

# Nahverkehrsplan 2012 - 2020 für den Salzlandkreis

*in der Fassung des Beschlusses  
des Kreistages vom 11.05.2011,  
Beschluss-Nr. B/668/2011*

A U F T R A G G E B E R

Salzlandkreis  
Karlsplatz 37

06406 Bernburg (Saale)

D A T U M

11. Mai 2011

**ISUP Ingenieurbüro  
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Straße 120  
01127 Dresden  
Tel. (03 51) 8 51 07 -11  
Fax (03 51) 8 48 90 60  
E-Mail [isup@isup.de](mailto:isup@isup.de)  
[www.isup.de](http://www.isup.de)

---

# Inhalt

---

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation</b>	<b>5</b>
1.1	Anlass und Zielstellung	5
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	6
<b>2</b>	<b>Strukturelle Entwicklung im Planungsraum</b>	<b>8</b>
2.1	Charakterisierung des Planungsraumes	8
2.2	Bevölkerungsentwicklung	10
2.3	Beschäftigungsstruktur	12
2.4	Schulen und Schülerzahlen	13
2.5	Pkw-Verfügbarkeit	15
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme ÖPNV und Bewertung</b>	<b>16</b>
3.1	Fernverkehr	16
3.2	Schienenpersonennahverkehr	16
3.3	Regionalverkehr	19
3.4	Stadtverkehre	23
3.5	Alternative Bedienung	24
3.6	Verknüpfungen	24
3.6.1	Verknüpfung SPNV - SPNV	24
3.6.2	Verknüpfung SPNV - landesbedeutsamer Busverkehr	25
3.6.3	Verknüpfung SPNV - Regionalbusverkehr	26
3.6.4	Verknüpfung SPNV - Stadtverkehr	26
3.6.5	Verknüpfung innerhalb des ÖSPV	27
3.6.6	Intermodale Verknüpfungen	27
3.7	Bedeutende Quelle- und Zieleinrichtungen	28
3.8	Infrastruktur und Fahrzeugpark	30
3.8.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	30
3.8.2	Fahrwege	31
3.8.3	Fahrzeugpark und Betriebshöfe	31
3.9	Tarif, Information und Service	31
3.9.1	Bestehende Tarife	31
3.9.2	Fahrplan- und Liniennetzinformationen	32
3.9.3	Tarifinformation und Fahrscheinerwerb	34

3.9.4	Beratung und Service	34
<b>3.10</b>	<b>Gegenwärtige ÖPNV Nachfrage</b>	<b>35</b>
<b>3.11</b>	<b>Organisation</b>	<b>35</b>
<b>3.12</b>	<b>Rechtlicher Rahmen für die künftigen Beziehungen zwischen Aufgabenträger ÖSPV und Verkehrsunternehmen</b>	<b>37</b>
3.12.1	Beihilferechtliche Vergabe gemeinwirtschaftlich Verpflichtungen durch den Aufgabenträger	37
3.12.2	Beihilferechtliche Rahmenvorgaben	42
<b>4</b>	<b>Zielvorgaben und Entwicklungstendenzen</b>	<b>47</b>
4.1	Verkehrspolitische Ziele	47
4.2	Prognose der Verkehrsnachfrage	50
4.2.1	Strukturprognose	50
4.2.2	ÖPNV-Potenziale	54
<b>5</b>	<b>Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV</b>	<b>57</b>
5.1	Grundlegende Festsetzungen	57
5.1.1	Hierarchie des ÖPNV-Netzes	57
5.1.2	Kategorisierung	58
5.1.3	Erschließungsqualität	59
5.1.4	Erreichbarkeit zentraler Orte	60
5.1.5	Bedienungshäufigkeit	61
5.1.6	Vernetzung	63
5.2	Netz- und Bedienkonzept SPNV	63
5.3	Netz- und Bedienkonzept ÖSPV	64
5.3.1	Ansätze für die Netzgestaltung	64
5.3.2	Grundnetz	65
5.3.3	Ergänzungsnetz	73
5.3.4	Gesamtübersicht der Mindestbedienung der Gemeinden und deren Ortsteile	74
5.3.5	Stadtverkehre	79
5.4	Alternative Bedienformen	81
5.5	Vernetzung der Verkehrsträger	82
5.5.1	Verknüpfung SPNV - SPNV	83
5.5.2	Verknüpfung SPNV - ÖSPV	83
5.5.3	Verknüpfung ÖSPV - ÖSPV	84
5.5.4	Intermodale Vernetzung	85
5.6	Verkehrsinfrastruktur	86
5.6.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	86
5.6.2	Fahrwege	91
5.6.3	Fahrzeuge	91

---

5.7	Tarifgestaltung	93
5.8	Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	93
5.8.1	Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen	93
5.8.2	Service, Beratung und Vertrieb	96
5.8.3	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	97
5.9	Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit	98
5.10	Organisation des ÖPNV	99
5.10.1	Organisationsstruktur	99
5.10.2	Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Unternehmen	100
5.10.3	Qualitätsmanagement	100
5.10.4	Linienbündelung	100
<b>6</b>	<b>Finanzierung des ÖPNV</b>	<b>102</b>
6.1	Finanzierungsgrundsätze	102
6.2	Basisentwicklung zur Finanzierung	103
6.2.1	Entwicklung der Betriebskosten	103
6.2.2	Entwicklung der Einnahmen	103
6.3	Finanzierung des Aufgabenträgers	104
<b>Verzeichnisse</b>		<b>107</b>
6.4	Abkürzungsverzeichnis	107
6.5	Abbildungsverzeichnis	108
6.6	Tabellenverzeichnis	108
6.7	Quellenverzeichnis	109
6.8	Anlagenverzeichnis	111

## **Anlagen**

# 1 Ausgangssituation

## 1.1 Anlass und Zielstellung

Der Salzlandkreis ist nach § 4 (1) des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr. Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt beim Land Sachsen-Anhalt. Der Aufgabenträger hat dazu nach § 6 des ÖPNVG kommunale Nahverkehrspläne aufzustellen, die Aussagen zu folgenden Punkten enthalten sollen:

- verkehrspolitische Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers,
- siedlungsstrukturelle Entwicklung und sich daraus ergebende Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr,
- bestehendes und geplantes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich Linienbündel,
- geplante Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
- Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach § 8 sowie
- Anforderungen an das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs unter Einschluss flexibler Bedienformen und Bürgerbusangeboten als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und für die Erteilung von Genehmigungen nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.

Die derzeit geltenden Teilnahverkehrspläne der ehemaligen Landkreise Bernburg, Schönebeck und Aschersleben-Staßfurt wurden in den Jahren 2000, 2001 und 2004 aufgestellt und durch die jeweiligen Kreistage beschlossen. Aufgrund verschiedener veränderter Rahmenbedingungen ist es nötig, diese Teilnahverkehrspläne zu einem einheitlichen Nahverkehrsplan für den Salzlandkreis fortzuschreiben und an die neuen Anforderungen anzupassen. Die Notwendigkeit der Planung resultiert aus:

- veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen
- strukturellen Änderungen im Ergebnis der Kreisgebietsreform 2007 und der Kommunalgebietsreform 2009/2010
- der Haushaltskonsolidierung des Landkreises
- der demografischen Entwicklung
- der Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung
- dem Auslaufen der Liniengenehmigungen für den ÖSPV im Juli 2012

- der Gründung des Verkehrsverbundes Region Magdeburg marego zum 12. Dezember 2010
- Neuordnung des SPNV ab 2011 durch Veränderung im Liniennetz (Streckenausbau, Neubau der Verbindungskurve Calbe).

Die Durchführung des ÖSPV im Salzlandkreis erfolgt gegenwärtig durch die Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg mbH (KVG), die Personennahverkehr GmbH Staßfurt (PNVG) und die Verkehrsgesellschaft Südharz mbH mit ihrer Betriebsstelle in Aschersleben (VGS). Gegenwärtig anstehende Veränderungen in der Strukturierung der drei Gesellschaften werden im Kapitel 5.10 beachtet.

Der Nahverkehrsplan als Gestaltungsinstrument für den ÖPNV soll die Grundlage der ÖPNV-Entwicklung für die Jahre 2012 bis 2020 im Salzlandkreis festschreiben und gleichzeitig Grundlage für Vergabe und Genehmigungserteilungen von Verkehrsleistungen nach den geltenden Bestimmungen sein.

## 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung im Salzlandkreis zum Zeitpunkt der Erarbeitung sind:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA), letzte Änderung 22.10.2010
- Gesetz zur Änderung der Rechtsvorschriften im öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (Entwurf vom 27.07.2010)
- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Fortschreibung für den Zeitraum 2009 bis 2015/2025 vom 08.02.2011
- Landesplanungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
- Erstes Funktionalreformgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 22.12.2004
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)
- Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) - Neuaufstellung 2010 (Entwurf)
- Verordnung über den Landesentwicklungsplan für das Land Sachsen-Anhalt 2010

- Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg 2006 für das Bedienebiet Schönebeck (Elbe)
- Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Harz 2009 für das Bedienebiet Aschersleben-Staßfurt
- Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg 2006 für das Bedienebiet Bernburg (Saale)
- Regionaler Teilgebietsentwicklungsplan für den Planungsraum Nachterstedt „Seenland“ 1994.
- Bundesfernstraßengesetz (FStrG vom 28.06.2007)
- Straßengesetz des Landes (StrG LSA vom 06.07.1993, zuletzt geändert 22.12.2004)
- Fernstraßenausbaugesetz (5. FStrAbÄndG)
- Landesverkehrswegeplan (LVWP) - Teil Straße (Stand Januar 2004), (Fortschreibung 2009 im Entwurf)

## 2 Strukturelle Entwicklung im Planungsraum

Neben der siedlungs-, verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Entwicklung prägen die demografischen Rahmenbedingungen im entscheidenden Maße den ÖPNV. Ein wesentlicher Faktor für die Planungen ist daher die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung. Darüber hinaus haben die Veränderungen der Altersstruktur, der Anteil Erwerbstätige und Schüler sowie der Motorisierungsgrad einen ausschlaggebenden Einfluss auf die Verkehrsnachfrage.

### 2.1 Charakterisierung des Planungsraumes

Der Salzlandkreis liegt südlich der Landeshauptstadt Magdeburg in zentraler Lage im Bundesland Sachsen-Anhalt und umfasst eine Fläche von 1.425,86 km<sup>2</sup>.

Diese gliedert sich in 21 Gemeinden (Stand Januar 2011), die sich wiederum in zwei Verbandsgemeinden und elf Einheitsgemeinden zusammenschlossen haben, in denen insgesamt 212.605 Einwohner<sup>1</sup> leben. Die Siedlungsdichte beträgt ca. 149 Einwohner/km<sup>2</sup>.



Abbildung 1: Übersichtskarte Salzlandkreistz

<sup>1</sup> Stand 31.12.2009, Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Die **zentralörtliche Gliederung** des Landkreises weist Mittel- und Grundzentren aus:

- Die Stadt Schönebeck (Elbe) ist mit etwa 32.200 Einwohnern in der Kernstadt die bevölkerungsstärkste Stadt im Salzlandkreis und übernimmt die Funktion eines Mittelzentrums.
- Die Kreisstadt Bernburg (Saale) ist mit ca. 30.500 Einwohnern in der Kernstadt (Stand 31.12.2009) die zweitgrößte Stadt des Landkreises und übernimmt ebenfalls die Versorgungsfunktionen eines Mittelzentrums.
- Die Städte Aschersleben (ca. 23.000 Ew.) und Staßfurt (ca. 17.000 Ew.) übernehmen ebenfalls die Versorgungsfunktionen eines Mittelzentrums.
- Die Städte Alsleben (Saale), Barby (Elbe), Calbe (Saale), Egel, Güsten, Hoym, Könnern und Nienburg (Saale) übernehmen die Versorgungsfunktionen eines Grundzentrums.

Die Landeshauptstadt Magdeburg als Oberzentrum grenzt im Norden an den Salzlandkreis an. Schönebeck und wesentliche Teile des umgebenden Bedienegebietes gehören durch die räumliche Nähe zum Verdichtungsraum des Oberzentrums Magdeburg.

Etwa 60% der **Bevölkerung** des Salzlandkreises lebt in den Städten mit der Versorgungsfunktion eines Mittelzentrums Aschersleben, Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe) und Staßfurt.

Insgesamt leben etwa 86 % der Bevölkerung in Ortsteilen mit mehr als 2.000 Einwohnern. Diesbezüglich ergibt sich ein ähnliches Bild wie in den anderen Landkreisen der Planungsregion Magdeburg (Landkreis Börde und Landkreis Jerichower Land).

Für einen Vergleich mit den Einwohnerzahlen der anderen Landkreise in der Planungsregion Magdeburg gibt Tabelle 1 einen Überblick.

Landkreis / kreisfreie Stadt	Einwohner 31.12.2009 <sup>2</sup>	Fläche in km <sup>2</sup> 31.12.2009	Bevölkerungsdichte in Einw./km <sup>2</sup>
Salzlandkreis	212.605	1.426	149
Jerichower Land	97.355	1.577	62
Landkreis Börde	180.702	2.366	76
Landeshauptstadt Magdeburg	230.456	201	1.147
<b>Gesamtgebiet</b>	<b>721.118</b>	<b>5.570</b>	<b>130</b>

Tabelle 1: Einwohnerzahlen in der Region Magdeburg

<sup>2</sup> Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Die Anbindung des Salzlandkreises an das großräumige **Straßennetz** erfolgt über die Bundesautobahn A14, die den Landkreis in Nord-Süd-Richtung durchläuft. In nördlicher Richtung ist Magdeburg erreichbar, in südlicher Richtung Halle-Leipzig.

In Ost-West-Richtung wird der Landkreis außerdem nach der Fertigstellung der Anschlussstelle Bernburg (bei Ilberstedt) durch die überregional bedeutsame autobahnähnliche Bundesstraße B6n im Verlauf von der A14 über Güsten, Aschersleben, Quedlinburg und Wernigerode auf direktem Weg mit der A395 bei Vienenburg (Niedersachsen) verbunden. Mit der im Bau befindlichen Ortsumgehung Bernburg (Saale) wird die östliche Verlängerung der B6n über Köthen zur A9 (Dessau) fortgeführt.

Der Landkreis ist darüber hinaus an die Bundesstraßen B6, B81, B180, B185 und B246a angebunden, die bedeutende Verbindungen zu den nächstgelegenen Oberzentren Landeshauptstadt Magdeburg, Dessau-Roßlau und Halle (Saale) sowie den angrenzenden Landkreisen Anhalt-Bitterfeld, Börde, Harz, Jerichower Land, Mansfeld-Südharz und Saalekreis sicherstellen.

Gemeinsam mit einem überwiegend gut ausgebauten Landes- und Kreisstraßennetz verfügt der Landkreis über ein dichtes Straßenverkehrsnetz.

Außerdem verlaufen die **Eisenbahnstrecken**

- (Magdeburg -) Schönebeck - Staßfurt - Güsten - Aschersleben (/Sangerhausen - Erfurt)
- (Magdeburg -) Schönebeck - Calbe (Saale) Ost - Sachsendorf (- Köthen - Halle (Saale))
- Calbe (Saale) Ost - Bernburg
- Bernburg - Könnern (- Halle (Saale))
- (Hannover - Goslar - Halberstadt -) Gatersleben - Aschersleben - Sandersleben - Könnern (- Halle (Saale))
- Aschersleben - Güsten - Bernburg - Biendorf (- Köthen - Dessau)

durch den Salzlandkreis, womit dieser auch über eine gute Anbindung an das Eisenbahnnetz verfügt. In Magdeburg, Halle (Saale) und Köthen bestehen Verknüpfungen zum weiterführenden SPNV und Schienenpersonenfernverkehr. Anlage 1 stellt die Struktur des Planungsraumes dar.

## 2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung im Salzlandkreis hat von 226.593 Einwohner im Jahr 2005 auf 212.605 Einwohner in 2009 abgenommen; das ist ein Minus von 6,2 % (Land Sachsen-Anhalt gesamt: -4,6 %).

Der höchste Rückgang war in der Altersgruppe der 15-65-Jährigen zu verzeichnen. Hier betrug der Rückgang 10,6 % im Vergleich zum Jahr 2005. Die Altersgruppe der unter 15-Jährigen ist dagegen um 2,1 % geschrumpft und die Anzahl der Senioren (65 Jahre und älter) hat um 5,6 % zugenommen.

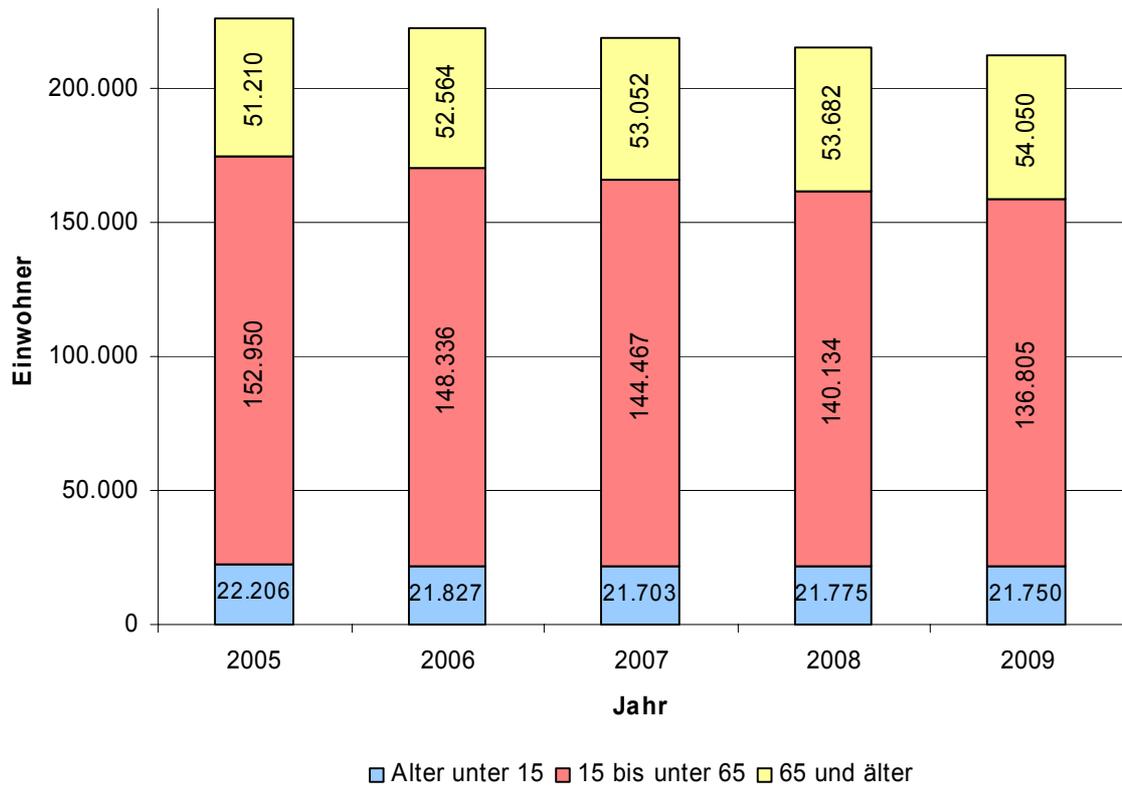


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen <sup>3</sup>

Der relative Anteil der unter 15-Jährigen und über 65-Jährigen ist im genannten Zeitraum um 4,0 % bzw. 5,5 % gestiegen, der der Altersgruppe zwischen 15 und 65 Jahre ist dagegen um etwa 4,7 % gesunken:

<sup>3</sup> Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, 2010.

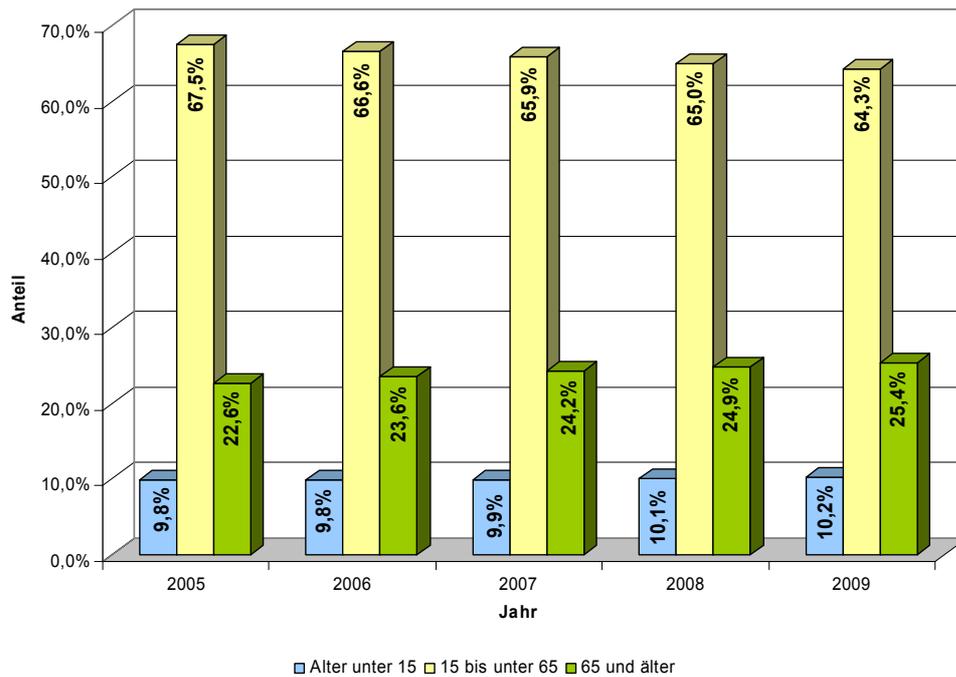


Abbildung 3: Anteil der Altersgruppen an der Bevölkerung <sup>2</sup>

Die negative Bevölkerungsentwicklung ist sowohl auf den natürlichen Bevölkerungsrückgang (Geburtendefizit) als auch den negativen Wanderungssaldo zurückzuführen.

### 2.3 Beschäftigungsstruktur

Die Beschäftigungsstruktur und die Lage am Arbeitsmarkt stellen sich wie folgt dar:

Kenngröße (Stichtag: 30.06.)	2006	2007	2008	2009	2010
Beschäftigte am Wohnort	70.281	70.441	71.470	70.820	k. A.
Beschäftigte am Arbeitsort	57.320	57.320	57.320	57.320	k. A.
Einpendler in den Landkreis	11.513	12.296	12.742	12.976	k. A.
Auspendler aus dem Landkreis	24.474	24.589	25.408	25.029	k. A.
Arbeitslose*	k. A.	18.562	15.303	14.567	13.872
Arbeitslosenquote in /%/* (alle ziv. Erwerbspersonen)	k. A.	17,5	14,1	13,7	13,3
*... Jahresdurchschnitt					

Tabelle 2: Beschäftigte und Arbeitsmarktlage im Salzlandkreis<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010.

Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowohl nach Wohnort als auch nach Arbeitsort im Landkreis sind 2009 annähernd konstant geblieben. Die Anzahl Arbeitslose und damit die Arbeitslosenquote haben sich kontinuierlich verringert. Die Pendlerzahlen, die mitbestimmend sind für die Nachfrage im ÖPNV (Berufsverkehr) weisen ebenfalls einen leichten Aufwärtstrend auf. Der ein- und ausströmende Pendlerverkehr in die benachbarten Landkreise setzt sich wie folgt zusammen:

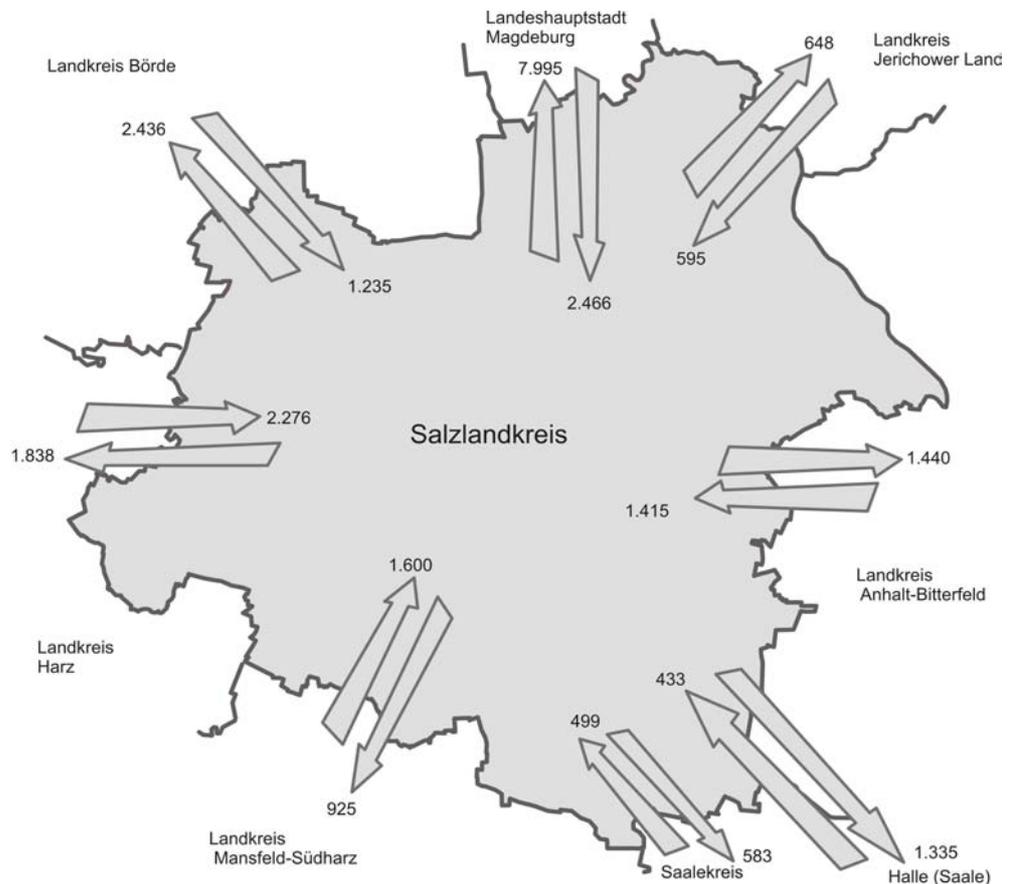


Abbildung 4: Pendlerbeziehungen des Salzlandkreises in Sachsen-Anhalt in 2009<sup>5</sup>

## 2.4 Schulen und Schülerzahlen

Das Schulangebot im Salzlandkreis umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen. Für das Schuljahr 2010/11 stehen folgende Schulen zur Verfügung:

- 52 Grundschulen
- 22 Sekundarschulen

<sup>5</sup> Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, 2010.

- 7 Gymnasien
- 11 Förderschulen
- 2 Berufsschulen

Anlage 2 veranschaulicht die Standorte der Schulen im Landkreis im Schuljahr 2010/11.

Bedingt durch die Geburtenrückgänge sind die Schülerzahlen der Schulen im Salzlandkreis in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunken. Seit dem Schuljahr 2007/2008 ist jedoch wieder eine Zunahme der Schüler der allgemeinbildenden Schulen zu verzeichnen (vgl. Abbildung 5). Vom Schülerverlust waren in den letzten Jahren insbesondere die Sekundarschulen und Gymnasien betroffen, die das Gros der Fahrschüler stellen; bei den Grundschulen gab es hier bereits wieder einen Aufwärtstrend. Die Zunahme der Schülerzahlen bei den allgemeinbildenden Schulen betrug von 2007 bis 2010 insgesamt 4,3 %.

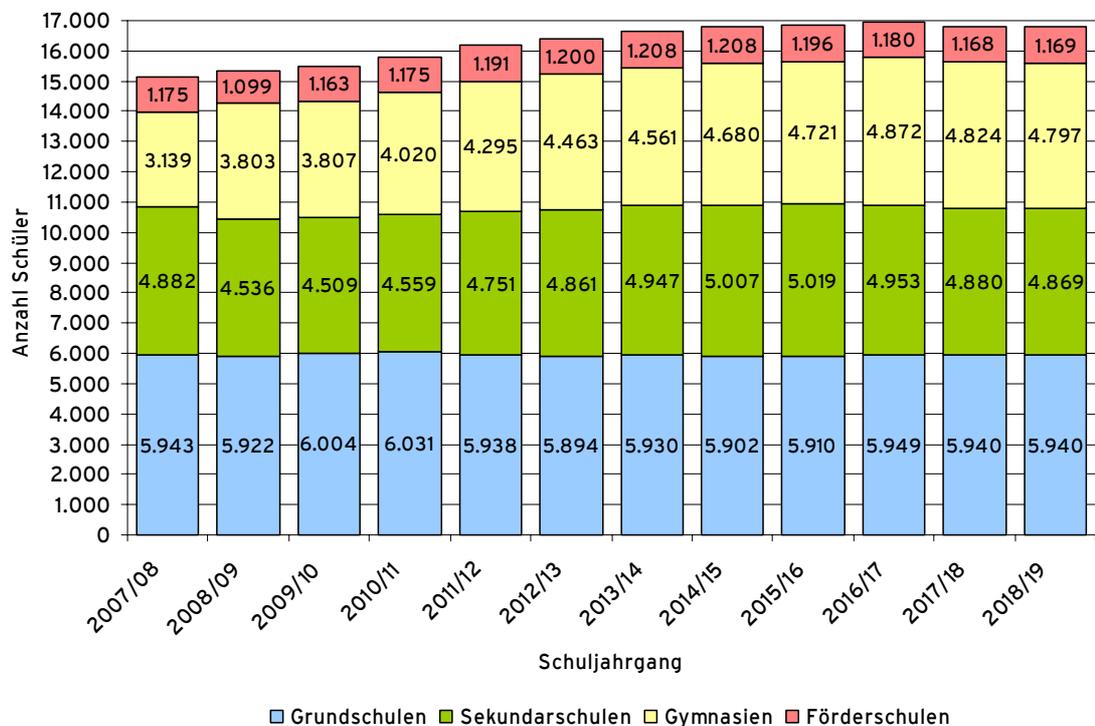


Abbildung 5: Entwicklung der Schülerzahlen im Salzlandkreis<sup>6</sup>

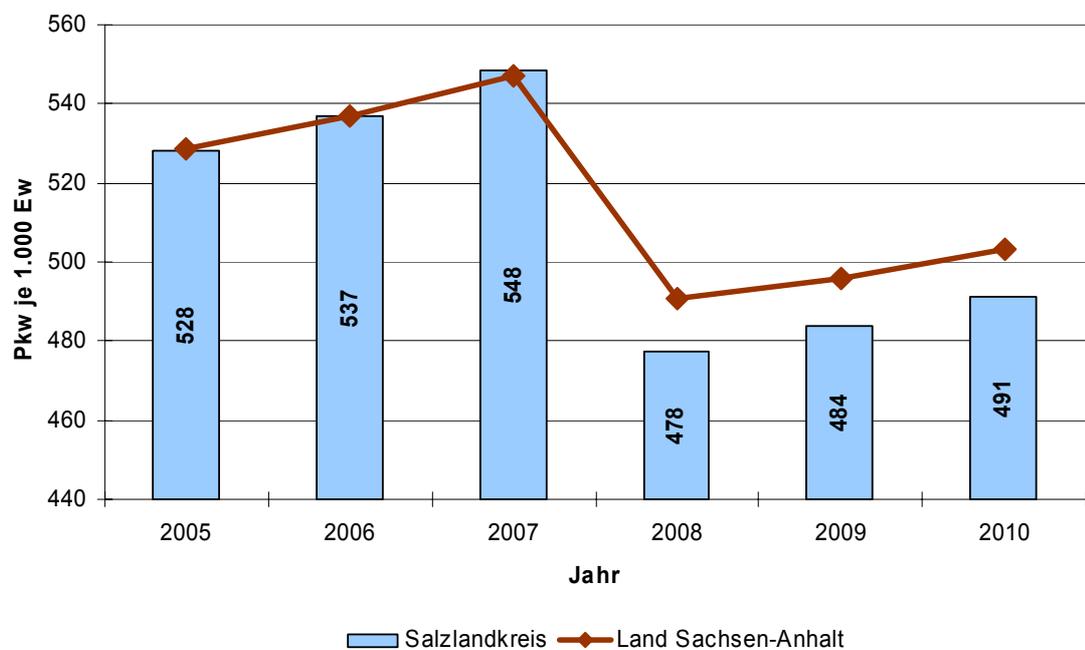
Die Fahrschülerströme für das Schuljahr 2010/11 sind in Anlage 3 dargestellt. Dabei existieren Fahrschülerbeziehungen im Grundschulbereich hauptsächlich im östlichen Teil des Landkreises. Im Sekundarschulbereich weist der gesamte Landkreis starke Ströme auf.

<sup>6</sup> Quelle: 1. Entwurf Schulentwicklungsplan des Salzlandkreises, Stand 15.01.2009.

## 2.5 Pkw-Verfügbarkeit

Die Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohner ist im Salzlandkreis in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen (vgl. Abbildung 6). Die Absenkung in 2008 ist zum einen in der Kreisgebietsreform begründet, in deren Folge die Stadt Falkenstein/Harz aus dem ehemaligen Landkreis Aschersleben-Staßfurt in den neuen Landkreis Harz übergegangen ist und die Bevölkerung des Salzlandkreises sich entsprechend verringerte. Zum anderen beruht diese Veränderung auf einer veränderten statistischen Erfassung, da seit 01.01.2008 zeitweise stillgelegte Fahrzeuge hier nicht mehr eingerechnet werden. In 2009 und 2010 ist bereits wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen; der Motorisierungsgrad lag am 01. Januar 2010 bei 491 Pkw je 1.000 Einwohner. Der absolute Bestand an Pkw ist seit 2008 aufgrund der sinkenden Einwohnerzahlen zunächst zurückgegangen, allerdings ist hier bereits wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Die stetig wachsende Pkw-Verfügbarkeit wirkt sich negativ auf die Nachfrage im ÖPNV aus.



Stichtag ist jeweils der 01.01. des Jahres

Abbildung 6: Entwicklung des Pkw-Bestandes im Salzlandkreis<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Quelle. Statistisches Landesamt Sachsen -Anhalt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2010.

## 3 Bestandsaufnahme ÖPNV und Bewertung

### 3.1 Fernverkehr

Die für den Salzlandkreis relevanten Übergangsstellen zum Fernverkehr der Bahn (Verbindungen mit IC, ICE und EC) sind Magdeburg, Leipzig, Halle (Saale), Köthen und Hannover, die mit dem SPNV zu erreichen sind.

Als Flughäfen sind für den Landkreis sowohl Leipzig/Halle als auch Berlin und Hannover von Bedeutung. Seit März 2011 ist außerdem der Flughafen in Cochstedt unter dem Namen Airport Magdeburg - Cochstedt International in Betrieb.

### 3.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Planungsraum Salzlandkreis ist mit dem Fahrplan 2010/2011 durch 9 SPNV-Linien auf 5 Kursbuchstrecken an das Bahnnetz angebunden. Das aktuelle SPNV-Angebot im Salzlandkreis ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

KBS	Linie	Relation	Fahrzeugfolgezeit [min]			Fahrtenzahl je Tag u. Richtung		
			MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
330	RE4	Hannover - Goslar - Halberstadt - Aschersleben - Könnern - Halle (Saale)	120	120	120	9	8	8
330	HEX	Halberstadt - Aschersleben - Könnern - Halle (Saale)	120	120	120	9	8	8
330	HEX	Bernburg (Saale) - Könnern - Halle (Saale)	120	120	120	10	8	8
334	RB 50	Aschersleben - Güsten - Köthen - Dessau-Roßlau	60	60	60	18	17	17
334/335	RB 41	Aschersleben - Güsten - Staßfurt - Magdeburg	120	120	120	11	9	9
335	RE 10	Magdeburg - Staßfurt - Güsten - Sangerhausen - Erfurt	120	120	120	8	8	8
340	RB 43	Magdeburg - Calbe (Saale) Ost - Köthen - Halle (Saale)	60	60	60	21	19	19
340	RB 48	Calbe (Saale) Ost - Bernburg (Saale)	120	120	120	7	7	7
309	S1/ RB 30	Zielitz - Magdeburg - Schönebeck (Elbe) - Salzelmen	30	60	60	40	20	20

Tabelle 3: SPNV-Angebot im Salzlandkreis



Abbildung 7: Bestandsnetz SPNV im Salzlandkreis

Im Salzlandkreis existieren 35 Zugangsstellen zum SPNV. Lage und Ausstattung gehen aus der folgenden Tabelle 4 hervor. Bei 8 Zugangsstellen beträgt die Entfernung zum Ortszentrum mehr als 700 m. Für SPNV-Zugangsstellen gelten 1.000 m als zumutbare Fußwegentfernung (Luftlinie). Bis auf den S-Bahnhof Schönebeck-Frohse und die Bahnhöfe Waldau und Strenzfeld in Bernburg sind alle Zugangsstellen stufenfrei zugänglich bzw. befinden sich derzeit in entsprechendem Umbau.

lfd. Nr.	Bahnhof	Entfernung zum Zentrum in [m] <sup>3)</sup>	Abstellanlagen		stufenfreier Zugang	Taxi-Halteplatz
			Fahrrad	Pkw		
1	Aschersleben***	500	x	x	x	x
2	Baalberge	700	x		x	
3	Bebitz <sup>1)</sup>	600			x	
4	Belleben	zentral	x		x	
5	Bernburg (Saale)***	800	x	x	teilweise	x
6	Bernburg-Friedenshall	500* **			x	
7	Bernburg-Strenzfeld	600				
8	Bernburg-Waldau	200				
9	Biendorf	700	x		x	
10	Calbe (Saale) Ost***	3000	x	x	x	
11	Calbe (Saale) West	1000	x	x	teilweise	
12	Drohndorf-Mehringen	600	x		x	

lfd. Nr.	Bahnhof	Entfernung zum Zentrum in [m] <sup>3)</sup>	Abstellanlagen		stufenfreier Zugang	Taxi-Halteplatz
			Fahrrad	Pkw		
13	Eggersdorf	900	x		x	
14	Eickendorf	200	x		x	
15	Förderstedt	700	x		x	
16	Freckleben	250	x		x	
17	Frose	250	x		x	
18	Gatersleben***	600	x		x	
19	Giersleben	500	x		x	
20	Gnadau	400	x		x	
21	Güsten***	400	x	x	x	
22	Ilberstedt	1300			x	
23	Könnern***	500	x	x	x	x
24	Nachterstedt-Hoym***	250	x	x	x	
25	Neundorf (Anhalt) <sup>2)</sup>	1400	x	(x)	x	
26	Nienburg***	500			x	
27	Sachsendorf (Calbe)***	900	x	x	x	
28	Schierstedt	400	x		x	
29	Schönebeck (Elbe)***	400	x		x	x
30	Schönebeck-Felgeleben	500*	x		x	
31	Schönebeck-Frohse	600*	x			
32	Schönebeck-Salzelmen	500	x	x	teilweise	
33	Schönebeck-Süd	400	x	x	x	
34	Staßfurt***	zentral	x	x	x	x
35	Trebitz <sup>1)</sup>	200			x	
* Schätzwert ** Gewerbegebiet *** Schnittstelle zum ÖSPV (x) - Verkehrsfläche verfügbar						
<sup>1)</sup> Prüfung auf Auflassung, zunächst Erhalt abh. v. Buskonzept <sup>2)</sup> Prüfung auf Auflassung, dreijährige Frist mit Erhalt auf Probe <sup>3)</sup> gemäß ÖPNV-Plan Land Sachsen-Anhalt						
Quelle: Deutsche Bahn AG						

**Tabelle 4: SPNV-Zugangsstellen im Salzlandkreis**

Von diesen Zugangsstellen sind 11 Zugangsstellen als Schnittstelle mit dem ÖSPV einzustufen.

Die neu einzurichtende Schnittstelle Calbe (Saale) Stadt befindet sich im Bau und wird voraussichtlich Anfang 2012 als zusätzliche Zugangsstelle in Betrieb gehen.

Eine Verlegung der Bahnhofes Förderstedt mit Schnittstellencharakter zum ÖSPV soll ebenfalls bis Anfang 2012 realisiert werden.

Die Sanierung der Zugangsstelle Bernburg soll bis 2011 fertig gestellt werden. In Güsten sind die Arbeiten an der Schnittstelle ebenfalls noch nicht beendet.

Die Verlegung der Zugangsstelle Bernburg-Friedenshall nach Bernburg-Roschwitz ist bis Ende 2012 geplant.

Die Zugangsstelle in Ilberstedt soll verlegt bzw. neu gebaut werden, wobei hier allerdings noch kein Zeitrahmen für die Umsetzung vorliegt.

Nach der Sanierung der Strecke zwischen Bernburg-Waldau und Calbe West ist diese Strecke seit August 2010 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befahrbar.

Im Rahmen des in der Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplans des Landes Sachsen - Anhalt wurde die Schienenverkehrsverbindung von Halle über Bernburg nach Magdeburg als landesbedeutsamer Schienenweg aufgenommen. Zu diesem Projekt gehört der Neubau der Verbindungskurve Calbe, welche eine notwendige Direktverbindung von und nach Magdeburg ermöglicht. Allerdings ist das Planfeststellungsverfahren zu diesem Neubau noch nicht abgeschlossen, so dass der genaue Realisierungstermin innerhalb des hier vorliegenden Nahverkehrszeitraumes noch nicht feststeht.

Eine Auflistung und Beschreibung der einzelnen Maßnahmen im SPNV ist im ÖPNV-Landesplan des Landes Sachsen-Anhalt dargestellt<sup>8</sup>.

### 3.3 Regionalverkehr

Im Salzlandkreis sind zurzeit folgende Verkehrsunternehmen tätig, deren Liniennetz in der folgenden Abbildung 8 dargestellt ist (vgl. Anhang 4-1):

- Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg - KVG mbH mit 37 Regionalbuslinien und 7 Stadtbuslinien im Bediengebiet Bernburg (Saale) und Schönebeck (Elbe)
- Personennahverkehr GmbH Staßfurt (PNVG) mit 12 Regionalbuslinien und 2 Stadtbuslinien im Bediengebiet Staßfurt
- Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS) mit der Betriebsstelle in Aschersleben mit 11 Regionalbuslinien und 2 Stadtbuslinien im Bediengebiet Aschersleben

Die Unternehmen erschließen dabei alle Gemeinden und sind im Wesentlichen auf die Mittelzentren des Landkreises ausgerichtet.

Entsprechend einem Kreistagsbeschluss B/570/2010 vom 13.10.2010 erfolgt im Jahr 2011 eine Umstrukturierung der 3 Unternehmen mit einer Gesellschafterbeteiligung des Salzlandkreises auf eine Kreisverkehrsgesellschaft.

---

<sup>8</sup> Vgl. ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt, Übersicht 12 bzw. Anlage 3



Abbildung 8: ÖSPV-Liniennetz im Salzlandkreis

Die in den Landkreis einbrechende Linie 409 (Lutherstadt Eisleben - Hettstedt - Aschersleben) der VGS ist als landesbedeutsame Linie eingestuft und wird von der NASA GmbH entsprechend gefördert. Die in den Landkreis einbrechende Buslinie 318 (Quedlinburg - Ballenstedt - Aschersleben) der Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft mbH Ballenstedt soll gemäß ÖPNV-Plan zukünftig ebenfalls als landesbedeutsame Linie eingestuft werden (Planungshorizont 2015).

Weitere ÖSPV-Angebote werden in den Randbereichen des Landkreises durch den Omnibusbetrieb Saalkreis GmbH (OBS) im Bereich Könnern (Linien 302 und 303), die Vetter GmbH im Bereich Preußnitz und Biendorf (Linie 424 und 470) sowie die Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land (NJL) im Bereich Plötzky (Linie 707) erbracht.

Der Regionalbus übernimmt neben der Erschließung der Fläche im Landkreis eine Verbindungsfunktion zwischen zentralen Orten innerhalb des Landkreises und zu zentralen Orten außerhalb des Landkreises einschließlich der Direktanbindung an das Oberzentrum Magdeburg.

Die Linienwege im Regionalbusverkehr sind größtenteils erheblich verzweigt mit dementsprechend deutlich variierenden Fahrtwegen und Fahrtlängen innerhalb einer Linie. Dieser Zustand wird vor allem dadurch er-

zeugt, dass der Schülerverkehr zum großen Teil in den Linienverkehr integriert ist. Eine große Zahl Linien ist damit stark durch den Schülerverkehr geprägt; die zeitliche und räumliche Lage und Anzahl der Fahrten orientieren sich an den zu befördernden Schülern. Auf den Relationen **Bernburg - Könnern, Bernburg - Güsten, Bernburg - Nienburg - Calbe - Schönebeck (- Magdeburg)**, Bernburg - Staßfurt, Staßfurt - Aschersleben, **Gatersleben - Aschersleben**, Freckleben - Aschersleben und Förderstedt - Staßfurt kommt es zur Überlagerung parallel führender SPNV- und ÖSPV-Linien, wobei nur für die gekennzeichneten (fett) Relationen ein konkurrierender Parallelverkehr vorliegt. Diese Fälle sind bei der weiteren Betrachtung des ÖSPV-Angebotes zu beachten (vgl. Kapitel 5.3.2 zur Gestaltung des Grundnetzes)

Zum Fahrtenangebot im Regionalverkehr der **KVG** ergibt sich folgender Stand (vgl. auch Anlage 4-2):

- Auf den 37 Linien des Regionalverkehrs der KVG besteht bis auf einzelne Linien im Schönebecker Bediengebiet kein vertaktetes Angebot. 15 Linien besitzen von Montag-Freitag (Schule) jedoch ein regelmäßiges Angebot (mindestens 1 Fahrt in 2 Stunden über den ganzen Tag verteilt). Der Fahrtenumfang liegt dabei zwischen 6 ... 15 festen Fahrten/Tag und Richtung. 24 Linien haben werktags weniger als 8 Fahrten je Richtung oder die Fahrten sind nicht über den Tag verteilt und konzentrieren sich auf ein bestimmtes Zeitfenster.
- Die Bedienungshäufigkeit ist geprägt durch den Schulverkehr. In den Schulferien ist das Angebot deutlich reduziert (auf knapp 62 % des Angebotes an Schultagen).
- Das Angebot an festen Fahrten wird ergänzt durch bedarfsorientierte Leistungen, die als Rufbus verkehren (vgl. Abschnitt 3.5).
- Am Wochenende besteht nur auf insgesamt 12 Linien ein festes Fahrtenangebot (max. 6 festen Fahrten je Tag und Richtung). Samstags gibt es zusätzlich auf den in Abschnitt 3.5 genannten Linien ein ganztägiges Rufbusangebot. Sonntags gibt es auf 3 Linien im Bediengebiet Schönebeck ein Angebot, welches sich allerdings auf eine Fahrt je Richtung beschränkt. Im Stadtverkehr Bernburg (Saale) verkehrt sonntags eine Linie mit 6 Fahrtenpaaren.
- Montag-Freitag haben 26 Linien ihre letzte Fahrt bereits vor 18.00 Uhr. Das Angebot nach 18.00 Uhr auf den übrigen Linien beschränkt sich auf wenige Fahrten, die oft als Rufbus erfolgen.

Zum Fahrtenangebot im Regionalverkehr der **PNVG** ergibt sich folgender Stand (vgl. auch Anlage 4-2):

- Auf den 12 Linien des Regionalverkehrs der PNVG besteht bis auf 3 Linien kein vertaktetes Angebot. Allerdings besitzen insgesamt 9 Linien von Montag-Freitag (Schule) ein regelmäßiges Angebot (min-

destens 1 Fahrt in 2 Stunden). Der Fahrtenumfang liegt dabei zwischen 5 ... 25 festen Fahrten/Tag und Richtung. 3 Linien haben werktags weniger als 5 Fahrten je Richtung.

- Die Bedienungshäufigkeit ist geprägt durch den Schulverkehr. In den Schulferien ist das Angebot etwas reduziert, jedoch nicht so stark wie in den anderen Gebieten (auf knapp 78 % des Angebotes an Schultagen).
- Das Angebot an festen Fahrten wird ergänzt durch bedarfsorientierte Leistungen, die als Rufbus verkehren (vgl. Abschnitt 3.5).
- Am Wochenende besteht auf insgesamt 7 Linien ein festes Fahrtenangebot (max. 6 festen Fahrten je Tag und Richtung).
- Montag-Freitag haben nur 3 Linien ihre letzte Fahrt bereits vor 18.00 Uhr. Das Angebot nach 18.00 Uhr auf den übrigen Linien ist mit festen Fahrten zum Teil bis nach 20.00 Uhr ausgedehnt.

Zum Fahrtenangebot im Regionalverkehr der **VGS** im Verantwortungsbereich des Salzlandkreises ergibt sich folgender Stand (vgl. auch Anlage 4-2):

- Auf den 12 Linien des Regionalverkehrs der VGS mit Bezug auf den Salzlandkreis besteht auf 7 Linien ein weitestgehend vertaktetes Angebot und auf weiteren 3 Linien ein regelmäßiges Angebot (mind. 1 Fahrt in 2 Stunden) von Montag - Freitag (Schule). Der Fahrtenumfang liegt dabei zwischen 6 ... 21 festen Fahrten/Tag und Richtung. 3 Linien haben werktags weniger als 5 Fahrten je Richtung.
- Die Bedienungshäufigkeit ist geprägt durch den Schulverkehr. In den Schulferien ist das Angebot auch hier deutlich reduziert (auf knapp 55 % des Angebotes an Schultagen).
- Das Angebot an festen Fahrten wird ergänzt durch bedarfsorientierte Leistungen, die als Rufbus verkehren (vgl. Abschnitt 3.5).
- Am Wochenende besteht nur auf insgesamt 4 Linien ein festes Fahrtenangebot (max. 7 festen Fahrten je Tag und Richtung). Allerdings werden auf 8 Linien samstags Rufbusfahrten mit 1 ... 6 Fahrten pro Richtung angeboten; sonntags betrifft das nur 3 Linien.
- Montag-Freitag haben 7 Linien ihre letzte Fahrt bereits vor 18.00 Uhr. Das Angebot nach 18.00 Uhr auf den übrigen Linien beschränkt sich auf wenige Fahrten, die oft als Rufbus erfolgen.

### **Entwicklung der Linienleistung**

Die Entwicklung der Linienleistung zwischen 2005 und 2009 geht aus Abbildung 9 hervor. Dabei wird deutlich, dass es in den letzten Jahren abwechselnd zu einer Zu- und Abnahme der Fahrplankilometer kam. Im Jahr 2009 kam es zu einer deutlichen Abnahme der Linienleistung von 10,7 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die Gesamtleistung in 2009 hat sich im Vergleich zu 2005 um 11,7 % reduziert.

Das rückläufige Fahrplanangebot begründet sich einerseits in der veränderten Nachfrage, andererseits haben der zunehmende Kostendruck (u. a. durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise) und die zurückgehenden Einnahmen einen ausschlaggebenden Einfluss auf diese Entwicklung.

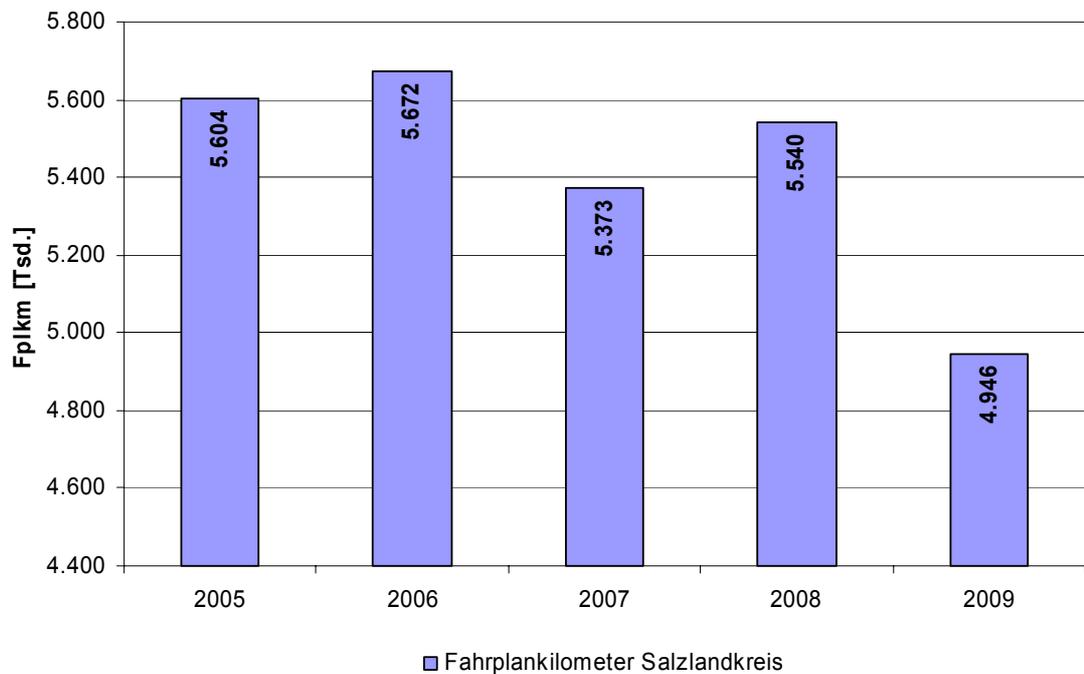


Abbildung 9: Entwicklung der Fahrplankilometer-Leistung<sup>9</sup>

### 3.4 Stadtverkehre

In den Städten Aschersleben, Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe) und Staßfurt werden Stadtbusverkehre durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen betrieben.

Eine Übersicht zu den Angeboten auf der Basis der gültigen Fahrpläne (Stand 2010) zeigt Tabelle 5:

Stadt	Linie	Einsatzzeit MF		Fahrten pro Tag und Richtung		
		von	bis	MF	Sa	SF
Aschersleben	VGS 21	06:12	18:25	8	3	3
	VGS 22	09:00	18:05	5	0	0

<sup>9</sup> Quelle: Salzlandkreis 2010

Stadt	Linie	Einsatzzeit MF		Fahrten pro Tag und Richtung		
		von	bis	MF	Sa	SF
Bernburg (Saale)	KVG 551	05:25	15:31	10	Rufbus	0
	KVG 552	05:35	19:30	11	Rufbus	0
	KVG 553	05:50	19:00	12	2	0
	KVG 555	09:00	11:05	1	0	0
	KVG 556	06:00	18:20	11	8	6
	KVG 5510	06:00	18:50	14	0	0
Schönebeck (Elbe)	KVG A	05:30	19:08	7	5	0
Staßfurt	PNVG A	04:49	22:43	36	10	10
	PNVG B	04:44	20:31	24	7	4

Tabelle 5: Angebot des Stadtbusverkehrs im Salzlandkreis

### 3.5 Alternative Bedienung

Alternative Bedienungsangebote im Salzlandkreis sind als Rufbus-Betrieb organisiert. Rufbusfahrten verkehren generell nur nach Voranmeldung und nur zu den im Fahrplanheft veröffentlichten Zeiten und Linienwegen. Rufbusangebote können sowohl ganze Fahrten als auch die Bedienung einzelner Haltestellen oder Fahrtabschnitte innerhalb einer Fahrt betreffen. Die Anmeldung muss je nach Verkehrsunternehmen spätestens ein oder zwei Stunden vor Fahrtantritt erfolgen. Die jeweilige Anmeldezentrale der Verkehrsunternehmen ist über eine oder maximal zwei Telefonnummern erreichbar.

Im Bediengebiet der KVG, d. h. Schönebeck (Elbe) und Bernburg (Saale) und das jeweilige Umland, wird zusätzlich ein AnrufBusSystem, allerdings vorerst nur an Samstagen auf den Linien 101, 102, 103, 112, 115, 501, 503, 512, 516 und 519, angeboten. Orte, die nicht durch diese Linien bedient werden, werden dann flexibel in Form eines Flächenbetriebes bedient, welcher mit Mietwagen realisiert wird und als Zubringer zu den genannten Linien fungiert. Die Anmeldung in diesem System muss bis spätestens zwei Stunden vor Fahrtantritt erfolgen. Die Anmelde-Zentrale ist über eine zentrale Telefonnummer erreichbar. Das AnrufBusSystem verfügt über eine gesonderte kostenfreie Telefonnummer, die jedoch nur am Wochenende frei geschaltet ist.

### 3.6 Verknüpfungen

#### 3.6.1 Verknüpfung SPNV - SPNV

Im Nahverkehrsraum Salzlandkreis fungiert Magdeburg, Hauptbahnhof als Verknüpfungsknoten sowohl innerhalb des Schienenpersonennahverkehrs als auch zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) vor allem für das Gebiet Schönebeck (Elbe). Für die Gebiete Bernburg (Saale), Könnern und

Aschersleben ist dagegen vor allem Halle (Saale) als Verknüpfungspunkt zum SPNV von Bedeutung.

Weitere wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des SPNV sind Aschersleben, Schönebeck (Elbe), Bernburg (Saale), Könnern und Güsten. Die Bahnhöfe Güsten und Calbe (Saale) Ost sind als Taktknoten mit Richtungsanschluss zur vollen bzw. halben Stunde im integralen Taktfahrplan des Landes ausgewiesen, wodurch die Anschlüsse hier gesichert sind. Aus den folgenden Tabellen gehen die Lage der Ankünfte und Abfahrten in den genannten Bahnhöfen sowie die jeweils bestehenden Anschlüsse hervor.

Produkt	In / aus Richtung	Ankunft zur Minute		Abfahrt zur Minute	
		gerade Stunde	ungerade Stunde	gerade Stunde	ungerade Stunde
RB 50	Aschersleben	-	1/49	7	3
RB 50	Dessau	6	3	-	3/50
RB 41	Aschersleben	-	59	-	54
RB 41	Magdeburg	-	53	0	-
RE 10	Erfurt	-	7	-	59
RE 10	Magdeburg	-	59	8	-

**Tabelle 6: Verknüpfung des SPNV am Bahnhof Güsten**

Produkt	In / aus Richtung	Ankunft zur Minute		Abfahrt zur Minute	
		gerade Stunde	ungerade Stunde	gerade Stunde	ungerade Stunde
RB 43	Halle (Saale)	27	27	31	31
RB 43	Magdeburg	30	30	27	27
RB 48	Bernburg (Saale)	e. F.	22	e. F.	35
e. F. ... einzelne Fahrten					

**Tabelle 7: Verknüpfung des SPNV am Bahnhof Calbe Ost**

Insgesamt sind günstige landkreisinterne Verbindungen vorhanden, wobei nach Fertigstellung der Verbindungsstrecke Bernburg (Saale) - Magdeburg eine weitere Verbesserung abzusehen ist.

Auf der Strecke Aschersleben - Köthen - Dessau sind diverse Anschlussbeziehungen in den Endbahnhöfen sowie unterwegs in Güsten, Bernburg (Saale) und Köthen (hier auch Fernverkehr) zu beachten. Demnach müssen entsprechende Prioritäten gesetzt werden, da Anschlüsse nicht überall gewährleistet werden können.

### 3.6.2 Verknüpfung SPNV - landesbedeutsamer Busverkehr

Der Verknüpfungspunkt zwischen landesbedeutsamen Busverkehr und SPNV im Salzlandkreis ist der Bahnhof in **Aschersleben**. Hier bestehen Übergangsmöglichkeiten zwischen der Buslinie 409 und dem SPNV.

Anschlussbeziehungen zwischen der landesbedeutsamen **Buslinie 409** aus Richtung Lutherstadt Eisleben und dem SPNV sind zum größten Teil gegeben. Bei einzelnen Übergängen kommt es zu Übergangszeiten von mehr als 20 bzw. weniger als 5 Minuten.

### 3.6.3 Verknüpfung SPNV - Regionalbusverkehr

Die Haupt-Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und dem ÖSPV im Salzlandkreis sind gemäß des Entwurfes zum ÖPNV-Landesplan neben den Mittelzentren **Aschersleben, Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe) und Staßfurt** die Bahnhöfe in **Calbe (Saale) Ost, Nienburg (Saale), Güsten, Sachsendorf, Könnern** und **Gatersleben**.

Bei Betrachtung einer Ausrichtung auf die Züge von und nach Magdeburg sowie einer ausreichenden Umsteigezeit von mindestens 5 und maximal 20 Minuten bestehen an den Verknüpfungspunkten Calbe (Saale) Ost und Staßfurt ganztägig Anschlüsse sowohl vom SPNV zum Regionalbusverkehr als auch vom Regionalbusverkehr zum SPNV.

In Könnern werden die Anschlüsse zum und vom SPNV in Richtung Halle (Saale) ebenfalls realisiert.

An den anderen Verknüpfungspunkten können jedoch nur vereinzelte Anschlüsse als gesichert betrachtet werden, da es häufig zu Wartezeiten von mehr als 20 Minuten oder weniger als 5 Minuten kommt.

Besonders in Nienburg (Saale) kann lediglich ein Anschluss realisiert werden. Zu den anderen Zeiten liegen die Busabfahrten vor den SPNV-Ankünften bzw. die Busankünfte nach den SPNV-Abfahrten.

In Gatersleben werden zurzeit nur Rufbusse eingesetzt.

An allen genannten Bahnhöfen sind die Haltestellen des ÖSPV in unmittelbarer Bahnhofsnähe angeordnet, so dass kurze Übergangswege und damit grundsätzlich optimale Bedingungen für die Vernetzung der Verkehrsträger Bahn und Bus bestehen.

Kurze Fußwege sind auch an den SPNV-Zugangsstellen Bebitz, Salzelmen, Giersleben, Drohndorf-Mehringen und Strenzfeld realisiert, bei denen sich die nächste ÖSPV-Haltestelle in einer Entfernung von max. 100 m befindet.

Die übrigen Bahnhöfe werden nicht unmittelbar vom Regionalbus angefahren; die Entfernung zur nächsten Haltestelle beträgt hier 200 bis 800 m. In Neundorf, Eggersdorf und Baalberge sind die nächsten ÖSPV-Haltestellen über 900 m bis 1.200 m entfernt.

### 3.6.4 Verknüpfung SPNV - Stadtverkehr

In **Bernburg (Saale)**<sup>10</sup> können die Anschlüsse zwischen SPNV und Stadtverkehr von und nach Magdeburg zum größten Teil als gesichert angese-

---

<sup>10</sup> zurzeit noch mit Umstieg in Güsten bzw. Calbe (Saale) Ost

hen werden. In einzelnen Zeitschichten betragen die Umsteigezeiten mehr als 20 bzw. weniger als 5 Minuten.

In **Aschersleben** werden gesicherte Anschlussbeziehungen zum Stadtverkehr nur vom SPNV aus Richtung Magdeburg zur Stadtlinie 22 realisiert. Für die Züge in Richtung Magdeburg sowie die Anschlüsse von und zur Linie 21 sind die Umsteigezeiten am Bahnhof Aschersleben entweder mit weniger als 5 Minuten zu gering oder mit über 20 Minuten zu lang.

Am Bahnhof **Schönebeck (Elbe)** werden Übergangsmöglichkeiten in erster Linie zwischen dem Stadtverkehr Schönebeck und der S-Bahn gewährleistet. Beim Übergang vom Stadtverkehr zum übrigen SPNV nach Magdeburg entstehen hingegen Wartezeiten von bis zu 40 Minuten. Zusätzlich bestehen ganztägig Anschlüsse von und nach Magdeburg an der Haltestelle Schönebeck (Elbe), Stadtwerke.

In **Staßfurt** haben alle ankommenden und abfahrenden Züge mindestens einen Anschluss zum Stadtverkehr.

### 3.6.5 Verknüpfung innerhalb des ÖSPV

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖSPV sind die Haltestellen Busbahnhof in Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe) und Aschersleben sowie der Bahnhof in Staßfurt und die Haltestellen Egel/ZOB, Staßfurt/Nord, Nachterstedt und Förderstedt, die die Vernetzung der Regionalbuslinien untereinander mit kurzen, sicheren und barrierefreien Wegen sicherstellen.

Anschlüsse werden dabei im Rahmen der Möglichkeiten sichergestellt. Längere Übergangszeiten sind z.T. jedoch nicht auszuschließen, da insbesondere bei den Flächenerschließungslinien die Fahrplanlagen der einzelnen Fahrten vorrangig von den Erfordernissen des Schülerverkehrs bestimmt werden.

### 3.6.6 Intermodale Verknüpfungen

Intermodale Verknüpfungen sind als Übergangsmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Individualverkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad) unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes.

Die Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr ist primär im SPNV von Bedeutung. Die teilweise Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV hat unter den heutigen allgemeinen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nur Aussicht auf Erfolg, wenn folgende Kriterien ganz oder teilweise erfüllt sind:

- hoher Parkdruck bzw. beschränktes Parkplatzangebot am Ziel,
- spürbarer Zeitvorteil ungeachtet kombinierter Wegekette und der Zeitverluste beim Umsteigen,
- direkte Verbindung ohne Umsteigezwang im ÖPNV-Anschluss,
- hohe Attraktivität und Qualität des ÖPNV (übersichtliche Tarifstrukturen, moderate Fahrpreise, einfaches Vertriebssystem, hohe Taktdichte)

te, verständliche Fahrpläne, Wegweiser, hoher Sicherheitsstandard an den Haltestellen und in den Fahrzeugen).

Auf Grund des großen Einzugsbereiches von SPNV-Zugangsstellen und deren teilweise abseitiger Lage kommt dem Individualverkehr als Zubringer zum SPNV eine besondere Bedeutung zu.

Im Salzlandkreis sind die Schnittstellen in Aschersleben, Staßfurt, Güsten, Bernburg (Saale), Könnern, Nachterstedt und Gatersleben bereits mit Unterstützung des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt ausgebaut und entsprechen den Anforderungen.

Darüber hinaus ist auch ein Großteil der übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw ausgestattet (vgl. Tabelle 4).

Eine Mitnahme von Fahrrädern ist in allen Zügen des Nahverkehrs und allen Bussen im Landkreis grundsätzlich kostenfrei möglich, jedoch abhängig von den Mitnahmemöglichkeiten der einzelnen Fahrzeuge.

Durch den Salzlandkreis führen außerdem folgende überregionale Rad- und Wanderwege, welche mit dem SPNV- bzw. ÖSPV-Netz verknüpft sind (vgl. Anlage 6):

#### **Radwanderwege:**

Elberadweg  
Europaradweg R 1  
Harzvorlandradweg  
Saale-Radwanderweg  
Fuhneradweg  
Eineradweg  
Boderadweg

#### **Wanderwege:**

St. Jakobus Pilgerweg  
Lutherweg

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Wassertourismus, der durch das landesweite Projekt „Blaues Band“ erschlossen werden soll. Weitere touristische Netzwerke in Sachsen-Anhalt sind die „Straße der Romanik“ und „Gartenträume“, an denen der Landkreis mit Standorten vertreten ist.

### **3.7 Bedeutende Quelle- und Zieleinrichtungen**

Im Salzlandkreis gibt es eine Vielzahl von Verkehrserzeugern, sowohl gewerblicher als auch touristischer Art.

#### **Industrie- und Gewerbegebiete**

Aufgrund der zahlreich vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete können vielfältige und entwicklungsfähige Markt- Zuliefer- und Absatzpotenziale sowie zahlreiche Verflechtungsbeziehungen in der Region entstehen.

Anlage 5 zeigt die vorhandenen Standorte im Landkreis. Schwerpunktbranchen im Landkreis sind vor allem:

- Zement-, Salz-, Soda- und Pharmazieproduktion
- Werkzeugmaschinen- und Anlagenbau
- Elektrotechnik/ Elektronik

Die Industriestandorte und damit Arbeitsstätten mit hohen Mitarbeiterzahlen konzentrieren sich dabei auf die vier größten Städte im Landkreis: Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe), Aschersleben und Staßfurt. Neben diesen Hauptstandorten weisen das Werk Nachterstedt der Novelis Deutschland GmbH (ca. 450 Arbeitskräfte), die Zuckerfabrik der Pfeifer & Langen KG in Könnern (etwa 220 Arbeitskräfte) und das Leibniz-Institut für Pflanzengenetik und Kulturpflanzenforschung in Gatersleben (etwa 500 Mitarbeiter) ebenfalls Quelle-Ziel-Potenziale auf.

Landes- und regionalbedeutsame Vorrangstandorte für großflächige Industrieansiedlungen sind alle zentralen Orte sowie die Gewerbestandorte Cochstedt/Schneidlingen mit dem Flughafen Magdeburg-Cochstedt, Westeregeln, Nachterstedt/Gatersleben und Neu-Staßfurt.

### Tourismus

Auch der Tourismus spielt eine große Rolle als Wirtschaftsfaktor in der Region. Die Anzahl der Übernachtungen im Salzlandkreis ist in den letzten 4 Jahren um 7 % gestiegen (vgl. Abbildung 10). Gleichzeitig stieg die Anzahl der entsprechenden Betriebe im gleichen Zeitraum um 33 %.

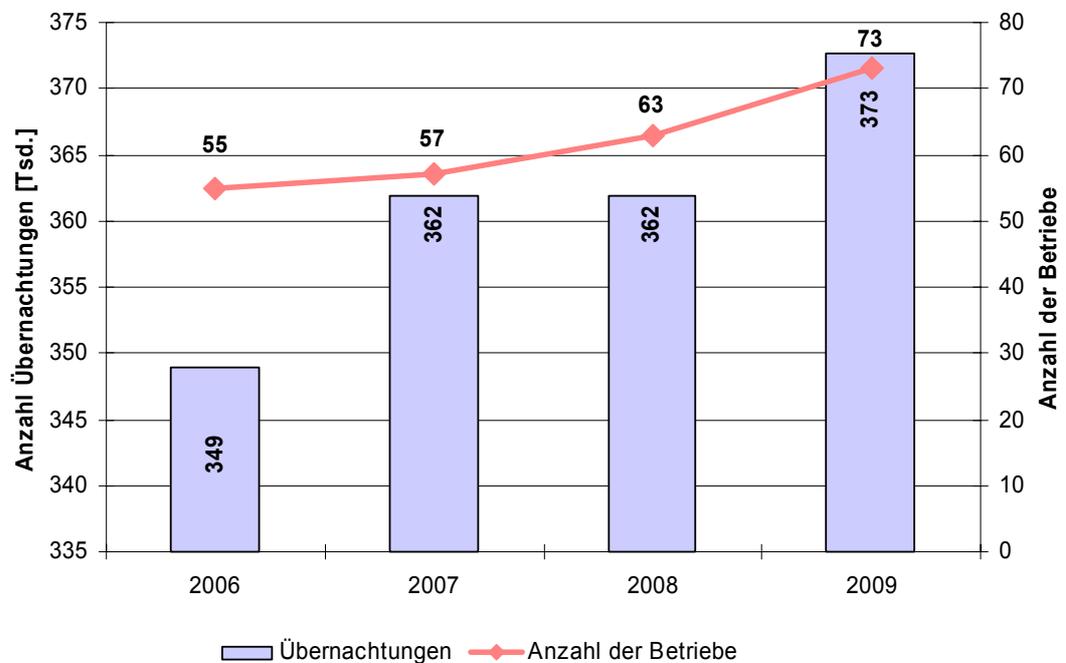


Abbildung 10: Tourismus im Salzlandkreis

Von Bedeutung im Salzlandkreis sind vor allem die historischen Innenstädte der Grund- und Mittelzentren im Landkreis. Das Stadtzentrum von Aschersleben ist Bestandteil des Netzwerkes „Gartenträume“. Weiterhin sind fünf Kirchen Bestandteil der touristischen Route der „Straße der Romanik“. Zahlreiche Schlösser, Museen sowie Naherholungs- und Naturschutzgebiete im Landkreis sind ebenfalls von touristischer Bedeutung. Weiterhin führen, wie schon im Abschnitt 3.6.6 erwähnt, zahlreiche Rad- und Wanderwege durch die Region. Auch der Wassertourismus hat aufgrund der zahlreichen Fluss-, Seen- und Bergbaufolgelandschaften an Bedeutung gewonnen.

Die wichtigsten Einrichtungen und Stätten sind in Anlage 6 abgebildet.

### **Weitere Einrichtungen**

Andere Einrichtungen mit Quelle-Ziel-Potenzial im Salzlandkreis sind u. a. Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen (vgl. Anlage 7) aber auch die Hochschule Anhalt (FH) in Bernburg (Saale) und die Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt in Aschersleben. Weitere wichtige Einrichtungen sind das Forschungs- und Bildungszentrum Aschersleben sowie die großflächigen Handelseinrichtungen im gesamten Landkreis.

## **3.8 Infrastruktur und Fahrzeugpark**

### **3.8.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte**

Einem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Haltestellen und Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes besondere Bedeutung zu. Die Haltestellen sind die „Visitenkarten“ der Verkehrsunternehmen.

Der Zugang zum ÖSPV ist durch 565 Haltestellen im gesamten Kreisgebiet gesichert. Weitere 94 Haltestellen werden von den Verkehrsunternehmen außerhalb des Landkreises bedient.

Die Situation an den Bushaltestellen liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommune und ist nicht einheitlich zu bewerten. Im Zuge von Straßenaus- und -umbauarbeiten wurde die bauliche Gestaltung in der Regel unter zeitgemäßen Gesichtspunkten angepasst.

Die Grundausstattung mit Haltestellenschild, Liniennummer, bedienendes Unternehmen und Fahrplanaushang ist bei allen Haltestellen vorhanden.

Im Rahmen des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt wurde in den letzten Jahren an zahlreichen Bahnhöfen im Salzlandkreis sowohl die Umsteigesituation zu den weiterführenden Verkehrsmitteln als auch die Aufenthaltsqualität verbessert. In Zusammenarbeit mit den Kommunen wurden vielerorts neue Busbahnhöfe eingerichtet und das Bahnhofsumfeld ansprechender gestaltet.

### 3.8.2 Fahrwege

Der Zustand des vom ÖPNV befahrenen Straßennetzes ist im Allgemeinen als gut bis befriedigend zu bezeichnen. Eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (Vorrangschaltung) gibt es im Landkreis am Bahnhof Staßfurt und an der Haltestelle Staßfurt, Nord. Bevorrechtigungen in der Landeshauptstadt Magdeburg sind von den hier einfahrenden Bussen der PNVG und KVG nicht ansteuerbar. Unzulänglichkeiten im Fahrwegesetz sind meist punktuell begrenzt und betreffen u. a.:

- Behinderungen durch hohes Verkehrsaufkommen im Bereich der Städte
- Schlechte Straßenzustände

### 3.8.3 Fahrzeugpark und Betriebshöfe

Die **KVG** hat insgesamt 63 Fahrzeuge im Einsatz, darunter 59 Busse und 4 Kleinbusse. Das Durchschnittsalter der Busse beträgt 9,7 Jahre (Bezugsjahr (03/2010)). 27 % der Busse sind älter als 12 Jahre, das älteste Fahrzeug ist Baujahr 1991. Der Anteil der Niederflurfahrzeuge beträgt zurzeit 73 %. Über die Euro-Abgasnorm Euro-4 oder höher verfügen 13% der Fahrzeuge.

Im Betriebsgebiet der **PNVG** kommen insgesamt 35 Fahrzeuge zum Einsatz, deren Durchschnittsalter 9,5 Jahre beträgt. Etwa 14 % der Busse sind älter als 12 Jahre. Das älteste Fahrzeug wurde im Jahr 1990 erstmals zugelassen. Der Anteil der Niederflurfahrzeuge beträgt zurzeit 43 %. Über die Euro-Abgasnorm Euro-4 oder höher verfügen 51% der Fahrzeuge.

Die **VGS** hat zurzeit im Verantwortungsbereich des Salzlandkreises 29 Fahrzeuge im Einsatz, von denen 76% Niederflurbusse sind. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge beträgt 6,3 Jahre. Über die Euro-Abgasnorm Euro-4 oder höher verfügen 34% der Fahrzeuge.

Betriebshöfe der Busunternehmen befinden sich in **Calbe (Saale)** und **Bernburg (Saale)** für die KVG, **Aschersleben** für die VGS im Verantwortungsbereich des Salzlandkreises und für die Fahrzeuge der PNVG in **Tarthun** (Fa. Winter) sowie in **Hecklingen** und **Wolmirsleben** (Fa. Haubold). Investitionen in Betriebshöfe und Fahrzeuge wurden teilweise durch das Land Sachsen-Anhalt und den Landkreis in den vergangenen Jahren gefördert.

## 3.9 Tarif, Information und Service

### 3.9.1 Bestehende Tarife

Mit der Gründung des Verkehrsverbundes marego. zum 12.12.2010 wurde ein gemeinsamer Verbundtarif eingeführt, der auf dem Tarifzonenplan gemäß Anlage 9-1 aufbaut. Dieser Tarif gilt für alle Busunternehmen im Salzlandkreis. Lediglich Fahrten, die außerhalb des Verbundgebietes be-

ginnen oder enden werden mit Haustarifen der jeweiligen Verkehrsunternehmen VGS bzw. Q-Bus betrieben.

Im marego.-Verbundtarif wird folgendes Fahrausweissortiment angeboten (jeweils in den Varianten „normal“ und „ermäßigt“):

- Einzelfahrkarte
- rabattierte Viererkarte
- Tageskarte (nicht im Nachbarortstarif)
- Wochenkarte, jedoch nicht ermäßigt für Tarifzone Magdeburg  
(Ermäßigte Wochenkarten allein für den Binnenverkehr in Tarifzone Magdeburg werden nicht vertrieben. Ermäßigte Wochenkarten anderer Relationen mit Quelle oder Ziel Magdeburg sind jedoch generell gültig für alle möglichen Fahrten in der Tarifzone Magdeburg.)
- Monatskarte
- Abo-Monatskarte (als Form der Jahreskarte)
- personengebundene Abo-Monatskarte, jedoch nicht ermäßigt
- Anschlussfahrkarte für Zeitkarten
- Übergangsfahrkarte 1. Klasse

Für die Tarifzone Magdeburg gibt es zusätzlich folgende Tarifangebote:

- Minigruppentageskarte bis 5 Personen
- 9-Uhr-Monatskarte (auch im Abo)
- Kurzstrecke

Fahrausweise der jeweils höchsten Preisstufe gelten als Netzkarten. Damit erfüllt das geplante Sortiment alle aus Sicht der einzelnen Nutzergruppen zu stellenden Anforderungen. Anlage 9-2 gibt einen Überblick über das Fahrkartensortiment.

Das Tarifangebot Magdeburg Plus ist für Bahnreisende mit einer Wochen- oder Monatskarte auf den Strecken Güterglück - Magdeburg, Wusterwitz - Magdeburg oder Zerbst - Magdeburg gültig. Dabei können die Fahrkarten der Deutschen Bahn durch eine rabattierte marego.-Wochenkarte oder -Monatskarte für die Tarifzone Magdeburg ergänzt werden.

Auf Buslinien des Landesnetzes ist gemäß der landesweit gültigen Qualitätskriterien für das ÖPNV-Landesnetz die Anerkennung der folgenden überregionalen Tarifangebote zu gewährleisten:

- Sachsen-Anhalt-Ticket (analog Sachsen- und Thüringenticket)
- Sachsen-Anhalt-Ticket Single (analog Sachsen- und Thüringenticket Single)
- Schönes-Wochenende-Ticket
- BahnCard 25/50/100 (berechtigt zum Kauf eines ermäßigten Einzelfahrscheins)

### 3.9.2 Fahrplan- und Liniennetzinformationen

Von den im Landkreis agierenden Verkehrsunternehmen wird jährlich jeweils ein eigenständiges **Fahrplanbuch** herausgegeben. Alle enthalten die Fahrplantabellen des Stadt- und Regionalverkehrs des jeweiligen Bedien-

gebietes, der linienbündelübergreifenden Linien sowie des SPNV und alle weiteren für den Fahrgast relevanten Informationen, wie

- Anschriften der Verkehrsunternehmen
- Ortsverzeichnis
- Linien- und Fahrstreckenübersicht
- Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen und Fahrpreise der Verkehrsunternehmen
- Liniennetzpläne für den Regionalverkehr und die Stadtverkehre

Die Fahrplanheft-Seiten in ihrer aktuellen Fassung können auch über die Webseiten der KVG und der VGS abgerufen werden. Informationen zur PNVG und den Fahrplänen sind über den Link [www.stassfurt.de](http://www.stassfurt.de) erhältlich. In den Fahrplantabellen sind Anschlusszeilen dargestellt, die Informationen zu den zwischen den Regionalbuslinien bzw. zum SPNV bestehenden Anschlüssen vermitteln.

Neben dem klassischen Fahrplanbuch stehen **elektronischen Informationsmedien** zur Verfügung. Das betrifft insbesondere:

- das Fahrplaninformationssystem INSA ([www.insa.de](http://www.insa.de)) als Dienst der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) und der daran beteiligten Verkehrsunternehmen
- das Auskunftssystem der DB AG ([www.bahn.de](http://www.bahn.de))

Für die Verbindungssuche verfügen alle Internetseiten der Unternehmen über einen Link zu INSA.

Darüber hinaus können **telefonische Fahrplanauskünfte** eingeholt werden über:

- die KVG (Mo-Fr 06.00 - 20.00 Uhr, Sa 10.00 - 19.30 Uhr, So 14.00-19.30 Uhr)
- die VGS (Mo - Do 08.00 - 17.00 Uhr, Fr 08.00 - 16.00 Uhr)
- die PNVG (Mo - Fr 07.00 - 15.30 Uhr)
- die INSA-Telefonauskunft (01801 / 33 10 10<sup>11</sup>, täglich rund um die Uhr)

Bei den vorhandenen elektronischen Fahrgastinformationssystemen im Landkreis sind für den Fahrgast nur die Soll - Abfahrtszeiten gemäß Fahrplan ersichtlich. Es fehlt eine konkrete Verknüpfung zum tatsächlichen Fahrplan (Ist)

---

<sup>11</sup> 3,9 ct/min vom deutschen Festnetz, maximal 42 ct/min aus dem Mobilfunknetz, Festnetz 0391 / 5363180

## Fazit

Die Fahrgastinformationen sind an den Haltestellen teilweise unzureichend. Es fehlen zum Teil Liniennetzpläne und Haltestellenumgebungspläne.

Ein einheitlich gestaltetes Fahrplanheft für den gesamten Salzlandkreis existiert noch nicht. Mit der Einführung des marego.-Tarifs wird es jedoch zukünftig einheitlich gestaltete Fahrplanbücher inkl. Tarifen, Liniennetzplänen, Beförderungsbedingungen und sonstigen Informationen geben, welches insbesondere den Gelegenheitsfahrern die Orientierung erleichtern und die Vermarktung vereinfachen wird.

### 3.9.3 Tarifinformation und Fahrscheinerwerb

Der Fahrausweiserwerb für den ÖSPV erfolgt in den Bussen über die vom Fahrpersonal bedienten mobilen Fahrscheindrucker. Bei der KVG und der PNVG ist der Fahrscheinerwerb auch an den Verkaufs- und Serviceeinrichtungen möglich.

Entsprechende Hinweise über die Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs sind in den Fahrplanheften bzw. im Internet zu finden.

Fahrausweise für den SPNV sind zum einen über die Fahrausweisverkaufautomaten in den Fahrzeugen der Elbe-Saale-Bahn und des Harz-Elbe-Express und zum anderen über die stationären Fahrausweisverkaufautomaten an den SPNV-Zugangsstellen erhältlich. Jeweils einen personenbedienten Fahrkartenschalter gibt es noch im Bahnhof bzw. in Bahnhofsnähe in Aschersleben, Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe) und Staßfurt (DB-Agenturen).

Der Erwerb von ÖPNV-Fahrausweisen ist damit im gesamten Planungsraum zu jeder Zeit sichergestellt.

Informationen zu den Tarifen im Landkreis können telefonisch bei den entsprechenden Verkehrsunternehmen bzw. über deren Internetauftritt sowie über die landesweite Telefonauskunft INSA abgerufen werden. Die Tarife für die Nutzung von Linien fremder, in den Planungsraum einfahrender Verkehrsunternehmen sowie für Fahrten, die über das Bediengebiet des Salzlandkreises hinausgehen, sind bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen zu erfragen.

### 3.9.4 Beratung und Service

Telefonische und persönliche Beratungen zum ÖPNV sind über die Dienststellen der Verkehrsunternehmen zu deren Geschäftszeiten möglich.

Die Internetauftritte der Unternehmen bieten für den Kunden alle wichtigen Informationen zu Linien, Fahrplänen, Tarifen, Fahrplanänderungen usw. Das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem INSA ist über die Internetauftritte der Unternehmen sowie der Verbundgesellschaft verfügbar.

Persönliche Beratungsmöglichkeiten zum SPNV bestehen in den DB Agenturen in Bernburg (Saale), Aschersleben, Schönebeck (Elbe) und Staßfurt

sowie in den Reisezentren der DB AG in den (Haupt-)Bahnhöfen Magdeburg, Köthen und Halberstadt.

### 3.10 Gegenwärtige ÖPNV Nachfrage

Die Beförderungsleistungen im Salzlandkreis haben sich in den letzten Jahren rückläufig entwickelt. Diese Tendenz ergibt sich überwiegend aus den sinkenden Einwohnerzahlen im Landkreis. Weiterhin wirkt sich die Zunahme der Pkw-Affinität der Senioren (erhöhtes Fahrtauglichkeitsalter) aus.

Von 2005 zu 2009 ist die Anzahl der Beförderungsfälle im Landkreis um 29,4 % gesunken. Die angebotenen Fahrleistungen (Fahrplankilometer) im Landkreis sind um 11,7 % gesunken.

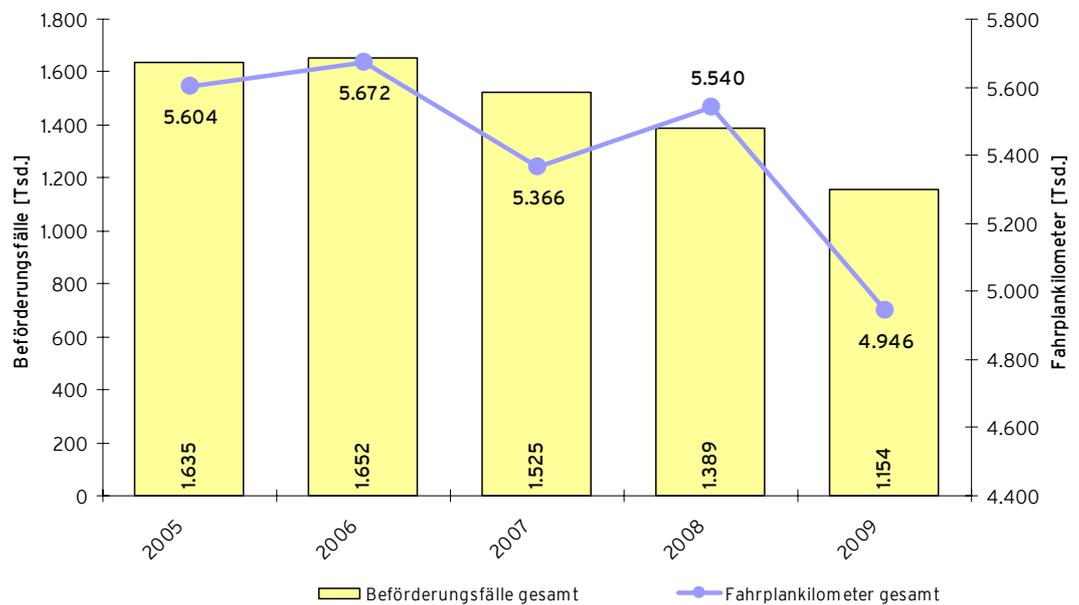


Abbildung 11: Entwicklung der Beförderungsleistungen<sup>12</sup>

### 3.11 Organisation

Der Salzlandkreis ist gemäß § 4 (1) ÖPNVG LSA Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr. Als politische Ebene macht er verkehrspolitische Vorgaben zur Entwicklung des ÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich und übernimmt die finanzielle Verantwortung für die auf seinem Territorium erbrachten Verkehrsleistungen. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird vom Land wahrgenommen.

<sup>12</sup> Quelle: Landkreis Salzlandkreis, 2010.

Die Organisation des ÖSPV im Salzlandkreis erfolgt in den Bedienebenen der KVG und der VGS auf der Basis eines Zwei-Ebenen-Modells. Im Bedienebiet Staßfurt, in der die PNVG als Managementgesellschaft fungiert, wird das Drei-Ebenen-Modell angewandt.

Im Bedienebiet **Staßfurt** tritt die PNVG Staßfurt als Managementebene zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen auf; mehrheitlicher Gesellschafter ist der Landkreis, die ausführenden Verkehrsunternehmen sind zu 48,89 % beteiligt. Die PNVG hält die Genehmigungen im Linienverkehr nach Personenbeförderungsgesetz, erbringt aber selbst keine Beförderungsleistungen, sondern beauftragt dazu die Nachauftragnehmer Regionalverkehr Staßfurt und Omnibus- und Taxiunternehmen B. - A. Winter (Ebene der Leistungserbringer). Die PNVG koordiniert die Beförderungsleistungen der Nachauftragnehmer, realisiert die gemeinsame Fahrgastinformation und Tarifgestaltung und nimmt weitere koordinierende Aufgaben wahr.

Der Landkreis beabsichtigt, die Liniengenehmigungen künftig direkt zu vergeben. Um dies zu ermöglichen, sollen die Anteile des Landkreises an der PNVG und die bestehenden Genehmigungen im Linienverkehrs nach Personenbeförderungsgesetz auf die KVG übertragen werden. Die PNVG wird dabei in eine Fahrbetriebsgemeinschaft als Öffentlich-Privates-Partnerschafts-Modell umgewandelt und erbringt einen Teil der Verkehrsleistungen der KVG. Gleichzeitig erfolgt damit eine dauerhafte Einbindung von den in der bisherigen Leistungserbringung erfahrenen klein- und mittelständigen Unternehmen des Salzlandkreises in die ÖPNV-Leistungserbringung.

Im Bedienebiet **Bernburg und Schönebeck** tritt die KVG als 100% Tochter des Landkreises als alleiniger Ersteller auf.

Im Bedienebiet **Aschersleben** fungiert die VGS als alleiniger Ersteller. Der Landkreis ist zurzeit mit 20% an der Gesellschaft beteiligt.

Um die beabsichtigten künftigen Direktvergaben der Liniengenehmigungen umsetzen zu können, sollen noch 2011 die Verkehrsleistungen der VGS im Salzlandkreis mit der entsprechenden Betriebsstelle Aschersleben, den anteiligen Personalen und Fahrzeugen für die Verkehrsleistung im Salzlandkreis sowie die Anteile des Landkreises an der VGS in die KVG überführt werden.

Dabei sollen die Linien der VGS, die gänzlich auf dem Territorium des Salzlandkreises verkehren, auf die KVG übergehen.

Bezüglich der Neuordnung der Verkehre der ehemaligen Betriebsstelle Aschersleben mit dem Aufgabenträger Landkreis Mansfeld-Südharz soll die Linie 409 komplett einschließlich der Fahrzeuge und des Personals in die Verantwortung der VGS verbleiben. Die Linie 418 soll künftig bis Welbsleben eingekürzt werden, dadurch in der Verantwortung des Salzlandkreises verbleiben und daher ebenfalls aus der VGS herausgelöst werden. Die Linie hat wichtige erschließende und verbindende Funktion für den Ascherslebener Stadtteil Westdorf. Die Verknüpfung an das Gesamtnetz der VGS im Landkreis Mansfeld-Südharz ist in Welbsleben gege-

ben und die bis dahin doppelt bedienten eingekürzten Linienwege im Landkreis Mansfeld-Südharz können durch andere VGS-Linien übernommen werden.

Da die Bedienung der Linie 420, die im Ascherslebener Raum beginnt und landkreisübergreifend nach Quedlinburg verkehrt und erschließende Funktion nur für das Bedienegebiet Aschersleben besitzt, die auch nach dem geltenden Nahverkehrsplan des Landkreises Harz im Ermessen und Interesse des Salzlandkreises liegt, ist diese ebenso in die KVG zu überführen.

Die Linien 416 und 427 beginnen genehmigungsrechtlich ebenfalls in Aschersleben. Aus der Sicht der Aufgabenträgerfunktion des Salzlandkreises gibt es gegen diese Linien und ihre Linienführung im Salzlandkreis keine Bedenken, jedoch besitzen diese Linien nur Bedeutung für die Daseinsvorsorge in der Stadt Falkenstein (Harz) und unterliegen damit der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Harz. Insoweit sollte hier im Rahmen der Neuordnung der Übergang der Genehmigung, der Fahrzeuge und des notwendigen Personals auf eine kreiseigene Gesellschaft im Landkreis Harz erreicht werden.

Die KVG wird dann alleiniger Inhaber von Genehmigungen im Linienverkehr nach Personenbeförderungsgesetz und damit Ersteller der Verkehrsleistungen sein.

Durch die Neuordnung der Verkehrsdurchführung im Salzlandkreis durch Konzentration der Verkehrsunternehmen auf die KVG erhalten die Fahrgäste im Landkreis zukünftig einen einheitlichen Ansprechpartner bezüglich des ÖSPV.

### **3.12 Rechtlicher Rahmen für die künftigen Beziehungen zwischen Aufgabenträger ÖSPV und Verkehrsunternehmen**

#### **3.12.1 Beihilferechtliche Vergabe gemeinwirtschaftlich Verpflichtungen durch den Aufgabenträger**

Seit dem 03.12.2009 gilt die VO (EG) 1370/2007 für die Vergabe von Leistungen im ÖPNV durch den Aufgabenträger mit einer Übergangsfrist der schrittweisen Einführung bis hin zur vollständigen Anwendung ab dem 03.12.2019 in den Mitgliedsstaaten. Nationales Recht wird dabei verdrängt, soweit es mit dem höherrangigen Recht nicht vereinbar ist.

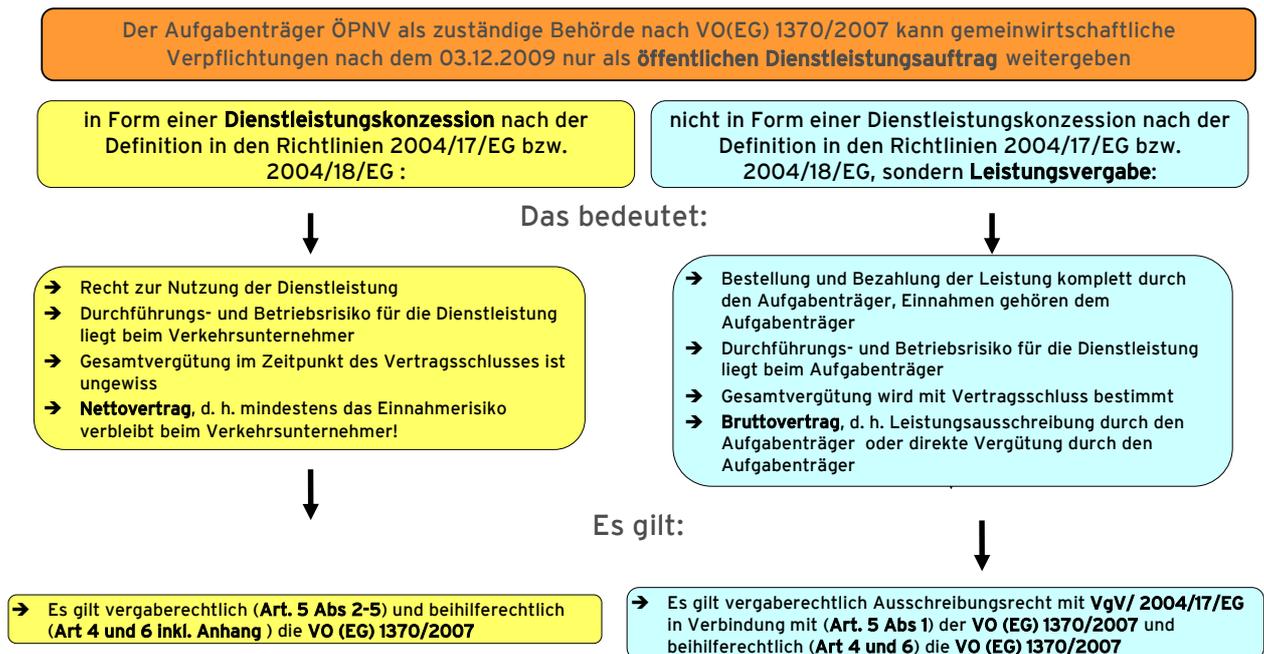
Gegenwärtig ist der ÖPNV durch Einzelliniengenehmigungen, die für die o. g. Verkehrsunternehmen auf Grund eigenwirtschaftlich gestellter Anträge bis zum 31.07.2012 bestandskräftig nach § 13 PBefG genehmigt wurden, weiterlaufend bindend auch für den Aufgabenträger vergeben. Eine Neuvergabe wegen der VO (EG) 1370/2007 ist auf Grund der dort gesetzten Übergangsbestimmungen nicht erforderlich.

Die konsequente Anwendung der VO (EG) 1370/2007 Artikel 1 für Verkehrsleistungen mit auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder der Vergabe ausschließlicher Rechte führt zur alleinigen Umsetzung

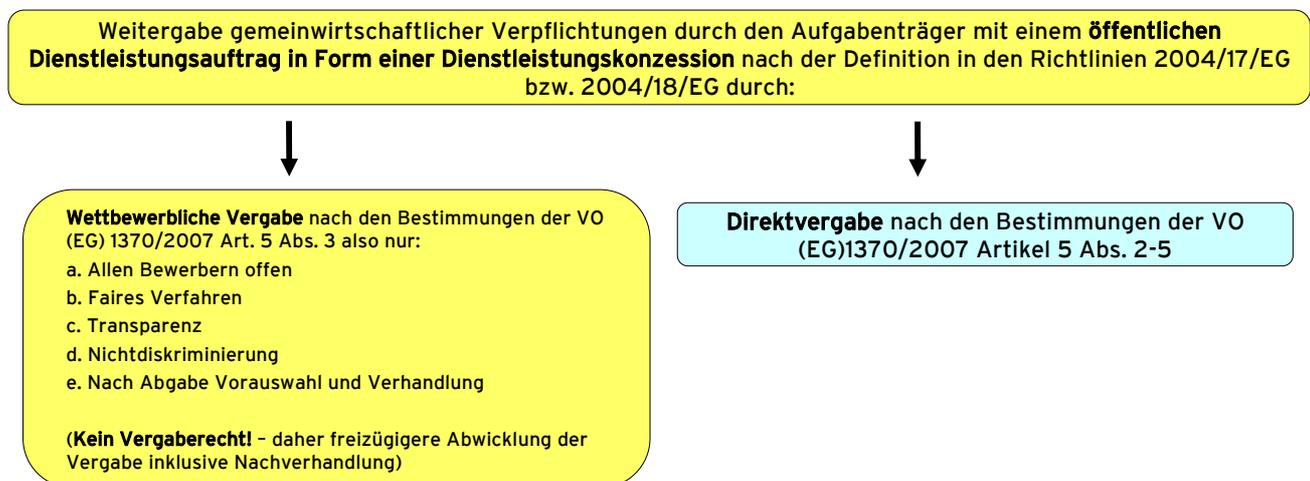
des 2-Ebenen-Modells Besteller-Ersteller in diesem Sektor der Personenbeförderung.

Besteller ist dabei die per ÖPNV-Gesetz erklärte zuständige Behörde, entsprechend dem ÖPNVG Sachsen-Anhalt für den Bereich des Öffentlichen straßengebundenen Personenverkehrs wurde der Landkreis Salzlandkreis dazu bestimmt.

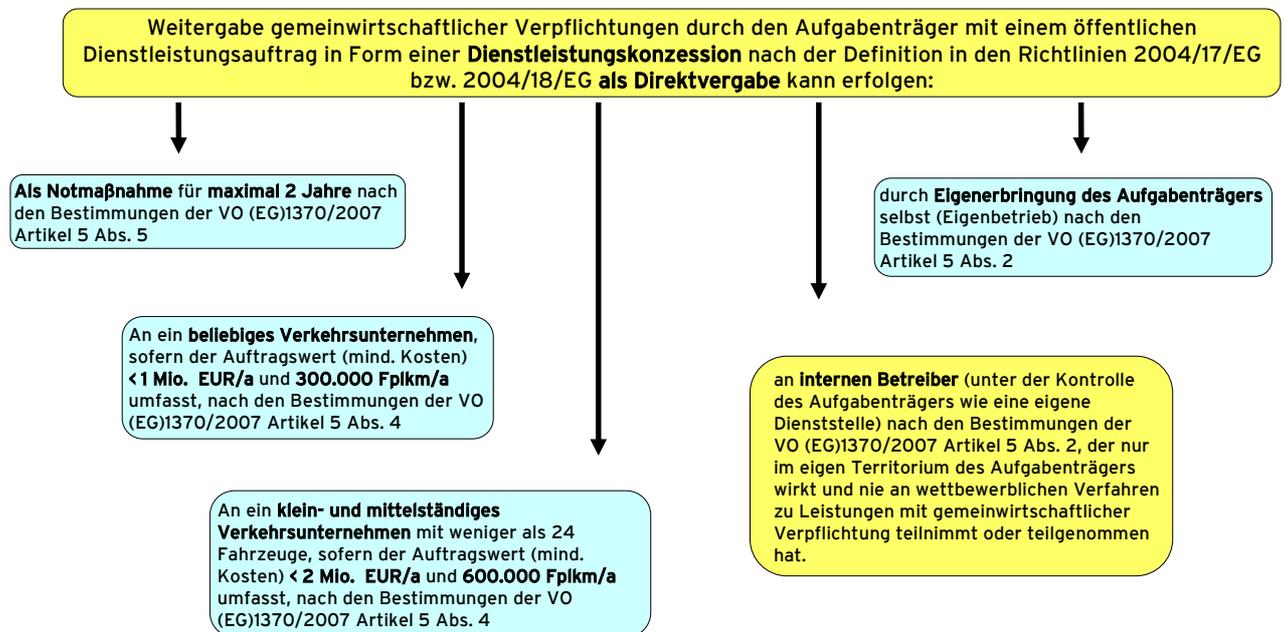
Entsprechend der VO (EG) 1370/2007 gibt es künftig folgende Möglichkeiten der Vergabe von öffentlichen Personenverkehrsleistungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen:



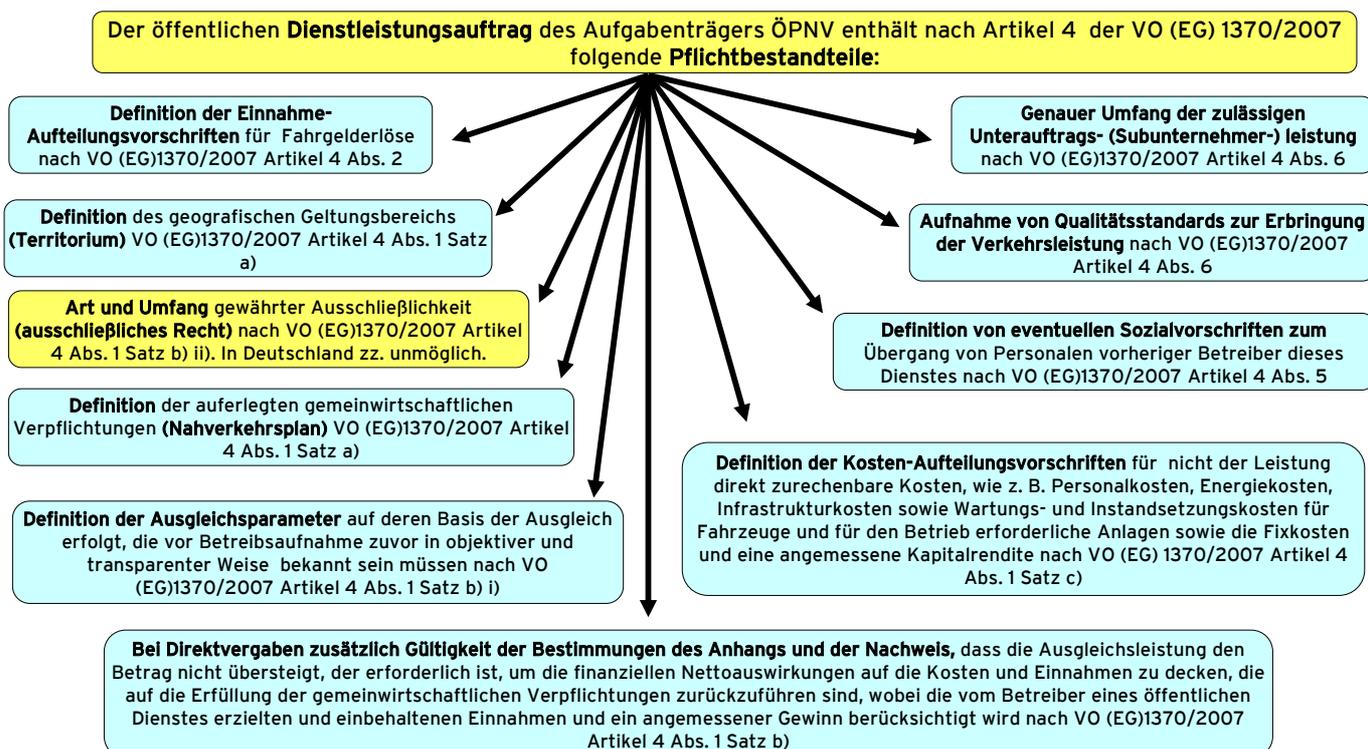
Die Vergabe des Dienstleistungsauftrages in Form einer Dienstleistungskonzession nach den Richtlinien 2004/17/EG bzw. 2004/18/EG kann nach der VO (EG) 1370/2007 (Art. 5 Abs. 2-5) erfolgen:



Die Direktvergabe des Dienstleistungsauftrages in Form einer Dienstleistungskonzession nach den Richtlinien 2004/17/EG bzw. 2004/18/EG kann nach der VO (EG) 1370/2007 (Art. 5 Abs. 2, 4 und 5) erfolgen:



Nach Art. 4 der VO(EG) 1370/2007 ist Pflichtinhalt eines Dienstleistungsauftrages, der eine maximale Laufzeit von 10 Jahren haben darf:



Nach Art. 7 Absatz 2 der VO(EG) 1370/2007 ist der Aufgabenträger ÖSPV verpflichtet, ein Jahr vor Vergabe oder Einleitung eines wettbewerblichen Verfahrens zu einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, also auch bei einem Verfahren nach VGV, dieses im Amtsblatt der EU anzuzeigen:

- Name und die Anschrift des Aufgabenträgers
- Art des geplanten Vergabeverfahrens
- die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete

Nach Art. 7 Absatz 4 der VO(EG) 1370/2007 ist der Aufgabenträger außerdem verpflichtet, jeder interessierten Partei auf Antrag die Gründe für eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages bekannt zu geben.

Der Aufgabenträger ÖSPV wird die hier definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV gebündelt ab 01.08.2012 durch die Vergabe eines Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 in Form einer Dienstleistungskonzession im Sinne der Richtlinie 2004/17/EG oder 2004/18/EG direkt an den internen Betreiber „Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg mbH“ aus folgenden Gründen vergeben:

- Der interne Betreiber „Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg mbH“ hat den öffentlichen straßengebundenen Personenverkehr nach den Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan und in Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses in der Vergangenheit gut organisiert, wirtschaftlich durchgeführt und mit ausreichender Qualität betrieben.
- Die Mitarbeiter besitzen hervorragende Kenntnisse über die örtlichen Gegebenheiten, die Nachfrage im ÖSPV, die Gegebenheiten und Forderungen der Schülerbeförderung und die örtliche Organisation des ÖSPV.
- Der interne Betreiber ist eine 100%ige landkreiseigene Gesellschaft und wird vom Salzlandkreis kontrolliert wie eine eigene Dienststelle. Damit ist die kurze und durch die Bündelung in einem Linienbündel eine unkomplizierte Umsetzung neuer gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zum ÖSPV sowie die Ausnutzung aller Synergieeffekte im Netz im Salzlandkreis gegeben.
- Durch die Einbindung des Know-how der bisher beteiligten klein- und mittelständigen Verkehrsunternehmen des Landkreises im Rahmen der gemeinsamen Fahrbetriebsgesellschaft werden die wirtschaftlichen Vorteile derartiger Unternehmensstrukturen mit einer komplexen linienunabhängigen Wagentumlaufbildung im ÖSPV-Netz vereint und damit die höchsten Synergien und wirtschaftlichen Effekte bei der Verkehrsdurchführung erreicht.
- Die Probleme bei Überführung des ÖSPV in die Durchführung neuer Unternehmen mit den Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt im Salzlandkreis, die notwendige Abwicklung von Personal und öffentlich

geförderten Anlagevermögen mit ihren finanziellen Belastungen bei kreiseigenen Unternehmen werden vermieden.

- Der interne Betreiber betreibt gegenwärtig den ÖSPV ausschließlich im Salzlandkreis und führt keinerlei Linienverkehre außerhalb des Landkreises durch.
- Der interne Betreiber ist Mitglied des marego.-Verkehrsverbundes.
- Der interne Betreiber besitzt nach Feststellung des Aufgabenträgers ÖSPV damit alleinig die notwendigen Voraussetzungen, den ÖSPV mit ausreichend hoher Qualität, bei umfassender Erfüllung des öffentlichen Verkehrsinteresses und bei Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Geschäftsführung in Abstimmung zu dem übergeordneten Netz des SPNV und der landesbedeutsamen ÖSPV-Linien im Salzlandkreis zu gewährleisten.
- Er besitzt nach Übertragung der Genehmigungen im Jahr 2011 den „Alteigentümerbonus“ nach § 13 PBefG bei der Antragstellung der gebündelten Genehmigung nach PBefG.
- Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst dabei folgende Einzelpflichten:
  1. Durchführung des Fahrbetriebs im Linienverkehr (Erbringung der Beförderungsleistungen) auf der Basis der in Punkt 5 dieses Nahverkehrsplanes getroffenen Festlegungen
  2. Organisation und Durchführung der Schülerbeförderung als integralen Bestandteil des Linienverkehrs
  3. Verkehrsmanagement (Fahrplanung einschließlich Abstimmung der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, operative Verkehrsorganisation, Mobilitätsberatung, Marketing, Vertrieb),
  4. Anwendung des Verbundtarifes des marego.-Verkehrsverbundes
  5. Teilnahme am Einnahmearbeitungsverfahren zum Verbundtarif
  6. Mitwirkung bei der verbundübergreifenden Fahrgastinformation (insbesondere am Auskunftssystem INSA)
  7. Bestandteil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sind auch die Einzelpflichten nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), insbesondere die §§ 21 und 22 PBefG (Betriebs- und Beförderungspflicht), § 36 (Bau- und Unterhaltungspflicht der Betriebsanlagen), § 39 (Tarifpflicht) und § 40 (Fahrplanpflicht) sowie die Pflichten gemäß der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO Kraft) insbesondere nach § 3 BO Kraft (Fahrzeugvorhaltung, Aus- und Weiterbildung der Betriebsbediensteten).
- Der geografische Geltungsbereich für den Dienstleistungsauftrag ist das Territorium des Salzlandkreises als Verkehrsraum mit seinen an-

gehörigen Städten und Gemeinden in seiner räumlichen Ausdehnung zum 01.01.2011 einschließlich der ausbrechenden Linien in Verantwortung des Aufgabenträgers Salzlandkreis gemäß der Festlegungen in Punkt 5 dieses Nahverkehrsplanes.

- Der interne Betreiber bindet im Umfang von mindestens 25 % aber maximal 40 % sogenannte klein- und mittelständische Unternehmen (KMU) des Landkreises Salzlandkreis insbesondere über die gebildete Fahrgemeinschaft in die Verkehrsleistungserbringung ein, soweit dies betrieblich möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Er hat dabei zu garantieren, dass die Festlegungen in Punkt 5 dieses Nahverkehrsplanes auch von diesen Leistungserbringern eingehalten werden.

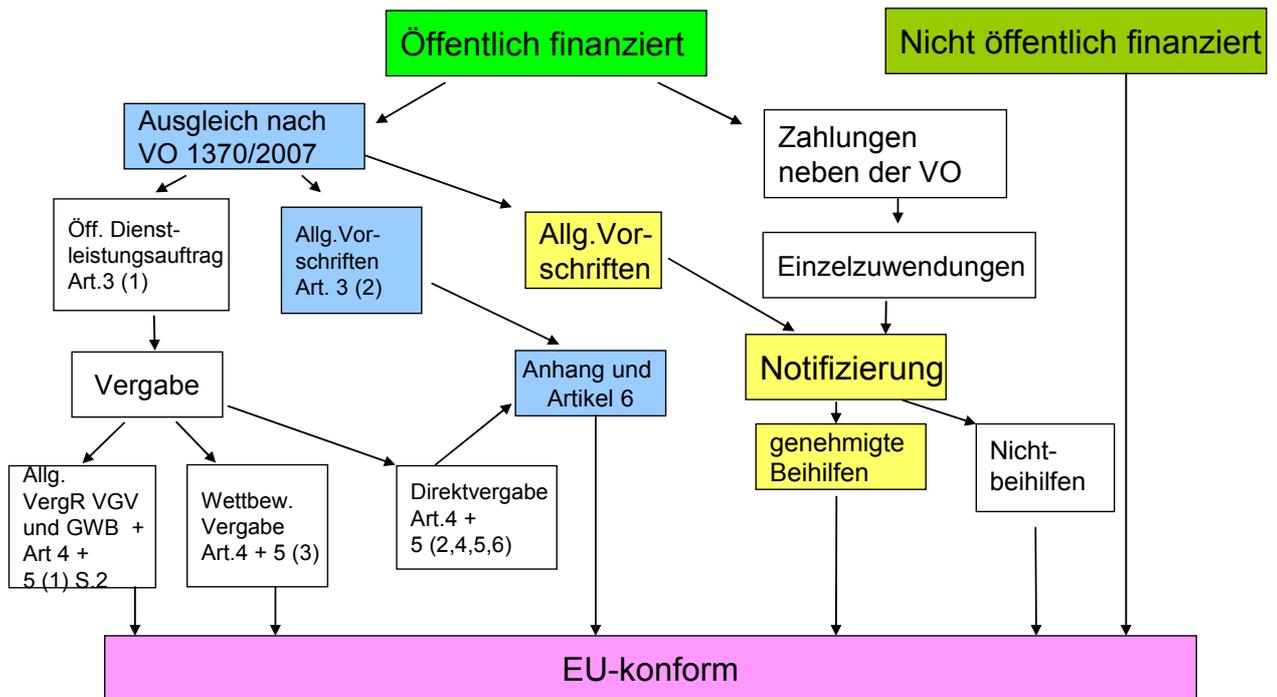
### 3.12.2 Beihilferechtliche Rahmenvorgaben

Für genehmigte Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Aufgabenträgers ganz oder teilweise versehen sind oder die ausschließliche Rechte verkörpern, sind bei jeglicher Neuvergabe der Leistungen durch den Aufgabenträger beihilferechtlich für die notwendigen Ausgleichsleistungen die Bestimmungen der VO (EG) 1370/2007 maßgebend.

Unter „Ausgleichsleistung“ ist dabei nach der Definition des Art. 2 Absatz g) der VO (EG) Nr. 1370/2007 jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art, zu verstehen, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde, also hier vom Landkreis, aus öffentlichen Mitteln für die Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gewährt wird.

Hierbei ist es unerheblich, ob der Aufgabenträger ÖPNV nur Mittel des Landes nach ÖPNVG „weiterleitet“ oder diese Mittel um eigene Mittel ergänzt.

Für einen öffentlichen straßengebundenen Personenverkehrs gilt daher:



Finanzielle Ausgleichsleistungen aller Art sind daher in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der zuständigen Behörde zu bestimmen und dann bei einem Dienstleistungsauftrag nach der VO (EG) 1370/2007 in der Form einer Dienstleistungskonzession oder bei einem Dienstleistungsauftrag unter wettbewerblicher Vergabe nach VGV i. V. mit der Richtlinie 2004/17/EG gemäß Artikel 5 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 **keine Beihilfe oder Begünstigung im Sinne des** Artikel 107ff (ex 87 ff des EGV) in der konsolidierten Fassung des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union vom 30.März 2010 und daher auch nicht notifizierungspflichtig und erfordern auch keine Vorabmeldung an die Europäische Kommission gemäß Artikel 108 des o. g. Vertrages.

Von dieser Grundvorschrift ausgenommen sind:

- Nach Artikel 3 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 können allerdings außerhalb der erteilten Dienstleistungsaufträge Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen durch allgemeine Vorschriften transparent und offen geregelt werden. Diese Vorschriften sind allerdings notifizierungspflichtig und dürfen nicht zur Überkompensation führen. Dies ist für die Ausgleichsleistungen, die im marego-Verbundtarif für die entstehenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste ausgeglichen werden, möglich. Allerdings ist diese Vorschrift vorher bei der Europäischen Union zu notifizieren. Sie kann aber auch als Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages des Landkreises in diesen aufgenommen werden.
- Nach Artikel 3 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 kann die Bundesrepublik allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife

für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen. Dieses ist für den Ausgleich für die kostenlose Beförderung bestimmter schwerbehinderter Menschen nach SGB IX §§ 148 ff gesetzlich geregelt und der erforderlichen Mitteilungspflicht an die Europäische Union wurde entsprochen.

- Von einer Notifizierungspflicht ebenfalls ausgenommen sind entsprechend den Regelungen zur de-minimis-Beihilfe Ausgleichsleistungen bis maximal 100.000 EUR/a.

Die VO (EG) 1370/2007 sieht finanztechnisch keinerlei Übergangsbestimmungen vor und gilt daher seit 03.12.2009 uneingeschränkt. Allerdings lässt die Verordnung für bestehende Altverträge bis zur Neuvergabe, maximal bis 2019, ein Fortbestehen zu, sofern sie beihilferechtlich zulässig sind. Nach dem EuGH-Urteil in der Rechtssache „Altmark-Trans“ C-280/00 vom 24.07.2003 unterlagen bis zum 03.12.2009 bei eigenwirtschaftlich genehmigten Verkehrsleistungen sämtliche Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht den Bestimmungen der VO (EWG) 1191, da die Bundesrepublik von der entsprechenden Teilbereichsausnahme Gebrauch gemacht hat. Beihilferechtlich unterlagen sie jedoch den Beihilfevorschriften der Europäischen Union nach Artikel 107ff (ex 87 ff des EGV) in der konsolidierten Fassung des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union vom 30.März 2010 einschließlich der Notifizierung durch die Europäische Kommission. Von dieser Notifizierung waren sie dann ausgenommen, wenn sie den 4 Prüfkriterien gemäß des EuGH-Urteils in der Rechtssache „Altmark-Trans“ C-280/00 vom 24.07.2003 genügen:

1. Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
2. Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, müssen vorher objektiv und transparent festgelegt worden sein
3. Der Ausgleich darf nicht über das Maß hinausgehen, das erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Verpflichtung ganz oder teilweise decken.
4. Sofern die Betrauung nicht im Wege öffentlicher Ausschreibung erfolgte, mit der der Bewerber mit den niedrigsten Kosten für die Allgemeinheit ausgewählt wurde, ist die Höhe des Ausgleiches auf der Grundlage von Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittlich gut geführtes und angemessen mit Produktionsmitteln ausgestattetes Unternehmen hätte.

Allerdings sei bereits hier darauf verwiesen, dass durch das Inkrafttreten der VO (EG) 1370/2007 weitreichende Nachweispflichten für den Aufgabenträger zur beihilferechtlichen Bezuschussung entstehen.

Der ÖPNV im Salzlandkreis wird auf der Basis eigenwirtschaftlicher Genehmigungen der Verkehrsunternehmen für die einzelnen Linien nach §13 PBefG mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2012, also im Rahmen und zulässigen Übergangszeitraum von Altverträgen, betrieben.

Die Bezuschussung erfolgt zurzeit als Vorauszahlung in Raten bei Nachweisführung der 4 Kriterien des EuGH-Urteils in der Rechtssache „Altmark-Trans“ im Zuge der Abrechnung der Bezuschussung im Folgejahr. Als Parameter fungieren dabei die gleichen Parameter, wie sie im bisherigen ÖPNV-Gesetz als Zuführungsbasis der Landesmittel gelten. Diese Verfahrensweise ist übergangsweise bis zum 31.07.2012 fortzuführen.

Da der Aufgabenträger beabsichtigt, wie unter Punkt 3.12.1 ausgeführt, ab 01.08.2012 die Vergabe eines Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 in Form einer Dienstleistungskonzession im Sinne der Richtlinie 2004/17/EG oder 2004/18/EG direkt an den internen Betreiber Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg mbH zu vergeben, werden die Finanzbeziehungen zu den Ausgleichen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dann eindeutig regelt.

Im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind nach Artikel 4 der VO (EG) 1370/2007 folgende Regelungen zum finanziellen Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu treffen:

- Festlegung der Ausgleichsparameter, anhand derer die Ausgleichsleistung berechnet wird, objektiv und transparent vor Leistungserbringung
- Regularien zur Vermeidung übermäßiger Ausgleichsleistung (Artikel 6 und Anhang der VO (EG) 1370/2007) bei Anrechnung eines angemessenen Gewinns für die Kapitalverzinsung - Überkompensationsverbot
- Aufteilungsschlüssel für Kosten und Fahrgeldeinnahmen bei schlüsselbaren Konten für die Leistungserbringung insbesondere zu Fixkosten, Gemeinkosten sowie eine angemessene Kapitalrendite
- Darlegung von Erlösrisiko und Einnahmenaufteilung

Weiterhin sind nach Artikel 6 der VO (EG) 1370/2007 in Verbindung mit dem Anhang zusätzlich folgende Regelungen zum finanziellen Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung anzuwenden:

- Der Ausgleich ist zu deckeln auf den finanziellen Nettoeffekt (= Summe aller positiven oder negativen Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes), der den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen sowie ein angemessener Gewinn berücksichtigt wird.

Berechnungsschema für den Nettoeffekt:

Kosten für die Erfüllung in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung

./. alle positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird

./. abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden

+ einen angemessenen Gewinn (angemessene Kapitalrendite)

= finanzieller Nettoeffekt

- Es ist getrennte Kontoführung für Kosten und Einnahmen für die ÖSPV-Leistungserbringung gegenüber anderen betrieblichen Leistungen des internen Betreibers notwendig - Trennungsrechnungsgebot mit Verbot der Quersubventionierung anderer Bereiche.
- Der Dienstleistungsauftrag muss Anreizwirkung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des internen Betreibers besitzen, die objektiv nachprüfbar ist.
- Der Dienstleistungsauftrag muss die Erbringung von Personenverkehrsdiensten mit ausreichend hoher Qualität gewähren.

## 4 Zielvorgaben und Entwicklungstendenzen

### 4.1 Verkehrspolitische Ziele

Der Nahverkehrsplan als Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV enthält grundsätzliche Festlegungen zur Angebotsgestaltung und Organisation des ÖPNV. Die verkehrspolitischen Ziele haben ihren Ursprung zum einen in den gesetzlichen Vorgaben, zum anderen sind sie in den regionalen und kommunalen Entwicklungsplanungen fixiert.

Die Gestaltung des ÖPNV im Salzlandkreis orientiert sich an den planerischen Grundsätzen des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt und dessen Leitsätzen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverknüpfung und umweltverträglicher Gestaltung des motorisierten Verkehrs. Oberstes Ziel bei der weiteren Entwicklung des ÖPNV im Salzlandkreis ist die Sicherstellung der Mobilität der Bürger auf umwelt- und sozialverträgliche Weise unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und eines kundenorientierten Qualitätsniveaus bei der Verkehrsdurchführung.

Für den Salzlandkreis werden folgende **Zielstellungen** für die weitere Entwicklung und Planung definiert:

#### 1. Realisierung der Zielstellungen der übergeordneten Planungsdokumente des Landes Sachsen-Anhalt

Die Ziele und Grundsätze des ÖPNV-Gesetzes, des Landesentwicklungsplanes, der Regionalen Entwicklungspläne und Teilentwicklungspläne, des ÖPNV-Planes und der weiteren Fachpläne mit Bezug zum ÖPNV werden bei der ÖPNV-Planung im Nahverkehrsraum umgesetzt und im Nahverkehrsplan entsprechend konkretisiert.

#### 2. Erfüllung der Aufgabe zur Daseinsvorsorge

Die Bereitstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist eine unverzichtbare Aufgabe der Daseinsvorsorge und der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Nahverkehrsraum. Der ÖPNV ist vorrangig zu fördern.

#### 3. Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität

Der ÖPNV soll für viele Mobilitätszwecke, d.h. neben Berufs- und Ausbildungsverkehr insbesondere auch für den Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr, und für alle Bevölkerungsgruppen ein möglichst breites und preisgünstiges Angebot bereitstellen. Er soll eine brauchbare Alternative zum MIV darstellen.

Die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, werden bei der Gestaltung des Liniennetzes, der Verkehrsanlagen und Zugangsmöglichkeiten sowie des Fahrzeugangebotes besonders berücksichtigt. Die

barrierefreie Gestaltung ist bei allen Bauvorhaben und Neu-/Ersatzbeschaffungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften umzusetzen.

#### **4. Einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem**

Der ÖPNV soll als arbeitsteiliges Gesamtsystem mit einheitlichen Zugangsbedingungen zur nachhaltigen Verbindung der zentralen Orte geplant und angeboten werden, um den Prozess des infrastrukturellen Zusammenwachsens des Salzlandkreises zu unterstützen.

Dazu sind die Verkehrssysteme Eisenbahn, Regionalbus und Stadtbuss effektiv räumlich und zeitlich miteinander zu verknüpfen und zu koordinieren. Gleichzeitig muss eine Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem ÖPNV erfolgen (P+R, B+R).

Im Einzugsbereich von Schienenstrecken hat der SPNV die Verbindung innerhalb der Verkehrsachsen und zu den zentralen Orten bevorzugt zu realisieren. Der Regionalbus hat vor allem Direktverbindungen zwischen Gemeinden und zentralen Orten, die nicht vom SPNV bedient werden, und die Erschließung in der Fläche sicherzustellen sowie die Zubringerfunktion zur Bahn wahrzunehmen. Dazu ist das ÖSPV-Netz klar und verständlich in Bedienachsen und Bedienräume zu gliedern. In nachfrageschwachen Räumen und Zeiten ist der Linienverkehr im ÖSPV verstärkt durch flexible, bedarfsorientierte Angebote, wie z.B. Rufbus, zu ergänzen.

#### **5. Gestaltung des ÖPNV-Angebotes**

Linienführung und Bedienung im ÖPNV sollen so entwickelt und ausgerichtet werden, dass die zentralen Orte des Landkreises sowohl von ihrem Verflechtungsbereich her als auch untereinander in vertretbarem Zeitaufwand, zuverlässig und mit angemessenem Beförderungskomfort zu erreichen sind.

Die bisherigen ÖPNV-Nutzer sollen gehalten werden, indem das Angebot auch weiterhin deren Bedürfnissen entsprechend gestaltet und angepasst wird. Durch Angebotsoptimierungen und Reduzierung der Zugangsbarrieren zum ÖPNV sollen neue Fahrgäste gewonnen werden.

#### **6. Bevorrechtigung des ÖPNV**

Der ÖPNV soll in verdichteten Räumen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Priorität erhalten. Das erfordert den Abbau von Behinderungen und die Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufes. Darüber hinaus ist insbesondere in den Zentren der größeren Städte die Durchsetzung und Akzeptanz zeitlicher und räumlicher Beschränkungen des MIV einschließlich einer gezielten Bemessung des Parkraumes und flächenhaften Parkraumbewirtschaftung notwendig.

#### **7. Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugpark**

Eine moderne, gut ausgebaute Infrastruktur ist unerlässlich für einen pünktlichen, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV. Halte-

stellen und Bahnhöfe als die Visitenkarte des ÖPNV müssen an bedarfsgerechten Standorten errichtet werden und leicht zugänglich sowie attraktiv gestaltet sein. An den Verknüpfungsstellen ist den Fahrgästen durch Wegweisung und Informationen über Anschlüsse das Umsteigen zu erleichtern. Gleichzeitig setzt die Attraktivität des ÖPNV einen hohen Beförderungskomfort mit modern ausgestatteten und gepflegten Fahrzeugen sowie geschultem Personal voraus. Die barrierefreie Gestaltung des Gesamtsystems ist gemäß Punkt 3 sicherzustellen.

### **8. Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV**

Durch einen hochwertigen Service tragen die Verkehrsunternehmen zum Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV bei. Hierzu gehören insbesondere die Vermittlung aller notwendigen Informationen in leicht zugänglicher und verständlicher Form und ein unkomplizierter Fahrscheinerwerb.

Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und offensives Marketing werden gemeinsam durch den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen den potenziellen Kunden die Vorzüge des ÖPNV vermittelt.

### **9. Sicherung der Finanzierbarkeit bei günstigen Fahrpreisen**

Der ÖPNV muss für den Fahrgast bezahlbar und für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen finanzierbar bleiben. Weiterentwicklung des Tarifs einschließlich Anpassungen an sich ändernde Bedingungen, sparsames Wirtschaften der Verkehrsunternehmen und Bereitstellung notwendiger Zuschüsse durch den Aufgabenträger für bestellte Leistungen im Rahmen seiner Haushaltlage sind wichtige Eckpunkte zur Sicherung der Finanzierung des ÖPNV.

### **10. Berücksichtigung des ÖPNV bei der weiteren Regionalplanung**

Die Gewährleistung günstig mit dem ÖPNV bedienbarer Strukturen soll bei der weiteren Regional- und Stadtentwicklung angemessen Berücksichtigung finden. Die Planung großer Verkehrserzeuger soll primär dort ansetzen, wo eine ÖPNV-Erschließung bereits vorhanden oder kurzfristig realisierbar ist. Geringe Zugangswege zu den Haltestellen sind ein entscheidendes Merkmal bei der Wahlentscheidung für den ÖPNV.

### **11. Nahverkehrsplan als Grundlage für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen innerhalb zukünftiger ÖPNV-Leistungen**

Im Nahverkehrsplan für den Salzlandkreis werden alle die im Nahverkehrsraum anzustrebenden bzw. aufrechtzuerhaltenden Qualitätsstandards für die Durchführung und Ausstattung des ÖPNV definiert. Der Nahverkehrsplan bildet damit die Grundlage für die künftigen ÖPNV-Leistungen und den entsprechenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in den Dienstleistungsaufträgen gemäß der VO (EG) 1370/2007 zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

## 12. Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Die Abstimmungen innerhalb des marego.-Verbundes und mit den benachbarten Aufgabenträgern, insbesondere der Stadt Magdeburg, zu Angebot, Tarif, Fahrgastinformation und Service werden weitergeführt mit dem Ziel der Sicherung, Koordinierung und einheitlichen Gestaltung des ÖPNV.

Die Umsetzung der Zielstellungen soll dazu beitragen, dass sich langfristig der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr erhöht.

## 4.2 Prognose der Verkehrsnachfrage

### 4.2.1 Strukturprognose

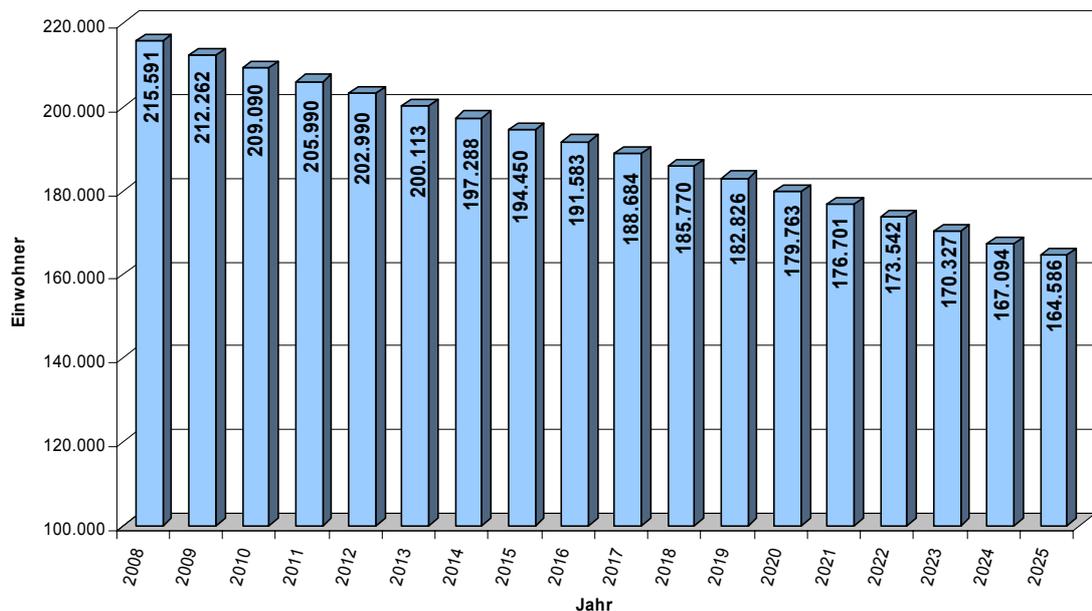
Die Entwicklung der Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Salzlandkreis ist abhängig von der Entwicklung der demografischen und strukturellen Rahmenbedingungen.

Ausgehend von der Prognose der Strukturdaten (insbesondere Bevölkerungs-, Alters-, Schul-, Arbeitsplatzstruktur) können Tendenzen für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage abgeleitet werden.

### **Prognose der Bevölkerungsentwicklung**

Gemäß der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose 2008 bis 2025 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt setzt sich der Bevölkerungsrückgang im Salzlandkreis weiter fort.

Die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung auf der Basis der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Landes Sachsen-Anhalt bis zum Jahr 2025 ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



**Abbildung 12: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2025 im Salzlandkreis<sup>13</sup>**

Der Bevölkerungsprognose zufolge ist auch zukünftig im Salzlandkreis wie auch im gesamten Land Sachsen-Anhalt mit einem Rückgang der Bevölkerung bis auf etwa 180.000 Einwohner im Jahr 2020 zu rechnen. Dies entspricht einem Rückgang um jährlich ca. 1-2 % in den nächsten 15 Jahren. Da die Ist-Einwohnerzahl 2009 jedoch über dem Prognosewert liegt, ist ein günstigerer Verlauf nicht auszuschließen.

Ursachen für den weiteren Bevölkerungsverlust sind hauptsächlich das Geburtendefizit, aber auch Wanderungsverluste.

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen wird die Verschiebung innerhalb der Altersgruppen die Potenziale für den ÖPNV im Verkehrsraum des Landkreises erheblich beeinflussen. So ist ein Verlust bei den unter 15-Jährigen (-3,2 % bis 2015; -26,5 % bis 2025), insbesondere aber bei den 15- bis unter 65-Jährigen (-11,6 % bis 2015; -31,9 % bis 2025) zu erwarten. Demgegenüber wird die Altersgruppe ab 65 Jahre zunächst ebenfalls etwas abnehmen (-2,9 % bis 2015), langfristig aber wieder anwachsen (+2,6 % bis 2025; vgl. Abbildung 13). Die Geburtenrückgänge und die steigende Lebenserwartung führen zu einer kontinuierlichen Erhöhung des Anteils der Bevölkerung im Rentenalter.

<sup>13</sup> Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für Sachsen-Anhalt, 2010

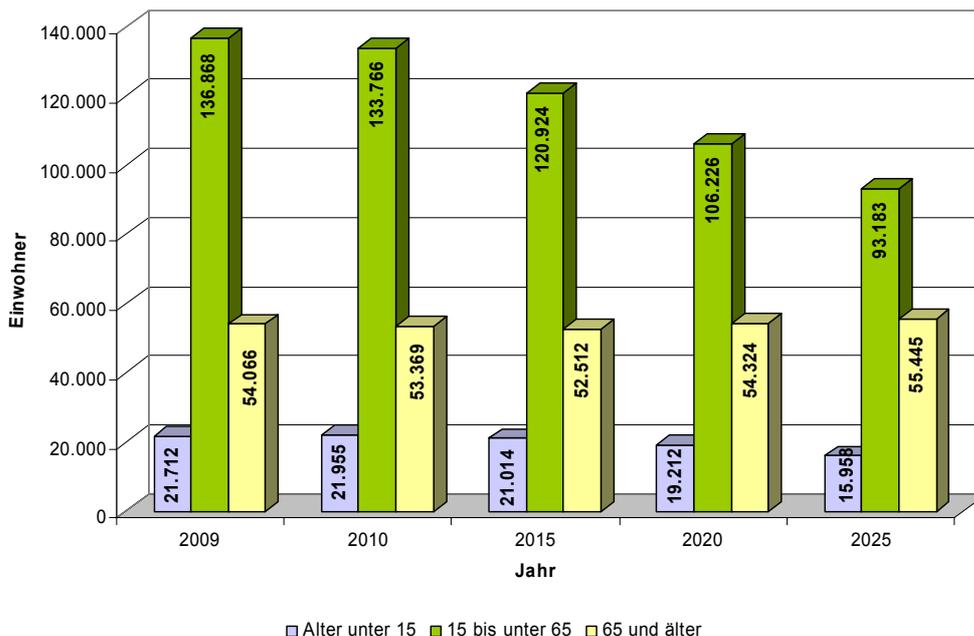


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen

Die Verteilung der Altersgruppen in der Bevölkerung ist in Abbildung 14 dargestellt. So werden die relativen Anteile der unter 15-Jährigen und über 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung bis 2015 ansteigen, wobei der Anteil der Senioren stärker zunimmt. Der Anteil der 15-65-Jährigen wird hingegen kontinuierlich sinken.

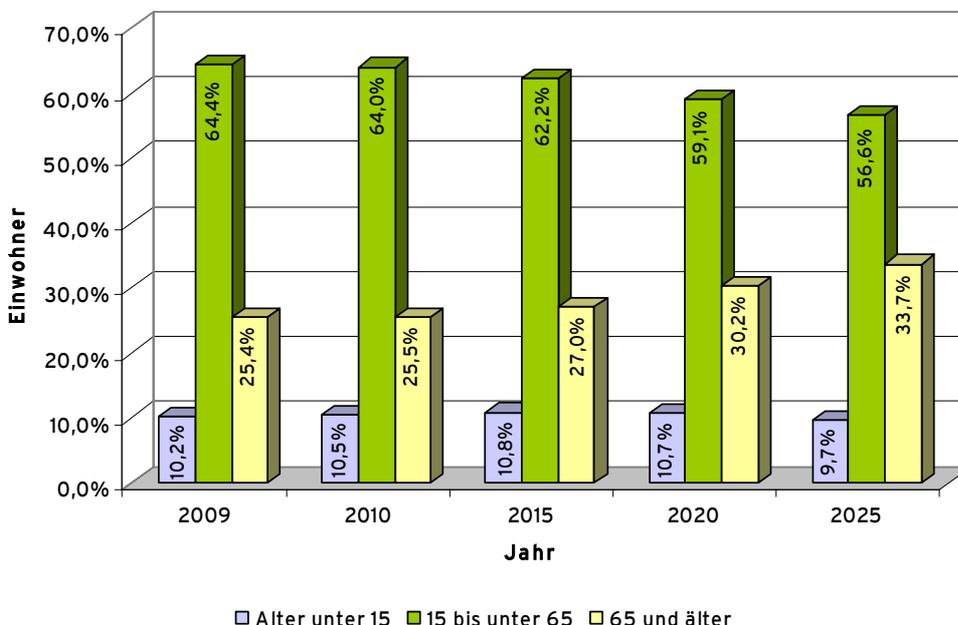


Abbildung 14: Anteile der Altersgruppen an der Bevölkerung<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose, 2010.

## **Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen**

Die Schülerzahlen der Schulen des Salzlandkreises haben bis zum Schuljahr 2007/2008 einen Rückgang erfahren (vgl. Abschnitt 2.4). Seit 2008 nimmt die Schülerzahl insgesamt wieder zu. Der Anstieg betrifft dabei die Sekundarschulen und Gymnasien, die den Hauptanteil an den Beförderungsleistungen im Schülerverkehr haben. Die Grundschüler-Zahlen werden dagegen auch weiterhin relativ konstant bleiben und nur geringe Schwankungen aufweisen.

Nachdem es in den vergangenen Jahren aufgrund sinkender Schülerzahlen und Umstrukturierungen im Landkreis zu einigen Änderungen in der Schullandschaft kam, wird sich diese in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht wesentlich verändern. Unsicherheiten aufgrund geringer Schülerzahlen bestehen bei den Grundschulen in Frose, Hoym, Neundorf, Schneidlingen, Giersleben, Neu Königsau und Plötzkau sowie in der Sekundarschule „Pablo Neruda“ in Schönebeck (Elbe) und im Gymnasium Egel. Die Sekundarschulen „Heinrich Heine“, „Talstadt“ und „Süd-Ost“ in Bernburg (Saale) schließen mittelfristig, bleiben jedoch als Standorte für die neu gebildete Sekundarschule Campus Technicus Ganztagschule erhalten.

## **Weitere für den ÖPNV relevante Tendenzen**

- **Motorisierung**

Der Motorisierungsgrad im Salzlandkreis ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen; allerdings hat sich der Anstieg seit 2008 etwas verlangsamt. Der Sättigungsgrad ist jedoch bei weitem noch nicht erreicht, wie Werte vergleichbarer Gebietskörperschaften in den alten Bundesländern zeigen. Die 25. Shell-Prognose 2009 weist, bezogen auf die fahrfähige, erwachsene Bevölkerung, ein leichtes Anwachsen der Motorisierung von 534 Pkw/1.000 Erwachsene in 2010 auf 570 Pkw/ 1.000 Erwachsene im Jahr 2030 aus.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich das Motorisierungswachstum in den nächsten Jahren fortsetzt, dabei aber, insbesondere durch die weiter steigenden Betriebskosten, eine nur vergleichsweise geringe Wachstumsrate erreicht wird. Die künftige Motorisierung wird dabei vor allem von den jüngeren Jahrgängen und Senioren sowie von berufstätigen Ehefrauen (Zweitwagen) genährt. Erhöhungen in der Pkw-Ausstattung der Haushalte haben nicht nur Einfluss auf den Stellplatzbedarf, sondern sind für das Verkehrsverhalten maßgeblich relevant. Ändert sich die Pkw-Verfügbarkeit in einem Haushalt, organisiert sich das Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder neu; auch Personen, die bisher mit dem ÖPNV, zu Fuß oder per Rad unterwegs waren, nutzen dann vermehrt Mitfahrmöglichkeiten. Unterstützend wirkt hier auch das 2007 eingeführte „Begleitete Fahren“. Damit verringert sich das Marktpotenzial der ÖPNV-Zwangskunden weiter; der Anteil der je-

nigen, die zur Sicherung ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind, bleibt niedrig. Die ÖPNV-Angebote müssen damit stärker auf die Gruppe der wahlfreien Nutzer ausgerichtet werden.

- **Fahrzeiten im MIV**

Es ist davon auszugehen, dass sich die MIV-Fahrzeiten im Planungsraum innerhalb der nächsten Jahre nicht wesentlich ändern, d.h. der Zunahme und damit Verlangsamung des Verkehrs insbesondere in Richtung der Stadt Magdeburg und dem Ballungszentrum Halle (Saale)/ Leipzig aufgrund deren Sogwirkung als Zentrum bezüglich Arbeiten, Einkaufen und Freizeit werden punktuelle Verkehrsverbesserungen durch Infrastrukturausbau, zum Beispiel der vierspurige Ausbau der B81 sowie der B6n, und verkehrsorganisatorische Maßnahmen gegenüberstehen. Maßnahmen am Netz des MIV im Planungsraum werden sowohl die Sanierung bestehender Straßen und die Erhöhung der Durchlassfähigkeit einzelner Knoten als auch den weiteren Ausbau von Hauptverbindungsstraßen betreffen.

- **Lage von Verkehrserzeugern**

Die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen in Stadtrandlagen bzw. außerhalb der Städte wird sich in dem bisherigen Maße nicht fortsetzen. Es ist eine zunehmende Orientierung auf kleinere Einkaufszentren innerhalb der Siedlungsschwerpunkte festzustellen. Der weitläufige, MIV-ausgerichtete Einkaufsverkehr wird damit auf hohem Niveau bestehen bleiben, aber nicht mehr wie bisher expandieren.

Auch für Behörden, größere Dienstleistungseinrichtungen o.ä. ist im Prognosezeitraum eine Verlagerung an periphere Bereiche nicht anzunehmen.

#### 4.2.2 ÖPNV-Potenziale

Die Entwicklung der ÖPNV-Potenziale ist abhängig von der Entwicklung der Strukturen.

Auf der Basis der Analyse der bisherigen Entwicklungen und bereits anderweitig prognostizierter Entwicklungen können folgende Abschätzungen zu den wichtigsten ÖPNV-Potenzialen getroffen werden:

- **Ausbildungsverkehr**

Einen großen Anteil an der nachgefragten ÖPNV-Leistung im Planungsraum hat der Schülerverkehr. Da die Schülerzahlen in den nächsten Jahren wieder leicht steigen, insbesondere im Bereich der Gymnasien und Sekundarschulen, ist auch bei den Fahrschülerzahlen mit einer entsprechenden positiven Entwicklung zu rechnen. Hinzu kommt, dass im Bereich der Berufsausbildung die Mobilitätserfordernisse weiter zunehmen und damit eine stabile Inanspruchnahme des ÖPNV erwarten lassen.

- **Altersgruppe der 15- bis 65-Jährigen**

Bei der Abschätzung der Nachfrageentwicklung in der Fahrgastgruppe der **15 - bis 65-Jährigen**, die den Hauptteil der Bevölkerung stellt, spielen u. a. folgende Gesichtspunkte eine Rolle:

- Diese Altersgruppe unterliegt gemäß Bevölkerungsprognose (vgl. Abbildung 14) in den nächsten Jahren einem nicht unerheblichen Rückgang.
- Die Pkw-Verfügbarkeit im Salzlandkreis ist hoch und hat ihre Sättigung noch nicht erreicht.
- Die Zunahme der Kraftstoffpreise und der Kosten für die Fahrzeugunterhaltung bildet einerseits ein Potenzial für die verstärkte Nutzung des ÖPNV, führt andererseits aber relativ schnell auch zu einer Erhöhung der ÖPNV-Fahrpreise.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass in dieser Altersgruppe die Fahrgastpotenziale für den ÖPNV in den folgenden Jahren nicht zunehmen werden.

- **Altersgruppe der über 65-Jährigen**

Für die künftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV gewinnt das Verkehrsverhalten der **älteren Generation** immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst. Mit zunehmendem Alter sinkt zwar die Mobilität insgesamt, andererseits sind Senioren eine interessante Zielgruppe für den ÖPNV. Der ÖPNV-Anteil an allen Wegen in dieser Gruppe ist schon heute höher als bei anderen Altersgruppen. Die Mobilitätsbedürfnisse dieser Gruppe unterscheiden sich jedoch zeitlich und räumlich vom Schüler- und Berufsverkehr und erfordern entsprechende Angebote des ÖPNV im Freizeit- und Besorgungsverkehr. Deshalb sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, durch günstige, serviceorientierte Angebote eine stärkere ÖPNV-Nutzung und -Bindung für die Gruppe der über 65jährigen zu erreichen. Maßnahmen hierzu können z.B. spezielle Tarifangebote, die dem Zeitfonds und den Nutzungsbedürfnissen älterer Menschen Rechnung tragen, und erweiterte Serviceleistungen (ggf. mit Aufpreis) sein, da auch bei den Senioren die Pkw-Verfügbarkeit und -nutzung weiter zunimmt.

- **Tourismus- und Freizeitverkehr**

Hier ist aufgrund der allgemein stärkeren Freizeitorientierung zukünftig mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen. Das betrifft tägliche Wege gleichermaßen wie Wochenendfahrten. Dies führt wiederum zu einer tendenziellen Vergrößerung des Verkehrsmarktes.

Die zukünftige Bedeutung des Flughafens Magdeburg-Cochstedt für den Regionalbusverkehr im Salzlandkreis kann noch nicht abgeschätzt werden.

Als Fazit ergibt sich, dass die Aktivitäten zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in all seinen Teilbereichen konsequent fortgeführt werden müssen, um den gegenwärtigen Stand in der Nachfrage zu sichern und die Auswirkungen durch den Bevölkerungsrückgang zu kompensieren. Das betrifft u. a. den weiteren Ausbau des Marketing, die Schaffung zielgruppenorientierter Angebote und den Abbau von Nutzungshemmschwellen (z. B. durch übersichtlich gestaltete Fahrpläne, leicht zugängliche und verständliche Fahrplaninformationen, attraktive Zugangsstellen, akzeptables Fahrpreinsniveau u. ä.). Das folgende Kapitel 5 trifft hierzu die entsprechenden Aussagen.

## 5 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

### 5.1 Grundlegende Festsetzungen

#### 5.1.1 Hierarchie des ÖPNV-Netzes

Der ÖPNV im Planungsraum Salzlandkreis wird maßgeblich durch die Verkehrssysteme Eisenbahn und Regionalbus gewährleistet.

Die Gliederung des ÖPNV-Netzes stellt sich wie folgt dar:

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Landesnetz	Schienenpersonennahverkehr	Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten im Umland bzw. in der Region innerhalb und außerhalb des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und gleichzeitig Verbindung der auf diesen Achsen gelegenen zentralen Orte des Salzlandkreises untereinander
	ÖPNV-Landesnetz Bus	Linien von besonderem Landesinteresse und überregionaler Bedeutung gemäß Festlegungen des ÖPNV-Planes des Landes
Kreisnetz Grundnetz	Regionalbus	Verbindungen auf Achsen innerhalb des Landkreises
	Ergänzungsnetz	Regionalbus
Ortsnetz	Stadtbus	Kleine Stadtverkehre in den Städten des Landkreises

Tabelle 8: Gliederung des Liniennetzes

#### Landesnetz

Das Landesnetz stellt Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge großräumig/ überregional bedeutender sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Es wird vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient.

Die Hauptachsen für den SPNV des Landesnetzes sind in Kapitel 3.2 beschrieben.

Der SPNV wird ergänzt durch das Landesnetz Bus, in dem Busverkehre von besonderem Landesinteresse zusammengefasst sind. Diese verbinden zentrale Orte ohne Bahnanbindung untereinander bzw. fungieren als Zu-/Abbringer zur Bahn.

## Kreisnetz

Das vom Regionalbus bediente Kreisnetz realisiert ein axiales **Grundnetz** als ergänzende wichtige Achsen zum Landesnetz im Landkreis sowie ein **Ergänzungsnetz** zur Flächenerschließung.

## Ortsnetz

Lokale Bus-Stadtverkehre innerhalb des Landkreises werden in der Kreisstadt Bernburg (Saale) und in Aschersleben sowie in Schönebeck (Elbe) und Staßfurt betrieben. Sie dienen der Erschließung der eigentlichen Stadtbereiche und der Anbindung von Ortsteilen an die Zentren.

### 5.1.2 Kategorisierung

Für die nachfolgenden Festlegungen zur Verbindungs- und Erschließungsqualität werden die Orte im Landkreis in Kategorien entsprechend der Einwohnerzahl eingeteilt.

		Kategorie
Oberzentrum	Stadt Dessau-Roßlau, Stadt Halle (Saale), Landeshauptstadt Magdeburg	8
Mittelzentrum	Aschersleben, Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe), Staßfurt	7
Grundzentrum	Alsleben (Saale), Barby (Elbe), Calbe (Saale), Egel, Güsten, Hoym, Könnern, Nienburg (Saale),	6
Orte, Ortsteile, Wohnplätze mit mehr als 2.000 Einwohnern		5
Orte, Ortsteile, Wohnplätze ab 1.000 und bis 2.000 Einwohnern		4
Orte, Ortsteile, Wohnplätze ab 600 und bis 1.000 Einwohnern		3
Orte, Ortsteile, Wohnplätze ab 400 und bis 600 Einwohnern		2
Orte, Ortsteile, Wohnplätze ab 200 und bis 400 Einwohnern		1
Orte, Ortsteile, Wohnplätze mit weniger als 200 Einwohnern		0

Tabelle 9: Kategorisierung der Orte im Salzlandkreis anhand der Einwohnerzahlen

### 5.1.3 Erschließungsqualität

Alle Teilflächen mit mehr als 200 Einwohner (Kategorie 1-5) oder einem entsprechenden Quelle-/Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen u. ä.), sollen mit dem ÖPNV erschlossen werden. Teilflächen sind Ortsteile, zusammenhängende Wohn-, Gewerbe- oder Dienstleistungsflächen sowie Freizeit- und Erholungsgebiete, welche als Quelle oder Ziel von Fahrten auftreten können.

Die Festlegung der Teilflächengröße, die erschlossen werden soll, ist ein Kompromiss zwischen dem Wunsch, möglichst für alle Einwohner ein Mindestmaß an Mobilität sicherzustellen, und der Forderung nach wirtschaftlichem Betrieb. Kleine Teilflächen sind oft nur über aufwändige Umwegfahrten zu erreichen, erbringen aber meist nur ein sehr geringes Einsteigerpotenzial.

Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderen Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Die Luftlinienentfernungen, die in Abhängigkeit von Lage und Verkehrsmittel für zumutbar gehalten werden, gehen aus folgender Tabelle 10 hervor.

Bei der Festlegung des unmittelbaren Standortes einer Haltestelle sind neben der Lage der Aufkommensschwerpunkte die konkreten verkehrsräumlichen, topografischen und betriebstechnologischen Gegebenheiten vor Ort zu berücksichtigen. Die Differenzierung der Haltestelleneinzugsbereiche folgt sowohl Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die aus der Einwohnerdichte und dem Fahrgastaufkommen abgeleitet sind, als auch Kriterien der Attraktivität insbesondere in den zentralen Bereichen. In Bereichen mit relativ dünner Besiedlung sind Abweichungen von den genannten Richtwerten möglich. Hier muss unter Abwägung von Wirtschaftlichkeit und Attraktivität bei der Erschließung jeder Teilraum für sich untersucht werden.

Zentralörtliche Gliederung	Gebiet	Einzugsbereich der Haltestelle (Luftlinie) [m]	
		Bus	SPNV
Mittelzentrum	Zentraler Bereich	300	400
	Gebiet mit hoher potenzieller ÖPNV-Nutzungsdichte	400	600
	Gebiet mit geringer potenzieller ÖPNV-Nutzungsdichte	600	1.000
Grundzentrum	Zentraler Bereich	400	600
	übriges Gebiet	600	1.000
Gemeinde/Ort		800	1.000

Tabelle 10: Empfehlungen für Haltestelleneinzugsbereiche <sup>15</sup>

<sup>15</sup> vgl. hierzu auch VDV-Schrift 4; Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Ausgabe 6/2001

Bei Veränderungen in der Nachfragestruktur sind ggf. Haltestellen neu einzurichten bzw. deren Lage entsprechend anzupassen.

#### 5.1.4 Erreichbarkeit zentraler Orte

Aus dem zentralen Bereich eines Ortes soll der nächstgelegene zentrale Ort gleicher oder höherer Stufe in einer angemessenen Reisezeit und möglichst ohne Umstieg erreichbar sein. Grundsätzlich sollen Reisezeiten angeboten werden, die in einem akzeptablen Verhältnis zu den Verkehrsmitteln des MIV stehen. Die anzustrebenden Verbindungsqualitäten zeigt Tabelle 11; angegeben sind die reinen Fahrzeiten ohne Zugangs- und Abgangszeit und ohne Wartezeit auf das erste Verkehrsmittel.

Lage des Quellortes		Erreichbarkeit	
		nächster zentraler Ort	Fahrzeit [Minuten] / Umsteigehäufigkeit <sup>1)</sup>
Mittelzentrum	zentraler Bereich	Oberzentrum	45/1
	Ortsteile (Teilflächen)	Mittelzentrum	(30/0)
Grundzentrum	zentraler Bereich	Mittelzentrum	45/0
	Ortsteile (Teilflächen)	Grundzentrum	(30/0)
Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion		Grundzentrum	45/1

<sup>1)</sup> Klammerwerte beziehen sich auf Verbindungen zum zentralen Bereich **innerhalb** des Quellortes

**Tabelle 11: Anzustrebende Erreichbarkeit zentraler Orte**

Die angegebenen Zeiten sind als Höchstwerte zu betrachten; in Einzelfällen sind deutlich niedrigere Werte erreichbar. Die Nutzung bestehender Landesnetzverbindungen insbesondere im SPNV ist hierin eingeschlossen. Bewertungsmaßstab für den wahlfreien Kunden ist in der Regel die Reisezeit, die er mit dem Pkw erreichen würde. Bei erforderlichem Umstieg sind entsprechende Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sicherzustellen. Zweimaliges Umsteigen muss sich auf Außenbereiche von Quell- und Zielort beschränken. Defizite bezüglich der oben genannten Erreichbarkeiten gibt es gegenwärtig auf den Strecken Bernburg (Saale) - Magdeburg und Schönebeck (Elbe) - Bernburg (Saale). Diese mangelhaften Verbindungen werden jedoch durch die Fertigstellung der Verbindungskurve Calbe durch direkte SPNV-Verbindungen zwischen Bernburg (Saale) und Magdeburg realisiert.

Weiterhin sind die in der folgenden Tabelle dargestellten Ziele außerhalb des Salzlandkreises zu den entsprechenden zentralen Orten gemäß der vorliegenden Nachfrage durch den SPNV bzw. Regionalbusverkehr zu gewährleisten.

	Außenziel	Begründung
durch den <b>SPNV</b> anzu- bindende Au- ßenziele	Landeshauptstadt Magdeburg	Magdeburg ist als Oberzentrum für die Mittelzentren Aschersleben, Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe) und Staßfurt anzubinden
	Stadt Halle (Saale)	Halle (Saale) ist als Oberzentrum für die Mittelzentren Aschersleben und Bernburg (Saale) anzubinden
	Stadt Dessau-Roßlau	Dessau-Roßlau ist als Oberzentrum für die Mittelzentren Aschersleben und Bernburg (Saale) anzubinden
durch den <b>Regionalbus</b> anzubindende Außenziele	Stadt Kroppenstedt (Landkreis Börde)	in Abstimmung mit dem Aufgabenträger Bördekreis ist für die Schüler aus Kroppenstedt das nächstgelegene Gymnasium der Standort Egelin
	Stadt Quedlinburg (Landkreis Harz)	zwischen den beiden Mittelzentren Quedlinburg und Aschersleben gibt es im Landesnetz keine Verbindung in annehmbarer Zeit, für das Grundzentrum Hoym sind beide Mittelzentren in der gleichen Zeit erreichbar
	Landeshauptstadt Magdeburg	Magdeburg ist als nächstes Oberzentrum für das Grundzentrum Egelin anzubinden

Tabelle 12: Anzubindende Außenziele

### 5.1.5 Bedienungshäufigkeit

Soweit nicht bereits durch den SPNV gewährleistet, sind im Landesnetz Bus und im Kreisnetz entsprechend der Netzstruktur und damit der Bedeutung und Frequentierung der Linien die in der folgenden Tabelle 13 angegebenen Bedienungshäufigkeiten in Abhängigkeit von der Verkehrszeit anzustreben. Die **Mindestbedienzeiten** unter Einbindung von Rufbus- und Anrufbusverkehr werden dabei wie folgt festgelegt:

#### Montag - Freitag:

Landesnetz Bus:	6 - 21 Uhr
Grundnetz:	5 - 20 Uhr
Ergänzungsnetz:	5 - 18 Uhr

#### Wochenende / Feiertage:

Landesnetz Bus:	7 - 21 Uhr
Grundnetz:	8 - 19 Uhr
Ergänzungsnetz:	8 - 18 Uhr

Lage der Verkehrszeiten				
		Hauptverkehrszeit (HVZ)	Normalverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)
Montag - Freitag		5-8 Uhr und 12-18 Uhr	8-12 Uhr	ab 18 Uhr
Wochenende und Feiertage		-	-	ganztägig
Netzstufe	Kategorie	Bedienungshäufigkeit [Minuten]		
Landesnetz Bus	7 - 8	Bedienungshäufigkeiten nach Vorgaben des LSA		
Grundnetz	6 - 7	60 - 120	60 - 120	nachfrageorientiert
Ergänzungsnetz	1 - 5	Schülerverkehr und nachfrageorientiert	Schülerverkehr und nachfrageorientiert	nachfrageorientiert

Hinweis: Bei der Festlegung der konkreten Fahrtenlagen sind die Festsetzungen im Abschnitt 5.5 zur Verknüpfung der Verkehrssträger zu beachten.

**Tabelle 13: Bedienungsfrequenzen nach Netzstufen und Verkehrszeiten**

Die Bedienung im Rahmen der Schülerbeförderung hat dabei grundsätzlich 1. Priorität. Unabhängig vom Schülerverkehr sind in den Kategorien 4-6 jedoch mindestens die in Tabelle 15 und Tabelle 16 festgelegten Mindestbedienungen an Fahrtenpaaren zu realisieren.

In der Kategorie 1 bis 3 sind ebenfalls Abweichungen vom Takt gegenüber den Festlegungen möglich. Die Schülerbeförderung ist dabei gemäß den Vorgaben der jeweils aktuellen Schülerbeförderungssatzung des Salzlandkreises, insbesondere den Regeln hinsichtlich der Beförderungs- und Wartezeiten durchzuführen.

Die Linien des Grundnetzes sollten ein weitestgehend vertaktetes Fahrtenangebot bereitstellen und bis auf spezielle Schultagsfahrten außerhalb der Taktzeiten möglichst keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schultagen und Schulferien aufweisen. Die Bedeutung der Grundnetzlinien rechtfertigt in der Regel ein durchgängiges Angebot ohne wesentliche Abstriche in der Zeit der Schulferien.

Diese Taktfahrpläne sind die Voraussetzung für eine optimale Verknüpfung der Regionalbuslinien untereinander und mit dem SPNV sowie für eine effiziente Vermarktung des Angebotes. Darüber hinaus erleichtern sie dem Fahrgast die Merkbarkeit der Abfahrtszeiten.

Zwischen nicht zentralen Orten einschließlich deren Ortsteilen, die nicht vom Grundliniennetz berührt werden und die der Mindesterschließungsqualität nach Punkt 5.1.3 entsprechen, und dem nächstgelegenen zentralen Ort bzw. dem Gemeindegemeinschaftsplatz soll eine Mindestbedienungshäufigkeit von Montag-Freitag von 2 Fahrten pro Tag und Richtung im Linienverkehr angeboten werden. Zwischen erster Hin- und letzter Rückfahrt muss eine für Besorgungen ausreichende Zeitspanne liegen.

Diese Mindestbedienungshäufigkeit entspricht für jeden Ortsteil den Anforderungen der Daseinsvorsorge. Pro Tag besteht damit eine Fahrtmög-

lichkeit in zentrale Orte bzw. den Gemeindegürt und zurüö. Dieses Mindestangebot wird ggf. durch den Schülerverkehr verdichtet.

Bei höheren Bedienunghäufigkeiten sind die einzelnen Fahrten zeitlich so zu legen, dass neben der Sicherstellung des Schülerverkehrs den Erfordernissen des Berufs- und Besorunghverkehrs wie auch des Tourismus- und Freizeitverkehrs Rechnung getragen wird.

In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage ist die Einführung bedarfsabhängiger alternativer Bedienformen auf dem Grundnetz und dem Flächenerschließungsnetz als eine attraktive und wirtschaftliche Alternative zur Sicherung der Bedienung sinnvoll. Hierbei erfolgt die Fahrdurchführung nur bei Bedarf, der Linienweg kann fest oder flexibel sein. Der Einsatz der flexiblen Bedienungsformen kann sowohl als *Ersatz* für bestehende feste, aber nachfrageschwache Fahrten (z.B. vormittags) als auch *ergänzend* zum vorhandenen Angebot erfolgen.

### 5.1.6 Vernetzung

Dem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes eine besondere Bedeutung zu. Die Schnittstellen sind in Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger, dem verantwortlichen Baulastträger und den Verkehrsunternehmen so weiterzuentwickeln, dass gleichermaßen der zeitliche Aspekt des Umsteigens (minimale Wartezeiten) und der funktionelle Aspekt in Form kurzer Wege, guter Information und Wegweisung, gepflegter Anlagen usw. Beachtung finden.

Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride) sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen und der Umweltverbund zu stärken. P+R- und B+R-Anlagen verbessern in Gebieten mit fehlenden Zubringersystemen zu den Hauptlinien des ÖPNV die Erreichbarkeit von Haltestellen und vergrößern deren Einzugsbereiche über den fußläufig erreichbaren Bereich hinaus.

## 5.2 Netz- und Bedienkonzept SPNV

Der Salzlandkreis setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, dass das im Planungsraum zum Fahrplan 2010/2011 mit Schienenpersonennahverkehr befahrene Streckennetz auch weiterhin erhalten und vom SPNV mit den entsprechenden Linien bedient wird.

Das gegenwärtige Landesnetz im SPNV folgt im Wesentlichen dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2009 bis 2015/25.

Das Fahrtenangebot ist dabei in Form eines 1-Stunden-Taktes bzw. eines verdichteten 2-Stunden-Taktes auf den Linien mindestens aufrechtzuerhalten.

## 5.3 Netz- und Bedienkonzept ÖSPV

### 5.3.1 Ansätze für die Netzgestaltung

Das Liniennetz des Regionalverkehrs im Salzlandkreis ist entsprechend des Bedarfs und nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu gestalten. Dabei sind folgende Anforderungen in der hier vorgenommenen Prioritätsfolge zu erfüllen:

1. Der Schülerverkehr, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, muss entsprechend den Bezirken/Einzugsbereichen der Schulen und den mit dem Aufgabenträger abgestimmten Schulanfangs- und -endzeiten und in einer der jeweils gültigen Schülerbeförderungssatzung des Landkreises entsprechenden Qualität sichergestellt werden.
2. Die bestehende Erschließungsqualität und der Abbau noch bestehender Erschließungsdefizite im Sinne der Absicherung einer Mindestbedienung der Städte, Gemeinden und Ortsteile zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte sind zu sichern.
3. Alle zu erschließenden Orte sind an den nächstgelegenen zentralen Ort, der Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes der Bevölkerung bereitstellt und weiterführende ÖPNV-Verbindungen aufweist, anzubinden.
4. Von allen Orten des Landkreises aus sind Verbindungen in die Kreisstadt Bernburg (Saale) und das Oberzentrum Magdeburg mit maximal einmaligem Umstieg (aus Randbereichen des Landkreises im Ausnahmefall maximal zweimaliger Umstieg) und in einem vertretbaren Zeitaufwand zu gewährleisten.

Umsteigeverbindungen sind in dem Maße einzubeziehen, wie sie einerseits wirtschaftlich notwendig und netzstrukturell sinnvoll sind und andererseits vom Fahrgast akzeptiert werden.

Wichtige Ziele sind möglichst direkt an die entsprechenden Aufkommensschwerpunkte anzubinden; das betrifft insbesondere Ausbildungsstandorte, große Infrastruktureinrichtungen, Einkaufszentren, bedeutsame Tourismus- und Naherholungsziele aber auch Einrichtungen des Gesundheitswesens wie Krankenhäuser oder Pflegeeinrichtungen.

5. Es sind möglichst klare Linienwege mit direkten Linienführungen auf Hauptrelationen bzw. Bedienungssachsen einzurichten. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, wenn der Schülerverkehr dies zulässt.
6. Linienführung und Verkehrsleistung des Busverkehrs auf schienenparallelen Relationen sind dahingehend zum SPNV abzustimmen, dass sich nichtkonkurrierende bzw. kooperierende Angebote ergeben (flächenerschließende Wirkung des Busses zwischen den eingebundenen zentralen Orten, zeitlicher Versatz der Fahrten).

7. Das Kreisnetz des Regionalbusses hat neben dem Schülerverkehr eine Zubringerfunktion zum SPNV zu sichern und es sind deshalb entsprechend sinnvolle Anschlüsse Bus-Bahn herzustellen.
8. Parallele Linienführungen innerhalb des Regionalbusverkehrs sind auf ein Minimum zu begrenzen; wo sie nicht vermieden werden können, sind die betreffenden Fahrten hinsichtlich der zeitlichen Lage aufeinander abzustimmen.
9. Die Linienführungen und Bedienhäufigkeiten des Kreisnetzes sind unter dem Aspekt der Inanspruchnahme (Auswertung Fahrausweisverkaufsdaten, Durchführung von Verkehrserhebungen) regelmäßig an die Nachfrage anzupassen.
10. Das Kreisnetz ist darüber hinaus bei Bedarf durch ein System der flexiblen Bedienung in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage punktuell zu ergänzen.

Die Schülerbeförderung ist entsprechend den für die Schulen festgelegten Schulbezirken/Schuleinzugsbereichen durchzuführen. Dabei ist unter Beachtung der konkreten Schulanfangs- und -endzeiten zumindest auf eine Hin- und in der Regel zwei Rückfahrten je Schule zu orientieren. Bei Konzentration von mehreren Schulen an einem Standort muss Ziel sein, eine Harmonisierung der Unterrichtszeiten im Sinne einer wirtschaftlichen Gestaltung der Schülerbeförderung zu erreichen. Einzelheiten zu den zulässigen Schulwegzeiten sind in der „Satzung über die Schülerbeförderung im Salzlandkreis“ geregelt.

Staffelungen in den Schulanfangszeiten sollten im Rahmen der Möglichkeiten eingeführt werden, wenn sich daraus eine wirtschaftlichere Gestaltung des Schülerverkehrs ergibt.

Freigestellter Schülerverkehr ist nur ausnahmsweise und in Abstimmung mit dem Landkreis für mobilitätseingeschränkte Schülergruppen und von Wohnorten in Siedlungsschwerpunkten mit weniger als 200 Einwohnern zulässig.

Generell ist eine leicht verständliche, einprägsame und übersichtliche Fahrplangestaltung zu realisieren.

### 5.3.2 Grundnetz

Es werden die folgenden Bedienungachsen innerhalb des Landkreises bzw. in benachbarte Zentren definiert (vgl. auch Anlage 8). Die Bedienung der Achsen mit Linienverkehr soll die in Tabelle 14 aufgeführten Direktverbindungen und die dargestellte Mindestbedienhäufigkeit ermöglichen. Wo sich Linien überlagern, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten möglichst einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits). Bestehende Angebote im Regionalnetz sind zu beachten. Die aufgeführten Verknüpfungen sind entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten umzusetzen (vgl. Kapitel 5.5).

**Achse A1: Schönebeck (Elbe) - Barby (Elbe) - Calbe (Saale)**

- Charakteristik: - Verbindung der Grundzentren Barby (Elbe) und Calbe (Saale) mit dem Mittelzentrum Schönebeck (Elbe) unter Einschluss der auf der Grundnetz gelegenen Orte
- Linie lt. Fahrplan 2010/11: - 102, 111
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung: - mit dem Landesnetz SPNV in Schönebeck (Elbe) unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen in Richtung Magdeburg
- mit dem Stadtverkehr Schönebeck (Elbe) am Busbahnhof
- am künftigen Verknüpfungspunkt Calbe (Saale) Stadt mit dem Landesnetz SPNV unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen in Richtung Bernburg
- Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Schönebeck (Elbe) und in 2. Priorität am künftigen Verknüpfungspunkt Calbe (Saale) Stadt
- Bedienung: - siehe Tabelle 14

**Achse A2: Calbe (Saale) - Schönebeck (Elbe)**

- Charakteristik: - Verbindung des Grundzentrums Calbe (Saale) und der auf der Strecke gelegenen Orte mit dem Mittelzentrum Schönebeck (Elbe)
- Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Calbe (Saale) und Schönebeck (Elbe) außerhalb des SPNV
- Linie lt. Fahrplan 2010/11: - 104, 108, 115, 118, 119
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- der Verkehr ist als nichtkonkurrierendes Angebot zur Landesnetzverbindung SPNV Calbe (Saale) - Schönebeck (Elbe) durch Bedienung mit Flächenerschließung und zeitlicher Staffelung durchzuführen.

- Verknüpfung:
- mit dem Landesnetz in Schönebeck (Elbe) und Calbe (Saale) unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - mit dem Stadtverkehr Schönebeck (Elbe) am Busbahnhof
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Schönebeck (Elbe) und in 2. Priorität in Calbe (Saale)
- Bedienung:
- siehe Tabelle 14

Die parallele Linienführung zum SPNV ist als nicht konkurrierend einzustufen, da die Busachse zusätzliche durch den SPNV nicht erschlossene Gemeinden und Ortsteile bedient. Der Bahnhöfe Calbe (Saale) Ost und Calbe (Saale) West liegen außerdem nicht zentrumsnah, sondern in Stadtrandlage. Es gibt daher trotz gleichem Ausgangs- und Endpunkt keinerlei Konkurrenz zum Landesnetz.

### **Achse A3: Calbe (Saale) - Förderstedt - Bernburg (Saale)**

- Charakteristik:
- Verbindung des Grundzentrums Calbe (Saale) mit der Gemeinde Förderstedt als Verknüpfungspunkt zum Landesnetz SPNV und andererseits Verbindung der Gemeinde Förderstedt mit dem Mittelzentrum Bernburg (Saale) unter Einbindung der Flächenerschließung der auf der Grundnetz gelegenen Orte
- Linie lt. Fahrplan 2010/11:
- 114, 119, 503, 504
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Calbe (Saale) und Bernburg (Saale) unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Calbe (Saale) Stadt und in 2. Priorität in Bernburg (Saale)
  - nach Verlegung des Bahnhofes Förderstedt in 1. Priorität Verknüpfung mit dem Landesnetz SPNV an diesem und in 2. Priorität in Bernburg (Saale), bis dahin in 1. Priorität in Calbe (Saale) Stadt
- Bedienung:
- siehe Tabelle 14

Die Achsen A2 und A3 sind nach Fertigstellung des Haltepunktes Calbe (Saale), Stadt<sup>16</sup> zu bündeln und mit dem SPNV sowie anderen ÖSPV-Linien zu verknüpfen. Am Bahnhof Calbe (Saale) Ost sollten SPNV-ÖSPV-Verknüpfungen in der Relation in/ aus Richtung Köthen/ Halle (Saale) hergestellt werden.

#### **Achse A4: Könnern - Alsleben - Bernburg (Saale)**

- Charakteristik:
- Anbindung der Grundzentren Könnern und Alsleben an das Mittelzentrum Bernburg (Saale)
  - Anbindung der auf der Grundnetz gelegenen Orte an das Mittelzentrum Bernburg (Saale) und die Grundzentren Alsleben und Könnern
  - Verbindungsfunktion und Flächenerschließung zwischen Alsleben und Könnern sowie Alsleben und Bernburg (Saale)
  - Erschließung alternativ rechts- oder linksseitig der Saale
- Linie lt. Fahrplan 2010/11:
- 501, 509, 510, 511, 512, 521
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem Stadtverkehr in Bernburg (Saale)
  - mit dem Landesnetz SPNV in 1. Priorität in Bernburg (Saale) und in 2. Priorität in Könnern unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in Bernburg (Saale)
- Bedienung:
- siehe Tabelle 14

Die Achse im Grundnetz erschließt den Korridor beiderseits der Saale, der von der Landesnetz-Achse Bernburg(Saale) - Könnern nicht berührt wird und stellt andererseits die wichtige Verbindung zwischen dem Grundzentrum Alsleben zum Mittelzentrum Bernburg (Saale) sowie zum Grundzentrum Könnern her, die wiederum Anschlussbeziehungen zum Landesnetz SPNV bringen. Es gibt daher trotz gleichem Ausgangs- und Endpunkt keinerlei Konkurrenz zum Landesnetz.

<sup>16</sup> Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2011, Fertigstellung als Schnittstelle voraussichtlich 2012)

### Achse A5: Staßfurt - Bernburg (Saale)

- Charakteristik:
- schnelle Verbindungsfunktion zwischen Staßfurt und Bernburg (Saale) ohne Umstieg außerhalb des Landesnetzes SPNV
  - Anbindung und Erschließung der auf der Grundnetz gelegenen Orte an die Mittelzentren Bernburg (Saale) und Staßfurt
- Linie lt. Fahrplan 2010/11:
- 158, 5510
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem Stadtverkehr in 1. Priorität in Bernburg (Saale) und in 2. Priorität in Staßfurt
  - mit dem Landesnetz SPNV in 1. Priorität in Bernburg (Saale) und in 2. Priorität in Staßfurt unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Bernburg (Saale) und in 2. Priorität in Staßfurt
- Bedienung:
- siehe Tabelle 14

### Achse A6: Egelin - Staßfurt

- Charakteristik:
- Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Egelin und Staßfurt
  - Anbindung der auf der Achse gelegenen Orte an das Grundzentrum Egelin und Anbindung an die Achse Egelin - Magdeburg sowie an das Mittelzentrum Staßfurt
  - Erschließung alternierend über Hecklingen und Förderstedt
- Linie lt. Fahrplan 2010/11:
- 152, 157, 171, 172, 175
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem Stadtverkehr in Staßfurt
  - mit dem SPNV in Staßfurt unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Egelin und in 2. Priorität in Staßfurt
- Bedienung:
- siehe Tabelle 14

### Achse A7: Egelin - Magdeburg

- Charakteristik:
- Anbindung des Grundzentrums an das Oberzentrum Magdeburg
  - Anbindung der auf der Achse gelegenen Orte an das Grundzentrum Egelin
  - Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Egelin und Magdeburg
  - Erschließung alternierend über Langenweddingen und Borne
- Linie lt. Fahrplan 2010/11:
- 152, 173, 179
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
  - Nach Fertigstellung der Regio-S-Bahn-Strecke Magdeburg - Halberstadt wird Langenweddingen als Schnittstelle zwischen Regionalbus und Regio-S-Bahn ausgebaut, daher ist dann eine Anschlussbindung an das Landesnetz SPNV in Langenweddingen in 1. Priorität zu realisieren und die Möglichkeit der Verknüpfung des Regionalbusverkehrs in Langenweddingen mit Übergang zum Landesnetz SPNV in bzw. aus Richtung Magdeburg zu prüfen.
  - Bei Weiterführung der Regionalbuslinien bis Magdeburg ist nach Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung in Magdeburg die Haltestelle Bördepark als Schnittstelle zwischen Regionalbus und Stadtverkehr die Möglichkeit der Verknüpfung des Regionalbusverkehrs an dieser Haltestelle mit Übergang zur Straßenbahn zu prüfen.
- Verknüpfung:
- mit dem Stadtverkehr in Magdeburg am ZOB
  - mit dem SPNV in Magdeburg unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Egelin und in 2. Priorität in Magdeburg
- Bedienung:
- siehe Tabelle 14

Diese Bedienachse weist zusätzlich Erschließungsfunktionen für die auf dem Achsenverlauf gelegenen Orte im Landkreis Börde auf. Die konkrete zeitliche Ausgestaltung der Bedienung ist daher explizit auch mit dem Aufgabenträger dieses Landkreises abzustimmen.

### Achse A8: Egelin - Aschersleben

- Charakteristik:
- Anbindung des Grundzentrums Egelin an das Mittelzentrum Aschersleben
  - Anbindung des Flughafens Magdeburg-Cochstedt an das Grundzentrum Egelin und an das Mittelzentrum Aschersleben mit weiterführenden Verknüpfungen
  - Anbindung der auf der Achse gelegenen Orte an das Grundzentrum Egelin und an das Mittelzentrum Aschersleben
  - Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Egelin und Aschersleben
- Linie lt. Fahrplan 2010/11:
- 154, 172, 175, 408, 411
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem Stadtverkehr in Aschersleben
  - mit dem SPNV in Aschersleben unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Egelin und in 2. Priorität in Aschersleben
- Bedienung:
- siehe Tabelle 14

### Achse A9: Aschersleben - Hoym - Quedlinburg

- Charakteristik:
- Anbindung des Grundzentrums Hoym an die Mittelzentren Aschersleben und Quedlinburg
  - Anbindung der auf der Achse gelegenen Orte an das Grundzentrum Hoym und an die Mittelzentren Aschersleben und Quedlinburg
  - Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Quedlinburg und Aschersleben
- Linie lt. Fahrplan 2010/11:
- 420
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung:
- mit dem Stadtverkehr in 1. Priorität in Aschersleben und in 2. Priorität in Quedlinburg

- mit dem Landesnetz SPNV in 1. Priorität in Aschersleben und in 2. Priorität in Quedlinburg unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
- Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Aschersleben und in 2. Priorität in Quedlinburg

Bedienung: - siehe Tabelle 14

Diese Relation Aschersleben - Hoym - Quedlinburg schließt die Lücke im Landesnetz, die keine SPNV-Verbindung aufweist, mit einer nach den Kriterien des ÖPNV-Landesplanes erforderlichen schnellen Regionalbusverbindungsachse mit erschließender Wirkung im Grundzentrum Hoym. Derzeit läuft eine Prüfung bezüglich einer Aufnahme in das ÖPNV-Landesnetz.

Diese Achse erfüllt dabei schwerpunktmäßig die folgenden Prüfungskriterien des ÖPNV-Landesplan:

1. Lückenschluss im SPNV-Netz durch eine schnell ÖSPV-Achse mit Verbindungsfunktion zwischen 2 Mittelzentren mit jeweiligen Anschluss an das Landesnetz SPNV an beiden Endpunkten.
2. Schnelle Anbindung des südlichen Teiles des Landkreises Harz über die Schnittstelle zum Landesnetz SPNV in Aschersleben an den Ballungsraum Halle-Leipzig
3. Anschluss des Salzlandkreises an die touristischen Zentren des Harzkreises über die Landesnetz SPNV- und ÖSPV-Schnittstelle Quedlinburg

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die auf den einzelnen Achsen zu realisierende Mindestbedienung. An Schultagen kann sich, bedingt durch die sicherzustellenden Beförderungen von Schülern, ein höheres Fahrtenangebot erforderlich machen.

Achse	Verbindung			Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare/ Tag)			Bemerkung
	von	über	nach	MF	Sa	SF	
A1	Calbe (Saale)	Barby (Elbe)	Schönebeck (Elbe)	8	3	1	
A2	Calbe (Saale)	Großmühlingen	Schönebeck (Elbe)	10	RB <sup>120</sup>	RB <sup>120</sup>	Beachtung SPNV
A3	Calbe (Saale)	Förderstedt	Bernburg (Saale)	6	RB <sup>120</sup>	RB <sup>240</sup>	Beachtung SPNV
A4	Könnern	Alsleben	Bernburg (Saale)	8	RB <sup>120</sup>	RB <sup>240</sup>	alternierend rechts und links der Saale
A5	Staßfurt	Ilberstedt	Bernburg (Saale)	8	RB <sup>120</sup>	RB <sup>240</sup>	Beachtung SPNV
A6	Egeln	Hecklingen/ Förderstedt	Staßfurt	14	2	2	
A7	Egeln	Borne/ Langenweddingen	Magdeburg	8	2	2	
A8	Egeln	Schneidlingen	Aschersleben	8	RB <sup>120</sup>	RB <sup>240</sup>	
A9	Aschersleben	Hoym	Quedlinburg	14	2	2	

Anmerkung: RB<sup>120</sup> bzw. RB<sup>240</sup> - Rufbusverkehr im 120- bzw. 240-Minuten-Takt

**Tabelle 14: Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im Salzlandkreis**

Die Angebotsgestaltung auf den Achsen ist vorrangig nach einem Taktfahrplan vorzunehmen. Sofern es zu Linienüberlagerungen auf Teilstrecken kommt, erhöht sich dort die Taktfolge.

### 5.3.3 Ergänzungsnetz

Für die Erschließung und Bedienung der Fläche außerhalb des Grund- und Landesnetzes werden die Mindestbedienungen gemäß Tabelle 15 definiert. Die Angabe der herzustellenden Verbindung bezieht sich in der Regel auf den nächstgelegenen zentralen Ort. Verbindungen zu anderen bzw. weiteren zentralen Orten können sich ergeben, wenn die zu erschließenden Gemeinden/Ortsteile auf einer Achse des Grund- bzw. Landesnetzes liegen bzw. wenn es der Schülerverkehr erfordert.

Der Schülerverkehr gemäß den Richtlinien der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises ist in jedem Fall zu gewährleisten.

Es ist ein Fahrtenangebot zu realisieren, das sich am Ist-Angebot nach Fahrplan 2010/2011 orientiert.

Das Mindestangebot Montag-Freitag wird hierbei in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl des zu erschließenden Ortes nach folgendem groben Raster festgelegt, wobei Spielräume je nach Bedeutung und Lage des Ortes bestehen.

Mit dem Ziel der Gewinnung weiterer Fahrgäste ist außerdem das feste Fahrtenangebot durch Rufbus-Fahrten zu ergänzen. Diese sind nach Erfassung der Bedarfssituation in die Zeiten zu legen, die bisher nicht oder nicht ausreichend durch feste Fahrten abgedeckt sind, aber eine gewisse Nachfrage erwarten lassen (z.B. Zeiten von Freizeitaktivitäten sowohl der Kinder/Jugendlichen als auch der Senioren und übrigen Bevölkerungsgruppen). Die Planung des zusätzlichen Rufbusangebotes soll sich dabei gemäß nachfolgender Tabelle ebenfalls an der Größe der zu bedienenden Orte orientieren. Die Rufbusfahrten sind weitestgehend mit den Fahrten des SPNV und den festen Fahrten des weiterführenden Regionalbusverkehrs an den in Abschnitt 5.5.2 und 5.5.3 definierten Schnittstellen zu verknüpfen.

Ortskategorie	Mindestangebot		
	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
0	RB nach Bedarf	RB nach Bedarf	RB nach Bedarf
1	2 FP	2 RB	2 RB
2	3 FP	3 RB	2 RB
3	5 FP	3 RB	2 RB

Ortskategorie	Mindestangebot		
	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
4	6 FP	4 RB	3 RB
5	8 FP	6 RB	4 RB
FP... Fahrtenpaare fester Linienverkehr      RB ... Fahrtenpaare Rufbusverkehr			

**Tabelle 15: Mindestangebot im Ergänzungsnetz**

Die sicherzustellenden Mindestbedienungen sind in der folgenden Tabelle angeführt. Bei geringen Bedienungshäufigkeiten muss zwischen Hin- und Rückfahrten ausreichend Zeit für Erledigungen sein (in der Regel mindestens 3 Stunden). Befinden sich Orte/Ortsteile auf einer Bedienachse bzw. einem Linienweg zwischen Orten mit höherem Angebotsumfang, kann die tatsächlich realisierte Fahrtenzahl über der Mindestbedienung liegen. Weitere Fahrten können sich auch aus den Erfordernissen der Schülerbeförderung ergeben. Das trifft insbesondere dann zu, wenn aus einem Ort Schüler zu mehreren Schulstandorten gefahren werden müssen oder wenn es die Lage der Schulanfangs- und -endzeiten erfordert. Orte mit unter 200 Einwohnern erhalten dann eine Bedienung, wenn Schüler zu befördern sind. Die Bedienung am Wochenende ist vorrangig über flexible Bedienformen zu realisieren (Rufbus).

Die Bedienung soll in der Regel nur dann im Linienbetrieb vorgesehen werden, wenn die Nachfrage dauerhaft über 5 Fahrgästen je Fahrt liegt. Ansonsten ist auf flexible Bedienformen (z.B. Rufbus, Anrufsammeltaxi) zurückzugreifen.

Die auf Bedienachsen in den Landkreis einfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen sind in die Bedienung einzubeziehen.

### 5.3.4 Gesamtübersicht der Mindestbedienung der Gemeinden und deren Ortsteile

Die in den folgenden Tabellen angegebenen Einwohnerzahlen basieren je nach Datenverfügbarkeit auf unterschiedlichen Stichtagen und sind deshalb nur als Groborientierung zu betrachten.

Gemeinde/ Ortsteil/Stedlung		EW	Ortskat.	Netzkategorie	nächstes Zentrum	Mindestbedienung *			Bemerkung
						MF	Sa	SF	
EG (Gemeinde) Bördeland	Biere	2.254	5	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	8 FP	6 RB	4 RB	z.F.
EG (Gemeinde) Bördeland	Eggersdorf	1.275	4	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
EG (Gemeinde) Bördeland	Eickendorf	1.105	4	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
EG (Gemeinde) Bördeland	Großmühligen	1.018	4	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.

Gemeinde/ Ortsteil/Siedlung			EW	Ort- skat.	Netzkategorie	nächstes Zent- rum	Mindestbedienug *			Bemer- kung
							MF	Sa	SF	
EG (Gemeinde) Bördeland	Kleinmühlingen		640	3	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Gemeinde) Bördeland	Welsleben		1.830	4	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	6 FP	4 RB	3 RB	
EG (Gemeinde) Bördeland	Zens		288	1	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Aschersleben	Aschersleben		23.239	7	Landesnetz SPNV	Magdeburg	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG (Stadt) Aschersleben	Drohndorf		514	2	Ergänzungsnetz	Aschersleben	3 FP	3 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Aschersleben	Freckleben		714	3	Ergänzungsnetz	Aschersleben	5 FP	3 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Aschersleben	Groß Schierstedt		608	3	Ergänzungsnetz	Aschersleben	5 FP	3 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Aschersleben	Klein Schierstedt		330	1	Ergänzungsnetz	Aschersleben	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Aschersleben	Mehringen		1.098	4	Ergänzungsnetz	Aschersleben	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Aschersleben	Neu Königsau		343	1	Ergänzungsnetz	Aschersleben	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Aschersleben	Schackenthal		327	1	Ergänzungsnetz	Aschersleben	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Aschersleben	Schackstedt		441	2	Ergänzungsnetz	Aschersleben	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Aschersleben	Westdorf		905	3	Ergänzungsnetz	Aschersleben	5 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Aschersleben	Wilsleben		440	2	Ergänzungsnetz	Aschersleben	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Aschersleben	Winningen		683	3	Ergänzungsnetz	Aschersleben	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Barby	Barby (Elbe)		4.174	6	Grundnetz A1	Schönebeck (Elbe)	1)	1)	1)	
EG (Stadt) Barby	Breitenhagen		484	2	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Breitenhagen	Alt Tochheim		0	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	x	x	x	
EG (Stadt) Barby	Glinde		294	1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Gnadau		530	2	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	3 FP	3 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Barby	Gnadau	Döben		1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Groß Rosen- burg		1.655	4	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	6 FP	4 RB	3 RB	
EG (Stadt) Barby	Groß Rosen- burg	Klein Rosen- burg	250	1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Lödderitz		242	1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Lödderitz	Rajoch		0	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	x	x	x	
EG (Stadt) Barby	Pömmelte		635	3	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Barby	Pömmelte	Zackmünde		0	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	x	x	x	
EG (Stadt) Barby	Sachsendorf		306	1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Barby	Sachsendorf	Patzetz		0	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	x	x	x	
EG (Stadt) Barby	Tornitz		547	2	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Tornitz	Werkleitz		1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Wespen		237	1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Zuchau		322	1	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Barby	Zuchau	Colno		0	Ergänzungsnetz	Barby (Elbe)	x	x	x	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Aderstedt		520	2	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	3 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Baalberge		1.363	4	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Baalberge	Kleinwirschle- ben		1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Bernburg (Saa- le)		30.537	7	Landesnetz SPNV	Magdeburg	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Bernburg (Saa- le)	Friedenshall		0	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	x	x	x	z. F. SPNV
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Bernburg (Saa- le)	Roschwitz		1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	z. F. SPNV

Gemeinde/ Ortsteil/Siedlung			EW	Ort- skat.	Netzkategorie	nächstes Zent- rum	Mindestbedienun* g *			Bemer- kung
							MF	Sa	SF	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Bernburg (Saa- le)	Strenzfeld	1.500	4	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Bernburg (Saa- le)	Waldau		1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Biendorf		810	3	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	5 FP	3 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Dröbel			1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Gröna		554	2	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Gröna	Gnetsch		0	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	x	x	x	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Krumbholz			1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	SV
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Neuborna		2.000	5	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	8 FP	6 RB	4 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Peißen		1.019	4	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Poley		602	3	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Poley	Weddegast		0	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	x	x	x	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Preußlitz		728	3	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	5 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Preußlitz	Leau		1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Preußlitz	Plömnitz		0	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	x	x	x	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Schulze- Boysen- Siedlung			1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Wohlsdorf		505	2	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Wohlsdorf	Crüchern		1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Bern- burg (Saale)	Zepzig			0	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saa- le)	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Beesenlaublin- gen		1.669	4	Ergänzungsnetz	Könnern	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
EG (Stadt) Kön- nern	Beesenlaublin- gen	Beesedau		1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Kön- nern	Beesenlaublin- gen	Kustrena		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	z.F.
EG (Stadt) Kön- nern	Beesenlaublin- gen	Mukrena	200	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Kön- nern	Beesenlaublin- gen	Zweihausen		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Belleben		1.064	4	Ergänzungsnetz	Könnern	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG (Stadt) Kön- nern	Belleben	Haus Zeitz		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Belleben	Piesdorf		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Cörmigk		537	2	Ergänzungsnetz	Könnern	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Kön- nern	Cörmigk	Sixdorf		1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Kön- nern	Edlau		501	2	Ergänzungsnetz	Könnern	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Kön- nern	Edlau	Hohenedlau		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Edlau	Kirchedlau		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Edlau	Mitteledlau		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Edlau	Sieglitz		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Kön- nern	Gerlebogk		577	2	Ergänzungsnetz	Könnern	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Kön- nern	Gerlebogk	Berwitz		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	

Gemeinde/ Ortsteil/Siedlung			EW	Ort- skat.	Netzkategorie	nächstes Zent- rum	Mindestbedienug *			Bemer- kung
							MF	Sa	SF	
EG (Stadt) Könnern	Golbitz		240	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Könnern	Golbitz	Garsena		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Könnern	Könnern		2.419	6	Landesnetz SPNV	Bernburg (Saale)	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG (Stadt) Könnern	Könnern	Georgsburg		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	z.F.
EG (Stadt) Könnern	Lebendorf		1.000	4	Ergänzungsnetz	Könnern	6 FP	4 RB	3 RB	
EG (Stadt) Könnern	Lebendorf	Bebitz	300	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Könnern	Lebendorf	Trebitz	300	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Könnern	Nelben		191	0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	z.F.
EG (Stadt) Könnern	Poplitz		100	0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Könnern	Strenznaundorf		368	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Könnern	Trebnitz		379	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Könnern	Trebnitz	Alt Mödewitz		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	z.F.
EG (Stadt) Könnern	Wiendorf		321	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Könnern	Wiendorf	Ilbersdorf		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Könnern	Wiendorf	Pfitzdorf		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Könnern	Zickeritz		230	1	Ergänzungsnetz	Könnern	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Könnern	Zickeritz	Brucke		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Könnern	Zickeritz	Zellewitz		0	Ergänzungsnetz	Könnern	x	x	x	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Altenburg			1	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Borgesdorf			0	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	x	x	x	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Gerbitz		627	3	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	5 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Gramsdorf			0	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	x	x	x	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Grimschleben			0	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	x	x	x	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Jesar			0	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	x	x	x	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Latdorf		721	3	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Neugattersleben		890	3	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Nienburg (Saale)		4.203	6	Landesnetz SPNV	Bernburg (Saale)	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Pobzig		400	2	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	3 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Wedlitz		401	2	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	3 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Nienburg (Saale)	Wispitz			0	Ergänzungsnetz	Nienburg (Saale)	x	x	x	
EG (Stadt) Schönebeck (Elbe)	Plötzky		1.048	4	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
EG (Stadt) Schönebeck (Elbe)	Pretzien		942	3	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
EG (Stadt) Schönebeck (Elbe)	Ranies		381	1	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Schönebeck (Elbe)	Schönebeck		32.867	7	Landesnetz SPNV	Magdeburg	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG (Stadt) Staßfurt	Athensleben			1	Ergänzungsnetz	Staßfurt	2 FP	2 RB	2 RB	SV
EG (Stadt) Staßfurt	Atzendorf		1.600	4	Ergänzungsnetz	Staßfurt	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.

Gemeinde/ Ortsteil/Siedlung			EW	Ort- skat.	Netzkategorie	nächstes Zent- rum	Mindestbedienun <sup>*</sup>			Bemer- kung
							MF	Sa	SF	
EG (Stadt) Staß- furt	Brumby		1.030	4	Ergänzungsnetz	Staßfurt	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
EG (Stadt) Staß- furt	Förderstedt		1.918	4	Ergänzungsnetz	Staßfurt	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Staß- furt	Glothe		745	3	Ergänzungsnetz	Staßfurt	5 FP	3 RB	2 RB	
EG (Stadt) Staß- furt	Hohenerxleben		860	3	Ergänzungsnetz	Staßfurt	5 FP	3 RB	2 RB	SV
EG (Stadt) Staß- furt	Löbnitz (Bode)		247	1	Ergänzungsnetz	Staßfurt	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Staß- furt	Löderburg		2.663	5	Ergänzungsnetz	Staßfurt	8 FP	6 RB	4 RB	SV
EG (Stadt) Staß- furt	Lust			1	Ergänzungsnetz	Staßfurt	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Staß- furt	Neu Staßfurt			1	Ergänzungsnetz	Staßfurt	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Staß- furt	Neundorf (An- halt)		2.251	5	Ergänzungsnetz	Staßfurt	8 FP	6 RB	4 RB	z. F. SPNV
EG (Stadt) Staß- furt	Rathmannsdorf		658	3	Ergänzungsnetz	Staßfurt	5 FP	3 RB	2 RB	z.F./ SV
EG (Stadt) Staß- furt	Rothenförde			1	Ergänzungsnetz	Staßfurt	2 FP	2 RB	2 RB	
EG (Stadt) Staß- furt	Staßfurt		17.221	7	Landesnetz SPNV	Magdeburg	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG (Stadt) Staß- furt	Üllnitz		263	1	Ergänzungsnetz	Staßfurt	2 FP	2 RB	2 RB	z.F.
EG Stadt Calbe (Saale)	Calbe (Saale)	Calbe (Ost)		1	Ergänzungsnetz	Schönebeck (Elbe)	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG Stadt Calbe (Saale)	Calbe (Saale)		9.652	6	Landesnetz SPNV	Bernburg (Saa- le)	1)	1)	1)	z. F. SPNV
EG Stadt Calbe (Saale)	Damasch- keplan			0	Ergänzungsnetz	Calbe (Saale)	x	x	x	
EG Stadt Calbe (Saale)	Gottesgnaden			0	Ergänzungsnetz	Calbe (Saale)	x	x	x	
EG Stadt Calbe (Saale)	Schwarz		476	2	Ergänzungsnetz	Calbe (Saale)	3 FP	3 RB	2 RB	
EG Stadt Calbe (Saale)	Tippelskirchen			0	Ergänzungsnetz	Calbe (Saale)	x	x	x	
EG Stadt Calbe (Saale)	Trabit		130	0	Ergänzungsnetz	Calbe (Saale)	x	x	x	
EG Stadt Hecklin- gen	Cochstedt		1.433	4	Ergänzungsnetz	Staßfurt	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
EG Stadt Hecklin- gen	Gänsefurth		74	0	Ergänzungsnetz	Staßfurt	x	x	x	SV
EG Stadt Hecklin- gen	Groß Börnecke		1.850	4	Ergänzungsnetz	Staßfurt	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
EG Stadt Hecklin- gen	Hecklingen		3.992	5	Ergänzungsnetz	Staßfurt	8 FP	6 RB	4 RB	z.F./ SV
EG Stadt Hecklin- gen	Schneidlingen		1.300	4	Ergänzungsnetz	Staßfurt	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
EG Stadt Seeland	Friedrichsaue		195	0	Ergänzungsnetz	Hoym	x	x	x	
EG Stadt Seeland	Frose		1.500	4	Ergänzungsnetz	Hoym	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
EG Stadt Seeland	Gatersleben		2.265	5	Ergänzungsnetz	Hoym	8 FP	6 RB	4 RB	z. F. SPNV
EG Stadt Seeland	Hoym		2.300	6	Grundnetz A9	Aschersleben	1)	1)	1)	
EG Stadt Seeland	Nachterstedt		1.900	4	Ergänzungsnetz	Hoym	6 FP	4 RB	3 RB	
EG Stadt Seeland	Schadeleben		700	3	Ergänzungsnetz	Hoym	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
VbG Egelner Mul- de	Bördeaue	Tarthun	759	3	Ergänzungsnetz	Egeln	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
VbG Egelner Mul- de	Bördeaue	Unseburg	1.243	4	Ergänzungsnetz	Egeln	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
VbG Egelner Mul- de	Börde-Hakel	Etgersleben	760	3	Ergänzungsnetz	Egeln	5 FP	3 RB	2 RB	z.F.
VbG Egelner Mul- de	Börde-Hakel	Hakeborn	742	3	Ergänzungsnetz	Egeln	5 FP	3 RB	2 RB	
VbG Egelner Mul- de	Börde-Hakel	Westeregeln	1.933	4	Ergänzungsnetz	Egeln	6 FP	4 RB	3 RB	
VbG Egelner Mul- de	Borne		1.322	4	Ergänzungsnetz	Egeln	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.

Gemeinde/ Ortsteil/Siedlung			EW	Ortskat.	Netzkategorie	nächstes Zentrum	Mindestbedienung *			Bemerkung
							MF	Sa	SF	
VbG Egelner Mulde	Egeln		3.793	6	Grundnetz A6	Staßfurt	1)	1)	1)	
VbG Egelner Mulde	Egeln	Egeln Nord		1	Ergänzungsnetz	Egeln	2 FP	2 RB	2 RB	z. F.
VbG Egelner Mulde	Wolmirsleben		1.466	4	Ergänzungsnetz	Egeln	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
VbG Saale-Wipper	Alsleben		2.618	6	Grundnetz A4	Bernburg (Saale)	1)	1)	1)	
VbG Saale-Wipper	Alsleben	Gnölbzig		1	Ergänzungsnetz	Alsleben	2 FP	2 RB	2 RB	z.F.
VbG Saale-Wipper	Giersleben		1.077	4	Ergänzungsnetz	Güsten	6 FP	4 RB	3 RB	z. F. SPNV
VbG Saale-Wipper	Giersleben	Strummendorf	100	0	Ergänzungsnetz	Güsten	x	x	x	
VbG Saale-Wipper	Güsten		4.675	6	Landesnetz SPNV	Bernburg (Saale)	1)	1)	1)	z. F. SPNV
VbG Saale-Wipper	Güsten	Amesdorf	778	3	Ergänzungsnetz	Güsten	5 FP	3 RB	2 RB	
VbG Saale-Wipper	Güsten	Osmarsleben	495	2	Ergänzungsnetz	Güsten	3 FP	3 RB	2 RB	z.F.
VbG Saale-Wipper	Güsten	Warmisdorf	350	1	Ergänzungsnetz	Güsten	2 FP	2 RB	2 RB	
VbG Saale-Wipper	Ilberstedt		1.156	4	Ergänzungsnetz	Güsten	6 FP	4 RB	3 RB	
VbG Saale-Wipper	Ilberstedt	Bullenstedt	70	0	Ergänzungsnetz	Güsten	x	x	x	
VbG Saale-Wipper	Ilberstedt	Cölbzig	50	0	Ergänzungsnetz	Güsten	x	x	x	
VbG Saale-Wipper	Plötzkau		1.354	4	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saale)	6 FP	4 RB	3 RB	z.F.
VbG Saale-Wipper	Plötzkau	Bründel	237	1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saale)	2 FP	2 RB	2 RB	
VbG Saale-Wipper	Plötzkau	Großwirschleben	300	1	Ergänzungsnetz	Bernburg (Saale)	2 FP	2 RB	2 RB	

Ortskat ... Ortskategorie EG ... Einheitsgemeinde VbG ... Verbandsgemeinde  
 FP ... Fahrtenpaare fester Linienverkehr RB ... Fahrtenpaare Rufbusverkehr  
 \* ... Fahrtenpaare pro Tag  
 1) ... Bedienung im Landesnetz durch SPNV bzw. im Grundnetz  
 SV ... zusätzliche Bedienung durch Stadtverkehr  
 z. F. ... ggf. mehr Fahrten, da auf einer Grundnetzachse gelegen  
 z. F. SPNV ... Bedienung durch SPNV, zusätzliche Fahrten insbesondere im Schülerverkehr durch Regionalbus  
 x ... zu geringes Einwohnerpotenzial, Bedienung außerhalb des Schülerverkehrs nur, wenn an einem Linienweg gelegen oder Bedienung über flexible Bedienform

Tabelle 16: Mindestbedienung im Ergänzungsnetz

Die Linienführungen, die sich aus den herzustellenden Verbindungen ergeben, und die Mindestbedienhäufigkeiten sind regelmäßig zu überprüfen und bei Änderungen in den nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen bzw. wenn Gründe der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit dies erfordern, entsprechend anzupassen.

Die Erschließung und Bedienung des Flughafens Magdeburg-Cochstedt ist in Abhängigkeit seiner wirtschaftlichen Entwicklung zu prüfen und gegebenenfalls an die Nachfrage anzupassen.

### 5.3.5 Stadtverkehre

Der Salzlandkreis gewährleistet in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr die Bedienung und Erschließung der Städte Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe), Aschersleben und Staßfurt nach den auch für den ländlichen Raum geltenden Standards der Netzkategorie 7 und den im Kapitel 5.1.5 benannten Mindestbedienungen. Weitergehende Angebote sind vom finanziellen Engagement der jeweiligen

Städte abhängig, die damit nach § 4 (2) ÖPNVG LSA Aufgaben im Straßenpersonennahverkehr wahrnehmen, ohne Aufgabenträger zu werden.

Die Bedienung der Achsen im Grundnetz, die in den Mittelzentren beginnen bzw. enden, ist mit der Bedienung der Stadtverkehrslinien abzustimmen, wenn ein identischer Fahrtweg zum Stadtverkehr besteht. Verlaufen auf einzelnen Abschnitten mehrere Linien parallel, sind die Fahrtenlagen soweit möglich so aufeinander abzustimmen, dass gleichmäßige Fahrtenfolgen entstehen. Diese Fahrten des Regionalbusverkehrs sind in den Stadtverkehrsfahrplänen auszuweisen und als zusätzliche Fahrmöglichkeit in den Stadtverkehr zu integrieren.

### **Stadtverkehr Bernburg (Saale)**

Der in der Kreisstadt Bernburg (Saale) bestehende Stadtverkehr ist weiterzuführen. Er muss alle wesentlichen zentralen Stadtgebiete erschließen und ist unter Beachtung der konkreten Nachfragelage auszugestalten. Die Stadtverkehrslinien, die über den Bahnhof geführt werden, sollten am Bahnhof nach Möglichkeit in 1. Priorität mit dem SPNV in und aus Magdeburg und in 2. Priorität mit dem SPNV in und aus Richtung Halle (Saale) verknüpft werden. Die Stadtverkehrslinien, die nicht über den Bahnhof verkehren, sind am Busbahnhof oder an der Haltestelle Karlstraße mit mindestens 1 Linie, die über den Bahnhof verkehrt zu verknüpfen. Die Verknüpfungen mit dem übrigen Regionalbusverkehr sollten weitestgehend am Busbahnhof erfolgen.

Das gegenwärtige Fahrtenangebot ist mindestens beizubehalten. Soweit möglich, ist ein merkbarer Takt umzusetzen (unter Beachtung der einströmenden Regionalbuslinien) (vgl. Anlage 8-2).

### **Stadtverkehr Aschersleben**

Der Stadtverkehr in Aschersleben ist fortzuführen und auch künftig so zu gestalten und gegebenenfalls auszubauen, dass alle wesentlichen Stadtgebiete mit entsprechendem Aufkommen an das Stadtzentrum angebunden werden. Es ist anzustreben, einen merkbaren Takt umzusetzen (unter Beachtung der einströmenden Regionalbuslinien). Die Stadtverkehrslinien sind soweit möglich am Busbahnhof mit dem Regionalbusverkehr, dem Landesnetz - SPNV und untereinander zu verknüpfen (vgl. Anlage 8-3).

Die Gemeinde Westdorf sowie die Gemeinde Welbsleben im Landkreis Mansfeld-Südharz sind soweit möglich auch zukünftig durch den kreisgrenzenüberschreitenden Regionalbusverkehr zu erschließen. Weiterhin ist die Möglichkeit der Anbindung der Kreisverwaltung durch eine Stichfahrt des Stadt- oder Regionalbusverkehrs zu prüfen.

Langfristig ist die Möglichkeit, die Achse A9 ab der Haltestelle Aschersleben, Kaufland als Stadtverkehr in das Stadtbusnetz einzubinden, zu prüfen.

### Stadtverkehr Schönebeck (Elbe)

Der Stadtverkehr in Schönebeck (Elbe) ist fortzuführen und auch künftig so zu gestalten, dass alle wesentlichen Stadtgebiete mit entsprechendem Aufkommen an das Stadtzentrum angebunden werden. Der Stadtverkehr ist, soweit fahrplantechnologisch möglich, am Busbahnhof mit dem Regionalbusverkehr und am Bahnhof mit dem SPNV, insbesondere mit der S-Bahn, die ebenfalls erschließende Funktion im Stadtgebiet hat, zu verknüpfen. Die Stadtteile Elbenau, Grünwalde, Frohse und Bad Salzelmen sind weiterhin durch den Regionalbusverkehr mit Verknüpfung zum Stadtverkehr und zum Landesnetz am Busbahnhof bzw. Bahnhof zu erschließen (vgl. Anlage 8-3). Es sind außerdem weitere Alternativlösungen für die Bedienung einzelner Stadtteile zu prüfen.

### Stadtverkehr Staßfurt

Der Stadtverkehr in Staßfurt ist fortzuführen und auch künftig so zu gestalten, dass alle wesentlichen Stadtgebiete mit entsprechendem Aufkommen an das Stadtzentrum angebunden werden. Durch den Stadtverkehr sind auch weiterhin die Ortsteile Löderburg, Rathmannsdorf und Hohe-nerxleben sowie die Gemeinden Hecklingen und Gänsefurth an Staßfurt anzubinden. Die Stadtverkehrslinien sind soweit möglich am Bahnhof mit dem Regionalbusverkehr, dem SPNV und untereinander zu verknüpfen (vgl. Anlage 8-5). Sofern die Auflassung des Bahnhofes Neundorf erfolgt, ist eine Einbindung des Ortsteiles Neundorf in die Stadtverkehrslinie B bzw. die stärkere Integration der Linie 153 in den Stadtverkehr zu prüfen.

## 5.4 Alternative Bedienformen

Zur Verbesserung der Erschließung in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage und als Ersatz für sehr schwach nachgefragte Linienfahrten ist der Einsatz bedarfsgesteuerter, alternativer Bedienungsformen zu prüfen. Dafür kommen vorrangig die in Tabelle 17 beschriebenen Produkte in Frage. Bedarfsgesteuerte Bedienformen haben den Vorteil, dass sie nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren und damit bei schwachen Verkehrsströmen wirtschaftlicher sind. Die Tarife sind auf Basis des ÖPNV-Tarifs zu gestalten, höhere Bedienqualitäten (z.B. haustürnahe Bedienung) sind mit einem Komfortzuschlag zu belegen.

	Linientaxi	Rufbus	Anrufsammeltaxi (AST)
Linienbin- dung	ja	ja, aber nur, wenn für Erreichen der Ein-/Ausstiegshaltestellen erforderlich)	nein, jedoch definiertes Bedien- gebiet
Fahrplan	ja	ja	ja (Zeitfenster)
Haltestellen	ja	ja (Ein-/Ausstieg nur an festgeleg-	Haustürbedienung von/zu Ver- knüpfungspunkt bzw. Haltestelle

	Linientaxi	Rufbus	Anrufsammeltaxi (AST)
		ten Haltestellen)	
Anmeldung	ja	ja	ja
Fahrzeuge	Kleinbus, Großraumtaxen	Kleinbus, ggf. Taxen (Ruftaxi)	Taxen/Großraumtaxen mit Kennzeichnung „AST“
Tarif	marego.-Tarif	marego.-Tarif	marego.-Tarif und ggf. Komfort- Zuschlag

**Tabelle 17: Vorrangige Produkte bei alternativen Bedienformen**

Als Maß für die Einführung alternativer Betriebsformen kann das Absinken der Nachfrage auf unter 5 Personenfahrten je Stunde und Richtung gelten.

Generell bedarf die Entscheidung für eine alternative Bedienung einer vorherigen gebietskonkreten und detaillierten Überprüfung der Vorzüge und Risiken.

Bezüglich der Anmeldefristen ist sicherzustellen, dass Fahrtenanmeldungen bis mindestens 60 Minuten vor der im Fahrplan ausgedruckten Abfahrtszeit möglich sind, in Ausnahmefällen können bis 90 Minuten zugelassen werden. Die Anmeldung selbst muss unkompliziert über eine einheitliche Telefonnummer abzuwickeln sein.

Der Einsatz flexibler Bedienformen im Salzlandkreis soll auch künftig über das System Rufbus erfolgen. Die weitere Ausgestaltung beinhaltet dabei:

- den Ersatz weiterer Fahrten oder Fahrtenteile durch Rufbus, wenn die bestehende Nachfrage eine Durchführung als feste Linienfahrt nicht mehr rechtfertigt
- den Einsatz zusätzlicher Rufbusfahrten in Zeiten und Räumen, wo bisher nur ein sehr geringes Fahrtenangebot besteht, um die Mobilität der Bürger zu verbessern

Rufbusfahrten, die dauerhaft eine hohe Nachfrage aufweisen, sind in feste Linienfahrten zu überführen.

Wie bisher ist sicherzustellen, dass der Fahrgast täglich mindestens von 8 - 18 Uhr bis 60 Minuten vor Beginn der betreffenden Fahrt seinen Fahrtwunsch anmelden kann. Die Einbindung von Unternehmen des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes ist fortzuführen.

## 5.5 Vernetzung der Verkehrsträger

Dem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Netzes eine besondere Bedeutung zu. Die Schnittstellen sind im Rahmen des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt so weiterzuentwickeln, dass gleichermaßen der zeitliche Aspekt des Umsteigens (minimale Wartezeiten) und der funktionelle Aspekt in Form kurzer Wege, guter Information und Wegweisung, gepflegter Anlagen usw. Beachtung finden.

Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird als hergestellt betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 15 Minuten (Linien auf den Bedienachsen des Regionalverkehrs und in den Stadtverkehren) bzw. 20 Minuten (Linien der Flächenerschließung in den Bedienräumen des Regionalverkehrs) liegt. Die Definition der Übergangszeit muss einerseits die Gehzeit zwischen den Verkehrsmitteln berücksichtigen. Diese soll durch Investitionen in die Verknüpfungspunkte reduziert werden. Weiterhin soll die Übergangszeit einen gewissen Verspätungspuffer enthalten. Zugleich darf die Übergangszeit nicht zu groß gewählt werden, um die Reisezeit für den Fahrgast nicht unnötig zu verlängern. Bei der Anschlussgewährung sind die tageszeitlich wechselnden Lastrichtungen zu beachten.

In den Fahrplänen ausgewiesene Anschlüsse sind unter Berücksichtigung von Nachfolgeleistungen grundsätzlich einzuhalten.

### 5.5.1 Verknüpfung SPNV - SPNV

Im Salzlandkreis sind gemäß ÖPNV-Plan 2009 des Landes Sachsen-Anhalt die Bahnhöfe Schönebeck (Elbe), Aschersleben, Bernburg (Saale), Güsten und Könnern als Verknüpfungspunkte innerhalb des SPNV zu entwickeln. Der Landkreis wird dies gegenüber dem Land Sachsen-Anhalt artikulieren.

### 5.5.2 Verknüpfung SPNV - ÖSPV

Eine Verknüpfung des Regionalbusverkehrs des Salzlandkreises mit dem SPNV ist vorrangig an den in der folgenden Tabelle 18 angeführten Bahnhöfen vorzunehmen. Dabei ist entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten und unter Beachtung der zeitlichen Zwänge des Schülerverkehrs ein Maximum an Anschlüssen sicherzustellen. Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sind darüber hinaus an allen übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Busanbindung anzustreben.

Bei der Verknüpfung des SPNV mit dem übrigen ÖPNV ist der Busverkehr am Takt der Bahn zu orientieren. Das schließt nicht aus, dass in speziellen Fällen die Bahn aufgefordert wird, ihre Bedienung an im Busverkehr bestehende Erfordernisse bzw. Zwänge anzupassen.

SPNV-Zugangsstelle	Anschluss Bus an SPNV in/aus Richtung	
	1. Priorität	2. Priorität
<b>Aschersleben</b>	Bernburg (Saale)	Halle (Saale)
<b>Bernburg (Saale)</b>	Magdeburg	Halle (Saale)
<b>Calbe (Saale) Ost</b>	Halle (Saale)	Magdeburg
<b>Calbe (Saale) Stadt</b>	Magdeburg	Bernburg (Saale)

SPNV-Zugangsstelle	Anschluss Bus an SPNV in/aus Richtung	
	1. Priorität	2. Priorität
Förderstedt <sup>17</sup>	Staßfurt	Magdeburg
Gatersleben	Aschersleben/ Halle (Saale)	Halberstadt
Güsten	Magdeburg	Bernburg (Saale)
Könnern	Halle (Saale)	Bernburg (Saale)
Nienburg	Magdeburg	Bernburg (Saale)
Schönebeck (Elbe)	Magdeburg	Halle (Saale)
Staßfurt	Magdeburg	Aschersleben

**Tabelle 18: Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV**

Die Sicherung von Anschlüssen im operativen Betrieb bei Verspätungen bzw. Betriebsstörungen muss nach einer einheitlichen und verbindlichen Vorgehensweise erfolgen, die von den beteiligten Verkehrsunternehmen gemeinsam festzulegen ist. Dabei sind die durch die Informationstechnologie gegebenen Möglichkeiten zu nutzen.

Die Prioritätensetzung bei der Verknüpfung ist für die Fahrplanbildung beim Bus wichtig. Der Bus wird häufig nur einen Anschluss von den beiden Richtungen einer Bahn-Linie voll realisieren können bzw. im ungünstigsten Fall nur Zubringer oder Abbringer für eine SPNV-Fahrt sein. Die Prioritäten sind aus der Verkehrsnachfrage abgeleitet; bei sich ändernden Pendlerströmen sind sie nach Möglichkeit entsprechend anzupassen. Zu beachten ist, dass sich die Lastrichtung für eine Relation im Verlaufe des Tages in der Regel umkehrt. Die angegebenen Prioritäten sind Richtgrößen; in Abhängigkeit von der Tageszeit können sich Abweichungen ergeben.

### 5.5.3 Verknüpfung ÖSPV - ÖSPV

An den in Tabelle 18 angeführten Zugangsstellen zum SPNV sind die Regionalbuslinien des Salzlandkreises in Abhängigkeit von ihrer Linienführung nach Möglichkeit auch untereinander zu verknüpfen. Weitere für den Landkreis bedeutsamen Umsteigepunkte, an denen Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien entsprechend den nachgefragten Verbindungen und den fahrplantechnologischen Möglichkeiten zu vermitteln sind, betreffen die in Abschnitt 3.6.5 genannten Haltestellen.

Da in den Stadtverkehren in Schönebeck und Bernburg die Verknüpfung Stadtbusverkehr - SPNV jeweils am Bahnhof vorzunehmen ist und gleichzeitig eine Verknüpfung mit den Regionalbusverkehren jeweils am Busbahnhof, ist eine Verknüpfung zwischen Stadtverkehr und Regionalbus-

<sup>17</sup> Die Verknüpfungen in Förderstedt sind nach Fertigstellung der Verlegung des Bahnhofes zu realisieren, unter der Voraussetzung, dass entsprechende Bedingungen für eine optimale Vernetzung geschaffen werden (z. B. Wendemöglichkeit für Busse)

verkehr in diesen Städten nur bedingt möglich. Die Priorität sollte daher hier in den Verknüpfungen zwischen Regionalbusverkehr und SPNV am Bahnhof liegen.

Vorrang bei der Verknüpfung ÖSPV - ÖSPV haben Anschlüsse, die eine Verbindung zum nächsten Mittelzentrum bzw. dem nächsten Grundzentrum herstellen. Die Anschlussgestaltung ist ein komplexer Abgleichungsprozess zwischen den Erfordernissen des Schülerverkehrs, den räumlich und zeitlich nachgefragten Quelle-Ziel- Beziehungen der übrigen Fahrgäste und den Zwängen der optimalen Wagenlaufplanung.

Die Anschlusssicherung beinhaltet auch das Abwarten verspäteter Fahrten in zu definierenden Grenzen in Abhängigkeit der technologischen Bedingungen. Sie ist ggf. durch technische Hilfsmittel zu unterstützen (z.B. Funk, RBL-Komponenten).

Bei grenzüberschreitenden verkehrlichen Verflechtungen mit den benachbarten Landkreisen sind im Rahmen der Möglichkeiten Anschlüsse zwischen den Verkehrsangeboten des ÖPNV zu gewährleisten.

#### 5.5.4 Intermodale Vernetzung

Durch die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw bzw. Fahrrad und dem ÖPNV (Park+Ride, Bike+Ride) sind neue Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen und der Umweltverbund zu stärken. P+R- und B+R-Anlagen verbessern in Gebieten mit fehlenden Zubringersystemen zu den Hauptlinien des ÖPNV die Erreichbarkeit von Haltestellen und vergrößern deren Einzugsbereiche über den fußläufig erreichbaren Bereich hinaus.

Die Einrichtung von **Bike+Ride-Anlagen** soll an Zugangsstellen zum SPNV generell und an Haltestellen des übrigen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale in Entfernungen zwischen 1 ... 3 km von der Zugangsstelle liegen.

Fahrradabstellanlagen sind anspruchsgerecht auszuführen unter Anwendung möglichst einheitlicher Standards. Zu grundlegenden Standards gehören insbesondere eine Überdachung, Anschließbarkeit eines Laufrades und des Rahmens zum Schutz vor Diebstahl, Standsicherheit des Fahrrades (Halt an mindestens zwei Punkten), Beleuchtung, gute Einsehbarkeit und kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig. Außerdem müssen die Zufahrtswege zur Haltestelle für den Radverkehr geeignet sein.

Die im Einzelnen erforderlichen Stellplatzkapazitäten sind durch ortskonkrete Untersuchungen zu ermitteln. Bei der Einrichtung/Aufwertung von B+R-Anlagen ist auch Platz für Erweiterungen zu planen, da gut gestaltete Anlagen langfristig oft über das vorgesehene Maß hinaus frequentiert werden.

Als langfristiges Ziel ist, unter Beachtung der bestehenden Nachfrage und der Möglichkeiten der vorhandenen Busse, die schrittweise Umsetzung der Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr zu realisieren.

Die Aufgabe des **Park+Ride-Systems** in der Region besteht insbesondere darin, Fahrten in die Grund- und Mittelzentren vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Es ist deshalb vorrangig auf Zugangsstellen zum SPNV auszurichten. Die Planung von P+R-Anlagen erfordert ein enges Zusammenwirken von Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Als Mindestausbaustandard sollte eine befestigte Aufstellfläche und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden<sup>18</sup>. Die Stellplatzzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Um einen Missbrauch der für P+R vorgesehenen Anlagen, insbesondere an den Bahnhöfen, auszuschließen, sind ggf. spezielle Gebührenregelungen unter Einbeziehung des ÖPNV-Fahrausweises zu treffen.

Ein vorrangiger Handlungsbedarf für Einrichtung bzw. Ausbau von B+R- und P+R-Anlagen im Salzlandkreis besteht am Bahnhof Nienburg.

## 5.6 Verkehrsinfrastruktur

### 5.6.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

#### **Zugangsstellen zum SPNV**

Der Salzlandkreis setzt sich dafür ein, dass das Programm zur Aufwertung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV einschließlich deren Umfeldes fortgeführt wird und bereits erreichte Qualitätsstandards gesichert werden. Das betrifft insbesondere die Bereitstellung von:

- a) befestigten Bahnsteigoberflächen mit standardgerechten Bahnsteigkanten sowie sicheren und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen und Bahnhofsanlagen
- b) Wetterschutzeinrichtungen, Sitzgelegenheiten und weiteren Serviceeinrichtungen entsprechend der Bedeutung der Zugangsstellen
- c) Wegweisungen zu den Zugangsstellen innerhalb der jeweiligen Ortslage sowie einer durchgängigen, optisch ansprechenden Wegweisung zwischen den Bahnsteigen des SPNV und den Haltepunkten der mit den Zugangsstellen verknüpften Verkehrsmittel des übrigen ÖPNV
- d) allen relevanten Informationen zum ÖPNV an Verknüpfungspunkten
- e) bedarfsgerechten und qualitativ hochwertigen Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen.

---

<sup>18</sup> vgl. hierzu auch: Konzeption, Planung und Betrieb von P+R; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Februar 1993 (VDV-Schrift 3)

## f) Möglichkeit zum Erwerb von Fahrscheinen

Besondere Bedeutung wird der barrierefreien Gestaltung der Zugangsstellen zum SPNV beigemessen. Die Zugangsstellen sollen so ausgeführt sein, dass in der Mobilität eingeschränkte Bürger sie bequem und weitestgehend ohne fremde Hilfe nutzen können.

Darüber hinaus ist ein Höchstmaß an sozialer Kontrolle bzw. Sicherheit an den Zugangsstellen zu gewährleisten (ggf. z.B. Installation von Notrufeinrichtungen).

Folgende Maßnahmen zur weiteren Modernisierung von SPNV-Zugangsstellen im Planungsraum sind umzusetzen (vgl. auch ÖPNV-Plan):

- Umsetzung des Ausbaus der Schnittstellen Calbe (Saale) Ost und Calbe (Saale) Stadt
- Umsetzung des Ausbaus der Schnittstelle Schönebeck (Elbe), Hauptbahnhof

### Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV

Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben eine wichtige Funktion als Teil der Systemidentität des ÖPNV; sie sind ein wesentlicher Maßstab für die Qualität der Verkehrssysteme und die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen. Maßgebende Beurteilungskriterien seitens der Kunden sind Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie Zustand und Unterhaltung.

Bei der **Modernisierung vorhandener** und der **Einrichtung neuer Haltestellen** des Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sollen deshalb die grundlegenden Forderungen gemäß Tabelle 19 Berücksichtigung finden.

Kriterium	Forderungen	Verantwortlichkeit
<b>Erreichbarkeit und Lage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bedarfsgerechter Standort, barriere- und umwegfreie Zuwegung</li> <li>- Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste durch entsprechende Anordnung der Haltestellen (soziale Kontrolle)</li> <li>- einheitliche, deutlich sichtbare und optisch ansprechende Wegweisung zu den Haltestellen sowie zwischen den einzelnen Haltestellen an Verknüpfungspunkten</li> </ul>	Aufgabenträger + Baulastträger
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- fußgängerfreundliche Gestaltung der umliegenden Straßen mit ausreichenden und sicheren Querungshilfen; ggf. Einrichtung von Fußgängerüberwegen bzw. Fußgänger-Lichtsignalanlage stark frequentierten Haltestellen</li> <li>- kurze und sichere Umsteigewege an Verknüpfungspunkten und zentralen Umsteigeanlagen</li> </ul>	

Kriterium	Forderungen	Verantwortlichkeit
<b>Gestaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitstellung ausreichend dimensionierter, befestigter, spritzwassergeschützter und gegenüber dem übrigen Kfz-Verkehr abgesicherter Fahrgast-Warteflächen, insbesondere bei Haltestellen am Straßenrand ohne Fußweg</li> <li>- Gewährleistung optimaler Einstiegsbedingungen in die Fahrzeuge durch Abstimmung der Höhe der Wartefläche mit dem Fahrzeugboden bzw. der ersten Trittstufe (geringe horizontale Spaltbreite und geringe vertikale Höhendifferenz) sowie durch den Einsatz von Sonderborden (Kasseler Bord, Dresdner Bord, etc.) mind. für die im Rahmen des Schnittstellenprogramms des Landes geförderten Haltestellen</li> <li>- barrierefreie Gestaltung einschließlich der Zugänge und des unmittelbaren Haltestellenumfeldes zur Sicherung eines barrierefreien Zuganges zur Haltestelle und in die Fahrzeuge; dazu gehören u. a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>* ausreichende Durchfahrbreiten auf den Warteflächen für Aufstellung, Bewegung und Begegnung von Rollstühlen und Kinderwagen (mindestens 2,00 m)</li> <li>* Bordsteinabsenkungen und ggf. Rampen (Neigung &lt; 6 %) im Zugangsbereich</li> </ul> </li> </ul>	Aufgabenträger + Baulastträger
<b>Ausstattung und Unterhaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gut sichtbar angebrachtes Haltestellenzeichen mit Nummer der bedienenden Linien und deren Fahrtziel, Kennung des Verkehrsunternehmens und Name der Haltestelle; verständlicher und gut lesbarer Fahrplanaushang mit Angabe des Linienverlaufes; Tarifinformation; ggf. Abfallbehälter (Grundausrüstung)</li> <li>- an stärker frequentierten Haltestellen Ergänzung der Grundinformation durch Liniennetzplan, weitergehende Tarifinformationen, Umgebungsplan, Leitinformationen (Wegweisung)</li> <li>- Fahrausweisverkaufsautomat bei entsprechender Frequentierung der Haltestelle</li> </ul>	Verkehrsunternehmen
<b>Ausstattung und Unterhaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wetterschutzeinrichtung bzw. Überdachung mit Sitzgelegenheit (im Stadtverkehr und an Umsteigehaltestellen möglichst generell, im Regionalverkehr zumindest in der Hauptzielrichtung); dabei Verwendung vandalismusresistenter und vorrangig transparenter Materialien und Konstruktionen; ggf. weitere Sitzgelegenheiten auf dem Bahnsteig</li> <li>- ausreichende Beleuchtung</li> </ul>	Aufgabenträger + Baulastträger

Kriterium	Forderungen	Verantwortlichkeit
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen in Randlagen bzw. mit großem Einzugsbereich und mit regelmäßigem Fahrtenangebot</li> <li>- Sicherung der Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Haltestellen und deren Einrichtungen; Einsatz solcher Konstruktionen und Materialien, die wartungsarm sind und wenig Angriffspunkte für Vandalismus bieten</li> </ul>	

**Tabelle 19: Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs**

Die Tabelle 20 gibt eine Empfehlung zur **Ausstattung der Haltestellen** in Abhängigkeit von der Frequentierung, wobei im Einzelfall auch die Lage im Siedlungsgebiet und die verkehrliche Bedeutung der Haltestelle zu berücksichtigen sind. Die Haltestellenausstattung muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar und wirksam sein und einen guten, gleichzeitig aber wirtschaftlich vertretbaren Service bieten.

Eine besondere Bedeutung kommt der Realisierung eines möglichst einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes der Haltestellen im Salzlandkreis zu (Corporate Design). Dadurch können Hemmschwellen für die Nutzung des ÖPNV abgebaut werden.

Die regelmäßige Reinigung und die Unterhaltung der Haltestellen sind im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten der Baulastträger sicherzustellen.

Für die Haltestellen des ÖSPV ergeben sich folgende Empfehlungen, die schrittweise umzusetzen sind:

Ausstattungs-element	Haltestellenfrequentierung			Verantwortlichkeit	
	stark	mittel	schwach	VU	AT/BLT
<b>Haltestellenkennzeichnung</b> (nach BO-Kraft) (Hst-Zeichen, Hst-Name, bedienende Linien, Fahrziel, Name Verkehrsunternehmen)	X	X	X	X	
<b>Information</b> - Grundinformation (Fahrplan, Tarifhinweise)	X	X	X	X	
- Zusatzinformation * Liniennetzplan	X	(X)		X	
* Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	(X)		X	
* Uhr	(X)				X

Ausstattungs-element	Haltestellenfrequentierung			Verantwortlichkeit	
	stark	mittel	schwach	VU	AT/BLT
- Leitinformation (Wegweisung innerhalb Hst. und zu weiteren Orten)	X	(X)			X
- Dynamische Fahrgastinformation / Lautsprecher DFI Standard	X			X	
- Dynamische Fahrgastinformation / Lautsprecher DFI Regio		X	(X)	X	
<b>Aufenthalt</b>					
- befestigte Wartefläche	X	X	(X)		X
- Wetterschutzeinrichtung	X	(X)	(X)		X
- Sitzgelegenheit	X	(X)	(X)		X
- Beleuchtung	X	X	(X)		X
<b>Service</b>					
- Abfallbehälter	X	(X)	(X)	X	
- öffentlicher Fernsprecher in der Nähe	X				X
- öffentliche Toilette	(X)				X
- Fahrradabstellanlage (bei entspre- chend großem Einzugsbereich der Hal- testelle)	(X)	(X)			X
VU... Verkehrsunternehmen      AT... Aufgabenträger      BLT ... Baulastträger					

**Tabelle 20: Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequentierung**

Der **Prozess der Modernisierung** und Aufwertung der Regionalverkehrshaltestellen im Planungsraum einschließlich der weiteren Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten für den Übergang zwischen den einzelnen Verkehrssystemen wird weitergeführt. Durch die Gebietskörperschaften werden dazu in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen Prioritäten entsprechend der Bedeutung und Frequentierung der Haltestellen gesetzt. Hier kommt es insbesondere darauf an, den Zustand der Haltestellen regelmäßig zu bewerten und unter Beachtung der Nutzungsfrequenz und der verfügbaren finanziellen Mittel die erforderlichen Maßnahmen in die Planungen aufzunehmen. Damit wird sichergestellt, dass der bereits erreichte hohe Standard bei der Haltestellengestaltung langfristig erhalten bleibt. Das setzt eine enge Abstimmung mit den Kommunen voraus.

Haltestellen in den Stadtverkehren, bei denen bauliche Maßnahmen erfolgen oder die neu angelegt werden, sind unter Setzung von Prioritäten und Beachtung der bestehenden Gegebenheiten barrierefrei zu gestalten. In 1. Priorität sind das alle Standorte, in deren Nähe sich Einrichtungen befinden, die häufig von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen aufgesucht werden. Dazu zählen:

- Schwerpunkte behinderten- und altersgerechten Wohnens; Alten- und Pflegeheime

- wichtige Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen
- Kindertagesstätten; Medizinische Einrichtungen.

In 2. Priorität sollen die Haltestellen in den zentralen Bereichen der Städte barrierefrei gestaltet werden.

Auch im Regionalbusverkehr ist an entsprechend frequentierten Haltestellen unter den o. g. Prämissen und unter Beachtung des Umfangs verfügbarer Fahrzeuge mit der Möglichkeit barrierefreien Einstiegs die Barrierefreiheit herzustellen.

Es sind neue Haltestellen einzurichten, wenn eine erhöhte bzw. veränderte Verkehrsnachfrage dies erfordert oder wenn damit eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreichbar ist.

### 5.6.2 Fahrwege

Störquellen, die den Busbetrieb fahwegseitig behindern und sich insbesondere auf die Bedienungsqualität und die Pünktlichkeit negativ auswirken, sind schrittweise abzubauen. Als Maßnahmen tragen hierzu u. a. bei:

- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z.B. Einrichtung von Halte-/Parkverboten, Linksabbiegeverbote u. ä.
- Sicherung eines intakten Fahrbahnzustandes bei Straßen mit Busbetrieb; Beseitigung der hierzu unter Abschnitt 3.8.2 aufgezählten Unzulänglichkeiten.
- Sicherstellung des Winterdienstes im Nebenstraßennetz und an Wendeschleifen und Haltestellen
- Realisierung einer ÖSPV-Bevorrechtigung an signalgeregelten Knoten

Behinderungen im ÖSPV ziehen nicht nur Fahrzeitverluste und damit Attraktivitätseinbußen nach sich, sondern sind bezüglich des Fahrzeugeinsatzes auch unwirtschaftlich.

### 5.6.3 Fahrzeuge

Der Aufgabenträger Salzlandkreis wirkt darauf hin, dass auf den in seinem Gebiet verkehrenden Linien moderne Fahrzeuge eingesetzt werden, die mindestens dem gegenwärtig vorhandenen Komfortniveau entsprechen. Die im Planungsraum tätigen Verkehrsunternehmen nehmen regelmäßige Fahrzeugerneuerungen bzw. Investitionen entsprechend dem Stand der Technik vor. Dabei sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

#### **Allgemeine Anforderungen**

Die im ÖSPV einzusetzenden Fahrzeuge müssen mindestens folgenden allgemeinen Anforderungen genügen:

- a) Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl Türen zur Realisierung eines zügigen Fahrgastwechsels

- b) Bereithaltung von Flächen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und Gepäck
- c) Ausstattung mit Außenanzeigen für Fahrtziel und Liniennummer und akustischen und/oder optischen Informationseinrichtungen im Fahrzeuginnern, ausreichend dimensionierten Beheizungs- und Belüftungsanlagen, ergonomisch gestalteten Sitzplätzen in genügender Anzahl sowie Einrichtungen zur Sicherstellung des Zugangs für Personen mit Mobilitätseinschränkungen entsprechend den konkreten Erfordernissen
- d) helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung
- e) Ausstattung mit den für die Betriebsabwicklung notwendigen Einrichtungen, z.B., Fahrausweisverkaufstechnik, Funk, Bordrechner/RBL
- f) Ausstattung mit Komponenten zur laufenden Erfassung der aktuellen Position (z.B. satellitengestützt) sowie zur Übermittlung der Position an die landesweite Echtzeitdatenzentrale „INSAplus“ mit dem Ziel der Fahrgastinformation in Echtzeit (z.B. über Mobilfunk)
- g) Grundsätzlich Repräsentierung des neuesten Standes der Technik bezüglich Geräusch- und Schadstoffemission (Ausstattung mit Dieselpartikelfilter), Energieverbrauch, Fahrsicherheit und Fahrverhalten zum Zeitpunkt der Beschaffung

Fahrzeuge, die aus dem Zuweisungsbetrag des Landes Sachsen-Anhalt finanziert oder mitfinanziert werden sollen, müssen barrierefrei gestaltet sein und die zum Zeitpunkt der Beschaffung geltende Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten einhalten.

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Logo des konzessionierten Verkehrsunternehmens), um dem Fahrgast ein gewisses Sicherheitsgefühl zu vermitteln (Umsetzung Corporate Design).

Sofern Fahrzeuge von Auftragsunternehmen eingesetzt werden, sollen diese mindestens ein Hinweisschild vorn rechts hinter der Windschutzscheibe anbringen, auf dem deutlich erkennbar ist, dass dieses Fahrzeug im Auftrag des Konzessionsinhabers verkehrt.

Die Vermittlung eines einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes mit hohem Wiedererkennungswert für den Fahrgast schließt die Anbringung von Außenwerbung an den Fahrzeugen nicht aus.

Alle Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gereinigt (außen und innen), gepflegt und unterhalten werden.

### **Barrierefreiheit**

In den Stadtbusverkehren sollen generell Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.

Im Regionalbusverkehr sollen Fahrzeuge mit der Möglichkeit des barrierefreien Zugangs (z.B. mittels Rampe) entsprechend des Bedarfs beschafft

und eingesetzt werden. Dabei muss es durch eine flexible Fahrzeugdisposition möglich sein, auf rechtzeitig angemeldete Fahrtwünsche durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu reagieren. Der zunehmende Einsatz von Niederflurbussen auch im Regionalverkehr ist zwar wünschenswert, hat gegenwärtig aber noch seine Grenzen durch Fehlen des entsprechenden Ausbaus der Haltestellen (erhöhte Bahnsteige für niveaufreien Einstieg) und die erhöhten Beschaffungskosten. Die Berücksichtigung der Fahrtwünsche von Bürgern mit Mobilitätseinschränkungen bei der Fahrzeugdisposition sichert eine weitreichende Barrierefreiheit.

### **Fahrzeu g a l t e r**

80 % der im ÖPNV eingesetzten Busse je Unternehmen sollten nicht älter als 12 Jahre sein. Das Durchschnittsalter aller Busse sollte nicht über 8 Jahre liegen. Fahrzeugneubeschaffungen sollen möglichst gleichmäßig über die Jahre verteilt werden.

Der Einsatz moderner, attraktiver Fahrzeuge ist für das Image des ÖPNV und damit für die Bereitschaft der Kunden, die Angebote zu nutzen, sehr wichtig. Vergleichsmaßstab der Kunden sind zumeist die bei den (regelmäßig erneuerten) Privat-Pkw bestehenden Standards.

## **5.7 Tarifgestaltung**

Der Verbundtarif marego. ist auch zukünftig gemäß den Verbundtarifsvereinbarungen anzuwenden. Die Verkehrsunternehmen sichern gemäß Gesetz zur Familienförderung des Landes Sachsen-Anhalt (FamFöG LSA, § 6 (3)) die Teilnahme am Schülerferienticket (SFT) im gesamten ÖPNV-Angebot des Salzlandkreises ohne Erhebung von Zuschlägen oder Gebühren für die Nutzer des SFT.

Entsprechend der allgemeinen Kostenentwicklung sind auch künftig Tarifanpassungen notwendig. Die Weiterentwicklung des Tarifs soll so vorgenommen werden, dass eine hohe Tarifergiebigkeit erzielt und gleichzeitig dem Bürger eine bezahlbare Mobilität angeboten wird.

## **5.8 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit**

### **5.8.1 Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen**

Alle Angebote des ÖPNV im Planungsraum Salzlandkreis einschließlich des SPNV und der einströmenden Verkehre fremder Verkehrsunternehmen sind in einem mindestens jährlich aktualisierten **Fahrplanheft** darzustellen. Die Linienverläufe sind in entsprechenden Netzplänen zu veranschaulichen.

Der erreichte Standard hinsichtlich Gestaltung und inhaltlicher Aufbereitung des bisher herausgegebenen Fahrplanheftes ist dabei mindestens beizubehalten; als Verbesserungen sind vorzusehen:

- a) Vermittlung bestehender Anschlüsse zu weiterführenden Linien auf nachfragestarken Relationen durch entsprechende Anschlussleisten in den Fahrplantabellen
- b) Für Relationen mit parallel verkehrenden Buslinien Aufnahme auch der Fahrten der jeweils anderen Linien in die betreffenden Fahrplantabellen mit Kennzeichnung der Linien- und Fahrtnummer, sofern es für den Fahrgast sinnvoll ist und die Übersichtlichkeit erhalten bleibt
- c) Angabe der bestehenden Möglichkeiten zum Erwerb von Fahrausweisen

Der Taschenfahrplan soll je nach Bedarf von den Verkehrsunternehmen durch spezielle Informationen, z.B. Fahr- und Netzplanauszüge in handlichem Format, kleinräumige Teilfahrpläne u. ä. ergänzt werden.

Der Vertrieb der Fahrplanhefte wird so organisiert, dass für alle Nutzer ein unkomplizierter und rechtzeitiger Erwerb möglich ist.

Die telefonische **Fahrplanauskunft** sichert in erster Linie weiterhin das im Salzlandkreis konzessionierte Verkehrsunternehmen während dessen Betriebszeiten ab. Weiterhin steht hierfür die INSA-Telefon Auskunft der NASA GmbH zur Verfügung. Darüber hinaus vermitteln die Verkehrsunternehmen auf ihren Websites auch weiterhin die Fahrplantabellen ihrer konzessionierten Linien. Hier erfolgt gleichzeitig die Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft INSA der NASA GmbH, die entsprechende Verbindungsauskünfte zum SPNV und zu den Stadt- und Regionalverkehren liefert.

Unabhängig von der INSA-Fahrplanauskunft der NASA besitzt das künftig einheitliche Verkehrsunternehmen KVG die Verpflichtung, im Salzlandkreis als einheitlicher Ansprechpartner für den Fahrgast zu fungieren um damit den ÖSPV im Landkreis zu repräsentieren. Daher ist eine einheitliche Fahrplanauskunft für den Kunden zu ermöglichen. Dies ist z. B. auch in der Form möglich, dass eine direkte Weiterleitung der Kundenanfrage an die INSA-Auskunft eingerichtet wird (z. B. telefonische Weiterleitung, Verlinkung auf der Homepage des Verkehrsunternehmens etc.).

Die dazu notwendige Bereitstellung und ständige Aktualisierung aller relevanten Fahrplandaten in der erforderlichen Form wird durch die Verkehrsunternehmen gewährleistet. Die elektronische Fahrplanauskunft hat nicht nur Relevanz für Privathaushalte, sondern z.B. auch für die Beratung durch Reisebüros, Fremdenverkehrsämter u. ä; sie stellt damit die Vermittlung des kompletten ÖPNV-Angebotes des Planungsraumes an einen großen Kundenkreis sicher.

Das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem „INSA“ wird weiterentwickelt und zukünftig neben dem Soll-Fahrplan auch Fahrzeitprognosen auf Grundlage von Echtzeit-Informationen umfassen. Durch die Verkehrsunternehmen werden dazu über die zur Verfügung stehende Technik (vgl. Abschnitt 3.8.3 und 5.6.3) entsprechende IST-Daten an die landes-

weite Echtzeitdatenzentrale INSAplus übermittelt, die von der NASA GmbH im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt betrieben wird.

**Netz-, Angebots- und Tarifänderungen** sowie sonstige Informationen zum ÖPNV werden dem Kunden in bewährter Weise unter Nutzung aller dazu geeigneten Medien (örtliche Presse, Rundfunk, Internet, Broschüren, Flyer u. ä.) durch die Verkehrsunternehmen vermittelt. Größere Fahrplanänderungen sind in Berichtigungs- bzw. Ergänzungsblättern darzustellen.

An jeder Haltestelle des Bediengebietes ist für alle die jeweilige Haltestelle berührenden Linien ein **Aushangfahrplan** anzubringen, der mindestens die Abfahrtszeiten enthält. Wenn es die Form der Aushangfahrpläne gestattet, sind außerdem bestehende Anschlüsse zu Bahn und Bus darzustellen. Darüber hinaus sollten soweit möglich zumindest an stark frequentierten Haltestellen Liniennetzpläne vermittelt werden (vgl. auch Abschnitt 5.6.1).

Gleichzeitig sind durch die Verkehrsunternehmen die ständige Aktualisierung der Fahrpläne und Verkehrsinformationen an den Haltestellen und der Austausch verschlissener Aushänge sicherzustellen.

Zur **Informationen in den Fahrzeugen** sind zumindest die optische oder akustische Ankündigung der nächsten Haltestelle und der Aushang der Tarifinformationen und eines Liniennetzplanes zu realisieren.

Der Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen wirken gemeinsam darauf hin, dass die **Unterwegsinformation** weitere Verbesserungen erfährt und dazu folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. fortgeführt werden:

- a) Generelle Verbesserung der Wegweisung zu den Zugangsstellen des SPNV und zu zentralen Haltestellen des übrigen ÖPNV.
- b) An den Verknüpfungspunkten Bahn - übriger ÖPNV Realisierung einer Wegweisung zwischen den einzelnen Haltestellen und Aushang der Fahrpläne des jeweils anderen Verkehrsträgers an den betreffenden Haltestellen.
- c) Bereitstellung weiterführender Informationen an aufkommensstarken bzw. touristisch bedeutsamen Haltestellen; das betrifft u. a. Angaben zur örtlichen Lage der Haltestelle und zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Haltestellenumgebungsplan, Wegweiser). In analoger Weise kann an wichtigen Punkten über die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle(n) informiert werden.
- d) Aushang der ÖPNV-Abfahrtstafeln/Fahrpläne der nächstgelegenen Haltestellen an Schwerpunkten von Handel und Gewerbe/Industrie, wenn diese für den ÖPNV relevante Potenziale aufweisen (z.B. in großen Einkaufszentren). Die dafür notwendigen Aushänge für Fahrpläne bzw. Tarifinformationen sind durch das Verkehrsunternehmen bereitzustellen.

Bei allen Informationsträgern (Fahrplanhefte, Haltestellen, Fahrzeuge) ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Bürger nach einer barrierefreien Nutzung soweit wie möglich Rechnung zu tragen. Das betrifft u. a.:

- a) gut lesbare (Schriftgröße) und kontrastreiche Gestaltung der Informationen
- b) Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen und einer ausreichenden Beleuchtung
- c) Ergänzung optischer durch akustische Informationen.

Gemäß dem Gleichstellungsgesetz und der damit verbundenen gesetzlichen Verpflichtung zur Ermöglichung der Nutzung des ÖSPV für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, im Fahrplan, in der Fahrplanauskunft und in sonstigen Informationsmedien alle für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Menschen relevanten Informationen zu vermitteln. Dies betrifft vor allem die Ausweisung der barrierefreien Haltestellen und der regelmäßig mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten in den Fahrplantabellen. Zudem ist darzustellen, wie mobilitätseingeschränkte Menschen für eine konkret von ihnen gewünschte Fahrt im Regionalverkehr den Einsatz eines barrierefrei zugänglichen Fahrzeuges erreichen können.

## 5.8.2 Service, Beratung und Vertrieb

Die **persönliche und telefonische Beratung** der Kunden zum ÖPNV über die Betriebsstellen des konzessionierten Verkehrsunternehmens ist fortzuführen und insbesondere vor dem Hintergrund zunehmenden Informationsbedarfs weiter zu qualifizieren. Für die Umsetzung können vorhandene Systeme genutzt werden. In diesem Sinne ist auch die hierfür zur Verfügung stehende INSA-Telefonauskunft weiter auszugestalten.

Es muss sichergestellt sein, dass gezielt über das gesamte ÖPNV-Angebot im Planungsraum (einschließlich SPNV) informiert und beraten werden kann und Auskünfte zu weiterführenden Verbindungen in die angrenzenden Räume erteilt werden können. Mit einem hohen Niveau der Serviceleistungen werden Zugangshemmnisse zum ÖPNV, die aus fehlenden Informationen resultieren, abgebaut.

Weiterhin ist nach Möglichkeit die Auskunftserteilung durch die Verkehrsunternehmen beizubehalten. Über die Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen ist gleichzeitig ein kundenorientiertes Beschwerdemanagement sicherzustellen.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien ein unkomplizierter **Fahrausweiserwerb** derart zu gewährleisten, dass er nicht zu einer Hemmschwelle für die ÖPNV-Nutzung wird. Dies ist gegeben, wenn Fahrscheine im Fahrzeug, an der Haltestelle oder an im fußläufigen Einzugsbereich des ÖPNV liegenden Vertriebsstellen mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten (z.B. Agenturen, Reisebüros, Geschäften des

Einzelhandels u. ä.; hier meist Begrenzung auf ein ausgewähltes Teilsortiment) erworben werden können.

Innovative Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs mittels neuer Medien (z.B. Online-Ticket, Handyticket, elektronischer Fahrausweis mittels Chipkarte) sind zu prüfen und gegebenenfalls einzuführen.

Bei Abo- und Jahreskarten ist ein unkomplizierter Vertrieb sicherzustellen.

Das in den Fahrzeugen des ÖPNV sowie im Service eingesetzte **Personal** muss

- fachliche Kompetenz und Motivation (nachgewiesene Qualifikation für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen, Vertrautheit mit allen Gegebenheiten und Besonderheiten des lokalen ÖPNV)
- Handlungskompetenz (Fähigkeit zur Konfliktbewältigung und zu raschem Handeln)
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Fähigkeit und Bereitschaft zur Kommunikation mit dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)

besitzen. In den Verkehrsunternehmen sind dementsprechend regelmäßige Schulungen durchzuführen.

### 5.8.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Offensives Marketing und engagierte Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung der Vorzüge des ÖPNV und Bekanntmachung des ÖPNV-Angebotes sind auch künftig Schwerpunktaufgaben im Zusammenspiel von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

Als Maßnahmen sind insbesondere fortzuführen:

- a) Präsentation des ÖPNV durch Informationsbroschüren, Beiträge in den regionalen Medien (Presse, Rundfunk, Amtsblatt), Eigenwerbung an den Fahrzeugen, Einbeziehung öffentlicher Werbeträger; Darstellung der Vorteile und des Nutzens des ÖPNV sowie seines Beitrages zum Umweltschutz und zur Lebensqualität.
- b) Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z.B. Linienwegänderungen zur Anbindung neuer Nachfragepotenziale), durch eine intensive Produktwerbung.
- c) Umsetzung eines Dialogmarketing, bei dem potenzielle Kunden (z.B. Jugendliche, Firmen, Senioren) mit den Gegebenheiten des ÖPNV vertraut gemacht werden und gleichzeitig die Möglichkeit erhalten, Fragen zu stellen und ihre Meinung zu äußern.

- d) Ausbau der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit. Behörden, öffentliche Einrichtungen u. ä. sollten, wann immer es möglich ist (z.B. Internet) auf ihre Erreichbarkeit mittels des ÖPNV hinweisen.

Die Verkehrsunternehmen leisten ihren Beitrag hierzu durch Weiterentwicklung der eigenen Internetauftritte.

Die Gestaltung des Angebotes im ÖPNV und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern die regelmäßige Analyse des Verkehrsnachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen und -befragungen sowie Analysen des Verkehrsverhaltens und der Mobilität der Bürger insgesamt. Darüber hinaus ist ein ständiges Kundenzufriedenheitsmonitoring unverzichtbar. Die veränderten Wünsche der Bürger und die Akzeptanz von neuen und alten Produkten sind fortwährend in den Planungsprozess aufzunehmen und rückzukoppeln.

In Zusammenarbeit von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind die Aktivitäten zur Umsetzung eines einheitlichen Erscheinungsbildes des ÖPNV fortzusetzen. In dieses Konzept sind alle Bereiche des ÖPNV einzubeziehen, d.h. die Informationseinrichtungen und -produkte, die Fahrausweise, die Haltestellen und die Fahrzeuge. Ein einheitliches Erscheinungsbild verbessert die Wahrnehmbarkeit und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV.

Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit sollte dabei auch eine Kooperation mit den entsprechenden Aktivitäten für die landesweite ÖPNV-Dachmarke „Starker Nahverkehr“ sein. Mit Einführung des Verkehrsverbundes marego sind diesbezügliche Aktivitäten auf diesen Bereich auszuweiten.

## 5.9 Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit

Die Zugänglichkeit zum ÖPNV für **in der Mobilität beeinträchtigte Personen** ist weiter zu entwickeln mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu sind die in den Abschnitten 5.6.1 und 5.6.3 genannten Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV, der Zuwegungen und der Fahrzeuge schrittweise entsprechend den Möglichkeiten und des vorrangigen Bedarfs im engen Zusammenwirken aller zuständigen Einrichtungen umzusetzen. Gleichzeitig ist in der Fahrgastinformation und dem Service den besonderen Belangen dieser Personen Rechnung zu tragen (siehe Abschnitt 5.8.1). Als barrierefrei gelten Anlagen, Fahrzeuge und Techniken dann, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

In der Mobilität eingeschränkte Personen, hierzu gehören neben unmittelbar Geh- und Sehbehinderten auch alte und gebrechliche Bürger und Personen mit Kinderwagen, sind oft verstärkt auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen. Die Möglichkeit der gleichberechtigten Nutzung muss deshalb

schrittweise sichergestellt werden, auch im Hinblick auf die Zunahme des Anteiles älterer Bürger und deren wachsenden Mobilitätsbedürfnissen. Dazu ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen Vertretern behinderter Menschen (z.B. Behindertenverbände), Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen, um diesbezüglich neu auftauchende Problemstellungen möglichst zügig erkennen und lösen zu können.

Die Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Schulen und Eltern wirken gemeinsam darauf hin, dass **Schülern** als der im Straßenverkehr am meisten gefährdeten Personengruppe auf dem Weg von und zur Haltestelle und beim Aufenthalt an der Haltestelle ein hohes Maß an Sicherheit geboten wird. Dementsprechend wird bei der Neueinrichtung oder Rekonstruktion von Haltestellen, vor allem in den Ortsrandlagen, der Auswahl des Haltestellenstandortes und der Sicherung der Zuwegung eine besondere Bedeutung beigemessen. Bei notwendigen Straßenquerungen im Bereich von Haltestellen ist ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.

Für die künftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV gewinnt das Verkehrsverhalten der **älteren Generation** immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst, zugleich hier aber eine zunehmende Pkw-Verfügbarkeit besteht. Deshalb sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, eine stärkere ÖPNV-Nutzung und -Bindung für die Gruppe der über 60-Jährigen zu erreichen. Maßnahmen hierzu erweiterte Serviceleistungen (ggf. mit Aufpreis) sein.

Eine überschaubare und freundliche Gestaltung sowie eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen erhöhen die subjektive Sicherheit der Fahrgäste, mindern damit vorhandene Aufenthaltsängste bei Kindern, aber auch Frauen und älteren Bürgern und tragen insgesamt zur Attraktivität des ÖPNV bei.

## 5.10 Organisation des ÖPNV

### 5.10.1 Organisationsstruktur

Die Organisation des ÖSPV im Salzlandkreis wird künftig neu strukturiert. Der Salzlandkreis als Aufgabenträger bleibt alleiniger Gesellschafter der Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg - KVG mbH.

Die KVG Bernburg wird der alleinige Inhaber der Genehmigungen für den ÖSPV im Salzlandkreis und erbringt den überwiegenden Teil der Leistung selbst.

Die verbleibenden Leistungen werden durch private Verkehrsunternehmen erbracht, die im Auftrag einer neu gegründeten Fahrbetriebsgemeinschaft tätig werden, welche überwiegend im Besitz der KVG Bernburg sein wird.

Abbildung 15 zeigt die schematische Darstellung der künftigen Organisationsstruktur im Salzlandkreis.

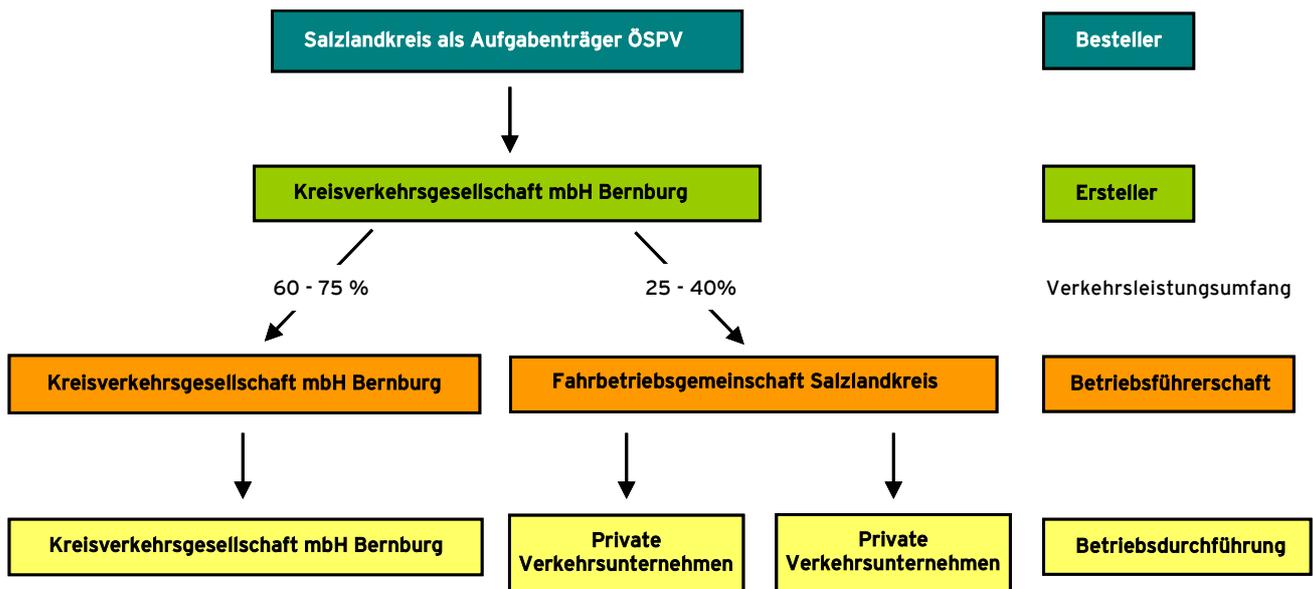


Abbildung 15: Künftige Organisationsstruktur

### 5.10.2 Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Unternehmen

Als unabdingbare Voraussetzung für die Bereitstellung eines attraktiven, auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichteten und gleichzeitig effektiven ÖPNV setzt der Salzlandkreis seine kooperative Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern fort und bringt sich über den Verbundbeirat intensiv in den Prozess der Ausgestaltung des Verkehrsverbundes marego. ein.

In gleicher Weise wirken die den ÖPNV im Landkreis betreibenden Verkehrsunternehmen zusammen.

### 5.10.3 Qualitätsmanagement

Die ÖPNV-Leistungen im Salzlandkreis werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes soll dieses Qualitätsniveau als Basis beibehalten und darauf aufbauend stetig weiterentwickelt werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV anzubieten.

Die in diesem NVP definierten Standards bilden die Grundlage für die Durchführung des ÖPNV im Planungsraum. Davon ausgehend sind durch den Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Instrumentarien zur Kontrolle der Erfüllung der Qualitätsstandards zu erarbeiten und umzusetzen.

### 5.10.4 Linienbündelung

Bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für den Stadt- und Regionalverkehr ist sicherzustellen, dass die in § 8 PBefG gestellten Forderungen nach Integration der Nahverkehrsbedienung und wirtschaftli-

cher Gestaltung des Verkehrs (Deckung der Kosten durch die Erträge) erfüllt werden. Eine Maßnahme hierzu ist nach § 9 (2) PBefG die Bildung von Linienbündeln, bei der die Genehmigung für mehrere Linien gemeinsam erteilt wird. Ein Linienbündel umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine betriebliche Optimierung ermöglichen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden können. Damit wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang im Rahmen von Bekanntmachungen/Ausschreibungen/Genehmigungswettbewerben verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken erreicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb eines Linienbündels gewährleistet sein.

Die gebündelte Erteilung von Genehmigungen sichert also die Umsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung und eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs mit im Ergebnis möglichst geringen Belastungen des öffentlichen Haushaltes. Für die Fahrgäste sollen sich daraus keine negativen Auswirkungen ergeben (z.B. keine Zunahme des Umsteigezwanges).

Unter Beachtung der Größe und Struktur des Planungsraumes Salzlandkreis und bestehender funktionaler Zusammenhänge zwischen den Linien wird vorgesehen, die Linien des Landkreises **zu einem Linienbündel** zusammenzufassen.

## 6 Finanzierung des ÖPNV

### 6.1 Finanzierungsgrundsätze

Für die Finanzierung des ÖPNV im Salzlandkreis gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt auf der Basis des § 8 ÖPNVG LSA den Aufgabenträgern und Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltes zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung, für ÖPNV-Investitionen und zur Förderung von Verkehrskooperationen, die zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote beitragen sollen. Die Höhe des Anteils der auf die einzelnen Aufgabenträger entfallenden Mittel ergibt sich aus dazu festgelegten Finanzierungsfaktoren.

Jeder Aufgabenträger ist verpflichtet, mindestens 17,5 % des Zuweisungsbetrages des Landes Sachsen-Anhalt aus § 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA für Investitionen in den Straßenpersonennahverkehr zu verwenden.

Der Aufgabenträger Salzlandkreis unterstützt im Rahmen der Verordnung (EG) 1370/2007 auch künftig die Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und damit der Sicherung einer qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung durch Bereitstellung von Finanzhilfen zum Ausgleich der damit verbundenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Verkehrsunternehmen, die Ausgleichszahlungen im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 erhalten, haben entsprechend den rechtlichen Vorgaben, insbesondere den Anforderungen des Anhangs der Verordnung 1370/2007 regelmäßig einen Nachweis zu führen und dem Aufgabenträger vorzulegen. Näheres ist in entsprechender Weise in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, einer Betrauungsanweisung, einer Allgemeinen Vorschrift oder in sonstiger geeigneter Form zu regeln.

Mit der Neufassung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) werden die Ausgleichsleistungen zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs (bisher nach § 45a PBefG geregelt) künftig vom Land Sachsen-Anhalt an die Aufgabenträger ausbezahlt. Der Aufgabenträger Salzlandkreis schafft über entsprechende Festlegungen im Dienstleistungsauftrag die Voraussetzungen, die eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung dieser Mittel an die Verkehrsunternehmen gewährleisten und einen Rechtsanspruch der Verkehrsunternehmen begründen.

## 6.2 Basisentwicklung zur Finanzierung

### 6.2.1 Entwicklung der Betriebskosten

Bezüglich Kenngrößen, die Einfluss auf die Entwicklung der Betriebskosten im ÖPNV haben, wird von folgenden allgemeinen Tendenzen ausgegangen:

- Das Wachstum der Energiepreise wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen, wird jedoch die Wettbewerbssituation des ÖPNV gegenüber dem MIV verbessern.
- Die Jahresteuersatzrate lag 2009 sehr niedrig. Mit Erholung der Wirtschaft ist wieder mit einem Anstieg der Preisindizes zu rechnen. Bei Fortsetzung einer regelmäßigen Fahrzeugerneuerung ergeben sich daraus insbesondere zunehmende Kostenbelastungen für Abschreibungen und Fremdfinanzierung.
- Die jährlichen Lohnabschlüsse wirken kostensteigernd; allerdings sollte hier von einem zunächst moderaten Niveau ausgegangen werden. Zu beachten ist, dass neues Personal seine Tätigkeit häufig zu kostengünstigeren Konditionen aufnimmt.
- Die Lohnnebenkosten werden nicht in entscheidendem Maße sinken.
- Der Ersatz angebotener Fahrplanleistungen durch bedarfsorientierte Bedienweisen wirkt deutlich kostendämpfend, sofern dadurch Fahrzeugkapazitäten eingespart werden. Erweiterungen des Angebotes durch Rufbusfahrten sind dagegen mit zusätzlichen Kosten verbunden.

Die absolute Betriebskostenentwicklung wird vorrangig von der angebotenen Fahrplanleistung bestimmt. Mit der Stabilisierung der Schülerzahlen in den nächsten Jahren wird sich auch die Fahrplankilometer-Leistung auf einem weitestgehend konstanten Niveau halten.

Insgesamt ist für den Planungszeitraum von einer leichten Steigerung der Betriebskosten auszugehen.

### 6.2.2 Entwicklung der Einnahmen

Hinsichtlich der Entwicklung der Erlöse im ÖPNV sind folgende allgemeine Feststellungen zu treffen:

- Der zu erwartende Bevölkerungsrückgang wird sich nach derzeitiger Einschätzung wahrscheinlich auch in der ÖPNV-Nachfrage und damit in der Erlössituation negativ niederschlagen. Bei einer Verminderung der ÖPNV-Leistung wird dieser Fahrgastrückgang möglicherweise noch verstärkt. Andererseits kann er jedoch durch Maßnahmen im Bereich Marketing und Serviceorientierung abgeschwächt werden. Hierzu gehören insbesondere die weitere Steigerung der Attraktivität des

ÖPNV-Angebotes durch Anschlussoptimierung, Fahrplanverdichtung bei starker Nachfrage und höhere Flexibilität bei bedarfsorientierter Bedienung sowie der Abbau von Nutzungshemmschwellen.

- In der Schülerbeförderung ist eine weitestgehende Stabilisierung der Fahrgastzahlen und damit der Einnahmen zu erwarten.
- Zur Verbesserung der Fahrgeldeinnahmesituation sind regelmäßige Fahrpreisanpassungen umzusetzen. Diese sollten allerdings moderat bleiben, da sie sonst wiederum Fahrgastverluste nach sich ziehen.
- Die Einführung des Verkehrsverbundes marego. in 2010 zielt auf die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste ab, so dass ein positiver Einfluss auf die Einnahmesituation zu erwarten ist.

Bei den Fahrgeldeinnahmen sollte innerhalb des Planungszeitraumes ein weitestgehend stabiles Niveau erreichbar sein. Die Höhe der Ausgleichsleistungen des Landes für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs gemäß § 9 ÖPNVG LSA ist vorerst nur bis zum Jahr 2013 festgelegt.

Insgesamt ergibt sich, dass ein ausreichendes, flächendeckendes und weitestgehend attraktives ÖPNV-Angebot, dessen Realisierung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse ist, allein durch Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen, gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen und sonstigen betrieblichen Erlösen nicht finanzierbar ist.

Die konkrete Höhe der bei der Umsetzung der Verkehrsleistungen entstehenden Betriebskostenunterdeckung hängt davon ab, wie die o. g. Abschätzungen tatsächlich eintreten.

### 6.3 Finanzierung des Aufgabenträgers

Gemäß den vorstehend getroffenen Abschätzungen zur möglichen Entwicklung der Kosten und Erlöse ergibt sich eine Betriebskostenunterdeckung bei der Durchführung des ÖPNV im Planungsraum Salzlandkreis.

Bezüglich der Mittel, die als Unterstützung für die im Planungsraum mit eigenwirtschaftlichen Linien konzessionierten Verkehrsunternehmen ausreichen sind, bestehen mit Stand 01/2011 folgende Planungen:

(Stand 01/2011)	Mittel für den ÖPNV in EUR			
	2012	2013	2014	2015
<b>Allg. ÖPNV-Zuschüsse an die VU (konsumtiv)</b>	<b>2.500.000</b>	<b>2.500.000</b>	<b>2.500.000</b>	<b>2.500.000</b>
Zuweisung des Landes nach §§ 8 und 8a ÖPNVG LSA	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000
Zuschuss SLK	1.150.000	1.150.000	1.150.000	1.150.000
<b>Zuschüsse f. ÖPNV-Investitionen (VU, Städte und Gemeinden)</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>
darunter Zuschuss des Landes nach § 8	300.000	300.000	300.000	300.000

(Stand 01/2011)	Mittel für den ÖPNV in EUR			
	2012	2013	2014	2015
Abs. 4 ÖPNVG LSA				
<b>Finanz. Ausbildungsverkehr § 9 ÖPNVG LSA</b>	<b>1.636.800</b>	<b>1.636.800</b>	(1)	(1)
darunter Zuschuss Land § 9 Abs. 1 ÖPNVG LSA	1.636.800	1.636.800	(1)	(1)
<b>Marego.<sup>(2)</sup></b>				
Förderung Verbundtarif/DTV	77.330	77.330	(3)	(3)
darunter Zuschuss Land	77.330	77.330	(3)	(3)
Verbundgesellschaft	122.000	123.000	124.000	k.A.
darunter Zuschuss Land <sup>(4)</sup>	63.000	29.000	7.000	0
darunter Zuschuss SLK	59.000	94.000	117.000	k.A.
<p>(1) Festlegung der Zuschüsse zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs werden gemäß § 9 Abs. 1 ÖPNVG LSA zunächst bis 2013, ab 2014 Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 ÖPNVG LSA unter Berücksichtigung des Bedarfs, der Entwicklung der Schülerzahlen und der Reiseweiten sowie der Leistungsfähigkeit des Landes im Jahr 2013.</p> <p>(2) Die marego.-Verträge sind zunächst mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2014 geschlossen worden.</p> <p>(3) Die Durchtarifierungsverluste (DTV) wurden zunächst bis 2013 ermittelt. Der Ausgleich der Harmonisierungsverluste erfolgt an die Magdeburger Verkehrsbetriebe über den AT Landeshauptstadt Magdeburg.</p> <p>(4) entspr. Art. 3 Abs. 7 Grundvertrag</p> <p>k.A. ... Die Zahlen lagen zum Zeitpunkt der Nahverkehrsplanerarbeitung noch nicht vor.</p>				

**Tabelle 21: Zur Finanzierung des ÖPNV geplante Mittel**

Bei den Mitteln des Landes gemäß § 8 ÖPNVG ist zu beachten, dass die Höhe der auf die einzelnen Aufgabenträger entfallenden Beträge anhand der Anteile ermittelt werden, die die Aufgabenträger an insgesamt vier Bemessungskriterien (Fahrplankilometer, Fläche, Fahrten je Einwohner, Streckenlänge Straßenbahnnetz) in Bezug auf das gesamte Land jeweils haben. Weil damit Abhängigkeiten zur Entwicklung im Gebiet anderer Aufgabenträger bestehen, ist die Höhe der Landesmittel nur eingeschränkt prognostizierbar.

Die in Tabelle 21 aufgeführten Mittel zur Förderung von Investitionen sind insbesondere für die regelmäßigen Erneuerungsinvestitionen der Verkehrsunternehmen in den Fahrzeugpark zu verwenden (mindestens 2 Busse pro Jahr). Dabei ist sicherzustellen, dass die aus dem Zuweisungsbeitrag finanzierten oder mitfinanzierten Verkehrsmittel bzw. anderen Investitionsgüter barrierefrei gestaltet sind. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen ist die zum Zeitpunkt der Beschaffung geltende Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzen einzuhalten.

Zuwendungen des Landes zur Förderung des Verkehrsverbundes marego. betreffen den Ausgleich der sich ergebenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste sowie Mittel zur Finanzierung der Verbundgesellschaft. Da sich die mit der Einführung des Verbundtarifes marego. künftig

ergebenden Veränderungen bei der Nachfrage und den Erlösen und damit der gesamten Finanzierung des ÖPNV im Verbundgebiet gegenwärtig noch nicht abgeschätzt werden können, wurden die marego.-Verträge zunächst mit einer Laufzeit bis zum 31. 12.2014 geschlossen. Im Jahr 2014 wird ein dann das Einnahmeaufteilungsverfahren überarbeitet.

Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen konsequent fortgesetzt werden, die zu einer Senkung des Defizits und damit des Zuschussbedarfs führen. Das sind zunächst weitere Verbesserungen der Effektivität des ÖPNV mit dem Ziel der Kostensenkung. Hierzu gehören u. a. Optimierung der Fahr- und Wagenumlaufpläne, Anwendung flexibler Bedienformen, Erweiterung von Subunternehmerleistungen bei Aufrechterhaltung der geforderten ÖPNV-Qualität, Vermeidung von Parallelverkehren auf Straße und Schiene. Kosteneinsparungseffekte sind nur erreichbar, wenn Kapazitäten in den Unternehmen tatsächlich freigelegt werden (darunter ist jeweils ein Fahrzeug mit zugehörigem Fahrer zu verstehen). Da den möglichen Quellen weiterer Rationalisierungen in den Verkehrsunternehmen trotz wachsenden Wettbewerbs, wie bereits erwähnt, Grenzen gesetzt sind, muss es darüber hinaus vor allem gelingen, durch Erhöhung der Qualität und Attraktivität des ÖPNV (u. a. Anschlusssicherung, Angebotsvertaktung, Service, Minimierung Zugangshemmschwellen) in Verbindung mit Verbesserungen in Marketing und Öffentlichkeitsarbeit Fahrgastzuwächse und damit höhere Erlöse zu erreichen. Zu beachten ist dabei, dass auch Attraktivitätssteigerungen häufig mit zusätzlichen Kosten verbunden sind (z.B. Modernisierung Haltestellen und Fahrzeuge).

Die konkrete Ausgestaltung der Regularien für die Finanzierung der an die internen Betreiber zu vergebenden Leistungen erfolgt im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages entsprechend Artikel 4 in Verbindung mit Artikel 6 und Anhang der VO (EG) 1370/2007, der dem Kreistag zur Bestätigung vorzulegen ist.

# Verzeichnisse

## 6.4 Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike und Ride
EC/IC/ICE	Eurocity/Intercity/Intercity-Express
EW	Einwohner
FamFöG LSA	Gesetz zur Familienförderung des Landes Sachsen-Anhalt
FGI	Fahrgastinformation
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
Hst	Haltestelle
HEX	Harz-Elbe-Express
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
LH	Landeshauptstadt
LEP-LSA	Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LV	Linienverkehr
KVG	Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg - KVG mbH
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUM	Magdeburg & Umland
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NGA	Nutzergruppenspezifische Angebote
NIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NJL	Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land
NVP	Nahverkehrsplan
OBS	Omnibusbetrieb Saalkreis GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
OT	Ortsteil
P+R	Park und Ride
p. a.	per anno
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PDA	Personal Digital Assistant
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
PNVG	Personennahverkehr Staßfurt GmbH
RB/RE	Regionalbahn/ Regional-Express
RBL	Rechnergestützte Betriebsleitsysteme
RE	Regionalexpress

SFT	Schülerferienticket
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TR	Teilraum
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## 6.5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersichtskarte Salzlandkreis .....	8
Abbildung 2:	Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen .....	11
Abbildung 3:	Anteil der Altersgruppen an der Bevölkerung <sup>2</sup> .....	12
Abbildung 4:	Pendlerbeziehungen des Salzlandkreises in Sachsen-Anhalt in 2009 .....	13
Abbildung 5:	Entwicklung der Schülerzahlen im Salzlandkreis.....	14
Abbildung 6:	Entwicklung des Pkw-Bestandes im Salzlandkreis.....	15
Abbildung 7:	Bestandsnetz SPNV im Salzlandkreis .....	17
Abbildung 8:	ÖSPV-Liniennetz im Salzlandkreis .....	20
Abbildung 9:	Entwicklung der Fahrplankilometer-Leistung .....	23
Abbildung 10:	Tourismus im Salzlandkreis.....	29
Abbildung 11:	Entwicklung der Beförderungsleistungen .....	35
Abbildung 12:	Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2025 im Salzlandkreis .....	51
Abbildung 13:	Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen.....	52
Abbildung 14:	Anteile der Altersgruppen an der Bevölkerung.....	52
Abbildung 15:	Künftige Organisationsstruktur .....	100

## 6.6 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerzahlen in der Region Magdeburg.....	9
Tabelle 2:	Beschäftigte und Arbeitsmarktlage im Salzlandkreis .....	12
Tabelle 3:	SPNV-Angebot im Salzlandkreis.....	16
Tabelle 4:	SPNV-Zugangsstellen im Salzlandkreis.....	18
Tabelle 5:	Angebot des Stadtbusverkehrs im Salzlandkreis.....	24
Tabelle 6:	Verknüpfung des SPNV am Bahnhof Güsten .....	25
Tabelle 7:	Verknüpfung des SPNV am Bahnhof Calbe Ost.....	25

Tabelle 8:	Gliederung des Liniennetzes .....	57
Tabelle 9:	Kategorisierung der Orte im Salzlandkreis anhand der Einwohnerzahlen .....	58
Tabelle 10:	Empfehlungen für Haltestelleneinzugsbereiche .....	59
Tabelle 11:	Anzustrebende Erreichbarkeit zentraler Orte .....	60
Tabelle 12:	Anzubindende Außenziele .....	61
Tabelle 13:	Bedienungsfrequenzen nach Netzstufen und Verkehrszeiten ..	62
Tabelle 14:	Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im Salzlandkreis .....	73
Tabelle 15:	Mindestangebot im Ergänzungsnetz .....	74
Tabelle 16:	Mindestbedienung im Ergänzungsnetz .....	79
Tabelle 17:	Vorrangige Produkte bei alternativen Bedienformen .....	82
Tabelle 18:	Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV .....	84
Tabelle 19:	Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs .....	89
Tabelle 20:	Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequentierung .....	90
Tabelle 21:	Zur Finanzierung des ÖPNV geplante Mittel .....	105

## 6.7 Quellenverzeichnis

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20.01.2005 (GVBl. LSA 2005, S. 16), in der aktuellen Fassung
- /2/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990 in der aktuellen Fassung
- /3/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Zeitraum 2005 bis 2008/2015 vom 20. Dezember 2005
- /4/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan. Fortschreibung für den Zeitraum 2009 bis 2015/2025. Entwurf vom 05. August 2009
- /5/ 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008- 2025 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt
- /6/ BO- Kraft vom 21.06.1975 in der aktuellen Fassung
- /7/ StVO vom 16.11.1970 in der aktuellen Fassung
- /8/ Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. VDV-Schrift 4, 06/2001

- /9/ Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. direkt-Heft 51, BMV, 1997.
- /10/ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs - EAÖ. FGSV, Köln 2003.
- /11/ Verkehrliche Gestaltung von Verknüpfungspunkten öffentlicher Verkehrsmittel, VÖV Schriften 1.15.1, 1981
- /12/ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), in der aktuellen Fassung
- /13/ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates“ (VO (EG) 1370/2007)

### **Weiterführende Quellen**

Fahrplan 2010/2011 der VGS für den Salzlandkreis

Fahrplan 2010 der KVG für den Salzlandkreis

Fahrplan 2010/2011 der PNVG für den Salzlandkreis

Internetauftritt des Landkreises Salzlandkreis, [www.salzlandkreis.de](http://www.salzlandkreis.de)

Internetauftritt der KVG, [www.kvg-bernburg.de](http://www.kvg-bernburg.de)

Internetauftritt der PNVG, [www.stassfurt.de](http://www.stassfurt.de)

Internetauftritt der VGS, [www.vgs-suedharzlinie.de](http://www.vgs-suedharzlinie.de)

Internetauftritt des Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH,  
[www.marego-verbund.de](http://www.marego-verbund.de)

## 6.8 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Raumstruktur
Anlage 2	Standorte der Schulen im Salzlandkreis
Anlage 3	Fahrschüler (Schuljahr 2010/11)
Anlage 4-1	Liniennetz IST im ÖPNV des Salzlandkreises
Anlage 4-2	Liniendaten zum Regionalverkehr im Salzlandkreis
Anlage 5	Industrie- und Gewerbegebiete
Anlage 6	Touristische Einrichtungen
Anlage 7	Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen
Anlage 8 - 1	Netz- und Bedienkonzept
Anlage 8 - 2	Erschließung der Stadt Bernburg (Saale)
Anlage 8 - 3	Erschließung der Stadt Schönebeck (Elbe)
Anlage 8 - 4	Erschließung der Stadt Aschersleben
Anlage 8 - 5	Erschließung der Stadt Staßfurt
Anlage 9 - 1	Verbundgebiet marego.
Anlage 9 -2	Tarif im Verkehrsverbund marego.

# Anlagen