

ÖPNV-Plan 2010 - 2015/2025

Plan des öffentlichen Personennahverkehrs



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

Plan des öffentlichen Personennahverkehrs
des Landes Sachsen-Anhalt
beschlossen durch die Landesregierung am 08.02.2011

Bahn und Bus im Umbruch

Der demografische Wandel ist eine Herausforderung für den öffentlichen Nahverkehr in Sachsen-Anhalt. Der Wandel bringt aber nicht nur Probleme, sondern auch neue Aufgaben und Chancen mit sich, die wir nutzen wollen. Unser Konzept ist der Plan des öffentlichen Personennahverkehrs.

Wir stellen uns der Herausforderung und entwickeln kreative Lösungen für die Zukunft der Mobilität in unserem Flächenland:

Das Bahn-Bus-Landesnetz wollen wir ausgestalten. Damit sichern wir auf landeswichtigen Linien Qualität im Nahverkehr, und zwar unabhängig vom Verkehrsmittel und von formaler Zuständigkeit.

Wir investieren in bestimmte Eisenbahnstrecken, um bessere Angebote gestalten zu können. Wir investieren in Bahnhöfe und Schnittstellen des Verkehrs, um den Zugang attraktiver zu machen und die Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen. Wir kümmern uns dabei um die Belange mobilitätseingeschränkter Personen.

Gewinnen wollen wir die wachsende Gruppe der Senioren mit ihren Mobilitätsbedürfnissen für Einkauf, Erledigung, Freizeit und Erlebnis und ihren ganz eigenen Ansprüchen an die Mobilität. Für sie schaffen wir ganz spezielle Angebote.

Wir unterstützen die Verkehrsverbünde. Sie sind geeignete Instrumente, um die Kräfte zu bündeln und vor allem neue Fahrgäste zu gewinnen. Das belegt der Erfolg des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds MDV und des Magdeburger Regionalverkehrsverbunds marego, der im Dezember 2010 gestartet ist.

Wir investieren in Forschung und Entwicklung, um technische Neuerungen für den öffentlichen Personennahverkehr nutzbar zu machen. Zum Beispiel entwickeln wir eine dynamische Fahrgastinformation, die statt der Fahrplandaten Auskunft in „Echtzeit“ liefert.

Mit einem Wort: Wir wollen neue Fahrgäste gewinnen, indem wir gute Angebote unterbreiten, darüber umfassend informieren und offensiv für Bahn und Bus werben.

Das alles spiegelt sich wider im aktuellen Plan des ÖPNV. Der Plan ist nicht am grünen Tisch entstanden, sondern er wurde gemeinsam mit den Kommunen und vielen Partnern ausgearbeitet und nach sorgfältiger Abwägung vom Land beschlossen. Gemeinsam wollen wir ihn nun auch umsetzen.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Webel', written in a cursive style.

Thomas Webel
Minister für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt

Inhaltsverzeichnis

■ 1	Gesetzlicher Auftrag und Methodik	6
■ 2	Grundsätze und Ziele der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt	8
■ 2.1	Gesellschaftspolitische Ziele	9
■ 2.2	Raumordnungs-, verkehrs- und umweltpolitische Ziele	10
■ 2.3	Finanzpolitische Ziele	11
■ 3	Herausforderungen und Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt	12
■ 3.1	Herausforderungen	12
■ 3.2	Rahmenbedingungen	13
■ 3.2.1	Rechtsrahmen	13
■ 3.2.2	Finanzierungsrahmen	13
■ 3.2.3	Organisation der SPNV-Aufgabenträgerschaft	16
■ 3.2.4	Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur	19
■ 3.2.5	Schienenpersonenfernverkehr	20
■ 3.3	Verkehrsmarkt, Nachfrageentwicklung	21
■ 3.3.1	Bisherige Nachfrageentwicklung	23
■ 3.3.2	Demografischer Wandel und ÖPNV	24
■ 3.3.3	Veränderungen einzelner Marktsegmente des ÖPNV	27
■ 3.3.4	Nachfrageentwicklung im ÖPNV	28
■ 4	Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt	32
■ 5	Nahverkehr in Sachsen-Anhalt im 21. Jahrhundert – Handlungsfelder für die koordinierte Verkehrsgestaltung bis 2015/2025	35
■ 5.1	Grundlagen der ÖPNV-Gestaltung	35
■ 5.1.1	Öffentlicher Nahverkehr im Kontext der demografischen Entwicklung	35
■ 5.1.2	Öffentlicher Nahverkehr für alle Menschen	36
■ 5.2	Integriertes Angebotskonzept	38
■ 5.2.1	Bestimmung der ÖPNV-Netze	38
■ 5.2.2	Leistungsangebot im ÖPNV-Landesnetz	44
■ 5.2.3	Schnittstellen und Zugangsstellen	63
■ 5.2.4	Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr	71
■ 5.2.5	Flexible Bedienformen	75
■ 5.2.6	Tourismus- und Freizeitverkehr	76
■ 5.2.7	Schüler- und Ausbildungsverkehr	78
■ 5.3	Management und Kooperationen	81
■ 5.3.1	Tarife und Kooperationen	81
■ 5.3.2	Qualität, Service und Sicherheit	85
■ 5.3.3	Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssysteme	87
■ 5.3.4	Marketing und Mobilitätsmanagement	89
■ 5.4	Infrastruktur und Fahrzeuge	90
■ 5.4.1	Schieneninfrastruktur	90
■ 5.4.2	ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur	96
■ 5.4.3	Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs	97
■ 5.4.4	Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs	99
■ 5.5	Entwicklung des Rechtsrahmens im ÖSPV	101
■ 5.6	Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie im ÖPNV	103
■ 6	Überblick über das finanzielle Engagement des Landes	106
■ 7	Abkürzungsverzeichnis	107

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 Verkehrsangebots 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.

Der ÖPNV ist Bestandteil des vom Kabinett am 03. Juni 2007 (zweite Fortschreibung) beschlossenen Handlungskonzepts „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 – RegG, dem Entflechtungsgesetz – EntflechtG, dem Gemeindeverkehrs-

finanzierungsgesetz – GVFG sowie dem Finanzausgleichsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt – FAG verankert ist.

Die Grundsätze und Ziele des ÖPNV-Plans spiegeln eine Reihe von Handlungsoptionen des Grünbuchs der EU-Kommission „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ wider.

Der ÖPNV-Plan wurde mit Beschluss der Landesregierung vom 20.12.2005, veröffentlicht im Ministerialblatt für das Land Sachsen-Anhalt vom 13.03.2006, aufgestellt und mit der vorliegenden Fassung zum 30.09.2009 fortgeschrieben.

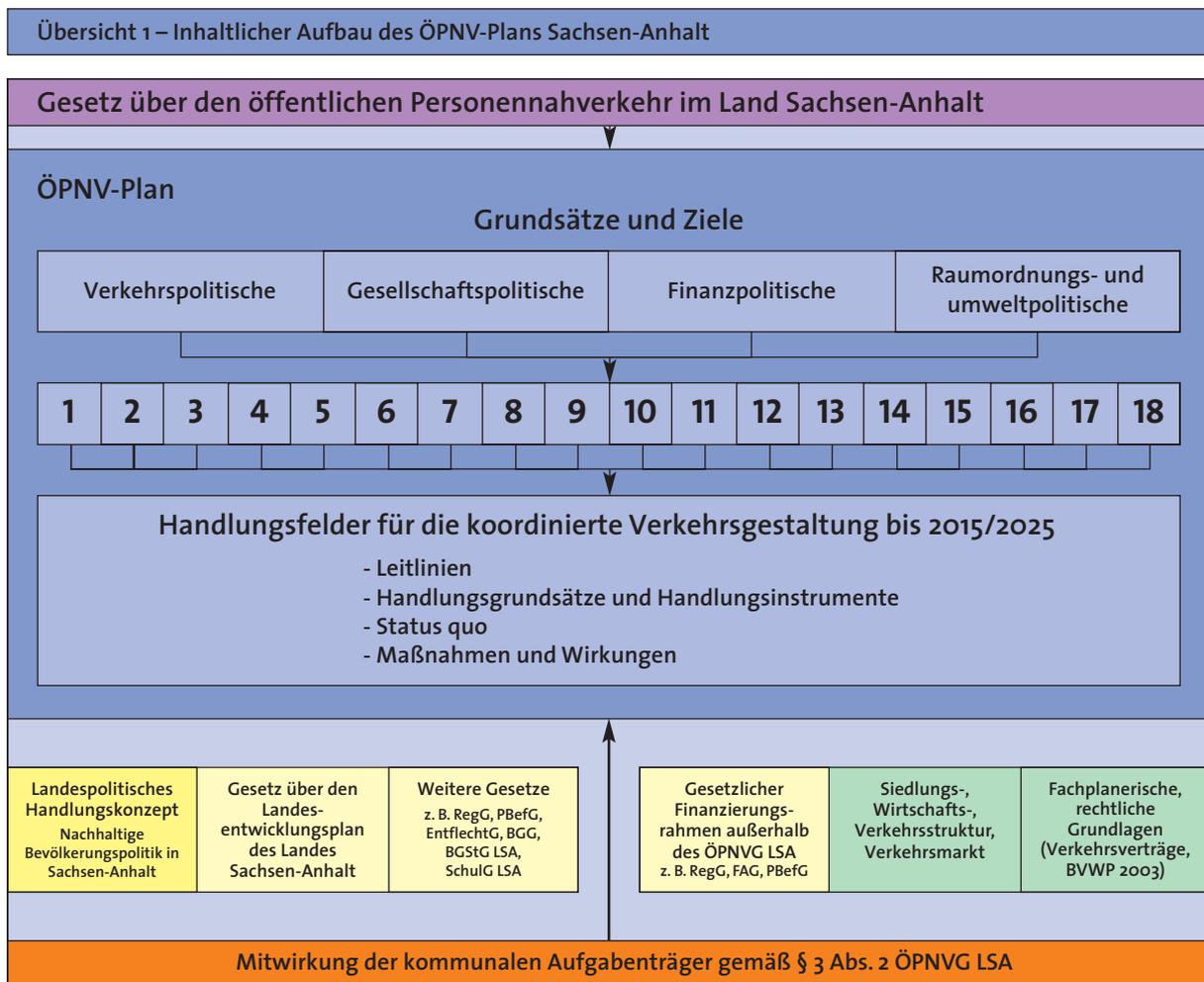
Die Fortschreibung erfolgt u. a. auf Basis der aktuellen sowie der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose 2005 bis 2025 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt und der darauf aufbauend erarbeiteten Verkehrsprognose für den ÖPNV. Fachplanerische bzw. rechtliche Grundlagen sind weiterhin der Bundesverkehrswegeplan 2003 und die Verkehrsverträge, die das Land mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen hat. In der Fortschreibung wird auf den Vollzug der Planungen bzw. Prüfbedarfe der ersten Fassung des ÖPNV-Plans Bezug genommen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen Veröffentlichungstermin und Durchführung des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 (2) ÖPNVG LSA nur ca. 3 Jahre lagen.

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.

Der ÖPNV-Plan erhält mit 2015 und 2025 zwei Planungshorizonte. Der mittelfristige Horizont 2015 richtet sich nach der nächsten Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2014, nach welcher der Gesamtrahmen und die Länderverteilung der Finanzierung neu festgelegt werden. Weiterhin werden zum Jahr 2015 die Mehrzahl

der Verkehrsleistungen im SPNV vertraglich neu gebunden. Der langfristige Horizont 2025 lehnt sich an den Zeitraum der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose an.

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



Quelle: Ministerium für Landesentwicklung 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 aller den ÖPNV nutzenden sowie der darauf 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 betrachten².

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.

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 Ka-

pitel 5.2.1 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 Handlungskonzepts „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“, des Gesetzes über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA), den weiteren den Personennahverkehr betreffenden Gesetzen sowie den demografischen, siedlungs- und verkehrsstrukturellen Entwicklungen werden diese Ziele in drei Komplexen ausgeformt, die sich an gesellschaftspolitischen, raumordnungs-, verkehrs- und umweltpolitischen sowie finanzpolitischen Belangen orientieren.

Bei Zielen, die im direkten Zusammenhang mit konkreten Maßnahmen der ÖPNV-Gestaltung liegen, wird ein erster Ausblick auf Umsetzungsprojekte gegeben, die zu einer verbesserten Erreichung dieser Ziele führten.

2.1 Gesellschaftspolitische Ziele

Die siedlungsstrukturellen und demografischen Rahmenbedingungen werden zunehmend durch eine **Alterung der Bevölkerung** und eine damit verbundene Veränderung der Nachfragestruktur der einzelnen Teilmärkte des ÖPNV geprägt. Die Gewährleistung eines flächendeckenden ÖPNV erfordert daher, die bisher einheitliche Angebotsstruktur im Nahverkehr neu auszurichten. Hierbei sind die Mobilitätsangebote stärker an den spezifischen Nachfragepräferenzen der ÖPNV-Fahrgäste zu orientieren. Im Sinne des Handlungskonzepts „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.

Während des Gültigkeitszeitraumes des bisherigen ÖPNV-Plans wurden durch finanzielle Unterstützung des Landes bereits für erste ÖSPV-Relationen des ÖPNV-Landesnetzes Verbesserungen erzielt. Diese aufgewerteten Relationen wirken stabilisierend für das gesamte ÖSPV-Angebot des jeweiligen Verkehrsgebietes und tragen somit zu einer Ausprägung des ÖPNV-Angebots als „Haltefaktor“ bei. Abbestellte Leistungen des SPNV wurden durch angemessene Verkehrsleistungen im ÖSPV ersetzt.

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 können. Besonders im ländlichen Raum ist daher eine offensive ÖPNV-Gestaltung als „Haltefaktor“ zu berücksichtigen. Nach dem Familienfördergesetz 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 Män-

nern in Sachsen-Anhalt³ entsprechend dem **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 mobilitätsbeeinträchtigten Menschen 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), dem Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen vom 30. April 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz⁴ BGG) sowie durch die „Konvention der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ wurde der rechtliche Rahmen für die Betroffenen auch im ÖPNV deutlich verbessert.

Mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge, der Umsetzung des Schnittstellen- und des Bahnhofsprogramms konnte die Barrierefreiheit bereits verbessert werden. Allerdings hat sich durch Investitionsmaßnahmen der DB AG die Barrierefreiheit in Einzelfällen, z. B. an zweigleisigen Strecken durch den Bau von Über- bzw. Unterführungen anstatt zuvor niveaugleich erreichbarer Mittelbahnsteige, verschlechtert.

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

⁴ Seit dem 26. März 2009 auch in Deutschland wirksam.

2.2 Raumordnungs-, verkehrs- und umweltpolitische Ziele

Die Gestaltung des ÖPNV orientiert sich an den Leitsätzen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverknüpfung und umweltverträglichen Gestaltung des motorisierten Verkehrs. Handlungsfelder des ÖPNV sind dabei die Raumerschließung und -entwicklung sowie der Stadtbau, 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 und/oder Kundenfrequenz. Die Entwicklung eines nachhaltigen ÖPNV-Angebots erfolgt unter Berücksichtigung der im LEP-LSA formulierten Grundsätze und unter Beachtung der Ziele der Raumordnung.

Der ÖPNV sichert die Erreichbarkeit der Zentralen Orte mit ihren öffentlichen Einrichtungen wie z. B. Krankenhäuser, Landkreisämter, Gemeindeeinrichtungen, Gerichte, Strafvollzugseinrichtungen, Universitäten, Hochschulen, Theater und Museen. Dies wird grundsätzlich durch die Orientierung des ÖPNV-Landesnetzes auf die Verbindungsfunktion zwischen zentralen Orten gemäß LEP-LSA gewährleistet. Die Anbindung der konkreten Standorte ist in den Nahverkehrsplänen sicherzustellen.

Im Gültigkeitszeitraum des bisherigen ÖPNV-Plans wurden mehrere neue hochwertige Direktverbindungen zwischen zentralen Orten geschaffen, die diesem Ziel Rechnung tragen.

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 **Stadtbau** 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 und 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 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 SPNV, der in einem nahezu geschlossenen, umfangreich gesicherten System betrieben wird. Neben der objektiven ist die subjektiv empfundene Sicherheit der ÖPNV-Fahrgäste zu berücksichtigen.

In Deutschland wird etwa ein Fünftel der CO₂-Emissionen durch den Verkehr verursacht. Ein Großteil davon stammt aus dem Straßenverkehr. Der ÖPNV weist auf Personen bezogen gegenüber dem MIV deutlich geringere CO₂-Emissionen je zurückgelegtem Kilometer auf. Daher ist die Förderung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ein zentrales verkehrspolitisches Ziel und ordnet sich somit in die Strategie des Landes zur Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxidemissionen sowie in das Klimaschutzkonzept ein.

Der ÖPNV soll der Entlastung des durch den MIV stark beanspruchten Straßenraumes dienen. Durch die verstärkte Nutzung des ÖPNV soll eine **Reduzierung der Schadstoffemissionen** und eine Verbesserung des Klimaschutzes des gesamten Verkehrssystems erreicht werden. Unter Beachtung des Prinzips der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit ist daher das Potenzial zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen durch den Einsatz schadstoffarmer und leiser Fahrzeuge zu nutzen.

Der ÖPNV ist aus den o. g. Gründen im Vergleich zum MIV das für die Abwicklung von bündelungsfähigen Verkehrsströmen geeignetere Verkehrsmittel. Daher ist neben der Vermeidung von Verkehr und einer Verbesserung der Antriebstechnik eine **Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Verkehr** notwendig. Die Gestaltung des ÖPNV-Angebots muss sich an dieser Zielstellung orientieren. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots kann jedoch nur in dem Maße erfolgen, wie dies im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bzw. durch Ertragssteigerungen möglich ist. Dabei sind Kostensteigerungen, z. B. durch höhere Energiepreise für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste zu berücksichtigen.

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 Effizienzpotenziale konsequenter zu nutzen. Diese Aufgabe ist eng mit der weiteren Marktöffnung und Herausbildung von Wettbewerbsstrukturen im ÖPNV verbunden, so dass der ÖSPV weiterhin eigenwirtschaftlich (kommerziell) betrieben werden kann.

Mit einer grundsätzlichen Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der bestellten SPNV-Angebote insbesondere im Jahr 2007 und der daraus folgenden Anpassung der Bestellung wurde diesem Ziel Rechnung getragen. Darin ordnen sich genauso die Maßnahmen vieler Aufgabenträger des ÖSPV zur Umstellung etlicher Busverkehre auf flexible Bedienformen ein.

Angesichts der demografischen 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 demografischen 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 erfordert, trotz der demografischen Entwicklung und der sich verengenden Finanzierungsspielräume, auch weiterhin eine flächendeckende ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung mit einem vertretbaren Kostenaufwand zu gewährleisten sowie die Überprüfung und Neuausrichtung des ÖPNV-Angebots entsprechend den verkehrlichen und wirtschaftlichen Stärken der einzelnen Verkehrsträger fortzusetzen. 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 den Belangen mobilitätsbeeinträchtigter Menschen und dem Tourismus verknüpft. Der ÖPNV soll insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse von Familien 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 des Freizeitverhaltens
- 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 mit der DB Regio AG geschlossenen „Großen Verkehrsvertrag“, den Verkehrsverträgen für die Teilnetze „Nordharz“ (Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH), „Altmark-Börde-Anhalt“ (Elbe-Saale-Bahn), „Sachsen-Anhalt Süd“ (Burgenlandbahn) und „Stadtbahn Berlin“ (DB Regio AG und Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft GmbH) sowie den derzeit ausgeschriebenen Verkehrsver-

trägen für die Netze „Mitteldeutsches S-Bahn Netz“ und „Ostthüringisches Dieselnetz“ seine Gestaltungsmöglichkeiten genutzt. Die Verkehrsverträge enthalten Spielräume, um notwendige Anpassungen des Fahrplanangebots 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 mitteilbar auf die Gestaltung der Teilsysteme des ÖPNV.

Mit Auslaufen eines größeren Teils der vertraglich gebundenen Leistungen im SPNV zum Jahr 2015 müssen diese neu vergeben werden. Die Laufzeit des fortgeschriebenen ÖPNV-Plans wird daher wesentlich durch die inhaltliche Vorbereitung und verfahrensseitige Durchführung dieser Neuvergaben geprägt sein.

Die vom Land und den kommunalen Aufgabenträgern zu entwickelnden ÖPNV-Angebote werden maßgeblich von den finanziellen Rahmenbedingungen bestimmt. So ist bereits heute absehbar, dass aufgrund enger werdender Spielräume das Ergebnis der Revision des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) im Jahr 2014 auch vom verkehrswirtschaftlichen Erfolg der mit diesem ÖPNV-Plan vorgeprägten Angebote abhängen wird.

Ein wirtschaftlicher ÖPNV erfordert eine Angebotsgestaltung, die eine in unterschiedlichen Räumen und zu unterschiedlichen Zeiten optimale Marktausschöpfung erreicht. Innerhalb eines solchen Angebots 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 – vorzugsweise in einem Tarif- und Verkehrsverbund – 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, in Fördervereinen für Eisenbahnstrecken und -netze sowie 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 umgesetzt. 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 weitere 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. Dieser europäische beihilfe- und vergaberechtliche Rahmen wurde mit der seit 03. Dezember 2009 geltenden EU-Verordnung 1370/2007 fortgeschrieben. Die Verordnung regelt die Vergabe von Verkehrsleistungen und deren beihilferechtlichen Anforderungen.

Diese Regelungen verstärken 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 und die Refinanzierung der Aufgabenträger erfolgt derzeit – wie in **Übersicht 2** dargestellt – neben den Fahrgelderlösen durch eine Vielzahl öffentlicher Finanzierungsquellen.

Aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes weist das Land den kommunalen Aufgabenträgern 2008 für konsumtive und investive Zwecke einen Betrag von rund 38,84 Mio. € (Vorauszahlung 2008, Restzahlung 2007 und einmalige Zuweisung i. H. v. 2 Mio. €) zu. Die Höhe dieses Zuweisungsbetrages an die Aufgabenträger orientiert sich an der Mittelausstattung des Landes Sachsen-Anhalt nach dem Regionalisierungsgesetz. Mit der Änderung des ÖPNVG LSA (derzeit im Entwurf) soll dieser Zuweisungsbetrag ab dem Haushaltsjahr 2011 zunächst 39 Mio. € betragen und der Gesamtbetrag einer Dynamisierung unterliegen. Hier kommen die Mittel zum Einsatz, die bisher für die beim Land verbliebene Förderung für besonders schadstoffarme Niederflurlinienomnibusse ausgereicht wurden. Damit wird zugleich aus Anlass des sich auch im Bereich des ÖSPV abzeichnenden Wettbewerbs der bereits mit dem ÖPNVG LSA eingeleitete Rückzug des Landes aus der Investitionsförderung fortgesetzt. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass das Land für die landesweite Fortentwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems mindestens 2 Mio. € für die Entwicklung und Umsetzung von Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategien einsetzt (Zukunftsfonds).

Übersicht 2 Finanzierungsrahmen des ÖPNV in Sachsen-Anhalt

- Regionalisierungsmittel nach § 5 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) und § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG)
- Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), z. B. Sammelvereinbarungen zum Ausbau von Stationen

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

Die Höhe der jeweiligen Anteile für konsumtive und investive Zwecke können grundsätzlich von den kommunalen Aufgabenträgern frei bestimmt werden, wobei mit der Änderung des ÖPNVG eine Verpflichtung der Aufgabenträger eingeführt werden soll, von den Zuweisungen mindestens 5 Mio. € für Investitionen zu verwenden. Eine Novellierung des ÖPNVG LSA soll auf die Einhaltung der höchstmöglichen Umweltstandards und ein maximales Durchschnittsalter der Fahrzeuge von 12 Jahren orientieren.

Daneben stellt das Land aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms sowie des Entflechtungsgesetzes Zuschüsse für investive Großvorhaben, wie z. B. den Ausbau der Infrastruktur für den Straßenbahnbetrieb, zur Verfügung. Eine unternehmensbezogene Betriebshöf-förderung erfolgt nach dem Grundsatz der Wettbewerbsneutralität in der Regel nicht mehr. Beim Bau von Straßenbahnbetriebshöfen kann wegen der dort sehr lang laufenden Konzessionen im Einzelfall anders entschieden werden. Im Falle einer unternehmens- und aufgabenträgerübergreifenden Planung ist eine Förderung von Aufgabenträgern bei Neu- und Ausbaumaßnahmen von Betriebshöfen nicht ausgeschlossen.

Der in **Übersicht 3** dargestellte Finanzierungsschlüssel des ÖPNVG LSA geht davon aus, dass die vormals ausnahmslos an Strukturkomponenten ausgerichtete Finanzierung vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung keine ausreichenden Anreize vermittelte,

die Nachfragepotenziale zu generieren. Mit der Einführung des Erfolgsfaktors „Fahrten je Einwohner“ wurde die ÖPNV-Finanzierung von der Einwohnerentwicklung entkoppelt. Mit dem Bericht der Landesregierung von Juni 2008 wurde dem Landtag das Ergebnis der Überprüfung der Finanzierungsmechanismen des ÖPNVG LSA mitgeteilt. Grundsätzlich soll an den Erfolgskomponenten keine Änderung vorgenommen werden. Im Entwurf der Änderung des ÖPNVG LSA wird § 8 Abs. 8 ÖPNVG LSA jedoch dahingehend ergänzt, dass bei Veränderungen in der Zuordnung der Landkreise und kreisfreien Städte bei der Ermittlung des Erfolgsfaktors „Fahrten je Einwohner“ entsprechende Bewertungsfaktoren in Ansatz gebracht werden, die sicherstellen, dass den betroffenen Landkreisen und kreisfreien Städten durch diese Änderungen keine Nachteile in der Mittelausstattung entstehen.

Übersicht 3 Verteilung des Auszahlungsbetrages 2010 der ÖPNV-Zuweisungen nach dem ÖPNVG LSA an die kommunalen Aufgabenträger			
Komponente	Anteil	Betrag	
Ausgangsbetrag		35,03 Mio. €	Ausgangsbetrag nach ÖPNVG LSA im Jahr 2010; jährliche Neufestlegung der Gesamthöhe entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel
Basissumme	100 %	31,53 Mio. €	90 % Auszahlung in 2010 in 4 Raten (10 % Restzahlung in 2011)
Fahrten je Einwohner Erfolgskomponente	40 %	12,61 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Zahl der Fahrgäste (ohne Schülerverkehr) in den Aufgabenträgergebieten
Fahrplankilometer Angebotskomponente	25 %	7,88 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der in den Aufgabenträgergebieten erbrachten Fahrplankilometer
Fläche Strukturkomponente	30 %	9,46 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche der Aufgabenträgergebiete
Anteil am Straßenbahnnetz Straßenbahnkomponente	5 %	1,58 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der auf die Aufgabenträgergebiete entfallenden Streckenlänge des Straßenbahnnetzes
Einmalige zusätzliche Förderung 2010		2,00 Mio. €	Aufgrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel und somit des entsprechend geringeren Ausgangsbetrages wird die Zuweisung an die Aufgabenträger in 2010 einmalig um einen Sonderförderbetrag i. H. v. 2 Mio. € für Investitionen aufgestockt.
Restzahlung 2009		3,86 Mio. €	Restzahlung von 10 % aus dem Vorjahr zur Abrechnung der Vorauszahlungen anhand der aktualisierten Datenerhebung

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

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 Verkehrsmanagementgesellschaft Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH). Zu ihren Aufgabenfeldern gehören unter anderem die Planung des SPNV, die Fahrplankoordinierung, die Qualitätssicherung und das Controlling der abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie eine gemeinsame Marketingarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Daneben organisiert sie als Vergabestelle die Vergabe von SPNV-Leistungen.

Zur Gewährleistung des SPNV-Angebots werden mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsverträge geschlossen. Diese haben den ÖPNV-Plan abzubilden.

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 zugewiesen. Vergleichbare Regelungen bestehen für die Strecken Dessau – Wörlitz, Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg und Blankenburg – Rübeland.

In Sachsen-Anhalt sind in den vergangenen Jahren langlaufende Verkehrsverträge im Wettbewerb vergeben worden. Dafür wurden die in der **Abbildung 1** dargestellten Netze ausgeschrieben und wie folgt vergeben: Netz „**Nordharz**“ an die Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH mit einer Laufzeit von Ende 2005 bis Ende 2017, Netz „**Altmark-Börde-Anhalt**“ an die Elbe-Saale-Bahn⁵ mit einer Laufzeit von Ende 2006 bis Ende 2018, Netz „**Sachsen-Anhalt-Süd**“ an die Burgenlandbahn⁵ mit einer Laufzeit von Anfang 2007 bis Ende 2018 und Netz „**Stadtbahn Berlin**“ an die DB Regio AG und die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH mit einer Laufzeit von Ende 2012 bis Ende 2022.

Aktuell ist das Land Sachsen-Anhalt an zwei weiteren Vergabeverfahren, die federführend durch benachbarte Aufgabenträger betreut werden, beteiligt. Es handelt sich dabei um die Ausschreibung des „Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes“ (MDSB) als erste Stufe der Regio-S-Bahn Mitteldeutschland und das Ostthüringische Dieselnetz.

Die geschlossenen Verkehrsverträge beinhalten insbesondere eine jährliche Fortschreibung der Fahrpläne aufgrund struktureller Veränderungen und veränderter Bedürfnisse der Fahrgäste. Diese Fortschreibung wird von der 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 Angebots, auf ihre vertragsgemäße Erbringung überprüft und gegebenenfalls pönalisiert.

Die zukünftige Vergabe von SPNV-Leistungen wird durch den ÖPNV-Plan bezüglich des Zeitplans, des Umfangs und der Strukturierung der Netze sowie des Inhalts der Verkehrsverträge vorgeprägt.

Der **Abbildung 2** können die Netze entnommen werden, die in den nächsten Jahren neu vergeben werden. Eine detaillierte Gesamtschau bezüglich Inhalt, Umfang und Laufzeit ist zusätzlich in der **Anlage 2** dargestellt.

Bei der Vergabe von Verkehrsverträgen sind folgende Eckpunkte als Maßgabe zu beachten:

- Die Vergabe erfolgt i. d. R. im Wettbewerb nach VOL/A, die Verträge werden befristet vergeben.
- Der Aufgabenträger bestimmt als Finanzier auch im Wesentlichen die Ausgestaltung der Leistung.
- Die Ausgestaltung der Leistung wird so funktional wie möglich und so konstruktiv wie nötig vorgenommen.
- Die Einnahmen verbleiben beim Aufgabenträger („Brutto-Vertrag“), wobei die Verkehrsunternehmen durch Anreizkomponenten an der Einnahmentwicklung partizipieren können.
- Bei der Vergabe der SPNV-Leistungen auf grenzüberschreitenden Strecken ist jeweils eine Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern des SPNV durchzuführen.

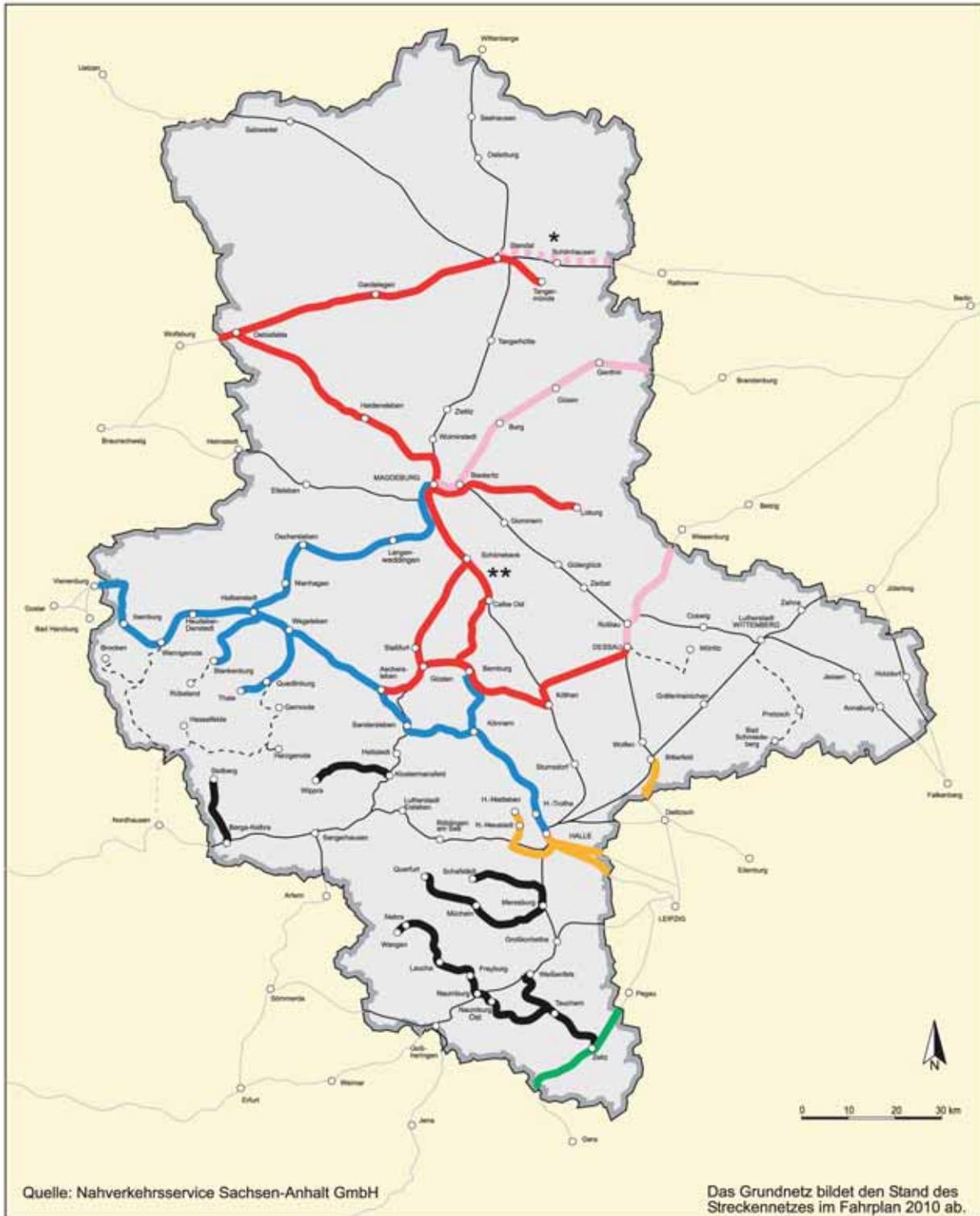


Abb. 1 Teilnetze in Sachsen-Anhalt (bis 2010 ausgeschrieben)

- | | | |
|--|--|---|
|  Nordharz |  Sachsen-Anhalt-Süd |  Stadtbahn Berlin
(einzelne Fahrten) |
|  Altmark-Börde-Anhalt |  Mitteleutsches
S-Bahn-Netz, Stufe 1 |  Strecken ohne direkte Aufgabenträgerschaft des Landes |
| * 1 Fahrtenpaar in Tagesrandlage |  Ostthüringer Dieselnetz |  ausgewählte Zugangsstellen |
| ** Bedienung zwischen Calbe und Schönebeck erst nach Bau Verbindungskurve Calbe | | |

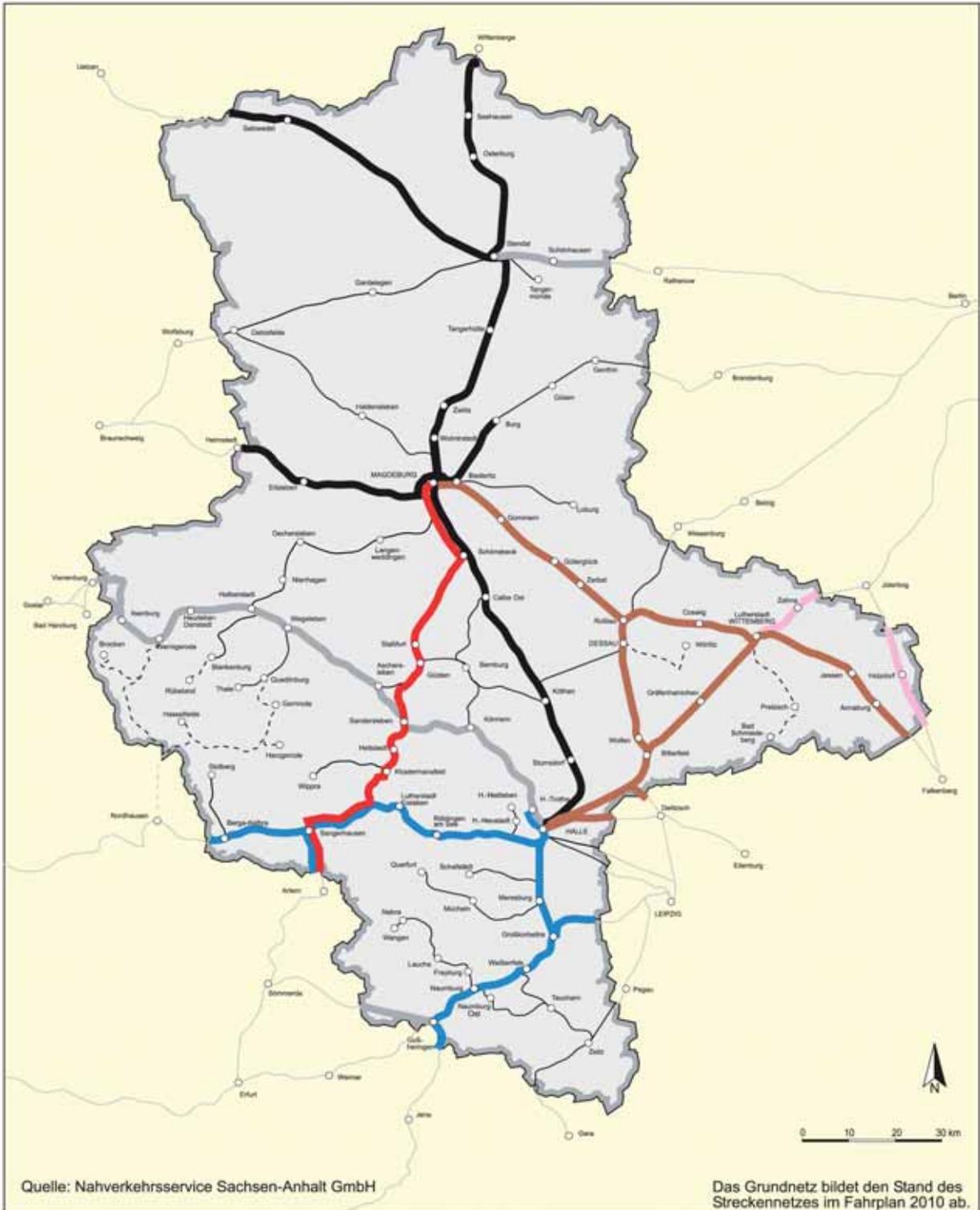


Abb. 2 Teilnetze in Sachsen-Anhalt (Vergabe nach 2010)

- | | | |
|--|--|---|
|  Elektro Nord |  Saale-Thüringen-Südharz |  ab 12/2015 Altmark-Börde-Anhalt |
|  Anhalt-Wittenberg (MDSB Stufe 2) |  ausgewählte Zugangsstellen |  grenzüberschreitende Verbindungen ohne bisherige Netzzuordnung |
|  Nord-Süd-Tunnel Berlin | |  Strecken ohne direkte Aufgabenträgerschaft des Landes |

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-Roßlau und einer Vielzahl von Klein- und Mittelstädten (113) sowie Dörfern (911) widerspiegelt⁶. 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 150 Einwohnern je Quadratkilometer in den Landkreisen erreicht.

Die Verdichtungstendenzen im südlichen Landesteil werden durch die Entwicklung des Ballungsraumes Halle/Leipzig zu einer europäischen Metropolregion „Mitteldeutschland“⁷ zusammen mit den Städten Dresden, Zwickau und Chemnitz unter Einbeziehung der Partnerstädte aus Sachsen-Anhalt (Magdeburg, Dessau-Roßlau) und Thüringen (Gera, ImPuls-Region mit Erfurt-Weimar-Jena) begleitet. In den übrigen Landesteilen übernehmen die zentralen Orte als Versorgungskerne für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereichs 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.

Im Straßennetz des Landes wird der Neu- und Ausbau von Bundesfern-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen fortgesetzt. Durch Großvorhaben, wie den Lückenschluss der Bundesautobahn A 14, die A 38 und die A 143 („Mitteldeutsche Schleife“), die autobahnähnliche Bundesstraße B 6n und die Bundesstraße B 190n sowie das Ortsumfahrungsprogramm, wird das Bundesfernstra-

ßennetz vervollständigt. Die Neu- und Ausbaumaßnahmen im überregionalen Straßennetz führen zu einer höheren Attraktivität des 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 Gewerbesiedlungen 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. Schu-

⁶ Stand jeweils 31. Dezember 2007; Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt.

⁷ Gründungsmitglieder der Europäischen Metropolregion „Mitteldeutschland“ (ehemals: „Sachsendreieck“): Chemnitz, Dresden, Halle, Leipzig und Zwickau.

len) und veränderten Mobilitätsanforderungen einer alternden Gesellschaft (höherer Anteil Nichterwerbstätiger und mobilitätsbeeinträchtigten Menschen), 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 Entwicklungspotenziale 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. Hierzu sind insbesondere bei der Festlegung der ÖPNV-Netze die im LEP enthaltenen „Vorrangstandorte mit überregionaler strategischer Bedeutung für neue Industrieansiedlungen“ und „Vorrangstandorte für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen“ mit dem Ziel zu prüfen, die Leistungsangebote und die Zugangsmöglichkeiten für diese Standorte herzustellen, zu verbessern oder zu optimieren.

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 als Aufgabe der Daseinsvorsorge 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 IC⁸-Verkehr auf der Achse Berlin – Halle (Saale) – Erfurt
- den stündlichen ICE-Verkehr auf der Achse Hamburg – Berlin – Lutherstadt Wittenberg – Leipzig – Naumburg – München, der in Lutherstadt Wittenberg und Naumburg jeweils nur zweistündlich hält, und
- weitere Züge in Einzellagen, z. B. IC-Züge zwischen Rostock, Magdeburg, Halle (Saale) und Leipzig, Magdeburg – Berlin; auf der Verbindung Frankfurt (M) – Kassel – Nordhausen – Sangerhausen – Lutherstadt Eisleben – Halle (S) – Leipzig, Hamburg – Stendal – Berlin – Krakau (IC Wawel); ICE-Züge zwischen Magdeburg, Leipzig und Dresden sowie Tagesrandlagenhalte der ICE-Linie Frankfurt am Main – Leipzig – Dresden in Naumburg.

In den letzten Jahren hat die DB AG das Angebot im SPFV weiter reduziert. Dies betraf insbesondere Leistungen in Tagesrandlagen und am Wochenende, so dass empfindliche Bedienungslücken sowohl auf einzelnen Linien als auch durch die geringe Bedienung von einzel-

nen Halten wie Naumburg (Saale), Halle (Saale) oder Magdeburg entstanden. Zudem wurden durch diese Reduzierungen Anschlüsse zum ICE-Netz insbesondere in Leipzig und Braunschweig aufgegeben, so dass hier in diesen Zeiten zwischen Fernverkehrszügen aus Sachsen-Anhalt und weiterführenden ICE-Verkehren zum Teil nur noch mit Wartezeiten von über 60 Minuten umgestiegen werden kann. Die Verbindung Halle (Saale) – Dessau – Berlin wurde vollständig aufgegeben. Für das Oberzentrum Dessau-Roßlau ist damit die letzte Fernverkehrsanbindung entfallen. Positiv stehen dem die seit Ende 2009 stündlichen Verkehrshalte des IC in Köthen gegenüber.

Für die Struktur des heutigen SPNV-Angebots ist die Aufrechterhaltung des heutigen Fernverkehrsangebots unerlässlich. Dabei wird davon ausgegangen, dass bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt etwa im Jahr 2015 die Relation Berlin – Halle (Saale) – Erfurt mindestens im heutigen Maße weiterbedient wird. Auch wird damit gerechnet, dass ab 2015 die genannte Neubaustrecke zwischen Halle (Saale) und Erfurt mindestens stündlich durch Fernverkehrszüge befahren wird. Aus Sicht des Landes wären idealerweise mindestens die Oberzentren des Landes miteinander sowie mit den benachbarten Oberzentren in den Nachbarländern durch regelmäßige miteinander günstig vernetzte SPNV-Angebote zu verbinden.

Da die Länder im SPNV keine Planungskompetenz haben, stehen dem Land hier kaum Einflussmöglichkeiten 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 grundsätzlich nicht entsprechen. Die Prüfung der Umgestaltung des SPNV-Angebots aus Gründen der hinreichenden Versorgung der Bevölkerung ist im Einzelfall davon unbenommen. Das im Jahresfahrplan 2010 (Stand Dezember 2009) geltende Fernverkehrsangebot in Sachsen-Anhalt ist in der **Abbildung 3** dargestellt.

3.3 Verkehrsmarkt, Nachfrageentwicklung

Neben der siedlungs-, verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Entwicklung prägen die demografischen 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 Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildenden (Reisende die für ihre Wege keine anderen motorisierten Verkehrsmittel zur Verfügung haben⁹) bis 2015 nachhaltige Auswirkungen auf die Nachfragepotenziale 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 MIV ab. Hierbei sind insbesondere Maßnahmen im Straßenneu- und -ausbau sowie die Entwicklung bei der PKW- und Führerscheinverfügbarkeit mit ihren Unterschieden bei Frauen und Männern die Verkehrsmittelwahl beeinflussende Faktoren. Hinzu kommt ein Abhängigkeitsverhältnis zwischen Tarifgestaltung und Zahlungskraft bzw. -bereitschaft der potentiellen Fahrgäste. 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.

⁹ In der Fachwelt auch als „captive riders“ bezeichnet.

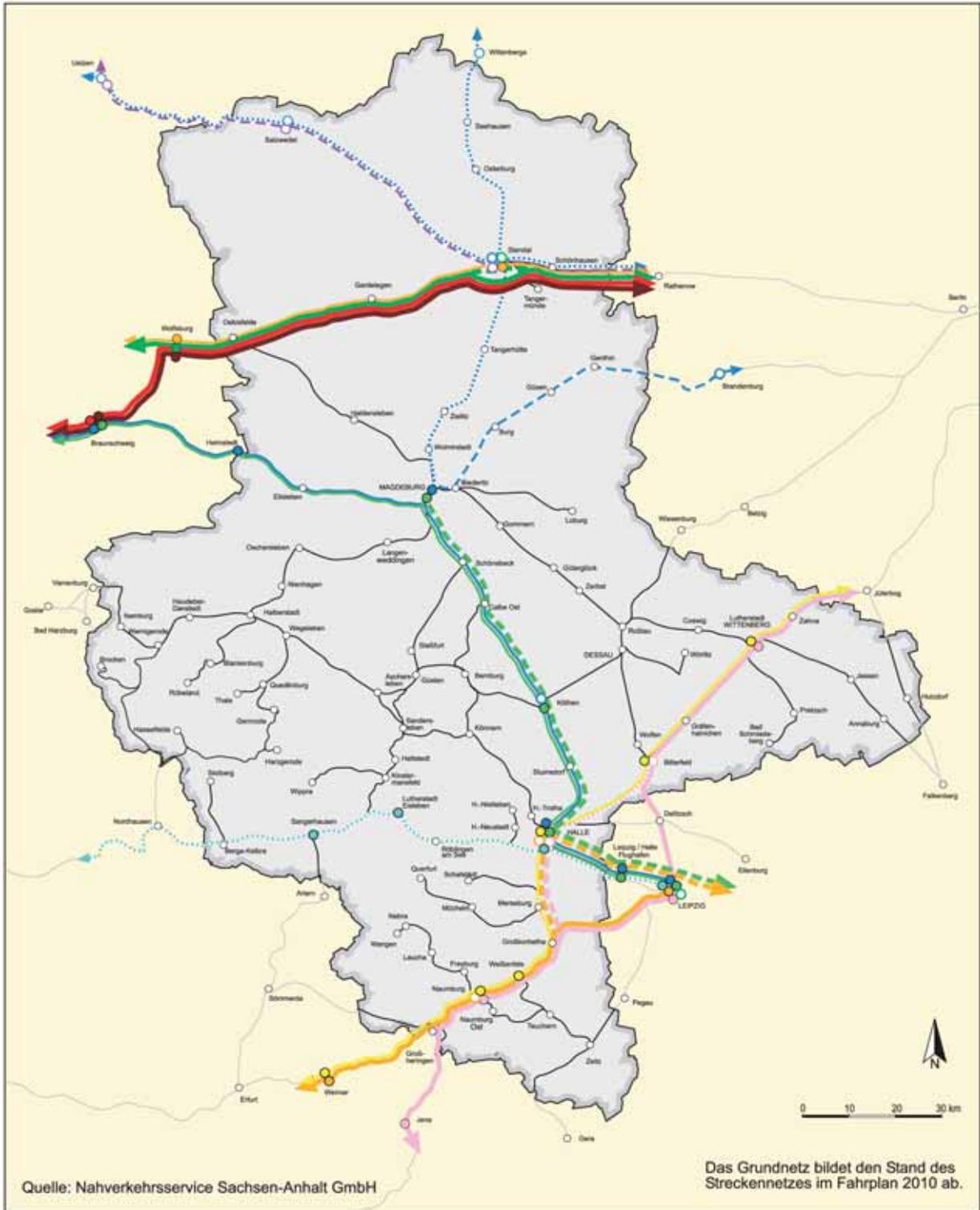


Abb. 3 Fernverkehrsverbindungen (Stand Dezember 2009)

- | | | | |
|---|---|--|--|
| — ICE-Linie mind. 2-stdl. (täglich) | ● 2-stdl. Halt | — ICE-Linie 10
Berlin-Hannover-Köln / Bonn | — IC-Linie 51
Düsseldorf-Hamm-Kassel-Erfurt-Halle-Lu. Wittenb.-Berlin-Stralsund |
| - - - ICE-Linie einzelne Fahrten (überwiegend täglich) | ○ einzelne Halte | — ICE-Linie 11
Berlin-Frankfurt/M.-München | — IC-Linie 55
Leipzig-Halle-Magdeburg-Hannover-Dortmund-Köln |
| — IC-Linie 2-stdl. (täglich) | ○ vom Fernverkehr nicht bediente weitere Zugangsstellen | — ICE-Linie 12
Berlin-Frankfurt/M.-Basel | — IC-Linie 56
Leipzig-Halle-Magdeburg-Hannover-Bremen-Oldenburg |
| - - - IC-Linie einzelne Fahrten (überwiegend täglich) | | — ICE-Linie 28
Hamburg-Berlin-Leipzig-Nürnberg-München | — IC-Linie 77
Berlin-Stendal-Hannover-Amsterdam/Münster |
| einzelne ICE / IC-Züge (an einzelnen Tagen oder saisonal) | | — ICE-Linie 50
Wiesbaden -Frankfurt/M.-Erfurt-Leipzig-Dresden | — IC-Linie 99
Hamburg-Salzwedel-Berlin-Krakau |
| | | — ICE-Zugpaar
Magdeburg-Leipzig-Dresden | — IC-Linie
Frankfurt M.-Nordhausen-Leipzig |

3.3.1 Bisherige Nachfrageentwicklung

Während der Fortschreibung des ÖPNV-Plans wurde im Rahmen der Neufassung des ÖPNVG LSA die Aufnahme eines weiteren inhaltlichen Punktes bei der Vorgabe des

Inhalts des ÖPNV-Plans erwogen. Dies antizipierend, wird die Darstellung „des verkehrs- und aufgabenträgerbezogenen Erschließungsgrades in zeitlicher und räumlicher Hinsicht“ ansatzweise bereits in dieser Fortschreibung des ÖPNV-Plans aufgenommen.

Übersicht 4 Entwicklung der landesweiten Verkehrsnachfrage im ÖSPV je Landkreis				
Landkreis	Beförderte Personen pro Jahr			
	2005	2006	2007	2008
Altmarkkreis Salzwedel	259.422	262.023	266.933	287.705
Landkreis Stendal	842.042	820.409	753.235	686.631
Jerichower Land	441.793	423.984	397.294	375.289
Börde	1.006.862	974.836	940.053	903.711
Harz	4.357.337	4.276.134	3.913.354	4.145.340
Salzlandkreis	1.637.784	1.549.038	1.565.327	1.389.391
Anhalt-Bitterfeld	1.897.695	1.908.892	1.845.410	1.826.958
Wittenberg	516.627	566.031	980.150	1.295.784
Mansfeld-Südharz	1.854.064	1.715.894	1.740.880	1.451.745
Saalekreis	3.433.763	3.342.915	3.325.921	3.371.623
Burgenland	2.507.327	2.422.889	2.456.816	2.573.617
Magdeburg	33.715.753	29.616.627	29.366.055	30.494.477
Halle	37.387.908	37.702.946	37.324.178	36.608.967
Dessau-Roßlau	2.674.108	2.525.253	2.508.723	2.563.108
Summe	92.532.505	88.107.871	87.384.329	87.974.346

Übersicht 5 Entwicklung des landesweiten Verkehrsangebots im ÖSPV je Landkreis				
Landkreis	Fahrplankilometer pro Jahr			
	2005	2006	2007	2008
Altmarkkreis Salzwedel	4.789.633,0	4.896.745,0	5.028.149,0	5.030.874,0
Landkreis Stendal	4.560.457,0	4.566.815,0	4.602.614,0	4.533.646,0
Jerichower Land	3.701.703,6	3.412.421,0	3.238.237,0	3.223.470,7
Börde	6.148.147,0	6.130.131,0	5.996.295,0	6.090.089,0
Harz	9.318.636,0	9.345.569,0	9.217.646,0	8.915.111,4
Salzlandkreis	5.655.798,5	5.572.881,0	5.366.341,3	5.539.688,0
Anhalt-Bitterfeld	6.441.817,0	6.579.954,0	6.371.776,0	5.412.792,0
Wittenberg	3.178.054,0	3.090.185,0	3.285.602,0	3.834.484,0
Mansfeld-Südharz	5.474.208,9	5.291.057,0	4.829.220,3	4.221.252,0
Saalekreis	8.134.560,2	8.650.199,0	8.273.288,0	8.386.881,0
Burgenland	5.471.126,0	5.559.012,0	5.859.316,0	5.757.788,0
Magdeburg	8.962.844,0	9.010.825,0	9.050.063,0	9.139.288,0
Halle	10.569.411,0	9.086.186,0	8.735.618,0	8.914.815,0
Dessau-Roßlau	2.374.768,0	2.152.826,0	2.155.711,0	2.437.980,0
Summe	84.781.164,2	83.344.806,0	82.009.876,6	81.438.159,1

Es handelt sich dabei um Angaben zur Entwicklung von Verkehrsnachfrage (**Übersicht 4**) und -angebot (**Übersicht 5**) im ÖSPV je Landkreis. Allerdings muss beachtet werden, dass diese Angaben keine Nachfrage im Schülerverkehr enthalten.

3.3.2 Demografischer Wandel und ÖPNV

Rückgang der Bevölkerung

Für die Planung des ÖPNV ist die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung der entscheidende Faktor. Aktuelle Planungsgrundlage hierfür ist die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008 bis 2025 auf der Basis des Bestandes von 2008. Als Status-quo-Prognose schreibt diese Bevölkerungsvorausberechnung das negative Wanderungsgeschehen fort. Eine kräftige wirtschaftliche Entwicklung in Sachsen-Anhalt und wirkungsvolle familienpolitische Maßnahmen, wie sie im Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungsentwicklung“ festgelegt werden, könnten in den nächsten Jahren die Entwicklung günstiger verlaufen lassen. Dennoch ist weiterhin von einem gebremsten Bevölkerungsrückgang auszugehen.

Nach den Ergebnissen der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt (**Übersicht 6** und **Übersicht 7**) wird erwartet, dass Sachsen-Anhalt auf der Basis 2008 bis zum Jahr 2015 ca. 7,3 % und bis 2025 ca. 18,6 % seiner Einwohnerinnen und Einwohner verliert. Damit reduziert sich deren Zahl vom Jahr 2008 von 2,38 Mio. (davon 1,21 Mio. [51,0 %] Frauen und 1,17 Mio. Männer) im Jahr 2015 auf 2,21 Mio. (davon 1,12 Mio. [50,7 %] Frauen und 1,09 Mio. Männer). Im Jahr 2025 werden in Sachsen-Anhalt 1,94 Mio. Menschen leben, davon 0,974 Mio. (50,2 %) Frauen und 0,9657 Mio. Männer¹⁰. Ursachen dieser Entwicklung sind u. a. die anhaltenden Geburtendefizite und Wanderungsverluste.

Von dieser Entwicklung werden alle Landkreise und kreisfreien Städte in unterschiedlicher Intensität betroffen sein. So reichen die prognostizierten Verluste in

den Landkreisen bis 2025 von 17,9 % im Saalekreis und 20,0 % im Landkreis Harz bis zu 27,7 % im Landkreis Mansfeld-Südharz. In den kreisfreien Städten Halle (Saale), Magdeburg und Dessau-Roßlau divergiert die Bevölkerungsabnahme ebenfalls. Die Bevölkerung der Landeshauptstadt nimmt bis 2025 um 1,9 % ab und Halle (Saale) wird etwa 10,0 % verlieren. Dessau-Roßlau nimmt um 21,1 % ab und liegt damit weiterhin unter dem Landesdurchschnitt. Damit können die sich im Zuge der Suburbanisierung vollziehenden signifikanten Wanderungsverluste der Kernstädte zugunsten der sie umgebenden Räume als weitgehend abgeschlossen angesehen werden bzw. der Prozess der Suburbanisierung hat sich in den letzten Jahren vereinzelt zugunsten der Großstädte bereits umgekehrt.

Übersicht 6 Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2015/2025 (Regionale Verteilung)							
Gebiet ¹¹ (Planungsregion, kreisfreie Stadt, Landkreis, Land)	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2008	2015	2025	2008 bis 2015		2008 bis 2025	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg							
Dessau-Roßlau	88.693	81.309	70.021	-7.384	-8,33	-18.672	-21,1
Anhalt Bitterfeld	182.023	166.412	143.805	-15.611	-8,58	-38.218	-21,0
Wittenberg	140.799	127.985	107.957	-12.814	-9,10	-32.842	-23,3
Altmark							
Altmarkkreis Salzwedel	91.922	83.900	72.363	-8.022	-8,73	-19.559	-21,3
Stendal	125.429	113.829	97.291	-11.600	-9,25	-28.138	-22,4
Halle							
Halle (Saale), Stadt	233.013	225.615	209.726	-7.398	-3,17	-23.287	-10,0
Burgenlandkreis	199.186	182.228	156.127	-16.958	-8,51	-43.059	-21,6
Saalekreis	201.273	186.436	165.334	-14.837	-7,37	-35.939	-17,9
Magdeburg							
Magdeburg, Stadt	230.047	232.457	225.694	-2.410	-1,05	-4.353	-1,9
Bördekreis	182.866	168.741	147.359	-14.125	-7,72	-35.507	-19,4
Jerichower Land	98.122	89.638	76.762	-8.484	-8,65	-21.360	-21,8
Salzlandkreis	215.591	194.450	164.586	-21.141	-9,81	-51.005	-23,7
Harz							
Harz	237.653	218.813	190.061	-18.840	-7,93	-47.592	-20,0
Mansfeld-Südharz	155.255	137.361	112.255	-17.894	-11,53	-43.000	-27,7
Sachsen-Anhalt	2.381.872	2.209.173	1.939.342	-172.698	-7,25	-442.530	-18,58

Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008 - 2025; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Verschiebungen im Altersaufbau

Gravierender als die allgemeine Bevölkerungsentwicklung werden für den ÖPNV die Veränderungen im Altersaufbau sein. Trotz eines angenommenen Geburtenanstiegs auf das im internationalen Vergleich niedrige westdeutsche Niveau, wird sich voraussichtlich die Zahl der Kinder und Jugendlichen (unter 20 Jahre) bis 2015

um etwa 6 % von rund 354.000 auf 333.000 Personen und von 2015 bis 2025 nochmals um 13 % auf dann insgesamt 291.000 Personen verringern¹². Diese Entwicklung betrifft vorwiegend den Umfang des Schülerverkehrs, der in der Fläche das Rückgrat des Verkehrsangebots darstellt.

¹¹ Angaben beziehen sich auf den Hauptwohnsitz.

¹² Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt 2008 bis 2025; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt.

Übersicht 7 Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2015/2025 (Strukturelle Verteilung)							
Bevölkerung nach Altersgruppen in Tausend Personen	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2008	2015	2025	2008 bis 2015		2008 bis 2025	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Insgesamt	2.382	2.209	1.939	-173	-7,3	-443	-18,6
0 bis unter 20	354	333	291	-21	-6,0	-63	-17,8
20 bis unter 65	1.463	1.315	1.044	-148	-10,1	-419	-28,6
65 bis unter 80	441	416	437	-25	-0,9	-4	-0,8
über 65	565	561	605	-4	-0,7	40	7,0
über 80	125	145	168	20	16,7	43	34,4
Bevölkerung nach ausgewählten Personengruppen in Tausend Personen	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2005	2015	2025	2005 bis 2015		2005 bis 2025	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Insgesamt	2.470	2.238	1.976	-232	-9	-494	-20
Schüler	215	195	176	-20	-9	-39	-18
Berufssch./Studenten	137	60	68	-77	-56	-69	-50
Erwerbstätige (Wohnort)	1.068	935	761	-133	-12	-307	-29
Beschäftigte (Arbeitsort)	990	990	990	0	0	0	0

Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008 - 2025; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt und Fortschreibung der Landesverkehrsprognose für das Land Sachsen-Anhalt bis 2015/2025 auf Basis der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose 2005-2025

Gleichzeitig steigt die Zahl der Älteren signifikant. Entfielen im Jahr 2008 auf 100 Personen im Alter von 20 bis 65 noch 39 Personen im Alter über 65, sind es 2015 bereits 43 Personen und 2025 sogar 58 Personen. Hier zeigt sich der deutliche Trend der Alterung der Bevölkerung Sachsens-Anhalts. Die starken Jahrgänge der 30- bis 40-jährigen werden in rund dreißig Jahren das Rentenalter erreichen. Dagegen sind die Jahrgänge der bis 20-jährigen im Verhältnis zu den älteren Jahrgängen zu gering vertreten, so dass sich der Alterungsprozess der Bevölkerung durch die ungünstige demografische Ausgangs-

situation 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 sowie die zunehmende Lebenserwartung. So steigt die Zahl der über 80-jährigen im Vergleich zu 2008 um ca. 17 % bzw. 20.000 Personen bis 2015 und um ca. 34 % bzw. 43.000 Personen bis 2025. Zusätzlich verringert sich die Zahl der erwerbsfähigen Personen im Alter von 20 bis 65 um ca. 10,1 % bzw. 148.000 Personen bis 2015 sowie um 28,6 % bzw. 419.000 Personen bis zum Jahr 2025.

3.3.3 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 und der zunehmenden individuellen Mobilität 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 demografischen Entwicklung betroffen. Schülerinnen und Schüler sowie Berufsschülerinnen und -schüler stellen einen großen Anteil der so genannten Zwangsfahrgäste des ÖPNV dar. Ihr Rückgang führt somit zu einer starken Verringerung des erreichbaren Nachfragepotenzials auf dem Verkehrsmarkt. Neben der beschriebenen Verringerung der Schülerzahlen hat die veränderte Schulnetzentwicklung unter anderem mit den daraus folgenden Schulwegverlängerungen einen deutlichen Einfluss auf den ÖPNV. Hierbei reduziert sich die Zahl der Schulen in öffentlicher Trägerschaft von 1.544 in 1995/96 auf ca. 877 in 2008/2009. Einer abnehmenden Zahl von Schülern und Schülerinnen (2007/08: 182.941 auf 162.584 2025/26)¹³ steht somit eine zunehmende Zahl von Fahrschülern und Fahrschülerinnen gegenüber. Diese Steigerung bewirkt, dass die Zahl der Fahrgäste im Schülerverkehr nicht im selben Maße abnimmt, wie die Zahl der Schülerinnen und Schüler. Noch deutlicher wird dies bei der Verkehrsleistung, da sich die Wege zu den Schulen verlängert haben. Allerdings dämpft dieser Effekt den beschriebenen Potenzialverlust nur. Die zunehmende Zahl von Schulen in freier Trägerschaft mit ihren z. T. sehr weiten Einzugsbereichen sowie teilweise auch die großräumige Änderung oder Aufhebung von Schuleinzugsbereichen kann sich zusätzlich negativ auf die

effiziente Durchführung der Schülerbeförderung auswirken. Ausschließliche Bündelungen zur nächstgelegenen Schule wären somit nicht mehr ausreichend.

Während im Schülerverkehr aufgrund des Erreichens der zwischenzeitlichen „Talsohle“ eine gewisse Stabilisierung eintritt, wird die Nachfrage im ÖPNV derzeit und in den kommenden Jahren durch den starken Rückgang der Zahl der Berufsschülerinnen und Berufsschüler getroffen. Nach 2015 ist zusätzlich von einem stärker zurückgehenden Schülerverkehr auszugehen.

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 mobilitätsbeeinträchtigten Menschen vor dem Hintergrund zu berücksichtigen, dass ein barrierefreier Tourismus in Sachsen-Anhalt nur mit möglichst weitreichender Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Bei der in diesem Fahrgastsegment beständig steigenden Zahl auch im ÖPNV mobiler Seniorinnen und 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 der **Führerschein- und PKW-Verfügbarkeit**, die maßgeblich die Erreichbarkeit der potentiellen Reisenden für den ÖPNV beeinflusst, lässt sich nur abschätzen. Einerseits ist davon auszugehen, dass die Führerscheinverfügbarkeit wächst, da sich der Anteil der Altersgruppen reduziert, in denen insbesondere Frauen traditionell keinen Führerschein erworben haben¹⁴. Andererseits ist von einer geringeren PKW-Verfügbarkeit bei Frauen (77,3 % bei Frauen im Vergleich zu 88,9 % bei Männern)¹⁵ auszugehen, die sich in Fällen eines sinkenden Familienbudgets noch verstärkt.

¹³ Quelle: Kultusministerium des Landes Sachsen-Anhalt.

¹⁴ So verfügen aktuell laut dem seniorenpolitischen Programm der Landesregierung in der Altersgruppe 60 – 74 72 % der Männer aber nur 42 % der Frauen über einen Führerschein. In den Altersgruppen 75 – 84 ist dieser Unterschied mit 54 % zu 17 % noch größer, während er sich die Quoten in der Altersgruppe ab 85 mit 18 % zu 7 % wieder annähern.

¹⁵ Stand 2003; Quelle: Gender-Institut Sachsen-Anhalt, Thomas Claus (Hrsg.): Gender-Report Sachsen-Anhalt 2003, dr. ziethen verlag Oschersleben 2004.

3.3.4 Nachfrageentwicklung im ÖPNV

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

Die vorliegende Landesverkehrsprognose¹⁶ wurde im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV-Plans ebenfalls fortgeschrieben und ist etwa 2013/2014 zu aktualisieren.

Sie 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 Personennverkehr in Sachsen-Anhalt. Dabei wurde die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung¹⁷ der öffentlichen Verkehrsangebote bzw. der Straßeninfrastruktur für das Jahr 2015/2025 bestimmt. Hierbei sind die in der Übersicht 8 aufgeführten privilegierte Fachplanungen sowie Basisdaten des Bundes und Landes berücksichtigt worden.

Übersicht 8 Grundlagen der Landesverkehrsprognose

- Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 des Bundes
- 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 - 2025 des Landes Sachsen-Anhalt
- Gegenwärtiges Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Land Sachsen-Anhalt
- Arbeits- und Schulpendingerbeziehungen des Landes Sachsen-Anhalt
- Entwicklung der Verkehrswegenetze (Eisenbahnstreckennetz und Straßennetz 2005, 2015, 2025) des Landes Sachsen-Anhalt
- Angebotsnetze des ÖPNV und SPfV (2015 und 2025) des Landes Sachsen-Anhalt und
- Daten zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur des Landes Sachsen-Anhalt

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

Das prognostische Fahrgastaufkommen des ÖPNV bis 2015/2025 bezogen auf das Basisjahr 2007 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 5.2.2** entnommen werden.

Während der Freizeit- und Tourismusverkehr grundsätzlich Berücksichtigung fand, fehlen hingegen Daten einzelner Verkehrserzeuger in diesem Bereich. Bezüglich der Auswirkungen der Nutzerkosten wurde einerseits von einer relativen Konstanz im Verhältnis zwischen

MIV und ÖPV ausgegangen, andererseits eine stärkere Steigerung als bei den allgemeinen Lebenshaltungskosten unterstellt.

Gekoppelt an die Einwohnerentwicklung des Landes wird sich das Gesamtverkehrsaufkommen bezogen auf das Jahr 2007 bis 2025 vermutlich auf etwa 81 % reduzieren. Dabei beträgt der Rückgang des MIV und des NMV etwa 19 % sowie der des ÖPNV 16 %. Der Modal-Split bleibt nahezu unverändert (40 % NMV, 5 % ÖPNV, 55 % MIV)¹⁸. 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.

¹⁶ Erstellt im Jahr 2009 durch das Ingenieurbüro Traffic and Mobility Planning GmbH (TRAMP) in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH.

¹⁷ Verkehrsaufkommen = Zahl der beförderten Personen; Verkehrsleistung = Zahl der beförderten Personen multipliziert mit der jeweils zurückgelegten Reiseweite.

¹⁸ Aufgrund einer veränderten Bezugsgrundlage sind diese Angaben mit denen des bisherigen ÖPNV-Plans nicht vergleichbar.

Die PKW-Verfügbarkeit wird von 491 PKW je 1.000 Einwohnern im Jahr 2007 auf 502 im Jahr 2025 ansteigen und somit nur noch gering zunehmen.

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 Potenzialrückgang infolge des demografischen 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 4** und zur Prognose die **Abbildung 5**.

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, berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist auf die wesentlich höhere Nutzungsintensität des ÖPNV in strukturell vergleichbaren Ländern, wie z. B. Dänemark oder die Schweiz, hinzuweisen.

Dies zeigt, dass trotz eines schrumpfenden Verkehrsmarktes auch im ländlichem Raum Entwicklungspotenziale für attraktive ÖPNV-Angebote vorhanden sind.

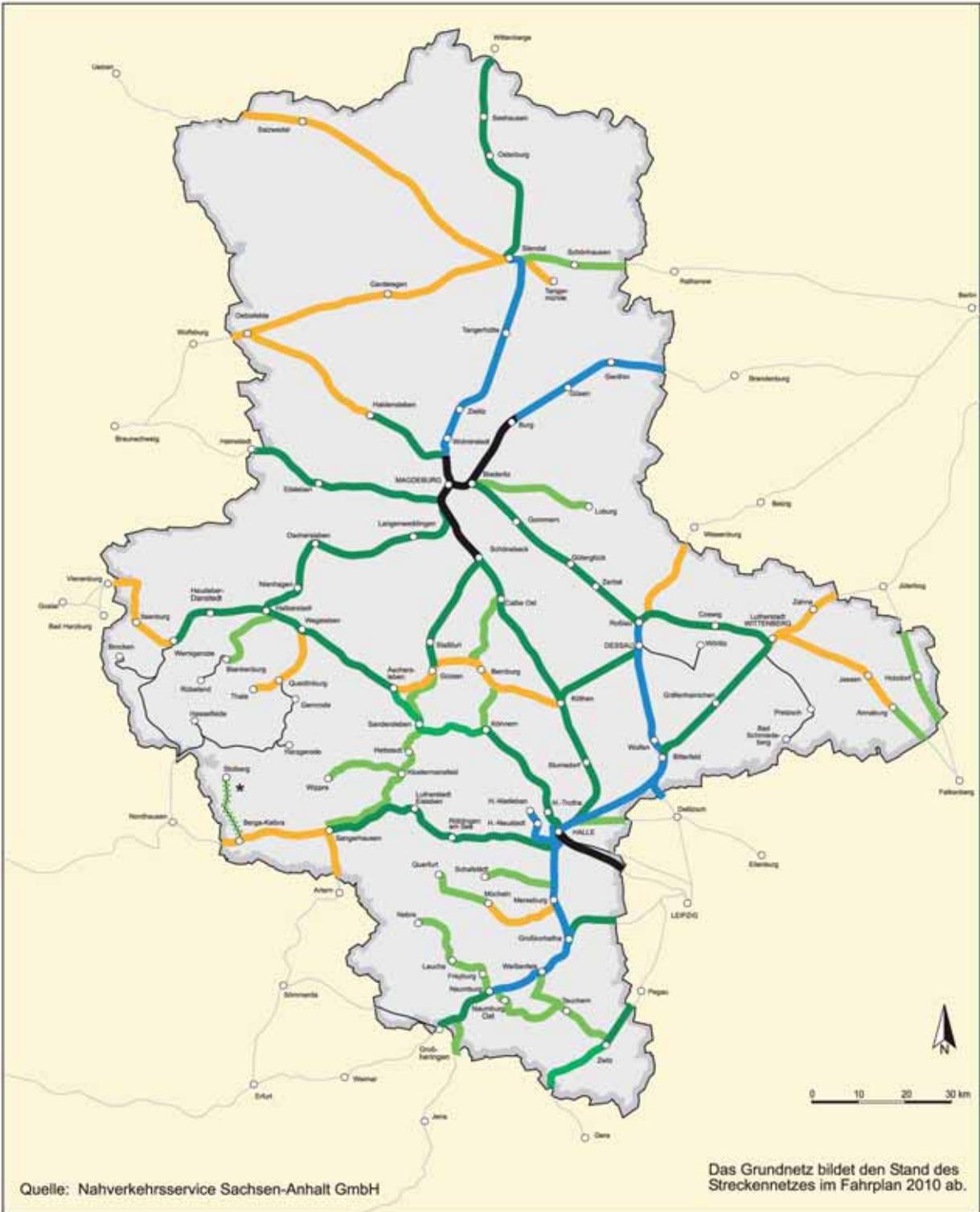


Abb. 4 Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Stand 2008)

- < 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
- ★ keine Werktagsbedienung
- ausgewählte Zugangsstellen

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		5		12		28	
Reisendenkilometer [Rkm]			500		480		1.440		2.420	29
Reisende	50		40		70		0		168	96

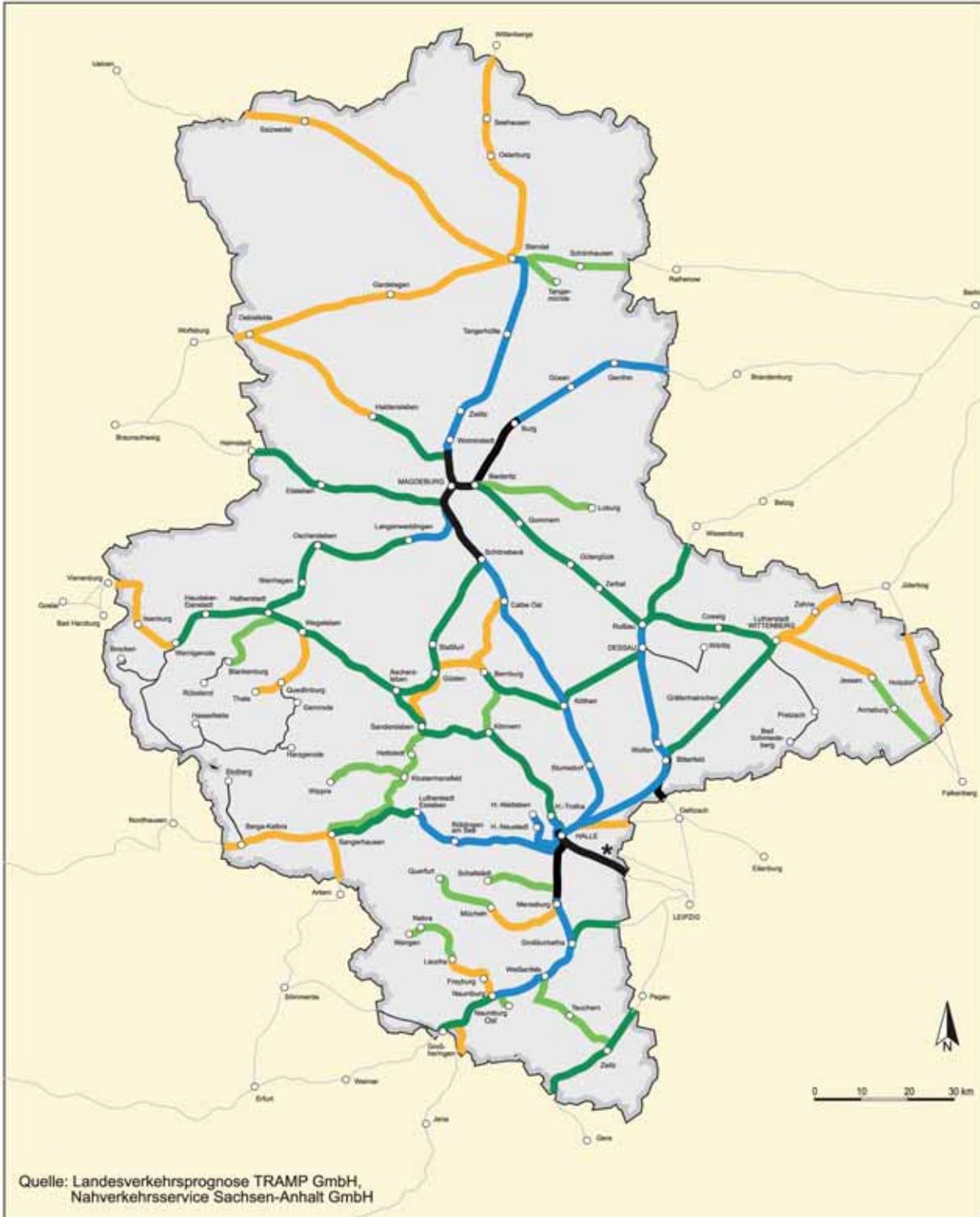


Abb. 5 Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Prognose für 2015)

- < 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
 ○ ausgewählte Zugangsstellen

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	28 = 86
Reisende	50	*	40	*	70	*	0	=	160	

4 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. Dabei ist die Berücksichtigung einer weiteren Differenzierung der Nahverkehrsangebote, die sich als Konsequenz aus der demografischen Entwicklung ergeben, notwendig. Gemäß dem Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“ ist das ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der Geschlechterperspektiven, insbesondere für Familien und Frauen, als „Haltefaktor“ 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 im Handlungsfeld: 5.2.1

■ 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, des Umwelt- und Klimaschutzes 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: 5.2.1, 5.2.4, 5.2.5

■ Leitlinie 3

Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus dem Landesnetz und den kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz

besteht auf Basis einer raumordnerischen Definition 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 im Handlungsfeld: 5.2.1

■ 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 im Handlungsfeld: 5.2.1

■ 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 im Handlungsfeld: 5.2.1

■ Leitlinie 6

Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, des barrierefreien Zugangs, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes 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: 5.2.1, 5.4.3, 5.4.4

■ 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: 5.2.3, 5.4.2

■ Leitlinie 8

Der Fahrradverkehr 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: 5.2.3, 5.2.4

■ Leitlinie 9

Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen 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 und zu bewerben.

Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA:

§ 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt

Umsetzung in den Handlungsfeldern:

5.2.2, 5.2.3, 5.2.6, 5.3.1, 5.3.3, 5.3.4

■ 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 im Handlungsfeld: 5.2.2

■ Leitlinie 11

Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität 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 den Handlungsfeldern: 5.2.2, 5.3.4

■ Leitlinie 12

Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen 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 im Handlungsfeld: 5.3.2

■ 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: 5.2.6, 5.3.1*

■ 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 im Handlungsfeld: 5.2.7*

■ 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. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.

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:
5.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4.1, 5.4.3, 5.4.4*

■ Leitlinie 16

Die Öffnung des ÖPNV für den Wettbewerb ist durch die Aufgabenträger auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 so zu gestalten, dass die Interessen der Fahrgäste, 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 im Handlungsfeld: 5.5*

■ Leitlinie 17

Das Verkehrssystem des Landes Sachsen-Anhalt (IV und ÖV) ist durch Nutzung von Innovationspotenzialen und intermodalen Verknüpfungen hinsichtlich Kapazität, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Information und Service zu optimieren. Dabei sind auch unter Nutzung telematischer Systeme Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung der Umweltbelastungen und zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaschutzziele zu erbringen.

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: 5.3.3, 5.6*

■ Leitlinie 18

Maßstab für Förderungen des Landes im Rahmen der Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie sind die Offenheit solcher Vorhaben/Systeme für Weiterentwicklungen und Verknüpfungen durch Mindeststandards hinsichtlich Kompatibilität, Schnittstellengestaltung und geeignetem Zugang.

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: 5.3.3, 5.6*

5 Nahverkehr in Sachsen-Anhalt im 21. Jahrhundert – Handlungsfelder für die koordinierte Verkehrsgestaltung bis 2015/2025

5.1 Grundlagen der ÖPNV-Gestaltung

5.1.1 Öffentlicher Nahverkehr im Kontext der demografischen Entwicklung

Leitlinien

- L 6: Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, des barrierefreien Zugangs, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes 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 11: Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen. Die Angebotsgestaltung orientiert sich am System der zentralen Orte.

Handlungsgrundsätze

Der demografische Wandel stellt eine große Herausforderung, aber auch eine Chance für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. In Ausformung der verkehrspolitischen Ziele des Handlungskonzeptes „nachhaltige Bevölkerungsentwicklung“ enthält der ÖPNV-Plan das verkehrspolitische Konzept für die Reaktion auf den demografischen Wandel.

Das Land orientiert sich dabei an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- **Anpassung** der benötigten Infrastruktur und der anzubietenden Verkehrsleistungen an die aus der veränderten Bevölkerungszahl und -struktur resultierende veränderte Verkehrsnachfrage.

- **Gegensteuern** durch eine Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots dergestalt, dass es als attraktives Verkehrsangebot nutzbar ist und somit als Haltefaktor wirken kann.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Im Sinne der Anpassungsstrategie wurde eine Umstellung von Bahnangeboten auf Busbedienung umgesetzt (**Abschnitt 5.2.1**). Das Fahrplanangebot wurde auf einzelnen Linien und zu bestimmten Zeiten dem verringerten Nachfragepotenzial angepasst (z. B. Taktichte der S-Bahn Halle). Einzelne, nur sehr schwach nachgefragte Zugangsstellen wurden aufgelassen. Im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr wurden vermehrt flexible Bedienformen eingeführt.

Die Attraktivierung des ÖPNV im Sinne des Gegensteuerns zeigt sich in den vielfältigen Maßnahmen des Verkehrsangebots (Ausweitung auf ausgewählten Relationen), des Bahnhofs- und Schnittstellenprogramms, des Fahrzeugangebots sowie der Weiterentwicklung der bestehenden Tarifkooperationen.

Maßnahmen und Wirkungen

Gemäß § 3 (1) ÖPNVG LSA ist auch weiterhin eine regelmäßige Überprüfung der ÖPNV-Angebote bezüglich ihrer Ausnutzung geboten. Im **Abschnitt 5.2.1** ist daher das Regularium zur Überprüfung der SPNV-Bedienung von Strecken dargestellt. Gleiches gilt für die Überprüfung von Zugangsstellen zum SPNV im **Abschnitt 5.2.3**.

Grundlage der Strategie des Landes, das ÖPNV-Angebot als Haltefaktor auszugestalten, ist die Definition eines ÖPNV-Landesnetzes aus Bahn und Bus (**Abschnitt 5.2.1**), welches als übergeordnetes Netz im gesamten Land eine akzeptable Mindestangebotsqualität bietet. Im Bahnbereich soll dies durch schnelle Verbindungen zwischen den höherrangigen zentralen Orten sowie die Regio-S-Bahn-Angebote erfüllt werden. Im Busbereich wird mit dem Regio-Bus die „Bahnqualität“ übertragen (**Abschnitt 5.2.2**).

Mit einer Vernetzung zum kommunalen ÖPNV soll diese Qualität, ggf. auch durch flexible Bedienformen, in die Fläche getragen werden. Diese Verknüpfungsstellen sind daher entsprechend auszugestalten, auch indem sie für Auto- und Fahrradfahrer attraktiv erreichbar sind. Im ländlichen Raum sind ausgewählte Zugangsstellen sowohl baulich als auch fahrplantechnisch so auszugestalten, dass sie für die jeweilige Region als zentrale Zugangsstellen zum ÖPNV-Landesnetz dienen können (**Abschnitt 5.2.3**).

Eine durchgängige Nutzung der verknüpften Verkehrsangebote ist durch entsprechende Fahrplaninformation (**Abschnitt 5.3.3**), Werbung (**Abschnitt 5.3.4**) sowie tarifliche Angebote (**Abschnitt 5.3.1**) zu gewährleisten.

Schließlich sind als weitere Grundlagen einer hohen Angebotsqualität die Umsetzung der Anforderungen an moderne Fahrzeuge (**Abschnitt 5.4.3 und 5.4.4**) sowie eine ausgebauten Strecken- und Straßeninfrastruktur zu nennen (**Abschnitt 5.4.1 und 5.4.2**).

5.1.2 Öffentlicher Nahverkehr für alle Menschen

Leitlinien

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. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Berücksichtigung der Interessen besonderer Fahrgastgruppen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind die in der **Anlage 1** genannten besonderen Ansprüche der dort genannten Nutzergruppen zu berücksichtigen.
- Gemäß dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz sind die Belange der mobilitätsbeeinträchtigten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs eine weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Vorgabe wird durch die Zielvorstellung im ÖPNV-Plan erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.
- Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich die Anforderungen bei Frauen und Männern an den ÖPNV häufig. Zusätzlich zur Erwerbstätigkeit werden von Frauen bei der Erledigung von Besorgungs- und Begleitungs-tätigkeiten häufiger eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombiniert. Diesen veränderten Ansprüchen sowie den besonderen Sicherheitsinteressen ist bei der Ausgestaltung des ÖPNV Rechnung zu tragen.
- Mit der demografischen Entwicklung und der damit verbundenen relativen und absoluten Zunahme der Seniorinnen und Senioren in der Bevölkerung wächst auch deren Bedeutung als Kundengruppe im ÖPNV. Die Ausgestaltung der Zugänge und Fahrzeuge einerseits und des Informations- und Vertriebssystems andererseits hat dem Rechnung zu tragen. Da die Seniorinnen und Senioren bislang hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr nutzen, sind die Marketingbemühungen insbesondere auf diese Zielgruppe auszurichten.
- Kinder und Jugendliche sind heute Stammfahrgäste des ÖPNV und daher aus Sicht der Kundenbindung im Fokus der Marketingbemühungen. Neben der Erschließung von Schulen und Freizeiteinrichtungen, der Gewährleistung der kombinierten ÖPNV-/Fahrradnutzung ist im Rahmen einer strategischen Mobilitätserziehung Wissen über die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad zu kommunizieren.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Das Eisenbahnsystem ist historisch aufgrund hoher Fahrzeugeinstiege sowie Tunnel- oder Brückenzugängen zu den Bahnsteigen durch viele, für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen kaum überwindbare Barrieren geprägt. Erst seit Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts wird durch den Einsatz von Fahrzeugen mit stufenlosem Einstieg und einer angepassten Innenraumgestaltung, durch veränderte Bahnsteigzugänge und weitere Maßnahmen zum Abbau von Barrieren massiv an einer Veränderung dieser Situation gearbeitet. Bedingt durch die Komplexität scheinen Verbesserungen jedoch nur langfristig umsetzbar.

Für Menschen mit Rollstühlen wird im Eisenbahnsystem immer die Unterstützung einer zweiten Person notwendig bleiben, da zwischen Bahnsteig und Fahrzeug lichtraumprofilbedingt ein größerer Spalt bleiben muss, der nur durch eine Rampe und/oder Unterstützung überwindbar ist.

Die in vergangenen Jahren durchgeführten Infrastrukturmaßnahmen der DB AG und der Kommunen führten i. d. R. zu einer Verbesserung der Barrierefreiheit. Allerdings wurde bei einigen nicht durch das Land geförderten Maßnahmen auch die Errichtung neuer Barrieren festgestellt. In der Fahrplanauskunft INSA konnte eine Nur-Text-Auskunft für Blinde und Sehbehinderte integriert werden. Auch wurde in Kooperation mit dem Allgemeinen Behindertenverband Sachsen-Anhalt (ABISA) eine flächendeckende Aufnahme der barrierefreien Zugänglichkeit der Zugangsstellen des SPNV vorgenommen.

Mit der Neubeschaffung von Niederflurfahrzeugen im Bus- und Straßenbahnverkehr konnte im ÖSPV ein erheblicher Qualitätssprung erreicht werden. Durch den Einbau von elektronischen Haltestellenanzeigen und -ansagen sowie eine entsprechende Innenraumgestaltung wird den Belangen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen immer besser entsprochen. Nachholbedarf besteht – trotz erheblicher Anstrengungen – noch im Umbau der Haltestellen, um einen weitestgehend stufenlosen Zugang zu ermöglichen.

Im Rahmen des Marketings mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die NASA GmbH eine Vielzahl von Ver-

anstaltungen mit Seniorinnen und Senioren durchgeführt, um Vorbehalte bei der Nutzung des ÖPNV und diesbezügliche Wissensdefizite abzubauen.

Unter diesem Dach besteht auch das Mobilitätserziehungsprogramm „Schüler in Bus und Bahn“.

Maßnahmen und Wirkungen

Alle in den folgenden Abschnitten beschriebenen konkreten Maßnahmen, insbesondere mit finanzieller Beteiligung des Landes, sind so durchzuführen, dass sie zu einem Mehr an Barrierefreiheit führen. Insbesondere umfasst dies den gesamten Zu- und Abgang zu Zugangsstellen und Fahrzeugen des ÖPNV und die Gestaltung von Informationsmedien und der Vertriebskanäle. Diese Ausgestaltung betrifft in analoger Weise die Anforderungen von Seh- und Hörgeschädigten. Es ist zu prüfen, wie den Mobilitätsansprüchen von Menschen mit eingeschränktem Sprachverständnis Rechnung getragen werden kann.

Die Erhöhung des Maßes an Barrierefreiheit im ÖSPV liegt durch entsprechende Beschaffung der Fahrzeuge und Umbau der Haltestellen im Verantwortungsbereich der kommunalen Aufgabenträger und ist in den Nahverkehrsplänen und Förderrichtlinien zu regeln.

Die Ausgestaltung des Fahrplanangebots im ÖPNV-Landesnetz hat zu berücksichtigen, dass Veranstaltungen insbesondere für Frauen auch in den Tagesrandlagen erreichbar sind. Die Möglichkeit der Bildung differenzierter Wegekettens betrifft insbesondere den ÖSPV und ist in den Nahverkehrsplänen der kommunalen Aufgabenträger abzubilden. Bei der Gestaltung der Fahrzeuge sowie der Zugangsstellen zum ÖPNV inkl. ihrer Zuwegungen sind die Ansprüche besonders von älteren Menschen, Frauen und Kindern an die objektive und subjektive Sicherheit zu beachten.

Das aktuelle Mobilitätserziehungsprogramm „Schüler in Bus und Bahn“ im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG wird intensiviert, auf die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren ausgeweitet sowie inhaltlich adaptiert und unter dem Dach der ÖPNV-Imageoffensive des Landes fortgesetzt.

5.2 Integriertes Angebotskonzept

5.2.1 Bestimmung der ÖPNV-Netze

Leitlinien

- L 1: Bei der Entwicklung eines ÖPNV-Gesamtsystems ist die grundsätzliche Trennung der Zuständigkeit von Land und kommunalen Aufgabenträgern nach den Verkehrsarten zu berücksichtigen.
- 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, des Umwelt- und Klimaschutzes einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
- L 3: Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus einem Landesnetz und den kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht auf Basis einer raumordnerischen Definition 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.

- L 6: Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes 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.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Ausgestaltung der ÖPNV-Netze an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die Fortschreibung 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 weitere Ausgestaltung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt durch das Land unter Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger innerhalb des Planungshorizonts bis 2015.
- Für ÖSPV-Relationen kommunaler Aufgabenträger, für die ein besonderes Landesinteresse festgestellt wurde, kann durch das Land die finanzielle Mehrbelastung für die Sicherung von Qualitätskriterien gemäß § 8 Abs. 7 ÖPNVG LSA sowie gemäß dem Erlass des MLV für die Förderung von Busverkehren im ÖPNV-Landesnetz übernommen werden. Bei den Berechnungen für die Zuweisungen nach § 8 Abs. 4 (1) ÖPNVG LSA sind für solche ÖSPV-Relationen die Eingangsgrößen um den Anteil der Spezialfinanzierung abzumindern.
- Es besteht weiterhin die Möglichkeit einer Förderung für die Verknüpfung kommunaler Netze über Landkreis- oder Landesgrenzen hinweg, sofern damit mindestens Grundzentren über die jeweilige Grenze verbunden werden, die Verflechtung des ÖPNV-Landesnetzes erhöht wird und eine bün-

delungsfähige potentielle Nachfrage besteht. Die Förderung erfolgt analog der vorgenannten Regelung gegebenenfalls mit abgeminderten qualitativen Standards durch Übernahme der Mehrbelastung bezogen auf ein Basisjahr (Fahrplan 2008/2009).

- Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt, sofern dies nicht zwingende Gründe vorher erforderlich machen, nach Abschluss des Planungshorizontes 2015.
- Das Land sorgt für eine unternehmensübergreifende Vermarktung der einheitlichen Qualitätsstandards im ÖPNV-Landesnetz (Dachmarke).

Status quo und Bilanz 2006 – 2009

Auf der Grundlage des ÖPNV-Plans wurde zwischen dem Land und den Aufgabenträgern des ÖSPV die inhaltliche und formelle Ausgestaltung des ÖPNV-Landesnetzes abgestimmt.

Der Prüfbedarf zum Verkehrsträgereinsatz gemäß § 3 (1) ÖPNVG LSA wurde für die Strecken Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg, Köthen – Aken, Merseburg – Halle-Neustadt, Könnern – Bernburg, Teuchern – Naumburg – Nebra, Klostermansfeld – Wippra, Merseburg – Schafstädt und Berga-Kelbra – Stolberg abgearbeitet und mit den kommunalen Aufgabenträgern diskutiert.

Im Ergebnis wurde die Bedienung für die Strecken Naumburg-Ost – Nebra, Klostermansfeld – Wippra und Könnern – Bernburg aufrechterhalten. Die Bedienung der Strecken Köthen – Aken und Merseburg – Halle-Neustadt wurde abbestellt und die Bedienung der Strecken Merseburg – Schafstädt, Naumburg-Ost – Teuchern und Berga-Kelbra – Stolberg z. T. befristet und z. T. erheblich ausgedünnt fortgesetzt. Der verbliebene Verkehr zwischen Naumburg-Ost und Teuchern wurde/wird zum Dezember 2010 abbestellt. Die Strecke Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg wird nach Abbestellung durch das Land in kommunaler Verant-

wortung im Rahmen eines Bus/Bahn-Modellprojekts zunächst bis Dezember 2010 weiter im SPNV bedient. Für den Fall der Bewährung soll die Fortführung im Wege der Finanzierung nach den Methoden des Wittenberger Modells geprüft werden.

Bisherige Förderungen des ÖSPV außerhalb des ÖPNV-Landesnetzes wurden beendet. Für die in das ÖPNV-Landesnetz zu überführenden bisherigen ÖPNV-Optimierungsverkehre wurde begonnen, die Förderung unter Beachtung neuer Qualitätsstandards umzustellen. Im Altmarkkreis Salzwedel und im Landkreis Wittenberg begann die Förderung neuer Relationen des ÖPNV-Landesnetzes. Damit wurden bislang etwa zwei Drittel der möglichen Bus-Relationen im ÖPNV-Landesnetz umgesetzt und gefördert.

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 im Jahr 2007 erfolgten Kreisgebietsreform (Prüfschema bzw. **Übersicht 9**). Die übrigen ÖPNV-Verbindungen sind Bestandteil der kommunalen Netze, deren Angebotsform die kommunalen Aufgabenträger in den Nahverkehrsplänen bestimmen.

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 Landesentwicklungsplan¹⁹ des Landes Sachsen-Anhalt festgelegten zentralen Orten oder 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. Der Begriff „zentrale Orte gemäß LEP“ beinhaltet

¹⁹ Im Sinne der kommunizierenden Planung wird hier auf den in Aufstellung befindlichen LEP Bezug genommen.

alle Orte mit „einer besonderen Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum“ oder analoge Benennungen im LEP, damit das ÖPNV-Landesnetz seiner verkehrsinfrastrukturstabilisierenden Wirkung als Haltefaktor gerecht werden kann.

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 von Vorrangstandorten mit übergeordneter Bedeutung für neue Industrieanlagen bzw. von Vorrangstandorten für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen, Bedeutung für bestehende Güterverkehrsanschlüsse, 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. Das ÖPNV-Landesnetz ist in der Abbildung 6 dargestellt.

3. Stufe

Prüfung des wirtschaftlichen

Verkehrsträgereinsatzes (Leitlinie 6)

Inhalt der Prüfung

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

Unterschreitet die potenzielle 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 Bus-Bedienung 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.

Entscheidungsbedarf innerhalb des

Planungshorizontes 2015

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 Strecke Magdeburg – Loburg.

Bei der SPNV-Relation Stendal – Rathenow ist zu prüfen, inwieweit hier eine Steigerung der Nachfrage im Zusammenhang mit der großräumigen landesgrenzüberschreitenden Verkehrsplanung erreicht werden kann bzw. wie stark ein Landesinteresse an den Verbindungen besteht.

Zu prüfen ist weiterhin die Fortsetzung der bislang nur unter Vorbehalt bestellten SPNV-Verbindungen Merseburg – Schafstädt und Berga-Kelbra – Stolberg. Mit Auslaufen des Verkehrsvertrages für die Bedienung der

Strecke Klostermansfeld – Wippra im Jahr 2013 ist zu prüfen, ob weiterhin die Voraussetzungen für das bislang positive Ergebnis des Prüfbedarfes bestehen.

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:

- a) linien- und fahrplanmäßige Abstimmung innerhalb des ITF
- b) Mindestbedienungshäufigkeit
- c) Fahrzeugqualität
- d) Verknüpfung an Schnittstellen
- e) weitgehend barrierefreier Zugang, Nutzbarkeit und Sicherheit
- f) 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)
- g) gemeinsamer Marktauftritt und
- h) kostenlose Fahrradmitnahme

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

Für Relationen, die der Verbindung kommunaler Netze über Landkreis- oder Landesgrenzen hinweg bei Integration in das ÖPNV-Landesnetz dienen und für die eine Landesförderung beantragt wird, sind mindestens die Kriterien a), c), d), e), f) und h) einzuhalten.

Das Netz der HSB wird als besonderer Teil des ÖPNV-Landesnetzes behandelt und beworben, auch wenn hier systembedingt einige der Qualitätskriterien nicht eingehalten werden können.

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 Aufgabenträgerschaft übernehmen.

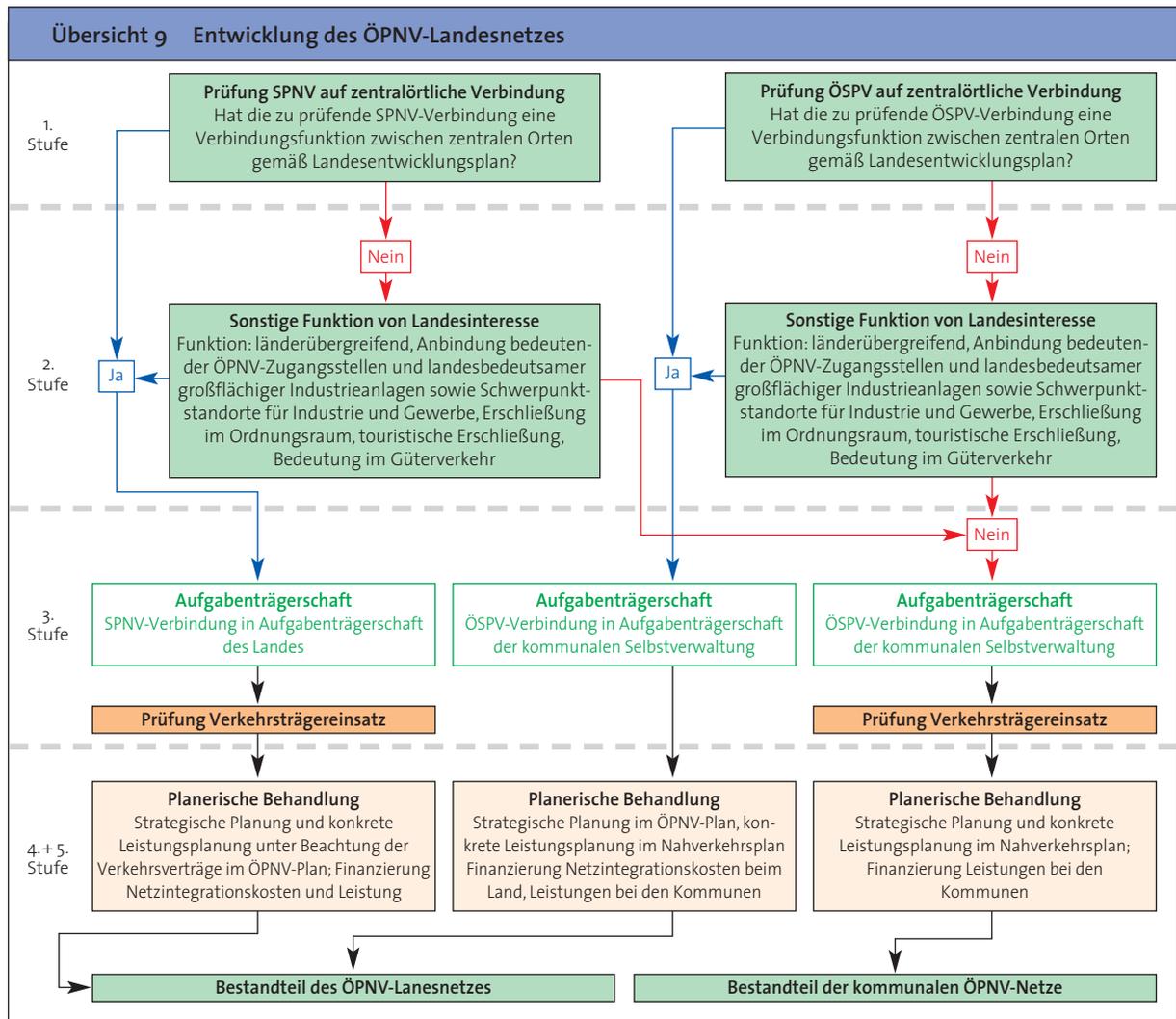
Für den ÖSPV liegt die Aufgabenträgerschaft und damit die Organisations- und Finanzverantwortung nach § 1 Satz 2 und § 4 sowie nach § 8 ÖPNVG LSA bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Für ÖSPV-Relationen von Landesinteresse kann die finanzielle Mehrbelastung für die Sicherung von Qualitätskriterien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

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

Die unternehmensübergreifende Vermarktung der einheitlichen Qualitätsstandards des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt durch eine gesonderte Mittelbereitstellung im Rahmen der Imageoffensive.

Für ÖSPV-Relationen außerhalb des ÖPNV-Landesnetzes, welche die kommunalen Netze über Landkreis- bzw. Landesgrenzen hinweg verknüpfen und in das ÖPNV-

Landesnetz integriert sind, kann eine analoge Förderung unter Beachtung des letzten Absatzes der Stufe 4 vorgenommen werden.



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

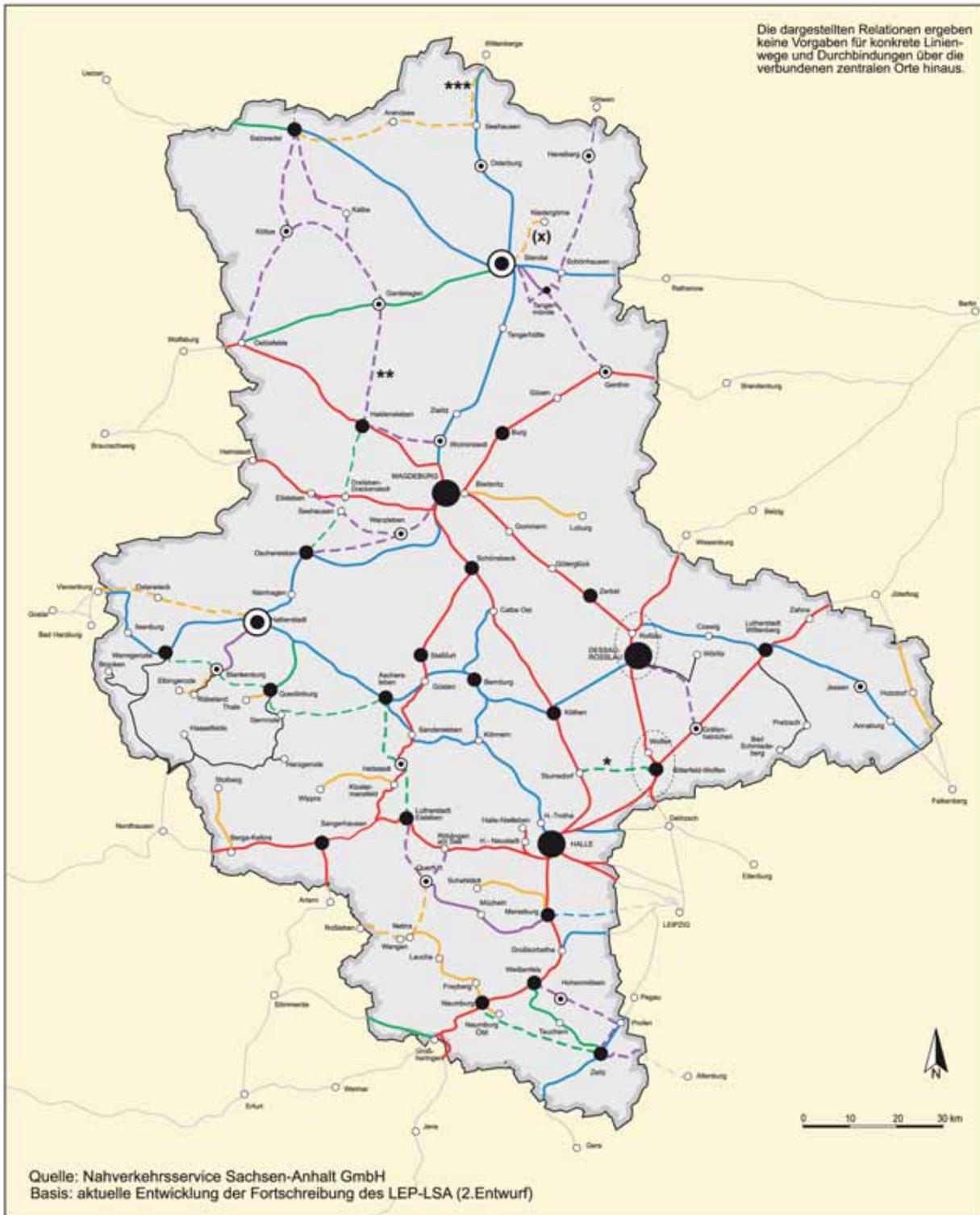


Abb. 6 ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2015)

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Oberzentrum (OZ) ⊙ Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums (MOZ) ● Mittelzentrum (MZ) ⊙ Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums oder mit besonderer Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum (GMZ) ○ ausgewählte Zugangsstellen ⊖ fusionierte Städte | <p>SPNV ÖSPV</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verbindung OZ - OZ — Verbindung MZ/MOZ - OZ — Verbindung MZ/MOZ - MZ/MOZ — Verbindung GMZ - Zentrum jeder Art — Verbindung mit sonstiger Funktion im Landesinteresse — Eisenbahnstrecken ohne direkte SPNV-Bestellung des Landes Sachsen-Anhalt | <ul style="list-style-type: none"> * betrifft Verbindung Köthen - Bitterfeld mit Umstieg in Stumsdorf ** Fahrten verkehren z.T. bis Magdeburg *** unter Beachtung der Parallelverbindung zum SPNV (x) Prüfung der Aufnahme inkl. des Verkehrsträgereinsatzes |
|---|--|--|
- Die Namen der SPNV-Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnamtlichen Formulierungen.

5.2.2 Leistungsangebot im ÖPNV-Landesnetz

Leitlinien

- L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen 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 und zu bewerben.
- 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 und die Kommunikation dieser Qualität 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. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.

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 Leistungsangebots des von ihm bestellten SPNV an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Das Angebot im SPNV wird im Sinne einer klaren Schwerpunktbildung strukturiert. Dies bedeutet, dass der SPNV vor allem auf die nachfragestarken Achsen im Zentrale-Orte-System ausgerichtet ist. 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 werden auch einzelne nur zur Hauptverkehrszeit verkehrende Züge eingesetzt. 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 Fahrzeugen, in der Regel mindestens im 1-Stunden-Takt
- Kontinuierliche Überprüfung und ggf. Reduktion schwach nachgefragter Leistungen, sofern sie nicht im Gesamtsystem des ÖPNV/SPNV in wirtschaftlich vertretbarer Weise Angebotslücken füllen
- Aufrechterhaltung landesgrenzüberschreitender Verbindungen, sofern damit eine wichtige Netzfunktion erfüllt und eine Anbindung wichtiger zentraler Orte gewährleistet wird, auch wenn die Nachfrage begrenzt ist
- Abbau **konkurrierender Parallelverkehre**, wobei Modifizierungen, wie alternierende Bedienung beim Vorhandensein eines ausreichenden Nachfragepotenzials und eine stärkere Differenzierung der Funktion durch intensivere Flächerschließung 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 Angebots erreicht werden. Dies betrifft insbesondere das Angebot so genannter **Mischprodukte**. Zum Teil soll auf Strecken, wo vorher Regionalbahn und Regionalexpress im Wechsel bedienten, nur noch ein Produkt verkehren, welches aber unter Umständen eine modifizierte Haltekonzeption erhält. In Folge dessen muss die Existenz einiger heute sehr schwach nachgefragter und auch mit einem nur sehr geringen Nachfragepotenzial 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 Potenziale 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 und Bilanz 2006 - 2009

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 höher-rangigen zentralen Orten noch verbesserungsfähig. Im Gegensatz dazu wird immer noch eine hohe Zahl von Zugangsstellen mit einem geringen Nachfragepotenzial vergleichsweise umfangreich bedient.

Das SPNV-Angebot gliedert sich derzeit mit dem Regionalexpress im schnellen Regionalverkehr sowie 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 7**, Seite 50 dargestellt.

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

Folgende durch den ÖPNV-Plan vorgegebene Angebotsveränderungen konnten zwischen 2006 und 2009 umgesetzt werden:

- Umsetzung der Prüfungsergebnisse aus der Durchführung der Überprüfungen nach Abschnitt 5.2.1
- Umsetzung eines effizienteren Angebotskonzeptes S-Bahn Magdeburg/RB Magdeburg – Stendal
- Herstellung der schnellen Direktverbindungen Magdeburg – Wolfsburg, Magdeburg – Blankenburg, Magdeburg – Salzwedel – Uelzen und Halle – Bernburg
- Verbesserung des Stadt-Umlandverkehrs zwischen Halle und Könnern
- Reisezeitverkürzung zwischen Halberstadt und Hannover²⁰
- Systematisierung des Angebots mit einem durchgängigen 1-Stunden-Takt zwischen Aschersleben und Dessau Hbf
- Verkürzung von Reise- und Umsteigezeiten auf der Strecke Merseburg – Querfurt
- Umsetzung einer ersten Stufe des SE/RSB-Angebotskonzeptes auf der Strecke Halle – Nordhausen.

Übersicht 10 Entwicklung der Bestellmenge im SPNV im Zeitraum 1997 bis 2010							
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Bestellmenge (Mio. Zugkm)	27,1	27,9	27,6	27,4	27,6	27,3	25,9
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bestellmenge (Mio. Zugkm)	25,7	25,5	25,2	25,0	24,0	24,3	24,5

Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

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. mit den Oberzentren. Außerhalb der Ordnungsräume wird jede Zugangsstelle, in den Ordnungsräumen selbst nur ausgewählte Zugangsstellen, darunter der jeweilige Hauptbahnhof, bedient.

²⁰ Im Jahresfahrplan 2010 aufgrund der Nichtverfügbarkeit einer funktionsfähigen Neigetechnik nicht vollständig umgesetzt.

Der **erschließende Verkehr** wird mit Kernprodukten des Bahn- und Busverkehrs, dem Regiozug, 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 Nachfragepotenzial ein 30-Minuten-Takt oder 1-Stunden-Takt umgesetzt. Hervorzuheben ist, dass es

sich dabei aus technischer und förderrechtlicher Sicht nicht um S-Bahnen, sondern um klassische, bislang als Regionalbahnen bezeichnete Produkte handelt.

Der **Regiobus** verbindet als Produkt im ÖPNV-Landesnetz zentrale Orte gemäß LEP ohne Bahnanbindung untereinander bzw. fungiert als Zu-/Abbringer zur Bahn. Der Erlass des MLV für die Förderung von Busverkehren im ÖPNV-Landesnetz regelt die für Regiobusse geltenden Qualitätsparameter. Hervorzuheben ist, dass der hier verwendete Produktname Regiobus aus technischer und förderrechtlicher Sicht grundsätzlich nicht dem schon bei einigen Verkehrsunternehmen verwandten Produkt gleichgestellt ist.

Folgende Verbindungen sollen grundsätzlich ohne Umstieg hergestellt werden (**Übersicht 11**):

Übersicht 11 Bedienkonzept in Sachsen-Anhalt			
Verbindung	Produkte	Haltekonzept	Häufigkeit
Oberzentrum – Oberzentrum (Aufgabe des Bundes)	bevorzugt Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums – Oberzentrum	sofern vorhanden Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	zweistündlich bis stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Oberzentrum – Mittelzentrum	sofern vorhanden 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 Teilfunktion 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 Teilfunktion eines Mittelzentrums – Mittelzentrum²¹	erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)	alle Halte	zweistündlich bis stündlich
Anbindung bedeutender touristischer Ziele (außerhalb höherrangiger zentraler Orte)	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 2015 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.

Gleichwohl können Streckenausbauten dazu führen, dass bereits bestehende Vollknoten die Funktion von

Richtungsknoten übernehmen (z. B. in Wernigerode umgesetzt). 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 2025 abgeschlossen werden. Gegenüber früheren Annahmen verschiebt sich dieser Zeitraum aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der genannten Infrastrukturmaßnahmen erheblich. Der Zielzustand des ITF im Planungshorizont 2015 ist in der **Abbildung 8** dargestellt.

Für folgende ITF-Knoten besteht weiterhin Optimierungs- bzw. Verbesserungsbedarf:

- Halle (Saale), Lutherstadt Wittenberg und Güsten bezüglich einer grundsätzlichen Verbesserung der Anschlussbeziehungen
- Dessau Hbf, Stendal und Sangerhausen aufgrund veränderter Kantenzzeiten im Streckenzulauf.

Das Prinzip des ITF ist bei der Gestaltung des ÖPNV-Landesnetzes schrittweise umzusetzen, um 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.

Übergangszeiten für Anschlussbeziehungen im ITF sind nach Möglichkeit und unter Beachtung der technischen Randbedingungen so zu gestalten, dass sie für alle Fahrgastgruppen nutzbar sind.

Den kommunalen Aufgabenträgern wird empfohlen, auch Busverbindungen zu integrieren, die nicht zum

ÖPNV-Landesnetz gehören. 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.

Maßnahmekonzept innerhalb des Planungshorizontes 2015

In der **Übersicht 12** und in der **Übersicht 13** sind alle SPNV- und ÖSPV-Verbindungen des ÖPNV-Landesnetzes mit ggf. bestehendem Entwicklungs- und Entscheidungsbedarf unter Berücksichtigung streckenbezogener Handlungsgrundsätze dargestellt. Dabei sind im SPNV die Regelungen zur Leistungsanpassung in den Verkehrsverträgen und die entsprechenden Fristen zu berücksichtigen.

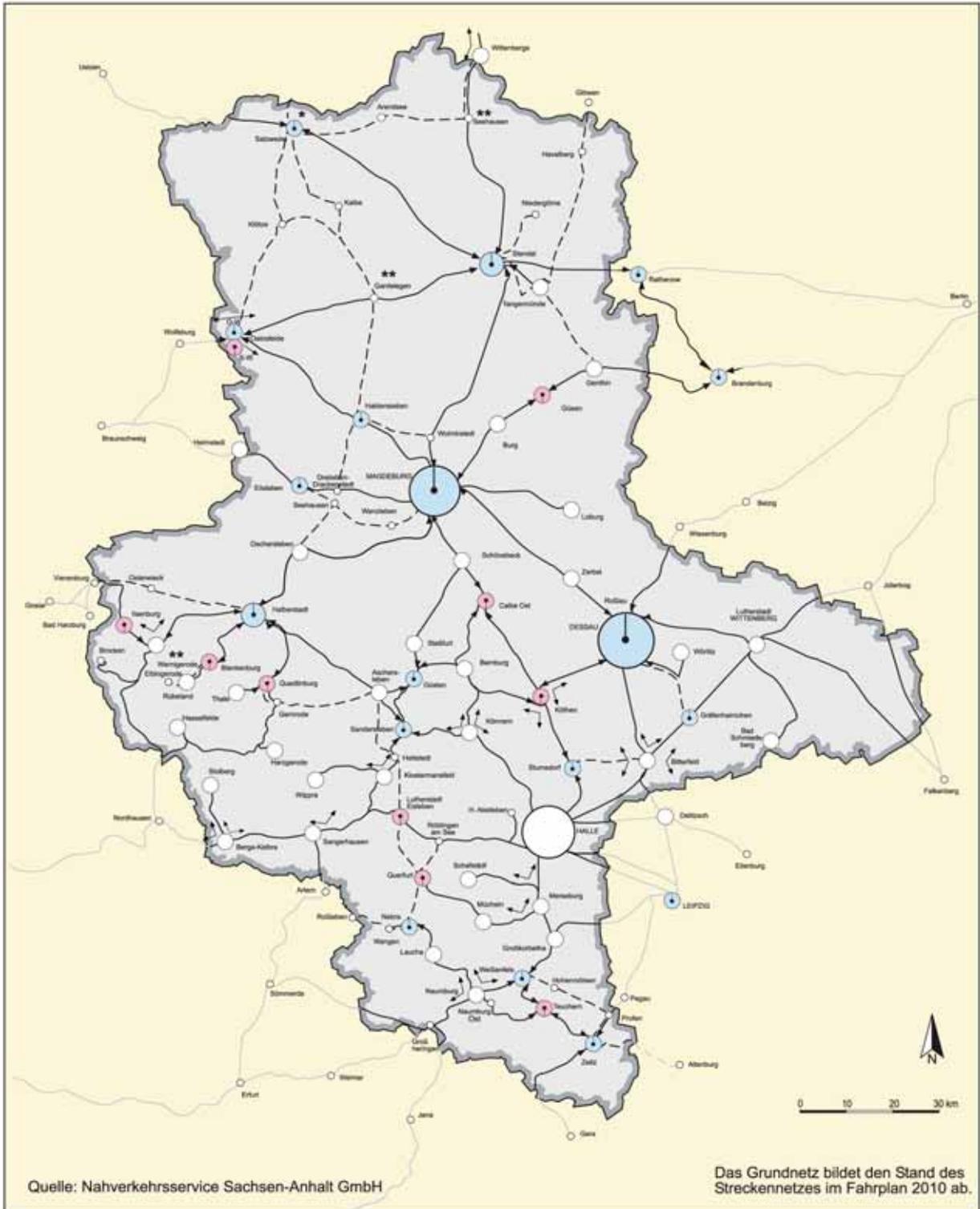
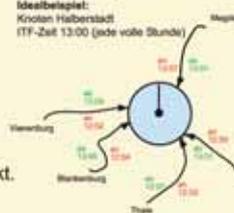


Abb. 7 Darstellung des Ist-Zustandes im Integralen Taktfahrplan (SPNV-Fahrplan 2010)

- Taktknoten**
- zur vollen Stunde
 - zur halben Stunde
 - SPNV- Verbindung
 - SPNV- Verbindung mit Einbindung in den ITF-Knoten
 - ÖSPV-Verbindung (Landesnetz)
 - ausgewählte Zugangsstellen

- Richtungsanschluss**
- Ost-West-Richtung
 - Süd-West-Richtung
 - nur durch RB
 - herausragende Verknüpfungsfkt. mit dem kommunalen ÖPNV

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



Die Darstellung verdeutlicht die Verknüpfung der Fahrpläne auf den einzelnen Strecken. Im Idealfall 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.

Die Größe der Knoten unterscheidet sich aus Gründen der Darstellung.

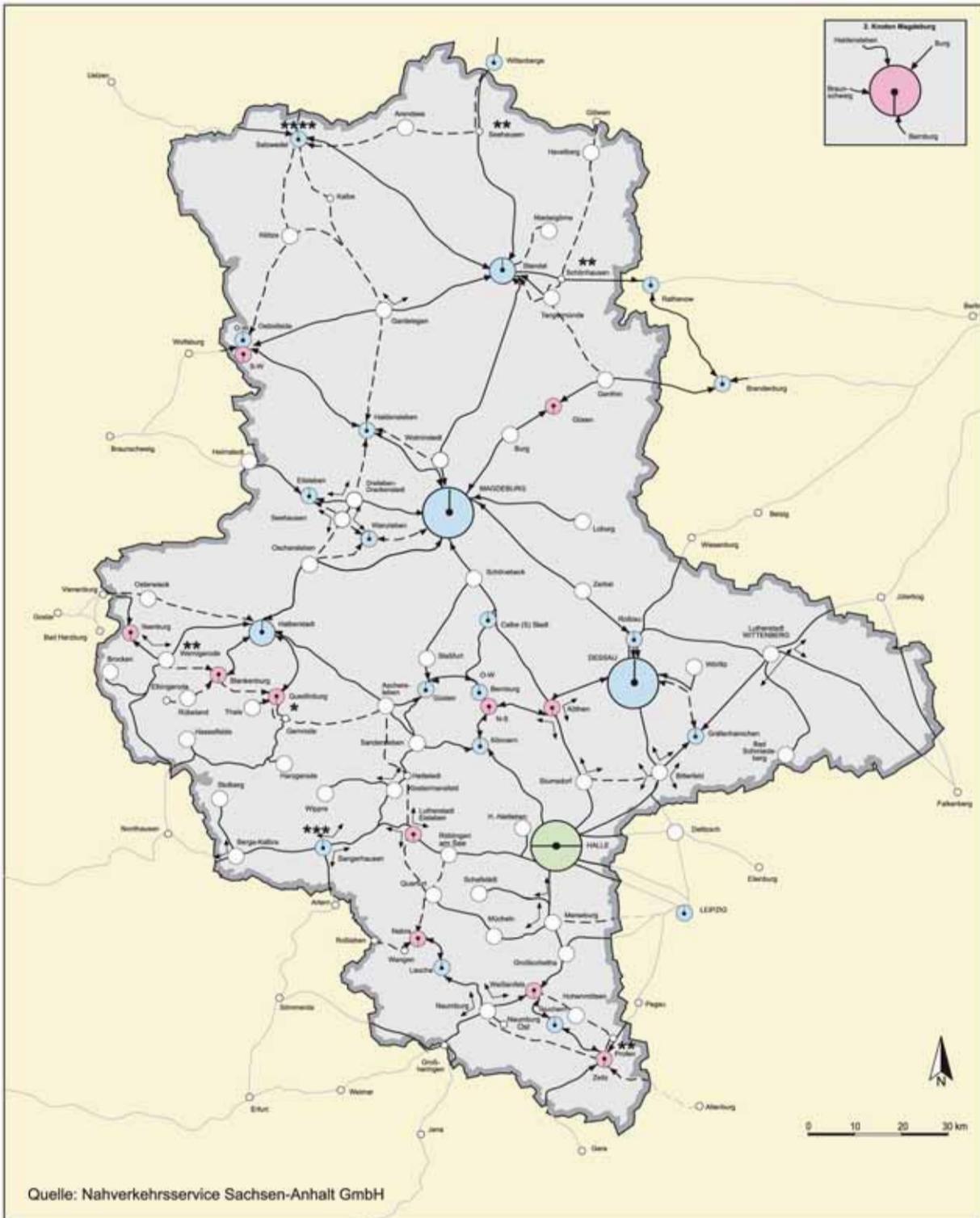


Abb. 8 Darstellung des Soll-Zustandes im Integralen Taktfahrplan im ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2015)

Taktknoten

-  zur vollen Stunde
-  zur halben Stunde
-  15 / 45

 Richtungsanschluss

-  NS Nord-Süd-Richtung
-  SW Süd-West-Richtung
-  OW Ost-West-Richtung

-  SPNV-Verbindung
-  ÖSPV-Verbindung (Landesnetz)
-  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
- ** herausragende Verknüpfungsfkt. mit dem kommunalen ÖPNV
- *** Abhängig vom Konzept im Bereich Magdeburg-Güsten
- **** nur RB
- ausgewählte Zugangsstellen

Übersicht 12 Bilanz und Maßnahmenkonzept bis 2015 für alle SPNV-Verbindungen
Verbindungen außerhalb des ÖPNV-Landesnetzes sind kursiv dargestellt.

KBS 202 Stendal – Rathenow

Handlungsgrundsatz: → landesgrenzüberschreitende Netzfunktion

Im Planungshorizont bis 2015 ist keine Veränderung vorgesehen. Es besteht jedoch Prüfbedarf zur generellen Zukunft der Verbindung aufgrund der geringen Nachfrage, der derzeit noch offenen Infrastrukturentwicklung (Elektrifizierung) und der sich damit eröffnenden Durchbindung von Berlin aus.

KBS 205 Abschnitt Falkenberg – Jüterbog – Berlin

Handlungsgrundsatz: → landesgrenzüberschreitende Netzfunktion

Im Zusammenhang mit der Neuvergabe zu Dezember 2014 ist zu überprüfen, ob aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt eine Bestellnotwendigkeit für diese Verbindung besteht.

KBS 205 Abschnitt Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin

Handlungsgrundsätze: → landesgrenzüberschreitende Netzfunktion
→ schnelle Direktverbindungen

Im Zusammenhang mit der Neuvergabe zu Dezember 2014 ist eine Verkürzung der Reisezeit durch Auflassung von schwach nachgefragten Zugangsstellen vorgesehen. Eine Ergänzung des zweistündlichen Grundangebots um einzelne Züge im Berufsverkehr wird geprüft.

KBS 207 Dessau – Belzig – Potsdam – Berlin

Handlungsgrundsätze: → landesgrenzüberschreitende Netzfunktion
→ schnelle Direktverbindungen

Ab 2013 ist eine Verkürzung der Reisezeit aufgrund des Einsatzes moderner Fahrzeuge und der Auflassung von Zugangsstellen vorgesehen. Mit Vollzug des Streckenausbaus nach 2013 wird es zudem zu einer weiteren Reisezeitverkürzung kommen.

Im Ergebnis einer Ausschreibung ist eine Verdichtung des Verkehrsangebots ab Dezember 2012 an den Tagen Montag bis Freitag auf einen 1-Stunden-Takt vorgesehen.

KBS 216 Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg

Handlungsgrundsätze: → landesgrenzüberschreitende Netzfunktion
→ ITF-Verbesserung
→ schnelle Direktverbindung

Abhängig vom Streckenausbau (ESTW Dessau-Roßlau) ist eine Umstrukturierung des Angebots der Relation Magdeburg – Dessau – Falkenberg vorgesehen, bei der die Verbindung zwischen Dessau und dem Fernverkehrsknoten Lutherstadt Wittenberg verbessert werden soll. Zusätzlich ist die Einführung schneller Direktverbindungen zwischen Magdeburg und Lutherstadt Wittenberg vorgesehen.

KBS 218 Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg

Handlungsgrundsatz: → Schülerverkehr im SPNV

Die Verbindung wird aktuell ohne direkte Bestellung jedoch mit finanzieller Unterstützung des Landes auf Veranlassung des Landkreises Wittenberg betrieben. In einem Probezeitraum bis 2010 ist eine integrierte Bus/Bahn-Bedienung mit Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Bahn zu erproben. Vom Erfolg dieser Aufgabe wird die Fortsetzung des Projektes abhängen. Die Verbindung ist nicht Bestandteil des ÖPNV-Landesnetzes.

KBS 219 Halle (Saale) – Delitzsch – Eilenburg**Handlungsgrundsatz:** → landesgrenzüberschreitende Netzfunktion

Es ist keine Veränderung des Angebots vorgesehen.

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) werden diese Strecken in das Regio-S-Bahn-System einbezogen. Für die Strecken Halle (Saale) – Bitterfeld und Leipzig – Bitterfeld ist an den Tagen Montag bis Freitag grundsätzlich eine Verdichtung des Angebots zum 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Im Ergebnis eines Prüfauftrages aus dem ÖPNV-Plan ist zwischen Halle und Dessau kein regelmäßiger Einsatz von Zügen mit ausgedünnter Haltekonzepktion vorgesehen.

KBS 254 Magdeburg – Dessau**Handlungsgrundsätze:** → Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn

→ schnelle Direktverbindungen

→ Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - Stadtexpress

→ Modifizierung Haltekonzepktion

Ursächlich bedingt durch Baumaßnahmen und auch zur Straffung des Angebots wurde eine Reduzierung des bisherigen Regionalexpress-Angebots vorgenommen. Auch musste die Direktverbindung Magdeburg – Lutherstadt Wittenberg aufgegeben werden.

Eine Aufnahme des Abschnitts Magdeburg – Zerbst in das Regio-S-Bahn-Netz wird derzeit geprüft, indem probeweise alle Halte zwischen Magdeburg Hbf und Gommern stündlich bedient werden. Abhängig von den daraus resultierenden Nachfrageeffekten wird im Planungshorizont bis 2015 über die Aufnahme in das Regio-S-Bahn-Netz entschieden.

Zur weiteren Verkürzung der Reisezeit sowie im Kontext paralleler Busangebote ist zu prüfen, ob gering nachgefragte Zugangsstellen erhalten werden können.

Abhängig vom Streckenausbau (ESTW Dessau-Roßlau) ist eine Umstrukturierung des Angebots der Relation Magdeburg – Dessau – Falkenberg vorgesehen, bei der die Verbindung zwischen Dessau und dem Fernverkehrsknoten Lutherstadt Wittenberg verbessert werden soll. Außerdem ist die Einführung schneller Direktverbindungen zwischen Magdeburg und Lutherstadt Wittenberg vorgesehen.

KBS 257 Dessau – Wörlitz**Handlungsgrundsatz:** → Touristische Integration

Eine Veränderung der nachfrageorientierten Bedienung ist durch den Aufgabenträger Stadt Dessau-Roßlau nicht vorgesehen.

KBS 259 Magdeburg – Loburg**Handlungsgrundsätze:** → Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn

→ Modifizierung Haltekonzepktion

→ ITF-Verbesserung

Landkreis, Kommunen und Busunternehmen sind aufgefordert, mit einer optimalen Verknüpfung aller Aktivitäten mit dem Bahnangebot zur Steigerung der Nachfrage beizutragen. Sofern hier keine messbaren Erfolge zu verzeichnen sind, ist für die Strecke der Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren abzuarbeiten.

Wegen der ausschließlichen Erschließungsfunktion der Strecke wären Ersatzangebote vsl. außerhalb des ÖPNV-Landesnetz einzuordnen.

Sofern eine SPNV-Abbestellung im Falle eines positiven Ergebnisses der vorgenannten Aufgabenstellung weiterhin erfolgt, ist für die Nebenbahn die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h vorgesehen. Mit Abschluss des Infrastrukturumbaus, wird die Bedienungshäufigkeit auf einen 1-Stunden-Takt erhöht und die Linie ggf. Bestandteil des Regio-S-Bahn-Systems.

KBS 260 Magdeburg – Berlin

Handlungsgrundsätze: → **Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn**
→ **schnelle Direktverbindung**

Es ist keine Veränderung des RX-Verkehrs nach Berlin vorgesehen. Die Verbindung Magdeburg – Burg wird als Teil der Verbindung Braunschweig – Burg Bestandteil des Regio-S-Bahn-Systems.

KBS 269 Stendal – Tangermünde

Handlungsgrundsatz: → **Anbindung bedeutender Aufkommenspunkte**

Es ist keine Angebotsveränderung vorgesehen.

KBS 301 Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg

Handlungsgrundsatz: → **landesgrenzüberschreitende Verbindung**

Es ist keine Angebotsveränderung vorgesehen. Ergänzend zur Orientierung an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs ist eine Berücksichtigung der maßgeblichen Schichtzeiten des VW-Werks in Wolfsburg anzustreben.

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

Handlungsgrundsätze: → **Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn**
→ **schnelle Direktverbindungen – Stadtexpress/Regioexpress**
→ **Modifizierung Haltekonzeption**

Das bisherige ineffiziente und nicht nachfrageadäquate Angebotskonzept wurde schrittweise umgestaltet. Die Parallelbedienung S-Bahn/Regionalbahn wurde reduziert, indem die Regionalbahn als S-Bahn bis Schönebeck-Salzelmen durchgebunden wurde. Das RE-Angebot zwischen Magdeburg und Stendal wurde ausgeweitet, zwischen Magdeburg und Uelzen besteht neu ein zweistündliches RE-Angebot. Dafür wurde die Bedienung der Unterwegshalte zwischen Stendal und Salzwedel reduziert.

In einem zweiten Schritt ist der durchgehende Verkehr Schönebeck-Salzelmen – Wittenberge auch als Regio-S-Bahn-Produkt entsprechend zu vermarkten.

Nach einem Streckenausbau auf 160 km/h zwischen Magdeburg und Wittenberge ist zu prüfen, ob die Bedienung der heutigen RB Schönebeck-Salzelmen – Wittenberge auf Tangerhütte begrenzt und die Relation Magdeburg – Wittenberge durch einen zweistündlichen SE ersetzt werden kann, der zwischen Tangerhütte und Wittenberge an jeder Zugangsstelle hält und zwischen Stendal und Wittenberge noch verdichtet würde.

Zwischen Stendal und Salzwedel ist zu prüfen, ob mit der Auflassung von Zugangsstellen der Aufwand für die Bestellung durch den mindestens teilweisen Wegfall der noch verkehrenden RZ-Produkte reduziert werden kann.

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 wurden die beiden Oberzentren nun direkt verbunden und der Arbeitsplatzstandort Wolfsburg verbessert angebunden. Der ITF-Knoten Haldensleben konnte weitgehend realisiert werden.

Geprüft werden soll, ob der Abschnitt Magdeburg – Haldensleben in das Regio-S-Bahn-System eingebunden werden kann. Perspektivisch ist eine Prüfung der Vergrößerung der Zahl der Züge vorgesehen, die von Wolfsburg kommend 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 310 Magdeburg – Braunschweig

Handlungsgrundsätze: → Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn
→ landesgrenzüberschreitende Verbindung

Die Züge auf der Strecke verkehren durchgebunden bereits ab Burg. Mit Neuvergabe der Leistungen ist eine Integration in das Regio-S-Bahn-System vorgesehen. Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge und ggf. die Auffassung schwach nachgefragter Halte ist eine Verkürzung der Reisezeit möglich.

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. Für die gewachsenen Strukturen im Wohnungs- und Gewerbebereich in der Gemeinde Sülzetal ist die Einbindung in den Stadt-Umland-Verkehr Magdeburg – Langenweddingen (Regio-S-Bahn) sowie die Neuanlage eines Haltepunkts am Gewerbegebiet Osterweddingen vorgesehen.

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 Planungshorizonts bis 2015 zu prüfen. Dabei sind Fragen der Reisezeitverkürzung, ggf. aufzulassende Zugangsstellen, Anschlüsse zum ÖSPV und zur HSB sowie Auswirkungen auf das ÖSPV-Netz einzubeziehen. Grundvoraussetzung für diese Prüfung ist die bislang nicht geklärte Realisierbarkeit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit.

KBS 325/326 Wernigerode – Drei Annen Hohne – Brocken/Eisfelder Talmühle – Nordhausen

Handlungsgrundsätze: → Touristische Integration
→ landesgrenzüberschreitende Verbindung

Eine Änderung des Angebots ist nicht vorgesehen.

KBS 328 Halberstadt – Blankenburg (– Rübeland)

Handlungsgrundsatz: → schnelle Direktverbindungen – Stadtexpress

Seit Ausbau des Streckenabschnittes Halberstadt – Blankenburg und des Knotens Halberstadt kann eine Flügelung mit den Zügen der Linie Magdeburg – Halberstadt – Thale umgesetzt werden, so dass direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Blankenburg und Magdeburg realisiert wurden.

Für eine touristische Bedienung der Rübelandbahn Blankenburg – Rübeland stellt das Land finanzielle Mittel zur Verfügung.

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

Handlungsgrundsätze: → Stadt-Umland-Verkehr
→ schnelle Direktverbindungen – Stadtexpress
→ Modifizierung Haltekonzeption
→ Reduzierung Parallelverkehr

Zwischen Könnern und Halle (Saale) wurde durch die Überlagerung der Regiozüge Vienenburg – Halberstadt – Halle (Saale) und Bernburg – Halle (Saale) ein 1-Stunden-Takt realisiert. Beide Produkte erfüllen eine Doppelfunktion. Einerseits haben sie im direkten Bereich von Halle (Saale) den Charakter des Stadtexpresses, 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) konnte die neue Direktverbindung Bernburg – Halle (Saale) im 2-Stunden-Takt realisiert werden. Zwischen Nauendorf und Halle (Saale) ist zudem eine verbesserte Abstimmung mit dem Busverkehr zu prüfen.

Die Herstellung einer Direktverbindung Halberstadt – Göttingen ist zu prüfen.

Sollten die niedersächsischen Aufgabenträger weiterhin die ursprünglich verabredete direkte Führung des RX 4 (unter Auslassung von Bad Harzburg) verweigern und ggf. mittelfristig die gesamte Linienführung in Frage stellen, wäre auch auf der sachsen-anhaltischen Seite die Ausgestaltung des Linienkonzeptes auf der Gesamtstrecke zu überprüfen.

Für den Linienast Halberstadt – Vienenburg soll im Planungshorizont bis 2015 geprüft werden, ob dieser alternierend mit der Verbindung Halberstadt – Blankenburg als Flügelzug des SE Halberstadt – Thale verkehren kann.

KBS 333 Quedlinburg – Gernrode Alexisbad – Harzgerode/Stiege – Hasselfelde/Eisfelder Talmühle

Handlungsgrundsatz: → Touristische Integration

Eine Änderung des Angebots ist nicht vorgesehen.

KBS 334 Aschersleben – Güsten – Bernburg – Köthen – Dessau

Handlungsgrundsätze: → Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung – Regiozug
→ Modifizierung Haltekonzeption

Zur besseren Erschließung der Siedlungen zwischen den Zentren werden nur noch Regiozüge im 1-Stunden-Takt angeboten.

Mit einem Streckenausbau soll eine Reisezeitverkürzung ermöglicht werden. Die Auflassung der Zugangsstellen Frenz, Osternienburg und Ilberstedt ist ebenso zu prüfen, wie die Neuanlage der Zugangsstelle Köthen Süd. Die Erschließung von Bernburg soll durch die Verlegung 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

Eine Veränderung des Angebots ist nicht vorgesehen. Mit Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages im Jahr 2013 ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für das derzeit positive Prüfergebnis gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Prüfbedarf weiterhin bestehen.

KBS 340 Magdeburg – Köthen – Halle (Saale)**Handlungsgrundsatz:** → schnelle Direktverbindungen – Stadtexpress

Eine Veränderung des Angebots ist nicht vorgesehen.

KBS 340 Abschnitt Bernburg – Calbe (Saale) – Magdeburg**Handlungsgrundsätze:** → schnelle Direktverbindungen – Stadtexpress
→ Reduzierung Parallelverkehr

Zur besseren Anbindung von Bernburg und Calbe (Saale) an Magdeburg soll eine Direktverbindung Bernburg – Magdeburg im verdichteten 2-Stunden-Takt angeboten werden. Voraussetzungen sind 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 Busangebots im ÖSPV zwischen Bernburg und Schönebeck. Durch das Angebot dieser völlig neuen Linie wird eine wesentliche Steigerung der Reisendenzahlen angestrebt.

KBS 342 Köthen – Aken**Handlungsgrundsätze:** → Prüfung nach Abschnitt 5.2.1
→ Reduzierung Parallelverkehr

Auf Initiative regionaler Akteure wird derzeit die Reaktivierung des SPNV vsl. außerhalb des ÖPNV-Landesnetzes unter Berücksichtigung des vom Schienengüterverkehr zu erwartenden Deckungsbeitrages für die Infrastruktur geprüft.

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. Diese Linie wird zukünftig bis nach Halle-Nietleben durchgebunden. Voraussetzung dafür ist die Realisierbarkeit entsprechender Fahrstraßen in Halle (Saale) Hbf.

Der Streckenteil über den Flughafen wird zwischen Leipzig und dem Flughafen im 30-Minuten-Takt bedient. Mittelfristig soll auf dem Abschnitt Flughafen – Halle (Saale) ein 1-Stunden-Takt vorgehalten werden. Das genannte Konzept ist Bestandteil der laufenden Ausschreibung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes.

KBS 550 Gera – Zeitz – Leipzig**Handlungsgrundsätze:** → Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung – Stadtexpress
→ Modifizierung Haltekonzeption

Zur besseren Erschließung der Siedlungen zwischen den Zentren sollen nur noch Stadtexpresszüge im 1-Stunden-Takt angeboten werden. Die Auflassung von Halten sowohl im sächsischen als auch im sachsen-anhaltischen Bereich ermöglicht dafür eine entsprechend kurze Reisezeit.

KBS 551 Weißenfels – Zeitz**Handlungsgrundsatz:** → Verbindung zentraler Orte

Es ist keine Veränderung des Angebotskonzepts vorgesehen.

KBS 580/581 Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt/Jena**Handlungsgrundsatz:** → **Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn**

Im Zuge der Umgestaltung des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig soll diese Strecke in das Regio-S-Bahn-System Mitteldeutschland einbezogen werden. Für den Abschnitt Halle (Saale) – Naumburg ist grundsätzlich an den Tagen Montag bis Freitag eine Verdichtung des Angebots zum 30-Minuten-Takt vorgesehen.

Für die in Frage stehende Problematik einer Verbesserung der Fahrtmöglichkeiten zwischen Erfurt und Leipzig einerseits und Jena und Halle (Saale) andererseits ist eine Umsetzung im Zusammenhang mit der Neuvergabe der Leistungen im Dezember 2015 vorgesehen.

Je nach Gestaltung des Fernverkehrsangebots im betreffenden Raum ist eine Planung von RX bzw. SE-Angeboten zu prüfen.

KBS 585 Naumburg Ost – Nebra – Wangen**Handlungsgrundsätze:** → **Reduzierung Parallelverkehr**
→ **Touristische Integration**

Für den Erhalt des Angebots zwischen Naumburg-Ost und Nebra wurde der Prüfbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren mit positivem Ergebnis abgearbeitet. Allerdings wurden bislang noch nicht alle Voraussetzungen einer zwischen der NASA GmbH, der Burgenlandbahn GmbH, der PVG Burgenlandkreis mbH und dem Burgenlandkreis getroffenen Vereinbarung abgearbeitet.

Der Erhalt der Verbindung hängt im Wesentlichen von der Umsetzung der genannten Vereinbarung mit Blick auf den Alltagsverkehr und aufgrund der besonderen touristischen Bedeutung von einer konsequenten Integration des SPNV in die touristischen Aktivitäten der Region ab.

KBS 586 Merseburg – Mücheln – Querfurt**Handlungsgrundsatz:** → **Reduzierung Parallelverkehr**

Zwischen Merseburg und Mücheln wurde der umfangreicher Parallelverkehr im ÖSPV modifiziert. NASA GmbH und Saalekreis haben gemeinsam entschieden, dass eine ursprünglich verabredete noch weitergehende Reduktion des ÖSPV bei noch weiterer Verdichtung des Bahnverkehrs nicht umgesetzt werden soll.

KBS 588 Merseburg – Schafstädt**Handlungsgrundsätze:** → **Reduzierung Parallelverkehr**
→ **Entscheidungsbedarf nach 5.2.1**

Für den Erhalt des Angebots auf dieser Strecke besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren. Insbesondere ist zu prüfen, ob die bereits vollzogene Modifizierung des Parallelverkehrs zu einer Stärkung des Bahnangebots geführt hat. Ist hier kein positives Ergebnis erkennbar, ist die Verbindung abzustellen. Wegen der ausschließlichen Erschließungsfunktion der Strecke sind Ersatzangebote vsl. außerhalb des ÖPNV-Landesnetzes einzuordnen.

KBS 590 Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen**Handlungsgrundsätze:** → **Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn**
→ **schnelle Verbindungen zwischen Zentren – Stadtexpress/Regioexpress**
→ **Modifizierung Haltekonzeption**

Auf dieser Strecke war das Angebot zum Teil durch eine nicht adäquate Leistungsverteilung geprägt. So verkehrten Regionalexpress und Regionalbahn ohne große Reisezeitdifferenzen teilweise sehr nah hintereinander. Ursache hierfür

war u. a. eine von der DB Netz AG stark vernachlässigte Infrastruktur. Im Jahr 2009 erfolgte eine Beseitigung der Mängel, ohne dass jedoch in diesem Zusammenhang eine generelle Qualitätsverbesserung durchgeführt wurde.

Die Optimierung des Angebots sieht die Einkürzung der heutigen Regionalbahn als Regio-S-Bahn auf den Abschnitt Halle (Saale) – Lutherstadt Eisleben vor. Die Regio-S-Bahn wird künftig bereits in Halle-Trotha beginnen und zwischen Halle Hbf und Angersdorf auch die Halte Rosengarten, Südstadt und Silberhöhe mitbedienen. Dafür ist allerdings ein Ausbau der Infrastruktur notwendig.

Der heutige Regionalexpress verkehrt als Stadtexpress stündlich zwischen Halle (Saale) und Sangerhausen und bedient im Abschnitt Lutherstadt Eisleben – Sangerhausen alle Halte. Zwischen Sangerhausen und Nordhausen fährt der Stadtexpress in der einen Stunde als Regioexpress weiter in Richtung Kassel und in der anderen Stunde als Stadtexpress nach Nordhausen.

Mit dem Jahresfahrplan 2010 wurde das geschilderte Konzept mit einem ersten Schritt teilumgesetzt.

Zur weiteren Verkürzung der Reisezeit sowie im Kontext paralleler Busangebote ist zu prüfen, ob gering nachgefragte Zugangsstellen erhalten werden können.

KBS 591 S-Bahn Halle

Handlungsgrundsatz: → **Stadt-Umland-Verkehr – Regio-S-Bahn**

Die Bedienungshäufigkeit der S-Bahn wurde aufgrund der sehr stark gesunkenen Nachfrage vom 20-Minuten- auf einen 30-Minuten-Takt reduziert.

Im Zuge der Realisierung der S-Bahn Halle – Leipzig ist eine Durchbindung der Fahrten von Leipzig bis nach Halle-Nietleben vorgesehen. Daher 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. Der Abschnitt Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf soll künftig weiter im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Bedienung soll alternierend durch stündlich verkehrende Regio-S-Bahn-Linien nach Lutherstadt Eisleben bzw. nach Naumburg realisiert werden. Die Linie nach Lutherstadt Eisleben soll auch die S-Bahn-Halte im Bereich Südstadt mitbedienen. Allerdings setzt dies den zweigleisigen Ausbau zwischen Halle-Silberhöhe und Halle Südstadt voraus. Andere Varianten werden derzeit in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG und der Stadt Halle geprüft.

KBS 592 Berga-Kelbra – Stolberg

Handlungsgrundsatz: → **Touristische Integration**

Die Bedienung der Strecke wurde in Abarbeitung des bisherigen Prüfbedarfes nach Abschnitt 5.2.1 auf das Wochenende begrenzt. Für den Verbleib dieser Fahrten besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren.

KBS 594 Großheringen – Sömmerda

Es ist keine Veränderung des Angebots vorgesehen.

KBS 595 Sangerhausen – Erfurt

Handlungsgrundsatz: → **schnelle Verbindungen zwischen Zentren – Stadtexpress/Regioexpress**

Nach Möglichkeit sollen auf dieser Strecke die Regioexpress-Züge zwischen Erfurt und Sangerhausen nur ausgewählte Zwischenhalte bedienen.

Die daneben verbleibende zweistündliche RZ-Bedienung könnte per Kupplung mit der SE-Bedienung Nordhausen – Halle (Saale) bis nach Halle (Saale) durchgebunden werden.

Übersicht 13 Bilanz und Maßnahmenkonzept bis 2015 für alle ÖSPV-Verbindungen des ÖPNV-Landesnetzes

Salzwedel – Arendsee – Seehausen (Altmark) – Wittenberge

Handlungsgrundsatz: → Verbindung zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer

Die Ausgestaltung des Angebots im Abschnitt Seehausen (Altmark) – Wittenberge hat unter Beachtung des SPNV-Angebots auf der KBS 305 zu erfolgen. Zeitlich parallele Angebote sind zu vermeiden. Für den Abschnitt Salzwedel – Seehausen (Altmark) ist im Planungshorizont bis 2015 keine grundsätzliche Veränderung vorgesehen.

Salzwedel – Klötze – Oebisfelde

Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte

Im Planungshorizont bis 2015 ist keine grundsätzliche Veränderung vorgesehen.

Gardelegen – Klötze

Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte

Im Planungshorizont bis 2015 ist keine grundsätzliche Veränderung vorgesehen.

Salzwedel – Gardelegen – Haldensleben (– Magdeburg)

Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte

Prüfung der (ggf. auch teilweisen) Einkürzung der Linienführung auf die Relation Salzwedel – Haldensleben in Abhängigkeit von der Realisierung eines teilweisen oder vollständigen ITF-Knotens in Haldensleben und einer Tarifkooperation.

Havelberg – Glöwen

Handlungsgrundsatz: → Verbindung zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer durch Anbindung eines SPNV-Knotens

Die Ausgestaltung des Angebots ab November 2010 basiert auf den mit dem Landkreis Stendal im Rahmen des Genehmigungswettbewerbes abgestimmten Qualitätsanforderungen. Im Planungshorizont bis 2015 ist keine Veränderung vorgesehen..

Stendal – Schönhausen – Havelberg

Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte

Die Ausgestaltung des Angebots ab November 2010 basiert auf den mit dem Landkreis Stendal im Rahmen des Genehmigungswettbewerbes abgestimmten Qualitätsanforderungen. Im Planungshorizont bis 2015 ist keine Veränderung vorgesehen.

Stendal – Niedergörne

Handlungsgrundsatz: → Anbindung landesbedeutsamer großflächiger Industrieflächen

Es ist zu prüfen, inwieweit mit der Einführung und Vermarktung einer Berufsverkehrslinie die Anbindung des Gewerbestandortes verbessert werden kann.

Genthin – Jerichow – Tangermünde

Handlungsgrundsätze: → Verbindung zentraler Orte durch Anbindung eines SPNV-Knotens
→ Anbindung bedeutender ÖPNV-Zugangsstellen

Im Planungshorizont bis 2015 ist keine grundsätzliche Veränderung vorgesehen.

<p>Haldensleben – Seehausen (Börde) – Oschersleben Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte</p> <p>Diese Relation ist in den ITF-Knoten Haldensleben einzubinden. Zwischen Rottmersleben und Drackenstedt ist eine veränderte Linienführung über Eichenbarleben zu prüfen. Insgesamt ist die Beibehaltung des Angebots in Abhängigkeit der zeitlich guten Verknüpfung mit anderen Relationen des Landesnetzes, aber auch der übrigen Busverkehre zu prüfen.</p>
<p>Haldensleben – Wolmirstedt Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte</p> <p>Diese Relation ist in den ITF-Knoten Haldensleben einzubinden. Zwischen Samswegen und Wolmirstedt ist eine veränderte Linienführung über Jersleben zu prüfen.</p>
<p>Magdeburg – Wanzleben – Seehausen (Börde) – Eilsleben Handlungsgrundsätze: → Verbindung zentraler Orte → Verbindung zentraler Orte durch Anbindung eines SPNV-Knotens</p> <p>Das Angebot ist in der gesamten Relation durch Prüfung veränderter Linienführungen und unter Beachtung der ITF-Einbindung zu überarbeiten. Insgesamt ist die Beibehaltung des Angebots in Abhängigkeit der zeitlich guten Verknüpfung mit anderen Relationen des Landesnetzes, aber auch der übrigen Busverkehre zu prüfen.</p>
<p>Oschersleben – Wanzleben Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte</p> <p>Die Einführung dieses Angebots erfolgt insbesondere in Abhängigkeit einer zeitlich guten Verknüpfung mit anderen Relationen des Landesnetzes und übriger Busverkehre.</p>
<p>Gewerbegebiet Osterweddingen – Magdeburg Handlungsgrundsatz: → Anbindung landesbedeutsamer großflächiger Industrieflächen</p> <p>Nach Einführung der Regio-S-Bahn Langenweddingen wird die Bedienung im ÖSPV-Bereich auf die Tagesrandlagen reduziert.</p>
<p>Halberstadt – Osterwieck – Vienenburg Handlungsgrundsätze: → Verbindung zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer → Anbindung bedeutender ÖPNV-Zugangsstellen</p> <p>Die Erweiterung des Angebots im Abschnitt Osterwieck – Vienenburg erfolgt insbesondere in Abhängigkeit einer guten ITF-Einbindung im Knoten Vienenburg.</p>
<p>Wernigerode – Blankenburg Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte</p> <p>Die Aufnahme in das ÖPNV-Landesnetz erfolgt insbesondere in Abhängigkeit einer zeitlich guten Verknüpfung mit anderen Relationen des Landesnetzes und übriger Busverkehre. Prioritär zu prüfen ist die Einbindung dieser Relation in den ITF-Knoten Blankenburg.</p>
<p>Blankenburg – Quedlinburg Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte</p> <p>Die Aufnahme in das ÖPNV-Landesnetz erfolgt insbesondere in Abhängigkeit einer zeitlich guten Verknüpfung mit anderen Relationen des Landesnetzes und übriger Busverkehre. Prioritär zu prüfen ist die Einbindung dieser Relation in den ITF-Knoten Blankenburg.</p>

<p>Blankenburg – Elbingerode Handlungsgrundsatz: → besondere touristische Bedeutung</p>
<p>Das Angebot ist unter Beachtung insbesondere der touristischen Bedeutung fortzuschreiben. Die Relation ist mit anderen Relationen des Landesnetzes und übriger Busverkehre zu verknüpfen – Priorität hat die Einbindung dieser Relation in den ITF-Knoten Blankenburg.</p>
<p>Quedlinburg – Aschersleben Handlungsgrundsätze: → Verbindung zentraler Orte → Anbindung bedeutender ÖPNV-Zugangsstellen → besondere touristische Bedeutung</p>
<p>Es ist zu prüfen, inwieweit in diese Relation auch die Bedienung der Direktverbindung über Hoym aufgenommen werden kann. Abwägungskriterium hierfür ist, inwiefern im Bereich Quedlinburg/Wegeleben/Ballenstedt/Aschersleben ein abgestimmtes Bus/Bahn-Konzept entwickelt werden kann.</p>
<p>Aschersleben – Hettstedt – Lutherstadt Eisleben Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte</p>
<p>Für diese Relation ist die Einbindung in den ITF-Knoten Aschersleben zu überprüfen.</p>
<p>Lutherstadt Eisleben – Querfurt – Roßleben (– Artern) Handlungsgrundsätze: → Verbindung zentraler Orte → Verbindung zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer → besondere touristische Bedeutung</p>
<p>Es ist zu prüfen, inwieweit eine Verbesserung der Anschlüsse in Nebra, Querfurt und Roßleben erreicht werden kann. Dabei ist auch eine Brechung der aktuell durchgebundenen Verbindung in Querfurt oder Nebra zu erwägen.</p>
<p>(Sangerhausen –) Berga-Kelbra – Stolberg Handlungsgrundsatz: → besondere touristische Bedeutung</p>
<p>Aktuell wird die Verbindung in der Woche ausschließlich mit Bus und am Wochenende in Kombination mit Bahn und Bus bedient. Bei negativem Ausgang des Prüfbedarfs nach Abschnitt 5.2.1 ist die Busbedienung auf das Wochenende auszuweiten. Im Planungshorizont bis 2015 ist der Erhalt der Verbindung im ÖPNV-Landesnetz zu prüfen.</p>
<p>Zeitz – Meuselwitz (– Altenburg) Handlungsgrundsatz: → Verbindung zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer</p>
<p>Es ist zu prüfen, inwieweit eine Durchbindung der Linie bis nach Altenburg umgesetzt werden kann. In Abhängigkeit vom Ergebnis ist das Angebot entsprechend anzupassen.</p>
<p>Zeitz – Hohenmölsen Handlungsgrundsatz: → Verbindung zentraler Orte</p>
<p>Im Planungshorizont bis 2015 ist die Verbindung über Profen insbesondere wegen der Erschließung der Gemeinde Elsteraue herzustellen. In Abhängigkeit von der Umsetzung eines abgestimmten Bus/Bahn-Konzeptes im Korridor Zeitz – Teuchern kann diese Verbindung auch über Theißen erfolgen.</p>
<p>Weißenfels – Hohenmölsen – Profen (– Leipzig) Handlungsgrundsätze: → Verbindung zentraler Orte → Verbindung zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer → Verbindung zentraler Orte durch Anbindung eines SPNV-Knotens</p>

Im Planungshorizont bis 2015 ist grundsätzlich keine Veränderung vorgesehen.

Zeititz – Naumburg

Handlungsgrundsatz: → **Verbindung zentraler Orte**

Die Ausgestaltung des Angebots erfolgt entsprechend den Maßstäben für die Verbindung von Mittelzentren. Bei der Anschlussverknüpfung haben die Verbindungen in Naumburg nach Halle und ins Unstruttal Priorität.

Merseburg – Günthersdorf (– Leipzig)

Handlungsgrundsatz: → **Verbindung zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer**

Im Planungshorizont bis 2015 ist die Aufnahme dieser Verbindung zu prüfen.

Querfurt – Röblingen (– Halle)

Handlungsgrundsatz: → **Verbindung zentraler Orte durch Anbindung eines SPNV-Knotens**

Das Angebot ist in der gesamten Relation durch Prüfung veränderter Linienführungen und unter Beachtung der ITF-Einbindung zu überarbeiten. Insgesamt ist die Beibehaltung des Angebots in Abhängigkeit der zeitlich guten Verknüpfung mit anderen Relationen des Landesnetzes, aber auch der übrigen Busverkehre zu prüfen. Dies sollte im Zusammenhang mit der Relation Lutherstadt Eisleben – Querfurt – Roßleben (– Artern) erfolgen.

Gräfenhainichen – Dessau

Handlungsgrundsatz: → **Verbindung zentraler Orte**

Die Ausgestaltung des Angebots basiert auf den mit dem Landkreis Wittenberg im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs abgestimmten Qualitätsanforderungen. Im Planungshorizont bis 2015 ist keine Veränderung vorgesehen.

Bitterfeld – Stumsdorf (– Köthen)

Handlungsgrundsatz: → **Verbindung zentraler Orte durch Anbindung eines SPNV-Knotens**

Die Ausgestaltung des Angebots basiert auf den mit dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld im Rahmen des Genehmigungswettbewerbes abgestimmten Qualitätsanforderungen. Im Planungshorizont bis 2015 ist keine Veränderung vorgesehen.

5.2.3 Schnittstellen und Zugangsstellen

Leitlinien

L7: 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.

L8: Der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.

L9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen 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 und zu bewerben.

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. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.

Anmerkungen:

Bei der Betrachtung des Komplexes Schnittstellen und Zugangsstellen wird folgende Unterscheidung vorgenommen:

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.

- Die Verkehrsstationen des SPNV sind einschließlich ihrer Umfelder zu sanieren und den aktuellen baulichen Standards (z. B. Bahnsteighöhen) anzupassen. Ihre Zugänge sind barrierefrei zu gestalten. Dabei sind städtebaulich-architektonische Aspekte, insbesondere solche des Denkmalschutzes, angemessen zu beachten.

- Für die Empfangsgebäude sind neue Nutzungen zu suchen. Sollte dies scheitern, sind insbesondere verfallende Gebäude zügig abzureißen.

- Die organisatorische Gestaltung der Schnittstellen erfolgt unter Einbeziehung aller betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger und der Straßenbaulastträger sowie der Baulastträger für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Im SPNV in Sachsen-Anhalt werden derzeit 365²² Zugangsstellen bedient. Davon befinden sich 29 im Bereich der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), 5 im

Bereich der Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVE), 8 im Bereich der Strecke Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg und 1 im Bereich der Strecke Blankenburg – Rübeland. Insbesondere die Zugangsstellen des SPNV haben in den vergangenen 18 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 83 Zugangsstellen wurden die Verkehrsstationen seit 1996 ganz oder teilweise erneuert. Dies erfolgte z. T. im Rahmen von Streckenausbauten mit Finanzierung durch Bundesmittel oder mit Eigenmitteln der Bahn aber auch durch Förderung aus dem Bahnhofsprogramm. Beispielhaft seien die im Gültigkeitszeitraum des ÖPNV-Plans umgesetzten Bahnhofsvorhaben Halle-Neustadt, Halberstadt, Oschersleben, Quedlinburg, Schönebeck-Salzelmen, Tangerhütte, Teutschenthal und Wernigerode genannt. Bei 13 Zugangsstellen konnte zwischen 2006 und 2009 eine Verbesserung der Barrierefreiheit erreicht werden.

Weiter an Bedeutung gewonnen hat der den Zugangsstellen des SPNV vorgelagerte Bereich durch die Realisierung von Schnittstellenmaßnahmen. Seit 1996 wurden an 74 Standorten Schnittstellenmaßnahmen realisiert (siehe **Abbildung 9**). Beispielhaft seien die im Gültigkeitszeitraum des ÖPNV-Plans umgesetzten Schnittstellenvorhaben in Burgkernitz, Darlingerode, Dessau, Dieskau, Halle, Merseburg, Oebisfelde, Oschersleben, Tangerhütte und Wernigerode genannt.

Innerhalb des **Landesprogramms 50plus** bestand in den Jahren 2005 bis 2008 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 wurden vor allem kleinteilige, kurzfristig umsetzbare und für die Kunden sichtbare Maßnahmen realisiert. Hierzu zählten z. B. das Ausbessern von Wegen, farbliche Instandsetzungen von Sitzelementen,

Fassaden oder Unterführungen, Grünflächengestaltung, Rückbau von baufälligen Gebäuden im Bahnhofsbereich und die Schaffung von Fahrradabstell- und Parkplätzen. Insgesamt wurden **353** Einzelmaßnahmen umgesetzt.

Von großer Relevanz ist die Zugänglichkeit der Fahrzeuge für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen in der Regel durch eine passfähige Bahnsteig- und Fahrzeugeinstiegshöhe sowie eine entsprechende Zugänglichkeit des Bahnsteiges durch niveaugleiche Zugänge, Rampen oder Aufzüge. In den letzten Jahren konnten etliche Maßnahmen realisiert werden, trotzdem besteht hier immer noch ein großer Nachholbedarf.

Hinsichtlich der Sanierung und Wiederbelebung von Bahnhofsgebäuden konnten in den zurückliegenden Jahren vielversprechende Ansätze entwickelt und zum Teil umgesetzt werden. Aufbauend auf dem EU-Projekt REVITA, in dem Sachsen-Anhalt durch die NASA GmbH vertreten war, konnten wichtige Impulse für die Revitalisierung der häufig auch architektonisch wertvollen Gebäude gesetzt werden. Die mit Landesunterstützung vorbereiteten und auf den Weg gebrachten Pilotprojekte in Oschersleben, Burgkernitz, Halberstadt, Ilseburg und Thale zeigen hier beispielgebende Lösungen auf.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land fasst seine auf Schnittstellen, Zugangsstellen und Empfangsgebäude bezogenen Aktivitäten in der **Bahnhofsinitiative** zusammen, die aus mehreren konkreten Förderprogrammen besteht.

Mit der am 14. Dezember 2009 abgeschlossenen Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsprogramm wird die laufende Vereinbarung über den Zeitraum 2010 bis 2016 in einer bundesweit neuen Qualität fortgeführt, wobei für den Zeitraum bis 2013 48 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 40,2 Mio. € fest verabredet sind. Hiervon trägt das Land ca. 21 Mio. €, die Gegenfinanzierung erfolgt aus Mitteln des Bundes und der DB Station & Service AG. Damit kann das Land Sachsen-Anhalt schon zu einem vergleichsweise frühen Zeitpunkt sicherstellen, dass ein erheblicher Teil der über die erst in diesem Jahr neu geschaffenen Leistungs- und Fi-

finanzierungsvereinbarung (LuFV) bundesweit zur Verfügung stehenden Mittel für Projekte in Sachsen-Anhalt gebunden wird.

Das Bahnhofsprogramm sieht vor allem den Ausbau der Bahnsteige, die angemessene Ausstattungsergänzung und -erneuerung der Verkehrsstationen und die Verbesserung der unmittelbaren Zuwegung zu den Bahnsteigen vor. Hierbei haben die Anforderungen von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen angemessen 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.

Das **Schnittstellenprogramm** des Landes fördert seit 1996 Maßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld, die durch die Kommunen getragen werden. Es 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 10** dargestellt. Das Schnittstellenprogramm umfasst ausdrücklich auch Maßnahmen an Stationen ohne Verknüpfungsfunktion im ÖPNV, wo entsprechende Anlagen zur Verknüpfung mit dem Rad- und Autoverkehr geschaffen werden können. Da dies theoretisch jede Zugangsstelle betreffen kann, werden diese in der **Abbildung 10** nicht gesondert dargestellt. Im Rahmen des Schnittstellenprogramms können künftig auch Maßnahmen mit Verknüpfungsfunktion zu bedeutenden lokalen ÖSPV-Netzen und zu sonstigen bedeutenden Einzelverbindungen sowie – nach Einzelfallprüfung – auch Projekte von herausgehobener Bedeutung innerhalb kommunaler Netze gefördert werden.

Bei der Umsetzung von Fördermaßnahmen im Bahnhofs- und Schnittstellenprogramm ist insbesondere darauf zu achten, dass sog. Angsträume²³ beseitigt bzw. nicht neu geschaffen werden, um die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen.

Es wird geprüft, ob das ausgelaufene **Landesprogramm 5oplus** mit Blick auf die Umsetzung weiterer Verschönerungsmaßnahmen neu aufgelegt werden kann.

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die Ausrüstung von Schnittstellen und Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI).

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 11** sowie in der **Anlage 3** dargestellt. Bei Zugangsstellen des SPNV besteht generell die Möglichkeit, mit einer Schnittstellenmaßnahme die Anlage von Park&Ride- und Bike&Ride-Stellplätzen sowie Umfeldverbesserungen vorzunehmen.

Lage, Zahl und Ausstattung der Zugangsstellen sind an die Anforderungen eines modernen, attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV anzupassen.

Bei den oben genannten Programmen und bei der Vergabe von Verkehrsleistungen sind die in der **Übersicht 14** benannten wesentlichen Standards zu berücksichtigen.

²³ Angsträume sind Flächen mit unzureichendem Lichteinfall bzw. nicht ausreichender Beleuchtung, unübersichtliche Nischen, Ecken mit illegaler Abfallentsorgung, isolierte Parkplätze sowie siedlungsfern gelegene Zugangsstellen des ÖPNV.

Übersicht 14 Ausbaustandards von Zugangsstellen des SPNV in Sachsen-Anhalt		
Stationsklassifizierung der DB Station&Service AG	Ausstattung bzw. Serviceleistungen nach Katalog der DB Station&Service AG	Zusätzliche Standards (auch zur Ausstattung des Umfelds/der Schnittstellen)
Kategorie 6	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnsteig - Beleuchtung - Bahnhofsnamensschild - Fahrplanaushang - Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter - Wegeleitsystem - Regelmäßige Reinigung - Abfallbehälter - Koordination durch 3-S-Zentrale - Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofsuhr - Beschallungsanlage - befestigter Bahnsteig - barrierefreier Bahnsteigzugang - Sitzgelegenheit - Wetterschutz bestehend aus Dach, Rückwand und ausreichend breiten Seitenwänden - vandalismusresistente Ausstattung - Umgebungsplan - Park&Ride Anlage (ggf. mit Kiss&Ride-Bereich) - überdachte Bike&Ride-Anlage <p>fakultativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Telefonmöglichkeit - Briefkasten
Kategorie 5	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofsuhr - Sitzgelegenheit 	<p>zusätzlich fakultativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taxistand - Kiosk/Stehcafé
Kategorie 4	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wetterschutz 	
Kategorie 3	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dynamische Fahrgastinformation 	<p>zusätzlich fakultativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service-Point - Tourismusinformation - Schließfächer
Kategorie 2	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnsteigsabschnittsmarkierung - Service-Mitarbeiter 	
Kategorie 1 (in Sachsen-Anhalt nicht vorhanden)	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service-Point 	
Zusätzliche Standards von Zugangsstellen (unabhängig von der Klassifizierung):		
... im städtischen Bereich	<ul style="list-style-type: none"> - Verknüpfung zum städtischen ÖPNV unter Anwendung dynamischer Fahrgastinformation (Regio Info) - ggf. Fahrkartenverkauf - Mobilitätsberatung (oder Hinweis auf nahe gelegene Beratungsstelle)/Stadtplan 	
... in Gebieten mit touristischer Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> Umfassende Tourismusinformation - Schließfächer 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradverleih - Stadtpläne und Touristische Karten
... im ÖPNV-Landesnetz	<ul style="list-style-type: none"> - kurze, barrierefreie Wege zwischen Bus und Bahn - Ausschilderung der Wege - DFI/Regio Info – System - Fahrkartenverkauf der verschiedenen Verkehrsträger - Haltestellenschild Bus mit Haltestellenname, Linien, Zielen - Bushaltestelle mit Sonderbord und Wetterschutz 	

Mindeststandards sind 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 anderen Bahnsteighöhe ausgerüstet werden. Die streckenbezogenen Standards sind in der **Anlage 6** aufgeführt. Langfristig sollen die Bahnsteige der bereits umgebauten Zugangsstellen an die streckenbezogenen Standards angepasst werden.

In Ausnahmefällen ist die langfristige Beibehaltung niedrigerer Bahnsteighöhen vertretbar, wenn aufgrund niedriger Ein- und Aussteigerzahlen ein Umbau volkswirtschaftlich nicht angemessen wäre und eine Auflassung ebenfalls nicht zu deutlich positiven Effekten im Gesamtsystem führen würde.

Es besteht Innovationsbedarf für kostengünstigere Bau-standards als die, die seitens der DB Station&Service AG angewandt werden. Dies betrifft auch Bauformen, die zu einer größeren Vandalismusresistenz führen.

Grundsätzlich ist das Empfangsgebäude zu erhalten, 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 nicht mehr genutzte und mit Ruinen versehene Flächen um die Bahnsteige und entlang der Strecken beräumt werden, da diese das Image des Systems Eisenbahn stark belasten. Fördermittel für die Planung und den Umbau der Empfangsgebäude stellt das Land über das Programm **REVITA** (Revitalisierung von Empfangsgebäuden) bereit. Für Abrissmaßnahmen wird die Bereitstellung von Fördermitteln geprüft.

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 Fahrgastpotenzial 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 Auflassung vorgesehen. Sie wurden ausgewählt, wenn die Möglichkeiten, das dortige Nachfragepotenzial durch geeignete Maßnahmen zu erhöhen, kritisch eingeschätzt werden. Die Prüfvorgaben werden entsprechend dieser Festlegung abgearbeitet. Alle betroffenen Standorte bzw. Zugangsstellen sind in der **Anlage 3** sowie kartografisch für die Planungshorizonte 2015 und 2025 in der **Anlage 4** dargestellt. Darüber hinaus ist die Auflassung von Zugangsstellen grundsätzlich dann in Betracht zu ziehen, wenn die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger eine fachlich bestimmte Grenze²⁴ 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 angebotenen 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.

²⁴ 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.

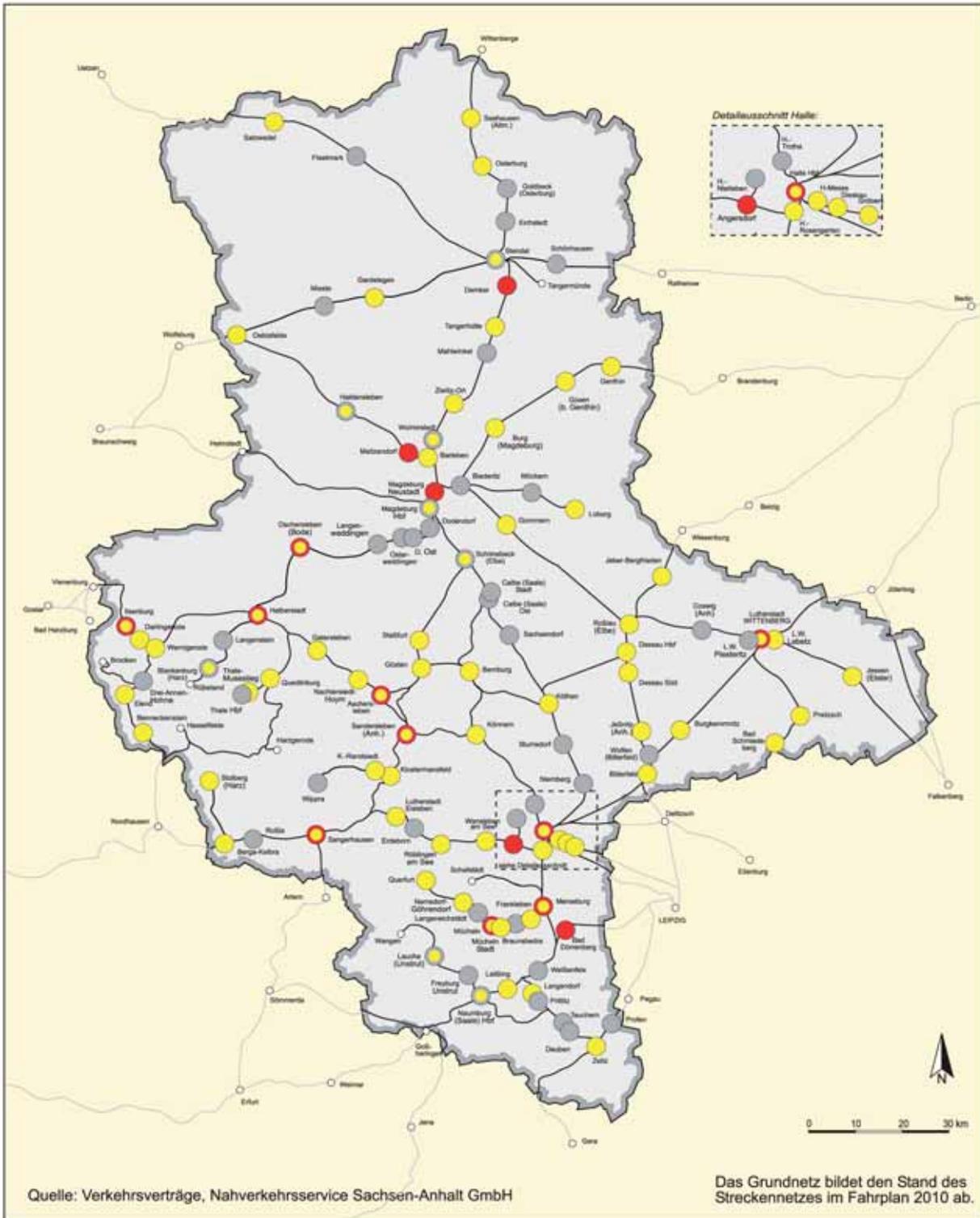


Abb. 9 Bahnhofsumfeldgestaltungen im Rahmen des Schnittstellenprogramms
 (Bearbeitungsstand Dezember 2009)

- abgeschlossene Baumaßnahme
- im Bau
- Teilfertigstellung (weitere Bauabschnitte im Bau)
- Teilfertigstellung (weitere Bauabschnitte in Vorbereitung)
- in Vorbereitung
- ausgewählte Zugangsstellen

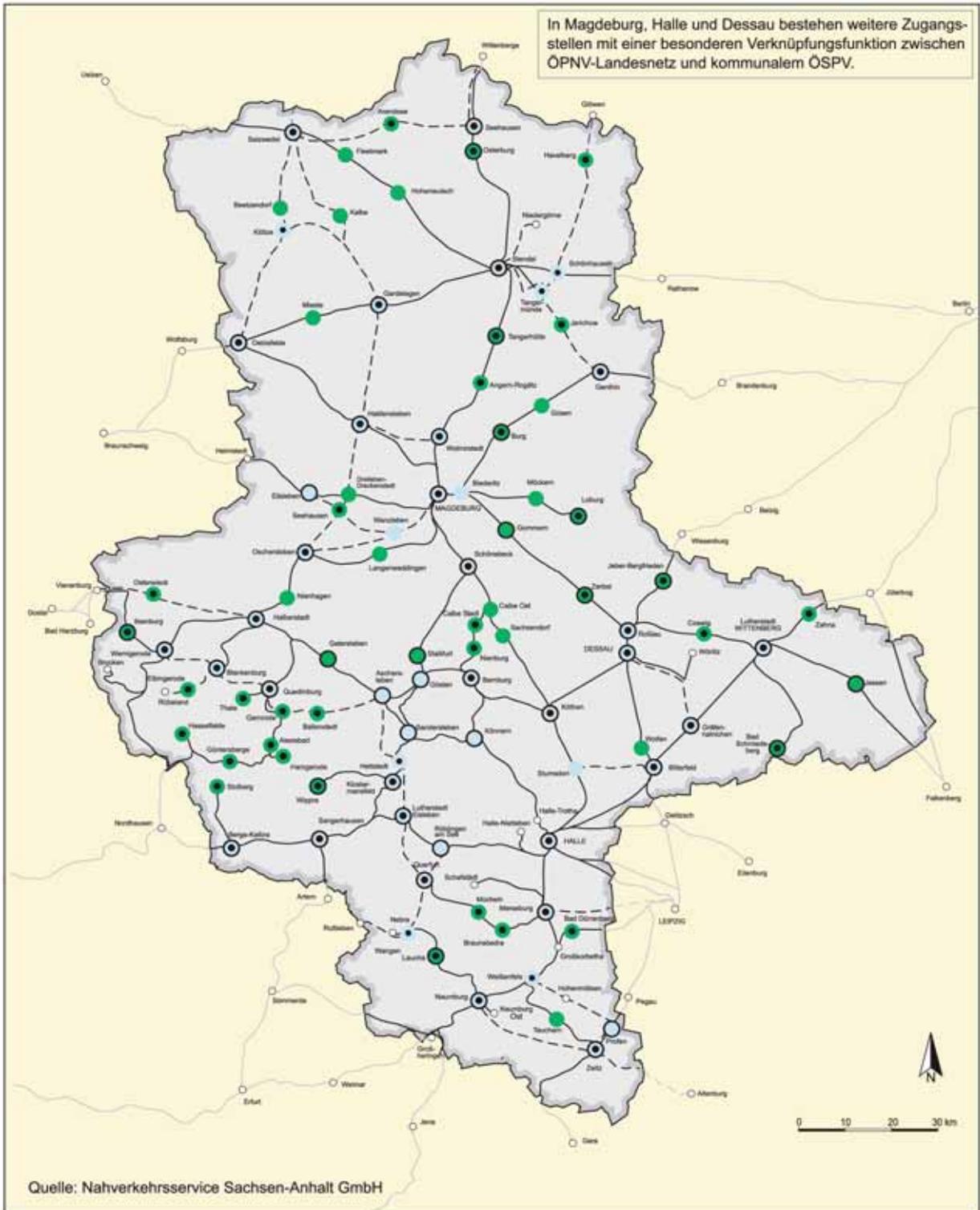


Abb. 10 Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Landesnetz und sonstige Schnittstellen (Planung)

- Schnittstelle mit Verknüpfungsfunktion innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes; verfügt i.d.R. auch über eine Verknüpfungsfunktion zum kommunalen ÖSPV
- Schnittstelle mit touristischer Funktion
- Schnittstelle mit herausragender Verknüpfungsfunktion zwischen ÖPNV-Landesnetz und kommunalem ÖSPV
- bereits im Schnittstellenprogramm realisiert oder in Bau
- SPNV
- - - ÖSPV (ÖPNV-Landesnetz)
- ausgewählte Zugangsstellen

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

5.2.4 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, des Umwelt- und Klimaschutzes einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
- L 8: Der Fahrradverkehr 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 und des Landesradverkehrsplanes 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 Fahrrads im Alltagsverkehr erweitert.
- Zur Nutzung der Wachstumspotenziale 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 Linien des ÖSPV durch das Land unterstützt.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

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. Auf Landesebene wird diese Grundlage durch den Landesradverkehrsplan konkretisiert.

In Sachsen-Anhalt wird derzeit ein Netz überregionaler Rad- und Wanderwege, die in **Abbildung 11** und **Abbildung 12** dargestellt sind, aufgebaut und ausgeschrieben²⁵. 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.

Im SPNV sowie bei Busverkehren im ÖPNV-Landesnetz wird grundsätzlich die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern praktiziert, was im SPNV bereits teilweise zu Engpässen führt. Auf Relationen mit starker Nachfrage kommen im Busverkehr Fahrradheckträger o. ä. zum Einsatz. So wurden z. B. im Altmarkkreis Salzwedel, den Landkreisen Harz und Jerichower Land zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme mit Unterstützung des Landes beschafft.

²⁵ Quelle: Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt.

Maßnahmen und Wirkungen

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 Entflechtungsgesetz 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 (geschützten) Fahrradabstellanlagen und ggf. Fahrradstationen
- Schaffung der Möglichkeiten einer Fahrradbeförderung im ÖPNV unter Beachtung und ggf. Erweiterung der dafür notwendigen Kapazitäten im Sinne einer optimalen Vernetzung der Verkehrsträger und
- gezielte Vermarktung der Mitnahmemöglichkeit und den sich daraus ergebenden Vorteilen für den Reisenden.

Das Land Sachsen-Anhalt strebt zudem die generelle kostenlose Fahrradmitnahme im gesamten ÖPNV des Landes an.

Der ÖPNV ist zudem Teil eines ressortübergreifenden Maßnahmenpaketes zur Förderung des Radverkehrs. Dieses beruht auf den Angaben des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), wonach das Radfahren als Urlaubsaktivität von etwa 41 % der Deutschen (31,5 Mio.) ausgeübt wird. Die Topografie Sachsen-Anhalts sowie die Vielfalt von 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 stattfinden.

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 in das ÖPNV-Landesnetz.

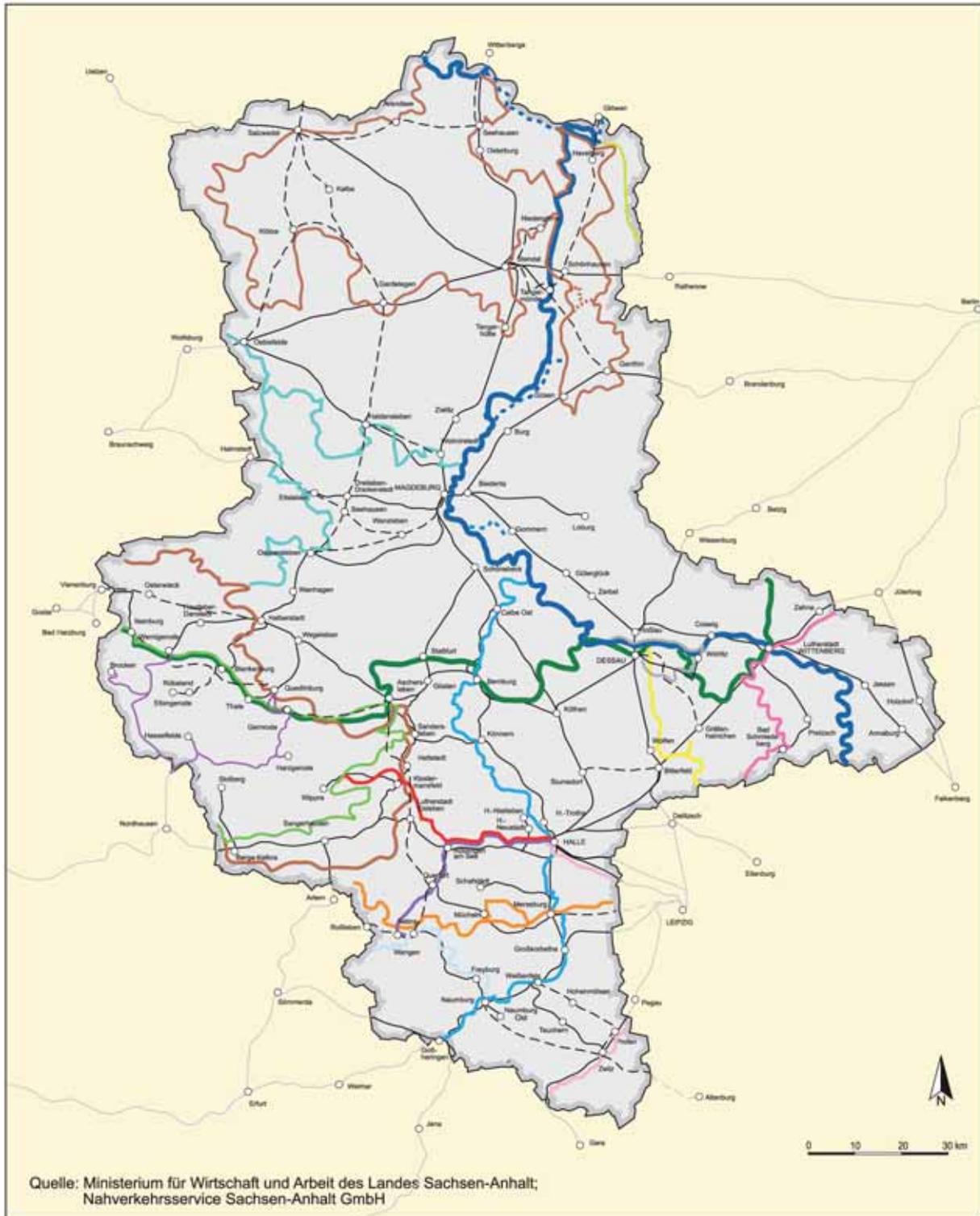


Abb. 11 Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Radwegen im Land Sachsen-Anhalt

- | | | | |
|--|--------------------------|----------------|----------------------------|
| Überregionale Radwege | | | |
| Aller - Radweg (w/nach, Aller-Eberadweg, Aller-Hartradweg) | Harzrundweg | Havelradweg | Bahn |
| Altmarkrundkurs | Harzvorlandweg | Unstrut-Radweg | Schmalspurbahn |
| Altmarkrundkurs Alternativroute | Himmelscheibenberg | | Bus |
| Eiberadweg | Muldental - Radwanderweg | | ausgewählte Zugangsstellen |
| Eiberadweg Alternativroute | Radweg Berlin-Leipzig | | |
| Eiserradweg | Radweg Saale - Harz | | |
| Europaradweg R1 | Saale - Radwanderweg | | |
| Gartenreichtour Fürst-Franz | Salzstraße | | |

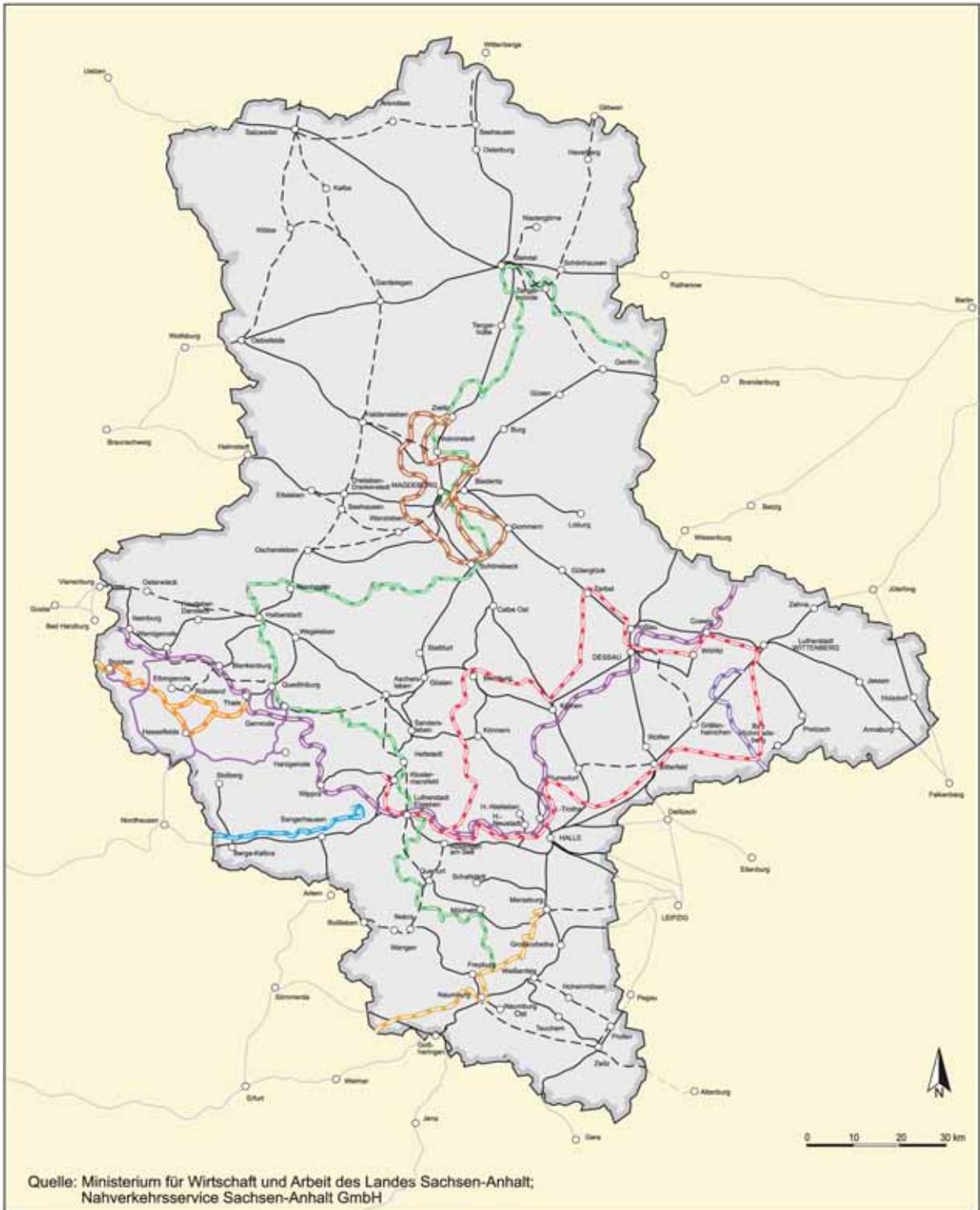
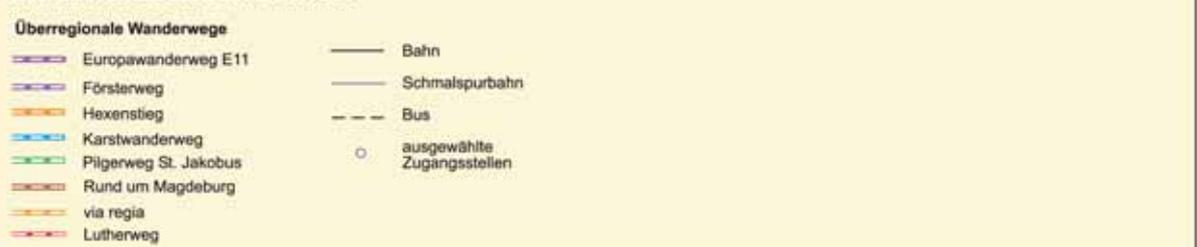


Abb. 12 Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Wanderwegen im Land Sachsen-Anhalt



5.2.5 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, des Umwelt- und Klimaschutzes 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 Bürgerbusysteme, an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- 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.
- Zur Verbesserung des Verständnisses der Nutzerinnen und Nutzer für flexible Bedienformen führt das Land in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Kommunikationskampagne durch.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

In Sachsen-Anhalt bestehen flexible Bedienformen bereits seit Mitte der 90er Jahre. Bürgerbusysteme sind hingegen bisher nicht etabliert. Nachdem von 2005 - 2007 eine Impulsförderung nach § 10 (2) ÖPNVG LSA für die Umstellung auf flexible Bedienformen gewährt worden ist, sind in allen Landkreisen und kreisfreien Städten flexible Bedienformen eingeführt worden. In die Angebotsstruktur wurde das Taxi- und Mietwagengewerbe einbezogen. Zur Organisation der flexiblen Bedienfor-

men nutzt ein zunehmender Teil der Verkehrsunternehmen das durch das Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter.

Bei flexiblen Bedienformen ist bei Mitnahme des Fahrrads die durchgängige Nutzung des ÖPNV weitgehend eingeschränkt. In einigen Regionen, z. B. bei der Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH, wurden Halterungssysteme entwickelt, mit 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 Neuorganisation des ÖPNV innerhalb des Planungshorizonts 2015 führen werden, hat die Impulsförderung nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG LSA bewirkt, flexible Bedienformen gegenüber dem herkömmlichen Linienverkehr als gleichwertiges Angebot zu etablieren und 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. Dabei sollen neben der reinen Bestellannahme über das INSA-Callcenter künftig auch dispositive Funktionen nutzbar sein.

Flexible Bedienformen sollten verkehrsplanerisch so ausgestaltet werden, dass sie im Sinne einer differenzierten Bedienung mit den übrigen Netzen verknüpft sind. Insbesondere im ländlichen Raum sollte der Einzugsbereich von Zugangsstellen des ÖPNV-Landesnetzes durch flexible Bedienformen erweitert werden

(Sammel- und Verteilfunktion). Parallele Bedienungen zu Relationen des ÖPNV-Landesnetzes ebenso wie Parallelbedienungen zu den klassischen ÖSPV-Angeboten der kommunalen Netze sind hingegen zu vermeiden.

Für flexible Bedienformen wird im Planungshorizont bis 2015 den Aufgabenträgern und Unternehmen bzw. deren Verbänden die Umsetzung einheitlicher Standards und die Organisation eines einheitlichen Marktauftrittes empfohlen.

Im Rahmen der ÖPNV-Imageoffensive des Landes sollen die verschiedenen Angebote flexibler Bedienformen kommuniziert und damit für eine verstärkte Nutzung geworben werden. In diesem Zusammenhang ist die Akzeptanz durch die Nutzerinnen und Nutzer dieser vergleichsweise neuen Bedienungsform 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.

5.2.6 Tourismus- und Freizeitverkehr

Leitlinien

L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen 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 und zu bewerben.

L 13: Qualitatives Ziel im Bereich des Wachstumsmarktes Freizeit- und Tourismusverkehr ist es, das Zu-

sammenwirken 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 Potenziale 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 und Bilanz 2006 - 2009

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 z.B. durch Rückreisemöglichkeiten nach dem Ende kultureller Veranstaltungen, durch die Erschließung touristischer Aufkommensschwerpunkte wie der „Arche Nebra“ oder durch in besonderem Maße am touristischen Bedarf orientierte Angebote wie die Harzer Schmalspurbahn. 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, generell bestehen im Umfeld der Oberzentren auf wichtigen Relationen insbesondere am

Wochenende Fahrtmöglichkeiten in den späten Abendstunden.

Das Land unterstützt bedeutende Ereignisse, wie z. B. den Sachsen-Anhalt-Tag, mit der Finanzierung umfangreicher Sonderverkehre.

Im ÖSPV ist die Ausrichtung auf den Tourismus- und Freizeitverkehr landesweit sehr differenziert. Insbesondere im Harzkreis stehen auch am Wochenende touristisch attraktive Busangebote zur Verfügung. In anderen Regionen mit touristischer Bedeutung bestehen Busverkehre im ÖPNV-Landesnetz. 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 Potenziale 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 und
- das besondere Engagement der Region und der touristischen Träger zur besseren Vermarktung des Verkehrsangebots auf den 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 Maßnah-

men geprüft und ggf. umgesetzt:

- Anbindung der Zielregionen mit der Bahn direkt zum nächsten überregional bedeutenden Knotenbahnhof
- Schaffung und Erhaltung von Möglichkeiten zum Verkehren von Sonderzügen an ausgewählten Zugangsstellen in Abstimmung mit den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (insbesondere Blankenburg, Wernigerode, Quedlinburg, Thale, Bad Schmiedeberg, Salzwedel, Arendsee, Freyburg und Nebra)
- Direktverkehre zur umsteigefreien Anbindung der Zielregionen an die Ballungsräume auf stark nachgefragten Relationen an ausgewählten Tagen (Umsetzung der längerfristigen Bestellung der Wochenendverbindung Berlin – Harz)
- Schaffung einer gezielten attraktiven Anbindung neuer Tourismusattraktionen wie z. B. des Fundortes der „Himmelscheibe von Nebra“ bei Wangen
- Angebote von Sonderverkehren zu Großveranstaltungen im Sport/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 Leistungsbestellung unterstützen. Das betrifft die Förderung der HSB, der Dessau – Wörlitzer Eisenbahn und der Rübelandbahn als Beitrag für die Unterstützung eines Eisenbahntourismus von überregionaler Bedeutung.

Bei der Finanzierung von SPNV-Sonderverkehren im Rahmen der Verkehrsverträge und bei Vereinen lässt sich das Land von folgenden Grundsätzen leiten:

- Eine Finanzierung erfolgt, wenn eine besondere ereignisbezogene Nachfrage sich mit den vorhandenen Fahrten bzw. mit vertraglich möglichen Kapazitätserweiterungen nicht befriedigen lässt. Dabei

handelt es sich nicht um die Nachfrage durch homogene Gruppen, die für sich selbst Sonderfahrten organisieren könnten.

- Zu bestimmten Anlässen oder zur touristischen Stimulierung können durch Vereine organisierte Sonderfahrten unterstützt werden, sofern sie zur verbesserten Erreichbarkeit von Ereignissen oder touristischen Regionen beitragen.

Touristische Vernetzung und Vermarktung

Die touristischen Angebote des Landes sollen stärker mit dem ÖPNV vernetzt werden (**Abbildung 11**, **Abbildung 12** und **Anlage 3**). 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
- Einbindung der touristischen Netzwerke und der Jahreskampagnen der Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG) in das Marketing der Verkehrsunternehmen und umgekehrt
- Verstärkte Zusammenarbeit der touristischen Leistungsanbieter und der ÖPNV-Unternehmen bei der Gestaltung kombinierter Ticketangebote
- ggf. Berücksichtigung der zunehmenden Internationalität der Reisenden durch eine mehrsprachige Ausführung von Informationen
- Beachtung der zunehmenden Zielgruppe der aktiven Seniorinnen und Senioren durch eine entsprechende barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur und Fahrzeuge

- Berücksichtigung der besonderen Nachfragebedeutung der „Reformationsdekade“ und des Reformationsjubiläum 2017 bei der Ausgestaltung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten sowie
- Unterstützung von Aktivitäten im Bereich historischer Eisenbahnen im Falle der Vernetzung und der Entwicklung von gemeinsamen Vermarktungsstrategien.

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 eine 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.

5.2.7 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 (SchulG LSA), z. B. durch Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten zu nutzen. Dabei sind auch die Maßgaben bezüglich der Ganztagschulen zu beachten.
- Unter Nutzung der Öffnungsklausel zu § 45a PBefG ist vorgesehen, die Finanzausstattung für den Schüler- und Ausbildungsverkehr im Rahmen des ÖPNVG LSA neu zu ordnen.
- 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 und Bilanz 2006 - 2009

Der Schülerverkehr unterliegt den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Er wird mit 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 § 9 ÖPNVG LSA stellt einen wesentlichen Deckungsbeitrag für das ÖPNV-System in den ländlichen Räumen dar.

Die Verkehrsunternehmen stellen unter Verwendung der Mittel nach § 9 ÖPNVG LSA für den Ausbildungsverkehr ermäßigte 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 Schülerverkehrsangebot unterliegt einer zunehmenden öffentlichen Kritik. Diese bezieht sich insbesondere auf volle Busse und lange Fahrzeiten. Ursachen hierfür sind u. a. die aufgrund von Schulstandortschließungen vergrößerten Schuleinzugsbereiche und die daraus resultierenden verlängerten Fahrtwege. Auch falsche Anreize der bisherigen Schülerverkehrsfinanzierung über § 45a begünstigen die längeren Fahrtwege. Durch Aufgabe von definierten Schuleinzugsbereichen kann es zusätzlich zu Erschwernissen bei der Gestaltung des Schülerverkehrs kommen.

Im Rahmen eines vom Bund unterstützten Projekts einer angewandten Verkehrsforschung (OSIRIS) werden gegenwärtig modellhaft in den Landkreisen Börde und Jerichower Land die Nahverkehrspläne durch eine Optimierung des Verkehrsträgermixes unter verstärktem Einsatz flexibler Bedienformen gerade auch für den Einsatz im Schülerverkehr überarbeitet. Die Ergebnisse werden den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in Sachsen-Anhalt zugänglich gemacht.

Der Umbau des Schulsystems in den vergangenen Jahren hat die Belastungen für Verkehrsunternehmen und Schüler noch erhöht, da eine abnehmende Zahl von Schülern über weitere Distanzen zur verkleinerten Zahl der Schulstandorte transportiert werden muss.

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 2015 umgesetzt werden.

Ziel der Regelung 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 nach § 9 ÖPNVG LSA auf den Rabattierungsverlust begrenzt und der darüber hinaus nach § 45a PBefG ausgezahlte Betrag verstetigt und der Regionalisierungsmittel-Dynamisierung 2009 - 2014 angepasst

den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt 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.

Ab 1. August 2009 werden die Schülerinnen und Schüler der Schuljahrgänge 11 und 12/13 der Gymnasien und Gesamtschulen und der vollzeitschulischen Bildungsgänge der beruflichen Schulen (Berufsfachschulen, Fachschulen, Fachoberschulen, Fachgymnasien) bis auf eine Eigenbeteiligung von 100 € jährlich von den Kosten für die Schülerbeförderung entlastet.

Generell sollte in den Nahverkehrsplänen eine Verkürzung der Beförderungszeiten im Schülerverkehr durch Ausrichtung auf schnelle Achsen u. a. des ÖPNV-Landesnetzes vorgesehen werden.

Im Rahmen der Landesinitiative „Familienfreundliches Sachsen-Anhalt“ ist die Schulbussicherheit zu behandeln. Dabei wird das Land auf einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen der Schülerinnen und 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 empfiehlt, 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.

5.3 Management und Kooperationen

5.3.1 Tarife und Kooperationen

Leitlinien

- L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen 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 und zu bewerben.
- L 12: Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen 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 in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers für den SPNV, der Aufgabenträger für den ÖSPV und der Verkehrsunternehmen in ausgewählten Kooperationsräumen die Strukturen für Verkehrsverbünde zu schaffen sind. Es besteht ein Landesinteresse an Tarif- und Verkehrskooperationen, 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 von Kooperationen 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 Inzellösung kompatibel sind und der politische Wille der kommunalen Akteure vorhanden ist, sie im Interesse der Fahrgäste flächendeckend zu verknüpfen.

- Das Land unterbreitet für den Fall, dass kommunale Aufgabenträger eine über eine regionale Kooperationslösung hinausgehende Tarif- und Verkehrsverbundsbildung anstreben, aus Gründen der übergreifenden raumordnerischen Wirkung Vorschläge für eine regionale Zuordnung.

- Das Land fördert die Markteinführung von Angeboten, die in Tarifkooperationen entwickelt werden, soweit sie die Leistungskraft der kommunalen Aufgabenträger übersteigen.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

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 im Harz (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 15**)

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.

Eine durchgehende Tarifauskunft besteht nicht.

Übersicht 15 Tarifkooperationen in Sachsen-Anhalt	
Tarifkooperationen zwischen SPNV und ÖSPV	
Kooperation und Gebiet	Inhalt der Kooperation
Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)	Vollständiger landesgrenzüberschreitender Tarif- und Verkehrsverbund in den Städten Halle (Saale) und Leipzig sowie den Landkreisen Burgenland und Saalekreis sowie angrenzenden Kreisen in den Freistaaten Thüringen und Sachsen
„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, Börde, Salzlandkreis, in Teilen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld unter Anbindung einzelner Orte in den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, Stendal und im benachbarten Land Brandenburg
„Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif)	Übersteigertarif für Zeitkarteninhaber auf den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in der Stadt Dessau-Roßlau, in den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg
Schülerferienticket	Sonderangebot für die Dauer der Sommerferien mit Gültigkeit im gesamten ÖSPV und SPNV im Land Sachsen-Anhalt und im sächsischen und thüringischen Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) sowie auf einzelnen Strecken über diesen Raum hinaus; die Herausgabe des Schülerferientickets ist in Sachsen-Anhalt Gegenstand der Bestimmungen des Familiengesetzes
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 (HMC)	Herausgabe eines Halbpreistickets (Kindertarif) im Landkreis Harz unter Beteiligung aller Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖSPV der Region
HarzTourCard (HTC)	Gemeinsames Drei-Tages-Ticket aller ÖPNV-Unternehmen für Touristen (Einzelpersonen und Familien) im Landkreis Harz
Selketalticket	Gemeinschaftsticket zwischen der HSB und der Q-Bus GmbH
WiselCard	Tarifkooperation zwischen der Burgenlandbahn (KBS 337), der HSB GmbH, der Q-Bus GmbH und der VGS
Neuer Wittenberger Busverkehr	Einheitlicher ÖSPV-Tarif im Landkreis Wittenberg mit Integration der Bahnlinie Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg
Weitere Anerkennungsregelungen	Anerkennung City-Tickets der DB AG in Halle, Magdeburg und Dessau-Roßlau
Anerkennung	Bei umgesetzten Busverkehren des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt die Anerkennung des Sachsen-Anhalt/Thüringen/Sachsen-Tickets, des Schönes-Wochenende-Tickets sowie im Regelfall der Bahn-Card 25, 50 und 100 (Berechtigung zum Kauf eines ermäßigten Einzelfahrscheins)

Tarifkooperationen innerhalb des ÖSPV	
Kooperation und Gebiet	Inhalt der Kooperation
Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO)	Einheitlicher ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung der Fahrausweise bei Harzer 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 Mansfeld Südharz und Teilen der Landkreise Salzlandkreis, Harz und Kyffhäuserkreis (letzterer im Freistaat Thüringen)
Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)	Kooperationsvereinbarungen zur Anerkennung von Zeitfahrausweisen 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
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Einheitlicher Tarif zwischen Regionalverkehr Bitterfeld und Regionalverkehr Köthen (Betreiber ist die Vetter GmbH)
Nahverkehrsraum Altmark: Altmarkkreis Salzwedel und Landkreis Stendal	Abgestimmter einheitlicher ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungsbereichen
Bereich Dessau	Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungsbereichen zwischen Omnibusbetrieb Müller Roßlau, Dessauer Verkehrsgesellschaft mbH, Neuer Wittenberger Busverkehr, Regionalverkehr Köthen GmbH, Regionalverkehr Bitterfeld GmbH und Vetter GmbH

Im SPNV, der in Aufgabenträgerschaft des Landes Sachsen-Anhalt erbracht wird, werden bis auf den Bereich des MDV die Tarife angewendet, die den gültigen Tarifen der DB AG entsprechen. Darin enthalten sind auch regionale Tarifangebote, wie das Sachsen-Anhalt-Ticket, Sachsen-Anhalt-Ticket-Single oder das Hopperticket. Im Bereich der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO) wird mit der HarzMobilCard eine Vielfahrer-Bonuscard für die ermäßigte Nutzung sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel angeboten. Im gleichen Bereich besteht mit der HarzTourCard (HTC) ein auf Touristen zugeschnittenes Angebot.

Bei einer Reisekette, die sich über straßen- sowie schienegebundene ÖPNV-Angebote erstreckt, muss der

ÖPNV-Fahrgast außerhalb des MDV-Gebietes gegenwärtig unterschiedliche Fahrscheine lösen. Das gilt nicht für die Nutzerinnen und Nutzer des MUM- und des ABW-Tarifs. Für Studentinnen und Studenten bestehen an fast allen Hochschulen des Landes Tarifangebote 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 sächsischen und thüringischen 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 besteht zwischen dem Land und der DB Regio AG eine Vereinbarung zur kostenlosen Fahrradbeförderung im SPNV. Eine entsprechende Vereinbarung gilt auch für die regionalen Busunternehmen des ÖSPV im sachsen-anhaltischen Teil des MDV. Darüber hinaus ist in den neu vergebenen SPNV-Verträgen sowie in der Förderung der ÖSPV-Linien des ÖPNV-Landesnetzes die kostenlose Fahrradmitnahme festgelegt. Auch die HSB gewährleistet die kostenlose Fahrradmitnahme.

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.

Auf der Basis umfassender Verkehrserhebungen 2005 und 2006 durchgeführte Untersuchungen haben zu dem Ergebnis geführt, dass für die Region um die Landeshauptstadt Magdeburg (mit den Landkreisen Jerichower Land, Börde und Salzlandkreis) die Entwicklung eines Verkehrsverbunds vorgeschlagen wurde. Gleichfalls wurde der Vorschlag unterbreitet, mittelfristig die Verkehrsleistungen in den Landkreisen Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld in den Mitteldeutschen Verkehrsverbund zu integrieren.

Das Land unterstützt die aktuellen Bestrebungen der Landkreise Börde, Jerichower Land und Salzlandkreis sowie der Landeshauptstadt Magdeburg und der auf diesem Gebiet agierenden Verkehrsunternehmen bis 2010 einen Tarif- und Verkehrsverbund (Arbeitstitel „marego“) zu errichten.

Die Kreise Altmarkkreis Salzwedel und Stendal untersuchen gegenwärtig weitere Verkehrs- und Tarifkooperationen bis hin zu einem Tarif und Verkehrsverbund in deren Verantwortungsbereich.

Das Land unterstützt Bemühungen der VTO, die dortige Tarifkooperation auf die Eisenbahn und auf die Stadt-

verkehre auszuweiten.

Sollten die nachfolgend genannten kommunalen Aufgabenträger bzw. die auf dem jeweiligen Gebiet agierenden Verkehrsunternehmen eine über eine Kooperation hinausgehende Beteiligung an einem Verkehrsverbund anstreben, würde sich aus raumordnerischer und verkehrsplanerischer Sicht folgende regionale Zuordnung anbieten:

marego: Altmarkkreis Salzwedel, Landkreis Stendal, Landkreis Harz

MDV: Stadt Dessau-Roßlau, Landkreis Wittenberg, Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Landkreis Mansfeld-Südharz

An den Grenzen zwischen Verkehrsverbänden und/oder Tarifkooperationen sind räumliche Übergangslösungen zu finden. Für von mehreren Unternehmen bediente Bus-Relationen des ÖPNV-Landesnetzes ist die Entwicklung von Gemeinschaftstarifen zu prüfen.

Maßgebliche Entscheidungskriterien des Landes als Aufgabenträger des SPNV sind der Umfang der Verkehrsströme, die aus der jeweiligen Kooperationsvariante zu erwartenden Vorteile einschließlich des verkehrswirtschaftlichen Erfolges für die Verkehrsunternehmen 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.

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

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die Einführung von Semestertickets sowie Schüler- und Berufsschultickets, insbesondere auch, wenn sie in übergreifenden Netzen gelten. Auch ist die Einführung weiterer zielgruppenbezogener Angebote, wie z. B. Senientickets, zu prüfen.

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.

Eine landesweite Tarifauskunft wird nach Möglichkeit umgesetzt.

Mit Blick auf die Aufgabenträgerschaft des Landes im SPNV und die Ausgestaltung künftiger Verkehrsverträge im Brutto-Verhältnis (Einnahmen gehen an den Aufgabenträger) wird auf folgende Grundsätze der Tarifbildung orientiert:

- Die Preisbildung muss einerseits den Wert der Leistung und die vorhandene Steigerungen der Energie- und Personalkosten widerspiegeln.
- Im relativen Verhältnis zu den Kosten des MIV sollten sich die Preise im SPNV unterproportional entwickeln und
- eine innovative Preisbildung sollte bei Beachtung der Tarifgerechtigkeit vorgenommen werden (an den Nutzerinteressen orientierte Zeitkartentarife, Best-Preis-Ermittlung, Zielgruppenorientierung, ...).

Bei Vergaben von Verkehrsleistungen wird das Land die Mitwirkung des künftigen Verkehrsunternehmens an bestehenden oder sich ggf. noch bildenden Verkehrsverbänden vorgeben.

5.3.2 Qualität, Service und Sicherheit

Leitlinie

L 12: Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen 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, Service und Sicherheit an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Für die Sicherung der Qualitäts- und Serviceleistungen sowie die Gewährleistung eines akzeptablen Sicherheitsniveaus 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 Vergaben wird dieses System mit entsprechenden Aktualisierungen in die Vertragsgestaltung einbezogen.
- Für Busverkehre im ÖPNV-Landesnetz wird die Qualität durch den Erlass des MLV für die Förderung dieser Busverkehre geregelt.
- Die Sicherung der Qualitäts- und Serviceleistungen im ÖSPV obliegt den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Die Standards werden in den Nahverkehrsplänen verankert.
- Das Land strebt für den ÖPNV insgesamt eine über die EU-Regelungen hinausgehende Gestaltung der Kundenrechte (Garantien bei Qualitätsmängeln) an.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Im **SPNV** sind in den Verkehrsverträgen die Anforderungen an Qualität und Service definiert. Dies betrifft insbe-

sondere die Pünktlichkeit und Anschlussicherheit, 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. Die Unternehmen sind verpflichtet, Abweichungen von den Qualitätsvereinbarungen umfangreich zu dokumentieren. Über zusätzliche Kontrollen prüft die NASA GmbH die Vollständigkeit und Korrektheit der Meldungen. Die Abweichungen werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Regelungen finanziell bewertet. Für Beschwerden von Fahrgästen stehen zusätzlich Servicetelefonnummern der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung.

Durch dieses Qualitätsmanagement wurden im Zeitraum zwischen 1996 und 2007 bei einem Bestellvolumen von insgesamt 2,956 Mrd. € 31,2 Mio. € aufgrund von Zugausfällen und 17,2 Mio. € aufgrund von Qualitätsmängeln einbehalten.

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

Die Entwicklung des Services zeichnet ein differenziertes Bild. Während die Verkehrsunternehmen das Profil der Kundenbetreuerinnen und -betreuer weg von „Schaffnerin“ und „Schaffner“ hin zu mehr Service entwickelt haben, wurde die Zahl der Kundenbetreuerinnen und -betreuer z. T. auf die in den Verträgen vorgegebenen Mindestquoten begrenzt. Auch vermissen die Reisenden die seitens der DB Station&Service AG nur noch an sehr großen Bahnhöfen vorgehaltenen stationären Servicepersonal an kleineren Bahnhöfen.

Maßnahmen und Wirkungen

Die in den Verkehrsverträgen des SPNV festgelegten Qualitätsstandards werden weiterentwickelt und den 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 Fahrplan- und Tarifauskünfte und echtzeitbezogener Fahrgastinformation an den Zugangsstellen, in den Zügen und über mobile Dienste
- Aufbau eines kundenfreundlichen, unternehmensübergreifenden Vertriebssystems im Zusammenhang mit Tarifkooperationen
- Ausweitung der Anschlussicherung im SPNV und zwischen SPNV und ÖSPV sowie
- Gewährleistung einer hohen Sicherheit der Fahrgäste sowohl an den Zugangsstellen als auch in den Zügen.

Die künftige Ausgestaltung der Verkehrsverträge im SPNV als Brutto-Verträge (Einnahmen gehen an den Aufgabenträger) und die erkannten Servicebedürfnisse machen folgende Vorgaben notwendig:

- Festlegung möglichst hoher Kundenbetreuerquoten in den Ausschreibungen zur Sicherstellung eines hohen Serviceniveaus einerseits und einer Einnahmesicherung andererseits
- Vorgaben zur Ausgestaltung eines kundenfreundlichen und einnahmesichernden Vertriebssystems
- Prüfung der Förderung der Bereithaltung von stationären Servicepersonalen an ausgewählten Stationen mit einer Ein-, Um- und Aussteigerzahl von mehr als 2.000 E/A pro Tag, ggf. auch 1.000 E/A pro Tag
- Unterstützung der entsprechenden Träger bei der Einrichtung von Bahnhofsmissionen oder vergleichbarer Einrichtungen.

Zur Verbesserung der Sicherheit in den Fahrzeugen und auf den Stationen des SPNV prüft das Land die Umsetzung folgender Maßnahmen:

- Vorgabe von Überwachungskameras bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen bzw. Förderung bei bestehenden Verträgen

- Förderung von Überwachungskameras an Stationen mit Vandalismusschwerpunkten
- Vorgaben für den Einsatz von Sicherheitspersonal bei der Neuvergabe von Verkehrsleistungen bzw. Förderung bei bestehenden Verträgen.

Da die per EU-Verordnung geregelten Fahrgastrechte im ÖPNV wenig praktikabel sind, prüft das Land, ob in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine darüber hinaus gehende Regelung (Qualitätsversprechen, freiwillige Garantie) mit finanzieller Unterstützung des Landes getroffen werden kann. Sofern dies mit ggf. beteiligten weiteren Aufgabenträgern vereinbart werden kann, sind solche Vorgaben auch bei künftigen Vergaben im SPNV zu integrieren.

5.3.3 Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlussicherungssysteme

Leitlinien

L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen 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 und zu bewerben.

Handlungsgrundsätze

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

- Zum Abbau von Zugangshemmnissen ist eine Fahrplan- und Tarifauskunft vorzuhalten, welche die Belange aller Fahrgastgruppen, insbesondere

mobilitätsbeeinträchtigten Menschen berücksichtigt.

- Das Land wird seine Aktivitäten zur Förderung des landesweiten Nahverkehrsinformationssystems (INSA) einschließlich seiner visuellen Unterersetzung durch eine landesweite ÖPNV-Fahrplankarte sowie die systematische Anschlussicherung innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems (Regio-Anschluss-System) verstärken und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern weiterentwickeln.
- Qualitative Standards für eine unternehmensübergreifende Fahrplaninformation, eine Auskunft über komplexe Wege (integrierte Beförderungs- und Wegekette) und die Anschlussicherung zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsträgern sind umzusetzen; die Verständlichkeit der ÖPNV-Netze ist zu erhöhen.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Zur verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Fahrplanauskunft steht INSA per Internet unter www.insa.de und als Telefonauskunft 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“²⁶ ermöglicht.

INSA wurde in den vergangenen Jahren um weitere Funktionalitäten wie adressscharfe Auskünfte, persönliche Fahrpläne, kartografische Online-Auskünfte (Haltestellenumgebungskarten) und Links zu den Internetauftritten der konzessionierten Verkehrsunternehmen erweitert. Die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Men-

²⁶ Bei DELFI nur zum Gebiet von Bundesländern, die diese Funktion unterstützen.

schen konnten mit der Integration einer Nur-Text-Version für Blinde und Sehbehinderte berücksichtigt werden.

Die positiven Ergebnisse des seinerzeit vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderten Forschungsvorhabens Regio-Info und der anschließenden Pilotanwendungen haben seitens des Landes zu der Entscheidung geführt, auf dieser Basis das INSA-System zu einer Echtzeitauskunft (INSA-Plus) weiterzuentwickeln.

In der nun vorliegenden landesweiten ÖPNV-Fahrplan-karte wird unter anderem die Erreichbarkeit touristischer Ziele des Landes durch den ÖPNV dargestellt.

Maßnahmen und Wirkungen

Die klassischen INSA-Angebote werden kurzfristig um Komponenten für Tarifauskünfte, aktuelle Fahrplanänderungen bzw. Störungsmeldungen, sowie Links 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 Anschluss-sicherung 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 Anschluss-sicherung im ÖPNV-Gesamtsystem umsetzen zu können. Notwendige Voraussetzung für eine verlässliche Echtzeitauskunft und funktionierende Anschluss-sicherung 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.

Das Land unterstützt diese Weiterentwicklung der Fahrgastinformation sowie der Voraussetzungen für Kom-

munikation in den bzw. zwischen den Verkehrsunternehmen durch das Programm Regio-Info. Das Programm umfasst neben der Bereitstellung der Ressourcen innerhalb von INSA die Förderung von:

- dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen für kleine Zugangsstellen des ÖPNV („Regio-DFI“)
- dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen für große Schnittstellen und Umsteigeanlagen des ÖPNV und
- Komponenten für die Gewinnung der Echtzeitdaten aus den Fahrzeugen (z. B. Fahrscheindrucker oder Kommunikatoren).

Bei künftigen Vergaben im SPNV werden die Bereitstellung der Komponenten und die Herausgabe der Daten zur Vorgabe im Verkehrsvertrag gemacht. Vergleichbare Vorgaben sollten seitens der kommunalen Aufgabenträger in den Nahverkehrsplänen verankert und bei der Erteilung von Genehmigungen berücksichtigt werden.

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.

Zur weiteren Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Menschen mit geistigen Behinderungen ist zu prüfen, inwieweit relevante Texte in der Fahrplan- und Tarifinformation sowie die Beschreibung von Automaten in der sog. „leichten Sprache“ verfasst werden können. Diese Umgestaltung würde auch die Nutzbarkeit für Kinder, Seniorinnen und Senioren verbessern.

5.3.4 Marketing und Mobilitätsmanagement

Leitlinien

- L 9: Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen 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 und zu bewerben.
- L 11: Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen. Die Angebotsgestaltung orientiert sich am System der zentralen Orte.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung des Marketing an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die Gestaltung des produktbezogenen Marketings ist eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Im SPNV werden hierfür Vorgaben in den Verkehrsverträgen gemacht.
- Das Land unterstützt das produktbezogene Marketing durch eigene Aktivitäten für eine unternehmensübergreifende Kommunikation der Qualität im ÖPNV-Landesnetz (Dachmarke).
- Das Land unterstützt das produktbezogene Marketing der Unternehmen weiterhin durch übergreifende Initiativen zur Verbesserung des Images des ÖPNV. Hierzu gehören auch übergreifende Aktivitäten in Bezug auf Schülerinnen und Schüler sowie Seniorinnen und Senioren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen.

- Das Land unterstützt den Anschub von Maßnahmen für ein verbessertes Mobilitätsmanagement.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Die Verkehrsunternehmen haben in den vergangenen Jahren erkannt, dass ein attraktives Verkehrsangebot ohne eine entsprechende Vermarktung, heißt Kommunikation auf den verschiedensten Wegen, nicht entsprechend angenommen wird.

Im Bereich des SPNV hat sich das Land über die NASA GmbH im großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG umfassend selbst engagiert, bei durchgeführten Ausschreibungen jedoch Vorgaben für das konkrete Handeln der Verkehrsunternehmen gemacht.

Im Jahr 2009 wurde erstmals eine intensive Imagekampagne für den gesamten ÖPNV des Landes („starker Nahverkehr“) gestartet, die künftig als Informationsplattform allen ÖPNV-Gestaltern zur Verfügung steht. Teil der Kampagne war auch die Einführung der Kennzeichnung des ÖPNV-Landesnetzes mit der Bild- und Wortmarke <O> Mein Takt).

Im Bereich des ÖSPV wurden mit Unterstützung des Landes Fahrplanfaltblätter für ausgewählte Buslinien herausgegeben, zumeist erfolgte eine Haushaltsverteilung.

Daneben bestehen das Programm „Schüler in Bus und Bahn“ sowie umfassende Aktivitäten zur Rückgewinnung von Seniorinnen und Senioren als Kunden des ÖPNV.

Maßnahmen und Wirkungen

Künftige Vergaben von Verkehrsleistungen im SPNV enthalten umfassende quantitative und qualitative Vorgaben für die Ausgestaltung des Marketings.

Im Rahmen einer **Imageoffensive** stellt das Land finanzielle Mittel bereit für:

- die Kommunikation einer unternehmensübergreifenden einheitlichen Angebotsqualität im ÖPNV-Landesnetz (Dachmarke)
- die Verbesserung des Images des ÖPNV allgemein
- die Herausgabe unternehmensübergreifender Fahrplan- und Tourismuspublikationen
- die Aktualisierung und anwendungsbezogene Aufbereitung der landesweiten ÖPNV-Fahrplankarte
- unternehmensübergreifende zielgruppenspezifische Maßnahmen (Schüler- und Seniorenprojekt)
- die unternehmensübergreifende Kommunikation neuer Angebote (flexible Bedienformen) und
- den Anschub betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen in landesbedeutsamen großen Industrieflächen sowie von Mobilitätszentralen an Schnittstellen des ÖPNV-Landesnetzes.

5.4 Infrastruktur und Fahrzeuge

5.4.1 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. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.

Anmerkungen:

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.

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, veränderte Betriebskonzepte sollen mittel- bis langfristig umsetzbar bleiben und SPNV sowie Schienengüterverkehr sollen sich nicht gegenseitig behindern.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Das gegenwärtig in Sachsen-Anhalt im SPNV bediente Eisenbahnstreckennetz umfasst insgesamt rund 1.737 km normal- und rund 115 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 (DRE – im Bereich der Strecken Pratau – Bad Schmiedeberg und Nebra – Wangen), die Fels Netz GmbH und die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB).

Die DB Netz AG konnte in den vergangenen Jahren nur ein Teil des Netzes auf ein den bundesdeutschen Standards entsprechendes Niveau bringen. 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 – Naumburg – Erfurt im Bereich Merseburg gegenüber (Darstellung der heutigen Infrastrukturqualität siehe **Abbildung 13**).

Zur Beurteilung der Betriebsqualität, insbesondere bezüglich der für die Durchlassfähigkeit notwendigen Infrastrukturelemente, haben Land und DB Netz AG gemeinsam ein Gutachten beauftragt, dessen Ergebnisse eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit an der Konzeption der Infrastruktur sind. Die Ergebnisse werden allerdings seitens der DB Netz AG bislang nur teilweise berücksichtigt.

Im Geltungszeitraum des ÖPNV-Plans konnten folgende Maßnahmen, z. T. mit Unterstützung des Landes umgesetzt werden:

- Errichtung des ESTW Stendal inkl. des Umbaus der Sicherungstechnik auf dem Streckenabschnitt Tangerhütte – Wittenberge (Geschwindigkeitsanhebung wurde noch nicht umgesetzt)
- Ausbau der Strecke Halberstadt – Vienenburg für den Neigetechnikeinsatz für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h
- Ausbau der Strecke Blankenburg – Halberstadt für 80 km/h
- Ausbau des Knotens Halberstadt
- Errichtung des ESTW Güsten
- Ausbau der Strecke Schönebeck – Güsten für 120 km/h
- Umbau des Knotens Könnern zur Gewährleistung durchgehender Fahrten auf der Relation Bernburg – Halle
- Ausbau der Strecke Merseburg – Querfurt für 80 km/h und
- Neubau der Schmalspurbahnverbindung Gernrode – Quedlinburg.

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 schafft zwar die Voraussetzungen für 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. Die Geschwindigkeitsanhebungen erfolgen zudem in der Praxis oft erst in langem zeitlichen Abstand zu den sicherungstechnischen Maßnahmen.

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 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** dargestellt. Die zur Umsetzung des ITF erforderlichen Voraussetzungen wurden darin berücksichtigt. Besondere Ausbaubedarfe sind in der **Abbildung 14** aufgeführt. Eine vollständige Aufstellung aller Planungen befindet sich in der **Anlage 6**. Zur Kostenreduktion ist der Einsatz von Standards der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu prüfen.

Der Bund hat eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB Netz AG in Kraft gesetzt, bei der seitens des Landes Zweifel bestehen, ob mit dieser langfristig eine hinreichende Instandhaltung des Netzes gewährleistet wird, ausreichend Mittel für Verbesserungen der Infrastruktur zur Verfügung stehen und eine effiziente Bewirtschaftung der Nebennetze möglich ist. Das Land behält sich daher vor zu prüfen, ob mit innovativen Betreiberlösungen über Dritte insbeson-

dere die Infrastruktur der Regionalnetze gesichert und langfristig weiter verbessert werden kann.

Unbenommen von der Zuständigkeit und Finanzierungsverantwortung des Bundes stellt das Land im Rahmen eines Beschleunigungsprogramms für qualitätserhöhende Maßnahmen ergänzende finanzielle Mittel zur Verfügung. Dieses Programm steht grundsätzlich auch für Investitionen in Strecken Dritter zur Verfügung, auf denen SPNV in Aufgabenträgerschaft des Landes erbracht wird.

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. Das Land sieht seine Forderung mit den Ergebnissen aus den vorliegenden gemeinsamen Untersuchungen begründet.

Die infrastrukturellen Anforderungen der Umgestaltung des SPNV-Angebots in den Ordnungsräumen Halle/Leipzig und Magdeburg sind zu berücksichtigen und bis zum Zeitpunkt der Umsetzung dieser Angebote zu realisieren.

Die HSB prüft für ihr Netz langfristig mehrere netzergänzende Maßnahmen. Eine Landesunterstützung für diese Maßnahmen ist davon abhängig, ob damit wesentliche Impulse für eine verbesserte touristische Erschließung oder für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erreicht werden können.

Bei der Entwicklung der Infrastruktur der Rübelandbahn ist das Land ggf. bereit, eine Erweiterung der Durchlassfähigkeit dergestalt zu unterstützen, dass Personenzüge auch in Rübeland für längere Zeit verbleiben können. Eine Wiederaufnahme der regulären Befahrbarkeit des Abschnittes Rübeland – Elbingerode wird nur dann als zweckmäßig angesehen, wenn die Ergebnisse des derzeitigen Betriebs eine nachhaltige Nachfrage im touristischen Verkehr erwarten lassen.

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.

Das sachsen-anhaltische Schienennetz ist in Bezug auf den Güterverkehr von bundesweiter Bedeutung: Es hat eine wichtige Netzfunktion für die Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre in südöstlicher Richtung. Weiterhin ist das sachsen-anhaltische Chemiedreieck einer der größten solitären Güterverkehrserzeuger.

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.

Beim Blick auf die Anforderungen des SPNV geplanten Erhalt und Ausbau der Streckeninfrastruktur sind die erforderlichen Kapazitäten für die qualitätsgerechte Abwicklung des Güterverkehrs bereitzuhalten. Das Land beabsichtigt daher, gemeinsam mit der DB Netz AG die notwendigen Kapazitätsanforderungen des Güterverkehrs in Abstimmung mit denen des SPNV in einem gesonderten Gutachten ermitteln zu lassen.

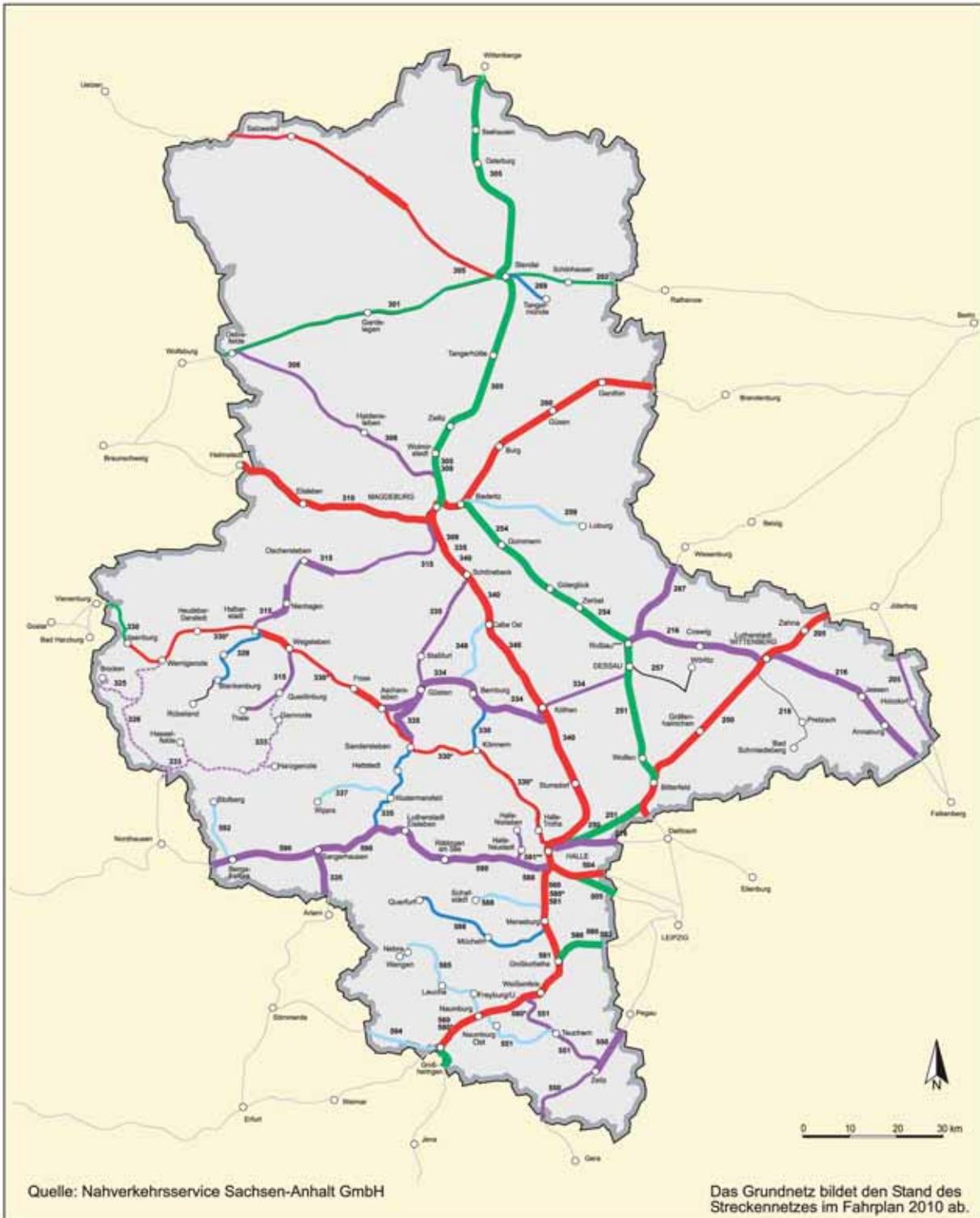


Abb. 13 Ist-Zustand der im SPNV bedienten Streckeninfrastruktur

- | | | |
|---|--|---|
| — bis max. 60 km/h | — eingleisig | - - - - Schmalspurbahn |
| — bis max. 80 km/h | = zweigleisig | — Strecke ohne direkte Bestellung des Landes |
| — bis max. 100 km/h | 590 Kursbuchstreckenummer | ○ ausgewählte Zugangsstellen |
| — bis max. 120 km/h | 590/330* ohne Neigtechnik 120 km/h | |
| — ab 140 km/h | 591** S-Bahn Halle: eigenes Gleis (nicht eingezeichnet) | |
| | Rx/ax alle 3 Ausfahrten in Richtung Norden eingleisig | |

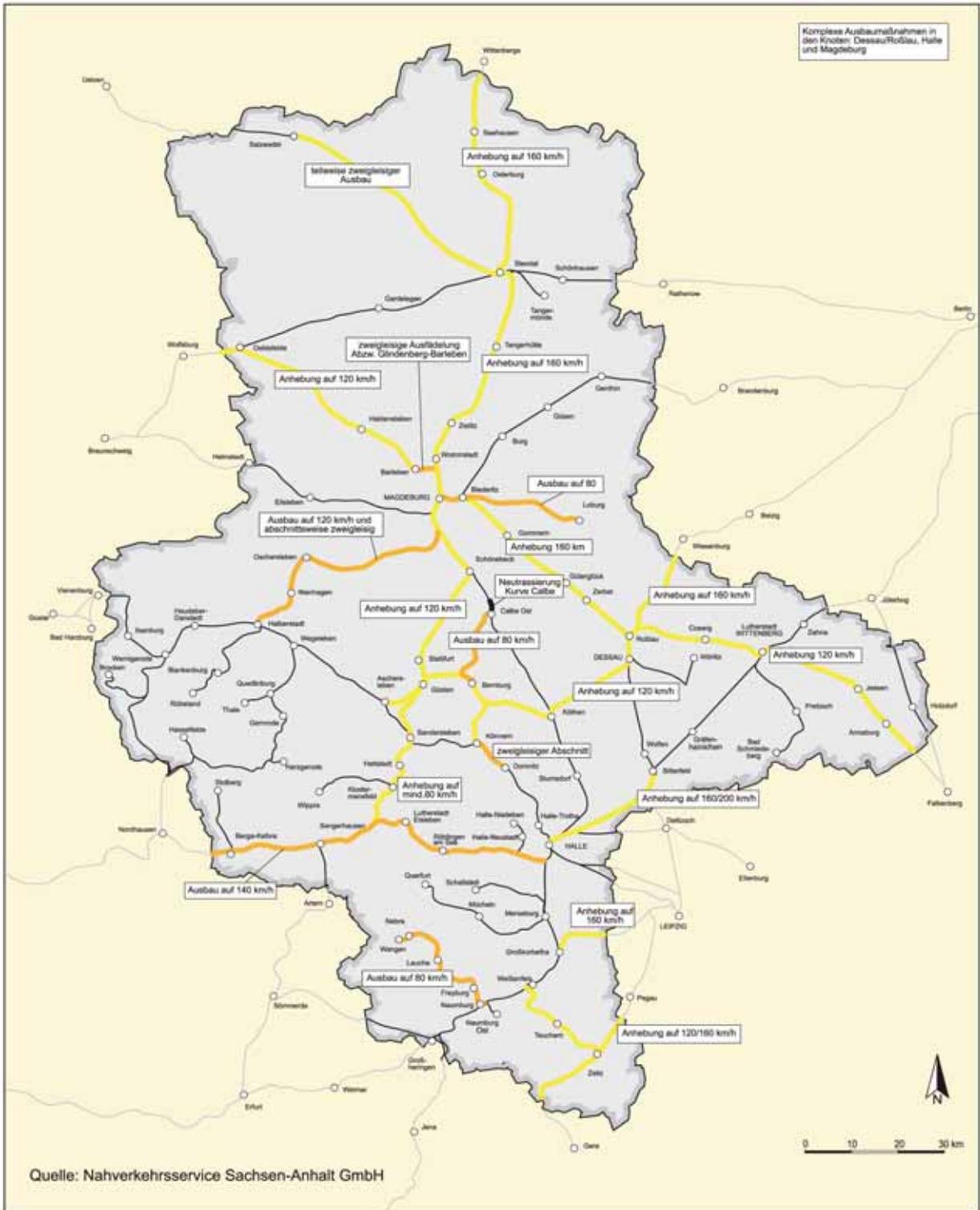


Abb. 14 Strecken mit besonderem Ausbaubedarf
(unter Beachtung der Prüfung nach 5.2.1)

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

Die Namen der SPNV-Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnmännlichen Formulierungen.

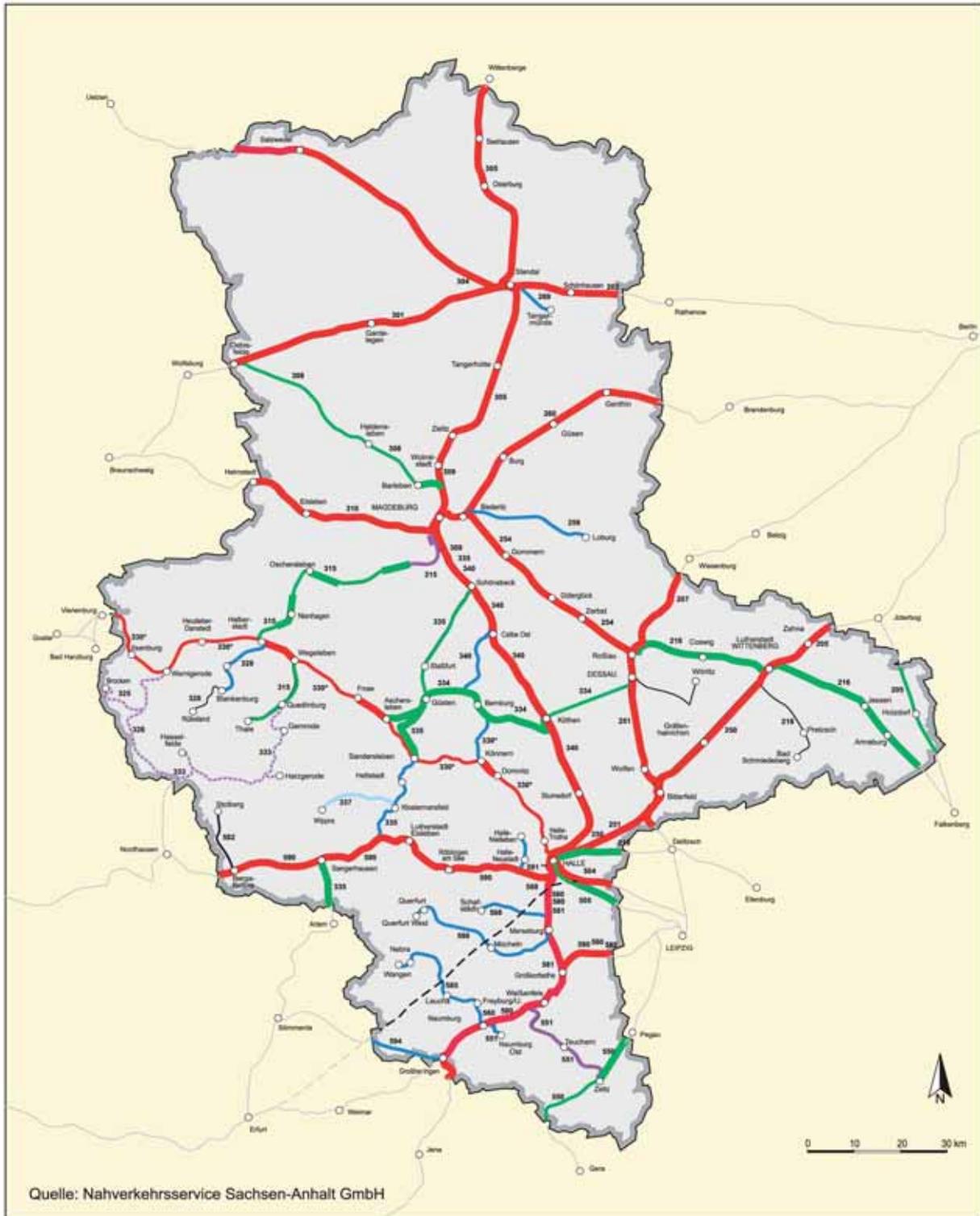


Abb. 15 Zielzustand der im SPNV benötigten Streckeninfrastruktur (Planungshorizont 2015)

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

5.4.2 ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur

Leitlinie

L7: 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 Landesverkehrsweegeplans (Teil: Straße), dessen Fortschreibung für das Jahr 2009 geplant ist.
- 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 und der 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 der Kreisstraßen. Der kontinuierliche Ausbau des kommunalen Straßennetzes wird mit Fördermitteln nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes unterstützt. Die Investitionen in die Infrastruktur ermöglichen den verstärkten 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 ÖSPV, besonders der Haltestellen, hat einen erheblichen Einfluss sowohl auf die Liniennetzgestaltung und die Qualität des ÖSPV als auch auf den Verschleiß des Omnibusfuhrparks. Die Investitionen sollen zu einer Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV-Gesamtsystems beitragen.

Bei Straßenbaumaßnahmen ist verstärkt neben den Erfordernissen des ÖSPV 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 mit Sonderbord („Kasseler Bord“). In den Städten ist der ÖSPV 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.

5.4.3 Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs

Leitlinie

L 6: Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes 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, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.

Handlungsgrundsätze

Bei Ausschreibungen und dem Abschluss von Verkehrsverträgen im Bereich des Fahrzeugeinsatzes im SPNV orientiert sich das Land gegenüber den Verkehrsunternehmen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Das Land nimmt keine Fahrzeugförderung vor. 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 mobilitätsbeeinträchtigter Menschen 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 und Bilanz 2006 - 2009

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.

Die DB Regio AG setzt auf den nicht elektrifizierten Strecken ausschließlich Dieseltriebwagen der Baureihen VT 612 und VT 642 ein. Gleiches gilt für das von der Elbe-Saale-Bahn (DB Regio AG) im Wettbewerb gewonnene Netz Altmark-Börde-Anhalt. Die auf der Strecke Halle (Saale) – Halberstadt – Vienenburg – Hannover verkehrenden Neigetriebwagen der Baureihe VT 612 weisen weiterhin eine unbefriedigende Einsatzstabilität auf. Auf dem von der Burgenlandbahn (DB Regio AG) im Wettbewerb gewonnenen Netz „Sachsen-Anhalt Süd“ verkehren Dieseltriebwagen des Typs LVT/S (VT 672). Eine Ausnahme bildet hier die Verbindung Klostermansfeld – Wippra, auf der modernisierte Triebwagen älterer Bauart zum Einsatz gelangen.

Die Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH setzt auf dem von ihr im Wettbewerb gewonnenen Netz „Nordharz“ moderne Dieseltriebwagen vom Typ VT 640 bzw. VT 648 ein.

Auf den elektrifizierten Strecken setzt die DB Regio AG in der Regel lokbespannte Wendezüge mit doppelstöckigen Reisezugwagen ein. Dazu gehören die Züge der S-Bahn-Verkehre in Magdeburg und Halle (Saale), sowie auf einem Teil der Linien auch moderne elektrische

Triebwagen der Baureihe ET 425. Schließlich sind im Süden des Landes auf zwei Linien lokbespannte Wendezüge mit einstöckigen Reisezugwagen im Einsatz.

Die Anforderungen von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen im Sinne eines barrierefreien Zugangs können gegenwärtig von den eingesetzten Dieseltriebwagen VT 640, 642, 648 und LVT/S (VT 672), 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 – wie auch bauartbedingt bei den Neigetechnektriebwagen VT 612 – beengt und mit der Überwindung größerer Höhendifferenzen verbunden, was insbesondere die Beförderung von Gepäck, Kinderwagen und Fahrrädern erschwert. Die Türen müssen bei den einstöckigen Reisezugwagen mechanisch von Hand geöffnet werden, was z. T. längere Aufenthaltszeiten in den Zugangsstellen und damit gegebenenfalls längere Reisezeiten zur Folge hat. Allerdings verfügen die erneuerten einstöckigen Reisezugwagen gegenüber den in den 1990-er Jahren erneuerten doppelstöckigen Reisezugwagen über einen besseren Sitzkomfort.

Die auf den elektrifizierten Hauptstrecken eingesetzten einstöckigen und doppelstöckigen Reisezugwagen sind für Geschwindigkeiten bis maximal 120 km/h bzw. 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 neuerer Bauart 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 letzten Fahrzeuggeneration wurde durch das Land Sachsen-Anhalt und den Freistaat Thüringen gefördert.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land und die DB Regio AG verhandeln derzeit darüber, dass auf der Grundlage des „Großen Verkehrsvertrages“ der Wagenpark für das elektrifizierte Netz sukzessive – vornehmlich durch die Zuführung von doppelstöckigen Reisezugwagen der neuen Generation (160 km/h), angepasster Lokomotiven – erneuert wird. Damit soll der Fahrkomfort weiter verbessert und die Reisezeit auf den dafür vorgesehenen Strecken verkürzt werden.

Bei der Neuvergabe von SPNV-Leistungen wird grundsätzlich der Einsatz neuer oder neuwertiger Fahrzeuge vorgegeben. Die Fahrzeuge müssen vor allem einen hohen Beschleunigungswert erreichen, kurze Fahrgastwechselzeiten ermöglichen und eine grundsätzliche Passfähigkeit zu den Bahnsteighöhen an den für den Einsatz vorgesehenen Linien erlauben.

Fahrzeuge, die auf Linien mit längeren Reiseweiten eingesetzt werden, haben besonderen Komfortansprüchen bezüglich Sitzplatzgestaltung sowie der Verfügbarkeit von Tischen, Steckdosen und Gepäckablagemöglichkeiten zu genügen.

Für neu zu beschaffende Fahrzeuge sind mindestens die in der Übersicht 16 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.

Übersicht 16 Qualitätsstandards für neu zu beschaffende Fahrzeuge in Sachsen-Anhalt

Standardziel	Umsetzung
hoher Fahrgastkomfort und Barrierefreiheit	komfortable Sitze mit ausreichenden Abstandsmaßen; Fahrgastinformationssysteme; Komponenten für die Gewinnung und Übermittlung von Echtzeitdaten; Komponenten für die Anschlussicherung, insbesondere zur Information im Zubringer, ob der Abbringer wartet; 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 mobilitätsbeeinträchtigten Menschen
Fahrgastfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Einstiegs	automatische Türen; ausfahr- oder klappbare 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 oder Video-Überwachung zu gewährleisten; 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 Einpersonenbetrieb (Sicherheitseinrichtungen, ggf. Fahrkartenautomat); Vandalismusresistenz; an die Nachfrage angepasste Fahrzeuggröße; ggf. Eignung für besondere Einsatzbedingungen (Steilstreckentauglichkeit, Einsatz nach BOStrab ²⁷); Interoperabilität
zukunftsfähige Bauweise	Erfüllung kommender höherer Abgas- und Lärmemissionsvorschriften sowie Klimaschutzziele schon bei Inbetriebnahme; niedrigen Innengeräuschpegel; niedrige Energieverbrauchswerte; weitgehende Recyclingfähigkeit

5.4.4 Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs

Leitlinien

L 6: Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes und der angemessenen Belange der unterschiedlichen Fahrgastgruppen sowie der Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, wobei die Systemgren-

zen 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. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.

²⁷ 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.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich im Bereich des Fahrzeugeinsatzes im ÖSPV an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Schwerpunkt der auf Ersatzinvestitionen ausgerichteten Fahrzeugförderung lag bis einschließlich 2008 bei der Förderung von umweltfreundlichen Antriebsarten, was die Erreichung der nächsten bzw. übernächsten Stufe der EU-Abgasnorm bzw. des EEV-Standards voraussetzte (z. B. Erdgasniederflurlinienomnibusse). Ab 2009 soll eine Fahrzeugfinanzierung im Bereich der Linienomnibusse nicht als Projektförderung durch das Land Sachsen-Anhalt, sondern im Rahmen der Finanzverantwortung der Aufgabenträger nach ÖPNVG LSA erfolgen.
- Die Barrierefreiheit ist u. a. durch einen entsprechenden Fahrzeugeinsatz zu gewährleisten.
- Die Größe zu beschaffender Fahrzeuge ist auf der Grundlage der demografischen Entwicklung und des verstärkten Einsatzes flexibler Bedienformen am tatsächlichen Bedarf auszurichten.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

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 im Wesentlichen abgeschlossen. Daneben wurden seit 1995 Erdgas-Linienomnibusse gefördert. Seit 2005 wurden ausschließlich umweltfreundliche Niederflurlinienomnibusse gefördert. Im Omnibusverkehr wurden damit erhebliche Emissionsverbesserungen erreicht.

Da die Dieselschifftechnologie mittlerweile sowohl bei den Lärm- als auch bei den Abgasemissionen zur Erdgas-technologie 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“ wurden 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, erfolgte eine Förderung von Erdgasbussen vorrangig an diesen Standorten. Bis Ende 2003 sind in 15 Orten Erdgastankstellen und bis Ende 2008 mit Förderung des Landes in 27 Orten Erdgastankstellen errichtet worden.

Die Erneuerung der Straßenbahnwagenparks ist in den Oberzentren des Landes Magdeburg, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau sowie in der Stadt Halberstadt weitgehend abgeschlossen. Um die Anfang der 90er Jahre entwickelten Fahrzeugkonzepte der MVB GmbH und der HAVAG abschließend umzusetzen, soll im Hinblick sowohl auf die Bevölkerungs-/Fahrgastentwicklung als auch auf die finanziellen Voraussetzungen für Großinvestitionen sowie deren Wirtschaftlichkeit nach Reduzierung auf den dringend notwendigen Bedarf eine letztmalige Förderung der Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen für die Haushaltsjahre 2009 ff erfolgen.

Eine Regelförderung von Straßenbahnfahrzeugen ist darüber hinaus nicht mehr vorgesehen.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land wird sich mit der Änderung des ÖPNVG LSA aus der Fahrzeugförderung als Regelförderung zurückziehen. Zu den bereits auf die kommunalen Aufgabenträger übertragenen Mitteln wird eine entsprechende Aufstockung vorgenommen, um den kommunalen Aufgabenträgern zu ermöglichen, Investitionen der Verkehrsunternehmen aus den Zuweisungen nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA zu finanzieren.

Die Straßenbahnförderung erfolgt weiterhin außerhalb der Finanzzuweisungen des ÖPNVG LSA. Bei der oben angeführten Fahrzeugfinanzierung ist eine letztmalige Förderung für die Haushaltsjahre 2009 ff vorgesehen.

Die Investitionen in den Fahrweg der Straßenbahnen erfolgen in der Regel im Zusammenhang mit städtebau-

lich 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 und beihilferechtliche Anforderungen, darunter auch der Einsatz von emissions- und lärmarmen Fahrzeugen, werden kommunale Satzungen sein, die auf der Grundlage der Nahverkehrspläne zu entwickeln sind.

5.5 Entwicklung des Rechtsrahmens im ÖSPV

Leitlinien

L 16: Die Öffnung des ÖPNV für den Wettbewerb ist durch die Aufgabenträger auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 so zu gestalten, dass die Interessen der Fahrgäste, 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 und Bilanz 2006 - 2009

In Sachsen-Anhalt erfolgt insbesondere die ÖSPV-Finanzierung teilweise noch als Fehlbedarfsfinanzierung. Diese Finanzierungspraxis stellt vor dem Hintergrund der europäischen Rechtsentwicklung ein rechtliches und damit auch ein ökonomisches Risiko dar. Nach Einschätzung des Landes erlaubt der Rechtsrahmen die Zuschussungspraxis eigenwirtschaftlich erbrachter Verkehrsleistungen beihilfe- und vergaberechtlich sicher zu gestalten. Das Land gewährt für eine rechtssichere Ver-

gabe und Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen Unterstützung²⁶.

Mehrere kommunale Aufgabenträger haben zwischenzeitlich einen solchen beihilfe- und vergaberechtlich sicheren Weg gewählt.

Maßnahmen und Wirkungen

Zur Ausgestaltung einer rechtssicheren Zuschusspraxis der kommunalen Aufgabenträger gegenüber den Verkehrsunternehmen hat ihnen das Land eine Handreichung zunächst für eigenwirtschaftliche ÖPNV-Verkehre zur Verfügung gestellt.

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 bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen die Ausgestaltung eines Genehmigungswettbewerbes. 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 auf der Grundlage vorher festgelegter Kriterien 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 Ergebnissen des in Sachsen-

Anhalt durchgeführten Unternehmens-Benchmarking entwickelt werden.

Aus Anlass der Veränderungen der Landkreisstrukturen erfolgt derzeit eine Anpassung der Nahverkehrspläne. In den Aufstellungsprozess können die Inhalte der Handreichung integriert werden, wozu die Nahverkehrspläne entsprechend auszugestaltet sind.

Da ein großer Teil der Linienverkehrsgenehmigungen in den nächsten zwei bis drei Jahren ausläuft, steht den kommunalen Aufgabenträgern dieses Zeitfenster für die Neuausrichtung ihrer Nahverkehrspläne zur Verfügung.

5.6 Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie im ÖPNV

Leitlinien

L 17: Das Verkehrssystem des Landes Sachsen-Anhalt (IV und ÖV) ist durch Nutzung von Innovationspotenzialen und intermodaler Verknüpfungen hinsichtlich, Kapazität, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit sowie Information und Service zu optimieren. Dabei sind auch unter Nutzung telematischer Systeme Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung der Umweltbelastungen und zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaschutzziele zu erbringen.

L 18: Maßstab für Förderungen des Landes im Rahmen der Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie sind die Offenheit solcher Vorhaben/ Systeme für Weiterentwicklungen und Verknüpfungen durch Mindeststandards hinsichtlich Kompatibilität, Schnittstellengestaltung und geeignetem Zugang.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei seiner Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie im ÖPNV in Umsetzung der Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung/ Galileo-Transport“ an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die im Land vorhandenen Ansätze und Pilotvorhaben für eine Vernetzung verkehrsmittelübergreifender Informations- und Leitsysteme sollen zu einem integrierten, landesweiten Verkehrsmanagement ausgebaut werden.
- Der Ausbau der Verkehrsmanagement-Infrastruktur erfolgt in Umsetzung der verkehrs- und innovationspolitischen Zielsetzungen des Landes, wobei die Schwerpunkte insbesondere auf Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastungen und der Erreichung der Klimaschutzziele liegen.

- Neben den Kosten der Infrastruktur sind die dauerhaften Betriebskosten in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen einzubeziehen und für die landesweite Vernetzung der verschiedenen Systeme geeignete Organisationsformen zu entwickeln.

- Der notwendige Forschungs- und Entwicklungsbedarf für integrierte, das gesamte Verkehrswesen umfassende und alle potenziellen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bedienende Systeme soll im Rahmen der Initiative „Angewandte Verkehrsforschung/Galileo-Transport“ Sachsen-Anhalt unterstützt werden.

Status quo und Bilanz 2006 - 2009

Im Bereich verkehrsmittelübergreifender Verkehrssteuerungen und Informations- und Leitsysteme gab es in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Projekten auf Ebene der Kommunen, Verkehrsunternehmen und Forschungseinrichtungen, die gute Voraussetzungen für den Ausbau eines integrierten, landesweiten Verkehrsmanagements bieten:

- moderne rechnergestützte Leitsysteme in Magdeburg und Halle mit Beschleunigungsprogrammen für den ÖPNV
- das landesweite Fahrgastinformationssystem INSA und dessen im ÖPNV-Investitionsprogramm des Landes verankerte Erweiterung zu einer Datenmanagementzentrale mit Echtzeitinformation für den ÖPNV („INSA-Plus/Regio-Info“) inkl. einer Ausstattung des regionalen Busverkehrs mit aktuellen Betriebslagedaten
- die Landesverkehrszentrale in Halle-Peißen zur Verkehrsdatenerfassung auf Bundesfernstraßen mit zahlreichen zentralen Funktionen (Steuerung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Lichtsignalanlagen-Überwachung, Baustelleninformationssystem etc.)
- verkehrstechnische Infrastruktur in Magdeburg und Halle zur Verkehrslageerfassung des städti-

schen Verkehrs im Zuge von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben INVENT, MOSAIQUE und VAGABUND und

- das Pilotprojekt für eine flächendeckende intermodale Verkehrslage mit Datenflussmanagement und organisatorischem Rahmen innerhalb des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und den Ländern Sachsen-Anhalt und Sachsen geförderten Forschungs- und Entwicklungsvorhabens MOSAIQUE in Halle.

Maßnahmen und Wirkungen

Die Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie im ÖPNV beschreibt ein Querschnittsthema aus den verschiedenen Handlungsfeldern des ÖPNV-Plans. Das Engagement des Landes orientiert sich in Umsetzung seiner Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung/Galileo-Transport“ hierbei auf folgende Schwerpunkte:

Angesichts der erheblichen Chance, die neue Technologien für ein integriertes Verkehrsmanagement bieten, beabsichtigt das Land, sich unter Berücksichtigung seiner finanziellen Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass:

- ein landesweites Verkehrsmanagement dezentral aufgebaut wird und zentrale Dienstleistungen allen am Verkehrsmanagement beteiligten Institutionen durch die Gewährleistung von Kompatibilität und Systemoffenheit zur Verfügung stehen.

Im Sinne einer Vernetzung der Systeme sind dabei vordringlich umzusetzen:

- Aufbau einer flächendeckenden intermodalen Verkehrslage als wichtigste Grundlage für ein effektives Verkehrsmanagement;

Daten zum Straßenverkehr (Staus, Behinderungen) und ÖPNV (Verspätungen, Anschlusssicherung) sind Voraussetzungen sowohl für Informa-

	
Landesweites Verkehrsmanagement	Aufbau eines mitteldeutschen Verkehrsmanagementsystems mit dem Ziel des dauerhaften Betriebes einer flächendeckenden intermodalen Verkehrslage, vorausschauender Information, Steuerung des Verkehrs
Steuerungs- und Leitsysteme im IV/OV	Bevorzugung ÖSPV an LSA-Knoten, Überwachung IST-Fahrplan und Störungsmanagement, RBL, Zuflussdosierung des IV in schützenswerten Bereichen, Leit- und Sicherungstechnik Eisenbahn, Assistenzsysteme für energiesparendes Fahren
Fahrgastinformation und Anschlusssicherung	dynamische Fahrgastinformation und Anschlusssicherung über Echtzeitinformationen/Erweiterung INSA (INSA-Plus) bezüglich Funktionalitäten und räumliche Verbreitung (Thüringen)
Bedarfsorientierte OV-Angebote	bedarfsorientierter Einsatz im Linienverkehr oder im Flächenbetrieb, Datenverbindung zwischen Fahrzeugen / Zentrale, Flottenmanagementsysteme, satellitengestützte Fahrzeugortungssysteme, digitale Straßenkarten
Vertrieb und Tarif	bargeldlose Zahlungssysteme und E-Ticketing

tionsdienste, die ÖPNV-Fahrgäste, Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern, der Logistik etc. zur Verfügung gestellt werden, als auch für Maßnahmen der Verkehrssteuerung, strategischen Verkehrsplanung und des Qualitätsmanagements. Im Rahmen von MOSAIQUE ist ein modellbasiertes Pilotprojekt erfolgreich implementiert worden. Eine analoge Umsetzung ist kurzfristig flächendeckend vorgesehen.

- Schaffung einer verbesserten Datenbasis – insbesondere von qualitätsgesicherten Online-Daten des Verkehrs.

Hierbei steht im Bereich Straße die Ausrüstung bestehender Systeme beim Landesbetrieb Bau und in den Kommunen mit Kommunikationseinheiten im Vordergrund, so dass die Daten per Datenfunk oder Kabel in vorhandene Zentralen übermittelt werden können. Für den Zweck der flächendeckenden intermodalen Verkehrslage wird ein Realisierungskonzept erstellt. Im Bereich des ÖPNV soll das Realisierungskonzept zur Ausstattung der regionalen Busse über das Programm INSA-Plus/Regio-Info und zur Anbindung der Bahndaten umgesetzt werden. Die Systeme zum Datenaustausch (Datenflussmanagement) sind dabei zu berücksichtigen.

- die Ansätze des Qualitätsmanagements im ÖPNV insbesondere mit Blick auf die Aspekte der Emissionsminimierung und des Klimaschutzes umgesetzt werden und bei der Weiterentwicklung bestehender Systeme die Steuerung des Verkehrs intermodal optimiert wird.

Dabei empfiehlt das Land, insbesondere auf kommunaler und regionaler Ebene intermodale Verkehrsmanagementstrategien zu entwickeln und umzusetzen, um die von der EU-Gesetzgebung geforderten Immissionsgrenzwerte sowie die Klimaschutzziele einzuhalten, den lokalen ÖPNV zu stärken und der Logistik optimale Standortbedingungen zu schaffen.

- wirksame Steuerungs- und Leitsysteme zur Erhöhung der Qualität des Verkehrsmanagements gezielt unterstützt werden.

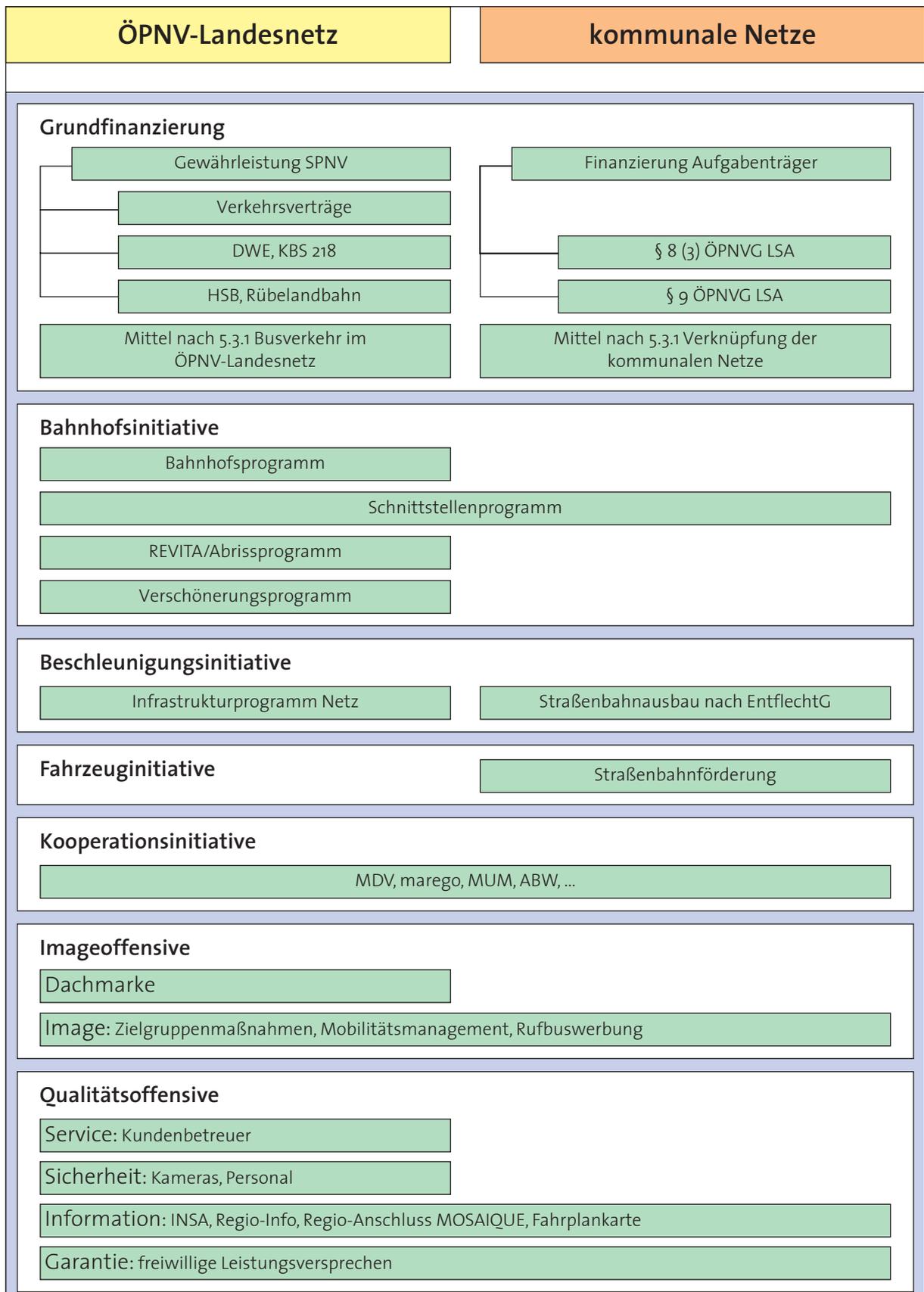
Dabei stehen Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung im städtischen Umfeld sowie im Regionalverkehr, Verkehrsrechner, Verkehrsmanagementsysteme, RBL-Systeme und neue Steuerungsprogramme für Lichtsignalanlagen sowie Fahrzeugausstattungen mit hochgenauen GNSS-basierten Ortungsfunktionalitäten im Vordergrund.

- im Rahmen der Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung/Galileo-Transport“ die Forschungs- und Entwicklungsinitiativen in Sachsen-Anhalt weiter unterstützt werden.

In diesem Zukunftsmarkt sollen sachsen-anhaltische Institute und Unternehmen ihren Beitrag leisten. Das Maß der in Anspruch genommenen Förderprogramme auf nationaler und europäischer Ebene ist zu erhöhen.

Das Thema Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie wird wegen seiner Verknüpfungen über den ÖPNV hinaus im Rahmen einer Spezialplanung (z. B. eines Plans für Intelligente Transportsysteme – ist-Plan Sachsen-Anhalt) vertieft.

6 Überblick über das finanzielle Engagement des Landes



7 Abkürzungsverzeichnis

ABG	Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH
ABW	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg-Tarif
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
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
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BOStrab	Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
B+R-Plätze	Bike+Ride-Plätze
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
DB Regio AG	Deutsche Bahn Region Aktiengesellschaft
DB Station&Service AG	Deutsche Bahn Station&Service Aktiengesellschaft
DELFI	Deutschlandweites elektronisches Fahrplaninformationssystem
DFI	Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DVG	Dessauer Verkehrs-GmbH
DVE	Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH
DWE	Dessau – Wörlitzer Eisenbahn
EBO	Eisenbahnbau- und betriebsordnung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle, europäischer Abgasstandard für Busse und Lastkraftwagen
EG-Vertrag	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ET	Elektrotriebzug, Elektrischer Triebzug
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAG	Finanzausgleichsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
GNSS	Globales Navigationssatellitensystem
GVBl. LSA	Gesetz- und Ordnungsblatt 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
IC	Intercity
ICE	Intercityexpress
IMG	Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
KFZ	Kraftfahrzeug
KML	Kreisbahn Mansfelder Land GmbH
LEP-LSA	Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt
LVT/S	Leichter Verbrennungstriebwagen/Solo
LVwA	Landesverwaltungsamt
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
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)MLV Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2002 bis 2006 Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt; bis 2002 Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr 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
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbahn Bitterfeld GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress

RegG	Regionalisierungsgesetz
RKM	Regionalkonferenz Magdeburg
Rkm	Reisendenkilometer
RSB	Regio-S-Bahn
RX	Regioexpress
RZ	Regiozug
SchG 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
STB	Netz Stadtbahn Berlin
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VOL/A	Verdingungsordnung für Leistungen, Teil A
VT	Verbrennungstriebwagen, Triebwagen mit Verbrennungsmotor
VTO	Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz
Zugkm	Zugkilometer
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen

Anlage 1 Wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV

Fahrgastgruppe	Anforderungen
Alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> - zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV - zeitliche und räumliche Abstimmung der verschiedenen Angebote im ÖPNV - attraktive Reisegeschwindigkeiten sowie kurze Gesamtreisezeiten - Möglichkeit der Bildung von Wegekettten - hohe Beförderungsqualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Komfort, Service) - umfassende Informations-, Beratungs- und Erwerbsmöglichkeiten für alle Angebote im ÖPNV - einfache, verständliche und kostengünstige, durchgängige Tarifangebote für alle Angebote - ansprechender und Sicherheit vermittelnder Zustand von Fahrzeugen, Anlagen und Umfeld - umfassender Schutz vor Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen - Möglichkeit der Gepäck- und Fahrradmitnahme
Frauen	<p>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - umfassender Schutz vor (sexueller) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen - angemessene Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten
Berufspendler/-innen	<p>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - abgestimmtes Angebot aller Öffentlichen Verkehrsmittel - kostengünstiger Gemeinschaftstarif für alle Öffentlichen Verkehrsmittel
Eltern/Berufstätige mit Kindern	<p>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angebote müssen das Erreichen der Kinderbetreuungseinrichtungen und 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	<p>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ggf. Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice - zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte mit dem ÖPNV - Eignung der Fahrzeuge für Gepäckmitnahme - Eignung der Tarife für Gepäckmitnahme
Mobilitätsbeeinträchtigte	<p>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen, baulichen Anlagen und Umfeld - barrierefreie Informationsangebote - Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice - zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einrichtungen für behinderte Menschen

Geistig Behinderte	zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> - zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einrichtungen für behinderte Menschen - einfach gestaltete Leitsysteme - Prüfung: Verfassung von Publikationen, Erläuterungen und Informationssystemen in der sog. einfachen Sprache
Senioren/-innen	zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> - leichte Zugänglichkeit der Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Umfeld - einfach verständliche Informationsangebote - Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice
Kinder, Jugendliche	zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> - räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Freizeiteinrichtungen mit dem ÖPNV
Migranten/ -innen	zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> - zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Wohnstandorte mit dem ÖPNV - umfassender Schutz vor (fremdenfeindlicher) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen
Freizeitnutzer/ - innen, Touristen im ÖPNV	zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen: <ul style="list-style-type: none"> - einheitliche und übersichtliche Informationsmöglichkeiten über das Angebot - mehrsprachige Informationsangebote - 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

Anlage 2 Vergabernetze im vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr in Sachsen-Anhalt

Netz	Nordharz (NHZ)
aktueller Vertragspartner	Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH
Laufzeit	Dez. 2005 - Dez. 2017
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	ZGB
Bestellvolumen LSA	3,1 Mio. Zugkm
Linien	
SE 3	Magdeburg – Halberstadt – Thale/Blankenburg
RSB 11	Magdeburg – Halberstadt – Thale / Magdeburg – Langenweddingen
SE 70	Halle – Könnern – Aschersleben – Halberstadt – Vienenburg
SE 71	Halle – Könnern – Bernburg

Netz	Altmark-Börde-Anhalt (ABA)
aktueller Vertragspartner	Elbe-Saale-Bahn (DB Regio AG)
Laufzeit	Dez. 2006 - Dez. 2018
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	ZGB
Bestellvolumen LSA	3,6 Mio. Zugkm, ab 2016 4,6 Mio. Zugkm
Linien	
RZ 26	Stendal – Tangermünde
RSB 13	Magdeburg – Loburg
RZ 23	Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg
SE 22 / RSB 12	Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde – Wolfsburg
RZ 50	Aschersleben – Dessau
SE 41	Magdeburg – Aschersleben
SE 42	Magdeburg – Calbe – Bernburg
RX 10	Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt (ab Dez. 2015)

Netz	Sachsen-Anhalt Süd (SAS)
aktueller Vertragspartner	Burgenlandbahn (DB Regio AG)
Laufzeit	Jan. 2007 - Dez. 2018
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	Keine
Bestellvolumen	1,5 Mio. Zugkm
Linien	
RZ 86	Weißenfels – Zeitz
RZ 87	Naumburg-Ost – Zeitz ¹
RZ 88	Naumburg-Ost – Laucha – Nebra – Wangen
RSB 78	Merseburg – Querfurt
RSB 79	Merseburg – Schafstädt
RZ 73	(Helbra –) Klostermansfeld – Wippra ²
RZ 74	Berga-Kelbra – Stolberg

¹ Verbindung wird nur noch bis Dezember 2010 bestellt.

² Vertrag für diese Strecke läuft nur bis Dezember 2013.

Netz	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2013
Künftige Laufzeit	Dez. 2013 - Dez. 2025
Federführer	ZVNL
Beteiligte Partner	NASA GmbH, Freistaat Thüringen, ZVMS, ZVOE, VBB
Bestellvolumen LSA	1,1 Mio. Zugkm
Linien	
RSB 3	Halle-Nietleben – Halle Hbf – Leipzig CTL – Leipzig-Stötteritz
RSB 5x	Halle Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Leipzig CTL – Zwickau
RSB 2	Bitterfeld – Leipzig CTL – Gaschwitz ³

Netz	Stadtbahn Berlin (STB)
Vertragspartner	DB Regio AG, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ⁴
Laufzeit	Bis Dez. 2012
Künftige Laufzeit	Dez. 2012 - Dez. 2022
Federführer	VBB
Beteiligte Partner	NASA GmbH, VMV
Bestellvolumen LSA	1,1 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
RX 1	Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder)
RX 2	Stendal – Berlin (1 Zugpaar in Tagesrandlage)
RX 7	Dessau – Berlin – Wünsdorf Waldstadt bzw. Senftenberg

Netz	Nord-Süd-Tunnel Berlin (NST)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2014
Künftige Laufzeit	Dez. 2014 - Dez. 2026
Federführer	VBB
Beteiligte Partner	NASA GmbH, VMV
Bestellvolumen LSA	0,2 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
RX 5	Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin – Rostock
RX 5	Falkenberg – Jüterbog – Berlin – Stralsund

Netz	Anhalt-Wittenberg (MDSB Stufe 2)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2015
Künftige Laufzeit	Dez. 2015 - Dez. 2024 oder später
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	ZVNL, VBB
Bestellvolumen LSA	4,3 Mio. Zugkm
Linien	
RX 13	Magdeburg – Dessau – Leipzig
SE 30	Magdeburg – Zerbst – Lutherstadt Wittenberg
RZ 31	Magdeburg – Dessau

³ Vertrag läuft nur bis Dezember 2015; Linie geht dann in Netz Anhalt-Wittenberg über.

⁴ Vertragspartner beim RX 2 ab Dez. 2012.

RZ 51	Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg
RSB 2/ 2a	Dessau – Bitterfeld – Leipzig
RSB 2/ 2b	(Jüterbog-) Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig
RSB 9/ 9b	(Jüterbog-) Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Halle
RSB 9/ 9a	Dessau – Bitterfeld – Halle
RZ 60	Halle – Delitzsch – Eilenburg

Netz	Saale / Thüringen / Südharz (STS)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2015
Künftige Laufzeit	Dez. 2015 - Dez. 2027 oder später
Federführer	NASA GmbH und Freistaat Thüringen
Beteiligte Partner	ZVNL, LNVG, NVV
Bestellvolumen LSA	3,9 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
RSB 8 ⁵	(Halle-Trotha –) Halle Hbf – Naumburg
RZ 19	Naumburg – Jena – Saalfeld ⁶
RX 18	Halle – Naumburg – Jena ⁶
SE 80.1	Halle-Trotha – Halle Hbf – Großkorbetha – Naumburg – Erfurt ⁷
SE 80.2	Leipzig – Großkorbetha – Naumburg – Erfurt ⁷
SE 9	Halle – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel
RZ 72 ⁸	Sangerhausen – Erfurt
RSB 7	Halle-Trotha – Lutherstadt Eisleben (– Nordhausen)

Netz	Elektro Nord
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2017
Künftige Laufzeit	Dez. 2013 - Dez. 2028 ⁹
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	LNVG, VBB, ZGB
Bestellvolumen LSA	5,4 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
RZ 29	Stendal – Salzwedel (– Uelzen)
SE 40	Halle – Köthen – Magdeburg
RSB 1	Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg – Stendal – Wittenberge
SE 20/21	Magdeburg – Stendal – Uelzen bzw. Wittenberge
RSB 14	Braunschweig – Magdeburg – Burg, derzeit nur bis Dez. 2015 gebunden

Netz	noch nicht feststehend
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	bis Dez. 2015
Bestellvolumen LSA	0,8 Mio. Zugkm
Planungsziel	Integration in Neigeternetz im thüringisch-sächsischen Bereich
Linien in LSA	
RX 4	Halle – Halberstadt – Hannover

⁵ Funktion dieser Linie wird zwischen Halle-Trotha und Naumburg anteilig von der Linie SE 80.1 übernommen.

⁶ RX 18 und RZ 19: Überlagerung zum Stundentakt

⁷ Zugteilung/Zugvereinigung in Großkorbetha

⁸ In Sangerhausen Flügelung mit SE 9

⁹ Eine vorzeitige Neuvergabe wird derzeit geprüft.

Netz	noch nicht feststehend
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	bis Dez. 2015
Bestellvolumen LSA	0,1 Mio. Zugkm
Planungsziel	Integration in das ABA-Netz
Linien in LSA	
RZ 24	Stendal – Rathenow

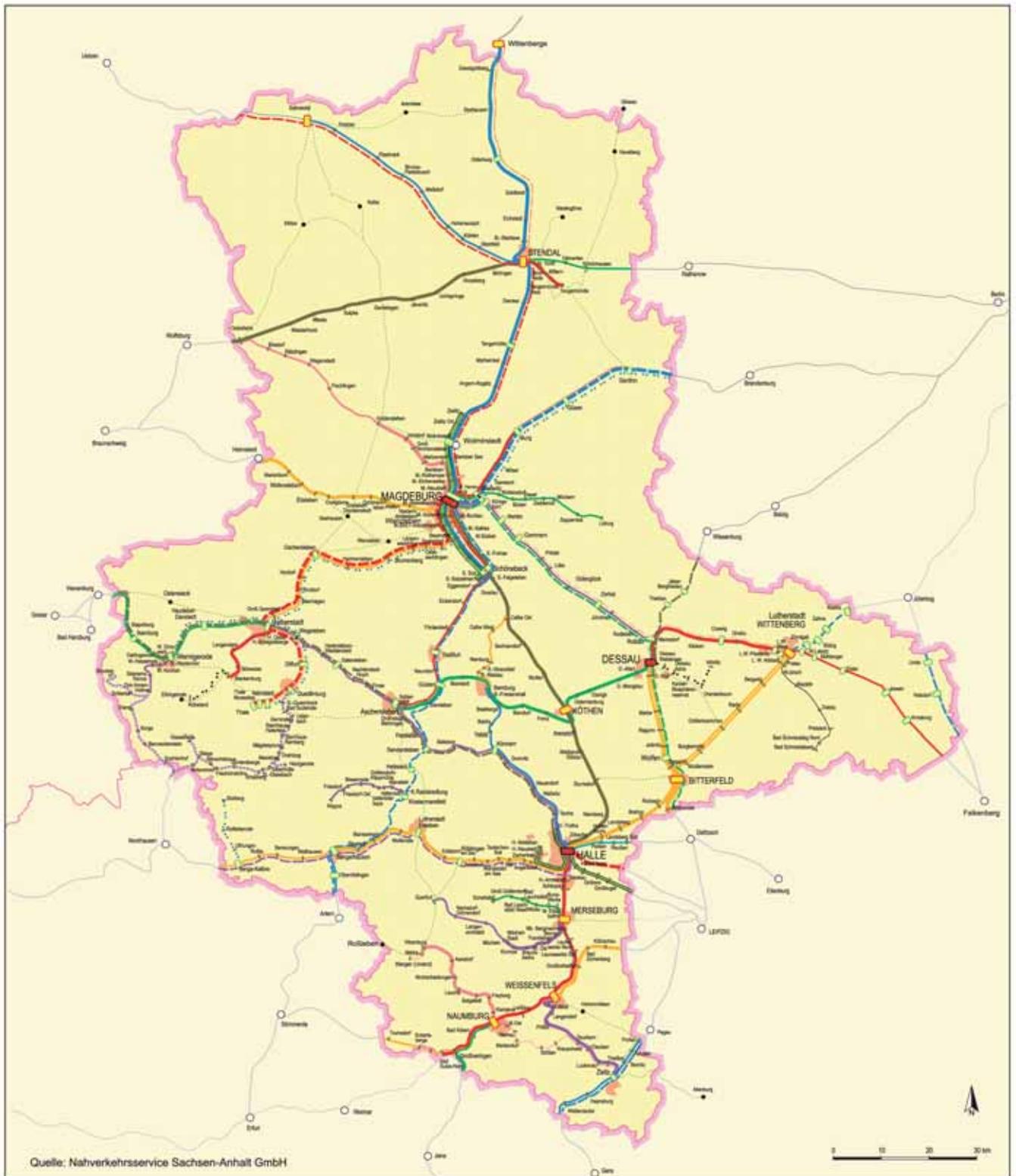
Netz	Ostthüringer Dieselnetz (OTDN)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Juni 2012
Künftige Laufzeit	Juni 2012 - Dez. 2024
Federführer	Freistaat Thüringen
Beteiligte Partner	NASA GmbH, ZVNL
Bestellvolumen LSA	0,3 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
SE 12	Gera – Zeitz – Leipzig

Netz	noch nicht feststehend
aktueller Vertragspartner	(wird bislang von Sachsen-Anhalt nicht bestellt)
Laufzeit	Dez. 2013 – offen
Federführer	Freistaat Thüringen
Beteiligte Partner	NASA GmbH, NVV, LNVG
Bestellvolumen LSA	< 0,1 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
RZ 83	Sömmerda – Großheringen

Abkürzungen:

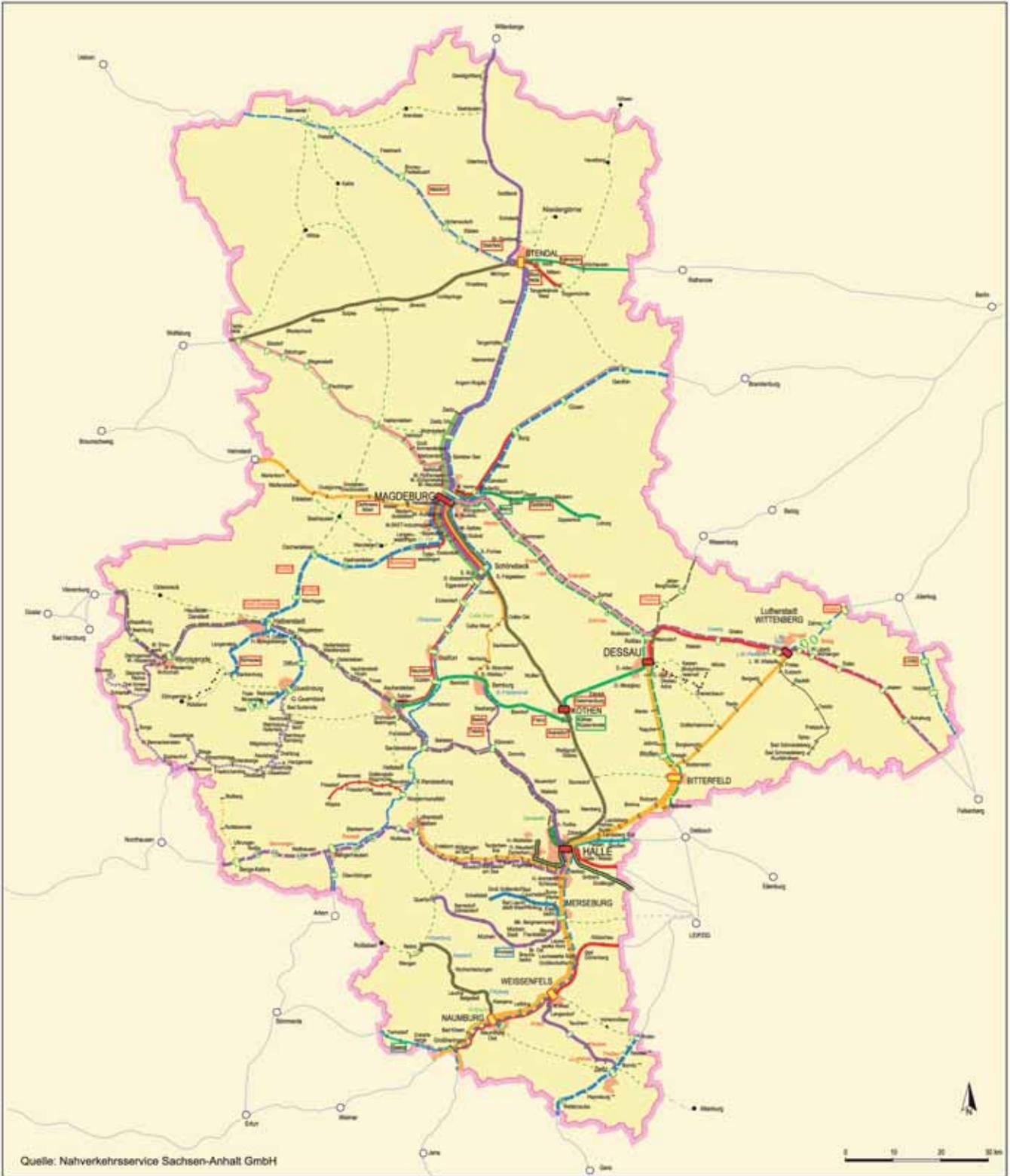
ABA	Netz Altmark-Börde-Anhalt
CTL	City Tunnel Leipzig
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSA	Sachsen-Anhalt
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
NHZ	Netz Nordharz
NST	Netz Nord-Süd-Tunnel Berlin
NTDN	Nordthüringisches Dieselnetz
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
OTDN	Ostthüringisches Dieselnetz
RSB	Regio-S-Bahn
RX	Regioexpress
RZ	Regiozug
SAS	Netz Sachsen-Anhalt Süd
SE	Stadtexpress
STB	Netz Stadtbahn Berlin
STS	Netz Saale-Thüringen-Südharz
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
Zugkm	Zugkilometer
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVV	Zweckverband Vogtland

Anlage 4



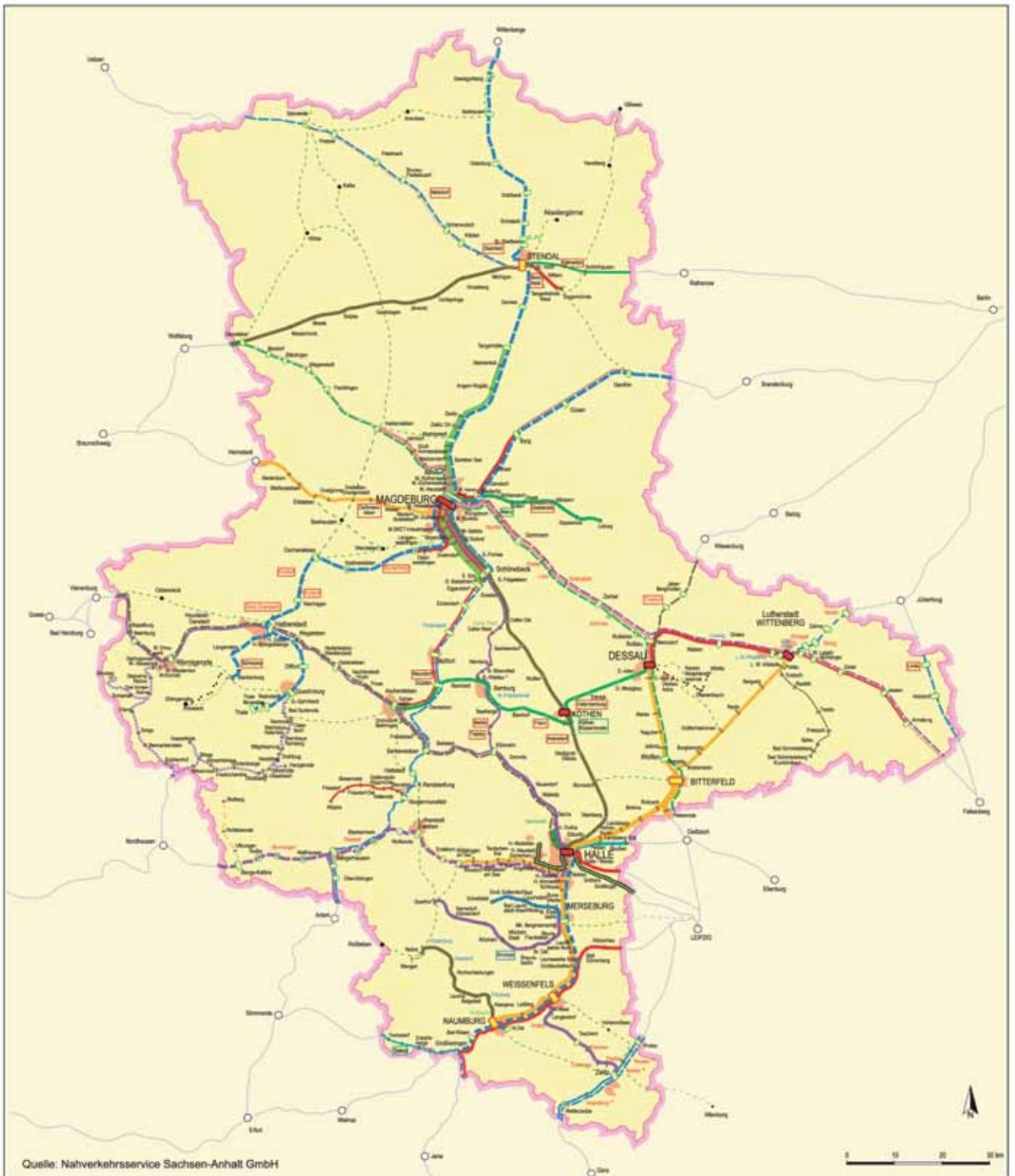
SPNV-Angebot Fahrplan 2010

<p>Zugangsstelle mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 verteiltem Fernverkehr nicht alle Züge des Fernverkehrs halten - Halt von allen Zügen - ausgewählte Zugangsstellen 	<p>Unterscheidung der Bedienungsgehäufigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 unregelmäßiges 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 unregelmäßiges Angebot — nicht tägliche Bedienung <p>Produktbezeichnung im Netz der Verke Sachs-Anhalt generell: HEX</p>	<p>Unterscheidung der Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> — RB/SE-Linieneverlauf / — RE-Linieneverlauf — nicht in Außergrenzbereich des Landes — länderspezifische Buslinie 	<p>S-Bahn - Linieneverlauf</p> <ul style="list-style-type: none"> Schmalspurbahn weitere Bahnbrücke (ohne RB-Verkehr oder außerhalb Sachsen-Anhalt) 	<ul style="list-style-type: none"> -> Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnmännlichen Formulierungen. -> Haltekonzeption der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt wird nicht vollständig dargestellt.
---	---	--	--	--



Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2015

<p>Zugangsstelle mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 ○ ausgenutzte Zugangsstellen 	<p>Unterscheidung der Bedienungsfähigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> — halbtäglich 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 unregelmäßiges 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 unregelmäßiges Angebot — nicht tägliche Bedienung 	<p>Unterscheidung der Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> — RZ / RSB-Linienerlauf / RX / SE-Linienerlauf — RSB-Linienerlauf — landesbedeutende S-Bahnen — nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes — Schmalspurbahn (nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes) 	<ul style="list-style-type: none"> — Neuanlage Zugangsstelle — Verlegung Zugangsstelle — Prüfung Neuanlage Zugangsstelle — Prüfung Verlegung Zugangsstelle — Prüfung Auflösung Zugangsstelle — Prüfung der Bedienung im Rahmen Kontinuitätsuntersuchung Betriebes — Auflösung Zugangsstelle entschieden 	<ul style="list-style-type: none"> — Prognose, die nur am Wochenende verkehren, sind nicht dargestellt. — Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnmännlichen Formulierungen. — Haltekapazitäten der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt sind nicht vollständig dargestellt. ● Prüfung Neuanlage erst ab 199 200 ● ab 2010 bis 2011 abgeschlossen
---	---	--	--	--



Quelle: Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH

Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2025

<p>Zugangsstelle mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 	<p>Unterscheidung der Bedienungsintensität</p> <ul style="list-style-type: none"> — halbtäglich 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 unregelmäßiges 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 unregelmäßiges Angebot — nicht tägliche Bedienung 	<p>Unterscheidung der Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> — RZ / RSB-Linienerlauf / RX / SE-Linienerlauf — RSB-Linienerlauf — ländelspezifische Buslinien — nicht in Aufgabenteilerschaft des Landes — Schmalspurbahn 	<ul style="list-style-type: none"> — Neuanlage Zugangsstelle — Verlegung Zugangsstelle — Prüfung Neuanlage Zugangsstelle — Prüfung Verlegung Zugangsstelle — Prüfung Auflösung Zugangsstelle — Prüfung der Bedienung im Rahmen Kombi-untersuchung Betrieb — Auflösung Zugangsstelle entschieden 	<ul style="list-style-type: none"> — Produkte, die nur am Wochenende verkehren, sind nicht dargestellt. — Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den behördlichen Formulierungen. — Haltekonzeption der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt sind nicht vollständig dargestellt. ○ ausgewählte Zugangsstellen ● Prüfung Neuanlage nach 01/2025 ● ab 01/2025 01/11 aufgegeben
---	--	---	--	---

Anlage 5 Entwicklung des SPNV in den Planungshorizonten 2015 und 2025

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		
				2010	2015	2025
202	RX	2	Stendal – Rathenow – Cottbus	EZ	EZ	EZ
	RZ	24	Stendal – Rathenow	2	2	2
205	RX	5.2	(Stralsund –) Berlin – Falkenberg (Elster)	2	2	2
207	RX	7	Dessau – Belzig – Berlin – Wünsdorf Waldstadt ¹	2+V	2+V	2+V
216	RX	15	Magdeburg (– Dessau) – Lutherstadt Wittenberg	V	-	-
	SE	30	Magdeburg – Zerbst – Coswig – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster)	-	2	2
	RZ	51.1	Dessau – Lutherstadt Wittenberg	1	1	1
	RZ	51.2	Lutherstadt Wittenberg – Annaburg	2+V	2	2
	RZ	51.3	Annaburg – Falkenberg (Elster)	2	-	-
218	RZ		Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg	²		
219	RZ	60	Halle – Delitzsch – Eilenburg ³	2+V	1	1
250	RX	5.1	(Berlin –) Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	2	2	2
	RSB	9b.2	(Jüterbog –) Zahna – Lutherstadt Wittenberg	V	V	V
	RSB	2b.1	Lu. Wittenberg – Bitterfeld (– Leipzig)	2	2	2
	RSB	9b.1	Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld (– Halle (Saale))	2	2	2
	RSB	9	Bitterfeld – Halle	1+V	30	30
251	RSB	9a	Dessau – Bitterfeld (– Halle (Saale))	2+V	2+V	2+V
	RSB	2a	Dessau – Bitterfeld (– Leipzig)	2	2	2
	RSB	2	Bitterfeld – Leipzig	1+V	30	30
	RX	13.2	(Magdeburg –) Dessau – Bitterfeld – Leipzig	2	2	2
254	RZ	31.1	Magdeburg – Gommern	2+V	2	2
	RZ	31.2	Gommern – Güterglück	2+V	2	2
	RZ	31.3	Güterglück – Dessau	2+V	2+V	2+V
	SE	30	Magdeburg – Zerbst – Coswig – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster)	-	2	2
	RX	13.1	Magdeburg – Dessau (– Leipzig)	2	2	2
	RX	15	Magdeburg (– Dessau) – Lutherstadt Wittenberg	V	-	-
257	RZ		Dessau – Wörlitz	⁴		
259	RSB	13	Magdeburg – Loburg ⁵	2+V	1	1
260	RSB	14.2	Magdeburg – Burg (b. Magdeburg)	1	1	1
	RX	1	Magdeburg – Berlin	1	1	1
269	RZ	26	Stendal – Tangermünde	1	1	1
301	RZ	23.1	Wolfsburg – Oebisfelde	1	1	1
	RZ	23.2	Oebisfelde – Stendal	1	1	1
305	SE	20.1	Uelzen – Salzwedel	2	2	2
	SE	20.2	Salzwedel – Stendal	2	2	2
	SE	20.3	Stendal – Magdeburg	2+V	2	2
	RZ	29	Salzwedel – Stendal	V	V	V

¹ Ab vsl. 2014 nach Senftenberg.

² Ohne Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen.

³ Zukunft der Strecke nach Aussage des ZVNL nicht gesichert.

⁴ Ohne Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen.

⁵ Taktverdichtung und -vereinheitlichung abhängig vom Streckenausbau und der Abstimmung des ÖSPV in Möckern und Loburg.

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungshäufigkeit		
				2010	2015	2025
	SE	21.1	Wittenberge – Stendal	-	2+V	2+V
	SE	21.2	Stendal – Magdeburg	-	2	2
	RX	7	Wittenberge – Magdeburg	V		
	RSB	1.4	Wittenberge – Stendal (– Magdeburg – SBK Salzelmen)	2+V	2+V	-
	RSB	1.3	Stendal – Tangerhütte (– Magdeburg – SBK Salzelmen)	1	1	-
	RSB	1.2	Tangerhütte – Zielitz (– Magdeburg – SBK Salzelmen)	1	1	1
308	SE	22.1	Wolfsburg – Oebisfelde – Haldensleben	V	2	2
	SE	22.2	Haldensleben – Magdeburg	V	2	2
	RSB	12	Haldensleben – Magdeburg	-	1	1
	RZ	36.1	Wolfsburg – Oebisfelde	2	-	-
	RZ	36.2	Oebisfelde – Haldensleben	2+V	V	V
	SE	36.3	Haldensleben – Magdeburg	1	-	-
309	RSB	1.1	(Wittenberge/Tangerhütte –) Zielitz – Magdeburg – Schönebeck-Salzelmen	30	30	30
310	RSB	14.1	Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg	1	1	1
315	RSB	11.1	Magdeburg – Langenweddingen	-	1	1
	RSB	11.2	Langenweddingen – Oschersleben	-	V	-
	SE	3	Magdeburg – Halberstadt – Thale/ Blankenburg (H.)	2+V	1	1
	RZ	60	Magdeburg – Halberstadt	2+V	-	-
	RZ	60	Halberstadt – Thale	V	-	-
325	RZ	120	Wernigerode – Drei Annen Hohne – Brocken ⁶	⁷		
326	RZ	121	Drei Annen Hohne – Ilfeld – Nordhausen Nord ⁶	⁷		
328	SE	3	(Magdeburg –) Halberstadt – Blankenburg (Harz)	2+V	1	1
	RZ	67.1	Halberstadt – Blankenburg (Harz)	V	-	-
	RZ	67.2	Blankenburg (Harz) – Elbingerode (Harz)	⁷		
330	SE	70.1	Halberstadt – Aschersleben	2+V	2+V	2+V
	SE	70.2	Aschersleben – Halle (Saale)	2	2	2
	SE	70.3	Vienenburg – Halberstadt	2	2	2
	SE	71.1	Bernburg – Könnern	2	2	2+V
	SE	71.2	Könnern – Halle (Saale)	2	2	2
	RX	4	(Hannover –) Vienenburg – Halberstadt – Halle (Saale)	2	2	2
333	RZ	122	Quedlinburg – Gernrode – Alexisbad – Harzgerode/Stiege – Hasselfelde/Eisfelder Talmühle ⁶	⁷		
334	RZ	50.1	Aschersleben – Köthen	1	1	1
	RZ	50.3	Köthen – Dessau	1	1+V	1+V
335	SE	41	Magdeburg – Aschersleben	2+V	2+V	2+V
	RX	10	Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt	2	2	2
	RZ	72	Sangerhausen – Erfurt	2	2	2
337	RZ	73.1	Helbra – Klostermansfeld	W	W	W
337	RZ	73.2	Klostermansfeld – Wippra	2	2	2
340	SE	40	Magdeburg – Halle (Saale)	1	1	1
	SE	42.1	Magdeburg – Calbe (Saale) ⁸	-	2+V	1
	SE	42.2	Calbe (Saale) – Bernburg	2	2+V	1
504	RSB	5x	Halle (Saale) – Flughafen – Leipzig (– Zwickau) ⁹	1	1	1
505	S	10	Halle (Saale) – Leipzig	30	-	-
	RSB	3.2	(Halle-Nietleben –) Halle (Saale) – Leipzig	-	30	30

⁶ Schmalspurbahn, Angaben generell ohne Sonderzugverkehre.

⁷ Ohne Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen der Landesförderung zu treffen.

⁸ Voraussetzung der Taktverdichtung und Linienerweiterung 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.

⁹ Diese Verbindung wird derzeit (Stand: 03/09) durch die DB Regio AG eigenwirtschaftlich erbracht.

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungshäufigkeit		
				2010	2015	2025
550	RZ	89	Leipzig – Zeitz – Gera	2	-	-
	RX	12	Leipzig – Zeitz – Gera	2	-	-
	SE	12	Leipzig – Zeitz – Gera	-	1	1
551	RZ	86	Weißenfels – Zeitz	1	1	1
560	RZ	19	Naumburg (Saale) – Jena – Saalfeld	2	2	2
	RX	18.2	(Halle (Saale) –) Naumburg (Saale) – Jena		2	2
580	SE	80.1	(Halle –/Leipzig –) Naumburg – Erfurt – Eisenach	1	1	1
581	RSB	8.2	(Halle Trotha –) Halle (Saale) – Naumburg (Saale) ¹⁰		1	1
	SE	80.2	Halle (Saale) – Naumburg (Saale) (– Erfurt) ¹¹	1+V	1	1
	RX	18.1	Halle (Saale) – Naumburg (Saale) (– Jena)	-	2	2
582	SE	80.3	Leipzig – Großkorbetha (– Weißenfels – Naumburg (S.) – Erfurt) ¹²	1	1	1
585	RZ	88	Naumburg (Saale) Ost – Laucha (Unstrut) – Nebra	1	1	1
585	RZ	88	Nebra – Wangen (Unstrut)	T	T	T
586	RSB	78.1	Querfurt – Mücheln (Geiseltal)	2+V	2+V	1
	RSB	78.2	Mücheln (Geiseltal) – Merseburg	1	1	1
588	RSB	79	Schafstädt – Merseburg ¹²	1	1	1
590	RZ	75.1	Nordhausen – Sangerhausen – Lutherstadt Eisleben	V		
	RZ	75.2	Lutherstadt Eisleben – Halle (Saale)	1	-	-
	RSB	7.3	Nordhausen – Sangerhausen – Lutherstadt Eisleben		V	V
	RSB	7.2	Lutherstadt Eisleben – Halle (Saale) (– Halle-Trotha)	-	1	1
	SE	9.1	Kassel-Wilhelmshöhe – Nordhausen	2	2	2
	SE	9.2	Nordhausen – Sangerhausen	2+V	2	2
	SE	9.3	Sangerhausen – Halle (Saale)	2	1	1
591	RSB	7.1	Halle Trotha – Halle (Saale)	30	-	-
	RSB	7.2	Halle (Saale) – Halle-Nietleben	30	-	-
	RSB	7.1	Halle Trotha – Halle (Saale) (– Lutherstadt Eisleben)		1	1
	RSB	8.1	Halle Trotha – Halle (Saale) (– Naumburg (Saale))		1	1
	RSB	3.1	Halle-Nietleben – Halle (Saale) (– Leipzig)	-	30	30
592	RZ	74	Berga-Kelbra – Stolberg ¹³	W	W	W
594	RZ	83	Sömmerda – Großheringen	2+V	2+V	2+V
	RZ	83	Großheringen – Naumburg	V	V	V

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

EZ Einzelzüge

RSB Regio-S-Bahn

RX Regioexpress

RZ Regionalzug

SE Stadtexpress

V Verdichteterfahrten

W Wochenendbedienung

T Touristische Bedienung

sonstige

ÖSPV öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

¹⁰ Zwischen Naumburg und Halle übernimmt SE 80.1 Funktion der Regio-S-Bahn (Überlagerung zum 30-Minuten-Takt)

¹¹ ab vsl. 2015 Flügellung in Großkorbetha

¹² Weiterbetrieb abhängig vom Ergebnis der Prüfung nach 5.2.1

¹³ Touristische Wochenendbedienung, Direktzüge auch von Leipzig und Magdeburg, Weiterbetrieb abhängig vom Ergebnis der Prüfung nach 5.2.1

Anlage 6 Vorgesehene Entwicklung der im regelmäßigen SPNV bedienten Eisenbahninfrastruktur im Land Sachsen-Anhalt

Ia. Infrastruktur der DB Netz AG - Strecken

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung
		IST [km/h]	SOLL [km/h]				
202	Stendal – Rathenow	120	160	zweigleisig, Elektrifizierung	nach 2015	550/760 ²	
205	Lu. Wittenberg – Jüterbog	200 ³	200 ³		fertig	760	
205	Falkenberg (Elster) – Jüterbog	100	160		nach 2015	760	
207	Dessau – Belzig – Berlin	100/120	160		bis 2015	760	Roßlau und Dessau bevorzugt 550 mm Bahnsteighöhe
216	Roßlau – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster)	100	120		nach 2015	550	
219	Halle – Delitzsch – Eilenburg	100	120		nach 2015	550	
250	Lu. Wittenberg – Bitterfeld	200 ³	200 ³		fertig	550	
250	Bitterfeld – Leipzig	200 ³	200 ³		fertig	550	
251	Dessau – Bitterfeld	120	160		nach 2015	550	
251	Bitterfeld – Halle (Saale)	120	200 ³		2016	550	
254	Biederitz – Roßlau	120	160		nach 2015	550	
259	Biederitz – Loburg	50	80		bis 2015	550	Prüfbedarf beachten
260	Magdeburg – Berlin	160	160		fertig	760	Magdeburg-Neustadt und Magdeburg Herrenkrug 550 mm
269	Stendal – Tangermünde	80	80		fertig	550	
301	Stendal – Wolfsburg	120	160 ⁴	zweigleisig, Elektrifizierung	nach 2015	550/760 ²	
305	Magdeburg – Wittenberge	120	160		nach 2015	760	

¹ Langfristige Zielstellung.

² Im Falle der Elektrifizierung.

³ SPNV 160 km/h.

⁴ Solange keine Elektrifizierung besteht, SPNV nur 120 km/h.

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit IST [km/h]	SOLL [km/h]	Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung
305	Stendal – Salzwedel – Uelzen	160	160	zweigleisig ⁵	2013 - 2017	760	
308	Abzw. Glindenberg – Oebisfelde	100	120		bis 2015	550	
309	S-Bahn Magdeburg	100/120	120/160		nach 2015	760	
310	Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig	140/160	140/160		fertig	760	
315	Magdeburg – Halberstadt	100	120	Wendeanlage Langenweddingen, tw. zweigleisig	bis 2015	550	
315	Wegeleben – Thale	100	120		nach 2015	550	
328	Halberstadt – Blankenburg	80	80		fertig	550	Restmaßnahmen fehlen
330	Halle (Saale) – Halberstadt	120/160	120/160		fertig	550	zweigleisiger Abschnitt Könnern – Domnitz wäre zu ergänzen
330	Halberstadt – Vienenburg	100/120/160	100/120/160		fertig	550	
330	Könnern – Baalberge	80	80		fertig	550	Restmaßnahmen fehlen
334	Aschersleben – Köthen – Dessau	100	120		nach 2015	550	
335	Schönebeck – Güsten	100	120		fertig	550	
335	Güsten – Blankenheim Tr.	50/70	70/90		nach 2015	550	
337	Klostermansfeld – Wippra	60	60		fertig	550	
340	Magdeburg – Köthen – Halle (Saale)	120/160	160		2013 - 2017	760	
340	Calbe (Saale) – Bernburg-Waldau	50	80	Verbindungskurve Calbe	2012	550	100 km/h zw. Abzw. Tornitz und Calbe (Saale) West
504	Halle (Saale) – Flughafen Leipzig/Halle – Leipzig	160	200 ³		fertig		
505	Halle (Saale) – Schkeuditz – Leipzig	120	120		fertig	550	
550	Gera – Zeitz – Leipzig	100	120 ⁶		nach 2015	550	
551	Weißenfels – Zeitz	90/100	90/100		fertig	550	Reparatur Mängelstellen notwendig

⁵ Mindestens im Abschnitt Redekin – Brunau-Packebusch (Bestand) und Brunau-Packebusch – Hohenwulsch (Ausbaubedarf).

⁶ Prüfen: abschnittsweise 160 km/h.v

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit IST [km/h]	SOLL [km/h]	Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung
551	Naumburg-Ost – Teuchern	50					Einstellung SPNV zum Dezember 2010
560	Naumburg – Jena	120	160		nach 2015	550	
580	Naumburg – Erfurt	120	160		nach 2015	550	
581	Halle (Saale) – Naumburg	120	160		nach 2015	550	
582	Leipzig – Weißenfels	120	160		nach 2015	550	
585	Naumburg-Ost – Nebra	50	80		2011	550	
586	Merseburg – Querfurt	80	80		fertig	550	Restmaßnahmen fehlen
588	Merseburg – Schafstädt	50	80		bis 2015	550	Prüfbedarf beachten
590	Halle (Saale) – Nordhausen	100	140	Wendeanlage Lu. Eisleben	2015	550	Reparatur für 100 km/h erfolgt in 2009
591	Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf	75	75		fertig	550	
591	Halle (Saale) Hbf – Halle-Nietleben	unterschiedlich	unterschiedlich	Fahrstraße Ri. Leipzig Hbf, zweigleisig Südstadt - Silberhöhe	nach 2015	550	
592	Berga-Kelbra – Stolberg	60	60		fertig	550	Prüfbedarf beachten
594	Großheringen – Sömmerda	80	80		fertig	550	
595	Sangerhausen – Erfurt	100/120	140		nach 2015	550	

In den Bahnhöfen Magdeburg Hbf, Dessau Hbf, Halle Hbf, Stendal, Halberstadt und Schönebeck-Salzelmen sind auch langfristig verschiedene Bahnsteighöhen zu akzeptieren.

Ib. Infrastruktur der DB Netz AG - Knoten

Knoten	Maßnahme	Umsetzungstermin	Anmerkung
Stendal	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	
	ESTW-Technik	fertig	
Magdeburg	II. Baustufe MD Hbf – MD-Neustadt	2013 - 2017	
	MD Hbf – Schönebeck	nach 2015	
	Bahnhof Biederitz	nach 2015	
	viergleisige Elbquerung	nach 2015	
	Abzweig Glindenberg	nach 2015	
Halberstadt	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	
	ESTW-Technik	fertig	
Güsten	Infrastruktur	fertig	
	ESTW-Technik	2014 - 2017	
	Infrastruktur	2014 - 2017	
Köthen	ESTW-Technik	2010	
	Infrastruktur	2010 - 2014	
	Damm-Brücken-System	2011 - 2015	
Dessau-Roßlau	ESTW-Technik	fertig	
	Gleisplan im Knoten	2015	Falkenberger Seite
	ESTW-Technik	2014 - 2019	
Lutherstadt Wittenberg	Gleisplan	2014 - 2016	
	ESTW-Technik	2014 - 2018	
	Zugbildungsanlage	fertig	
Halle (Saale)	Fahrstraßen Leipzig – Halle-Nietleben	fertig	
	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	2014	Flügelung Großkorbetha
Bitterfeld	ESTW-Technik	2014	
	Infrastruktur	2014	
Merseburg/Großkorbetha	ESTW-Technik	2014	
	Infrastruktur	2014	

Naumburg inkl. Weißenfels	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	
Sangerhausen	ESTW-Technik	nach 2015	
	Infrastruktur	nach 2015	

II. Infrastruktur der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit IST [Km/h] SOLL [Km/h]	Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung
218	Lu. Wittenberg – Bad Schmiedeberg	50	Probetrieb, ohne direkte Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen			
585	Nebra – Wangen (– Artern)	50	Wendemöglichkeit Wangen gewährleisten	2009	550	

III. Infrastruktur der Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit IST [Km/h] SOLL [Km/h]	Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung	
257	Dessau – Wörlitz	ohne Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen					

IV. Infrastruktur der Harzer Schmalspurbahnen GmbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit IST [Km/h] SOLL [Km/h]	Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung	
325	Wernigerode – Brocken	ohne faktische Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen					

II. Infrastruktur der Deutschen Regionalbahn GmbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit IST [km/h] SOLL [km/h]	Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung
326	Drei Annen Hohne – Eisfelder Talmühle	Die HSB prüft langfristig folgende netzergänzende Maßnahmen: - Gernode – Ballenstedt (mit Blick auf den Güterverkehr) - Anschluss Westernstadt Hasselfelde - Wiederanschluss Braunlage				
333	Quedlinburg – Gernode					
333	Gernode – Harzgerode					
333	Alexisbad – Hasselfelde/Eisfelder Talmühl					

V. Infrastruktur der Felsnetz GmbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit IST [km/h] SOLL [km/h]	Sonstige Maßnahmen Jahr	Umsetzungstermin [mm]	Bahnsteighöhe	Anmerkung
329	Blankenburg – Rübeland	ohne faktische Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen				

