÖPNV und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 6.1.2, 6.1.3, 6.3.1, 6.3.3

Leitlinie 16 Die Öffnung des ÖPNV für den Wettbewerb ist durch die Aufgabenträger so zu gestalten, dass die Interessen der Kunden, der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen nach Entfaltung betrieblicher Initiativen und Sicherung ihrer mittelständischen Struktur gleichermaßen berücksichtigt werden.

Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA - Ziele bei der Planung des ÖPNV

Umsetzung in dem Handlungsfeld: 6.4

6 Nahverkehr in Sachsen-Anhalt im 21. Jahrhundert – Handlungsfelder für die koordinierte Verkehrsgestaltung bis 2008 / 2015

6.1 Integriertes Angebotskonzept

6.1.1 Bestimmung der ÖPNV-Netze

Leitlinien	
L 2:	Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
L 3:	Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus einem Landesnetz und kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht aus überregional bedeutsamen, die kommunalen Netze aus lokal bedeutsamen Nahverkehren.
L 4:	Im Landesnetz werden SPNV-Angebote und Busverkehre von besonderem Landesinteresse unabhängig von der Aufgabenträgerschaft zusammengefasst, die auf der Grundlage qualitativer Anforderungen nach raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Kriterien im ÖPNV-Plan definiert werden. Die Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte wird davon nicht berührt. Davon ausgenommen sind Einzelfälle nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA.
L 5:	Die kommunalen Netze, die aus den ÖSPV-Angeboten unter Einschluss flexibler Bedienformen bestehen, sind auf der Grundlage der Nahverkehrspläne durch die kommunalen Aufgabenträger bzw. ihre Zusammenschlüsse zu entwickeln und zu verantworten. Sie berücksichtigen den Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Landesnetz zu verknüpfen.

Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei der Ausgestaltung der ÖPNV-Netze an folgenden Handlungsgrundsätzen:
- Die Definition des ÖPNV-Landesnetzes erfolgte unter Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger, der kommunalen Spitzenverbände, der Verbände der Verkehrtreibenden und des in § 7 Abs. 5 ÖPNVG LSA genannten Beirates. - Die Ausgestaltung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt durch das Land unter Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger innerhalb des Planungshorizontes bis 2008. - Für ÖSPV-Relationen, die von den kommunalen Aufgabenträgern verantwortet werden und für die ein besonderes Landesinteresse festgestellt wurde, kann durch das Land die Übernahme der finanziellen Mehrbelastung für die Sicherung von Qualitätskriterien bezogen auf ein Basisjahr (Fahrplanjahr ab August 2005) gemäß § 8 Abs. 7 ÖPNVG LSA übernommen werden (Deltafinanzierung). Bei den Berechnungen für die Zuweisungen nach § 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA für solche ÖSPV-Relationen sind die Eingangsgrößen um den Anteil der Deltafinanzierung abzumildern. - Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt, sofern dies nicht zwingende Gründe vorher erforderlich machen, nach Abschluss des Planungshorizontes 2008.

Status Quo
Auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes 1995 wurde dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine Rückgratfunktion im System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zugewiesen. Somit war das SPNV-Netz entsprechend der Aufgabenträgerschaft des Landes gleichbedeutend mit

dem Landesnetz. Die auf der Grundlage der Nahverkehrsplanung entwickelten kommunalen ÖPNV-Netze waren nach dem Gesetz auf den SPNV auszurichten. Dieses übergreifende Planungsziel wurde jedoch nur in Einzelfällen erreicht.

Maßnahmen und Wirkungen

Die Entscheidung über eine Zuordnung von ÖPNV-Verbindungen mit besonderem Landesinteresse zu dem ÖPNV-Landesnetz erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren unter Berücksichtigung raumordnerischer, verkehrlicher, touristischer und wirtschaftlicher Kriterien sowie unter Beachtung der Kreisgebietsreform (Prüfschema bzw. **Übersicht 12**). Die übrigen ÖPNV-Verbindungen sind Bestandteil der kommunalen Netze, deren Angebotsform durch die kommunalen Aufgabenträger in den Nahverkehrsplänen bestimmt wird. Die Entscheidung über den Verkehrsträgereinsatz erfolgt im Planungshorizont bis 2008.

1. Stufe Prüfung der verkehrlichen Bedeutung im Rahmen der Landesplanung

Inhalt der Prüfung

Besteht für die ÖPNV-Verbindung eine Verbindungsfunktion zwischen den im Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt festgelegten zentralen Orten bzw. bindet diese Verbindung die zentralen Orte an den SPNV an? In dieser Stufe kann neben der Prüfung der SPNV-Strecken, die durch das Land erfolgt, auch auf Initiative der kommunalen Aufgabenträger eine Prüfung von ÖSPV-Verbindungen erfolgen.

2. Stufe Prüfung auf eine sonstige Funktion im Landesinteresse

Inhalt der Prüfung

Besteht für die ÖPNV-Verbindung ein „Sonstiges Landesinteresse“? Dies ist beispielsweise gegeben bei: Anbindung bedeutender ÖPNV-Zugangsstellen mit vergleichsweise hoher angebundener Einwohnerzahl, Anbindung landesbedeutsamer großflächiger Industrieanlagen sowie von Schwerpunktstandorten für Industrie und Gewerbe, Bedeutung für bestehende Güterverkehrsanschlüsse (**Abschnitt 6.3.1**), Verbindungen zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer, Erschließung im Ordnungsraum, touristischer Erschließung.

Handelt es sich um eine ÖPNV-Verbindung, für die ein Landesinteresse festgestellt wurde, wird sie zur Sicherung von Qualitätskriterien im ÖPNV-Gesamtsystem in die strategische Planung des ÖPNV-Landesnetzes einbezogen. Die Aufgabenträgerschaft bleibt davon unberührt. Ein Entwurf des ÖPNV-Landesnetzes ist in der **Abbildung 8**, Seite 39 dargestellt.

3. Stufe Prüfung des wirtschaftlichen Verkehrsträgereinsatzes (Leitlinie 6)

Inhalt der Prüfung

Wurde in Stufe 2 ein Landesinteresse festgestellt, ist vom Land unter Beteiligung der betroffenen Aufgabenträger eine Entscheidung zum Verkehrsträgereinsatz gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA zu treffen.

Unterschreitet die potentielle Nachfrage einer SPNV-Verbindung, für die ein Landesinteresse festgestellt wurde, eine nicht vertretbare Grenze, ist den betroffenen Gebietskörperschaften rechtzeitig anzuzeigen, dass das Land den Verkehrsträgereinsatz überprüft. Sofern mit dem Bus im Sinne der Kriterien des § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA ein gleichwertiges oder sogar besseres Angebot erbringbar und damit eine deutliche Reduzierung der finanziellen Belastung möglich ist, sind diese Strecken auf Busbedienung umzustellen, vorausgesetzt, andere Gründe – unter anderem der Güterverkehr – stehen dem nicht entgegen. Im Falle einer Umstellung einer

SPNV-Linie auf Bus-Bedienung verbleibt die Aufgabenträgerschaft nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA im Einzelfall beim Land.

ÖPNV-Verbindungen, für die in Stufe 2 kein Landesinteresse festgestellt wurde, werden den kommunalen ÖPNV-Netzen zugeordnet. Es obliegt den kommunalen Aufgabenträgern, in ihrer Nahverkehrsplanung gemäß § 6 ÖPNVG LSA unter anderem eine Entscheidung zur Bedienungsart - Linienverkehr/ flexible Bedienformen - zu treffen. Bis zum Jahr 2007 wird nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG LSA eine Impulsförderung für flexible Bedienformen gewährt.

Entscheidungsbedarf innerhalb des Planungshorizontes 2008

Für einige Strecken ist konkreter Entscheidungsbedarf zum Verkehrsträgereinsatz absehbar. Um eine Weiterbestellung des SPNV zu rechtfertigen, ist mittelfristig seitens der Regionen eine - soweit noch möglich - stärkere Unterstützung als bisher bei der Abstimmung des Busverkehrs, der Integration von Schülerverkehren und der Einbettung in touristische Initiativen und gegebenenfalls weitere Aktivitäten zur Unterstützung / Stärkung der Verkehrsnachfrage auf der betreffenden Strecke notwendig. Dieses Erfordernis betrifft vorrangig die Strecken Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg, Köthen – Aken, Könnern – Bernburg, Teuchern – Naumburg – Nebra, Klostermansfeld – Wippra und Berga-Kelbra – Stolberg.

4. Stufe Festlegung von Qualitätskriterien im ÖPNV-Landesnetz

Zur Sicherung von Qualitätskriterien im ÖPNV-Gesamtsystem sind diese in die strategische Planung des ÖPNV-Landesnetzes einzubeziehen. Sie haben gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG LSA sowohl Elemente der mittel- und langfristigen überregionalen Planung und der Koordination der einzelnen Angebote als auch Grundlagen der Kooperationsstrukturen zu enthalten. Daher sind mindestens folgende Kriterien einzubeziehen:

- Linien- und fahrplanmäßige Abstimmung innerhalb des ITF,
- Mindestbedienungshäufigkeit,
- Fahrzeugqualität,
- Verknüpfung an Schnittstellen,
- Weitgehend barrierefreier Zugang, Nutzbarkeit und Sicherheit,
- Übergreifende Tarife (Tarifverbund, andere Formen der Tarifkooperation und Anerkennung von Sondertarifen der DB AG bzw. anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, z. B. Sachsen-Anhalt- und Schönes-Wochenende-Ticket u. ä., sowie ggf. Anerkennung der Bahncard),
- Gemeinsamer Marktauftritt und
- Kostenlose Fahrradmitnahme.

Für Strecken innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes, die in der Aufgabenträgerschaft der Kommunen verbleiben, gelten die gleichen Qualitätskriterien.

5. Stufe Festlegungen zur finanziellen Untersetzung der Qualitätskriterien

Verbindungen des Landesnetzes, auf denen das Land SPNV bestellt, befinden sich in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Auf der Grundlage der mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossenen Verkehrsverträge und der leistungsseitigen Planung der SPNV-Angebote im ÖPNV-Plan wird eine Einhaltung der Qualitätskriterien gesichert.

Bei Vorteilen für das ÖPNV-Gesamtsystem kann das Land in Einzelfällen nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA für ÖSPV-Verbindungen, für die ein Landesinteresse festgestellt wird, die Aufga-

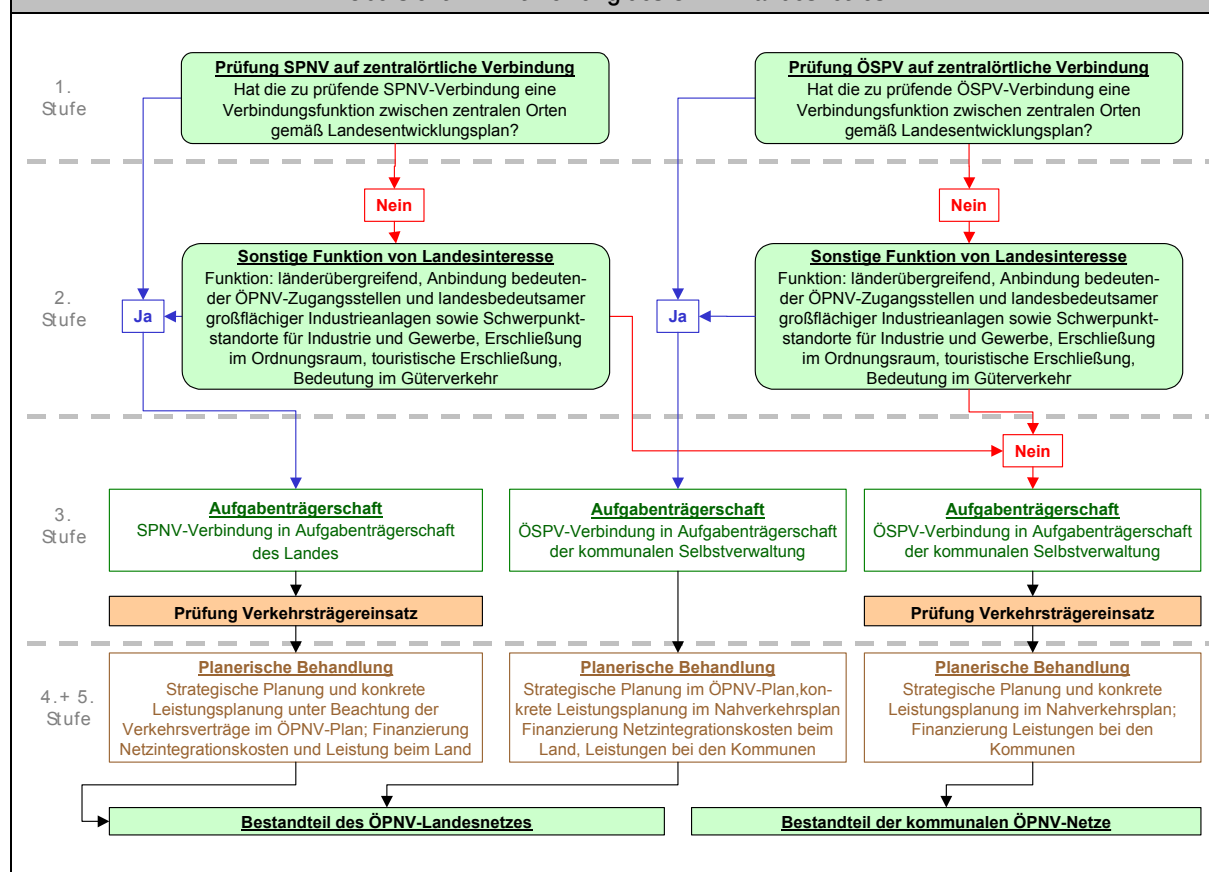
beträgerschaft übernehmen.

Für den ÖSPV ist die Aufgabenträgerschaft und damit die Organisations- und Finanzverantwortung nach § 1 Satz 2 und § 4 sowie nach § 8 ÖPNVG LSA den Landkreisen und kreisfreien Städten zugeordnet. Für ÖSPV-Relationen von Landesinteresse kann die finanzielle Mehrbelastung für die Sicherung von Qualitätskriterien durch das Land übernommen werden. Im Falle eines Interesses auf beiden Seiten kann gemäß § 8 Abs. 7 ÖPNVG LSA eine Unterstützung des Angebotes durch Übernahme dieser Netzintegrationskosten erfolgen. Diese kann betreffen:

- Ausweitung des Verkehrsangebotes, um Mindestbedienstandards abzusichern,
- Anerkennung von überregionalen Tarifangeboten,
- Schaffung von Voraussetzungen für die kostenlose Fahrradmitnahme und
- Integration in überregionale Marketingaktivitäten.

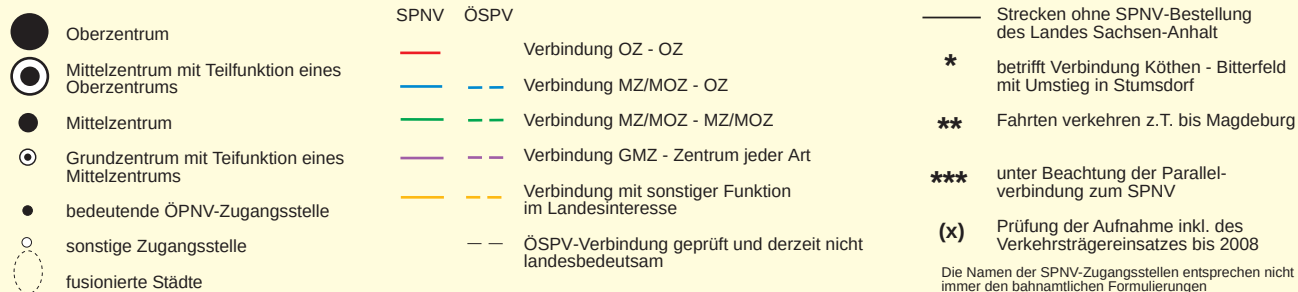
Für ÖPNV-Optimierungsverkehre, die unter Geltung des ÖPNV-Gesetz 1995 eingerichtet wurden und die Bestandteil des ÖPNV-Landesnetzes sind, erfolgt eine Förderung des Landes über eine der oben genannten Regelungen. Bislang vom Land als ÖPNV-Optimierungsverkehre geförderte Angebote, die nicht in das ÖPNV-Landesnetz fallen, gehen in die vollständige finanzielle Verantwortung der kommunalen Selbstverwaltung über.

Übersicht 12 Entwicklung des ÖPNV-Landesnetzes



Quelle: Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Abb. 8 ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2008)



6.1.2 Leistungsangebot im ÖPNV-Landesnetz

Leitlinien	
L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Kunden ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren. L 10: Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen wird das Land als Aufgabenträger seine SPNV-Bestellungen auf die potentielle Nachfrage konzentrieren. Das ist in der Regel zwischen zentralen Orten und in Ordnungsräumen der Oberzentren der Fall. L 11: Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen. Die Angebotsgestaltung orientiert sich am System der zentralen Orte. L 15: Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten.	Anmerkungen Produkte im ÖPNV setzen sich insbesondere aus dem Fahrplan (Bedienungszeitraum, Takt), dem Haltekonzept (Anzahl der Halte, Lage, Ausstattung, Information und Vertrieb), der Reisegeschwindigkeit, den Tarifen, den Fahrzeugen, der Verknüpfung (Anschlüsse, Übergangszeiten), dem Service und der Information/ Kommunikation zusammen. Der Fahrplan der in den Integralen Taktfahrplan (ITF) einbezogenen Linien ist so zu organisieren, dass sich Richtung und Gegenrichtung einer Linie in dem jeweiligen Knotenbahnhof (Vollknoten) oder in zeitlicher Nähe vor oder hinter dem Knotenbahnhof (Richtungsknoten) treffen. In Vollknoten beginnende und endende Linien werden auf die jeweilige Knotenzeit ausgerichtet. Für optimale Verknüpfungsbedingungen werden im Rahmen der Möglichkeiten Vollknoten unter Einbezug möglichst vieler Linien angestrebt. Voraussetzung für die Umsetzung des ITF ist die entsprechende Ausgestaltung der Streckeninfrastruktur, der Bahnhofsinfrastruktur, die Angebotsgestaltung im Fernverkehr sowie die adäquate Dimensionierung der Busstellplätze in den Schnittstellen. Die Kantenzeit ist die Zeit, die für die Distanz zwischen zwei benachbarten ITF-Knoten benötigt wird.

Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV-Landesnetz und insbesondere bei der Dimensionierung des Leistungsangebotes in dem von ihm bestellten SPNV an folgenden Handlungsgrundsätzen: - Das Angebot im SPNV wird im Sinne einer klaren Schwerpunktbildung restrukturiert. Dies bedeutet, dass der SPNV zukünftig vor allem auf die nachfragestarken Achsen im Zentrale-Orte-System ausgerichtet wird. Damit verbunden sind: - Bedienung der nachfragestarken Relationen zwischen den höherrangigen zentralen Orten (Mittel- und Oberzentren) schnell und möglichst stündlich. - Vermehrtes Angebot von Direktverbindungen, da Umsteigezwänge sich als hemmend für die Nutzung bestimmter Angebote erweisen. Dazu wird der Einsatz einzelner nur zur Hauptverkehrszeit verkehrender Züge erwogen. Die Direktverbindungen und die Struktur des ITF sind hierbei aufeinander anzupassen. - Weiterentwicklung vorhandener Verkehre in den Ordnungsräumen der Oberzentren zu qualifizierten Stadt-Umland-Verkehren mit modernen, spurtstarken Fahr-

zeugen, in der Regel mindestens im 1-Stunden-Takt.

- Reduzierung bzw. kurz- oder mittelfristige Abbestellung dauerhaft schwach nachgefragter Leistungen, sofern sie nicht im Gesamtsystem des ÖPNV/SPNV in wirtschaftlich vertretbarer Weise Angebotslücken füllen.
- Abbau **konkurrierender Parallelverkehre**, wobei Modifizierungen, wie alternierende Bedienung beim Vorhandensein eines ausreichenden Nachfragepotentials und eine stärkere Differenzierung der Funktion durch intensivere Flächenerschließung der jeweiligen Buslinie, genutzt werden können.

Da hinsichtlich der Mittelverfügbarkeit maximal von einer Konstanz der heute möglichen Bestellmenge ausgegangen wird, müssen notwendige Angebotsverbesserungen durch Umstrukturierungen des Angebotes erreicht werden. Dies betrifft insbesondere das Angebot so genannter **Mischprodukte**. Zum Teil soll dort, wo vorher RegionalBahn und RegionalExpress im Wechsel bedienten, nur noch ein Produkt verkehren, welches aber unter Umständen eine modifizierte Haltekonzeption erhält. In der Folge dessen muss die Existenz einiger heute sehr schwach nachgefragter und auch mit einem nur sehr geringen Nachfragepotential versehener Zugangsstellen in Bedarfshalte umgewandelt oder in Frage gestellt werden. Schließlich wird die Erschließungswirkung des SPNV durch die Neuanlage oder Verlegung von Zugangsstellen bzw. sogar Streckenverlängerungen verbessert werden, wo entsprechende Potentiale bestehen.

Integraler Taktfahrplan

Die SPNV-Linien werden in der Regel räumlich und zeitlich vertaktet. Die Linien werden in den Knotenbahnhöfen nach dem Planungsprinzip des ITF mit kurzen Übergangszeiten („mit schlanken Anschlüssen“) verknüpft. Bestehen spezielle Anforderungen im Tourismus-, Schüler-, Ausbildungs- und Berufsverkehr, kann in Einzelfällen von den Vertaktungsvorgaben abgewichen werden.

Produktgestaltung

Im ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt werden die Produktgruppen schneller Regionalverkehr und erschließender Verkehr unterschieden, die sich aus Kernprodukten des Bahn- und Busverkehrs unter Einbeziehung flexibler Bedienformen zusammensetzen. Die Aufnahme flexibler Bedienformen in die Palette der Kernprodukte folgt dem Grundsatz der Gesamtsystembetrachtung, wobei die Produktbeschreibungen und ihre Ausformungen auf lokaler und regionaler Ebene vorzunehmen sind.

Status Quo

Der SPNV im Land Sachsen-Anhalt bietet bislang ein relativ flächendeckendes Angebot, auch wenn die Abbestellungen der vergangenen Jahre in einigen Regionen zu einer Beschränkung der Bedienung auf wenige Hauptachsen führten.

Die zentralen Orte werden untereinander in einer vergleichsweise hohen Qualität verbunden, jedoch ist die Angebotsqualität bei Verbindungen zwischen höherrangigen zentralen Orten noch verbesserungsfähig. Im Gegensatz dazu wird immer noch eine hohe Zahl von Zugangsstellen mit einem geringen Nachfragepotential vergleichsweise umfangreich bedient.

Das SPNV-Angebot gliedert sich derzeit mit dem RegionalExpress im schnellen Regionalverkehr und der RegionalBahn und der S-Bahn im erschließenden Verkehr in zwei Produktgruppen.

In Sachsen-Anhalt wurde bereits in den frühen 90er Jahren eine Vorstufe des ITF eingeführt. Auf

der Grundlage der damaligen Knoten- und Streckeninfrastruktur wurden in der ersten Stufe des ITF Leistungsangebote vertaktet und - wo möglich - in den Knoten miteinander verknüpft. Der heutige Stand der ITF-Planung ist in **Abbildung 9**, Seite 44 dargestellt.

Aufgrund einer sehr konsequenten Umsetzung des ITF bestehen auf bestimmten Relationen nur Umsteigeverbindungen (z. B. Wernigerode – Magdeburg) oder entstehen sehr lange Reisezeiten (Salzwedel – Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg – Magdeburg) im Direktverkehr.

Maßnahmen und Wirkungen

Im Rahmen der Produktgestaltung werden bei den **Produktbezeichnungen wettbewerbsneutrale Begriffe** verwendet, um den Gestaltungsspielraum der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Bezeichnung ihrer Produkte nicht einzuschränken.

Der **schnelle Regionalverkehr** wird mit Kernprodukten des Bahnverkehrs, dem RegioExpress und dem StadtExpress, umgesetzt.

Der **RegioExpress (RX)** verbindet als schnelles Produkt des Regionalverkehrs die Oberzentren des Landes untereinander sowie mit den Oberzentren benachbarter Länder und bietet den Übergang zum Fernverkehr. Kennzeichnend sind die hohe Reisegeschwindigkeit und das einheitliche Zugangsstellenkonzept. Die wenigen Zwischenhalte werden in der Regel durch Produkte des erschließenden Verkehrs ergänzt. Das Land strebt an, dass Verbindungen zwischen den Oberzentren in der Regel durch den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sichergestellt werden.

Der **StadtExpress (SE)** verbindet die Mittelzentren untereinander bzw. diese mit den Oberzentren. Außerhalb der Ordnungsräume wird jede Zugangsstelle, in den Ordnungsräumen selbst nur ausgewählte Zugangsstellen, darunter der jeweilige Hauptbahnhof, bedient.

Der **erschließende Verkehr** wird mit Kernprodukten des Bahn- und Busverkehrs, dem Regio-Zug, der Regio-S-Bahn und dem RegioBus umgesetzt.

Der **RegioZug (RZ)** bedient als Produkt mit überwiegender Erschließungsfunktion die Region und verbindet sie mit den Zentren. Im Streckenverlauf werden daher in der Regel alle Zugangsstellen bedient.

Die **Regio-S-Bahn (RSB)** bedient als Stadt-Umland-Verkehr auf ausgewählten Strecken in den Ordnungsräumen der Oberzentren alle Zugangsstellen mit einer hohen Bedienungshäufigkeit. Regio-S-Bahn-Systeme sind in den Ordnungsräumen Magdeburg und Halle (Saale) weiterzuentwickeln, dabei wird in Abhängigkeit vom Nachfragepotential ein 30-Minuten-Takt oder 1-Stunden-Takt umgesetzt.

Der **RegioBus** verbindet als Produkt im ÖPNV-Landesnetz höherrangige zentrale Orte ab Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums ohne Bahnanbindung untereinander bzw. diese mit Bahnanschlüssen. Für RegioBusse gelten Qualitätsparameter wie: Gewährleistung mindestens eines 2-Stunden-Taktes im Fahrplanangebot, Bedienungszeitraum an den Tagen Montag bis Freitag von 6 bis 18 Uhr, Bedienung am Wochenende und Feiertagen mit mindestens 4 Fahrtenpaaren sowie Einbindung in den ITF.

Folgende Verbindungen sollen grundsätzlich ohne Umstieg hergestellt werden (**Übersicht 13**):

Übersicht 13 Bedienkonzept in Sachsen-Anhalt

Verbindung	Produkte	Haltekonzept	Häufigkeit
Oberzentrum – Oberzentrum (<i>Aufgabe des Bundes</i>)	bevorzugt eigenwirtschaftlicher Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums – Oberzentrum	sofern vorhanden eigenwirtschaftlicher Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	zweistündlich bis stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Oberzentrum – Mittelzentrum	sofern vorhanden eigenwirtschaftlicher Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte	zweistündlich bis stündlich; wenn zweistündlich ergänzt durch erschließenden Verkehr
Mittelzentrum – Mittelzentrum (bzw. Mittelzentrum mit Teilf. eines Oberzentrums)	schneller Regionalverkehr oder erschließender Verkehr	im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte	in der Summe mindestens stündlich
im Ordnungsraum der Oberzentren	erschließender Verkehr (Bahn, Bus oder Tram)	alle Halte	stündlich bis halbstündlich
Grundzentrum mit Teilf. eines Mittelzentrums – Mittelzentrum	erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)	alle Halte	zweistündlich bis stündlich
Anbindung bedeutender touristischer Ziele (<i>außerh. höherrangiger zentraler Orte</i>)	erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)	alle Halte	bedarfsorientiert

Im Einzelfall kann von den dargestellten Vorgaben aufgrund besonderer lokaler Gegebenheiten abgewichen werden.

Das Bedienungskonzept berücksichtigt das Angebot des SPFV und optimale Übergänge auf den Fernverkehr. Parallele qualitativ etwa gleichwertige Angebote des Fern- und Nahverkehrs sind zu vermeiden. Das SPNV-Angebot des Landes ist umfassend mit dem SPFV zu verknüpfen. Dafür sind die Vertaktung, die geeignete innere Verknüpfung des SPFV selbst und eine langfristige Stabilität seines Fahrplans unabdingbare Voraussetzung.

ÖPNV-Angebote in Aufgabenträgerschaft des Landes verkehren an allen Wochentagen. Eine Bedienung der Strecken erfolgt in der Regel mindestens im verdichteten 2-Stunden-Takt, die je nach Fahrgastaufkommen und Bedeutung der Strecke intensiviert wird. Durchgehende Taktverkehre werden mit Ausnahme von nachfrageschwachen Zeiten an den Tagen Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr angeboten. Davor und danach wird das Angebot entsprechend der Nachfrage gestaltet und regelmäßig überprüft. Wochenendangebote werden in der Regel im Taktverkehr gestaltet. Ihre Bedienungshäufigkeit richtet sich nach der Bedeutung der jeweiligen Verbindung im Wochenendverkehr.

Integraler Taktfahrplan

Die Ende der 90er Jahre begonnene Umsetzung der zweiten Stufe des ITF soll im Planungshorizont 2008 abgeschlossen werden. Um die erforderlichen Reisezeitverkürzungen zu erreichen, wird der bedarfsgerechte Infrastrukturausbau der Knoten und Strecken im Regionalnetz (Hauptbahnen in der Regel für eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 120 km/h und Nebenbahnen in der Regel für eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 80 km/h) durch die DB Netz AG vorausgesetzt. Grundsätzlich besteht ein Landesinteresse an einer Gestaltung und Sicherung regionaler Knoten. Sofern für die Erreichung der Kantenzzeit auch niedrigere Geschwindigkeiten möglich sind und Aspekte der Marktfähigkeit der erreichten Reisezeit nicht dagegen sprechen, können davon abweichend auch geringere Streckengeschwindigkeiten ausreichend sein.

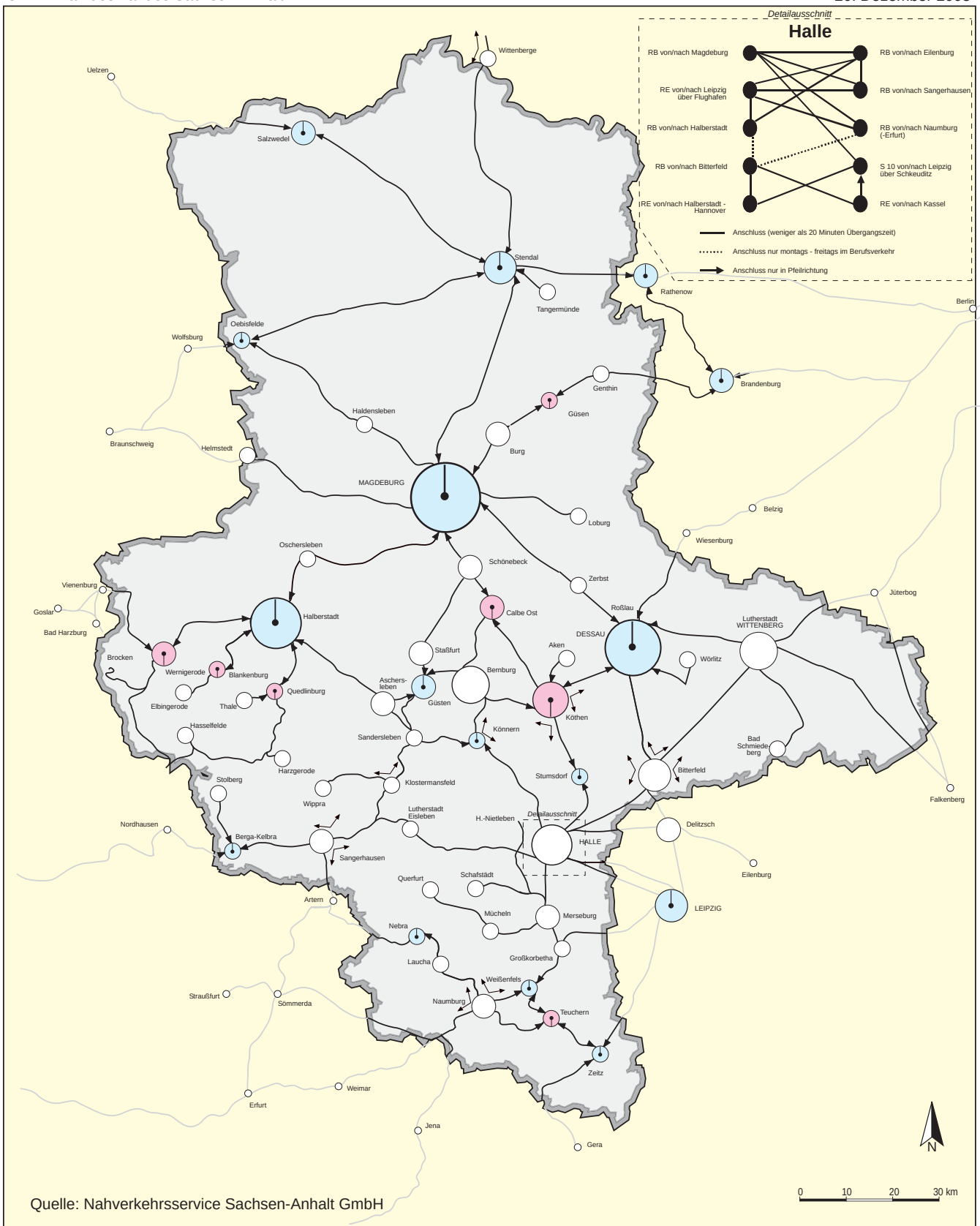


Abb. 9 Darstellung des Ist-Zustandes im Integralen Taktfahrplan (SPNV-Fahrplan 2006)

Taktknoten



zur vollen Stunde



zur halben Stunde



Richtungsanschluss



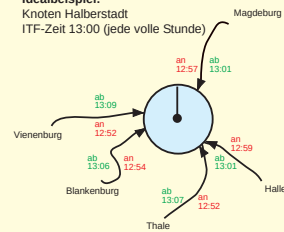
SPNV- Verbindung



SPNV- Verbindung mit Einbindung in den ITF-Knoten

Die Größe der Knoten unterscheidet sich aus Gründen der Darstellung.

Idealbeispiel:
Knoten Halberstadt
ITF-Zeit 13:00 (jede volle Stunde)



Die Darstellung verdeutlicht die Vernetzung der Fahrpläne auf den einzelnen Strecken. Im Idealzustand kommen die Züge der einbezogenen Strecken kurz vor einem definierten Zeitpunkt an einem Bahnhof an und fahren kurz danach wieder ab. Somit besteht Anschluss zwischen allen einbezogenen Strecken. Dies kann zur vollen oder zur halben Stunde geschehen. An Knoten, wo dies nicht möglich ist, bestehen zumindest Richtungsanschlüsse, wo immer nur ein Teil der Strecken einbezogen ist.

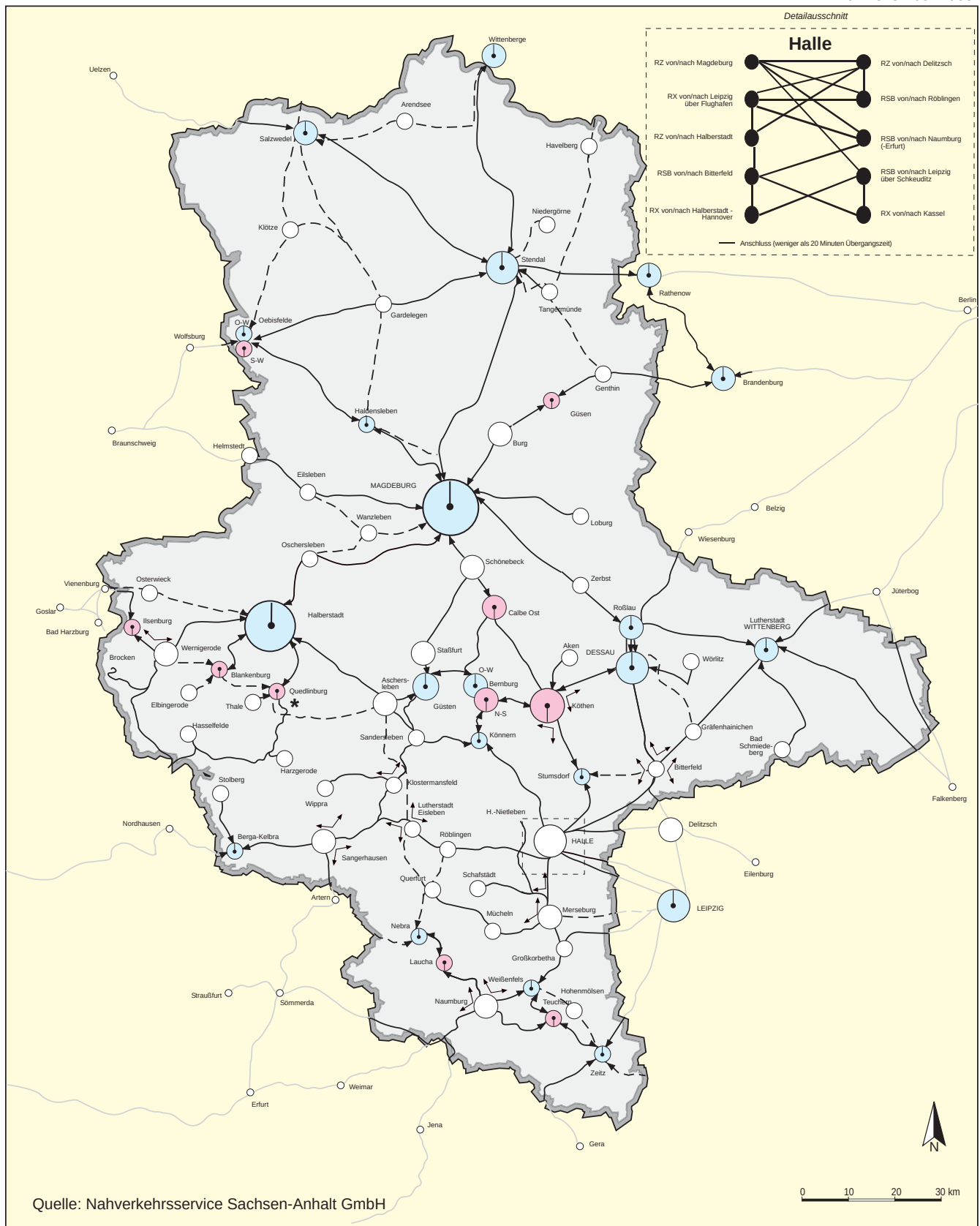


Abb. 10 Darstellung des Soll-Zustandes im Integralen Taktfahrplan im ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2008)

Taktknoten



zur vollen Stunde

zur halben Stunde



Richtungsanschluss

N-S Nord-Süd-Richtung

O-W Ost-West-Richtung

SPNV- Verbindung

SPNV- Verbindung mit Einbindung in den ITF-Knoten

Die Größe der Knoten unterscheidet sich aus Gründen der Darstellung.

* Prüfung Verschiebung Knoten von Quedlinburg nach Thale

Gleichwohl können Streckenausbauten dazu führen, dass bereits bestehende Vollknoten zukünftig die Funktion von Richtungsknoten übernehmen (z. B. Wernigerode). In diesen Fällen wird der großräumigen Reisezeitverkürzung und der Erreichbarkeit überregionaler ITF-Knoten der Vorrang vor einer Herausbildung optimaler regionaler Vollknoten eingeräumt.

Die dritte Stufe des ITF soll vorbehaltlich der Umsetzung der langfristigen Planungen der DB Netz AG, die den Ausbau einer Reihe von Strecken des Fern- und Ballungsnetzes für Streckengeschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h sowie den vollständigen Umbau der Knoten Halle (Saale) und Magdeburg vorsieht, im Planungshorizont 2015 abgeschlossen werden. Der Zielzustand des ITF im Planungshorizont 2008 ist in der **Abbildung 10**, Seite 45 dargestellt. Insbesondere im Süden des Landes ist eine weitere Qualifizierung der ITF-Knoten im Planungshorizont 2008 zu prüfen.

Der ITF wird im Landesnetz schrittweise entsprechend der praktischen Möglichkeiten umgesetzt. Seine Umsetzung dient dazu, den ÖPNV an den Schnittstellen im ÖPNV-Landesnetz auch fahrplanseitig zu verknüpfen. Der ITF vereinigt somit Fahrpläne von Bahn und Bus zu einem netzweit, vertakteten ÖPNV-Angebotssystem. Neben den Linien des ÖPNV-Landesnetzes sollen weitere ÖSPV-Linien der kommunalen ÖPNV-Netze in ITF-Knoten integriert werden. Dies betrifft sowohl angebotsorientierte Verkehre, die folglich über eine rhythmisierte Angebotsstruktur verfügen als auch Linien, bei denen von einer Nachfragesteigerung ausgegangen werden kann. Für Sachsen-Anhalt als polyzentrisches Flächenland, in dem sich der Nahverkehr nicht auf wenige Direktverbindungen konzentriert, ist die Verknüpfung einzelner Linien an Systemknoten unabdingbare Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV.

Entscheidungsbedarf innerhalb des Planungshorizontes 2008

Für die in der **Übersicht 14** dargestellten Strecken besteht ein Entwicklungs- und Entscheidungsbedarf unter Berücksichtigung streckenbezogener Handlungsgrundsätze. Dabei sind auch die Regelungen zur Leistungsanpassung in den Verkehrsverträgen und die entsprechenden Fristen zu berücksichtigen.

Übersicht 14 Entwicklungs- und Entscheidungsbedarf bis 2008 für ausgewählte Strecken	
KBS 203 Dessau – Berlin	
Handlungsgrundsatz	→ schnelle Direktverbindungen
Unbeschadet des Grundsatzes, dass durch die DB AG gestrichene SPFV-Leistungen nicht durch Nahverkehrsbestellungen aus Mitteln des RegG kompensiert werden, ist zwischen Dessau und Berlin eine Anpassung des SPNV-Angebotes an die Bedürfnisse der Reisenden zu prüfen.	
KBS 218 Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg	
Handlungsgrundsätze	→ Beachtung Parallelverkehr → Touristische Integration
Für die Strecke besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 6.1.1 beschriebenen Verfahren. Insbesondere ist eine teilweise Durchführung des bestehenden Schülerverkehrs mit der Bahn notwendig.	
KBS 250/251 Halle/Leipzig – Bitterfeld – Dessau/Lutherstadt Wittenberg	
Handlungsgrundsatz	→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
Im Zuge der Umgestaltung des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig (Regio-S-Bahn Mitteldeutschland) sollen diese Strecken in ein Regio-S-Bahn-System einbezogen werden. Für die Strecken Halle (Saale) – Bitterfeld und Leipzig – Bitterfeld ist grundsätzlich eine Verdichtung des Angebotes zum 30-Minuten-Takt vorgesehen. Zu welchen Zielen die Linien durchgebunden werden sollen (über den Leipziger Hbf hinaus, ggf. über Halle (Saale) hinaus nach Naumburg, auch Brechung aus Richtung Leipzig in Bitterfeld), ist abhängig von den betrieblichen Möglichkeiten (Fahrplanzwänge des Fernverkehrs) bei der konkreten Fahrplangestaltung zu entscheiden.	
Unbeschadet des Grundsatzes, dass durch die DB AG gestrichene SPFV-Leistungen nicht durch Nahverkehrsbestellungen aus Mitteln	

des RegG kompensiert werden, ist zwischen Dessau und Halle eine Anpassung des SPNV-Angebotes an die Bedürfnisse der Reisenden zu prüfen.

KBS 254 Magdeburg – Dessau

Handlungsgrundsätze

- ➔ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
- ➔ schnelle Direktverbindungen im Berufsverkehr - RegioExpress
- ➔ Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - StadtExpress

Zur Straffung des Angebotes ist eine Reduzierung des heutigen RegionalBahn-Angebotes vorgesehen. Dabei soll die Bedienung mit Regiozügen im verdichteten 2-Stunden-Takt nur noch zwischen Magdeburg und Gommern/ Zerbst durchgeführt werden. Einzelne Züge können im Berufsverkehr auch bis Dessau geführt werden. Die Haltekonzeption der verkehrenden Produkte ist noch im Detail zu prüfen. Die Anbindung von Lutherstadt Wittenberg an Magdeburg wird durch nachfrageorientiert angebotene einzelne schnelle Zuglagen unter Umfahrung von Roßlau und Dessau zu Berufsverkehrszeiten verbessert.

Eine Aufnahme des Abschnittes Magdeburg – Zerbst in das Regio-S-Bahn-Netz wird im Planungshorizont bis 2008 geprüft.

KBS 259 Magdeburg – Loburg

Handlungsgrundsätze

- ➔ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
- ➔ Modifizierung Haltekonzeption

Für diese Nebenbahn ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h vorgesehen. Wenn der Infrastrukturumbau abgeschlossen ist, wird die Bedienungshäufigkeit auf einen 1-Stunden-Takt erhöht. Diese Linie wird dann Bestandteil des Regio-S-Bahn-Systems.

KBS 305 Magdeburg – Stendal – Uelzen/Wittenberge und KBS 309 S-Bahn Magdeburg

Handlungsgrundsätze

- ➔ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
- ➔ schnelle Direktverbindungen - StadtExpress/RegioExpress
- ➔ ggf. Auflassung von Zugangsstellen

Die Situation auf der Verbindung in die Altmark ist heute durch folgende Aspekte geprägt: Sowohl Salzwedel/Uelzen als auch Wittenberge werden durch Regionalbahnen im 2-Stunden-Takt an Magdeburg angebunden, die sich zwischen Stendal und Magdeburg zum 1-Stunden-Takt überlagern und mit Ausnahme von Magdeburg-Rothensee, Barleber See und Zielitz alle Zugangsstellen bedienen. Die Züge fahren zwischen Magdeburg und Stendal gekuppelt, da zusätzlich zum o. g. 2-Stunden-Takt noch in der jeweils anderen Stunde Verdichter verkehren. Das Konzept wurde Ende der 90er Jahre entwickelt und baute auf dem Vorhandensein eines zweistündlich verkehrenden Fernverkehrsproduktes zwischen Magdeburg und Schwerin auf.

Da der Fernverkehr diese Relation seit 2001 nur noch geringfügig bedient, müssen die Regionalbahnen, die fahrzeugseitig dafür nicht ausgelegt sind, auch Fernverkehrsfunktionen mit übernehmen. Unter der Annahme, dass im Planungszeitraum keine neue Fernverkehrsverbindung durchgesetzt werden kann, ist das Ziel einer Angebotsumstrukturierung, die Reisezeit in Richtung Salzwedel/ Uelzen bzw. Wittenberge zu verkürzen, für diese Züge die Haltekonzeption zu straffen und die Nahverkehrsbedienung im Umfeld von Magdeburg zu stabilisieren. Da zwischen Magdeburg und Zielitz insgesamt eine Reihe paralleler Nahverkehrsprodukte verkehren, soll in die Umgestaltung auch die S-Bahn mit einbezogen werden. Das Konzept sieht daher vor, zukünftig die S-Bahn (dann als Regio-S-Bahn), die im 30-Minuten-Takt bis Zielitz verkehrt, im 1-Stunden-Takt bis Tangerhütte zu verlängern (hier Anschluss Richtung Norden). Parallel dazu soll ein stündlicher StadtExpress/RegioExpress von Magdeburg nach Stendal verkehren, der jeweils im 2-Stunden-Takt nach Salzwedel/ Uelzen oder Wittenberge (hier Beachtung der Anschlüsse in Richtung Schwerin) mit ausgedünnter Haltekonzeption weitergeführt wird. In diesen Abschnitten sollen außerdem Verdichterzüge eingesetzt werden, die für die gering nachgefragten Zugangsstellen eine Grundbedienung gewährleisten. Gegebenenfalls kann auch auf die Flügelung in Stendal verzichtet werden, wenn dadurch eine Reisezeitverkürzung erzielt wird. Dieses Konzept erlaubt eine Systematisierung des Angebotes und die Verkürzung der Reisezeiten auf den weiteren Distanzen.

KBS 308 Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde – Wolfsburg

Handlungsgrundsätze

- ➔ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
- ➔ schnelle Direktverbindungen - StadtExpress

Mit der Durchbindung der Züge über Oebisfelde hinaus nach Wolfsburg sollen die beiden Oberzentren nun direkt und der Arbeitsplatzstandort Wolfsburg verbessert angebunden werden. Der Abschnitt Magdeburg – Haldensleben soll in das Regio-S-Bahn-System eingebunden werden. Perspektivisch ist eine Prüfung der Vergrößerung der Zahl der Züge vorgesehen, die zwischen Haldensleben und Magdeburg ohne Halt verkehren, ohne dass die Anbindung der Unterwegshalte verschlechtert wird. Zur Verkürzung der Reisezeit ist außerdem ein Streckenausbau vorgesehen.

KBS 315 Magdeburg – Halberstadt –Thale

Handlungsgrundsätze

- Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
- schnelle Direktverbindungen - StadtExpress
- Modifizierung Haltekonzeption

Das Angebot auf dieser Strecke soll eine wesentliche Veränderung erhalten. Es besteht das Ziel, zwischen Magdeburg und Halberstadt eine stündliche und schnelle Verbindung zu gewährleisten. Den dort gewachsenen Strukturen im Wohnungs- und Gewerbebereich, z. B. in Osterweddingen soll eine angemessene Anbindung ermöglicht werden. Dazu wird die Einbindung in den Stadt-Umland-Verkehr (Regio-S-Bahn) geprüft.

Im Zusammenhang mit einer möglichen Reisezeitreduzierung für die Relation Magdeburg – Quedlinburg – Thale ist eine Umwandlung von Quedlinburg von einem Voll- in einen Richtungsknoten des ITF innerhalb des Planungshorizontes bis 2008 zu prüfen. Dabei sind Fragen der Reisezeitverkürzung, der Anschlüsse zum ÖSPV und zur HSB sowie Auswirkungen auf das ÖSPV-Netz einzubeziehen.

KBS 328 Halberstadt – Blankenburg (– Elbingerode)

Handlungsgrundsatz → schnelle Direktverbindungen - StadtExpress

Nach Ausbau des Streckenabschnittes Halberstadt – Blankenburg und des Knotens Halberstadt ist eine Kuppelung der Züge an die Linie Magdeburg – Halberstadt – Thale vorgesehen, so dass direkte Fahrtmöglichkeiten Blankenburg – Magdeburg entstehen. Auf dem Streckenabschnitt Blankenburg – Elbingerode wird der bestellte SPNV-Regelverkehr eingestellt. Sofern regionale Initiativen für einen SPNV-Betrieb gestartet werden, ist das Land bereit, ein solches Angebot zu unterstützen.

KBS 330 Halle (Saale) – Bernburg/Aschersleben – Halberstadt – Vienenburg

Handlungsgrundsätze

- Stadt-Umland-Verkehr
- schnelle Direktverbindungen - StadtExpress
- Modifizierung Haltekonzeption
- Reduzierung Parallelverkehr

Zwischen Könnern und Halle (Saale) soll es durch die Überlagerung des RegioZugs Halberstadt – Halle (Saale) mit dem geplanten Regio-Zug Bernburg – Halle (Saale) zu einem 1-Stunden-Takt kommen. Beide Produkte erfüllen eine Doppelfunktion. Einerseits haben sie im direkten Bereich von Halle (Saale) den Charakter des StadtExpress, andererseits fungieren sie im Umland von Halle (Saale) bis Könnern auch als Stadt-Umland-Verkehr. Zur besseren Anbindung von Bernburg an Halle (Saale) und zur Erschließung der Orte zwischen Könnern und Halle (Saale) soll die neue Verbindung Bernburg - Halle (Saale) im 2-Stunden-Takt angeboten werden. Voraussetzung für dieses neue Produkt ist der Ausbau des Streckenabschnittes Baalberge – Könnern für eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 80 km/h und die bereits mit dem Landkreis Bernburg verabredete Verringerung des Parallelverkehrs im ÖSPV zwischen Könnern und Bernburg. Die Zugangsstellen Bebitz und Trebitz sollen aufgelassen werden. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen zwischen Bernburg und Könnern und den Erhalt des dortigen Angebotes insgesamt besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 6.1.1 beschriebenen Verfahren. Zwischen Nauendorf und Halle ist zudem eine verbesserte Abstimmung mit dem Busverkehr zu prüfen.

Für den Linienast Halberstadt – Vienenburg soll im Planungshorizont bis 2008 geprüft werden, ob dieser alternierend mit der Verbindung Halberstadt – Blankenburg als Flügelzug des SE Halberstadt – Thale verkehren kann.

KBS 334 Aschersleben – Köthen – Dessau

Handlungsgrundsätze

- Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - RegioZug
- Modifizierung Haltekonzeption

Zur besseren Erschließung der Siedlungen zwischen den Zentren sollen künftig nur noch Regiozüge im 1-Stunden-Takt angeboten werden. Mit einem Streckenausbau soll eine Reisezeitverkürzung ermöglicht werden. Die Auflassung der Zugangsstellen Frenz und Ilberstedt ist ebenso zu prüfen wie die Neuanlage der Zugangsstelle Köthen Süd. Die Erschließung von Bernburg soll durch die Verlegung von Bernburg-Friedenshall verbessert werden.

KBS 335 Magdeburg – Güsten –Aschersleben/(Sangerhausen – Erfurt)

Handlungsgrundsätze

- Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - StadtExpress
- Modifizierung Haltekonzeption

Mit einem Streckenausbau sowie der Auflassung der Zugangsstelle Neundorf soll eine Reisezeitverkürzung ermöglicht werden.

KBS 337 Klostermansfeld – Wippra

Handlungsgrundsatz → Touristische Integration

Für die Strecke entsteht im Jahr 2008 ein konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 6.1.1 beschriebenen Verfahren.

KBS 340 Abschnitt Bernburg – Calbe (Saale) – Magdeburg

Handlungsgrundsätze → schnelle Direktverbindungen - StadtExpress
→ Reduzierung Parallelverkehr

Zur besseren Anbindung von Bernburg und Calbe (Saale) an Magdeburg wird geprüft, eine Direktverbindung Bernburg – Magdeburg im verdichteten 2-Stunden-Takt anzubieten. Voraussetzungen wären der Ausbau des Streckenabschnittes Calbe (Saale) West – Bernburg-Waldau für eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h, der Bau einer Verbindungskurve bei Calbe, die Neuanlage der Zugangsstelle Calbe (Saale) Stadt und die Modifizierung des Busangebotes im ÖSPV zwischen Calbe (Saale) und Schönebeck. Durch das Angebot dieser völlig neuen Linie könnte eine wesentliche Steigerung der Reisendenzahlen erreicht werden.

KBS 342 Köthen – Aken

Handlungsgrundsatz → Beachtung Parallelverkehr

Zur besseren Erschließung des Grundzentrums Aken ist der Ausbau und die Verlängerung der Strecke nach Aken Ost vorgesehen. Dabei sollen auch zwei neue Zugangsstellen angelegt werden. Für die Umsetzung der Maßnahme und den Erhalt des Angebotes insgesamt besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 6.1.1 beschriebenen Verfahren. Insbesondere ist eine Durchführung des derzeit aufgrund einer Schulschließung entstehenden Schülerverkehrs mit der Bahn unabdingbar.

KBS 504/505 Halle (Saale) – Flughafen/Schkeuditz – Leipzig

Handlungsgrundsatz → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn

Auf dem Streckenteil über Schkeuditz verkehrt die S-Bahn Halle – Leipzig. Hierfür wurde ursprünglich ein 20/30-Minuten-Takt vereinbart. Aus Gründen der Durchführbarkeit im Knoten Leipzig, der Nachfrage und der häufigen Bedienung der Strecke über den Flughafen, soll geprüft werden, ob der vorgesehene 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt gedehnt werden kann. Diese Linie soll zukünftig bis nach Halle-Nietleben durchgebunden werden. Für den Ast nach Halle-Trotha ist eine Durchbindung zu einem anderen Zielpunkt angedacht. Der Streckenteil über den Flughafen wird zwischen Leipzig und dem Flughafen im 30-Minuten-Takt bedient. Mittelfristig soll auf dem Abschnitt Flughafen – Halle ein 1-Stunden-Takt vorgehalten werden. Dabei kann ein RegioExpress aus Zwickau bis nach Halle Hbf durchgebunden werden.

KBS 580/581 Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt

Handlungsgrundsatz → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn

Im Zuge der Umgestaltung des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig (Regio-S-Bahn Mitteldeutschland) soll diese Strecke in ein Regio-S-Bahn-System einbezogen werden. Für den Abschnitt Halle (Saale) – Naumburg ist grundsätzlich eine Verdichtung des Angebotes zum 30-Minuten-Takt vorgesehen. Ob die Linie gegebenenfalls über Halle Hbf hinaus in Richtung Bitterfeld durchgebunden werden kann, ist abhängig von den betrieblichen Möglichkeiten (Fahrplanzwänge des Fernverkehrs) bei der konkreten Fahrplangestaltung.

Für die in Frage stehende Problematik einer Verbesserung der Fahrtmöglichkeiten zwischen Erfurt und Leipzig einerseits und Jena und Halle andererseits wird ein Prüfbedarf innerhalb des Planungshorizontes bis 2008 aufgenommen. Prüfung insbesondere unter Einbeziehung der Aspekte: Beachtung der technischen Voraussetzungen, keine Verschlechterung der Anbindung der Städte Halle und Merseburg, keine Mehrkosten für das Land Sachsen-Anhalt.

KBS 585 (Teuchern –) Naumburg Ost – Nebra – Artern

Handlungsgrundsatz → Reduzierung Parallelverkehr
→ Touristische Integration

Der Streckenabschnitt Nebra – Artern wird aufgrund der Entscheidung des Freistaates Thüringen gegen die Integration des Abschnittes in das Netz „Sachsen-Anhalt Süd“, welches auch nach 2007 weiter durch die Burgenlandbahn GmbH bedient wird, dann nicht mehr bestellt.

Für den Erhalt des Angebotes zwischen Teuchern und Nebra insgesamt besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 6.1.1 beschriebenen Verfahren. Insbesondere ist eine Modifizierung des Parallelverkehrs notwendig. Auch ist die Intensität der touristischen Integration zu verstärken.

KBS 586 Merseburg – Mücheln – Querfurt

Handlungsgrundsätze → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
→ Reduzierung Parallelverkehr

Zwischen Merseburg und Mücheln besteht ein umfangreicher Parallelverkehr im ÖSPV. Eine Vereinbarung mit dem Landkreis Merseburg-Querfurt sieht vor, dass dieser im Abschnitt Braunsbedra – Mücheln zurückgenommen wird und es dann zur Einführung des angenäherten 30-Minuten-Taktes zwischen Merseburg und Mücheln im SPNV kommt. Im Kontext der Revision des RegG im Jahr 2007 ist über dieses offensive Angebotskonzept gesondert zu entscheiden.

KBS 588 Merseburg – Schafstädt

Handlungsgrundsätze → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
→ Reduzierung Parallelverkehr

Zwischen Merseburg und Schafstädt besteht ein umfangreicher Parallelverkehr im ÖSPV. Eine Vereinbarung mit dem Landkreis Merseburg-Querfurt sieht vor, dass dieser reduziert wird. Mit einem Streckenausbau ist zudem eine Reduzierung der Reisezeit vorgesehen.

KBS 590 Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen

Handlungsgrundsätze → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
→ schnelle Verbindungen zwischen Zentren - StadtExpress/RegioExpress

Auf dieser Strecke ist das Angebot zum Teil durch eine nicht adäquate Leistungsverteilung geprägt. So verkehren RegionalExpress und RegionalBahn ohne große Reisezeitdifferenzen teilweise sehr nah hintereinander. Ursache hierfür ist u. a. eine von der DB Netz AG stark vernachlässigte Instandhaltung der Infrastruktur. Die Optimierung des Angebotes sieht die Einkürzung der heutigen RegionalBahn als Regio-S-Bahn auf den Abschnitt Halle (Saale) – Röblingen (– Lutherstadt Eisleben) vor. Dafür soll der heutige RegionalExpress künftig als StadtExpress stündlich zwischen Halle (Saale) und Sangerhausen verkehren und die heutigen Halte der RegionalBahn im Abschnitt Röblingen – Sangerhausen mitbedienen. Zwischen Sangerhausen und Nordhausen wird der StadtExpress in der einen Stunde als RegioExpress weiter in Richtung Kassel und in der anderen Stunde als StadtExpress nach Nordhausen geführt. Alternativ ist hier auch im letzteren Fall die Führung einer gesonderten RegionalBahn von Sangerhausen nach Stolberg denkbar (siehe KBS 592). Optionen zur Einbindung in die S-Bahn Halle (Saale) siehe bei der KBS 591. Das Angebotskonzept wird im Planungshorizont bis 2008 gemeinsam mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern, Landkreisen und EVU überprüft und weiterentwickelt. Dabei fließen die bisherigen Überlegungen und die getätigten Anregungen und Bedenken des Anhörungsverfahrens mit ein.

KBS 591 S-Bahn Halle

Handlungsgrundsatz → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn

Im Zuge der Realisierung der S-Bahn Halle – Leipzig ist eine Durchbindung der Fahrten bis nach Halle-Nietleben vorgesehen. Sofern diese Durchbindung im 30-Minuten-Takt geschieht, führt dies dazu, dass der Grundtakt der Hallenser S-Bahn an den der S-Bahn Halle – Leipzig angepasst werden muss (siehe KBS 591). Außerdem kann die S-Bahn aus Halle-Trotha nicht mehr nach Halle-Nietleben durchfahren.

Insgesamt ist daher das Angebot der S-Bahn Halle neu zu ordnen. Unter der Annahme, dass die S-Bahn Halle – Leipzig bis auf Weiteres im 30-Minuten-Takt verkehren wird, ist denkbar, dass die S-Bahn aus Halle-Trotha ebenfalls im 30-Minuten-Takt, aber um 15 Minuten versetzt, auch nach Halle-Nietleben verkehrt. Dies würde zu einem 15-Minuten-Takt zwischen Halle Hbf und Halle-Nietleben führen. Allerdings setzt dieses Angebot den zweigleisigen Ausbau zwischen Halle-Silberhöhe und Halle Südstadt und einen zweigleisigen Endpunkt Halle-Nietleben voraus. Sollte diese Variante als Überangebot bewertet werden müssen, bietet sich eine zweite Lösung an: Die Regio-S-Bahn nach Röblingen könnte bereits im 30-Minuten-Takt in Halle-Trotha beginnen und ebenfalls über die Zugangsstellen Halle-Rosengarten, Halle-Silberhöhe und Halle Südstadt geführt werden. Es entstünde somit ein 15-Minuten-Takt nur zwischen Halle Hbf und Halle Südstadt. Auch hier wäre der zweigleisige Ausbau zwischen Halle-Silberhöhe und Halle Südstadt notwendig. Der 30-Minuten-Takt der Regio-S-Bahn könnte nachfrageseitig bereits in Halle-Südstadt enden, müsste aber aus Infrastrukturgründen ggf. bis Angersdorf geführt werden.

KBS 592 Berga-Kelbra – Stolberg

Handlungsgrundsatz → Touristische Integration

Für die Strecke besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 6.1.1 beschriebenen Verfahren. Ggf. ist in diesem Zusammenhang auch zu prüfen, inwiefern eine Durchbindung der Züge nach Sangerhausen zu einer Nachfragesteigerung beitragen kann.

6.1.3 Schnittstellen und Zugangsstellen

Leitlinien	
L 7: Die Schnittstellen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Schwerpunkt der Aufgabenträger in Bezug auf die Qualität, die Kundenorientierung und die wirtschaftliche Erbringung des ÖPNV. Wegen ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem werden sie entsprechend der Verknüpfungswirkung für die Teilsysteme innerhalb des Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen im ÖPNV-Plan dargestellt. L 8: Der Fahrradverkehr, für den der ÖPNV-Plan einen ersten Handlungsrahmen zur Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplans“ (NRVP) eröffnet, und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen. L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Kunden ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren. L 15: Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten.	Anmerkungen <i>Bei der Betrachtung des Komplexes Schnittstellen und Zugangsstellen wird folgende Unterscheidung vorgenommen:</i> Schnittstellen sind die Übergangspunkte zwischen ÖSPV und SPNV und/oder vom ÖPNV zu den übrigen Verkehrsmitteln. Sie bilden in der Regel das städtebaulich-architektonische Eingangstor zum erschlossenen Ort und sind mit Abstellanlagen für Verkehrsmittel des Individualverkehrs kombiniert. Zugangsstellen sind definierte Einstiegs- und Ausstiegspunkte im ÖPNV. Im ÖSPV werden sie in der Regel als Haltestelle, im Schienenverkehr als Bahnhöfe und Haltepunkte bezeichnet. Bei den Zugangsstellen im Schienenverkehr wird zudem eine Untergliederung in die Bestandteile Verkehrsstation, die alle betrieblich relevanten Anlagen wie Bahnsteige und Zugänge umfassen, sowie Empfangsgebäude vorgenommen.

Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Schnittstellen und Zugangsstellen im ÖPNV an folgenden Handlungsgrundsätzen: • Da der Grad der Vernetzung der einzelnen Verkehrsarten zum Verkehrsträgermix von der organisatorischen Qualität der Schnittstellen bestimmt wird, bilden sie einen planerischen Schwerpunkt. Es wird zwischen Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion

im ÖPNV-Landesnetz und sonstigen Schnittstellen unterschieden. • Da die bauliche Qualität der Schnittstellen die Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Fahrgastgruppen gewährleisten muss, sind sie weitestgehend barrierefrei zu errichten bzw. umzugestalten. Damit soll eine: - Verbesserung der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit, - Räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV, - Kombinierte Nutzung Park&Ride bzw. Bike&Ride sowie - Bessere Erreichbarkeit des Verkehrssystems durch neue oder verlegte Zugangsstellen erreicht werden. • Bei der Sanierung der Verkehrsstationen sind städtebaulich-architektonische Aspekte insbesondere solche des Denkmalschutzes angemessen zu beachten. • Die organisatorische Gestaltung der Schnittstellen erfolgt unter Einbeziehung aller betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Straßenbaulastträger und der Baulastträger für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.
--

Status Quo

Im SPNV in Sachsen-Anhalt werden derzeit ca. 370 Zugangsstellen bedient. Davon befinden sich 27 im Bereich der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) und 5 im Bereich der Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVE). Seit 1996 wurden an 58 Standorten Schnittstellenmaßnahmen umgesetzt bzw. begonnen.

Insbesondere die Zugangsstellen des SPNV haben in den vergangenen 15 Jahren einen massiven Bedeutungswandel erfahren. In der Vergangenheit intensiv genutzte Teilbereiche, wie z. B. Empfangsgebäude, Gepäck- und Güterabfertigung und Toilettenanlagen, weisen heute oftmals keine Nutzung mehr auf und befinden sich teilweise in einem fortgeschrittenen Verfallsstadium. Die eigentliche Nutzung beschränkt sich dann nur noch auf die oben definierte Verkehrsstation.

An Bedeutung gewonnen hat hingegen der den Zugangsstellen des SPNV vorgelagerte Bereich, indem dort bereits teilweise Schnittstellenmaßnahmen umgesetzt wurden. Hierzu konnten auch Flächen genutzt werden, die vorher von den o. g. Nutzungen in Anspruch genommen wurden.

Von großer Relevanz ist die Zugänglichkeit der Fahrzeuge für behinderte und andere Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, die in der Regel durch eine passfähige Bahnsteig- und Fahrzeugeinstiegshöhe sowie eine entsprechende Zugänglichkeit des Bahnsteiges durch niveaugleiche Zugänge, Rampen oder Aufzüge realisiert wird. Zwar konnten in den letzten Jahren bei der Sanierung von Verkehrsstationen etliche Maßnahmen realisiert werden, trotzdem besteht hier immer noch ein großer Nachholbedarf.

Maßnahmen und Wirkungen

Für Maßnahmen an Zugangsstellen des SPNV im Bereich der DB Station&Service AG haben das Unternehmen und das Land Sachsen-Anhalt eine Rahmenvereinbarung zur Bahnhofsentwicklung (**Bahnhofsprogramm**) geschlossen, die bis zum Jahr 2009 läuft und einen Förderbetrag des Landes über die gesamte Laufzeit von mindestens 21 Mio. Euro beinhaltet. Das Bahnhofsprogramm sieht vor allem den Ausbau der Bahnsteige, die angemessene Ausstattungsergänzung und -erneuerung der Verkehrsstationen und die Verbesserung der unmittelbaren Zu-

wegung zu den Bahnsteigen vor. Hierbei haben die Anforderungen behinderter oder anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen angemessene Berücksichtigung zu finden, wie beispielsweise durch die Anlage von Rampen und Aufzügen. Das Bahnhofsprogramm beinhaltet außerdem die Verlegung und Neuanlage von Zugangsstellen zur Erhöhung des Erschließungsgrades der Strecken.

Durch das **Schnittstellenprogramm** des Landes werden Maßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld, die durch die Kommunen getragen werden, gefördert. Das seit 1996 bestehende Programm zielt auf eine optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger sowie ein städtebaulich ansprechendes Bahnhofsumfeld.

Bei der Gestaltung der Schnittstellen ist insbesondere ihre Verknüpfungsfunktion auszubilden. Dabei ist zwischen einer Verknüpfung innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes, zu bedeutenden lokalen ÖSPV-Netzen und zu sonstigen bedeutenden Einzelverbindungen zu unterscheiden. Bei der Gestaltung ist auch Aspekten des Schülerverkehrs Rechnung zu tragen. Diese Verknüpfungen sind in der **Abbildung 11**, Seite 56 dargestellt.

An ausgewählten Schnittstellen ist die Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Rad- und Wanderwegen sowie den seitens des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt definierten tourismusrelevanten Orten des Landes zu gestalten. Die Verknüpfung zu diesen Wegen und Orten ist in der **Abbildung 12**, Seite 59 sowie in der **Anlage 2** dargestellt. Bei Zugangsstellen des SPNV besteht generell die Möglichkeit mit einer Schnittstellenmaßnahme die Anlage von Park&Ride- und Bike&Ride-Stellplätzen sowie Umfeldverbesserungen vorzunehmen.

Mit dem **Landesprogramm 50plus** besteht in den Jahren 2005 und 2006 die Möglichkeit, Beräumungs- und Verschönerungsarbeiten an Bahnhöfen und deren Umfeld durchzuführen sowie zugleich ALG II Empfänger zumindest temporär in eine Beschäftigung zu bringen. Mit diesem Instrument werden vor allem kleinteilige, kurzfristig umsetzbare und für die Kunden sichtbare Maßnahmen realisiert. Hierzu zählen z. B. das Ausbessern von Wegen, farbliche Instandsetzungen von Sitzelementen oder Unterführungen, Grünflächengestaltung, Rückbau von baufälligen Gebäuden im Bahnhofsbereich und die Schaffung von Fahrradabstell- und Parkplätzen im Einzelfall.

Auch weiterhin ist es erforderlich, Lage, Zahl und Ausstattung der Zugangsstellen an die Anforderungen eines modernen, attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV anzupassen.

Bei den oben genannten Programmen sind die in der **Übersicht 15** benannten wesentlichen Standards zu berücksichtigen.

Übersicht 15 Ausbaustandards von Zugangsstellen des SPNV in Sachsen-Anhalt			
	Ausbaustandard A kleine Zugangsstellen, Grundstandard aller Zugangsstellen	Ausbaustandard B größere Zugangsstellen und Umsteigstellen	Ausbaustandard C „Sachsen-Anhalt-Bahnhof“
Prognose Ein-/ Aussteigerzahl	< 1.000	1.000 - 2.500	> 2.500
Aufenthalts- und Umsteigequalität	- Beleuchtung, Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter, befestigter Bahnsteig¹⁴ - ansprechende Gestaltung und Begrünung	<u>zusätzlich:</u> - beheizte Wartegelegenheit mit Sanitäreinrichtung (auch vereinbarte Mitnutzung bei Gaststätte o. ä.) - Busbahnhof in unmittelbarer	<u>zusätzlich:</u> - Bahnhof als Erlebnisraum - Empfangsgebäude mit funktionalem Stellenwert für das öffentliche Leben (z. B. Bürgerhaus, Veranstaltungsort)

¹⁴ Mit einer Kantenhöhe von 550 mm über Schienenoberkante, in Ausnahmefällen 760 mm; im HSB-Netz 300 mm.

Übersicht 15 Ausbaustandards von Zugangsstellen des SPNV in Sachsen-Anhalt

	Nach örtlichem Bedarf: - mindestens 5 Fahrradstellplätze (überdacht, mit Anlehnbügel; nach Bedarf Fahrradboxen) - mindestens 5 Kfz-Parkplätze und Busverknüpfung - Zugang zum Bahnsteig ebenerdig oder Rampe/Aufzug, auch für Fahrradmitnahme nutzbar	Nähe zum Bahnsteig	- beheizter Warteraum mit Sanitäranlagen - Fahrradstation (bewachte Abstellanlage)
ÖV – Information und Fahrkartenverkauf	- Uhr - Abfahrtsplan der Züge - Informationen über Fahrpreise und Sonderangebote - Information über Busanschlüsse - Wegeleitsystem zu Anschlussverkehrsmitteln, städtischen Einrichtungen und wichtigen Zielen - Information über Betriebsstörungen und Verspätungen (Lautsprecher oder Anzeige) - Hinweis auf telefonische Informationsmöglichkeiten - Fahrkartenautomat oder Fahrkartenverkauf im Zug - Informationen zu Standorten und Öffnungszeiten von freien Agenturen	zusätzlich: - zusammengefasste Abfahrtspläne aller Bus- und Straßenbahnlinien, Übersichtspläne mit Linienverlauf, Abfahrtschaltplan und Tarif Mobilitätsberatung - Verkaufsstelle für Bus- und Bahnfahrkarten (mind. Standardsortiment aller Nahverkehrsfahrscheine der Region sowie aller Fernverkehrsfahrscheine in Deutschland und im grenzüberschreitenden Verkehr) - Auskunft über Fahrradverleih, Taxi, Mietwagen, Bussonderfahrten - kompetente Weiterleitung von Anregungen und Beschwerden	zusätzlich: Mobilitätszentrale (Vollausbau) langfristig: - Verkauf aller in Deutschland lösbaren ÖV-Fahrscheine für das In- und Ausland; Touristikschalter; - Organisation von Gepäck- und Gütertransporten für Privatkunden
Stadtinformation	- Umgebungsplan - Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen	zusätzlich: - Touristinformation (mindestens Außenstelle) in Verbindung mit Fahrkartenverkaufsstelle, Verknüpfung mit dem Tourismusportal: www.sachsen-anhalt-tourismus.de	
Weitere Serviceeinrichtungen	- nach Möglichkeit Telefonzelle und Briefkasten	zusätzlich: - Schließfächer - Kiosk, Gaststätte/ Stehcafé	zusätzlich: - vielfältige Servicebetriebe: Lebensmittel, Buchhandel, Gaststätte, u. a.

Folgende Standards sind beim Neubau oder der Sanierung von Zugangsstellen als Fördervoraussetzungen unter Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu beachten:

Aufenthalts- und Umsteigequalität:

Beleuchtung, Wetterschutz mit Sitzgelegenheit, Abfallbehälter, befestigter Bahnsteig, Fahrradabstellplätze mit Rahmenhalterung (nicht überdacht), Behindertenparkplätze, barrierefreier Zugang, Blindenleitsystem oder ein anderes geeignetes Markierungssystem

ÖV-Information und Fahrkartenverkauf:

Infovitrine Format für DIN A 1, Abfahrts- und Ankunftsplan aller Züge, Wegeleitsystem, akustisches/optisches Reisendeninformationssystem¹⁵, Fahrkartenautomat (wenn Fahrscheinverkauf im Zug nicht ohne Aufpreis gewährleistet ist), Uhr

Mindeststandard ist eine saubere und gepflegte Anlage der Stationen bzw. Bahnsteige und Zugangswege sowie des städtebaulichen Umfelds mit grundlegenden Angeboten zur Sicherung einer ausreichenden Aufenthaltsqualität sowie Informationen über das Verkehrsangebot. Bei der Sanierung von Bahnsteigen sind diese in der Regel mit einer Höhe von 550 mm auszuführen. Ausnahmen bilden Strecken, die mit Blick auf einen konkreten Fahrzeugeinsatz mit einer

¹⁵ Die weitergehende Gewährleistung barrierefreier Informationen (z. B. Blindenschrift) ist im Planungshorizont bis 2008 zu prüfen.

anderen Bahnsteighöhe ausgerüstet werden.

Grundsätzlich wird ein Erhalt der Empfangsgebäude angestrebt, indem Nutzungen gesichert oder neue gefunden werden. Sofern dies nicht möglich ist, sind in Abstimmung mit den Gemeinden Abrissmaßnahmen zu prüfen. Zur Verbesserung der Attraktivität des Bahnhofsumfeldes sollten devastierte Flächen um die Bahnsteige und entlang der Strecken beräumt werden, da diese das Image des Systems Eisenbahn stark belasten.

Für eine Reihe von Standorten bestehen Prüfvorschläge zur Neuanlage oder Verlegung von Zugangsstellen. Für das Land ist es von besonderem Interesse, Neuanlagen bzw. Verlegungen dort zu ermöglichen, wo das Fahrgastpotential und die städtebauliche Einbindung des SPNV deutlich verbessert werden können (etwa als Ergebnis neuer Siedlungsentwicklungen). Das Land handelt hier aus eigener Initiative unter Einbeziehung der Kommunen oder aufgrund positiv entschiedener Anfragen von Kommunen. Bei anderen Zugangsstellen ist die Prüfung der Auflfassung vorgesehen. Sie wurden ausgewählt, wenn die Möglichkeiten, das dortige Nachfragepotential durch geeignete Maßnahmen zu erhöhen, kritisch eingeschätzt werden. Die Prüfvorgaben werden entsprechend dieser Festlegung abgearbeitet. Alle betroffenen Standorte bzw. Zugangsstellen sind kartografisch in den Planungshorizonten 2008 und 2015 der **Anlage 3** dargestellt. Darüber hinaus ist die Auflfassung von Zugangsstellen grundsätzlich dann in Betracht zu ziehen, wenn die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger eine fachlich bestimmte Grenze¹⁶ unterschreitet und keine Möglichkeiten bestehen, das Fahrgastaufkommen entscheidend zu erhöhen.

Schnittstellenmaßnahmen sind prioritär an Verknüpfungspunkten des ÖPNV-Landesnetzes umzusetzen. Dies betrifft insbesondere die räumliche und fahrplanseitige Verknüpfung der angebundenen öffentlichen Verkehrsmittel und die Schaffung von Stellplätzen für Park&Ride und Bike&Ride. Außerdem sind die kommunalen Rad- und Fußwegenetze einzubinden. Dies betrifft sowohl die Rad- und Gehwege, die Beleuchtung und Beschilderung als auch die städtebauliche Integration. Langfristig soll an allen Zugangsstellen des ÖPNV-Landesnetzes eine optimale Verknüpfung mit den jeweils relevanten übrigen Verkehrsmitteln erreicht werden.

¹⁶ Die Grenze liegt derzeit bei einem 2-Stunden-Takt bei unter 30 und bei einem 1-Stunden-Takt bei unter 50 Ein- und Aussteigern je durchschnittlichem Werktag.

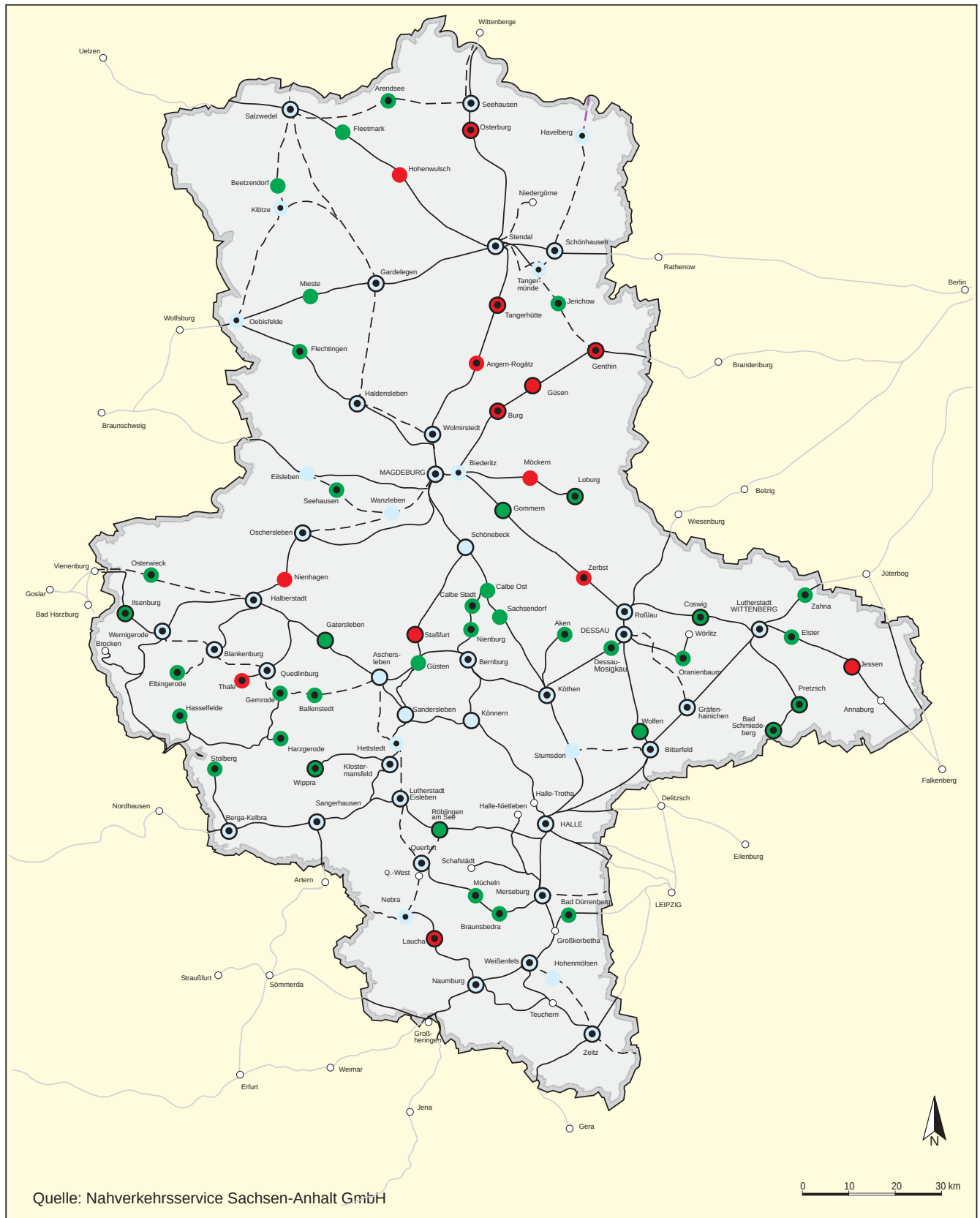


Abb. 11 Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Landesnetz und sonstige Schnittstellen (Planung)

- Schnittstelle mit Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Landesnetz
- Schnittstelle mit herausragender Verknüpfungsfunktion zum kommunalen ÖSPV
- Schnittstelle mit touristischer Funktion

- Schnittstelle mit sonstiger relevanter Verknüpfungsfunktion zum kommunalen ÖSPV
- bereits im Schnittstellenprogramm realisiert, bzw. dort in Vorbereitung

- SPNV
- - - ÖSPV
- Zugangsstelle

Die Namen der SPNV-Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnamtlichen Formulierungen

6.1.4 Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr

Leitlinien	
L 2:	Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
L 8:	Der Fahrradverkehr, für den der ÖPNV-Plan einen ersten Handlungsrahmen zur Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplans“ (NRVP) eröffnet, und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.
Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
- Die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 2002 – 2012 sind Grundlage für die Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV. - Im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landes und der Kommunen sind durch die Vernetzung des Fahrrades mit den Verkehrsmitteln Bahn und Bus durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme zu entwickeln. Dadurch wird der ÖPNV ergänzt und der Aktionsradius des Fahrrades im Alltagsverkehr erweitert. - Zur Nutzung der Wachstumspotentiale des Fahrradtourismus sind die überregionalen touristischen Rad- und Wanderwege und deren Verknüpfung mit dem ÖPNV-Landesnetz unabhängig von deren Baulast im ÖPNV-Plan darzustellen und in die Schnittstellengestaltung einzubeziehen. - Der Fahrradtourismus sowie der Alltagsverkehr mit Fahrrädern wird durch die kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV und ausgewählten Strecken des ÖSPV durch das Land befördert.	
Status Quo	
Der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012 ist die übergeordnete Planungsgrundlage für den Radverkehr auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Grundsätzlich geht dieser davon aus, dass Radverkehrsrouten bzw. Radwege unabhängig von ihrer Baulast untereinander ein Netz bilden und dieses mit dem ÖPNV verknüpft wird. In Sachsen-Anhalt wird derzeit ein Netz überregionaler Rad- und Wanderwege, die in Abbildung 12, Seite 59, dargestellt sind, aufgebaut und ausgeschildert.¹⁷ Sie werden durch kommunale Netze ergänzt. Die Länge der überregionalen Radwege von über 2.200 km beinhaltet dabei Strecken, die zu den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, zum Wegenetz des Ländlichen Wegekonzepts und/oder zum kommunalen/regionalen Verkehrs-/Wegenetz gehören. Sie sind entsprechend dieser Gliederung unterschiedlichen Baulastträgern zugeordnet. Es entspricht dem systematischen Ansatz des ÖPNV-Plans, die überregionalen Rad- und Wanderwege mit dem ÖPNV-Landesnetz zu verknüpfen und diese Schnittstellen als Planungsgrundlage im ÖPNV-Plan auszuweisen.	

¹⁷

Quelle: Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt

Maßnahmen und Wirkungen

Der ÖPNV ist Teil eines ressortübergreifenden Maßnahmenpaketes zur Förderung des Radverkehrs, das nach den Angaben des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) davon ausgeht, dass Radfahren als Urlaubsaktivität von etwa 41 % der Deutschen (31,5 Mio.) ausgeübt wird. Die Topografie Sachsen-Anhalts sowie die Vielfalt der Natur und Landschaft bilden hervorragende Bedingungen, den Fahrradtourismus auszuweiten. Die wirtschaftliche Attraktivität für die Tourismusbranche ergibt sich daraus, dass 76 % der Fahrradurlaube Haupturlaubsreisen sind und diese zu rund 40 % in Deutschland bleiben.

Für den Tourismus wird die Qualität der Vernetzung der überregionalen Rad- und Wanderwege mit dem ÖPNV wesentlich von der Umsetzung folgender Maßnahmen bestimmt:

- Beschilderung der Rad- und Wanderwege auf der Grundlage des Touristischen Leitsystems in Sachsen-Anhalt (Tourismusstudien in Sachsen-Anhalt Nr. 7) sowohl an der Wegstrecke als auch an den Schnittstellen mit dem ÖPNV und an markanten Stellen in den Gemeinden bzw. in den Städten und
- Durchgängigkeit der Streckenführung und Vernetzung mit den touristischen Schwerpunktthemen des Landes sowie der Einbindung der Orte mit besonderer touristischer Präferenz.

Für den Alltagsverkehr ist der tägliche Rad- und Fußverkehr, unter anderem zum Arbeitsplatz bzw. zur Ausbildungsstätte sowie zu anderen Standorten des gesellschaftlichen Lebens in den kommunalen Planungen zu berücksichtigen. Zweckmäßig ist, die Ziele und Maßnahmen in einem kommunalen Radverkehrskonzept zu verankern. Das darin entwickelte Netz ist zudem unter anderem zur Sicherung der erweiterten Fördermöglichkeiten nach dem GVFG und für gegebenenfalls notwendige verkehrsrechtliche Anordnungen in den kommunalen Verkehrsentwicklungsplan zu integrieren.

Für den tourismus- und den alltagsrelevanten Fahrradverkehr wird die Qualität im Wesentlichen durch folgende Maßnahmen bestimmt:

- Ausstattung der Schnittstellen zum ÖPNV mit Fahrradabstellanlagen und Schaffung der Möglichkeiten einer Fahrradbeförderung im ÖPNV.

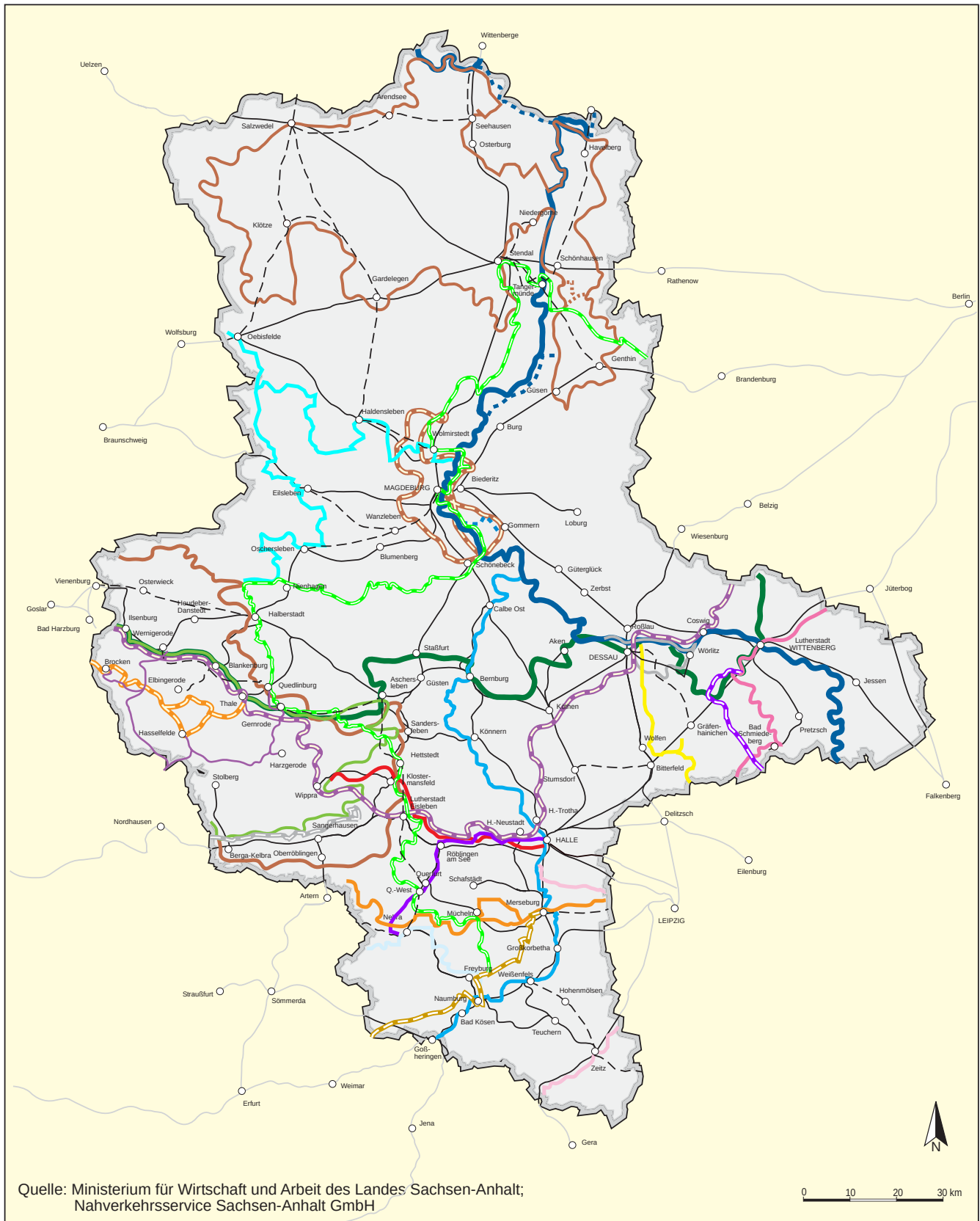


Abb. 12 Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Rad- und Wanderwegen im Land Sachsen-Anhalt

Überregionale Radwege

- | | |
|---|--|
| — Aller - Radweg (einschl. Aller-Elberadweg, Aller-Harzradweg) | — Harzrundweg |
| — Altmarkrundkurs | — Harzvorlandweg |
| - - - Altmarkrundkurs Alternativroute | — Himmelsscheibenberg |
| — Elberadweg | — Muldental - Radwanderweg |
| - - - Elberadweg Alternativroute | — Radweg Berlin-Leipzig |
| — Elsterradweg | — Radweg Saale - Harz |
| — Europaradweg R1 | — Saale - Radwanderweg |
| — Gartenreichtour Fürst-Franz | — Salzstraße |

Überregionale Wanderwege

- | | |
|--|--|
| — Unstrut-Radweg | — Bahn |
| — Europawanderweg E11 | - - - Schmalspurbahn |
| - - - Försterweg | - - - Bus |
| — Hexenstein | ○ sonstige Zugangsstellen |
| — Karstwanderweg | |
| — Pilgerweg St. Jakobus | |
| — Rund um Magdeburg | |
| — via regia | |

6.1.5 Flexible Bedienformen

Leitlinien
L 2: Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei der Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf die Gestaltung der flexiblen Bedienformen, darunter auch Bürgerbussysteme, an folgenden Handlungsgrundsätzen: • Bis zum Jahr 2007 wird nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG LSA eine Impulsförderung für die Umstellung auf flexible Bedienformen gewährt, um den kommunalen Aufgabenträgern zu ermöglichen, ihren eigenen Verkehrsträgermix wirtschaftlich zu optimieren und den ÖPNV auch unter den veränderten Bedingungen weiter flächenhaft gewährleisten zu können. • Das Land stellt den Verkehrsunternehmen auf Wunsch im Zusammenhang mit der Einführung von flexiblen Bedienformen Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) als Bestellmöglichkeit zur Verfügung.
Status Quo
In Sachsen-Anhalt bestehen flexible Bedienformen bereits seit Mitte der 90er Jahre. Bürgerbussysteme sind hingegen bisher nicht etabliert. Der Landkreis Bitterfeld verfügt über das bundesweit größte zusammenhängende Bediengebiet für Anrufbusse. Darüber hinaus sind in fast allen Landkreisen und kreisfreien Städten flexible Bedienformen eingeführt. In die Angebotsstruktur ist das Taxi- und Mietwagengewerbe einbezogen. Zur Organisation der flexiblen Bedienformen nutzen ein Teil der Verkehrsunternehmen das durch das Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter. Bei flexiblen Bedienformen ist die durchgängige Nutzung des ÖPNV mit Fahrradmitnahme weitgehend eingeschränkt. In einigen Regionen, z. B. bei der Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH, wurden Systeme entwickelt, in denen diese Nutzungseinschränkung vermindert werden konnte.
Maßnahmen und Wirkungen
Neben den anderen auf die Nahverkehrsplanung der Landkreise und kreisfreien Städte wirkenden Einflussfaktoren, die zu einer generellen Neuorganisation des ÖPNV innerhalb des Planungshorizonts 2008 führen werden, ist davon auszugehen, dass die Impulsförderung nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG LSA bewirkt, flexible Bedienformen verstärkt in den landkreisspezifischen Verkehrsträgermix einzubeziehen. Wegen der aus verkehrsplanerischen und -wirtschaftlichen Gründen gebotenen Verknüpfung mit dem herkömmlichen Linienverkehr und der Notwendigkeit der Vermeidung organisatorischer Doppelstrukturen ist davon auszugehen, dass die kommunalen Aufgabenträger die Organisation flexibler Bedienformen an Verkehrsunternehmen übertragen. Als Kooperationspartner steht den Unternehmen bei Anwendung einer flexiblen Tarifgestaltung das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe zur Verfügung. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wird im Rahmen der Organisationsgestaltung erwartet, dass das vom Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter verstärkt genutzt wird.

Für flexible Bedienformen sind im Planungshorizont bis 2008 mit den Aufgabenträgern und Unternehmen bzw. deren Verbänden die Entwicklung einheitlicher Standards und die Organisation eines einheitlichen Marktauftrittes zu prüfen.

Bei der Annäherung flexibler Bedienformen an das Taxi-Angebot, z. B. durch die teilweise Aufhebung der Haltestellenbindung und ein „Tür-zu-Tür-Angebot“, kann es zu einer Überforderung der Disposition des Systems kommen. Daher ist es erforderlich, die wirtschaftliche und verkehrliche Effizienz kontinuierlich zu überprüfen. Bei entsprechend hoher Nachfrage kann auch eine Wiederaufnahme des herkömmlichen Linienverkehrs geboten sein.

6.1.6 Tourismus- und Freizeitverkehr

Leitlinien

- L 9:** Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Kunden ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren.
- L 13:** Qualitatives Ziel im Bereich des Wachstumsmarktes Freizeit- und Tourismusverkehr ist es, das Zusammenwirken der verschiedenen Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems so attraktiv zu entwickeln, dass der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird.

Handlungsgrundsatz

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung des Tourismus- und Freizeitverkehrs an folgendem Handlungsgrundsatz:

- Im ÖPNV-Gesamtsystem sind die Potentiale des Freizeit- und Tourismusverkehrs verstärkt zu nutzen und damit die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Hierfür sind eine Sicherstellung bzw. Verbesserung der Anbindung der touristischen Zielregionen des Landes einschließlich ihrer Zentren, ein Angebot von Spät- und Nachtverkehren in den Ordnungsräumen und die flächendeckende Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten für den allgemeinen Freizeitverkehr erforderlich.

Status Quo

Weite Teile Sachsen-Anhalts sind touristisch bedeutsam. In Sachsen-Anhalt erfährt der Tourismus-, Sport- und Freizeitverkehr eine ständig wachsende Bedeutung. Sein Anteil im SPNV beträgt werktags an allen zurückgelegten Wegen ca. 15 %, am Wochenende weit über 50 %. Im SPNV-Angebot wird dieser Nachfrageentwicklung durch eine entsprechende Angebotsgestaltung Rechnung getragen. Zusätzlich bestehen auf diese Nachfragegruppe zugeschnittene Nahverkehrsangebote, wie z. B. Direktzüge zwischen großen Zentren und touristischen Regionen. In Magdeburg wird im S-Bahn-Bereich am Wochenende ein durchgehender Nachtverkehr angeboten.

Im ÖSPV ist die Ausrichtung auf den Tourismus- und Freizeitverkehr landesweit sehr differenziert. Insbesondere in den Landkreisen Quedlinburg und Wernigerode stehen auch am Wochenende touristisch attraktive Busangebote zur Verfügung. In anderen Regionen mit touristischer Bedeutung bestehen für das Busangebot Optimierungsverkehre. In den Oberzentren Magdeburg und Halle (Saale) wird in den Abend- und Nachtstunden ein für den Freizeitverkehr

relevantes Grundangebot vorgehalten.

Maßnahmen und Wirkungen

Bedienung und besondere Angebote

Um die Potentiale im Freizeit- und Tourismusverkehr verstärkt zu nutzen, sollen bedeutende touristische Zentren und Regionen durch Bahn- und Bus-Angebote des ÖPNV-Landesnetzes angebunden werden. Daher wird der Tourismus als Kriterium bei der Entwicklung des ÖPNV-Landesnetzes berücksichtigt. Damit soll erreicht werden, dass:

- die touristischen Regionen ohne SPNV-Anbindung in das ÖPNV-Landesnetz eingebunden und damit eine attraktive ÖSPV-Anbindung mit RegioBussen erhalten, wie z. B. Arendsee über die Verbindung Salzwedel – Wittenberge und
- das besondere Engagement der Region und der touristischen Träger zur besseren Vermarktung des Verkehrsangebotes auf Nebenstrecken des SPNV erfolgt, für die im Rahmen der Prüfung des Verkehrsträgereinsatzes eine weitere Bestellwürdigkeit untersucht wird.

Die Erreichbarkeit der bedeutenden touristischen Zentren und Regionen soll im ÖPNV-Landesnetz durch attraktive Angebote, die in angemessenem Umfang auch die Tagesrandlagen und das Wochenende umfassen, sichergestellt werden. Dabei werden folgende Maßnahmen geprüft:

- Anbindung der Zielregionen mit der Bahn direkt zum nächsten überregional bedeutenden Knotenbahnhof,
- Möglichkeiten zum Verkehren von Sonderzügen an ausgewählten Zugangsstellen in Abstimmung mit den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen schaffen oder erhalten (insbesondere Blankenburg, Wernigerode, Quedlinburg, Thale, Bad Schmiedeberg, Freyburg und Nebra),
- Direktverkehre zur umsteigefreien Anbindung der Zielregionen an die Ballungsräume auf stark nachgefragten Relationen an ausgewählten Tagen,
- Schaffung einer gezielten attraktiven Anbindung neuer Tourismusattraktionen, wie z. B. des Fundortes der „Himmelsscheibe von Nebra“ bei Wangen,
- Angebote von Sonderverkehren zu Großveranstaltungen im Sport- und Kulturbereich sowie
- Angebote von Nachtverkehren am Wochenende in den Ordnungsräumen.

Das Land wird unter der Voraussetzung des regionalen Engagements weiterhin besondere touristische Angebote im SPNV-Bereich außerhalb der eigenen Aufgabenträgerschaft unterstützen. Das betrifft die Förderung der HSB, der Dessau – Wörlitzer Eisenbahn und der Rübelandbahn als Beitrag für die Unterstützung eines Eisenbahntourismus von überregionaler Bedeutung.

Touristische Vernetzung und Vermarktung

Die touristischen Angebote des Landes sollen stärker mit dem ÖPNV vernetzt werden (**Abbildung 12**, Seite 59 und **Anlage 2**). Dies betrifft insbesondere:

- Verknüpfung der überregionalen Rad- und Wanderwege in Sachsen-Anhalt an den Schnittstellen des ÖPNV-Landesnetzes,
- Sicherstellung der Information über Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV an den überregionalen Rad- und Wanderwegen und Informationen über diese im ÖPNV,
- Einbindung der Angebote des Landes zum barrierefreien Tourismus sowie

- Einbindung der touristischen Netzwerke und der Jahreskampagnen der Landesmarketinggesellschaft (LMG) in das Marketing der Verkehrsunternehmen und umgekehrt.

Der zunehmenden Bedeutung des Fahrradtourismus ist verstärkt Rechnung zu tragen. Neben der anzustrebenden Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen sind die Schnittstellen entsprechend den Belangen des Fahrradtourismus zu entwickeln. Dazu gehören sowohl bauseitige Maßnahmen, wie geeignete Abstellmöglichkeiten, als auch gut sichtbare, konsequente Ausschilderung touristisch relevanter Wege und Ziele an den ÖPNV-Schnittstellen.

Diese Maßnahmen lassen erwarten, dass am Wochenende, aber auch zu sonst nachfrageschwachen Zeiten an Wochentagen mit einer Nachfragesteigerung im ÖPNV gerechnet werden kann. Dabei sind die sekundären Effekte, die eine gute Verkehrsanbindung auf die regionale Tourismuswirtschaft haben kann, zu berücksichtigen.

6.1.7 Schüler- und Ausbildungsverkehr

Leitlinie
L 14: Im Schüler- und Ausbildungsverkehr sind die wirtschaftlichen und qualitativen Gestaltungsmöglichkeiten der Landkreise und kreisfreien Städte als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger zu erweitern.
Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs an folgenden Handlungsgrundsätzen: • Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur Erhöhung der Qualität des Schülerverkehrs sind durch die Landkreise und kreisfreien Städte als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger die Möglichkeiten des § 71 des Schulgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (SchG LSA), z. B. durch Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten zu nutzen. • Im Einklang mit den bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen eröffnet das Land den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit der Vorratsregelung nach § 9 ÖPNVG LSA die Möglichkeit einer Neuorganisation des Ausbildungsverkehrs und wird sich entsprechend seiner Zuständigkeit daran beteiligen. Vor einer landesweiten Anwendung werden vorerst mit interessierten kommunalen Aufgabenträgern im Rahmen von Pilotprojekten Varianten für die Ausgestaltung entwickelt. • Durch die Verlagerung von Schülerverkehren auf ausgewählte Bahn-Relationen sind die Möglichkeiten der Reduzierung der Gesamtkosten für den ÖPNV auszuschöpfen. • Das Zusammenwirken dieser Maßnahmen soll neben den beabsichtigten wirtschaftlichen Effekten einen Beitrag zur Verkürzung der Schulwegzeiten besonders im ländlichen Raum leisten.
Status Quo
Der Schülerverkehr unterliegt den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Er wird mit den wenigen Ausnahmen, in denen eine Übernahme durch den SPNV erfolgt, von den Kommunen in ihrer Funktion als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger organisiert und ist weitestgehend in den Linienverkehr integriert. Insbesondere seine Finanzierung nach § 45a PBefG stellt einen wesentlichen Deckungsbeitrag für das ÖPNV-System in den ländlichen Räumen dar. Die Verkehrsunternehmen stellen unter Verwendung der Mittel nach § 45a PBefG für den Aus-

bildungsverkehr verbilligte Fahrkarten zur Verfügung. Für Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen 1 bis 10 werden diese Fahrkarten von den Schulträgern erworben und gemäß SchulG LSA den Schülerinnen und Schülern kostenlos angeboten.

Das System des Schülerverkehrs unterliegt einer zunehmenden öffentlichen Kritik, die seine Organisation zum Gegenstand hat und sich unter anderem auf verlängerte Schulwege infolge von „Schleifenfahrten“, zusätzlich durch Schulstandortschließungen verbunden mit vergrößerten Schuleinzugsbereichen sowie auf überfüllte Busse bezieht.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land geht davon aus, dass insbesondere Maßnahmen zur Staffelung der Schulanfangszeiten auch im Zusammenhang mit der mittelfristigen Schulentwicklungsplanung innerhalb des Planungshorizonts des ÖPNV-Plans bis 2008 umgesetzt werden.

Ziel der Vorratsregelung nach § 9 ÖPNVG LSA, Finanzierung des Ausbildungsverkehrs, ist es, finanzielle Anreize für hohe „durchschnittliche Reiseweiten“ im Schülerverkehr aufzuheben. Der bisherige Anspruch der Unternehmen gegenüber dem Land auf Zahlung von Mitteln nach § 45a PBefG soll durch eine Vereinbarung unter Einbeziehung der ÖPNV-Aufgabenträger ersetzt werden. Den Aufgabenträgern wird so die Möglichkeit eröffnet, ihre Nahverkehrsplanung entsprechend den verkehrlichen Notwendigkeiten zu optimieren. Eine nicht mehr an den Ausgleichsregelungen des § 45a PBefG orientierte Verkehrsplanung soll unter anderem auch eine Verkürzung der Schulwegzeiten ermöglichen.

Für eine zeitnahe Umsetzung des § 9 ÖPNVG LSA beabsichtigt das Land, das Thema im Jahr 2006 in einer ÖPNV-Konferenz aufzugreifen und vorerst mit interessierten kommunalen Aufgabenträgern im Rahmen von Pilotprojekten Varianten für dessen Ausgestaltung zu entwickeln.

Im Rahmen der Landesinitiative „Familienfreundliches Sachsen-Anhalt“ sind die Fragestellungen zur Schulbussicherheit zu behandeln. Dabei wird das Land auf einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen der Schülerinnen/Schüler und ihrer Eltern einerseits sowie denen der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger nach einer wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen andererseits hinwirken.

Durch die Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr ergibt sich für die kommunalen Aufgabenträger die Notwendigkeit, den Schülerverkehr innerhalb ihrer Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen. Der ÖPNV-Plan des Landes gibt daher die Empfehlung, in einer Schülerverkehrssatzung qualitative Standards für die Schülerbeförderung aufzunehmen und deren Anforderungen und finanzielle Untersetzung in die Nahverkehrspläne zu integrieren.

Die aktuelle Schulentwicklungsplanung und die daraus herrührenden weiteren Schulwege, insbesondere zu den Gymnasien, eröffnen die Möglichkeit, Schülerverkehre auf ausgewählten Relationen auf die schnellere Bahn zu verlagern und so Ressourcen im Busbereich und Kosten beim Land zu sparen.

6.2 Management und Kooperationen

6.2.1 Tarife und Kooperationen

Leitlinien	
L 9:	Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Kunden ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren.
L 12:	Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Kunden und der wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen sind Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander auszubauen.
Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung der Tarife und der Kooperationen an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
- Im ÖPNV-Gesamtsystem soll die tariflich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme nach dem Prinzip „Ein Netz - ein Fahrplan - ein Tarif“ erfolgen, wonach durch die Aufgabenträger ein landesweit kompatibles Tarifsystem zu schaffen ist. Es besteht ein Landesinteresse an Tarifkooperationen, die kostengünstig organisiert werden und landesweit eine preisgünstige und tariflich durchgebundene Nutzung unterschiedlicher Verkehrsangebote ermöglichen sowie an einer landesweit kompatiblen Fahrplangestaltung. - Das Land wird die Vorbereitung entsprechender Kooperationen durch die Kommunen unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips durch eine finanzielle Förderung begleiten und sich daran als Aufgabenträger des SPNV über die NASA GmbH beteiligen. Das schließt eine Moderation und die Bereitstellung personeller Ressourcen ein. - Das Land beteiligt sich als Aufgabenträger für den SPNV an regionalen Kooperationen, soweit sie auch als Insellösung kompatibel sind und der politische Wille der kommunalen Akteure vorhanden ist, sie im Interesse der Fahrgäste flächendeckend zu verknüpfen. - Das Land fördert die Markteinführung von Angeboten, die in Tarifkooperationen entwickelt werden, soweit sie die Leistungskraft der kommunalen Aufgabenträger übersteigen.	
Status Quo	
Das Ziel des Landes, dass die Aufgabenträger ein möglichst landesweit abgestimmtes ÖPNV-Angebot sowie ein kompatibles Tarifsystem entwickeln, in das Bahn- und Busangebote einbezogen sind, wurde im Süden Sachsen-Anhalts mit der Gründung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) im Jahr 2001 erreicht.	
Regionale Tarifkooperationen bestehen in den Nordharzkreisen Halberstadt, Quedlinburg und Wernigerode (ohne konsequente Integration des SPNV) und bei Zeitkarten in der Region Magdeburg als „Magdeburg und Umland“-Tarif (MUM-Tarif) und im Osten des Landes als „Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif). Hinzu kommen weitere Tarifkooperationen auch zwischen SPNV und ÖSPV. (Übersicht 16)	
Außerhalb des MDV ist die Tariflandschaft in Sachsen-Anhalt durch unterschiedliche Tarife, wie Entfernungs-, Teilstrecken-, Zonen-, Flächenzonen- oder Einheitstarife geprägt. Sie sind im	

Sinne einer landesweiten Reisekette bisher kaum kompatibel.

Übersicht 16 Tarifkooperationen in Sachsen-Anhalt

Tarifkooperationen zwischen SPNV und ÖSPV

Kooperation und Gebiet	Inhalt der Kooperation
Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)	Vollständiger landesgrenzüberschreitender Tarifverbund in den Städten Halle (Saale) und Leipzig sowie den Landkreisen Burgenlandkreis, Merseburg-Querfurt, Saalkreis und Weißenfels sowie Altenburger Land, Delitzsch, Döbeln, Leipziger Land, Muldentalkreis und Torgau-Oschatz
„Magdeburg und Umland“-Tarif (MUM-Tarif)	Übersteigertarif für Zeitkarteninhaber (einschließlich Tageskarten) auf den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in der Stadt Magdeburg, in den Landkreisen Jerichower Land, Ohrekreis, Bördekreis, Schönebeck, in Teilen der Landkreise Anhalt-Zerbst und Aschersleben-Staßfurt unter Anbindung einzelner Orte in den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, Stendal und Bernburg
„Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif)	Übersteigertarif für Zeitkarteninhaber auf den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in der Stadt Dessau, in den Landkreisen Anhalt-Zerbst, Bernburg, Bitterfeld, Köthen und Wittenberg
Schülerferienticket	Sonderangebot für die Dauer der Sommerferien mit Gültigkeit im gesamten ÖSPV und SPNV im Land Sachsen-Anhalt, seit 1999 auch im sächsischen Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) und auf einzelnen Strecken über diesen Raum hinaus
Schönes-Wochenende-Ticket	Einzelne Verkehrsunternehmen des ÖSPV erkennen die Fahrscheine des „Schönes-Wochenende-Tickets“ der DB AG auf ihren Linien an; die Informationen über die Anerkennung dieses Tarifangebots durch die Verkehrsunternehmen sind jedoch überregional nicht verfügbar
HarzMobilCard	Herausgabe eines Halbpfeistickets (Kindertarif) in den Landkreisen Halberstadt, Quedlinburg und Wernigerode unter Beteiligung aller Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖSPV der Region
HarzTourCard	Gemeinsames Drei-Tages-Ticket aller ÖPNV-Unternehmen für Touristen in den Landkreisen Wernigerode, Quedlinburg und Halberstadt mit touristischen Nebenleistungen
Selketalticket	Gemeinschaftsticket zwischen der HSB und der Q-Bus GmbH
Gegenseitige Anerkennung	Anerkennung nicht ermäßigter Zeitkarten zwischen Stolberg und Berga-Kelbra durch die DB Regio AG und die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
Gegenseitige Anerkennung	Gegenseitige Anerkennung der Tickets zwischen Köthen und Aken-Ost durch die DB Regio AG und die Regionalverkehr Köthen GmbH
Anerkennung	Teilweise und zeitlich beschränkte Anerkennung von Bahnfahrtscheinen auf Linien, die von Bahn- auf Busverkehr umgestellt wurden

Tarifkooperationen innerhalb des ÖSPV

Kooperation und Gebiet	Inhalt der Kooperation
Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO)	Einheitlicher ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung der Fahrausweise bei Wernigeröder Verkehrsbetrieben, Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft Ballenstedt und Halberstädter Busbetrieb; Anerkennung von Zeitkarten vorgenannter Unternehmen mit dem Zielpunkt Halberstadt bei der Halberstädter Verkehrsgesellschaft
Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)	Einheitlicher ÖSPV-Tarif in den Landkreisen Sangerhausen, Mansfelder Land und Teilen der Landkreise Aschersleben-Staßfurt und Kyffhäuserkreis (letzterer im Freistaat Thüringen)
Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)	Kooperationsvereinbarungen zur Anerkennung von Zeitfahrtausweisen mit Personennahverkehr Merseburg-Querfurt, Omnibusbetrieb Saalkreis, Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft Ballenstedt, Personennahverkehr Staßfurt, Zelltho-Reisen Eisleben, Busbetrieb Frank Weber Kelbra, Bus- und Reiseunternehmen Desel-Touristik und mehreren Unternehmen im Freistaat Thüringen; einheitliche Fahrpreise und Tarifbestimmungen mit Zelltho-Reisen, Busbetrieb Frank Weber und Desel-Touristik
Linie 700 (Kupfer-Wein-Linie)	Einheitlicher Tarif zwischen Verkehrsgesellschaft Südharz, PNVG Merseburg-Querfurt und PVG Burgenlandkreis
Landkreise Bitterfeld und Köthen	Einheitlicher Tarif zwischen Regionalverkehr Bitterfeld und Regionalverkehr Köthen (ein Betreiber)

Nahverkehrsraum Altmark: Landkreise Altmarkkreis Salz- wedel und Stendal	Abgestimmter ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungs- bereichen
Landkreis Wittenberg (ohne Bedienungsgebiet der Hein- rich GmbH Oranienbaum)	Übereinstimmender ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung von Fahrausweisen in Überschnei- dungsbereichen zwischen Jessener PVG, Omnibusbetrieb Könnecke, Säger GmbH Kemberg, Omni- busbetrieb Dalichow, Fläming-Tours Schröder Zahna; Anerkennung von Fahrausweisen durch Scalar Wittenberg für nach Lutherstadt Wittenberg führende Linien
Bereich Dessau	Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungsbereichen zwischen Omnibusbetrieb Müller Roßlau, Heinrich GmbH Oranienbaum, Dessauer Verkehrsgesellschaft mbH, PNVG Anhalt-Zerbst GmbH, Regionalverkehr Köthen GmbH und Regionalverkehr Bitterfeld GmbH
Landkreis Anhalt-Zerbst	Einheitlicher Tarif und Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungsbereichen zwischen den Verkehrsunternehmen im Landkreis

Im Bereich des SPNV werden in Sachsen-Anhalt bis auf den Bereich des MDV die Tarife ange-
wendet, die den gültigen Tarifen der DB AG entsprechen. Daneben gelten einige zwischen dem
Land und den Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbarte regionale Tarifangebote, wie das
Sachsen-Anhalt-Ticket oder das Hopperticket sowie im Bereich der Verkehrs- und Tarifgemein-
schaft Ostharz (VTO) mit der HarzMobilCard eine Vielfahrer-Bonuscard für die ermäßigte Nut-
zung sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel. Im gleichen Bereich wird mit der HarzTourCard
(HTC) ein auf Touristen zugeschnittenes Angebot präsentiert, das auch die ermäßigte Nutzung
kultureller Einrichtungen vorsieht.

Bei einer Reisekette, die sich über straßen- sowie schienengebundene ÖPNV-Angebote er-
streckt, muss der ÖPNV-Kunde außerhalb des MDV-Gebietes gegenwärtig unterschiedliche
Fahrscheine lösen. Für Studenten bestehen an fast allen Hochschulen des Landes Tarifange-
bote auf der Basis von Semestertickets.

Eine Sonderstellung hat das Schülerferienticket. Es ist ein gemeinsames Imageprodukt der
Verkehrsunternehmen und des Landes und wurde für Schülerinnen und Schüler entwickelt, um
sie auf Mobilitätsangebote im ÖSPV und SPNV hinzuweisen. Es gilt landesweit sowie im säch-
sischen Teil des MDV-Gebietes. In den benachbarten Bundesländern können damit zudem die
jeweils ersten Bahnhöfe erreicht werden.

Zur Stärkung des Umweltverbundes und der Förderung des Tourismus in Sachsen-Anhalt be-
steht zwischen dem Land und der DB Regio AG eine Vereinbarung zur kostenlosen Fahrradbe-
förderung im SPNV, in die auch der ÖSPV im sachsen-anhaltischen Teil des MDV einbezogen
ist.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land hat eine Initiative der Ständigen Regionalkonferenz Magdeburg (RKM) aus dem Jahr
2003 aufgegriffen, die den Willen der Landkreise im Norden und der Mitte Sachsen-Anhalts für die
Bildung einer vertieften ÖPNV-Kooperation gebündelt hat. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe
aus Vertretern der RKM, weiterer Landkreise sowie der NASA GmbH werden auf der Grundlage
einer Verkehrserhebung entscheidungsfähige Kooperationsvarianten für die Aufgabenträger erar-
beitet. Die vorzulegenden Varianten schließen eine Verbundlösung der Aufgabenträger ein, ohne
dabei eine bestimmte Kooperationsvariante zu favorisieren. Die Möglichkeiten des Elektronischen
Ticketing sind zu berücksichtigen. Mit dem MUM- und ABW-Tarif sowie mit den Angeboten der
HarzMobilCard der VTO sind Tarife entwickelt worden, die als Grundlage für weitere Kooperatio-
nen im Tarifbereich dienen können.

Maßgeblich Entscheidungskriterien des Landes als Aufgabenträger des SPNV sind die aus der jeweiligen Kooperationsvariante zu erwartenden Vorteile und der damit für das Land verbundene Kostenrahmen. Unter denselben Gesichtspunkten werden auch die kommunalen Aufgabenträger zu entscheiden haben. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Ausbau von Kooperationen in einem mehrjährigen Prozess erfolgen wird, dessen Tempo wesentlich von den zur Verfügung stehenden Mitteln und der Moderation des Landes abhängt.

Für die Entwicklung eines landesweiten Tarifs ist nach gegenwärtigem Stand der Flächenzonen-tarif aus organisatorischen Gründen besonders geeignet. Er schafft Leistungsanreize für die Verkehrsunternehmen und bietet die Voraussetzungen für ein effektives Fahrscheinverkaufssystem unter Einbeziehung elektronischer Zahlungsverfahren. Damit wird erreicht, dass die Fahrgäste überall die entsprechenden Tarifbedingungen vorfinden. Er wird deshalb vom Land favorisiert.

Das Land Sachsen-Anhalt als SPNV-Aufgabenträger strebt bei weiteren regionalen Tarifangeboten die integrierte Nutzung von Bahn und Bus an. Dieses kann wie bei dem MUM- und dem ABW-Tarif schrittweise beginnend im Zeitkartenbereich erfolgen. Um ÖPNV-Potentiale bei Berufspendlern auszuschöpfen, erfordert die Einführung von Jobtickets besondere Aufmerksamkeit.

Über die Landesgrenzen hinaus strebt das Land Sachsen-Anhalt tarifliche Übergangsregelungen dort an, wo das bestehende Fahrgastaufkommen besondere tarifliche Regelungen rechtfertigt bzw. eine tarifliche Verbesserung dazu führen kann, neue Fahrgäste zu gewinnen.

6.2.2 Qualität und Service

Leitlinie	
L 12:	Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Kunden und der wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen sind Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander auszubauen.
Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Qualität und Service an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
- Für die Sicherung der Qualitäts- und Serviceleistungen im SPNV gelten die in den geschlossenen Verkehrsverträgen vereinbarten Regelungen. Danach werden bei Nichteinhaltung der vereinbarten Qualitätsstandards vom Land Abzüge vom Bestellerentgelt vorgenommen. Auch im Rahmen zukünftiger Ausschreibungen wird dieses System mit entsprechenden Aktualisierungen in die Vertragsgestaltung einbezogen. - Die Sicherung der Qualitäts- und Serviceleistungen im ÖSPV obliegt den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Die Standards werden in den Nahverkehrsplänen verankert.	
Status Quo	
Im SPNV sind in den Verkehrsverträgen die Anforderungen an Qualität und Service definiert. Dies betrifft insbesondere die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, den Grad der Besetzung der Züge mit Kundenbetreuern, die Ausstattung der Stationen, die Zugbildung, die Sauberkeit, die Sicherheit, den Vertrieb, die Schadensbeseitigung und die Durchführung von Busersatzverkehren. Durch die NASA GmbH werden Kontrollen, insbesondere zur Pünktlichkeit, Sauberkeit	

und Durchführung von Busersatzverkehren durchgeführt. Für Beschwerden von Fahrgästen stehen zusätzlich Servicetelefonnummern der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung.

Im **ÖSPV** sind die Anforderungen an Qualitätskriterien in den Nahverkehrsplänen verankert, die aufgrund der örtlichen Besonderheiten differieren.

Maßnahmen und Wirkungen

Die in den Verkehrsverträgen des SPNV festgelegten Qualitätsstandards werden entsprechend weiterentwickelt und veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Sie sind somit als Ausschreibungskriterium für zukünftige Vergaben nutzbar. Zur Verbesserung von Qualität und Service im ÖPNV-Gesamtsystem sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Sicherstellung nutzerfreundlicher, verkehrsmittelübergreifender, landesweiter Fahrplanauskünfte und echtzeitbezogener Fahrgastinformation an den Zugangsstellen und in den Zügen,
- Aufbau eines kundenfreundlichen, unternehmensübergreifenden Vertriebssystems im Zusammenhang mit Tarifkooperationen,
- Ausweitung der Anschlusssicherung im SPNV und zwischen SPNV und ÖSPV sowie
- Gewährleistung einer hohen Sicherheit der Fahrgäste sowohl an den Zugangsstellen als auch in den Zügen.

6.2.3 Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssysteme

Leitlinien

L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Kunden ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssystemen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Zum Abbau von Zugangshemmnissen ist eine Fahrplan- und Tarifauskunft einzurichten, die die Belange aller Fahrgastgruppen, insbesondere von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt.
- Das Land wird seine Aktivitäten zur Förderung des landesweiten Nahverkehrsinformationssystems (INSA) einschließlich seiner visuellen Untersezung durch eine landesweite ÖPNV-Fahrplankarte sowie die systematische Anschlusssicherung innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems (Regio-Anschluss-System) verstärken und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und kommunalen Verkehrsunternehmen entwickeln.
- Qualitative Standards für eine unternehmensübergreifende Fahrplaninformation, eine Auskunft über komplexe Wege (integrierte Beförderungs- und Wegeketten) und die Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsträgern sind umzusetzen; die Verständlichkeit der ÖPNV-Netze ist zu erhöhen.

Status Quo

Zur verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Fahrplanauskunft steht INSA per Internet unter www.insa.de und als Telefonauskunft unter 01805/331010 zur Verfügung. Über INSA wird der ÖPNV in Sachsen-Anhalt einschließlich des sächsischen und thüringischen Teils des MDV sowie der bundesweite Bahnverkehr abgebildet und eine Bestellfunktion für bestimmte flexible Bedienformen zur Verfügung gestellt. INSA ist zudem in die bundesweite DURCHGÄNGIGE ELEKTRONISCHE FAHRPLANINFORMATION (DELFI) eingebunden, die eine verkehrsträgerübergreifende und intermodale Verbindungsauskunft von „Haltestelle zu Haltestelle“ bzw. „Tür zu Tür“ ermöglicht. In der landesweiten ÖPNV-Fahrplankarte wird u. a. die Erreichbarkeit touristischer Ziele des Landes durch den ÖPNV dargestellt.

Maßnahmen und Wirkungen

Die klassischen INSA-Angebote werden kurzfristig um Komponenten für adressscharfe Auskünfte, Tarifauskünfte, aktuelle Fahrplanänderungen bzw. Störungsmeldungen, kartografische Online-Auskünfte und Links zu den Internetauftritten der konzessionierten Verkehrsunternehmen sowie zum Tourismusportal www.sachsen-anhalt-tourismus.de erweitert. Mittelfristig wird eine Ergänzung von INSA um vielfältige Informationen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV erfolgen.

Zukünftig ist INSA zu einer komplexen Bündelungsstelle der dynamischen Fahrplaninformation und Anschlusssicherung im Land weiterzuentwickeln. Dafür werden die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen, um Fahrgästen und Verkehrsunternehmen Echtzeitdaten des Fahrplans zur Verfügung stellen zu können. Daneben werden auch für Sachsen-Anhalt die technischen und organisatorischen Möglichkeiten weiterentwickelt, um eine Anschlusssicherung im ÖPNV-Gesamtsystem umsetzen zu können. Notwendige Voraussetzung für eine verlässliche Echtzeitauskunft und funktionierende Anschlusssicherung ist eine permanente Abstimmung der Beteiligten über aktuelle Veränderungen im Fahrplangefüge. Das betrifft auch die Abstimmung zwischen allen Beteiligten im Vorfeld von Baumaßnahmen sowie ein vorbeugendes Störungsmanagement.

Die Verpflichtung der Unternehmen zur Veröffentlichung von Fahrplänen wird durch die Fahrgastinformationsleistungen, die durch INSA erbracht werden, nicht berührt. Das Land geht davon aus, dass die Unternehmen diese Verpflichtung nach dem PBefG zukünftig durch Fahrpläne erfüllen werden, die aufgabenträgerübergreifend das gesamte ÖPNV-Angebot einer Region abbilden.

Die Mobilitätszentralen der Verkehrsträger, die aus wirtschaftlichen Gründen nur bei einer entsprechenden Nachfrage eingerichtet werden können, werden auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag bei der Fahrgastbetreuung und -information leisten.

6.3 Infrastruktur und Fahrzeuge

6.3.1 Schieneninfrastruktur

Leitlinie	
L 15: Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten.	Anmerkungen <i>Nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) wird das normalspurige Netz in Haupt- und Nebenbahnen gegliedert. Diese unterscheiden sich vor allem durch die Trassierungs- und Sicherungselemente, die wiederum die jeweils zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten determinieren. Für das Infrastrukturmanagement hat die DB Netz AG ihr Streckennetz in Fern- und Ballungsnetze sowie Regionalnetze gegliedert.</i>
Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich ungeachtet der vorrangigen Zuständigkeit des Bundes für die Schieneninfrastruktur bei seinen Forderungen gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen an folgenden Handlungsgrundsätzen: • Die für einen attraktiven SPNV erforderlichen Maßnahmen sind zeitnah zu planen und zu realisieren. • Die Streckendurchlassfähigkeit soll eine hinreichende Betriebsstabilität garantieren und veränderte Betriebskonzepte sollen mittel- bis langfristig umsetzbar bleiben.	
Status Quo	
Das gegenwärtig in Sachsen-Anhalt im SPNV bediente Eisenbahnstreckennetz umfasst insgesamt ca. 1.753 km normal- und ca. 107 km schmalspurige Strecken. Betreiber dieser Schienenwege sind die DB Netz AG, die Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVE - im Bereich der Dessau - Wörlitzer Eisenbahn), die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DER - im Bereich der Strecke Pratau – Bad Schmiedeberg) und die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Durch die DB Netz AG konnte in den vergangenen Jahren nur ein Teil des Netzes auf ein den bundesdeutschen Standards entsprechendes Niveau gebracht werden. Dies betrifft einen größeren Teil der Strecken (120 - 160 km/h) im elektrifizierten Fern- und Ballungsnetz, aber nur den kleineren Teil der Strecken im Regionalnetz (120 km/h bei Hauptbahnen und 80 km/h bei Nebenbahnen). Strecken vorbildlicher Sanierung stehen dabei Strecken mit größter Vernachlässigung, wie z. B. die Strecke Halle (Saale) – Nordhausen gegenüber (Darstellung der heutigen Infrastrukturqualität siehe Abbildung 13, Seite 73).	
Maßnahmen und Wirkungen	
Im Fern- und Ballungsnetz sind die Anstrengungen der DB Netz AG auf die Modernisierung der Sicherungs- und Leittechnik mittels zentraler Elektronischer Stellwerke (ESTW) gerichtet. Dies ermöglicht zwar die Anhebung der Streckengeschwindigkeiten auf 120 bis 160 km/h, schränkt jedoch aufgrund der damit verbundenen Rationalisierungsmaßnahmen bei Infrastrukturelementen	

die Möglichkeiten der Fahrplangestaltung mittel- bis langfristig ein.

Für die Regionalnetze hält das Land im Grundsatz den Ausbau der Strecken verbunden mit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit bis zu 120 km/h bei Hauptbahnen und mindestens 80 km/h bei Nebenbahnen für erforderlich. Erst diese Geschwindigkeiten ermöglichen entsprechend attraktive Reisegeschwindigkeiten von 80 - 90 bzw. 50 - 60 km/h. Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, sofern für die Erreichung der notwendigen ITF-Kantenzeit eine niedrigere Geschwindigkeit ausreichend ist und auch Aspekte der Marktfähigkeit der erreichten Reisezeit nicht dagegen stehen. Die grundsätzlichen Anforderungen an den Ausbauzustand der Strecken hinsichtlich Streckengeschwindigkeit und Ein- oder Zweigleisigkeit sind in der **Abbildung 15**, Seite 75 dargestellt. Die zur Umsetzung des ITF erforderlichen Voraussetzungen wurden darin berücksichtigt. Besondere Ausbaubedarfe sind in der **Abbildung 14**, Seite 74 aufgeführt. Zur Kostenreduktion ist der Einsatz von NE-Standards zu prüfen.

Das Land wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hin, dass die für eine gute Betriebsqualität und die für zukünftige Betriebskonzepte notwendigen Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten sowie Wende- und Abstellanlagen erhalten bleiben, ausgebaut bzw. neu geschaffen werden. Dabei sind in geeigneter Weise auch Infrastrukturreserven zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wurde im Rahmen eines Gutachtens gemeinsam mit der DB Netz AG eine Simulation der Betriebsqualität in Auftrag gegeben.

Die infrastrukturellen Anforderungen der Regio-S-Bahnsysteme in den Ordnungsräumen Halle/Leipzig und Magdeburg sind zu berücksichtigen und zu gegebenem Zeitpunkt zu realisieren. Bis zum Jahr 2006 ist beabsichtigt, zwischen Gernrode und Quedlinburg eine Schmalspurstrecke mit Anschluss an die Selketalbahn zu schaffen.

Bedeutung für den Güterverkehr

Das vom SPNV genutzte Schienennetz besitzt in der Regel auch eine Bedeutung im Güterverkehr. Dabei ist einerseits die Erschließungsfunktion (Güteranschlüsse und Hafenanbindung) für die Logistik wichtiger Wirtschaftsunternehmen zu nennen. Andererseits verfügen eine Reihe von Strecken über eine wichtige Netzfunktion für den Durchgangsgüterverkehr. In diesem Zusammenhang besteht das Interesse des Landes, dass Strecken, wie z. B. Halle (Saale) – Nordhausen, die für die Entwicklung des mitteldeutschen Raumes zu einer Verkehrs- und Logistikkompetenzregion wesentlich sind, auch für den Express-Güterverkehr nutzbar gemacht werden.

Bei der Entwicklung des SPNV spielt der Güterverkehr insofern eine wichtige Rolle, als dass insbesondere der SPNV wichtige Deckungsbeiträge zur Absicherung der Wirtschaftlichkeit der Streckeninfrastruktur liefert, die dem Güterverkehr zugute kommen.

Auch beim mit Blick auf die Anforderungen des SPNV geplanten Erhalt und Ausbau der Streckeninfrastruktur sind die erforderlichen Kapazitäten für die qualitätsgerechte Abwicklung des Güterverkehrs bereitzuhalten.

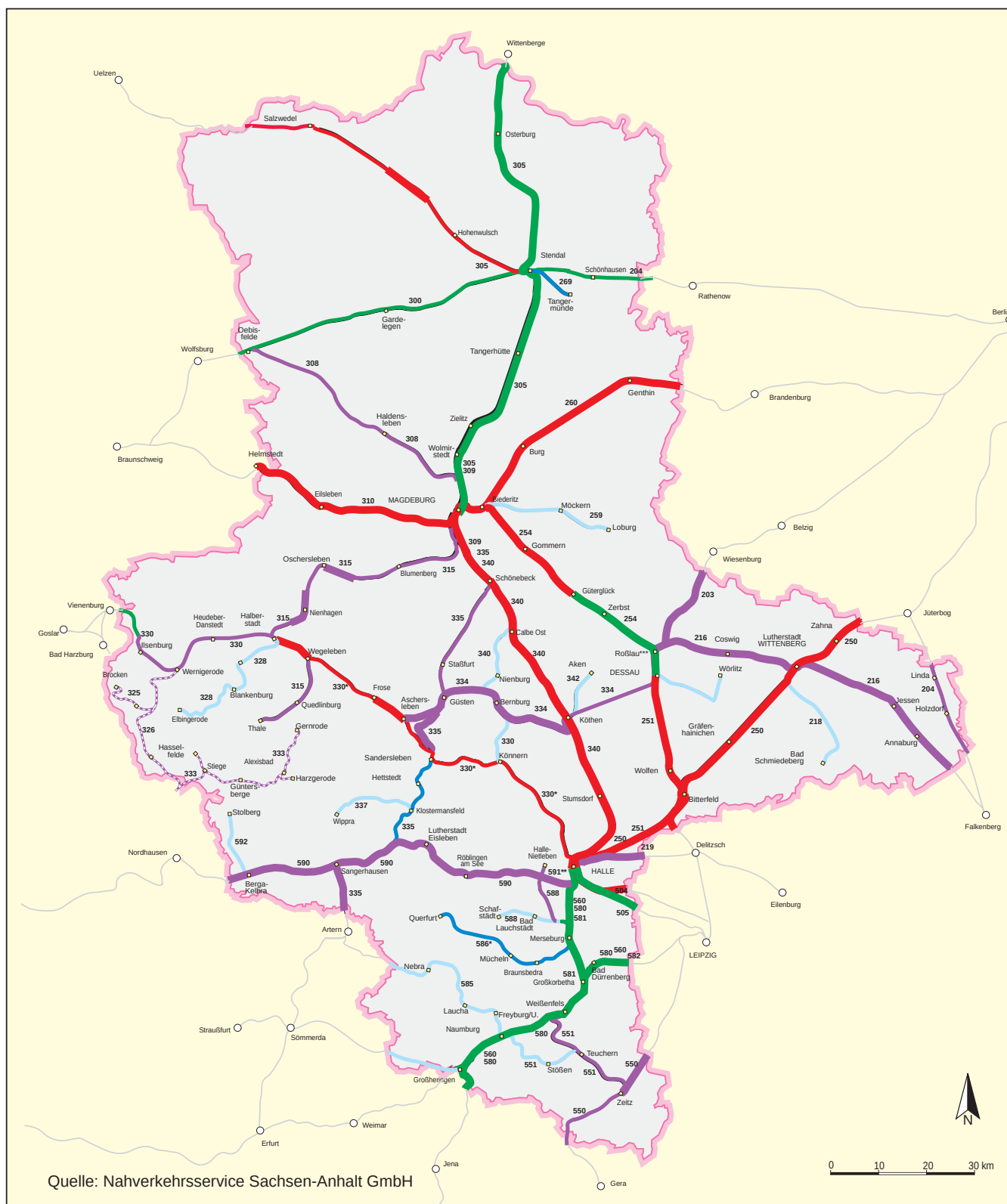


Abb. 13 Ist-Zustand der im SPNV bedienten Streckeninfrastruktur

- bis max. 60 km/h - bis max. 80 km/h - bis max. 100 km/h - bis max. 120 km/h - ab 140 km/h	- eingleisig - zweigleisig	Schmalspurbahn
590	Kursbuchstreckennummer	
586*	abschnittsweise 80 km/h	
330*	ohne Neigetechnik 120 km/h	
591**	S-Bahn Halle: eigenes Gleis (nicht eingezeichnet)	
Roßlau***	alle 3 Ausfahrten in Richtung Norden eingleisig	

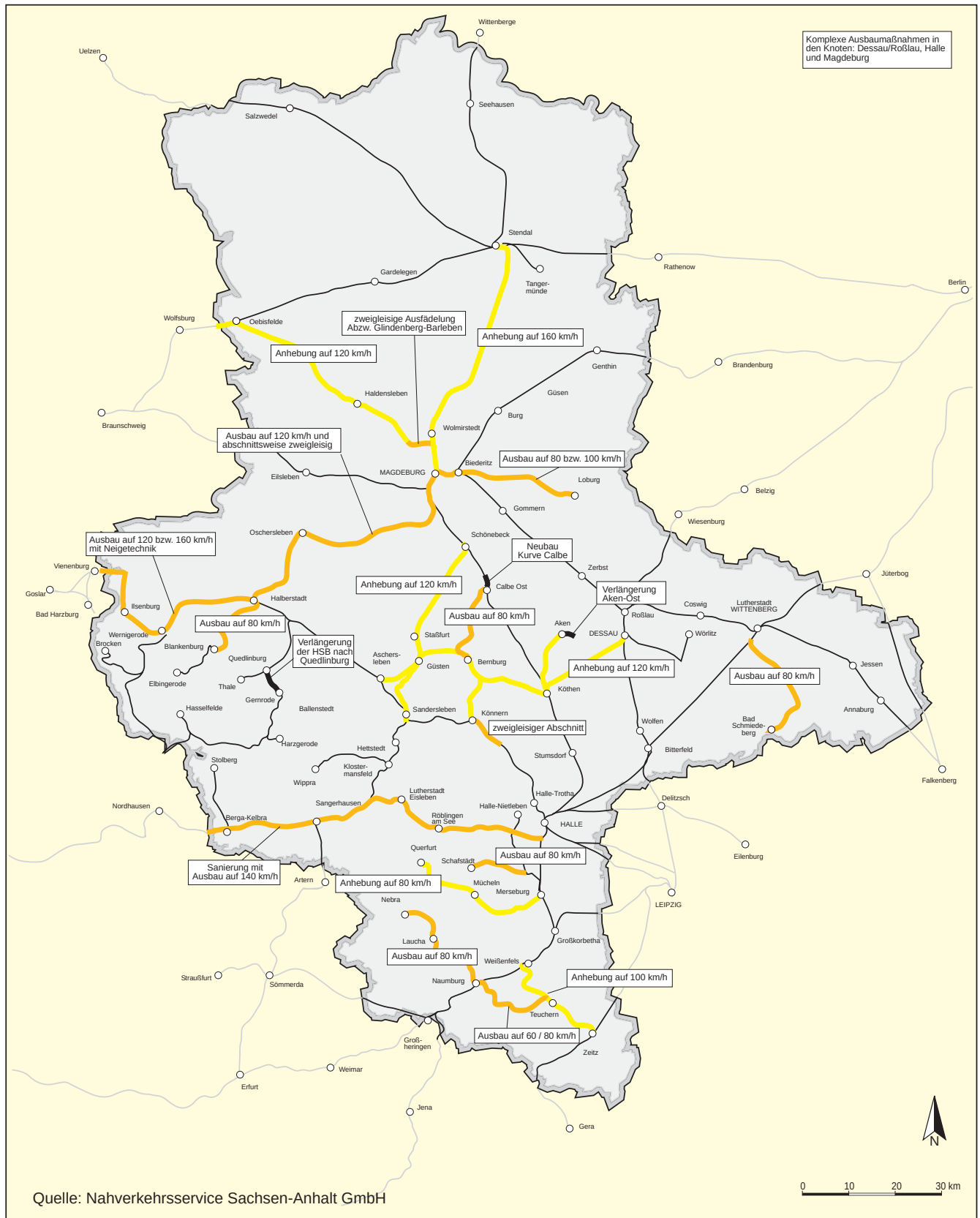


Abb. 14 Strecken mit besonderem Ausbaubedarf
(unter Beachtung der Prüfung nach 6.1.1)

- komplexe Ausbaumaßnahmen
- Geschwindigkeitsanhebung u. a. im Zusammenhang mit ESTW-Projekten
- Neubaumaßnahmen
- Eisenbahnstrecke mit SPNV-Nutzung
- bedeutende Zugangsstelle

Die Namen der SPNV-Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnamtlichen Formulierungen

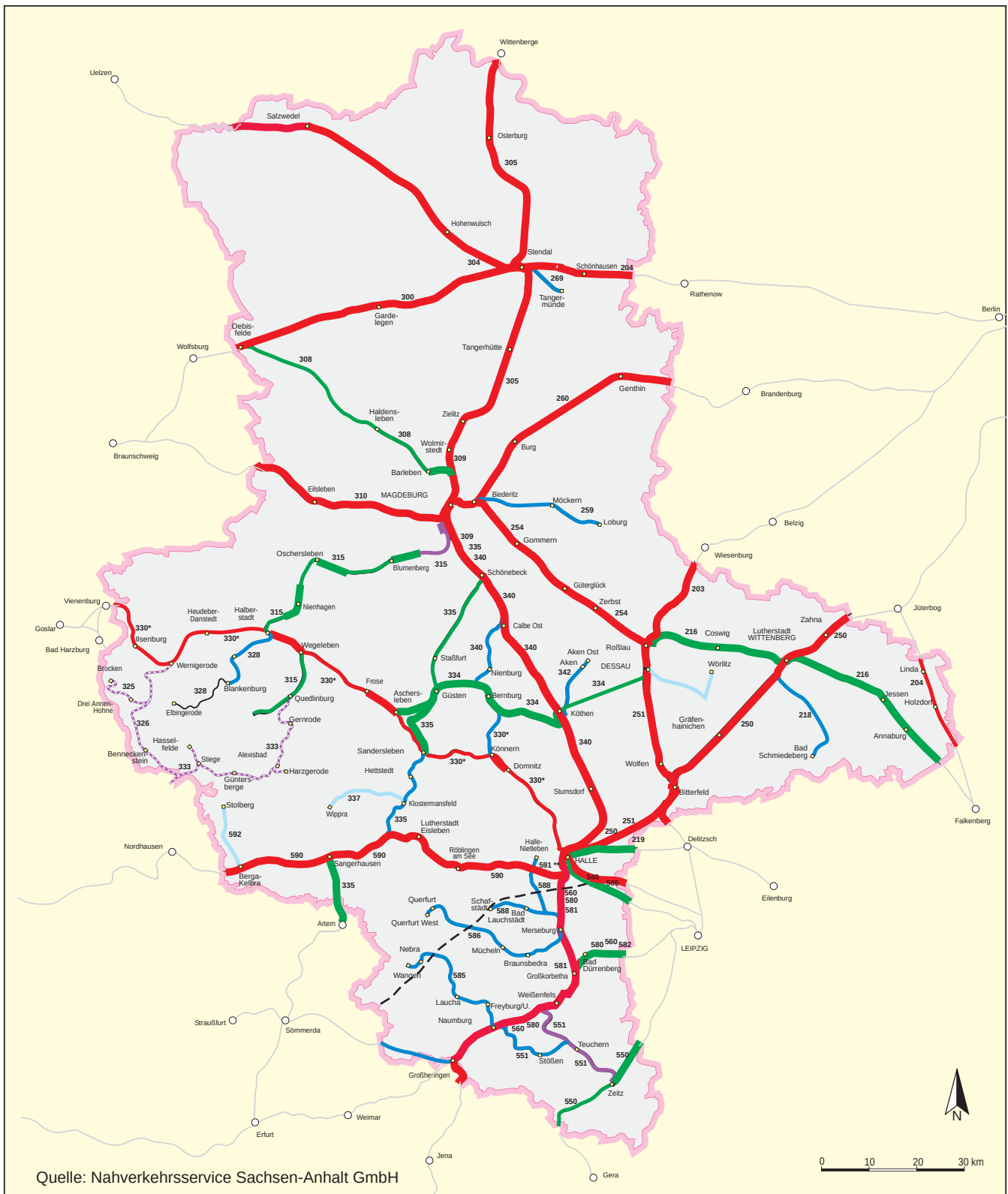


Abb. 15 Zielzustand der im SPNV benötigten Streckeninfrastruktur (Planungshorizont 2015)

- | | | |
|--|---|---|
| — mindestens 60 km/h | — eingleisig | --- Schmalspurbahn |
| — mindestens 80 km/h | — zweigleisig | — touristische Strecke ohne Mindestvorgabe |
| — mindestens 100 km/h | 590 Kursbuchnummer | |
| — mindestens 120 km/h | * ohne Neigetechnik 120 km/h | |
| — ab 140 km/h | ** S-Bahn Halle: z. T. eigenes Gleis | |
| --- geplante Neubaustrecke Gröbers-Erfurt (VDE 8.2) | | |

6.3.2 ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur

Leitlinie
L 7: Die Schnittstellen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Schwerpunkt der Aufgabenträger in Bezug auf die Qualität, die Kundenorientierung und die wirtschaftliche Erbringung des ÖPNV. Wegen ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem werden sie entsprechend der Verknüpfungswirkung für die Teilsysteme innerhalb des Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen im ÖPNV-Plan dargestellt.
Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung der ÖSPV-relevanten Straßeninfrastruktur an folgenden Handlungsgrundsätzen: • Beim Um- und Ausbau bzw. Neubau des Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßennetzes ist den Anforderungen des ÖPNV durch rechtzeitige und umfassende Einbeziehung der ÖPNV-Aufgabenträger in die Planungen Rechnung zu tragen. Für den Bereich der Landesstraßen erfolgt der Um- und Ausbau bzw. Neubau auf der Grundlage des im Jahr 2004 vorgelegten Landesverkehrswegeplans Teil: Straße. • An den Schnittstellen zum ÖPNV sind die Wechselwirkungen mit den Netzen des Umweltverbundes und die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung angemessen zu berücksichtigen.
Status Quo
Mit dem Um- und Ausbau bzw. Neubau der Straßeninfrastruktur wird ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, zur Senkung der Betriebskosten und zur Verbesserung der Bedingungen des ÖSPV in Sachsen-Anhalt geleistet. Die den Landkreisen zur Erfüllung ihrer Aufgaben als Träger der Straßenbaulast gewährten Zuweisungen aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt unterstützen den Ausbau im Bereich der Kreisstraßen. Der kontinuierliche Ausbau des kommunalen Straßennetzes erfolgt über Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Die Investitionen in die Infrastruktur ermöglichen den flächendeckenden Einsatz von Niederflurbussen. In den Städten mit Straßenbahnen werden die Förderungen der grundhaften Erneuerung von Straßen mit der Erneuerung der vorhandenen Straßenbahnstreckeninfrastruktur verknüpft.
Maßnahmen und Wirkungen
Der Ausbau der Landes- und Kreisstraßen mit ihren Einrichtungen für den ÖPNV besonders der Haltestellen hat einen erheblichen Einfluss sowohl auf die Liniennetzgestaltung und die Qualität des ÖPNV als auch auf die Reparaturquote des Omnibusfuhrparks. Die Investitionen sind so einzusetzen, dass eine Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV-Gesamtsystems erzielt wird. Bei Straßenbaumaßnahmen ist verstärkt neben den Erfordernissen des ÖPNV insbesondere in Haltestellenanlagen und ihrer Zuwegungen für den Rad- und Fußgängerverkehr hinaus deren barrierefreie Gestaltung und der Berücksichtigung der anderen Belange des ÖPNV-Gesamtsystems Rechnung zu tragen. Dies betrifft unter anderem nicht benötigte Haltebuchten und die Umstellung auf Haltekaps sowie die Ausstattung mit angehobenen Warteflächen („Kasseler Bord“). In den Städten ist der ÖPNV auch zukünftig durch Straßenbahn- und Busbevorrechtigungen zu beschleunigen.

Darüber hinaus wird eine vertiefte Abstimmung zwischen den Straßenbaulastträgern und den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen des ÖSPV angeregt, um die aus Baumaßnahmen resultierenden Mehraufwendungen für die Erbringung von Verkehrsleistungen zu vermeiden.

6.3.3 Fahrzeuge

Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs

Leitlinie
L 15: Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten.
Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei Ausschreibungen und dem Abschluss von Verkehrsverträgen im Bereich des Fahrzeugeinsatzes im SPNV gegenüber den Verkehrsunternehmen an folgenden Handlungsgrundsätzen: • Durch das Land erfolgt keine Fahrzeugförderung. Die Fahrzeugbeschaffung und -vorhaltung obliegt nach den bestehenden Verkehrsverträgen dem jeweils vertraglich gebundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. • Zur Einhaltung der angestrebten Kantenzeiten des Integralen Taktfahrplans sind die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen zu schaffen. Dies hat in der Regel durch den Einsatz beschleunigungsstarker, schneller Fahrzeuge zu erfolgen. • Bei der Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit ist den besonderen Bedürfnissen behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen entsprechend den einschlägigen rechtlichen Bestimmungen Rechnung zu tragen. • Zur optimalen Anpassung an die Nachfrage sind wirtschaftliche und umweltfreundliche Fahrzeuge einzusetzen, die eine Optimierung von Fahrzeugumläufen und der Betriebsleistung pro Fahrzeug sowie eine Flexibilisierung des Triebwageneinsatzes erlauben.
Status Quo
In Sachsen-Anhalt ist der Bestand an schnelleren, komfortableren und wirtschaftlicheren Fahrzeugen nach Abschluss des „Großen Verkehrsvertrages“ mit der DB Regio AG im Jahr 2003 kontinuierlich erhöht worden. Das Land Sachsen-Anhalt hatte diese Qualitätssteigerung durch entsprechende Investitionen in der Vergangenheit gefördert, die innerhalb dieses Verkehrsvertrages verrechnet wurden. Durch die DB Regio AG werden seit Dezember 2004 auf den nicht elektrifizierten Strecken überwiegend Dieseltriebwagen der Baureihen VT 628/928 und VT 642 eingesetzt. Neigetechniktriebwagen der Baureihe VT 612 verkehren auf der Strecke Halle (Saale) – Halberstadt – Vienenburg – Hannover, verursachen dort jedoch aufgrund vielfältiger technischer Schwierigkeiten seit Jahren Reisezeit- und Anschlussprobleme. Auf dem Streckennetz der Burgenlandbahn GmbH verkehren moderne Dieseltriebwagen des Typs LVT/S. Die Anforderungen von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen

im Sinne eines barrierefreien Zugangs können gegenwärtig von den eingesetzten Dieseltriebwagen VT 642 und LVT/S, den doppelstöckigen Reisezugwagen mit Niederflureinstieg sowie den ET 425 in Verbindung mit Bahnsteigen der Höhe 550 bzw. 760 mm weitgehend erfüllt werden. Im Gegensatz zu den doppelstöckigen sind die Einstiegsverhältnisse bei den einstöckigen Reisezugwagen beengt und mit der Überwindung größerer Höhendifferenzen verbunden, was insbesondere die Beförderung von Gepäck, Kinderwagen und Fahrrädern erschwert. Auch müssen die Türen mechanisch von Hand geöffnet werden. Die Folge sind z. T. längere Aufenthaltszeiten in den Zugangsstellen und damit gegebenenfalls längere Reisezeiten. Allerdings verfügen die erneuerten einstöckigen Reisezugwagen gegenüber den erneuerten doppelstöckigen Reisezugwagen über einen besseren Sitzkomfort.

Auf den elektrifizierten Strecken setzt die DB Regio AG in der Regel lokbespannte Wendezüge mit doppelstöckigen Reisezugwagen ein. Dazu gehören auch die Züge der S-Bahn-Verkehre in Magdeburg und Halle (Saale). Eine Ausnahme bildet die Relation Magdeburg – Stendal – Uelzen/ Wittenberge, auf der moderne elektrische Triebwagen der Baureihe ET 425 verkehren.

Die auf den elektrifizierten Hauptstrecken eingesetzten einstöckigen und doppelstöckigen Reisezugwagen sind für Geschwindigkeiten bis maximal 120 km/h beziehungsweise 140 km/h zugelassen und lassen auf mehreren Relationen die Ausnutzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h nicht zu. Eine Ausnahme bilden lediglich die hierfür vorgesehenen doppelstöckigen Reisezugwagen im RE-Verkehr von Magdeburg bzw. Lutherstadt Wittenberg nach Berlin bzw. bei der S-Bahn Halle – Leipzig.

Die HSB setzt neben den Traditionsdampfzügen auch Dieseltriebwagen älterer wie neuerer Bauart ein. Die Beschaffung der neuen Fahrzeuggeneration wurde durch das Land Sachsen-Anhalt und den Freistaat Thüringen gefördert.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land geht davon aus, dass die DB Regio AG auf der Grundlage des „Großen Verkehrsvertrages“ den Wagenpark für das elektrifizierte Netz sukzessive - vornehmlich durch die Zuführung von doppelstöckigen Reisezugwagen der neuen Generation (160 km/h) und die Modernisierung der konventionellen doppelstöckigen Reisezugwagen - erneuert. Damit soll der Fahrkomfort weiter verbessert und die Reisezeit auf den dafür vorgesehenen Strecken verkürzt werden.

In Verbindung mit den in 2004 geschlossenen Verkehrsverträgen mit der Connex Regiobahn GmbH für das Netz „Nordharz“, mit der Harzbahn GmbH für das Netz „Altmark-Börde-Anhalt“ und mit der Burgenlandbahn GmbH für das Netz „Sachsen-Anhalt-Süd“ werden spätestens ab dem Jahr 2007 in diesen Netzen ausschließlich moderne Dieseltriebwagen verkehren.

Für die in den Ordnungsräumen Magdeburg und Halle (Saale) befindlichen Strecken, die für die Regio-S-Bahn-Systeme vorgesehen sind, sollen langfristig einstöckige beschleunigungsstarke Elektro- und Verbrennungstriebwagen mit einer Einstiegshöhe von 600 mm zum Einsatz gelangen.

Für neu zu beschaffende Fahrzeuge sind mindestens die in der **Übersicht 17** aufgeführten Qualitätsstandards zu erfüllen. Zusätzlich ist das Land Sachsen-Anhalt bestrebt, eine verbesserte Wahrnehmungsmöglichkeit von Bedienungselementen in und an den Fahrzeugen zu erreichen, um wahrnehmungsbehinderten Menschen die Nutzung des SPNV zu erleichtern. Die auf die Strecken bezogene beabsichtigte Entwicklung des Fahrzeugeinsatzes für die Planungshorizonte 2008 und 2015 ist in der **Anlage 4** dargestellt.

Übersicht 17 Qualitätsstandards für neu zu beschaffende Fahrzeuge in Sachsen-Anhalt	
Standardziel	Umsetzung
Hoher Fahrgastkomfort und Behindertenfreundlichkeit	komfortable Sitze; Fahrgastinformationssysteme; Mehrzweckräume für Gepäck-, Fahrrad-, Kinderwagen- und Rollstuhlmitnahme; leistungsfähige Klimaanlage bzw. Belüftungsanlage; ggf. Bewirtschaftungseinrichtungen; Toilette in allen Wagen, die längere Linien bedienen unter Berücksichtigung der Belange von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen
Fahrgastfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Einstiegs	automatische Türen; ausklappbare Rampe zur Spaltüberbrückung; Niederflureinstieg (soweit technisch möglich), ansonsten Vorhaltung eines Hubliftes in Fahrzeugen mit einer Einstiegshöhe größer 600 mm über Schienenoberkante
Sicherheit für die Fahrgäste	helles, freundliches Erscheinungsbild innen u. außen; transparente Bauweise, um die Durchsichtigkeit vom Führerstand durch das gesamte Fahrzeug zur sozialen Kontrolle sowie Überwachung durch das Zugpersonal zu gewährleisten; hilfsweise Video-Überwachung; Notrufeinrichtungen für Fahrgäste
Erfüllung der betrieblichen Anforderungen	Höchstgeschwindigkeit bis zu 160 km/h; gutes Beschleunigungs- und Bremsvermögen; automatische Kuppelbarkeit
Wirtschaftlichkeit	hohe Laufleistungen; geringe Wartungs- und Energiekosten; kostensenkende Betriebstechnologien (z. B. automatische Kupplung, automatische Bremsprobe); Einrichtung für Einzelpersonenbetrieb (Sicherheitseinrichtungen, ggf. Fahrkartenautomat); Vandalismusresistenz; an die Nachfrage angepasste Fahrzeuggröße; ggf. Eignung für besondere Einsatzbedingungen (Steilstreckentauglichkeit, Einsatz nach BOSTrab ¹⁸).
zukunftsfähige Bauweise	Erfüllung kommender höherer Abgas- und Lärmemissionsvorschriften schon bei Inbetriebnahme; niedrigen Innengeräuschpegel; Leichtbauweise; weitgehende Recyclingfähigkeit

Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs

Leitlinien	
L 6:	Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit und der angemessenen Belange der unterschiedlichen Fahrgastgruppen sowie der Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.
L 15:	Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Verkehrswege und die Verkehrsmittel entsprechend zu gestalten.

Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich im Bereich des Fahrzeugeinsatzes im ÖSPV an folgenden Handlungsgrundsätzen:
- Schwerpunkt der auf Ersatzinvestitionen ausgerichteten Fahrzeugförderung ist die Technologieförderung, die die Erreichung der nächsten bzw. übernächsten Stufe der EU-Abgasnorm voraussetzt. - Eine Förderung erfolgt ausschließlich für Fahrzeuge, die einen barrierefreien ÖSPV gewährleisten. - Die Größe zu beschaffender Fahrzeuge ist auf der Grundlage der demographischen Entwicklung und des verstärkten Einsatzes flexibler Bedienformen am tatsächlichen Bedarf auszurichten.

¹⁸ Die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOSTrab) stellt geringere Anforderungen an die Sicherungstechnik der Strecke, bei entsprechenden Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (z. B. besonders wirksame Bremsen). Das wird dann wichtig, wenn Strecken durch Straßenräume geführt werden oder als Neu- oder Wiederinbetriebnahme (kostengünstig) nach BOSTrab betrieben werden sollen.

Status Quo

In Sachsen-Anhalt hat die Erneuerung des Linienbusbestandes einen hohen Stand erreicht. Das Durchschnittsalter der Omnibusse entspricht dem der alten Bundesländer. Die qualitative Erneuerung der Linienomnibusse des sich vor allem aus Dieselfahrzeugen zusammensetzenden Linienomnibusbestandes ist im Land abgeschlossen. Daneben wurden seit 1995 Erdgas-Linienomnibusse gefördert. Die Erneuerung der Straßenbahnwagenparks ist in den Oberzentren des Landes Magdeburg, Halle (Saale) und Dessau weitgehend abgeschlossen. In Halberstadt sind die Investitionsentscheidungen gefallen.

Im Omnibusverkehr wurden erhebliche Emissionsverbesserungen erreicht. Da die Dieseltechnologie mittlerweile sowohl bei den Lärm- als auch bei den Abgasemissionen zur Erdgastechnologie aufgeschlossen hat, richtet sich die Fahrzeugförderung nicht mehr nach dem eingesetzten Kraftstoff, sondern im Rahmen einer Technologieförderung nach den erreichten Emissionswerten. Im Rahmen einer „Konzeption zur Einführung von Erdgas als Kraftstoff im Land Sachsen-Anhalt“ wird vom Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt (MLU) nach raumordnerischen Gesichtspunkten der Aufbau eines landesweiten Netzes von Erdgastankstellen gefördert. Um die wirtschaftliche Basis der Tankstellen zu sichern, erfolgt auch zukünftig die Förderung von Erdgasbussen vorrangig an diesen Standorten. Bis Ende 2003 sind in 15 Orten Erdgastankstellen errichtet worden. Weitere 12 Standorte sind bis 2008 und darüber hinaus geplant.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land hat sich mit dem ÖPNVG LSA aus der Fahrzeugförderung als Regelförderung zurückgezogen. Die entsprechenden Mittel werden den kommunalen Aufgabenträgern übertragen. Eine Ausnahme bildet die Technologieförderung zur Erreichung der nächst höheren oder übernächsten EU-Abgasnorm. In diesem Rahmen werden Fahrzeuge zu 60 % (Regelförderung) gefördert, wenn damit die nächst höhere EU-Abgasnorm und zu 75 % (Sonderförderung), wenn die übernächste Stufe erreicht wird. Der Schwerpunkt der dafür zur Verfügung stehenden Mittel wird vorerst bis 2008 nach der „Konzeption zur Einführung von Erdgas als Kraftstoff im Land Sachsen-Anhalt“ zur Neubeschaffung von Erdgasbussen eingesetzt. Nach 2008 wird sich der Investitionsschwerpunkt auf Ersatzinvestitionen sowohl im Diesel- als auch Erdgasbereich verlagern.

Die Straßenbahnförderung, das betrifft sowohl die Fahrzeuge als auch den Fahrweg, wird zukünftig außerhalb der Finanzaufweisungen des ÖPNVG LSA erfolgen. Investitionen in den Fahrweg erfolgen ausschließlich im Zusammenhang mit städtebaulich prioritären Maßnahmen einschließlich des Straßen- und Brückenbaus.

Mit dem ÖPNVG LSA wurde die Verantwortung für Investitionen in den Fahrzeugbereich auf die kommunalen Aufgabenträger übertragen. In ihrer Zuständigkeit liegt damit auch die Bestimmung von Standards, die bei der Fahrzeugbeschaffung einzuhalten sind. Dabei haben die kommunalen Aufgabenträger übergeordnete rechtliche Vorgaben wie die Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes zu beachten. Das Instrument für die Sicherung der Standards, darunter auch der Einsatz von emissions- und lärmarmen Fahrzeugen, werden kommunale Satzungen sein, die auf der Grundlage der Nahverkehrspläne zu entwickeln sind.

6.4 Entwicklung des Rechtsrahmens im ÖSPV

Leitlinien
L 16: Die Öffnung des ÖPNV für den Wettbewerb ist durch die Aufgabenträger so zu gestalten, dass die Interessen der Kunden, der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen nach Entfaltung betrieblicher Initiativen und Sicherung ihrer mittelständischen Struktur gleichermaßen berücksichtigt werden.
Handlungsgrundsätze
Das Land orientiert sich bei der Entwicklung des Rechtsrahmens im ÖSPV an folgenden Handlungsgrundsätzen: - Die kommunalen Aufgabenträger sind für die rechtssichere Finanzierung des ÖSPV verantwortlich und haben daher in ihrem Verantwortungsbereich eine insbesondere beihilferechtlich rechtssichere Grundlage zu schaffen. Das Land unterstützt sie darin, indem es den Umgang mit der europäischen Rechtsprechung durch eine Handreichung zur Bezuschussung von ÖPNV-Verkehren erleichtert. - Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei der Erarbeitung einer kommunalen Satzung und einer ggf. erforderlichen Notifizierung.
Status Quo
In Sachsen-Anhalt erfolgt insbesondere die ÖSPV-Finanzierung in weiten Teilen als Fehlbedarfsfinanzierung. Diese Finanzierungspraxis stellt vor dem Hintergrund der europäischen Rechtsentwicklung ein rechtliches und damit auch ein ökonomisches Risiko dar. Das Land geht davon aus, dass sich ein Rechtsrahmen abzeichnet, der es erlaubt, die Bezuschussungspraxis eigenwirtschaftlich erbrachter Verkehrsleistungen beihilfe- und vergaberechtlich sicher zu gestalten.
Maßnahmen und Wirkungen
Zur Ausgestaltung einer rechtssicheren Zuschusspraxis der kommunalen Aufgabenträger gegenüber den Verkehrsunternehmen stellt ihnen das Land eine Handreichung zunächst für eigenwirtschaftliche ÖPNV-Verkehre zur Verfügung. Gegenstand der Handreichung sind kurzfristig umzusetzende Empfehlungen zur Finanzierung und Zuschussgewährung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG, die auf der Grundlage bestandskräftiger Linienverkehrsgenehmigungen erbracht werden. Die Handreichung erleichtert zudem die Ausgestaltung des Genehmigungswettbewerbs, der bei der Neuvergabe von Linienverkehrsgenehmigungen ansteht. Sie erfasst keine Verkehrsleistungen, die auf der Grundlage einer Vergabe im Ausschreibungswettbewerb oder durch eine Auferlegung, so genannte gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, erbracht werden. Die Genehmigungsbehörde ist gehalten, über die Anträge nach dem Erfüllungsgrad der Nahverkehrspläne und der beabsichtigten Tarife zu entscheiden. Das Land empfiehlt, die Zuschüsse an Verkehrsunternehmen an objektive Leistungsparameter zu knüpfen und diese in einer kommunalen Satzung zu verankern. Mit den Leistungsparametern werden Anreize für die Erfüllung des Nahverkehrsplans geschaffen. Sie dürfen daher allenfalls so hoch sein, dass eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen erbracht und gleichzeitig Überkompensationen vermieden werden. Die Anreizkriterien können unter anderem aus den Erfahrungswerten, den Ausschreibungen und den Ergebnisse des in Sachsen-Anhalt durchgeführten

Unternehmens-Benchmarking entwickelt werden.

Das Land geht davon aus, dass im Zusammenhang mit dem ÖPNVG LSA und seinen Finanzierungsregelungen sowie den zukünftigen Veränderungen der Landkreisstrukturen eine Anpassung der Nahverkehrspläne erfolgen wird. In den Aufstellungsprozess können die Inhalte der Handreichung integriert werden, wozu die Nahverkehrspläne entsprechend auszugestalten sind.

Da ein großer Teil der Linienverkehrsgenehmigungen in den Jahren 2007 und 2008 ausläuft, steht den kommunalen Aufgabenträgern dieses Zeitfenster für die Neuausrichtung ihrer Nahverkehrspläne zur Verfügung.

7 Abkürzungsverzeichnis

ABG	Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH
ABW	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg-Tarif
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz (Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen)
BGStG LSA	Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (Gesetz für Chancengleichheit und gegen Diskriminierung behinderter Menschen im Land Sachsen-Anhalt)
BL	Betriebslänge
BLB	Burgenlandbahn GmbH
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
B+R-Plätze	Bike+Ride-Plätze
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
DB Regio AG	Deutsche Bahn Regional Aktiengesellschaft
DB Station&Service AG	Deutsche Bahn Station&Service Aktiengesellschaft
DELFI	Deutschlandweites elektronisches Fahrplaninformationssystem
DVG	Dessauer Verkehrs-GmbH
DVE	Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH
DWE	Dessau – Wörlitzer Eisenbahn
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ET	Elektrotriebzug, Elektrischer Triebzug
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAG	Finanzausgleichsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
HTC	HarzTourCard
IBA	Internationale Bauausstellung Stadtumbau 2010
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
ITF	Integraler Taktfahrplan
KFZ	Kraftfahrzeug
KML	Kreisbahn Mansfelder Land GmbH
LEP-LSA	Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt
LVT/S	Leichter Verbrennungstriebwagen/Solo
MBV	Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (bis 2002 Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt)
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr

MLU	Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt (bis 2002 Ministerium für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt)
MUM-Tarif	Magdeburg und Umland – Tarif
MVB	Magdeburger Verkehrsbetriebe AG
NASA GmbH	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NMV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt
ÖPNV-Gesetz 1995	Gesetz zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (gültig 1996 - 2004)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PkW	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RegG	Regionalisierungsgesetz
RBB	Regionalbahn Bitterfeld GmbH
RE	RegionalExpress
RKM	Regionalkonferenz Magdeburg
Rkm	Reisendenkilometer
RSB	Regio-S-Bahn
RX	RegioExpress
RZ	RegioZug
SchulG LSA	Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
SE	StadtExpress
SGB	Sozialgesetzbuch
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPNV-Plan	Plan des Schienenpersonennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt von 1998
VT	Verbrennungstriebwagen, Triebwagen mit Verbrennungsmotor
VTO	Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz
Zugkm	Zugkilometer

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Teilnetze in Sachsen-Anhalt (Planungshorizont 2008)
Abbildung 2	Fernverkehrsverbindungen (Stand Dezember 2005)
Abbildung 3	Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Stand 2005)
Abbildung 4	Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Prognose für 2008)
Abbildung 5	Wesentliche Veränderungen im SPNV
Abbildung 6	Bahnhofsumfeldgestaltungen im Rahmen des Schnittstellenprogramms
Abbildung 7	Veränderung der Verkehrsnachfrage seit 1998 am Werktag (Montag bis Freitag, Stand 2005)
Abbildung 8	ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2008)
Abbildung 9	Darstellung des Ist-Zustandes im Integralen Taktfahrplan (SPNV-Fahrplan 2006)
Abbildung 10	Darstellung des Soll-Zustandes im Integralen Taktfahrplan im ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2008)
Abbildung 11	Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Landesnetz und sonstige Schnittstellen (Planung)
Abbildung 12	Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Rad- und Wanderwegen im Land Sachsen-Anhalt
Abbildung 13	Ist-Zustand der im SPNV bedienten Eisenbahninfrastruktur
Abbildung 14	Strecken mit besonderem Ausbaubedarf
Abbildung 15	Zielzustand der im SPNV benötigten Streckeninfrastruktur (Planungshorizont 2015)

9 Übersichtsverzeichnis

Übersicht 1	Inhaltlicher Aufbau des ÖPNV-Plans Sachsen-Anhalt
Übersicht 2	Finanzierungsrahmen des ÖPNV in Sachsen-Anhalt
Übersicht 3	Verteilung der ÖPNV-Zuweisung nach dem ÖPNVG LSA auf die kommunalen Aufgabenträger
Übersicht 4	Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2008 / 2015 (Regionale Verteilung)
Übersicht 5	Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2008 / 2015 (Strukturelle Verteilung)
Übersicht 6	Grundlagen der Landesverkehrsprognose
Übersicht 7	Entwicklung des Motorisierungsgrades für die Planungshorizonte 2008 / 2015
Übersicht 8	Entwicklung des Aufkommens im Binnenverkehr für die Planungshorizonte 2008 / 2015
Übersicht 9	Entwicklung der Verkehrsleistung im Binnenverkehr für die Planungshorizonte 2008 / 2015
Übersicht 10	Entwicklung des Modal-Split im Binnenverkehr für die Planungshorizonte 2008 / 2015
Übersicht 11	Entwicklung der Bestellmenge im SPNV im Zeitraum 1996 bis 2005/06
Übersicht 12	Entwicklung des ÖPNV-Landesnetzes
Übersicht 13	Bedienkonzept in Sachsen-Anhalt
Übersicht 14	Entwicklungs- und Entscheidungsbedarf bis 2008 für ausgewählte Strecken
Übersicht 15	Ausbaustandards von Zugangsstellen des SPNV in Sachsen-Anhalt
Übersicht 16	Tarifkooperationen in Sachsen-Anhalt
Übersicht 17	Qualitätsstandards für neu zu beschaffende Fahrzeuge in Sachsen-Anhalt

10 Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV
Anlage 2:	Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes sowie mit den touristischen Wegen und Netzwerken
Anlage 3/06:	SPNV-Angebot Fahrplan 2006
Anlage 3/08:	Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2008
Anlage 3/15:	Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2015
Anlage 4:	Entwicklung des SPNV in den Planungshorizonten 2008 und 2015 sowie der geplante Fahrzeugeinsatz

Anlage 1 Wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV

Fahrgastgruppe	Anforderungen
Alle Fahrgäste	– zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV – zeitliche und räumliche Abstimmung der verschiedenen Angebote im ÖPNV – attraktive Reisegeschwindigkeiten sowie kurze Gesamtreisezeiten – hohe Beförderungsqualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Komfort, Service) – umfassende Informations- und Beratungsmöglichkeiten für alle Angebote im ÖPNV – einfache, verständliche und kostengünstige, durchgängige Tarifangebote für alle Angebote im ÖPNV – ansprechender und sicherer Zustand von Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV sowie deren Umfeld – Möglichkeit der Gepäck- und Fahrradmitnahme
Frauen	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – umfassender Schutz vor (sexueller) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen des ÖPNV – Möglichkeit der Bildung von Wegekettten – angemessene Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten
Berufspendler/ innen	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – Möglichkeit der Bildung von Wegekettten – abgestimmtes Angebot aller Öffentlichen Verkehrsmittel – kostengünstiger Gemeinschaftstarif für alle Öffentlichen Verkehrsmittel
Eltern/ Berufstätige mit Kindern	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – Verkehrsangebote des ÖPNV müssen das Erreichen der Kinderbetreuungseinrichtungen und der Arbeitsstätte ermöglichen – Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV für Kinder – Eignung der Fahrzeuge und Einstiegsbedingungen für Mitnahme von Gepäck und Kinderwagen – Wickelstuben in großen Bahnhöfen
Einkaufende	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte mit dem ÖPNV – Eignung der Fahrzeuge für Gepäckmitnahme – Eignung der Tarife für Gepäckmitnahme
Ältere, Mobilitäts- beeinträchtigte	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – behindertengerechte Ausstattung von Fahrzeugen, baulichen Anlagen und Umfeld – behindertengerechte Informationsangebote – Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice
Kinder, Jugendliche	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Freizeiteinrichtungen mit dem ÖPNV
Freizeitnutzer/ -innen, Touristen	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – einheitliche und übersichtliche Informationsmöglichkeiten über das Angebot im ÖPNV – Mobilitätsberatung in Zusammenhang mit Freizeitangeboten – Verknüpfung von verkehrlichen und touristischen Informationsangeboten – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Freizeitangeboten – Kommunizierung buchbarer Produkte Pauschalen/ Bausteine – Integration der Online-Buchungsplattform Tourismusportal www.sachsen-anhalt-tourismus.de

[illegible]

Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

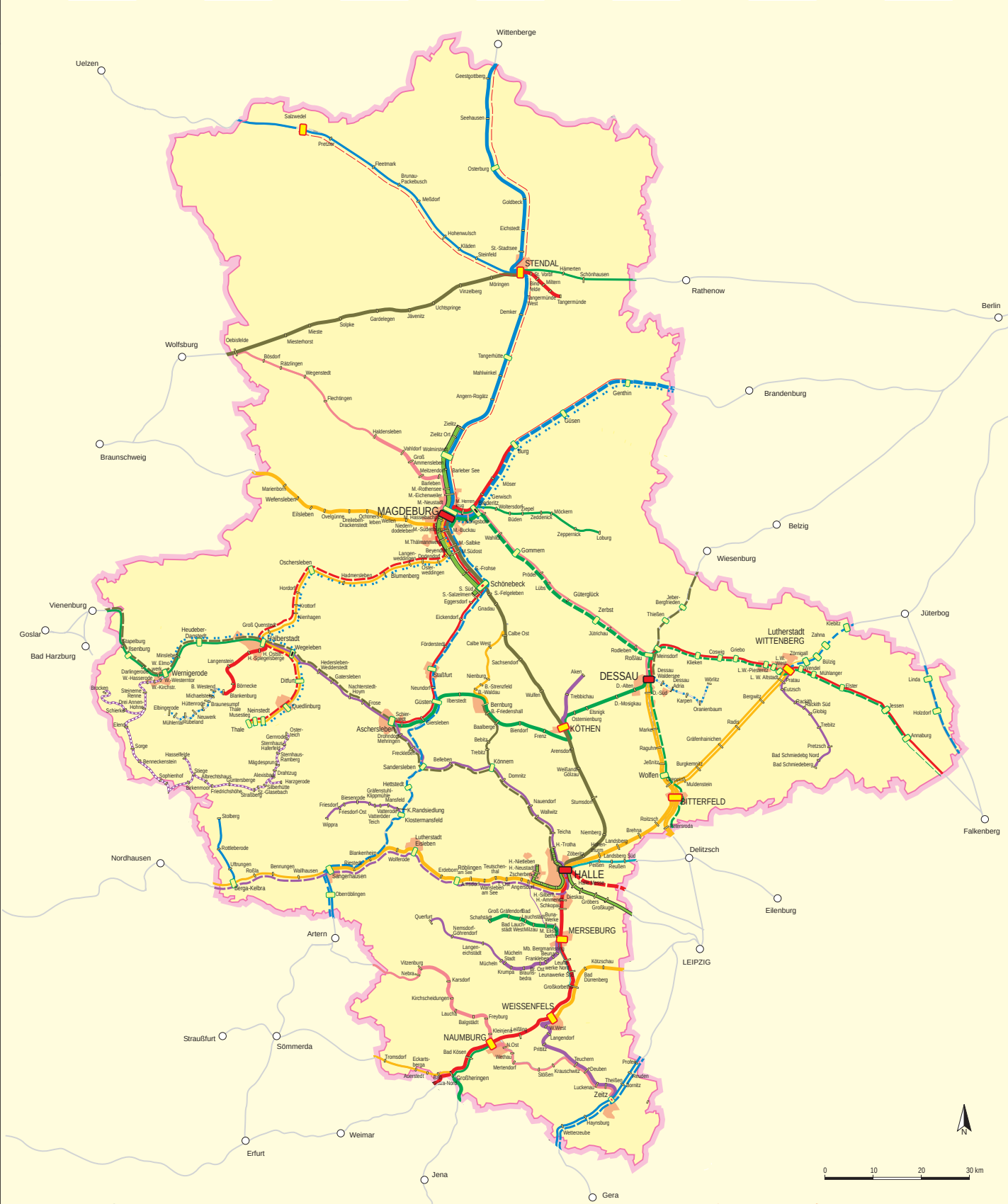
Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

erschlossener Ort bzw. Siedlung	Ein- wohner Stand 12/2003	zentraler Ort	Land- kreis oder kreis- freie Stadt	Zugangsstelle bzw. Anbindung über	EVU bzw. VU ÖSPV	KBS bzw. Linr.	Ent- fernung zum Zentrum	Nachfrage- niveau	ÖPNV		Verknüpfung														Touristische Netzwerke																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
									im Landesnetz (nur SPNV, SPNV/ÖSPV und nur ÖSPV)	bedeutende Verknüpfung mit lokalen ÖPNV	Radwege														Wanderwege					Touristische Netzwerke																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
											Aller-Radfernweg	Altmarkrundkurs	Eiberadweg	Eisterradweg	Europaradweg - R1	Gartenreichthum Fürst-Franz	Harzvorlandweg	Mildental-Radweg	Radweg Berlin - Leipzig	Radfernweg Saale - Harz	Saale-Radwanderweg	Salzstraße	Unstrut-Radweg	Europawanderweg - E11 (1)	Pilgerweg St. Jakobus LSA (1)	Rund um Magdeburg (2)	Hexenstein (3)	Försterweg (4)	Karstwanderweg (5)	Via regia	Blauer Band	Erholungsort	Gartenträume	Himmelswege (in Planung) (6)	Heilbad	Kongressstandort	Luftkurort	Luther	Musikland	Salzstraße	Städtetourismus	Straße der Romanik	Tagungsstandort	UNESCO-Welterbe																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Tangerhütte	6.182	GZ	SDL	Tangerhütte	DB AG	305	250	500 - 1.000	x	x																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											

erschlossener Ort bzw. Siedlung	Einwohner Stand 12/2003	zentraler Ort	Landkreis oder kreisfreie Stadt	Zugangsstelle bzw. Anbindung über	EVU bzw. VU ÖSPV	KBS bzw. Linr.	Entfernung zum Zentrum	Nachfrage-niveau	ÖPNV		Verknüpfung																																
									im Landesnetz (nur SPNV, SPNV/ÖSPV und nur ÖSPV)	bedeutende Verknüpfung mit lokalem ÖPNV	Radwege							Wanderwege							Touristische Netzwerke																		
											Allder-Radfernweg	Altmärktrundkurs	Elberadweg	Eisleradweg	Europaradweg - R1	Gartenreichthour Fürst-Franz	Harzvorlandweg	Muldental-Radweg	Radweg Berlin - Leipzig	Radfernweg Saale - Harz	Saale-Radwanderweg	Saatzstraße	Unstrut-Radweg	Europawanderweg - E11 (1)	Pilgerweg St. Jakobus LSA (1)	Rund um Magdeburg (2)	Hexenstieg (3)	Försterweg (4)	Karstwanderweg (5)	Via regia	Blaues Band	Erholungsort	Gartenaltäume	Himmelswege (in Planung) (6)	Heilbad	Kongressstandort	Lutherkort	Musikland	Saatzstraße	Städtetourismus	Straße der Romanik	Tagungssstandort	UNESCO-Weiterbe

Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Abkürzungen:		HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH	PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH
ABG	Anhaltische Bahngesellschaft mbH	JL	Landkreis Jerichower Land	Q-Bus	Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft mbH
ASL	Landkreis Aschersleben-Staßfurt	KBS	Kursbuchstrecke	QLB	Landkreis Quedlinburg
AZE	Landkreis Anhalt-Zerbst	KWL	Kreisbahn Mansfelder Land GmbH	RVG	RVG Regionalverkehrsgesellschaft mbH Weißenfels
Beitr.	Betrieb	KÖT	Landkreis Köthen	S	Siedlungsschwerpunkt
BBG	Landkreis Bernburg	KVG	Kraftverkehrsgesellschaft Bördebus mbH	SBK	Landkreis Schönebeck
BLB	Burgenlandbahn GmbH	Li	Liniennummer	SAW	Altmarkkreis Salzwedel
BLK	Landkreis Burgenlandkreis	Lu	Lutherstadt	SDL	Landkreis Stendal
BÖ	Landkreis Bördekreis	MD	Landeshauptstadt Magdeburg	SGH	Landkreis Sangerhausen
BTF	Landkreis Bitterfeld	ML	Landkreis Mansfelder Land	SK	Landkreis Saalkreis
Bus-Hst.	Bushaltestelle (Annahme: zentrale Lage)	MOZ	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums	tour.	touristisch
CSA	Comex Sachsen-Anhalt GmbH	MQ	Landkreis Merseburg-Querfurt	VU	Verkehrsunternehmen
EVJ	Eisenbahnverkehrsunternehmen	MZ	Mittelzentrum	WB	Landkreis Wittenberg
DB AG	DB Regio AG	OSP	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr	WR	Landkreis Wernigerode
DE	Stadt Dessau	OK	Landkreis Ohrekreis	WSF	Landkreis Weißenfels
GMZ	Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums	OT	Ortsteil	x	Aspekt trifft zu
HAL	Stadt Halle (Saale)	OZ	Oberzentrum	(x)	Aspekt trifft eingeschränkt oder in der Planung zu
HBS	Landkreis Halberstadt	PVG	Personennahverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH		
HEI	Heinrich GmbH				
(1)	Europawanderweg E 11 und Pilgerweg St. Jacobus LSA sind europäische Fernwanderwege				
(2)	Wanderweg im bundesweiten Projekt "Wanderbares Deutschland", Nr. 60				
(3)	Wanderweg im bundesweiten Projekt "Wanderbares Deutschland", Nr. 37				
(4)	Wanderweg im bundesweiten Projekt "Wanderbares Deutschland", Nr. 72				
(5)	Wanderweg im bundesweiten Projekt "Wanderbares Deutschland", Nr. 71				
(6)	Inklusive des überregionalen Radweges Himmelscheibnweg				



SPNV-Angebot Fahrplan 2006

Zugangsstelle mit:

- Halt von RB / S
- Halt von RE und RB / S
- Halt von RE, RB / S und einzelnen Zügen des Fernverkehrs
- Halt von RB / S, teilweise RE
- Halt von RE, RB / S und vertaktetem Fernverkehr nicht alle Züge des Fernverkehrs halten
- Halt von allen Zügen

Produktbezeichnung im Connex-Netz generell HEX

Unterscheidung der Bedienungshäufigkeit

- RB, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter
- RB, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich
- RB, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unvertaktetes Angebot
- RE, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter
- RE, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich
- RE, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unvertaktetes Angebot
- nicht tägliche Bedienung
- Blankenburg-Elbingerode - Bedienung durch regionale Initiative noch offen

Unterscheidung der Linien

- RB/SE-Linienvorlauf / RE-Linienvorlauf
- Linie zur Zeit außer Betrieb

S - Bahn - Linienvorlauf

Schmalspurbahn

weitere Bahnstrecke (ohne RB-Verkehr oder außerhalb Sachsen-Anhalts)

Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnhafischen Formulierungen.

Haltekonzeptionen der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt sind nicht vollständig dargestellt.



Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2008

Zugangsstelle mit:

- Halt von RZ / RSB
- Halt von RX / SE und RZ / RSB
- Halt von RX / SE und RZ / RSB und einzelnen Zügen des Fernverkehrs
- Halt von RZ / RSB, teilweise RX / SE
- Halt von RX / SE, RZ / RSB und teilweise Fernverkehr
- Halt von allen Zügen

Unterscheidung der Bedienungsfrequenz

- halbstündlich und öfter
- RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter
- RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich
- RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unvertaktes Angebot
- RX / SE, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter
- RX / SE, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich
- RX / SE, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unvertaktes Angebot
- nicht tägliche Bedienung

Unterscheidung der Linien

- RZ / RSB-Linienvorlauf / RX / SE-Linienvorlauf
- RSB - Linienvorlauf
- Schmalspurbahn
- landesbedeutsame Buslinien

- Neuanlage bzw. Prüfung Neuanlage Zugangsstelle
- Verlegung bzw. Prüfung Verlegung Zugangsstelle
- Auflösung bzw. Prüfung Auflösung Zugangsstelle
- Prüfung Neuanlage auch an KBS 334

- Produkte, die nur am Wochenende verkehren, sind nicht dargestellt.
- Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnamtlichen Formulierungen.
- Haltekonzeptionen der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt sind nicht vollständig dargestellt.



Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2015

Zugangsstelle mit:	Unterscheidung der Bedienungsfrequenz	Unterscheidung der Linien	
- Halt von RZ / RSB - Halt von RX / SE und RZ / RSB - Halt von RX / SE und RZ / RSB und einzelnen Zügen des Fernverkehrs - Halt von RZ / RSB, teilweise RX / SE - Halt von RX / SE, RZ / RSB und teilweise Fernverkehr - Halt von allen Zügen	- halbstündlich und öfter - RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter - RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich - RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unverkettetes Angebot - RX / SE, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter - RX / SE, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich - RX / SE, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unverkettetes Angebot ... nicht tägliche Bedienung	- RZ / RSB-Linienvorlauf / RX / SE-Linienvorlauf - RSB-Linienvorlauf - Schmalspurbahn - landesbedeutsame Buslinien	- Neuanlage bzw. Prüfung Neuanlage Zugangsstelle - Verlegung bzw. Prüfung Verlegung Zugangsstelle - Auflassung bzw. Prüfung Auflassung Zugangsstelle - Prüfung Neuanlage auch an KBS 334 → Produkte, die nur am Wochenende verkehren, sind nicht dargestellt. → Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnamtlichen Formulierungen. → Haltekonzepationen der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt sind nicht vollständig dargestellt.

Anlage 4 Entwicklung des SPNV in den Planungshorizonten 2008 und 2015 sowie der geplante Fahrzeugeinsatz

Darstellungsmethodik

In der folgenden Tabelle ist das Angebotskonzept der SPNV-Linien nach Kursbuchstrecken (KBS) sortiert dargestellt. SPNV-Linien, die mehrere KBS durchfahren, sind daher auch mehrfach aufgeführt. Sie besitzen hinter der Liniennummer eine Unternummerierung. Bei der Bezeichnung der Linienführung ist immer der Linienverlauf innerhalb der KBS sowie kursiv auch der Verlauf außerhalb der KBS dargestellt. Wird auf Teilabschnitten innerhalb einer Kursbuchstrecke die Bedienungshäufigkeit einer Linie verändert, so werden hier ebenfalls Unternummerierungen gewählt.

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungshäufigkeit			Fahrzeugeinsatz		
				2006	2008	2015	2006	2008	2015
203	SE	3	Berlin – Belzig – Dessau ¹	2+V	2+V	2+V	ELD	ELD	ELD
204	RZ	12	Stendal – Rathenow	2+V	2+V	2+V	VT	VT	VT
204	SE	160	Rathenow – Berlin – Falkenberg (Elster) ²	2	2	2	³		
216	RX	13.2	(Magdeburg –) Dessau – Lutherstadt Wittenberg	2	2	2	ELD	ELD	ELD
	RX	13.3	Lutherstadt Wittenberg – Annaburg	V	V	V	ELD	ELD	ELD
	RZ	51.1	Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Annaburg	2	2	2	ELD	ELD	ELD
	RZ	51.2	Annaburg – Falkenberg	2	2	2	ELD	ELD	ELD
218	N	5	Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg	2+V	2+V	2+V	VT	VT	VT
219	N	118	Halle – Delitzsch – Eilenburg ⁴	2+V	2+V	1	ELD	ELD	ET ⁵
250	SE		(Berlin –) Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg ⁶	2	2	2	ELD	ELD	ELD
	RSB	57.1	Zahna – Lutherstadt Wittenberg ⁷	V	V	V	ELD	ELD	ET ⁵
	RSB	57.2	Lu. Wittenberg – Bitterfeld	2	2	2	ELD	ELD	ET ⁵
	RSB	57.3	Bitterfeld – Leipzig	2	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
	RSB	80.1	Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld (– Halle (Saale))	2	2	2	ELD	ELD	ET ⁵
	RSB	54.2	(Dessau –) Bitterfeld – Leipzig	2	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
	RX	13.5	(Magdeburg – Dessau –) Bitterfeld – Leipzig	2	2	2	ELD	ELD	ELD
251	RSB	86.1	Dessau – Bitterfeld	2+V	2	2	ELD	ELD	ET ⁵
	RSB	86.2	Bitterfeld – Halle (Saale)	2+V	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
	RSB	54.1	Dessau – Bitterfeld (– Leipzig)	2	2	2	ELD	ELD	ET ⁵
	RSB	80.2	(Lutherstadt Wittenberg –) Bitterfeld – Halle (Saale)	2	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
	RX	13.4	(Magdeburg –) Dessau – Bitterfeld (– Leipzig)	2	2	2	ELD	ELD	ELD
254	RZ	42.1	Magdeburg – Gommern	2+V	2+V	2+V	ELD	ELD	ET ⁵
	RZ	42.2	Gommern – Zerbst	2+V	2+V	2+V	ELD	ELD	ET ⁵
	RZ	42.3	Zerbst – Dessau	2+V	V	V	ELD	ELD	ET ⁵
	RX	xx	Magdeburg – Zerbst – Coswig – Lu. Wittenberg	-	V	V	-	ELD	ET ⁵
	RX	13.1	Magdeburg – Dessau (– Annaburg/Leipzig)	1	1	1	ELD	ELD	ELD
257	RZ	123	Dessau – Wörlitz ⁸	T	T	T ⁹	VT	VT	VT
259	RSB	35	Magdeburg – Loburg	2+V	1	1	VT	VT	VT
260	RSB	31	Magdeburg – Burg (b. Magdeburg)	1	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
	RX	1	Magdeburg – Berlin	1	1	1	ELD	ELD	ELD
269	RZ	26.1	Stendal – Tangermünde	1	1	1	VT	VT	VT
300	RZ	13.1	Wolfsburg – Oebisfelde	1	1	1	VT	VT	VT

¹ ab Mitte 2006 von Wünsdorf

² ab Mitte 2006 von Stralsund statt Rathenow

³ Nach der Fahrzeug- und Linienkonzeption des VBB

⁴ Zukunft der Strecke nach Aussage des ZVNL nicht gesichert.

⁵ Mit einer Einstiegshöhe von 600 mm

⁶ ab Mitte 2006 von Rostock

⁷ Einlage weiterer Verdichtertzüge nur bei Modifizierung des Parallelverkehrs im ÖSPV

⁸ Saisonale, touristisch orientierte Bedienung.

⁹ bei Fortschreibung 2008 Prüfung des Bedienungskonzeptes

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungs- häufigkeit			Fahrzeugeinsatz		
				2006	2008	2015	2006	2008	2015
	RZ	13.2	Oebisfelde – Stendal	1	1	1	VT	VT	VT
305	SE	30.1	Uelzen – Salzwedel	2	2	2	ET	ET	ELD
	SE	30.2	Salzwedel – Stendal	2+V	2+V	2+V	ET	ET	ELD
	SE	30.3	Stendal - Magdeburg	2	2	2	ET	ET	ELD
	RX	20.1	Salzwedel - Stendal	V	-	-	ET	-	-
	SE	29.1	Wittenberge - Stendal	2+V	2+V	2+V	ET	ET	ELD
	SE	29.2	Stendal - Magdeburg	2	2	2	ET	ET	ELD
	RX	7	Wittenberge – Magdeburg	V	-	-	ELR	-	-
	RX	20.2	Stendal - Magdeburg	V	-	-	ET	-	-
	RSB	1.1	Tangerhütte – Zielitz (– Magdeburg – SBK Salzelm.)	-	1	1		ELD	ET
308	RZ	39.1	Oebisfelde – Haldensleben	2	-	-	VT	-	-
	RSB	39.2	Haldensleben – Magdeburg	1	1	1	VT	VT	VT
	SE	36.1	Wolfsburg – Oebisfelde – Haldensleben	-	2+V	2+V	-	VT	VT
	SE	36.2	Haldensleben – Magdeburg	-	V	2	-	VT	VT
309	RSB	1.2	(Tangerhütte –) Zielitz – Magdeburg – Schönebeck-Salzelmen	30	30	30	ELD	ELD	ET
310	RSB	40	Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg	1	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
315	RSB	60.1	Magdeburg – Langenweddingen	2+V	1	1	VT	VT	VT
	RZ	60.2	Langenweddingen – Halberstadt (– Thale)	2+V	-	-	VT	-	-
	SE	5	Magdeburg – Halberstadt – Thale ¹⁰	2+V	1	1	VT	VT	VT
	RZ	60.3	(Magdeburg –) Halberstadt – Thale	V	-	-	VT	-	-
325	RZ	120	Wernigerode – Drei Annen Hohne – Brocken ¹¹	2+V	2+V	2+V	DT	DT	DT
326	RZ	121	Drei Annen Hohne – Ilfeld – Nordhausen Nord ¹²	< 2	< 2	< 2	DT/ST	DT/ST	DT/ST
328	SE	67.1	Halberstadt – Blankenburg (Harz) ¹³	1	1	1	VT	VT	VT
	RZ	67.2	Blankenburg (Harz) – Elbingerode (Harz)	ggf. Bedienung durch regionale Initiative					
330	SE	70.1	Halberstadt – Aschersleben	2+V	2+V	2+V	VT	VT	VT
	SE	70.2	Aschersleben – Halle (Saale)	2	2	2	VT	VT	VT
	SE	47.1	Bernburg – Könnern	2	2	2+V	VT	VT	VT
	SE	47.2	Könnern – Halle (Saale) ¹⁴	-	2	2	-	VT	VT
	RZ	65	Vienenburg – Halberstadt	2	2	2	VT	VT	VT
	RX	4	(Hannover –) Vienenburg – Halberstadt – Halle (Saale)	2	2	2	VTN	VTN	VTN
333	RZ	122.1	Quedlinburg – Gernrode ¹⁵	-	< 2	< 2	-	DT/ST	DT/ST
	RZ	122.2	Gernrode – Harzgerode/Stiege ¹⁶	< 2	< 2	< 2	DT/ST	DT/ST	DT/ST
334	RZ	50.1	Aschersleben – Güsten	1	1	1	VT	VT	VT
	RZ	50.2	Güsten – Dessau	1	1	1+V	VT	VT	VT
335	SE	41	Magdeburg – Aschersleben	2+V	2+V	2+V	VT	VT	VT
	RX	10	Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt	2	2	2	VT	VT	VT
	RZ	2	Sangerhausen – Erfurt	2	2	2	ELD	ELD	ELD
337	RZ	73.1	Helbra – Klostermansfeld	W	W	W	VT	VT	VT
337	RZ	73.2	Klostermansfeld – Wippra	2	2	2	VT	VT	VT
340	SE	43	Magdeburg – Halle (Saale)	1	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
	SE	48.1	Magdeburg – Calbe (Saale) ¹⁷	-	2+V	1	-	VT	VT

¹⁰ Ab 2007 auch mit Flügelzug nach Blankenburg (Flügelung in Halberstadt)

¹¹ Schmalspurbahn, Angaben generell ohne Sonderzugverkehre

¹² Schmalspurbahn, Angaben generell ohne Sonderzugverkehre, Bedienungshäufigkeit bezieht sich auf den Abschnitt Drei Annen Hohne - Ilfeld

¹³ Ab 2007 von Magdeburg durch Flügelung mit SE 5 bis Blankenburg

¹⁴ Voraussetzung für die Durchbindung nach Halle ist der Ausbau der Strecke Könnern – Baalberge und die vereinbarte Modifizierung des Parallelverkehrs

¹⁵ Schmalspurbahn, Angaben generell ohne Sonderzugverkehre

¹⁶ Schmalspurbahn, Angaben generell ohne Sonderzugverkehre

¹⁷ Voraussetzung der Taktverdichtung und Linienverlängerung ist die Kurve Calbe und der Ausbau des Streckenabschnittes Calbe (Saale) West - Bernburg-Waldau, weiterhin ist die Umsetzung der verabredeten Modifizierung des ÖSPV zwischen Calbe und Schönebeck notwendig

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungs- häufigkeit			Fahrzeugeinsatz		
				2006	2008	2015	2006	2008	2015
	SE	48.2	Calbe (Saale) – Bernburg	2	2+V	1	VT	VT	VT
342	RZ	49.1	Köthen – Aken (Elbe)	1	1	1	VT	VT	VT
	RZ	49.2	Aken – Aken (Elbe) Ost ¹⁸	-	1	1	-	VT	VT
504	RX	xx	Halle (Saale) – Flughafen – Leipzig ¹⁹	1	1	1	ELD	ELD	ELD
505	S	10	Halle (Saale) – Leipzig	30	-	-	ELD	-	-
	RSB	3.2	(Halle-Nietleben –) Halle (Saale) – Leipzig	-	30	30	-	ET ⁴	ET ⁵
550	RZ	53	Leipzig – Zeitz – Gera	2	2	2	VT	VT	VT
	RX	12	Leipzig – Zeitz – Gera	2	2	2	VT	VT	²⁰
551	RZ	130	Weißenfels – Zeitz	1	1	1	VT	VT	VT
	RZ	131	Naumburg – Zeitz ²⁰	2	2	2+V	VT	VT	VT
580	RSB	1.1	Halle (Saale) – Naumburg (Saale)	1+V	30	30	ELR	ELD	ET ⁵
	RSB	1.2	Naumburg (Saale) – Erfurt	1	1	1	ELR	ELD	ET ⁵
	RZ	82	Halle-Neustadt – Buna-Werke – Großkorbetha	<2	<2	<2	ELD	ELD	ET ⁵
	RZ	52	Naumburg (Saale) – Jena – Saalfeld	2	2	2	ELD	ELD	ET ⁵
	RX	18	Halle (Saale) - Naumburg (Saale) - Jena	-	-	2	-	-	ETN
582	SE	125	Leipzig – Weißenfels	1	1	1	ELD	ELD	ET ⁵
585	RZ	133.1	Naumburg (Saale) – Laucha (Unstrut) – Nebra ²¹	1	1	1	VT	VT	VT
586	RSB	134.1	Querfurt West - Querfurt – Mücheln (Geiseltal)	2+V	2+V	1	VT	VT	VT
	RSB	134.2	Mücheln (Geiseltal) – Merseburg ²²	1	30	30	VT	VT	VT
588	RSB	136	Schafstädt – Merseburg ²³	1	1	1	VT	VT	VT
590	RZ	75.1	Nordhausen – Sangerhausen ²⁵	2+V	2	2	ELR	ELD	ET ⁵
²⁴									
	RZ	75.2	Sangerhausen – Lutherstadt Eisleben	1	-	-	ELR	ELD	ET ⁵
	RSB	75.3	Lutherstadt Eisleben – Röblingen am See	1	V	V	ELR	ELD	ET ⁵
	RSB	75.4	Röblingen am See – Halle-Südstadt	1	1	1	ELR	ELD	ET ⁵
	RSB	75.5	Halle-Südstadt – Halle (Saale) (– Halle-Trotha)	1	30	30	ELR	ELD	ET ⁵
	SE	9	Kassel-Wilhelmshöhe – Sangerhausen	2	2	2	ELR	ELD	ELD
	SE	9	Sangerhausen – Halle (Saale)	2	1	1	ELR	ELD	ELD
591	S	7	Halle-Nietleben – Halle (Saale) – Halle Trotha	20	-	-	ELD	-	-
	RSB	3.1	Halle-Nietleben – Halle (Saale) (– Leipzig)	-	30	30	-	ET ⁵	ET ⁵
	RSB	75.6	(Röblingen a. S.–/Halle-Nietleben) Halle (Saale) – Halle Trotha	-	30	30	-	ELD	ET ⁵
592	RZ	77	Berga-Kelbra – Stolberg ²⁶	2	2	2	VT	VT	VT
594	RZ	147	Straußfurt – Sömmerda – Großheringen	2	2	2			²⁷

¹⁸ Verlängerung abhängig von Reaktivierung der Strecke nach Aken Ost

¹⁹ Diese Verbindung wird derzeit (Stand: 11/05) durch die DB Regio AG eigenwirtschaftlich erbracht

²⁰ Taktverdichtung nur bei Verringerung oder noch besseren Abstimmung des Parallelverkehrs zwischen Naumburg und Zeitz; auch in Abhängigkeit von der touristischen Entwicklung und vom Ergebnis der Prüfung nach 6.1.1

²¹ ggf. bis Wangen, weitere Angebotsverdichtung in Abhängigkeit von der touristischen Entwicklung und vom Ergebnis der Prüfung nach 6.1.1

²² Weitere Taktverdichtung nur bei Umsetzung des Streckenausbaus und der verabredeten vollständigen Reduktion des vorhandenen Parallelverkehrs im ÖSPV

²³ Erhalt der Strecke durch Vereinbarung zur Modifizierung des Parallelverkehrs gesichert

²⁴ Unter Beachtung der Anmerkungen in der Übersicht 14

²⁵ Statt Durchbindung nach Halle (Saale) ggf. auch als RZ von Sangerhausen nach Stolberg

²⁶ evtl. auch schon aus Sangerhausen

²⁷ Nach der Fahrzeug- und Linienkonzeption von Thüringen

Abkürzungen:**Bedienungshäufigkeit**

20	20-Minuten-Takt
30	30-Minuten-Takt
1+V	Verdichteter 1-Stundentakt
1	1-Stundentakt
2+V	Verdichteter 2-Stundentakt
2	2-Stundentakt
< 2	Einzelne Fahrten
RSB	Regio-S-Bahn
RX	Regioexpress
RZ	Regionalzug
SE	Stadtexpress
V	Verdichterfahrten
W	Wochenendbedienung
T	Touristische Fahrten
???	Entscheidung über zukünftige Bedienung muss getroffen werden

Fahrzeugeinsatz

ELD	Elektro-Lok mit Doppelstockwagen
DLD	Diesellok mit Doppelstockwagen
ELR	Elektro-Lok mit einstöckigen Reisezugwagen
DLR	Diesellok mit einstöckigen Reisezugwagen
VT	Verbrennungstriebwagen ggf. in Mehrfachtraktion
VTN	Verbrennungstriebwagen mit Neigetechnik ggf. in Mehrfachtraktion
ST	Schmalspurtriebwagen
ET	Elektrotriebzug ggf. in Mehrfachtraktion
ETN	Elektrotriebzug mit Neigetechnik ggf. in Mehrfachtraktion
DT	Dampftraktion

Sonstige

ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH