

**Plan des
öffentlichen Personennahverkehrs
des Landes Sachsen-Anhalt
– ÖPNV-Plan –
Fortschreibung für den
Zeitraum 2009 bis 2015/2025**



**ENTWURF vom 05. August 2009
Anhörungsverfahren**



SACHSEN-ANHALT

**Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr**

Inhaltsverzeichnis

1	GESETZLICHER AUFTRAG UND METHODIK	3
2	GRUNDSÄTZE UND ZIELE DER ÖPNV-GESTALTUNG IN SACHSEN-ANHALT	4
2.1	GESELLSCHAFTSPOLITISCHE ZIELE	5
2.2	RAUMORDNUNGS-, VERKEHRS- UND UMWELTPOLITISCHE ZIELE.....	6
2.3	FINANZPOLITISCHE ZIELE	8
3	HERAUSFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ÖPNV-GESTALTUNG IN SACHSEN-ANHALT	8
3.1	HERAUSFORDERUNGEN	8
3.2	RAHMENBEDINGUNGEN.....	9
3.2.1	<i>Rechtsrahmen</i>	9
3.2.2	<i>Finanzierungsrahmen</i>	10
3.2.3	<i>Organisation der SPNV-Aufgabenträgerschaft</i>	11
3.2.4	<i>Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur</i>	15
3.2.5	<i>Schienenpersonenfernverkehr</i>	16
3.3	VERKEHRSMARKT.....	17
3.3.1	<i>Demographischer Wandel und ÖPNV</i>	19
3.3.2	<i>Veränderungen einzelner Marktsegmente des ÖPNV</i>	21
3.3.3	<i>Nachfrageentwicklung im ÖPNV</i>	22
4	LEITLINIEN DER ÖPNV-GESTALTUNG IN SACHSEN-ANHALT	26
5	NAHVERKEHR IN SACHSEN-ANHALT IM 21. JAHRHUNDERT – HANDLUNGSFELDER FÜR DIE KOORDINIERT VERKEHRSGESTALTUNG BIS 2015 / 2025	30
5.1	ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR FÜR ALLE MENSCHEN	30
5.2	INTEGRIERTES ANGEBOTSKONZEPT.....	32
5.2.1	<i>Bestimmung der ÖPNV-Netze</i>	32
5.2.2	<i>Leistungsangebot im ÖPNV-Landesnetz</i>	38
5.2.3	<i>Schnittstellen und Zugangsstellen</i>	51
5.2.4	<i>Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr</i>	59
5.2.5	<i>Flexible Bedienformen</i>	62
5.2.6	<i>Tourismus- und Freizeitverkehr</i>	63
5.2.7	<i>Schüler- und Ausbildungsverkehr</i>	66
5.3	MANAGEMENT UND KOOPERATIONEN	68
5.3.1	<i>Tarife und Kooperationen</i>	68
5.3.2	<i>Qualität, Service und Sicherheit</i>	72
5.3.3	<i>Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssysteme</i>	74
5.3.4	<i>Marketing und Mobilitätsmanagement</i>	76
5.4	INFRASTRUKTUR UND FAHRZEUGE	77
5.4.1	<i>Schieneninfrastruktur</i>	77
5.4.2	<i>ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur</i>	84
5.4.3	<i>Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs</i>	85
5.4.4	<i>Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs</i>	87
5.5	ENTWICKLUNG DES RECHTSRAHMENS IM ÖSPV	89
5.6	FORSCHUNGS-, ENTWICKLUNGS- UND INNOVATIONSSTRATEGIE IM ÖPNV.....	90
6	ÜBERBLICK ÜBER DAS FINANZIELLE ENGAGEMENT DES LANDES	94
7	ABKÜRZUNGSSVERZEICHNIS	95

1 Gesetzlicher Auftrag und Methodik

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

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

Der ÖPNV ist Bestandteil des vom Kabinett am 03. Juni 2007 (dritte Fortschreibung) beschlossenen Handlungskonzeptes „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“, das eine der wichtigsten landespolitischen Vorgaben für den ÖPNV-Plan darstellt. Darüber hinaus werden in dem Plan weitere ÖPNV-relevante Gesetze, wie das Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt, das Personenbeförderungsgesetz, das Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt und die Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes bzw. Landes beachtet. Außerdem wird der gesetzliche Finanzierungsrahmen über das ÖPNVG LSA hinaus berücksichtigt, wie er z. B. in dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs - RegG, dem Entflechtungsgesetz - EntflG, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG sowie dem Finanzausgleichsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt - FAG - verankert ist.

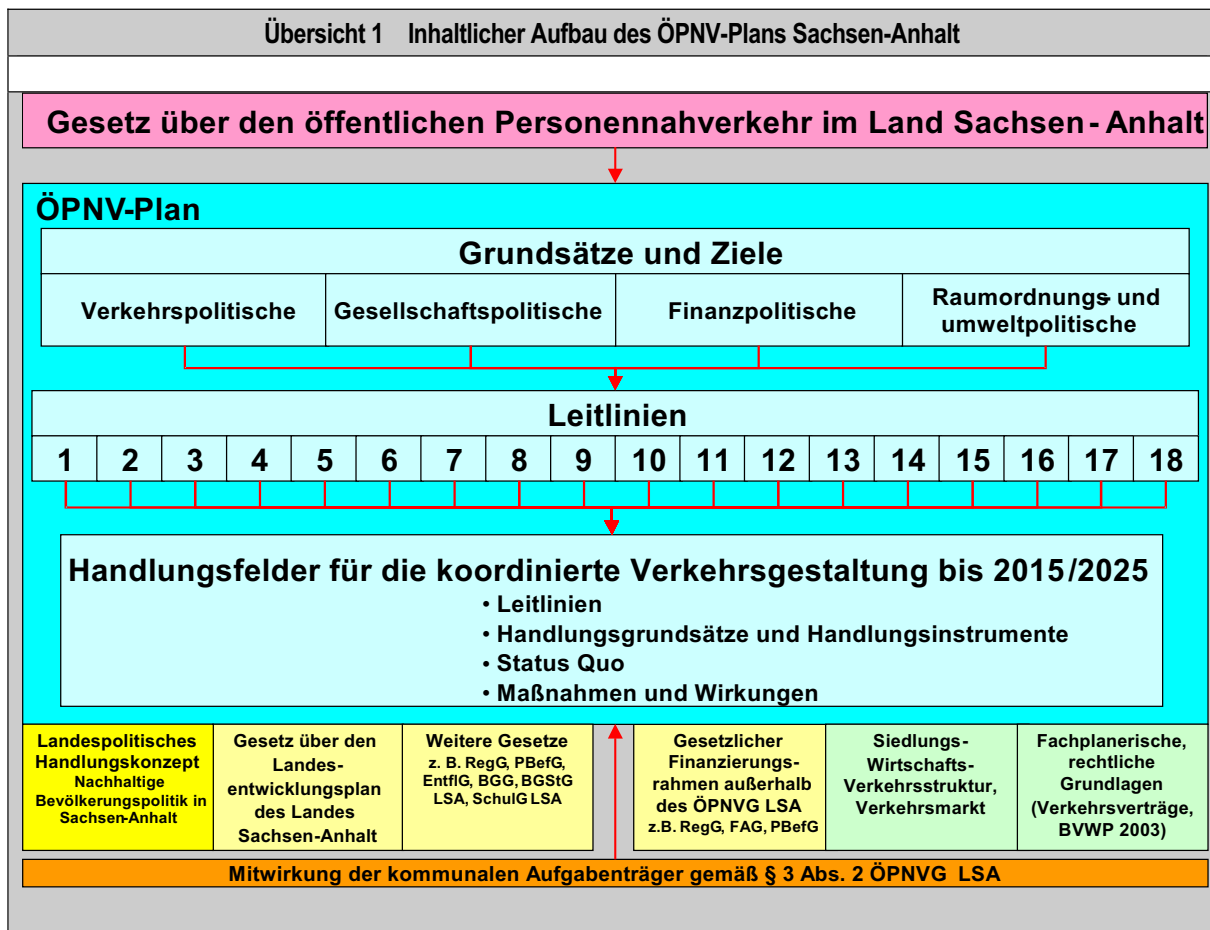
Der ÖPNV-Plan wurde mit Beschluss der Landesregierung vom 20.12.2005, veröffentlicht im Ministerialblatt für das Land Sachsen-Anhalt vom 13.03.2006, aufgestellt und mit der vorliegenden Fassung zum 30.09.2009 fortgeschrieben.

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

Der ÖPNV-Plan erhält mit 2015 und 2025 zwei Planungshorizonte. Der mittelfristige Horizont 2015 richtet sich nach der nächsten Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2014, nach welcher der Gesamtrahmen und die Länderverteilung der Finanzierung neu festgelegt werden. Weiterhin werden zum Jahr 2015 die Mehrzahl der Verkehrsleistungen im SPNV vertraglich neu gebunden. Der langfristige Horizont 2025 lehnt sich an den Zeitraum der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose an.

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

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



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

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

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

Im ÖPNVG LSA sind die Grundsätze und Ziele für den ÖPNV in Sachsen-Anhalt zusammengefasst, wonach ein an ihren wirtschaftlichen Stärken ausgerichteter Mix der Verkehrsträger umzusetzen ist. Damit wird der Handlungsrahmen abgesteckt, um das gesellschaftspolitische Ziel einer Sicherung der Mobilität der auf den ÖPNV angewiesenen Personengruppen auch unter den veränderten Rahmenbedingungen flächendeckend zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund sind alle Merkmale der unterschiedlichen Personengruppen hinsichtlich der Bedarfe, Bedürfnisse und Möglichkeiten auch geschlechterdifferenziert zu betrachten².

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

Grundsätze gemäß ÖPNVG LSA

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

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

Die Organisations- und Finanzverantwortung für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) obliegt nach § 1 Satz 2, § 4 und § 8 ÖPNVG LSA den Landkreisen und kreisfreien Städten. Für ÖSPV-Relationen, für die ein besonderes Landesinteresse nach dem im Kapitel 5.2.1 beschriebenen mehrstufigen Verfahren unter Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger festgestellt wurde, kann die finanzielle Mehrbelastung zur Sicherung von Qualitätskriterien durch das Land übernommen werden.

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

Ziele gemäß ÖPNVG LSA

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

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

2.1 Gesellschaftspolitische Ziele

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

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

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

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

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

Mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge, der Umsetzung des Schnittstellen- und des Bahnhofsprogramms konnte die Barrierefreiheit bereits verbessert werden. Allerdings hat sich durch Investitionsmaßnahmen der DB Netz AG die Barrierefreiheit in Einzelfällen verschlechtert.

2.2 Raumordnungs-, verkehrs- und umweltpolitische Ziele

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

Bei der **Raumschließung und -entwicklung** dient der ÖPNV sowohl der Stärkung der zentralen Orte und der Innenstädte als auch der Förderung der Entwicklung der regionalen Wirtschaftsstruktur einschließlich des Tourismus. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist ein wesentlicher Standortvorteil für Gewerbe- und Siedlungsgebiete, insbesondere für Unternehmen mit hoher Mitarbeiterzahl und/oder Kundenfrequenz. Die Entwicklung eines nachhaltigen ÖPNV-Angebotes erfolgt unter Berücksichtigung der im LEP-LSA formulierten Grundsätze und unter Beachtung der Ziele der Raumordnung.

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

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

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

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

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

Bei Rückbaumaßnahmen ist insbesondere darauf zu achten, dass die Zugangsstellen des ÖPNV auch weiterhin in verdichteten Siedlungsstrukturen eingebettet bleiben. Dies ist – verbunden mit einer auf die Haltepunkte des ÖPNV **konzentrierten Siedlungsentwicklung** insbesondere in den Ordnungsräumen des Landes – eine wesentliche Voraussetzung, um durch Verkehrsverlagerung die Standortqualität der Siedlungen zu verbessern und über fußläufige Entfernungen hinausgehende Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weitgehend durch den ÖPNV zu befriedigen.

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

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

Der ÖPNV soll der Entlastung des durch den MIV stark beanspruchten Straßenraumes dienen. Durch die verstärkte Nutzung des ÖPNV soll eine **Reduzierung der Schadstoffemissionen** und eine Verbesserung des Klimaschutzes des gesamten Verkehrssystems erreicht werden. Daher ist das Potential zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen durch konsequenten Einsatz der schadstoffärmsten und leisesten Fahrzeuge zu nutzen.

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

möglich ist. Dabei sind die Kostensteigerungen durch höhere Energiepreise für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste zu berücksichtigen.

2.3 Finanzpolitische Ziele

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

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

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

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

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

3.1 Herausforderungen

Die aus dem Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“ abgeleitete ÖPNV-Strategie des Landes, trotz der demographischen Entwicklung und der sich verengenden Finanzierungsspielräume auch weiterhin eine flächendeckende ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung mit einem vertretbaren Kostenaufwand zu gewährleisten, erfordert, die Überprüfung und Neuausrichtung des ÖPNV-Angebotes entsprechend den verkehrlichen und wirtschaftlichen Stärken der einzelnen Verkehrsträger fortzusetzen. Die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist dabei eng mit den darin definierten Handlungsfeldern der Familien-, Schul-, Bildungs- und Seniorenpolitik, der Landes-, Regional- und Stadtentwicklungsplanung sowie dem Tourismus verknüpft. Der ÖPNV soll insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse von Familien berücksichtigen. Im Bereich des ÖPNV sind folgende Entwicklungen zu beachten:

- Veränderungen der Bevölkerungs-, Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur, dabei besonders die Veränderungen der Schülerzahlen und der Schulstandorte,
- Flexibilisierung der Arbeitszeit und des Freizeitverhaltens,
- Entwicklung des Verkehrsaufkommens und Veränderung des Modal Splits nach der Landesverkehrsprognose sowie

- Veränderungen in der Fahrgaststruktur und wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV (**Anlage 1**).

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hat das Land mit dem mit der DB Regio AG geschlossenen „Großen Verkehrsvertrag“, den Verkehrsverträgen für die Teilnetze „Nordharz“ (Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH), „Altmark-Börde-Anhalt“ (Elbe Saale Bahn) und „Sachsen-Anhalt Süd“ (Burgenlandbahn) sowie den derzeit ausgeschriebenen Verkehrsverträgen für die Netze „Mitteldeutsches S-Bahn Netz“ und „Stadtbahn“ seine Gestaltungsmöglichkeiten genutzt. Die Verkehrsverträge enthalten Spielräume, um notwendige Anpassungen des Fahrplanangebotes an aktuelle Entwicklungen vornehmen zu können. Die vertragliche Gestaltung des SPNV schafft darüber hinaus die Möglichkeiten, sich planerisch auf die Verknüpfung der Verkehrsträger im Sinne eines wirtschaftlichen Gesamtsystems zu konzentrieren. Sie wirken damit mittelbar auf die Gestaltung der Teilsysteme des ÖPNV.

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

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

Ein wirtschaftlicher ÖPNV erfordert eine Angebotsgestaltung, die eine in unterschiedlichen Räumen und zu unterschiedlichen Zeiten optimale Marktausschöpfung erreicht. Innerhalb eines solchen Angebotes müssen die Regionen ihren eigenen Verkehrsträgermix entwickeln, wobei die verschiedenen flexiblen Bedienformen zur Optimierung beitragen können.

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

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Rechtsrahmen

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

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

3.2.2 Finanzierungsrahmen

Die Finanzierung des ÖPNV und die Refinanzierung der Aufgabenträger erfolgt derzeit – wie in **Übersicht 2** dargestellt – neben den Fahrgelderlösen durch eine Vielzahl öffentlicher Finanzierungsquellen.

Übersicht 2 Finanzierungsrahmen des ÖPNV in Sachsen-Anhalt	
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalisierungsmittel nach § 5 Abs. 1 und Abs. 2 Regionalisierungsgesetz (RegG), • Mittel nach dem ÖPNVG LSA, • Mittel der Landkreise und kreisfreien Städte aus dem Finanzausgleichsgesetz des Landes (FAG), • Ausgleichsleistungen für Schülerverkehr gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG), • Ausgleichsleistungen nach § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), • Ausgleichsleistungen für Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX (SGB IX), • Zuschüsse durch die Aufgabenträger, • Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (EntflG), • Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), z. B. Sammelvereinbarungen zum Ausbau von Stationen. 	

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

Aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes weist das Land den kommunalen Aufgabenträgern in 2008 für konsumtive und investive Zwecke einen Betrag von rd. 38,84 Mio. Euro (Vorauszahlung 2008, Restzahlung 2007 und einmalige Zuweisung i. H. v. 2 Mio. €) zu. Die Höhe dieses Zuweisungsbetrages an die Aufgabenträger orientiert sich an der Mittelausstattung des Landes Sachsen-Anhalt nach dem Regionalisierungsgesetz. Mit der Änderung des ÖPNVG (derzeit im Entwurf) soll dieser Zuweisungsbetrag ab dem Haushaltsjahr 2010 zunächst 41 Mio. Euro betragen und der Gesamtbetrag einer Dynamisierung unterliegen. Hier kommen die Mittel zum Einsatz, die bisher für die beim Land verbliebene Förderung für besonders schadstoffarme Niederflurlinienomnibusse ausgereicht wurden. Damit wird zugleich aus Anlass des sich auch im Bereich des ÖSPV abzeichnenden Wettbewerbs der bereits mit dem ÖPNVG eingeleitete Rückzug des Landes aus der Investitionsförderung fortgesetzt.

Die Höhe der jeweiligen Anteile für konsumtive und investive Zwecke können grundsätzlich von den kommunalen Aufgabenträgern frei bestimmt werden, wobei mit der Änderung des ÖPNVG eine Verpflichtung der Aufgabenträger eingeführt werden soll, von den Zuweisungen mindestens 5 Mio. Euro für Investitionen zu verwenden. Zugleich soll damit die Erwartung an die Aufgabenträger verbunden werden, dass sie mit diesen Mitteln insbesondere die Verkehrsunternehmen in die Lage versetzen, die notwendige Erneuerung der Busflotte unter Einhaltung der höchstmöglichen Umweltstandards zu leisten.

Daneben stellt das Land aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms sowie des Entflechtungsgesetzes Zuschüsse für investive Großvorhaben, wie z. B. den Ausbau der Infrastruktur für den Straßenbahnbetrieb, zur Verfügung. Eine Betriebshofförderung erfolgt nach dem Grundsatz der Wettbewerbsneutralität in der Regel nicht mehr, nur beim Bau von Straßenbahnbetriebshöfen wird im Einzelfall entschieden.

Der in **Übersicht 3** dargestellte Finanzierungsschlüssel des ÖPNVG LSA geht davon aus, dass die vormals ausnahmslos an Strukturkomponenten ausgerichtete Finanzierung vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung keine ausreichenden Anreize vermittelte, die Nachfragepotentiale zu generieren. Mit der Einführung des Erfolgsfaktors „Fahrten je Einwohner“ wurde die ÖPNV-Finanzierung von der Einwohnerentwicklung entkoppelt. Mit dem Bericht der Landesregierung von Juni 2008 wurde dem Landtag das Ergebnis der Überprüfung der Finanzierungsmechanismen des ÖPNVG LSA mitgeteilt. Grundsätzlich soll an den Erfolgskomponenten keine Änderung vorgenommen werden. Im Entwurf der Änderung des ÖPNVG LSA wird § 8 Abs. 8 ÖPNVG LSA jedoch dahingehend ergänzt, dass bei Veränderungen in der Zuordnung der Landkreise und kreisfreien Städte bei der Ermittlung des Erfolgsfaktors „Fahrten je Einwohner“ entsprechende Bewertungsfaktoren in Ansatz gebracht werden, die sicherstellen, dass den betroffenen Landkreisen und kreisfreien Städten durch diese Änderungen keine Nachteile in der Mittelausstattung entstehen.

Übersicht 3 Verteilung des Auszahlungsbetrages 2008 der ÖPNV-Zuweisungen nach dem ÖPNVG LSA an die kommunalen Aufgabenträger			
Komponente	Anteil	Betrag	
Basissumme	100 %	31,695 Mio. €	Ausgangsbetrag nach ÖPNVG LSA im Jahr 2009 jährliche Neufestlegung der Gesamthöhe entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel
Fahrten je Einwohner Erfolgskomponente	40 %	12,678 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Zahl der Fahrgäste (ohne Schülerverkehr) in den Aufgabenträgergebieten
Fahrplankilometer Angebotskomponente	25 %	7,924 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der in den Aufgabenträgergebieten erbrachten Fahrplankilometer
Fläche Strukturkomponente	30 %	9,508 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche der Aufgabenträgergebiete
Anteil am Straßennetz Straßenbahnkomponente	5 %	1,585 Mio. €	Verteilung nach dem Verhältnis der auf die Aufgabenträgergebiete entfallenden Streckenlänge des Straßennetzes
Aufstockungsbetrag ab 2009		5,000 Mio. €	Im Vorgriff auf die ursprünglich ab 2009 beabsichtigte, jedoch verzögerte Änderung des ÖPNVG LSA für die Förderung schadstoffarmer Erdgasbusse wird der Ausgangsbetrag um einen Betrag i. H. v. 5 Mio. € aufgestockt.
Restzahlung 2008		1,717 Mio. €	Restzahlung von 10 % aus dem Vorjahr zur Abrechnung der Vorauszahlungen anhand der aktualisierten Datenerhebung

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

3.2.3 Organisation der SPNV-Aufgabenträgerschaft

Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger für den SPNV. Für die Ausübung der Aufgabenträgerschaft bedient sich das Land der Verkehrsmanagementgesellschaft Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH). Zu ihren Aufgabefeldern gehören unter anderem die Planung des SPNV, die Fahrplankoordinierung, die Qualitätssicherung und das Controlling der abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie eine gemeinsame Marketingarbeit mit den Eisenbahn-

verkehrsunternehmen. Daneben organisiert sie als Vergabestelle die Vergabe von SPNV-Leistungen.

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

Für das Netz der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) wurde die prinzipielle Aufgabenträgerschaft des Landes durch einen zwischen den Ländern Sachsen-Anhalt und Thüringen und der HSB geschlossenen „Ländervertrag“ auf eine in der Höhe festgelegte Finanzverantwortung begrenzt und die Planungskompetenz den regionalen Aufgabenträgern zugewiesen. Vergleichbare Regelungen bestehen für die Strecken Dessau – Wörlitz, Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg und Blankenburg – Elbingerode.

In Sachsen-Anhalt sind in den vergangenen Jahren langlaufende Verkehrsverträge im Wettbewerb vergeben worden. Dafür wurden die in der **Abbildung 1**, Seite 13 dargestellten Netze ausgeschrieben und wie folgt vergeben: Netz „**Nordharz**“ an die Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH mit einer Laufzeit von Ende 2005 bis Ende 2017, Netz „**Altmark-Börde-Anhalt**“ an die Elbe Saale Bahn mit einer Laufzeit von Ende 2006 bis Ende 2018 und Netz „**Sachsen-Anhalt-Süd**“ an die Burgenlandbahn mit einer Laufzeit von Anfang 2007 bis Ende 2018. Bei den letztgenannten beiden Unternehmen handelt es sich um 100-prozentige Töchter der DB Regio AG.

Aktuell ist das Land Sachsen-Anhalt an zwei weiteren Vergabeverfahren, die federführend durch benachbarte Aufgabenträger betreut werden, beteiligt. Es handelt sich dabei um die Ausschreibung des „Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes“ (MDSB) als erste Stufe der Regio-S-Bahn Mitteldeutschland und das Netz „Stadtbahn“ (STB), welches ein Teil des Ost-West-RE-Verkehrs in Berlin umfasst.

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

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

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

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

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

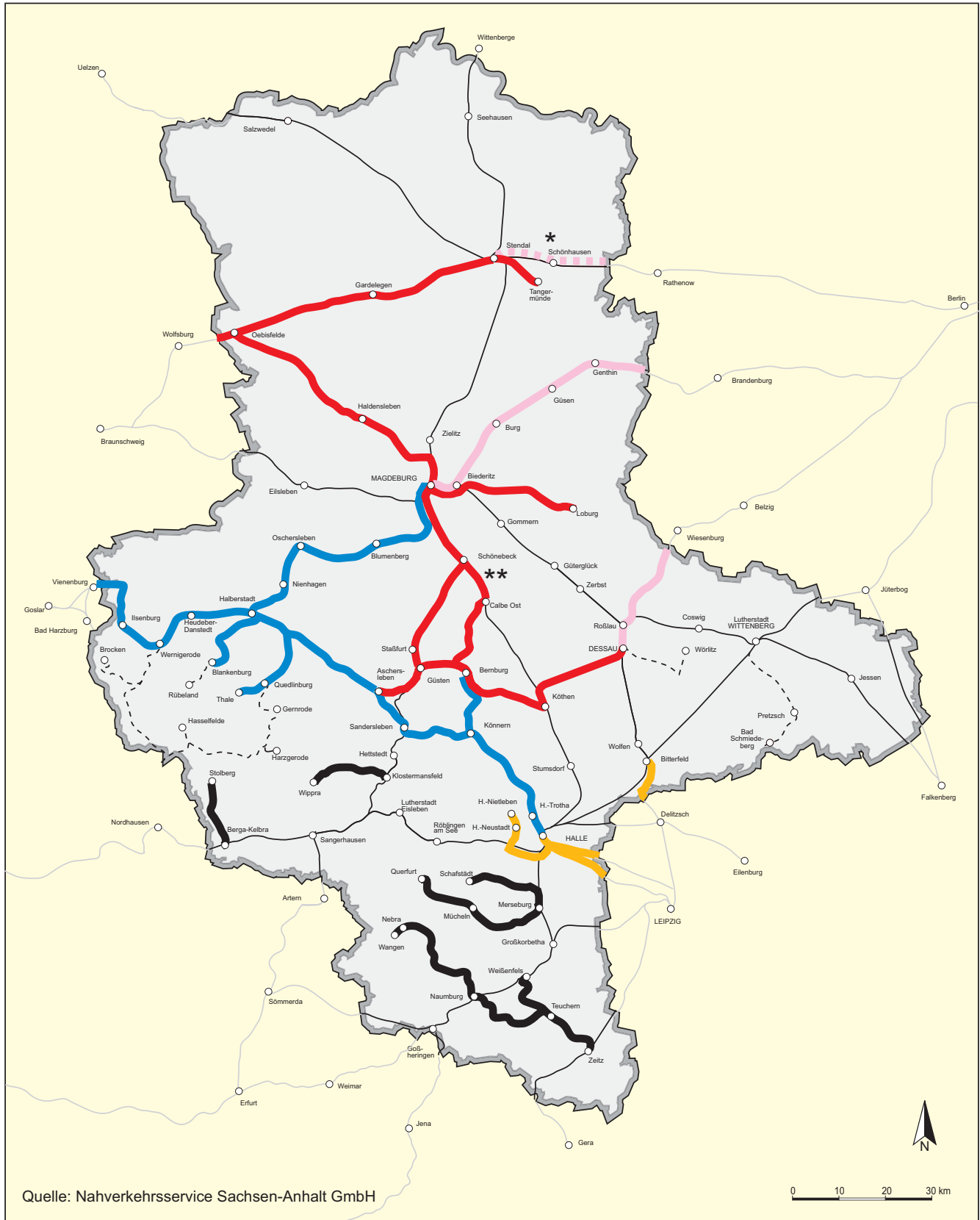


Abb. 1 Teilnetze in Sachsen-Anhalt (bis 2008 ausgeschrieben)

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

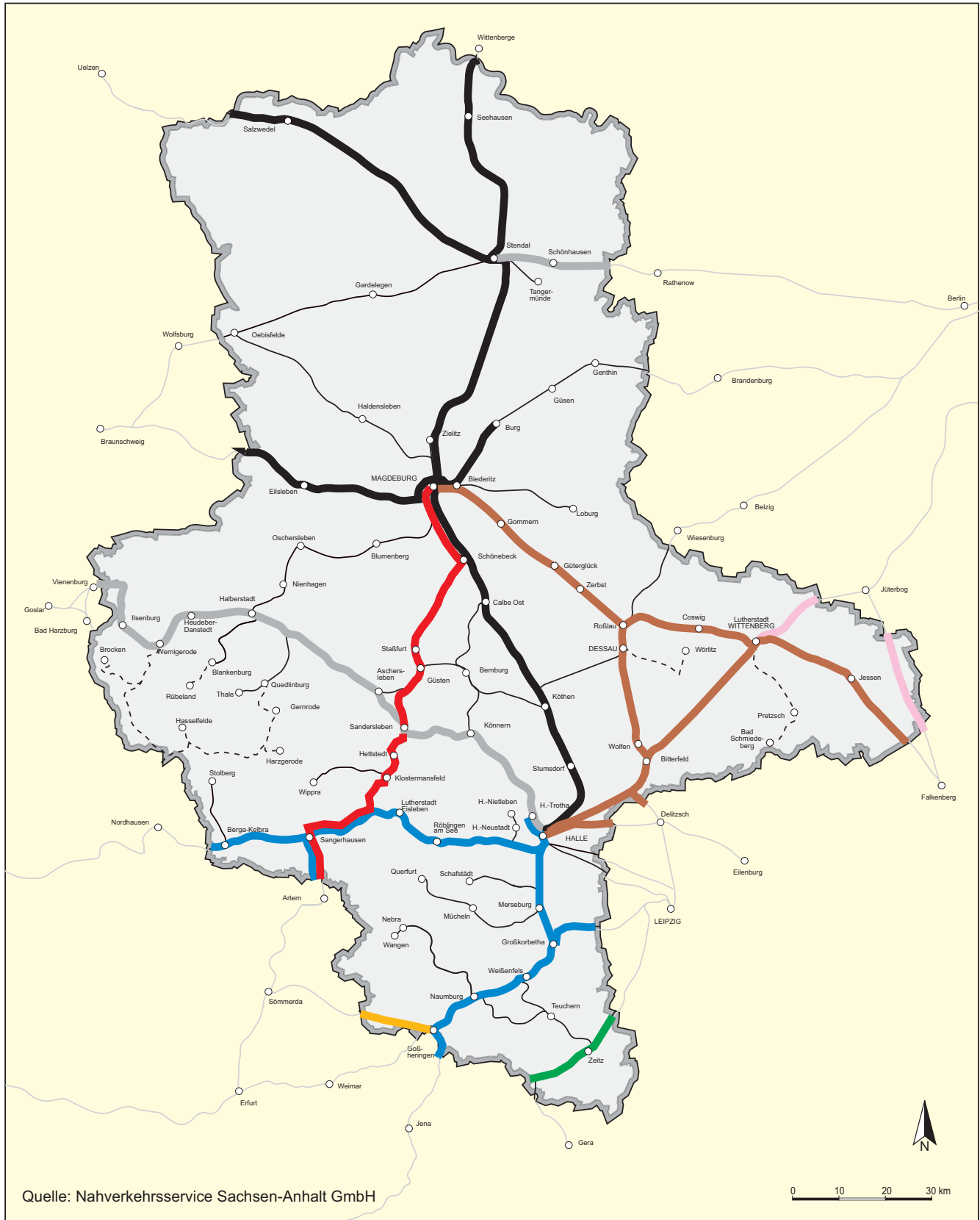











Abb. 2 Teilnetze in Sachsen-Anhalt (Vergabe ab 2009)

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

3.2.4 Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur

Sachsen-Anhalt ist ein Flächenland mit einer polyzentrischen Struktur, die sich in den drei Oberzentren Halle (Saale), Magdeburg und Dessau-Roßlau und einer Vielzahl von Klein- und Mittelstädten (113) sowie Dörfern (911) widerspiegelt⁴. Mit ca. 130 Einwohnern je Quadratkilometer gehört das Land zu den dünn besiedelten Ländern in Deutschland. Auch innerhalb des Landes bestehen diesbezüglich größere Unterschiede: Während im Norden des Landes die Einwohnerdichte bei unter 50 Einwohnern je Quadratkilometer liegt, werden in der Mitte und im Süden Werte von bis zu 150 Einwohnern je Quadratkilometer in den Landkreisen erreicht.

Die Verdichtungstendenzen im südlichen Landesteil werden durch die Entwicklung des Ballungsraumes Halle/Leipzig zu einer europäischen Metropolregion⁵ zusammen mit den Städten Dresden, Zwickau und Chemnitz unter Einbeziehung der Städte Magdeburg und Dessau-Roßlau begleitet. In den übrigen Landesteilen übernehmen die zentralen Orte als Versorgungskerne für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereiches über den eigenen örtlichen Bedarf hinaus soziale, kulturelle und wirtschaftliche Aufgaben.

Sachsen-Anhalt verfügt über ein engmaschiges Schienen- und Straßennetz. Im Schienennetz ist durch die DB Netz AG ein weiterer Ausbau von Haupt- und Regionalnetzstrecken sowie der großen Knoten Halle/Leipzig, Dessau/Roßlau und Magdeburg erforderlich.

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

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

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

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

⁴ Stand jeweils 31. Dezember 2007; Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt.

⁵ Gründungsmitglieder der Europäischen Metropolregion Sachsendreieck: Chemnitz, Dresden, Halle, Leipzig und Zwickau.

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

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

Es liegt im Interesse des Landes, auch an den genannten Standorten die Entwicklungspotentiale für den ÖPNV durch den Einsatz geeigneter Verkehrssysteme auszuschöpfen, um durch ein attraktives ÖPNV-Angebot die Mobilität für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unternehmen zu erhöhen und die Mobilitätskosten für die Allgemeinheit durch die Reduktion von Zeit-, Unfall- und Staukosten zu senken. Hierzu sind insbesondere bei der Feststellung der ÖPNV-Netze die im LEP enthaltenen „Vorrangstandorte mit überregionaler strategischer Bedeutung für neue Industrieansiedlungen“ und „Vorrangstandorte für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen“ mit dem Ziel zu prüfen, die Leistungsangebote und die Zugangsmöglichkeiten für diese Standorte herzustellen, zu verbessern oder zu optimieren.

Im Ballungsraum Halle/Leipzig belegt die S-Bahn die unterstützende Bedeutung von ÖPNV-Angeboten für Ansiedlungsentscheidungen. Die für die Tourismuswirtschaft bedeutsamen Regionen Altmark, Elbe-Börde-Heide, Anhalt-Wittenberg, Halle-Saale-Unstrut und Harz sind unter anderem von einer leistungsfähigen und einer möglichst weitreichenden barrierefreien ÖPNV-Erschließung abhängig.

3.2.5 Schienenpersonenfernverkehr

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

- den zweistündlichen IC-Verkehr auf der Achse Berlin – Stendal – Hannover, der durch weitere einzelne Halte von ICE-Zügen in Tagesrandlagen in Stendal ergänzt wird,
- den zweistündlichen IC⁶-Verkehr auf der Achse Berlin – Halle (Saale) – Erfurt,
- den stündlichen ICE-Verkehr auf der Achse Hamburg – Berlin – Lutherstadt Wittenberg – Leipzig – Naumburg – München, der in Lutherstadt Wittenberg und Naumburg jeweils nur zweistündlich hält und
- weitere Züge in Einzellagen, z. B. IC-Züge zwischen Rostock, Magdeburg, Halle (Saale) und Leipzig, Hamburg – Stendal – Berlin – Krakau (IC Wawel) sowie ICE-Züge zwischen Magdeburg, Leipzig und Dresden sowie Tagesrandlagenhalte der ICE-Linie Frankfurt am Main – Leipzig – Dresden in Naumburg.

In den letzten drei Jahren hat die DB AG das Angebot im SPFV weiter ausgedünnt. Dies betraf insbesondere Leistungen in Tagesrandlagen und am Wochenende, so dass empfindliche Bedie-

⁶ Einzelleistungen an einzelnen Verkehrstagen mit ICE.

nungslücken sowohl auf einzelnen Linien als auch durch die geringe Bedienung von einzelnen Halten wie Naumburg (Saale), Halle (Saale), Köthen oder Magdeburg entstanden. Die Verbindung Halle (Saale) – Dessau – Berlin wurde vollständig aufgegeben. Für das Oberzentrum Dessau ist damit die letzte Fernverkehrsanbindung entfallen.

Für die Struktur des heutigen SPNV-Angebotes ist die Aufrechterhaltung des heutigen Fernverkehrsangebotes unerlässlich. Dabei wird davon ausgegangen, dass bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt etwa im Jahr 2015 die Relation Berlin – Halle (Saale) – Erfurt mindestens im heutigen Maße weiterbedient wird. Auch wird damit gerechnet, dass ab 2015 die genannte Neubaustrecke zwischen Halle (Saale) und Erfurt mindestens stündlich durch Fernverkehrszüge befahren wird.

Da die Länder im SPNV keine Planungskompetenz haben, stehen dem Land hier kaum Einflussmöglichkeiten zur Verfügung. Der zu beobachtenden Tendenz, auch weiterhin Fernverkehrsleistungen zu streichen und die Länder auf die Möglichkeit zu verweisen, alternativ Nahverkehrsleistungen zu bestellen, wird Sachsen-Anhalt angesichts begrenzter Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz grundsätzlich nicht entsprechen. Die Prüfung der Umgestaltung des SPNV-Angebotes aus Gründen der hinreichenden Versorgung der Bevölkerung ist im Einzelfall davon unbenommen. Das im Jahresfahrplan 2009 (Stand Juni 2009) geltende Fernverkehrsangebot in Sachsen-Anhalt ist in der **Abbildung 3** dargestellt.

3.3 Verkehrsmarkt

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

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

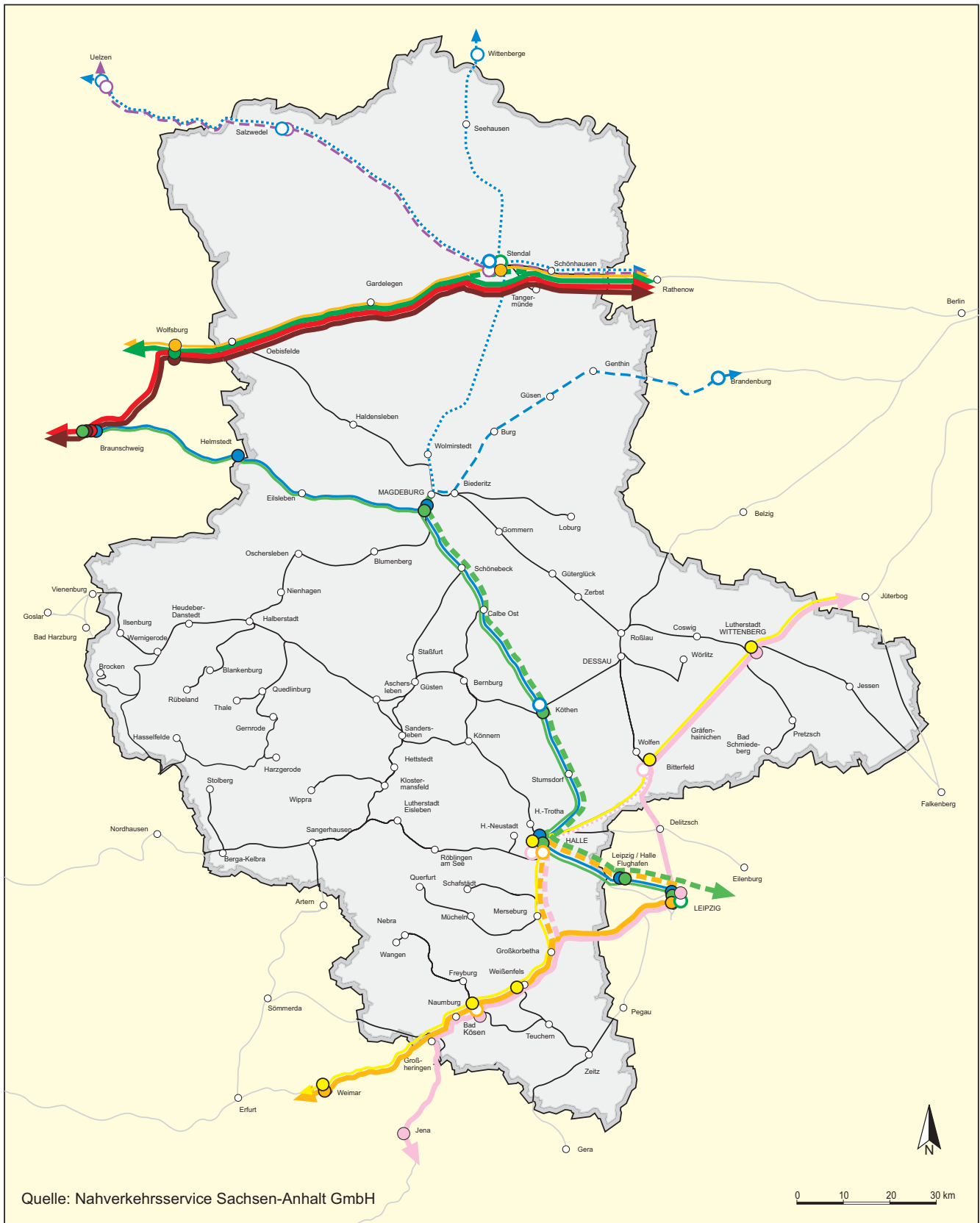


Abb. 3 Fernverkehrsverbindungen (Stand Juni 2009)

- ICE-Linie mind.2-stdl.(täglich)
- - - ICE-Linie einzelne Fahrten (überwiegend täglich)
- IC-Linie 2-stdl. (täglich)
- - - IC-Linie einzelne Fahrten (überwiegend täglich)
- einzelne ICE / IC-Züge (an einzelnen Tagen oder saisonal)
- 2-stdl. Halt
- einzelne Halte
- vom Fernverkehr nicht bediente weitere Zugangsstellen

- ICE-Linie 10 Berlin-Hannover-Köln / Bonn
- ICE-Linie 11 Berlin-Frankfurt/M.-München
- ICE-Linie 12 Berlin-Frankfurt/M.-Basel
- ICE-Linie 28 Hamburg-Berlin-Leipzig-Nürnberg-München
- ICE-Linie 50 Wiesbaden -Frankfurt/M.-Erfurt-Leipzig-Dresden
- ICE-Zugpaar Magdeburg-Leipzig-Dresden
- IC-Linie 51 Düsseldorf-Hamm-Kassel-Erfurt-Halle-Dessau-Berlin-Stralsund
- IC-Linie 55 Leipzig-Halle-Magdeburg-Hannover-Dortmund
- IC-Linie 56 Leipzig-Halle-Magdeburg-Hannover-Bremen-Oldenburg
- IC-Linie 77 Berlin-Stendal-Hannover-Amsterdam/Münster
- IC-Linie 99 Hamburg-Salzwedel-Berlin-Krakau

3.3.1 Demographischer Wandel und ÖPNV

Rückgang der Bevölkerung

Für die Planung des ÖPNV ist die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung der entscheidende Faktor. Aktuelle Planungsgrundlage hierfür ist die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 bis 2025 auf der Basis des Bestandes von 2005. Als Status-quo-Prognose schreibt diese Bevölkerungsvorausberechnung das negative Wanderungsgeschehen fort. Eine kräftige wirtschaftliche Entwicklung in Sachsen-Anhalt und wirkungsvolle familienpolitische Maßnahmen, wie sie im Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungsentwicklung“ festgelegt werden, könnten in den nächsten Jahren die Entwicklung günstiger verlaufen lassen. Dennoch ist weiterhin von einem gebremsten Bevölkerungsrückgang auszugehen.

Nach den Ergebnissen der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt (**Übersicht 4** und **Übersicht 5**) wird erwartet, dass Sachsen-Anhalt auf der Basis 2005 bis zum Jahr 2015 ca. 9,4 % und bis 2025 ca. 20 % seiner Einwohnerinnen und Einwohner verliert. Damit reduziert sich deren Zahl vom Jahr 2005 von 2,47 Mio. (davon 1,26 Mio. [51,1 %] Frauen und 1,21 Mio. Männer) im Jahr 2015 auf 2,24 Mio. (davon 1,14 Mio. [50,9 %] Frauen und 1,10 Mio. Männer). Im Jahr 2025 werden in Sachsen-Anhalt 1,98 Mio. Menschen leben, davon 1,01 Mio. (51,0 %) Frauen und 0,97 Mio. Männer⁷. Hauptursache dieser Entwicklung ist das anhaltende Geburtendefizit.

Von dieser Entwicklung werden alle Landkreise und kreisfreien Städte in unterschiedlicher Intensität betroffen sein. So reichen die prognostizierten Verluste in den Landkreisen von 11,2 % im Saalekreis und 15,5 % im Landkreis Harz bis zu 29,3 % im Landkreis Mansfeld-Südharz. In den kreisfreien Städten Halle (Saale), Magdeburg und Dessau-Roßlau divergiert die Bevölkerungsabnahme ebenfalls, liegt aber mit 9,1 Prozentpunkten in der Landeshauptstadt, mit 13,1 % in Halle (Saale) und mit 14,8 % in Dessau-Roßlau weiterhin unter dem Landesdurchschnitt. Damit können die sich im Zuge der Suburbanisierung vollziehenden signifikanten Wanderungsverluste der Kernstädte zugunsten der sie umgebenden Räume als weitgehend abgeschlossen angesehen werden.

Übersicht 4 Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2015/2025 (Regionale Verteilung)							
Gebiet ⁸ (Planungsregion, kreisfreie Stadt, Landkreis, Land)	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2005	2015	2025	2005 bis 2015		2005 bis 2025	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg							
Dessau-Roßlau	92.339	85.580	78.681	-6.759	-7,32	-13.658	-14,79
Anhalt Bitterfeld	190.771	164.277	136.579	-26.494	-13,89	-54.192	-28,41
Wittenberg	146.969	127.174	105.152	-19.795	-13,47	-41.817	-28,45
Altmark							
Altmarkkreis Salzwedel	96.040	87.613	78.566	-8.427	-8,77	-17.474	-18,19
Stendal	131.267	114.172	96.114	-17.095	-13,02	-35.153	-26,78
Halle							
Halle (Saale), Stadt	237.198	222.268	206.120	-14.930	-6,29	-31.078	-13,10

⁷ Quelle: 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt 2005 bis 2025; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt.

⁸ Angaben beziehen sich auf den Hauptwohnsitz.

Burgenlandkreis	207.727	180.938	152.032	-26.789	-12,90	-55.695	-26,81
Saalekreis	208.094	196.962	184.716	-11.132	-5,35	-23.378	-11,23
Magdeburg							
Magdeburg, Stadt	229.126	225.370	208.272	-3.756	-1,64	-20.854	-9,10
Bördekreis	190.080	176.133	160.299	-13.947	-7,34	-29.781	-15,67
Jerichower Land	102.402	91.824	80.343	-10.578	-10,33	-22.059	-21,54
Salzlandkreis	226.593	195.994	164.480	-30.599	-13,50	-62.133	-27,41
Harz							
Harz	247.490	229.385	209.149	-18.105	-7,32	-38.341	-15,49
Mansfeld-Südharz	163.620	140.596	115.734	-23.024	-14,07	-47.886	-29,27
Sachsen-Anhalt	2.469.716	2.238.286	1.976.237	-231.430	-9,37	-493.499	-19,98

Quelle: 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 - 2025; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Verschiebungen im Altersaufbau

Gravierender als die allgemeine Bevölkerungsentwicklung werden für den ÖPNV die Veränderungen im Altersaufbau sein. Trotz eines angenommenen Geburtenanstieges auf das im internationalen Vergleich niedrige westdeutsche Niveau, wird sich voraussichtlich die Zahl der Kinder und Jugendlichen (unter 20 Jahre) bis 2015 um etwa 20 % von rund 412.000 auf 331.000 Personen und von 2015 bis 2025 nochmals um 14 % auf dann insgesamt 287.000 Personen verringern⁹. Diese Entwicklung betrifft vorwiegend den Umfang des Schülerverkehrs, der in der Fläche das Rückgrat des Verkehrsangebotes darstellt.

Übersicht 5 Bevölkerungsprognose für die Planungshorizonte 2015/2025 (Strukturelle Verteilung)							
Bevölkerung nach Altersgruppen in Tausend Personen	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2005	2015	2025	2005 bis 2015		2005 bis 2025	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Insgesamt	2.470	2.238	1.976	-232	-9,4	494	-20,0
0 bis 20	411	331	287	-80	-19,5	-124	-30,2
20 bis 65	1.523	1.344	1.085	-179	-11,8	-438	-28,8
65 bis 80	423	413	430	-10	-2,4	7	1,7
über 65	534	563	604	29	5,4	70	13,1
über 80	111	150	174	39	35,1	63	56,8
Bevölkerung nach ausgewählten Personengruppen in Tausend Personen	Basisjahr	Prognosejahr		Veränderungen			
	2006	2015	2025	2006 bis 2015		2006 bis 2025	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	absolut	%	absolut	%
Insgesamt	2.442	2.238	1.976	-204	-8	-466	-19
Schüler	202	192	176	-10	-5	-25	-13
Berufssch. /Studenten	134	60	68	-74	-55	-66	-49
Erwerbstätige (Wohnort)	1.066	935	761	-131	-12	-305	-29
Beschäftigte (Arbeitsort)	996	996	996	-0	-0	-0	0

Quelle: 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 - 2025; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

⁹ Quelle: 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt 2005 bis 2025; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt.

Gleichzeitig steigt die Zahl der Älteren signifikant. Entfielen im Jahr 2005 auf 100 Personen im Alter von 20 bis 65 noch 35 Personen im Alter über 65, sind es 2015 bereits 42 Personen und 2025 sogar 56 Personen. Hier zeigt sich der deutliche Trend der Alterung der Bevölkerung Sachsen-Anhalts. Die starken Jahrgänge der 30- bis 40-jährigen werden in rund dreißig Jahren das Rentenalter erreichen. Dagegen sind die Jahrgänge der bis 20-jährigen im Verhältnis zu den älteren Jahrgängen zu gering vertreten, so dass sich der Alterungsprozess der Bevölkerung durch die ungünstige demographische Ausgangssituation der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts beschleunigt vollziehen wird. Ursachen für diese Entwicklung sind die geburtenstarken Jahrgänge 1934 bis 1941, die das Rentenalter bereits erreicht haben sowie die zunehmende Lebenserwartung. So steigt die Zahl der über 80-jährigen im Vergleich zu 2005 um ca. 35 % bzw. 39.000 Personen bis 2015 und um ca. 57 % bzw. 63.000 Personen bis 2025. Zusätzlich verringert sich die Zahl der erwerbsfähigen Personen im Alter von 20 bis 65 um ca. 11,8 % bzw. 179.000 Personen bis 2015 sowie um 28,8 % bzw. 438.000 Personen bis zum Jahr 2025.

3.3.2 Veränderungen einzelner Marktsegmente des ÖPNV

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

Der **Schülerverkehr** ist aufgrund des Geburtenrückgangs wesentlich von den Auswirkungen der aktuellen demographischen Entwicklung betroffen. Schülerinnen und Schüler sowie Berufsschülerinnen und -schüler stellen einen großen Anteil der so genannten Zwangsfahrgäste des ÖPNV dar. Ihr Rückgang führt somit zu einer starken Verringerung des erreichbaren Nachfragepotentials auf dem Verkehrsmarkt. Neben der beschriebenen Verringerung der Schülerzahlen hat die veränderte Schulentwicklung unter anderem mit den daraus folgenden Schulwegverlängerungen einen deutlichen Einfluss auf den ÖPNV. Hierbei reduziert sich die Zahl der Schulen in öffentlicher Trägerschaft von ca. 1.550 in 1996 auf ca. 880 in 2008/2009. Einer abnehmenden Zahl von Schülern und Schülerinnen (2004/05: 221.000 auf 167.000 2020/21) steht somit eine zunehmende Zahl von Fahrschülern und Fahrschülerinnen gegenüber. Diese Steigerung bewirkt, dass die Zahl der Fahrgäste im Schülerverkehr nicht im selben Maße abnimmt, wie die Zahl der Schülerinnen und Schüler. Noch deutlicher wird dies bei der Verkehrsleistung, da sich die Wege zu den Schulen verlängert haben. Allerdings dämpft dieser Effekt den beschriebenen Potentialverlust nur.

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

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

Die Entwicklung der **Führerschein- und PKW-Verfügbarkeit**, die maßgeblich die Erreichbarkeit der potentiellen Reisenden für den ÖPNV beeinflusst, lässt sich nur abschätzen. Einerseits ist davon

auszugehen, dass die Führerscheinvertfügbarkeit wächst, da sich der Anteil der Altersgruppen reduziert, in denen insbesondere Frauen traditionell keinen Führerschein erworben haben¹⁰. Andererseits ist von einer geringeren PKW-Verfügbarkeit bei Frauen (77,3 % bei Frauen im Vergleich zu 88,9 % bei Männern)¹¹ auszugehen, die sich in Fällen eines sinkenden Familienbudgets noch verstärkt.

3.3.3 Nachfrageentwicklung im ÖPNV

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

Die vorliegende Landesverkehrsprognose¹² wird aktuell fortgeschrieben. Sie berücksichtigt im Sinne des dem ÖPNV-Plan zugrunde gelegten integrativen Ansatzes die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern und liefert eine Prognose für den öffentlichen und individuellen Personenverkehr in Sachsen-Anhalt. Dabei wurde die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung¹³ der öffentlichen Verkehrsangebote bzw. der Straßeninfrastruktur für das Jahr 2015/2025 bestimmt. Hierbei sind die in der **Übersicht 6** aufgeführten privilegierte Fachplanungen sowie Basisdaten des Bundes und Landes berücksichtigt worden.

Übersicht 6 Grundlagen der Landesverkehrsprognose	
<ul style="list-style-type: none"> • Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2003 des Bundes, • 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 - 2025 des Landes Sachsen-Anhalt, • Gegenwärtiges Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Land Sachsen-Anhalt, • Arbeits- und Schulpendlerbeziehungen des Landes Sachsen-Anhalt, • Entwicklung der Verkehrswegenetze (Eisenbahnstreckennetz und Straßennetz 2005, 2015, 2025) des Landes Sachsen-Anhalt, • Angebotsnetze des ÖPNV und SPFV (2015 und 2025) des Landes Sachsen-Anhalt und • Daten zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur des Landes Sachsen-Anhalt. 	

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

Das prognostische Fahrgastaufkommen des ÖPNV bis 2015/2025 bezogen auf das Basisjahr 2002 wird maßgeblich von der Entwicklung der Bevölkerungszahl und -struktur, der Angebotsentwicklung im ÖPNV, der Netzentwicklung im MIV und der Kfz-Motorisierung bestimmt. Nähere Erläuterungen zu den unterstellten Angebotsnetzen im ÖPNV können dem **Abschnitt 5.2.2** entnommen werden.

Während der Freizeit- und Tourismusverkehr grundsätzlich Berücksichtigung fand, fehlen hingegen Daten einzelner Verkehrserzeuger in diesem Bereich. Bezüglich der Auswirkungen der Nutzerkosten wurde einerseits von einer relativen Konstanz im Verhältnis zwischen MIV und ÖPV ausgegangen, andererseits eine stärkere Steigerung als bei den allgemeinen Lebenshaltungskosten unterstellt.

¹⁰ So verfügen aktuell laut dem seniorenpolitischen Programm der Landesregierung in der Altersgruppe 60 – 74 72 % der Männer aber nur 42 % der Frauen über einen Führerschein. In den Altersgruppen 75 – 84 ist dieser Unterschied mit 54 % zu 17 % noch größer, während er sich die Quoten in der Altersgruppe ab 85 mit 18 % zu 7 % wieder annähern.

¹¹ Stand 2003; Quelle: Gender-Institut Sachsen-Anhalt, Thomas Claus (Hrsg.): Gender-Report Sachsen-Anhalt 2003. dr. ziethen verlag Oschersleben 2004.

¹² Erstellt im Jahr 2009 durch das Ingenieurbüro Traffic and Mobility Planning GmbH (TRAMP) in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH.

¹³ Verkehrsaufkommen = Zahl der beförderten Personen; Verkehrsleistung = Zahl der beförderten Personen multipliziert mit der jeweils zurückgelegten Reiseweite.

Gekoppelt an die Einwohnerentwicklung des Landes wird sich das Gesamtverkehrsaufkommen bezogen auf das Jahr 2007 bis 2025 vermutlich auf etwa 82 % reduzieren. Dabei beträgt der Rückgang des MIV und des NMV etwa 19 % sowie der des ÖPNV 21 %. Der Modal-Split bleibt nahezu unverändert (40 % NMV, 5 % ÖPNV, 55 % MIV)¹⁴. Es ist davon auszugehen, dass die Veränderungen bei Frauen und Männern nicht in gleicher Weise erfolgen. Der Trend der Verlagerung von Anteilen des NMV in Richtung des PKW-Verkehrs setzt sich fort.

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

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

Dabei sind die Nachfrageveränderungen auf den Hauptnetz- und Nebennetzstrecken in Abhängigkeit von der lokalen Bevölkerungsentwicklung einerseits und den Maßnahmen im Angebotskonzept andererseits unterschiedlich. Zum einen kann sowohl bei den Hauptnetz- als auch den Nebennetzstrecken bei unterstellten erheblichen Angebotsverbesserungen, darunter dem Streckenausbau, eine Nachfragesteigerung festgestellt werden. Zum anderen findet auf einigen Strecken des Haupt- und Nebennetzes ein teilweise überdurchschnittlicher Nachfragerückgang statt, wofür insbesondere signifikante Strukturdatenrückgänge und fehlende Angebotsverbesserungen verantwortlich sind. Für diese Strecken bzw. Streckenabschnitte sind im Angebotskonzept spezielle Maßnahmen unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedingungen vorzusehen. Angaben zur konkreten Nachfrage auf den einzelnen Strecken im Status quo enthält die Abbildung 4 und zur Prognose die Abbildung 5.

Bei der Bewertung der Prognoseergebnisse ist zu beachten, dass diese noch nicht weitere Effekte, wie z. B. eine verbesserte Vermarktung, veränderte Preisverhältnisse im MIV und ÖPNV, berücksichtigten. In diesem Zusammenhang ist auf die wesentlich höhere Nutzungsintensität des ÖPNV in strukturell vergleichbaren Ländern, wie z. B. Dänemark oder die Schweiz, hinzuweisen.

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

¹⁴ Aufgrund einer veränderten Bezugsgrundlage sind diese Angaben mit denen des bisherigen ÖPNV-Plans nicht vergleichbar.

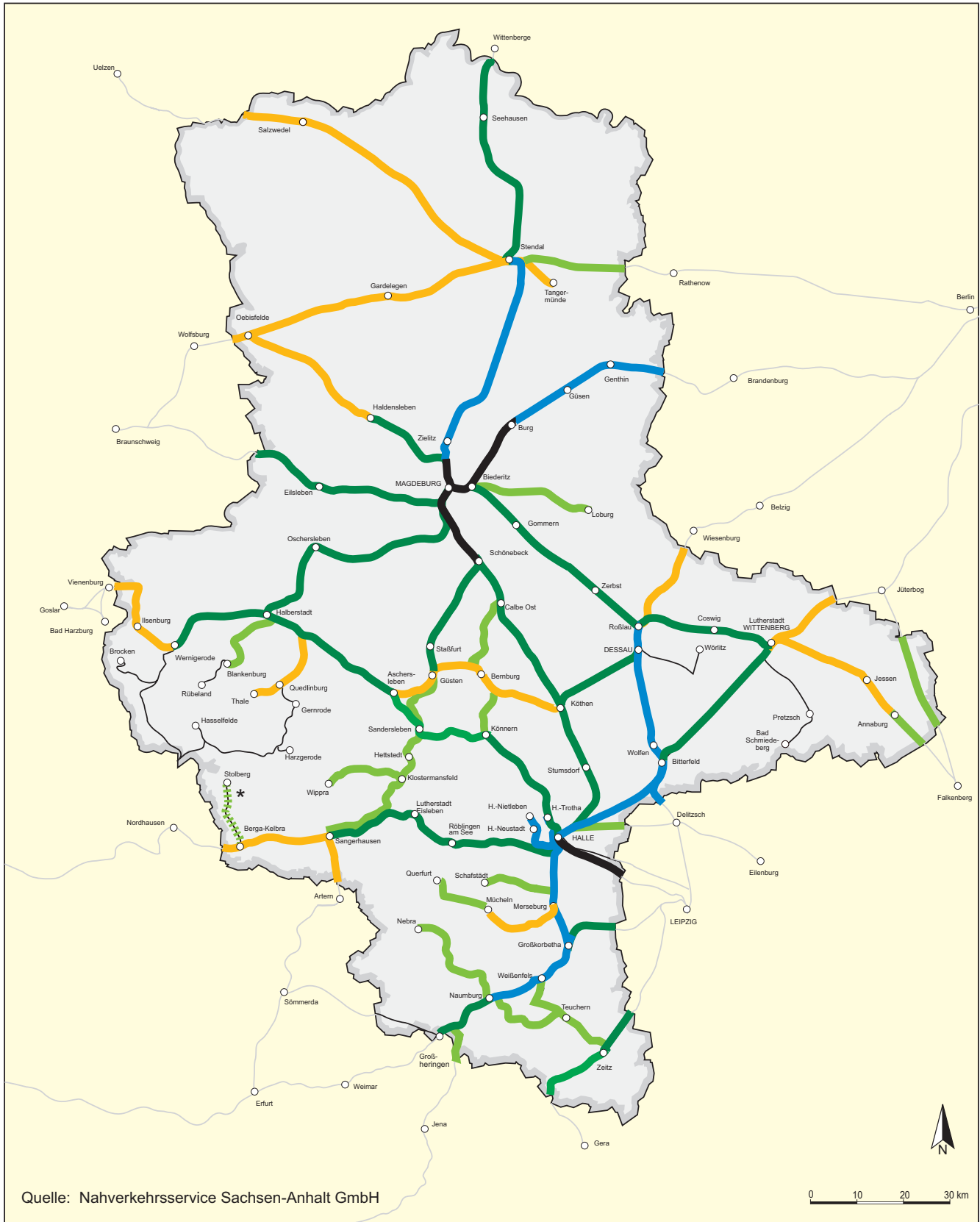


Abb. 4 Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Stand 2008)

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

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

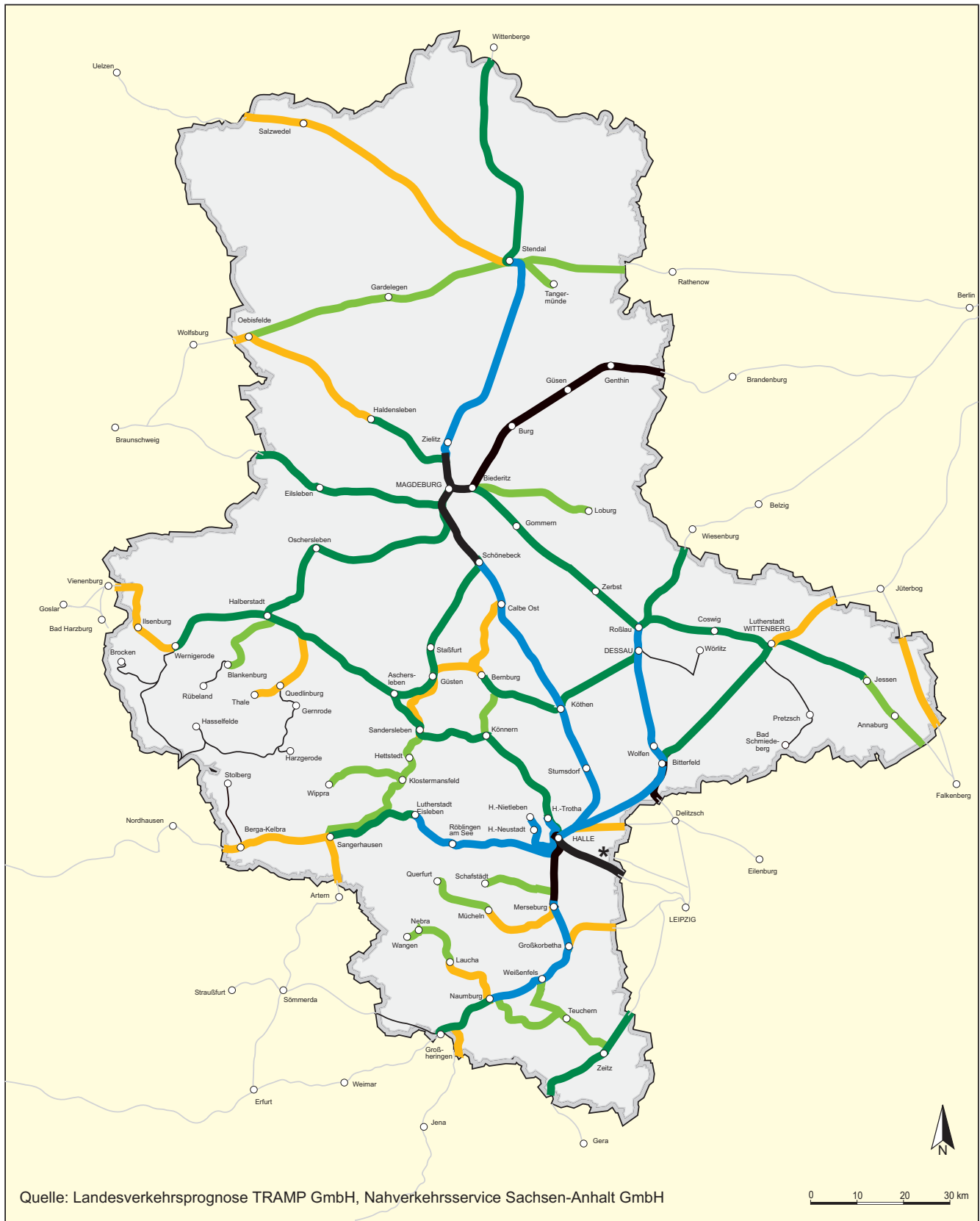


Abb. 5 Verkehrsnachfrage an Werktagen (Montag bis Freitag, Prognose für 2015)

- < 500 Rkm/km BL
- 500 - 1000 Rkm/km BL
- 1000 - 2000 Rkm/km BL
- 2000 - 4000 Rkm/km BL
- > 4000 Rkm/km BL
- keine Angaben
- * Angabe sowohl für Flughafen, als auch für S-Bahn Strecke

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

4 Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

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

Leitlinien zur Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems

Leitlinie 1 Bei der Entwicklung eines ÖPNV-Gesamtsystems ist die grundsätzliche Trennung der Zuständigkeit von Land und kommunalen Aufgabenträgern nach den Verkehrsarten zu berücksichtigen.

*Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1, § 4, § 7 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Aufgabenträgerschaften
Umsetzung im Handlungsfeld: 5.2.1*

Leitlinie 2 Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.

*Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Ziele bei der Planung des ÖPNV
Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.2.1, 5.2.4, 5.2.5*

Leitlinie 3 Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus dem Landesnetz und den kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht aus überregional bedeutsamen, die kommunalen Netze aus lokal bedeutsamen Nahverkehren.

*Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung im Handlungsfeld: 5.2.1*

Leitlinie 4 Im Landesnetz werden SPNV-Angebote und Busverkehre von besonderem Landesinteresse unabhängig von der Aufgabenträgerschaft zusammengefasst, die auf der Grundlage qualitativer Anforderungen nach raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Kriterien im ÖPNV-Plan definiert werden. Die Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte wird davon nicht berührt. Davon ausgenommen sind Einzelfälle nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA.

*Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt
Umsetzung im Handlungsfeld: 5.2.1*

Leitlinie 5 Die kommunalen Netze, die aus den ÖSPV-Angeboten unter Einschluss flexibler Bedienformen bestehen, sind auf der Grundlage der Nahverkehrspläne durch die kommunalen Aufgabenträger bzw. ihre Zusammenschlüsse zu entwickeln und zu verantworten. Sie berücksichtigen den Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Landesnetz zu verknüpfen.

*Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 6 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Nahverkehrsplan
Umsetzung im Handlungsfeld: 5.2.1*

- Leitlinie 6** Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes und der angemessenen Belange der unterschiedlichen Fahrgastgruppen sowie der Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.
- Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 1 und § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA - Grundsätze und Ziele bei der Planung des ÖPNV*
- Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.2.1, 5.4.3, 5.4.4*
- Leitlinie 7** Die Schnittstellen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Schwerpunkt der Aufgabenträger in Bezug auf die Qualität, die Kundenorientierung und die wirtschaftliche Erbringung des ÖPNV. Wegen ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem werden sie entsprechend der Verknüpfungswirkung für die Teilsysteme innerhalb des Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen im ÖPNV-Plan dargestellt.
- Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt*
- Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.2.3, 5.4.2*
- Leitlinie 8** Der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.
- Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt*
- Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.2.3, 5.2.4*
- Leitlinie 9** Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren und zu bewerben.
- Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: § 3 Abs. 2, 3 ÖPNVG LSA - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt*
- Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.2.2, 5.2.3, 5.2.6, 5.3.1, 5.3.3, 5.3.4*
- Leitlinie 10** Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen wird das Land als Aufgabenträger seine SPNV-Bestellungen auf die potentielle Nachfrage konzentrieren. Das ist in der Regel zwischen zentralen Orten und in Ordnungsräumen der Oberzentren der Fall.
- Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: Wechselwirkung § 3 Abs. 1, 2 und 3 ÖPNVG LSA - Ziele bei der Planung des ÖPNV und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt*
- Umsetzung im Handlungsfeld: 5.2.2*
- Leitlinie 11** Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen. Die Angebotsgestaltung orientiert sich am System der zentralen Orte.
- Gesetzliche Grundlage ÖPNVG LSA: Wechselwirkung § 3 Abs. 1, 2 und 3 ÖPNVG LSA - Ziele bei der Planung des ÖPNV und Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt*
- Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.2.2, 5.3.4*

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

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

Umsetzung im Handlungsfeld: 5.3.2

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

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

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.2.6, 5.3.1

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

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

Umsetzung im Handlungsfeld: 5.2.7

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

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

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.4.1, 5.4.3, 5.4.4

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

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

Umsetzung im Handlungsfeld: 5.5

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

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

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.3.3, 5.6

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

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

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.3.3, 5.6

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

5.1 Öffentlicher Nahverkehr für alle Menschen

Leitlinien	
L 15:	Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.
Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Berücksichtigung der Interessen besonderer Fahrgastgruppen an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind die in der Anlage 1 genannten besonderen Ansprüche der dort genannten Nutzergruppen zu berücksichtigen. • Gemäß dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz sind die Belange der mobilitätsbeeinträchtigten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs eine weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Vorgabe wird durch die Zielvorstellung im ÖPNV-Plan erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen. • Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich die Anforderungen bei Frauen und Männern an den ÖPNV häufig. Zusätzlich zur Erwerbstätigkeit werden von Frauen bei der Erledigung von Besorgungs- und Begleitungstätigkeiten häufiger eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren. Diesen veränderten Ansprüchen sowie den besonderen Sicherheitsinteressen ist bei der Ausgestaltung des ÖPNV Rechnung zu tragen. • Mit der demographischen Entwicklung und der damit verbundenen relativen und absoluten Zunahme der Seniorinnen und Senioren in der Bevölkerung wächst auch deren Bedeutung als Kundengruppe im ÖPNV. Die Ausgestaltung der Zugänge und Fahrzeuge einerseits und des Informations- und Vertriebssystems andererseits hat dem Rechnung zu tragen. Da die Seniorinnen und Senioren bislang hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr nutzen, sind die Marketingbemühungen insbesondere auf diese Zielgruppe auszurichten. • Kinder und Jugendliche sind heute Stammfahrgäste des ÖPNV und daher aus Sicht der Kundenbindung im Fokus der Marketingbemühungen. Neben der Erschließung von Schulen und Freizeiteinrichtungen, der Gewährleistung der kombinierten ÖPNV/Fahrradnutzung ist im Rahmen einer strategischen Mobilitätserziehung Wissen über die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad zu kommunizieren. 	
Status Quo und Bilanz 2006 - 2009	
Das Eisenbahnsystem ist historisch aufgrund hoher Fahrzeugeinstiege sowie Tunnel- oder Brückenzugängen zu den Bahnsteigen durch viele, für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen kaum überwindbare Barrieren geprägt. Erst seit Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts wird	

durch den Einsatz anderer Fahrzeuge, durch veränderte Bahnsteigzugänge und weitere Maßnahmen zum Abbau von Barrieren massiv an einer Veränderung dieser Situation gearbeitet. Bedingt durch die Komplexität scheinen Verbesserungen jedoch nur langfristig umsetzbar.

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

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

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

Im Rahmen des Marketings mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die NASA GmbH eine Vielzahl von Veranstaltungen mit Seniorinnen und Senioren durchgeführt, um Vorbehalte bei der Nutzung des ÖPNV und diesbezügliche Wissensdefizite abzubauen.

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

Maßnahmen und Wirkungen

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

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

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

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

5.2 Integriertes Angebotskonzept

5.2.1 Bestimmung der ÖPNV-Netze

Leitlinien	
L 2:	Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
L 3:	Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus einem Landesnetz und kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht aus überregional bedeutsamen, die kommunalen Netze aus lokal bedeutsamen Nahverkehren.
L 4:	Im Landesnetz werden SPNV-Angebote und Busverkehre von besonderem Landesinteresse unabhängig von der Aufgabenträgerschaft zusammengefasst, die auf der Grundlage qualitativer Anforderungen nach raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Kriterien im ÖPNV-Plan definiert werden. Die Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte wird davon nicht berührt. Davon ausgenommen sind Einzelfälle nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA.
L 5:	Die kommunalen Netze, die aus den ÖSPV-Angeboten unter Einschluss flexibler Bedienformen bestehen, sind auf der Grundlage der Nahverkehrspläne durch die kommunalen Aufgabenträger bzw. ihre Zusammenschlüsse zu entwickeln und zu verantworten. Sie berücksichtigen den Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Landesnetz zu verknüpfen.
L 6:	Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes und der angemessenen Belange der unterschiedlichen Fahrgastgruppen sowie der Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.

Handlungsgrundsätze
<p>Das Land orientiert sich bei der Ausgestaltung der ÖPNV-Netze an folgenden Handlungsgrundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fortschreibung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgte unter Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger, der kommunalen Spitzenverbände, der Verbände der Verkehrtreibenden und des in § 7 Abs. 5 ÖPNVG LSA genannten Beirates. • Die weitere Ausgestaltung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt durch das Land unter Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger innerhalb des Planungshorizontes bis 2015. • Für ÖSPV-Relationen kommunaler Aufgabenträger, für die ein besonderes Landesinteresse festgestellt wurde, kann durch das Land die finanzielle Mehrbelastung für die Sicherung von Qualitätskriterien gemäß § 8 Abs. 7 ÖPNVG LSA sowie gemäß des Erlasses des MLV für die Förderung von Busverkehren im ÖPNV-Landesnetz übernommen werden. Bei den Berechnungen für die Zuweisungen nach § 8 Abs. 4 (1) ÖPNVG LSA sind für solche ÖSPV-Relationen die Eingangsgrößen um den Anteil der Spezialfinanzierung abzumindern. • Es besteht weiterhin die Möglichkeit einer Förderung für die Verknüpfung kommunaler Netze über Landkreis- oder Landesgrenzen hinweg, sofern damit mindestens Grundzentren über die jeweilige Grenze verbunden werden, die Verflechtung des ÖPNV-Landesnetzes erhöht wird und eine bündelungsfähige potentielle Nachfrage besteht. Die Förderung erfolgt analog der vorgenannten Regelung gegebenenfalls mit abgeminderten qualitativen Standards durch Übernahme der Mehrbelastung bezogen auf ein Basisjahr (Fahrplan 2008/2009). • Eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt, sofern dies nicht zwingende

- Gründe vorher erforderlich machen, nach Abschluss des Planungshorizontes 2015.
- Das Land sorgt für eine unternehmensübergreifende Vermarktung der einheitlichen Qualitätsstandards im ÖPNV-Landesnetz (Dachmarke).

Status Quo und Bilanz 2006 – 2009

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

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

Im Ergebnis wurde die Bedienung für die Strecken Naumburg-Ost – Nebra, Klostermansfeld – Wippra und Könnern – Bernburg aufrechterhalten. Die Bedienung der Strecken Köthen – Aken und Merseburg – Halle-Neustadt wurde abbestellt und die Bedienung der Strecken Merseburg – Schafstädt, Naumburg-Ost – Teuchern und Berga-Kelbra – Stolberg z. T. befristet und z. T. erheblich ausgedünnt fortgesetzt. Die Strecke Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg wird nach Abbestellung durch das Land in kommunaler Verantwortung im Rahmen eines Bus/Bahn-Projektes zunächst bis Dezember 2010 weiter im SPNV bedient. Für den Fall der Bewährung des Projektes soll die Fortführung im Wege der Finanzierung nach den Methoden des Wittenberger Modells geprüft werden.

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

Maßnahmen und Wirkungen

Die Entscheidung über eine Zuordnung von ÖPNV-Verbindungen mit besonderem Landesinteresse zu dem ÖPNV-Landesnetz erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren unter Berücksichtigung raumordnerischer, verkehrlicher, touristischer und wirtschaftlicher Kriterien sowie unter Beachtung der im Jahr 2007 erfolgten Kreisgebietsreform (Prüfschema bzw. **Übersicht 7**). Die übrigen ÖPNV-Verbindungen sind Bestandteil der kommunalen Netze, deren Angebotsform die kommunalen Aufgabenträger in den Nahverkehrsplänen bestimmen.

1. Stufe Prüfung der verkehrlichen Bedeutung im Rahmen der Landesplanung

Inhalt der Prüfung

Besteht für die ÖPNV-Verbindung eine Verbindungsfunktion zwischen den im Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt festgelegten zentralen Orten oder bindet diese Verbindung die zentralen Orte an den SPNV an? In dieser Stufe kann neben der Prüfung der SPNV-Strecken, die durch das Land erfolgt, auch auf Initiative der kommunalen Aufgabenträger eine Prüfung von ÖSPV-Verbindungen erfolgen. Der Begriff „zentrale Orte gemäß LEP“ beinhaltet alle Orte mit „einer besonderen Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum“ oder analoge Benennungen im LEP, damit das ÖPNV-Landesnetz seiner verkehrsinfrastruktur-stabilisierenden Wirkung als Haltefaktor gerecht werden kann.

2. Stufe	Prüfung auf eine sonstige Funktion im Landesinteresse
Inhalt der Prüfung	
<p>Besteht für die ÖPNV-Verbindung ein „Sonstiges Landesinteresse“? Dies ist beispielsweise gegeben bei: Anbindung bedeutender ÖPNV-Zugangsstellen mit vergleichsweise hoher angebundener Einwohnerzahl, Anbindung landesbedeutsamer großflächiger Industrieflächen, Bedeutung für bestehende Güterverkehrsanschlüsse, Verbindungen zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer, Erschließung im Ordnungsraum, touristischer Erschließung.</p> <p>Handelt es sich um eine ÖPNV-Verbindung, für die ein Landesinteresse festgestellt wurde, wird sie zur Sicherung von Qualitätskriterien im ÖPNV-Gesamtsystem in die strategische Planung des ÖPNV-Landesnetzes einbezogen. Die Aufgabenträgerschaft bleibt davon unberührt. Das ÖPNV-Landesnetz ist in der Abbildung 6, Seite 37 dargestellt.</p>	
3. Stufe	Prüfung des wirtschaftlichen Verkehrsträgereinsatzes (Leitlinie 6)
Inhalt der Prüfung	
<p>Wurde in Stufe 2 ein Landesinteresse festgestellt, trifft das Land unter Beteiligung der betroffenen Aufgabenträger eine Entscheidung zum Verkehrsträgereinsatz gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA.</p> <p>Unterschreitet die potentielle Nachfrage einer SPNV-Verbindung, für die ein Landesinteresse festgestellt wurde, eine nicht vertretbare Grenze, ist den betroffenen Gebietskörperschaften rechtzeitig anzuzeigen, dass das Land den Verkehrsträgereinsatz überprüft. Sofern mit dem Bus im Sinne der Kriterien des § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA ein gleichwertiges oder sogar besseres Angebot erbringbar und damit eine deutliche Reduzierung der finanziellen Belastung möglich ist, sind diese Strecken auf Bus-Bedienung umzustellen, vorausgesetzt, andere Gründe - unter anderem der Güterverkehr - stehen dem nicht entgegen. Im Falle einer Umstellung einer SPNV-Linie auf Bus-Bedienung verbleibt die Aufgabenträgerschaft nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA im Einzelfall beim Land.</p> <p>ÖPNV-Verbindungen, für die in Stufe 2 kein Landesinteresse festgestellt wurde, werden den kommunalen ÖPNV-Netzen zugeordnet. Es obliegt den kommunalen Aufgabenträgern, in ihrer Nahverkehrsplanung gemäß § 6 ÖPNVG LSA unter anderem eine Entscheidung zur Bedienungsart - Linienverkehr/flexible Bedienformen - zu treffen.</p>	
Entscheidungsbedarf innerhalb des Planungshorizontes 2015	
<p>Für einige Strecken ist konkreter Entscheidungsbedarf zum Verkehrsträgereinsatz absehbar. Um eine Weiterbestellung des SPNV zu rechtfertigen, ist mittelfristig seitens der Regionen eine - soweit noch möglich - stärkere Unterstützung als bisher bei der Abstimmung des Busverkehrs, der Integration von Schülerverkehren und der Einbettung in touristische Initiativen und gegebenenfalls weitere Aktivitäten zur Unterstützung/Stärkung der Verkehrsnachfrage auf der betreffenden Strecke notwendig. Dieses Erfordernis betrifft vorrangig die Strecke Magdeburg – Lohburg.</p> <p>Bei der SPNV-Relation Stendal – Rathenow ist zu prüfen, inwieweit hier eine Steigerung der Nachfrage im Zusammenhang mit der großräumigen landesgrenzüberschreitenden Verkehrsplanung erreicht werden kann bzw. wie stark ein Landesinteresse an den Verbindungen besteht.</p> <p>Zu prüfen ist weiterhin die Fortsetzung der bislang nur unter Vorbehalt bestellten Verbindungen Naumburg-Ost – Teuchern, Merseburg – Schafstädt und Berga-Kelbra – Stolberg. Mit Auslaufen des Verkehrsvertrages für die Bedienung der Strecke Klostermansfeld – Wippra ist zu prü-</p>	

fen, ob weiterhin die Voraussetzungen für das bislang positive Ergebnis des Prüfbedarfes bestehen.

4. Stufe Festlegung von Qualitätskriterien im ÖPNV-Landesnetz

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

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

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

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

5. Stufe Festlegungen zur finanziellen Untersetzung der Qualitätskriterien

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

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

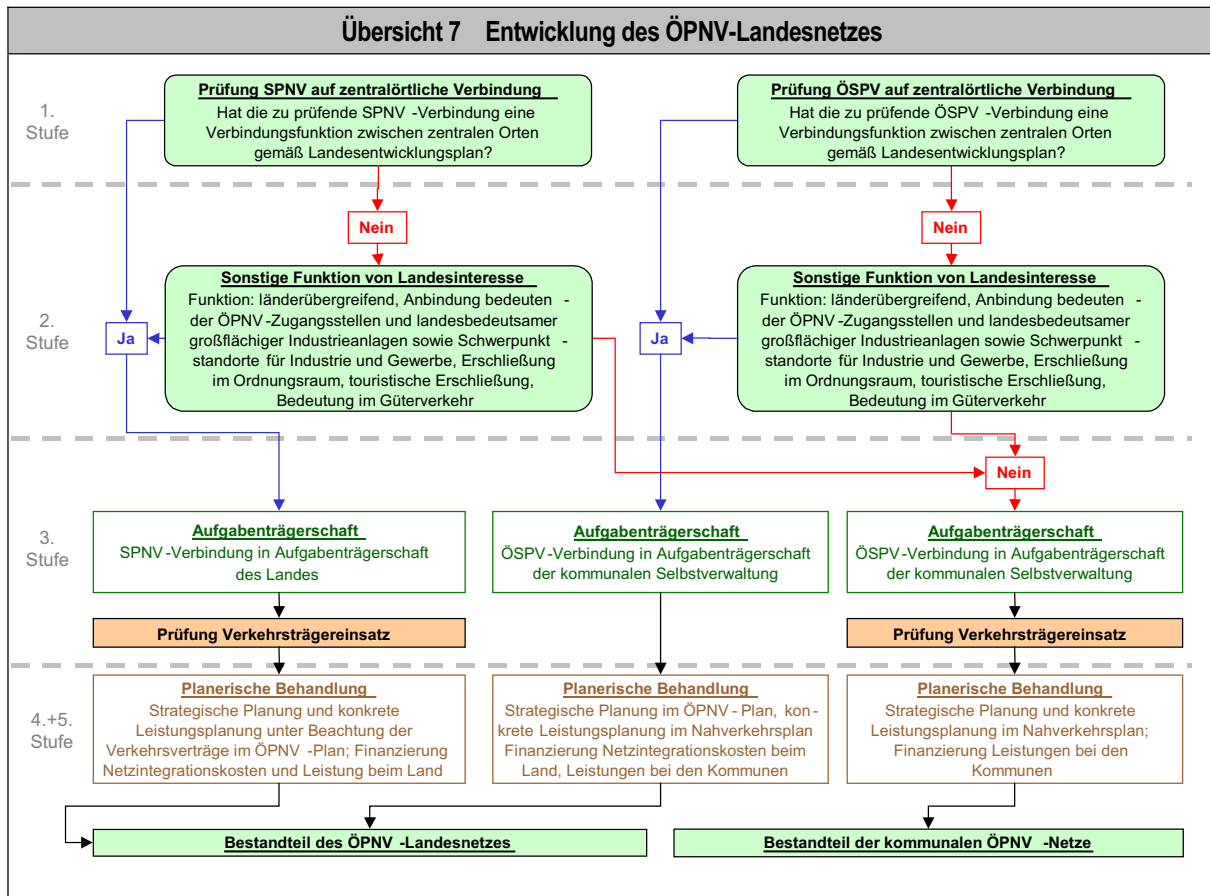
Für den ÖSPV liegt die Aufgabenträgerschaft und damit die Organisations- und Finanzverantwortung nach § 1 Satz 2 und § 4 sowie nach § 8 ÖPNVG LSA bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Für ÖSPV-Relationen von Landesinteresse kann die finanzielle Mehrbelastung für die Sicherung von Qualitätskriterien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

- Ausweitung des Verkehrsangebotes, um Mindestbedienstandards abzusichern,
- Anerkennung von überregionalen Tarifangeboten,
- Schaffung von Voraussetzungen für die kostenlose Fahrradmitnahme und

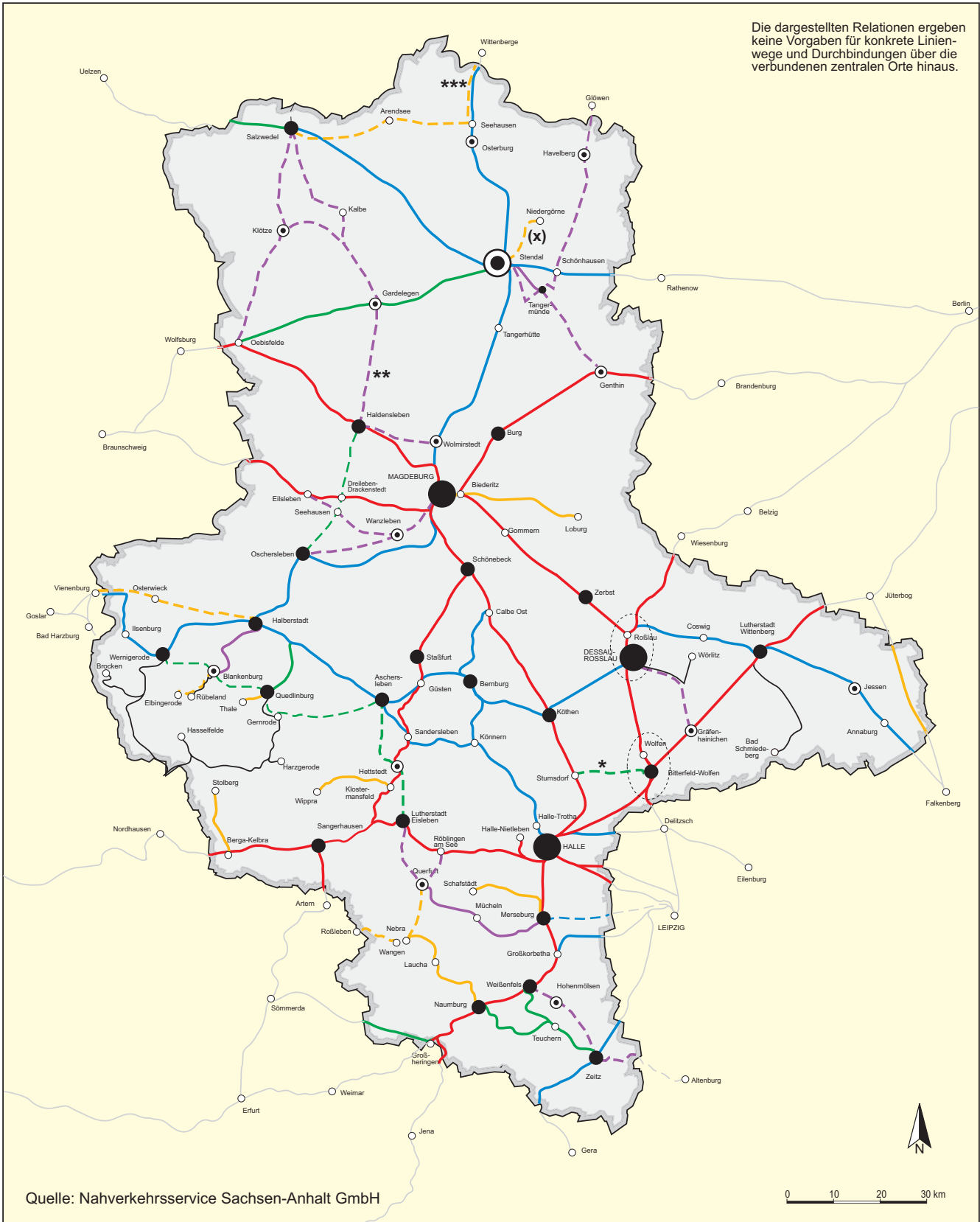
- Integration in überregionale Marketingaktivitäten.

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

Für ÖSPV-Relationen außerhalb des ÖPNV-Landesnetzes, die die kommunalen Netze über Landkreis- bzw. Landesgrenzen hinweg verknüpfen und in das ÖPNV-Landesnetz integriert sind, kann eine analoge Förderung unter Beachtung des letzten Absatzes der Stufe 4 vorgenommen werden.



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



Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

0 10 20 30 km

Abb. 6 ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2015)

- | | | | | | |
|---|--|------|------|--|--|
| ● | Oberzentrum (OZ) | SPNV | ÖSPV | | |
| ◎ | Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums (MOZ) | — | — | Verbindung OZ - OZ | * betrifft Verbindung Köthen - Bitterfeld mit Umstieg in Stumsdorf |
| ● | Mittelzentrum (MZ) | --- | --- | Verbindung MZ/MOZ - OZ | ** Fahrten verkehren z.T. bis Magdeburg |
| ⊙ | Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums oder mit besonderer Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum (GMZ) | --- | --- | Verbindung MZ/MOZ - MZ/MOZ | *** unter Beachtung der Parallelverbindung zum SPNV |
| ○ | Zugangsstelle | --- | --- | Verbindung GMZ - Zentrum jeder Art | (x) Prüfung der Aufnahme inkl. des Verkehrsträgereinsatzes |
| ⊖ | fusionierte Städte | --- | --- | Verbindung mit sonstiger Funktion im Landesinteresse | |
| | | — | — | Eisenbahnstrecken ohne direkte SPNV-Bestellung des Landes Sachsen-Anhalt | |
- Die Namen der SPNV-Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnamtlichen Formulierungen.

5.2.2 Leistungsangebot im ÖPNV-Landesnetz

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

Handlungsgrundsätze
<p>Das Land orientiert sich bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV-Landesnetz und insbesondere bei der Dimensionierung des Leistungsangebotes des von ihm bestellten SPNV an folgenden Handlungsgrundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Angebot im SPNV wird im Sinne einer klaren Schwerpunktbildung strukturiert. Dies bedeutet, dass der SPNV vor allem auf die nachfragestarken Achsen im Zentrale-Orte-System ausgerichtet ist. Damit verbunden sind: <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der nachfragestarken Relationen zwischen den höherrangigen zentralen Orten (Mittel- und Oberzentren) schnell und möglichst stündlich. - Vermehrtes Angebot von Direktverbindungen, da Umsteigezwänge sich als hemmend für die Nutzung bestimmter Angebote erweisen. Dazu werden auch einzelne

nur zur Hauptverkehrszeit verkehrende Züge eingesetzt. Die Direktverbindungen und die Struktur des ITF sind hierbei aufeinander anzupassen.

- Weiterentwicklung vorhandener Verkehre in den Ordnungsräumen der Oberzentren zu qualifizierten **Stadt-Umland-Verkehren** mit modernen, spurtstarken Fahrzeugen, in der Regel mindestens im 1-Stunden-Takt.
- Kontinuierliche Überprüfung und ggf. Reduktion schwach nachgefragter Leistungen, sofern sie nicht im Gesamtsystem des ÖPNV/SPNV in wirtschaftlich vertretbarer Weise Angebotslücken füllen.
- Aufrechterhaltung landesgrenzüberschreitender Verbindungen, sofern damit eine wichtige Netzfunktion erfüllt und eine Anbindung wichtiger zentraler Orte gewährleistet wird, auch wenn die Nachfrage begrenzt ist.
- Abbau **konkurrierender Parallelverkehre**, wobei Modifizierungen, wie alternierende Bedienung beim Vorhandensein eines ausreichenden Nachfragepotentials und eine stärkere Differenzierung der Funktion durch intensivere Flächenerschließung der jeweiligen Buslinie, genutzt werden können.

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

Integraler Taktfahrplan

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

Produktgestaltung

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

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

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

Die zentralen Orte werden untereinander in einer vergleichsweise hohen Qualität verbunden, jedoch ist die Angebotsqualität bei Verbindungen zwischen höherrangigen zentralen Orten noch

verbesserungsfähig. Im Gegensatz dazu wird immer noch eine hohe Zahl von Zugangsstellen mit einem geringen Nachfragepotential vergleichsweise umfangreich bedient.

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

In Sachsen-Anhalt wurde bereits in den frühen 90er Jahren eine Vorstufe des ITF eingeführt. Auf der Grundlage der damaligen Knoten- und Streckeninfrastruktur wurden in der ersten Stufe des ITF Leistungsangebote vertaktet und - wo möglich - in den Knoten miteinander verknüpft. Der heutige Stand der ITF-Planung ist in **Abbildung 7**, Seite 43 dargestellt.

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

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

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

Übersicht 8 Entwicklung der Bestellmenge im SPNV im Zeitraum 1996 bis 2009

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bestellmenge (Mio. Zugkm)	26,2	27,1	27,9	27,6	27,4	27,6	27,3	25,9	25,7	25,5	25,2	25,0	24,0	24,3

Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Maßnahmen und Wirkungen

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

Der **schnelle Regionalverkehr** wird mit Kernprodukten des Bahnverkehrs, dem Regioexpress und dem Stadtexpress, umgesetzt.

Der **Regioexpress (RX)** verbindet als schnelles Produkt des Regionalverkehrs die Oberzentren des Landes untereinander sowie mit den Oberzentren benachbarter Länder und bietet den Übergang zum Fernverkehr. Kennzeichnend sind die hohe Reisegeschwindigkeit und das ein-

heitliche Zugangsstellenkonzept. Die wenigen Zwischenhalte werden in der Regel durch Produkte des erschließenden Verkehrs ergänzt. Das Land strebt an, dass Verbindungen zwischen den Oberzentren in der Regel durch den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sichergestellt werden.

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

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

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

Die **Regio-S-Bahn (RSB)** bedient als Stadt-Umland-Verkehr auf ausgewählten Strecken in den Ordnungsräumen der Oberzentren alle Zugangsstellen mit einer hohen Bedienungshäufigkeit. Regio-S-Bahn-Systeme sind in den Ordnungsräumen Magdeburg und Halle (Saale) weiterzuentwickeln, dabei wird in Abhängigkeit vom Nachfragepotential ein 30-Minuten-Takt oder 1-Stunden-Takt umgesetzt. Hervorzuheben ist, dass es sich dabei aus technischer und förderrechtlicher Sicht nicht um S-Bahnen, sondern um klassische, bislang als Regionalbahnen bezeichnete Produkte handelt.

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

Folgende Verbindungen sollen grundsätzlich ohne Umstieg hergestellt werden (**Übersicht 9**):

Übersicht 9 Bedienkonzept in Sachsen-Anhalt			
Verbindung	Produkte	Haltekonzept	Häufigkeit
Oberzentrum – Oberzentrum (Aufgabe des Bundes)	bevorzugt Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums – Oberzentrum	sofern vorhanden Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	zweistündlich bis stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Oberzentrum – Mittelzentrum	sofern vorhanden Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte	zweistündlich bis stündlich; wenn zweistündlich ergänzt durch erschließenden Verkehr
Mittelzentrum – Mittelzentrum (bzw. Mittelzentrum mit Teilf. eines Oberzentrums)	schneller Regionalverkehr oder erschließender Verkehr	im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte	in der Summe mindestens stündlich
im Ordnungsraum der Oberzentren	erschließender Verkehr (Bahn, Bus oder Tram)	alle Halte	stündlich bis halbstündlich
Grundzentrum mit Teilf. eines Mittelzentrums¹⁵ – Mittelzentrum	erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)	alle Halte	zweistündlich bis stündlich

¹⁵ Bzw. Orte mit einer besonderen Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum.

rum			
Anbindung bedeutender touristischer Ziele (<i>außerh. höherrangiger zentraler Orte</i>)	erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)	alle Halte	bedarfsorientiert
<p>Im Einzelfall kann von den dargestellten Vorgaben aufgrund besonderer lokaler Gegebenheiten abgewichen werden.</p> <p>Das Bedienungskonzept berücksichtigt das Angebot des SPFV und optimale Übergänge auf den Fernverkehr. Parallele, qualitativ etwa gleichwertige Angebote des Fern- und Nahverkehrs sind zu vermeiden. Das SPNV-Angebot des Landes ist umfassend mit dem SPFV zu verknüpfen. Dafür sind die Vertaktung, die geeignete innere Verknüpfung des SPFV selbst und eine langfristige Stabilität seines Fahrplans unabdingbare Voraussetzung.</p> <p>ÖPNV-Angebote in Aufgabenträgerschaft des Landes verkehren an allen Wochentagen. Eine Bedienung der Strecken erfolgt in der Regel mindestens im verdichteten 2-Stunden-Takt, die je nach Fahrgastaufkommen und Bedeutung der Strecke intensiviert wird. Durchgehende Taktverkehre werden mit Ausnahme von nachfrageschwachen Zeiten an den Tagen Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr angeboten. Davor und danach wird das Angebot entsprechend der Nachfrage gestaltet und regelmäßig überprüft. Wochenendangebote werden in der Regel im Taktverkehr gestaltet. Ihre Bedienungshäufigkeit richtet sich nach der Bedeutung der jeweiligen Verbindung im Wochenendverkehr.</p> <p>Integraler Taktfahrplan</p> <p>Die Ende der 90er Jahre begonnene Umsetzung der zweiten Stufe des ITF soll im Planungshorizont 2015 abgeschlossen werden. Um die erforderlichen Reisezeitverkürzungen zu erreichen, wird der bedarfsgerechte Infrastrukturausbau der Knoten und Strecken im Regionalnetz (Hauptbahnen in der Regel für eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 120 km/h und Nebenbahnen in der Regel für eine Streckengeschwindigkeit von mindestens 80 km/h) durch die DB Netz AG vorausgesetzt. Grundsätzlich besteht ein Landesinteresse an einer Gestaltung und Sicherung regionaler Knoten. Sofern für die Erreichung der Kantenzzeit auch niedrigere Geschwindigkeiten möglich sind und Aspekte der Marktfähigkeit der erreichten Reisezeit nicht dagegen sprechen, können davon abweichend auch geringere Streckengeschwindigkeiten ausreichend sein.</p> <p>Gleichwohl können Streckenausbauten dazu führen, dass bereits bestehende Vollknoten zukünftig die Funktion von Richtungsknoten übernehmen (z. B. Wernigerode). In diesen Fällen wird der großräumigen Reisezeitverkürzung und der Erreichbarkeit überregionaler ITF-Knoten der Vorrang vor einer Herausbildung optimaler regionaler Vollknoten eingeräumt.</p> <p>Die dritte Stufe des ITF soll vorbehaltlich der Umsetzung der langfristigen Planungen der DB Netz AG, die den Ausbau einer Reihe von Strecken des Fern- und Ballungsnetzes für Streckengeschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h sowie den vollständigen Umbau der Knoten Halle (Saale) und Magdeburg vorsieht, im Planungshorizont 2025 abgeschlossen werden. Gegenüber früheren Annahmen verschiebt sich dieser Zeitraum aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der genannten Infrastrukturmaßnahmen erheblich. Der Zielzustand des ITF im Planungshorizont 2015 ist in der Abbildung 8, Seite 44 dargestellt.</p>			

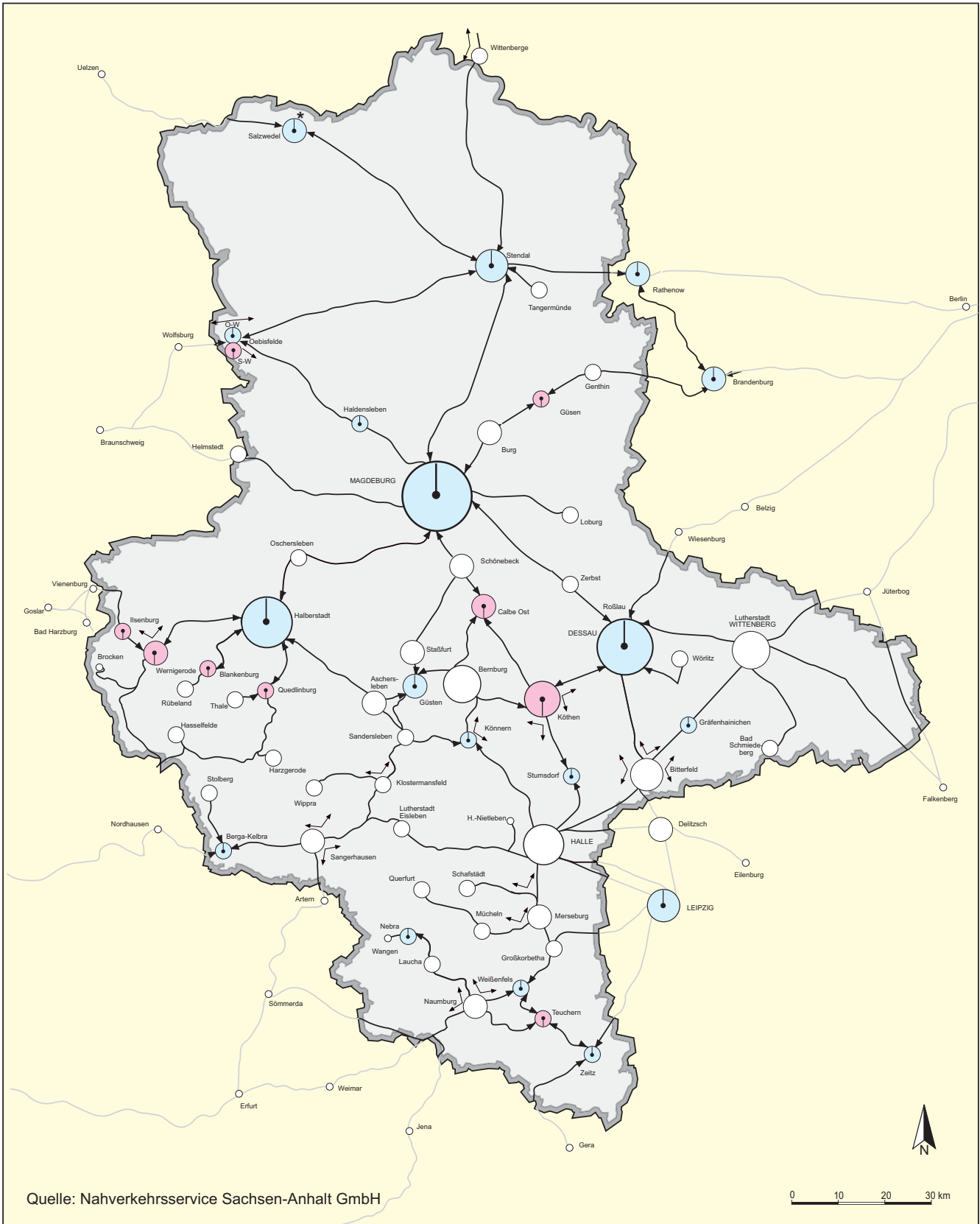
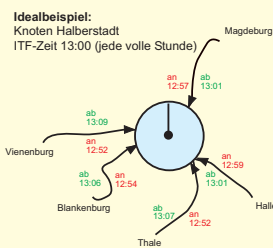


Abb. 7 Darstellung des Ist-Zustandes im Integralen Taktfahrplan (SPNV-Fahrplan 2009)

- Taktknoten
 - zur vollen Stunde
 - zur halben Stunde
- SPNV-Verbindung
- SPNV-Verbindung mit Einbindung in den ITF-Knoten
- Richtungsanschluss
 - O-W Ost-West-Richtung
 - S-W Süd-West-Richtung
 - * nur durch RB



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

Die Größe der Knoten unterscheidet sich aus Gründen der Darstellung.

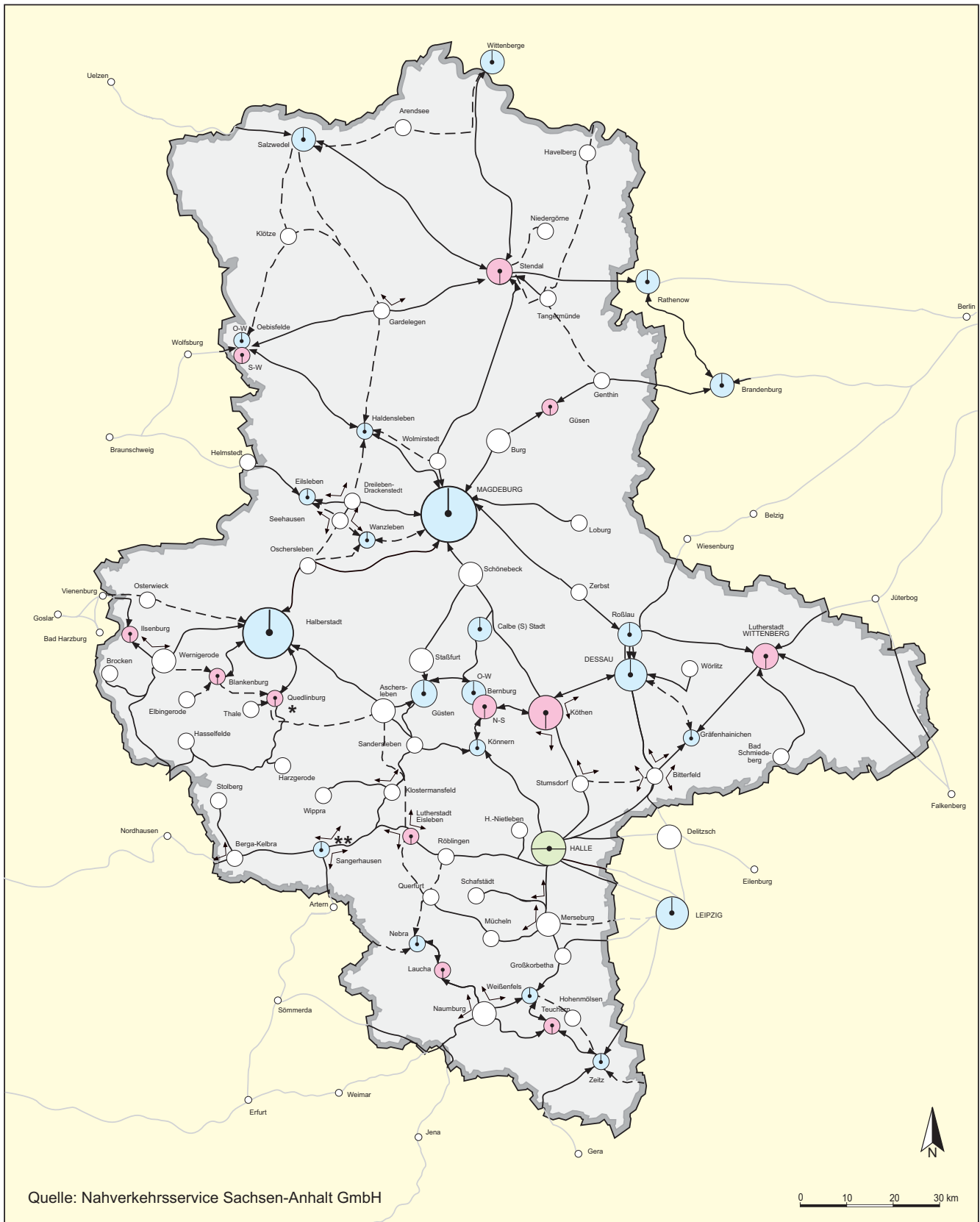









Abb. 8 Darstellung des Soll-Zustandes im Integralen Taktfahrplan im ÖPNV-Landesnetz (Planungshorizont 2015)

Taktknoten

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

 Richtungsanschluss

- N-S Nord-Süd-Richtung
- S-W Süd-West-Richtung
- O-W Ost-West-Richtung

-  SPNV-Verbindung
-  ÖSPV-Verbindung (Landesnetz)
-  SPNV-Verbindung mit Einbindung in den ITF-Knoten

Die Größe der Knoten unterscheidet sich aus Gründen der Darstellung.

- * Prüfung Verschiebung Knoten von Quedlinburg nach Thale
- ** Abhängig vom Konzept im Bereich Magdeburg-Güsten

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

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

Das Prinzip des ITF ist bei der Gestaltung des ÖPNV-Landesnetzes schrittweise umzusetzen, um den ÖPNV an den Schnittstellen im ÖPNV-Landesnetz auch fahrplanseitig zu verknüpfen. Der ITF vereinigt somit Fahrpläne von Bahn und Bus zu einem netzweit, vertakteten ÖPNV-Angebotssystem.

Den kommunalen Aufgabenträgern wird empfohlen, auch Busverbindungen zu integrieren, die nicht zum ÖPNV-Landesnetz gehören. Dies betrifft sowohl angebotsorientierte Verkehre, die folglich über eine rhythmisierte Angebotsstruktur verfügen als auch Linien, bei denen von einer Nachfragesteigerung ausgegangen werden kann. Für Sachsen-Anhalt als polyzentrisches Flächenland, in dem sich der Nahverkehr nicht auf wenige Direktverbindungen konzentriert, ist die Verknüpfung einzelner Linien an Systemknoten unabdingbare Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV.

Maßnahmekonzept innerhalb des Planungshorizontes 2015

Für die in der **Übersicht 10** dargestellten Strecken besteht ein Entwicklungs- und Entscheidungsbedarf unter Berücksichtigung streckenbezogener Handlungsgrundsätze. Dabei sind die Regelungen zur Leistungsanpassung in den Verkehrsverträgen und die entsprechenden Fristen zu berücksichtigen.

Übersicht 10 Bilanz und Maßnahmekonzept bis 2015 für alle SPNV-Verbindungen	
KBS 202 Stendal – Rathenow	
Handlungsgrundsatz	→ landesgrenzüberschreitende Netzfunktion
Im Planungshorizont bis 2015 ist keine Veränderung vorgesehen. Es besteht jedoch Prüfbedarf zur generellen Zukunft der Verbindung aufgrund der geringen Nachfrage, der derzeit noch offenen Infrastrukturentwicklung (Elektrifizierung) und der sich damit eröffnenden Durchbindung von Berlin aus.	
KBS 205 Abschnitt Falkenberg – Jüterbog – Berlin	
Handlungsgrundsatz	→ landesgrenzüberschreitende Netzfunktion
Im Zusammenhang mit der Neuvergabe zu Dezember 2014 ist zu überprüfen, ob aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt eine Bestellnotwendigkeit für diese Verbindung besteht.	
KBS 205 Abschnitt Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin	
Handlungsgrundsatz	→ landesgrenzüberschreitende Netzfunktion → schnelle Direktverbindungen
Im Zusammenhang mit der Neuvergabe zu Dezember 2014 ist eine Verkürzung der Reisezeit durch Auffassung von schwach nachgefragten Zugangsstellen vorgesehen.	
KBS 207 Dessau (Hbf) – Belzig – Potsdam – Berlin	
Handlungsgrundsatz	→ landesgrenzüberschreitende Netzfunktion → schnelle Direktverbindungen
Ab 2013 ist eine Verkürzung der Reisezeit aufgrund des Einsatzes moderner Fahrzeuge und der Auffassung von Zugangsstellen vorgesehen. Mit Vollzug des Streckenausbaus nach 2013 wird es zudem zu einer weiteren Reisezeitverkürzung kommen.	
Im Ergebnis der laufenden Ausschreibung wird eine Verdichtung des Verkehrsangebotes an den Tagen Montag bis Freitag auf einen 1-Stunden-Takt geprüft.	

KBS 216 Dessau (Hbf) – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg	
Handlungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> → landesgrenzüberschreitende Netzfunktion → ITF-Verbesserung → schnelle Direktverbindung
<p>Abhängig vom Streckenausbau (ESTW Dessau-Roßlau) ist eine Umstrukturierung des Angebotes der Relation Magdeburg – Dessau – Falkenberg vorgesehen, bei der die Verbindung zwischen Dessau und dem Fernverkehrsknoten Lutherstadt Wittenberg verbessert werden soll. Zusätzlich ist die Einführung schneller Direktverbindungen zwischen Magdeburg und Lutherstadt Wittenberg vorgesehen.</p>	
KBS 219 Halle (Saale) – Delitzsch – Eilenburg	
Handlungsgrundsätze	→ landesgrenzüberschreitende Netzfunktion
<p>Es ist keine Veränderung des Angebotes vorgesehen.</p>	
KBS 250/251 Halle/Leipzig – Bitterfeld – Dessau (Hbf)/Lutherstadt Wittenberg	
Handlungsgrundsatz	→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
<p>Im Zuge der Umgestaltung des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig (Regio-S-Bahn Mitteldeutschland) werden diese Strecken in das Regio-S-Bahn-System einbezogen. Für die Strecken Halle (Saale) – Bitterfeld und Leipzig – Bitterfeld ist an den Tagen Montag bis Freitag grundsätzlich eine Verdichtung des Angebotes zum 30-Minuten-Takt vorgesehen.</p> <p>Im Ergebnis eines Prüfauftrages aus dem ÖPNV-Plan ist zwischen Halle und Dessau weiterhin kein regelmäßiger Einsatz von Zügen mit ausgedünnter Haltekonzeption vorgesehen.</p>	
KBS 254 Magdeburg – Dessau (Hbf)	
Handlungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → schnelle Direktverbindungen → Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - Stadtexpress → Modifizierung Haltekonzeption
<p>Ursächlich bedingt durch Baumaßnahmen und auch zur Straffung des Angebotes wurde eine Reduzierung des bisherigen Regionalexpress-Angebotes vorgenommen. Auch musste die Direktverbindung Magdeburg – Lutherstadt Wittenberg aufgegeben werden.</p> <p>Eine Aufnahme des Abschnittes Magdeburg – Zerbst in das Regio-S-Bahn-Netz wird derzeit geprüft, indem probeweise alle Halte zwischen Magdeburg Hbf und Gommern stündlich bedient werden. Abhängig von den daraus resultierenden Nachfrageeffekten wird im Planungshorizont bis 2015 über die Aufnahme in das Regio-S-Bahn-Netz entschieden.</p> <p>Zur weiteren Verkürzung der Reisezeit sowie im Kontext paralleler Busangebote ist zu prüfen, ob gering nachgefragte Zugangsstellen erhalten werden können.</p> <p>Abhängig vom Streckenausbau (ESTW Dessau-Roßlau) ist eine Umstrukturierung des Angebotes der Relation Magdeburg – Dessau – Falkenberg vorgesehen, bei der die Verbindung zwischen Dessau und dem Fernverkehrsknoten Lutherstadt Wittenberg verbessert werden soll. Außerdem ist die Einführung schneller Direktverbindungen zwischen Magdeburg und Lutherstadt Wittenberg vorgesehen.</p>	
KBS 259 Magdeburg – Loburg	
Handlungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → Modifizierung Haltekonzeption
<p>Landkreis, Kommunen und Busunternehmen sind aufgefordert, mit einer optimalen Verknüpfung aller Aktivitäten mit dem Bahnangebot zur Steigerung der Nachfrage beizutragen. Sofern hier keine messbaren Erfolge zu verzeichnen sind, ist für die Strecke der Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren abzuarbeiten.</p> <p>Sofern keine SPNV-Abbestellung erfolgen wird im Falle eines positiven Ergebnisses der vorgenannten Aufgabenstellung für die Nebenbahn die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h vorgesehen. Mit Abschluss des Infrastrukturumbaus, wird die Bedienungshäufigkeit auf einen 1-Stunden-Takt erhöht und die Linie dann ggf. Bestandteil des Regio-S-Bahn-Systems.</p>	
KBS 260 Magdeburg – Berlin	
Handlungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → schnelle Direktverbindung
<p>Es ist keine Veränderung des RX-Verkehrs nach Berlin vorgesehen. Die Verbindung Magdeburg – Burg wird als Teil der Verbindung Braunschweig – Burg Bestandteil des Regio-S-Bahn-Systems.</p>	
KBS 269 Stendal – Tangermünde	

Handlungsgrundsätze	→ Anbindung bedeutender Aufkommenspunkte
Es ist keine Angebotsveränderung vorgesehen.	
KBS 301 Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg	
Handlungsgrundsätze	→ landesgrenzüberschreitende Verbindung
Es ist keine Angebotsveränderung vorgesehen. Ergänzend zur Orientierung an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs ist eine Berücksichtigung der maßgeblichen Schichtzeiten des VW-Werkes in Wolfsburg anzustreben.	
KBS 305 Magdeburg – Stendal – Uelzen/Wittenberge und KBS 309 S-Bahn Magdeburg	
Handlungsgrundsätze	→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → schnelle Direktverbindungen - Stadtexpress/Regioexpress → Modifizierung Haltekonzeption
Das bisherige ineffiziente und nicht nachfrageadäquate Angebotskonzept wurde schrittweise umgestaltet. Die Parallelbedienung S-Bahn/Regionalbahn wurde reduziert, indem die Regionalbahn als S-Bahn bis Schönebeck-Salzelmen durchgebunden wurde. Das RE-Angebot zwischen Magdeburg und Stendal wurde ausgeweitet, zwischen Magdeburg und Uelzen besteht neu ein zweistündliches RE-Angebot. Dafür wurde die Bedienung der Unterwegshalte zwischen Stendal und Salzwedel reduziert.	
Im zweiten Schritt soll im Planungshorizont bis 2015 die Bedienung der heutigen RB Schönebeck-Salzelmen – Wittenberge auf Tangerhütte begrenzt werden und die Relation Magdeburg – Wittenberge durch einen zweistündlichen SE ersetzt werden, der zwischen Tangerhütte und Wittenberge an jeder Zugangsstelle hält und zwischen Stendal und Wittenberge noch verdichtet wird.	
Zwischen Stendal und Salzwedel ist zu prüfen, ob mit der Auffassung von Zugangsstellen der Aufwand für die Bestellung durch Entfall der noch verkehrenden RZ-Produkte reduziert werden kann.	
KBS 308 Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde – Wolfsburg	
Handlungsgrundsätze	→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → schnelle Direktverbindungen - Stadtexpress
Mit der Durchbindung der Züge über Oebisfelde hinaus nach Wolfsburg wurden die beiden Oberzentren nun direkt verbunden und der Arbeitsplatzstandort Wolfsburg verbessert angebunden. Der ITF-Knoten Haldensleben konnte weitgehend realisiert werden.	
Geprüft werden soll, ob der Abschnitt Magdeburg – Haldensleben in das Regio-S-Bahn-System eingebunden werden kann. Perspektivisch ist eine Prüfung der Vergrößerung der Zahl der Züge vorgesehen, die zwischen Haldensleben und Magdeburg ohne Halt verkehren, ohne dass die Anbindung der Unterwegshalte verschlechtert wird. Zur Verkürzung der Reisezeit ist außerdem ein Streckenausbau vorgesehen.	
KBS 310 Magdeburg – Braunschweig	
Handlungsgrundsätze	→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → landesgrenzüberschreitende Verbindung
Die Züge auf der Strecke verkehren durchgebunden bereits ab Burg. Mit Neuvergabe der Leistungen ist eine Integration in das Regio-S-Bahn-System vorgesehen. Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge und ggf. die Auffassung schwach nachgefragter Halte ist eine Verkürzung der Reisezeit vorgesehen.	
KBS 315 Magdeburg – Halberstadt – Thale	
Handlungsgrundsätze	→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → schnelle Direktverbindungen - Stadtexpress → Modifizierung Haltekonzeption
Das Angebot auf dieser Strecke soll eine wesentliche Veränderung erhalten. Es besteht das Ziel, zwischen Magdeburg und Halberstadt eine stündliche und schnelle Verbindung zu gewährleisten. Für die gewachsenen Strukturen im Wohnungs- und Gewerbebereich in der Gemeinde Sülzetal ist die Einbindung in den Stadt-Umland-Verkehr Magdeburg – Langenweddingen (Regio-S-Bahn) sowie die Neuanlage eines Haltepunktes am Gewerbegebiet Osterweddingen vorgesehen.	
Im Zusammenhang mit einer möglichen Reisezeitreduzierung für die Relation Magdeburg – Quedlinburg – Thale ist eine Umwandlung von Quedlinburg von einem Voll- in einen Richtungsknoten des ITF innerhalb des Planungshorizontes bis 2015 zu prüfen. Dabei sind Fragen der Reisezeitverkürzung, ggf. aufzulassende Zugangsstellen, Anschlüsse zum ÖSPV und zur HSB sowie Auswirkungen auf das ÖSPV-Netz einzu-beziehen. Grundvoraussetzung für diese Prüfung ist die bislang nicht geklärte Realisierbarkeit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit.	
KBS 328 Halberstadt – Blankenburg (– Elbingerode)	

Handlungsgrundsatz		→ schnelle Direktverbindungen - Stadtexpress
<p>Nach Ausbau des Streckenabschnittes Halberstadt – Blankenburg und des Knotens Halberstadt kann eine Flügelung mit den Zügen der Linie Magdeburg – Halberstadt – Thale umgesetzt werden, so dass direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Blankenburg und Magdeburg realisiert wurden.</p> <p>Für eine touristische Bedienung der Rübelandbahn Blankenburg – Rübeland (– Elbingerode) stellt das Land finanzielle Mittel zur Verfügung.</p>		
KBS 330 Halle (Saale) – Bernburg/Aschersleben – Halberstadt – Vienenburg		
Handlungsgrundsätze		→ Stadt-Umland-Verkehr → schnelle Direktverbindungen - Stadtexpress → Modifizierung Haltekonzeption → Reduzierung Parallelverkehr
<p>Zwischen Könnern und Halle (Saale) wurde durch die Überlagerung der Regiozüge Vienenburg – Halberstadt – Halle (Saale) und Bernburg – Halle (Saale) ein 1-Stunden-Takt realisiert. Beide Produkte erfüllen eine Doppelfunktion. Einerseits haben sie im direkten Bereich von Halle (Saale) den Charakter des Stadtexpresses, andererseits fungieren sie im Umland von Halle (Saale) bis Könnern auch als Stadt-Umland-Verkehr. Zur besseren Anbindung von Bernburg an Halle (Saale) und zur Erschließung der Orte zwischen Könnern und Halle (Saale) konnte die neue Direktverbindung Bernburg – Halle (Saale) im 2-Stunden-Takt realisiert werden. Zwischen Nauendorf und Halle (Saale) ist zudem eine verbesserte Abstimmung mit dem Busverkehr zu prüfen.</p> <p>Sollten die niedersächsischen Aufgabenträger weiterhin die ursprünglich verabredete direkte Führung des RX 4 (unter Auslassung von Bad Harzburg) verweigern und ggf. mittelfristig die gesamte Linienführung in Frage stellen, wäre auch auf der sachsen-anhaltischen Seite die Ausgestaltung des Linienkonzeptes auf der Gesamtstrecke zu überprüfen.</p> <p>Für den Linienast Halberstadt – Vienenburg soll im Planungshorizont bis 2015 geprüft werden, ob dieser alternierend mit der Verbindung Halberstadt – Blankenburg als Flügelzug des SE Halberstadt – Thale verkehren kann.</p>		
KBS 334 Aschersleben – Köthen – Dessau		
Handlungsgrundsätze		→ Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - Regiozug → Modifizierung Haltekonzeption
<p>Zur besseren Erschließung der Siedlungen zwischen den Zentren werden nur noch Regiozüge im 1-Stunden-Takt angeboten.</p> <p>Mit einem Streckenausbau soll eine Reisezeitverkürzung ermöglicht werden. Die Auffassung der Zugangsstellen Frenz, Osternienburg und Ilberstedt ist ebenso zu prüfen, wie die Neuanlage der Zugangsstelle Köthen Süd. Die Erschließung von Bernburg soll durch die Verlegung Bernburg-Friedenshall verbessert werden.</p>		
KBS 335 Magdeburg – Güsten – Aschersleben/(Sangerhausen – Erfurt)		
Handlungsgrundsätze		→ Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - Stadtexpress → Modifizierung Haltekonzeption
<p>Mit einem Streckenausbau sowie der Auffassung der Zugangsstelle Neudorf soll eine Reisezeitverkürzung ermöglicht werden.</p>		
KBS 337 Klostermansfeld – Wippra		
Handlungsgrundsatz		→ Touristische Integration
<p>Eine Veränderung des Angebotes ist nicht vorgesehen. Mit Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages im Jahr 2013 ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für das derzeit positive Prüfergebnis gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Prüfbedarf weiterhin bestehen.</p>		
KBS 340 Magdeburg – Köthen – Halle (Saale)		
Handlungsgrundsätze		→ schnelle Direktverbindungen - Stadtexpress
<p>Eine Veränderung des Angebotes ist nicht vorgesehen.</p>		
KBS 340 Abschnitt Bernburg – Calbe (Saale) – Magdeburg		
Handlungsgrundsätze		→ schnelle Direktverbindungen - Stadtexpress → Reduzierung Parallelverkehr
<p>Zur besseren Anbindung von Bernburg und Calbe (Saale) an Magdeburg soll eine Direktverbindung Bernburg – Magdeburg im verdichteten 2-Stunden-Takt angeboten werden. Voraussetzungen sind der Ausbau des Streckenabschnittes Calbe (Saale) West – Bernburg-Waldau für eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h, der Bau einer Verbindungskurve bei Calbe, die Neuanlage der Zugangsstelle Calbe (Saale) Stadt und die Modifizierung des Busangebotes im ÖSPV zwischen Bernburg und Schönebeck. Durch das Angebot dieser</p>		

<p>völlig neuen Linie wird eine wesentliche Steigerung der Reisendenzahlen angestrebt.</p>	
<p>KBS 504/505 Halle (Saale) – Flughafen/Schkeuditz – Leipzig</p>	
<p>Handlungsgrundsatz</p>	<p>→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn</p>
<p>Auf dem Streckenteil über Schkeuditz verkehrt die S-Bahn Halle – Leipzig. Diese Linie wird zukünftig bis nach Halle-Nietleben durchgebunden. Voraussetzung dafür ist die Realisierbarkeit entsprechender Fahrstraßen in Halle (Saale) Hbf.</p> <p>Der Streckenteil über den Flughafen wird zwischen Leipzig und dem Flughafen im 30-Minuten-Takt bedient. Mittelfristig soll auf dem Abschnitt Flughafen – Halle (Saale) ein 1-Stunden-Takt vorgehalten werden. Das genannte Konzept ist Bestandteil der laufenden Ausschreibung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes.</p>	
<p>KBS 550 Gera – Zeitz – Leipzig</p>	
<p>Handlungsgrundsätze</p>	<p>→ Mischprodukte zur Produktvereinheitlichung - Stadtexpress → Modifizierung Haltekonzeption</p>
<p>Zur besseren Erschließung der Siedlungen zwischen den Zentren sollen nur noch Stadtexpresszüge im 1-Stunden-Takt angeboten werden. Durch die Auffassung von Halten sowohl im sächsischen als auch im sachsen-anhaltischen Bereich soll eine stündliche schnelle Verbindung Leipzig – Zeitz mit Weiterführung nach Gera geschaffen werden.</p>	
<p>KBS 551 Weißenfels – Zeitz</p>	
<p>Handlungsgrundsatz</p>	<p>→ Verbindung zentraler Orte</p>
<p>Es ist keine Veränderung des Angebotskonzeptes vorgesehen.</p>	
<p>KBS 551 Naumburg – Teuchern (– Zeitz)</p>	
<p>Handlungsgrundsatz</p>	<p>→ Reduzierung Parallelverkehr → Modifizierung Haltekonzeption</p>
<p>Für den Erhalt des Angebotes zwischen Naumburg-Ost und Teuchern besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren. Insbesondere ist eine Modifizierung des Parallelverkehrs zu prüfen. Ist hier keine umsetzbare Lösung entwickelbar, ist die Verbindung abzustellen.</p>	
<p>KBS 580/581 Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt/Jena</p>	
<p>Handlungsgrundsatz</p>	<p>→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn</p>
<p>Im Zuge der Umgestaltung des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig soll diese Strecke in das Regio-S-Bahn-System Mitteldeutschland einbezogen werden. Für den Abschnitt Halle (Saale) – Naumburg ist grundsätzlich an den Tagen Montag bis Freitag eine Verdichtung des Angebotes zum 30-Minuten-Takt vorgesehen.</p> <p>Für die in Frage stehende Problematik einer Verbesserung der Fahrtmöglichkeiten zwischen Erfurt und Leipzig einerseits und Jena und Halle (Saale) andererseits ist eine Umsetzung im Zusammenhang mit der Neuvergabe der Leistungen im Dezember 2015 vorgesehen.</p>	
<p>KBS 585 Naumburg Ost – Nebra – Wangen</p>	
<p>Handlungsgrundsatz</p>	<p>→ Reduzierung Parallelverkehr → Touristische Integration</p>
<p>Für den Erhalt des Angebotes zwischen Naumburg-Ost und Nebra wurde der Prüfbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren mit positivem Ergebnis abgearbeitet. Allerdings wurden bislang noch nicht alle Voraussetzungen einer zwischen der NASA GmbH und dem Burgenlandkreis getroffenen Vereinbarung abgearbeitet.</p> <p>Der Erhalt der Verbindung hängt im Wesentlichen von der Umsetzung der genannten Vereinbarung mit Blick auf den Alltagsverkehr und aufgrund der besonderen touristischen Bedeutung von einer konsequenten Integration des SPNV in die touristischen Aktivitäten der Region ab.</p>	
<p>KBS 586 Merseburg – Mücheln – Querfurt</p>	
<p>Handlungsgrundsätze</p>	<p>→ Reduzierung Parallelverkehr</p>
<p>Zwischen Merseburg und Mücheln wurde der umfangreicher Parallelverkehr im ÖSPV modifiziert. NASA GmbH und Saalekreis haben gemeinsam entschieden, dass eine ursprünglich verabredete, noch weitergehende Reduktion des ÖSPV bei noch weiterer Verdichtung des Bahnverkehrs nicht umgesetzt werden soll.</p>	
<p>KBS 588 Merseburg – Schafstädt</p>	
<p>Handlungsgrundsätze</p>	<p>→ Reduzierung Parallelverkehr</p>

→ Entscheidungsbedarf nach 5.2.1	
Für den Erhalt des Angebotes auf dieser Strecke besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren. Insbesondere ist zu prüfen, ob die bereits vollzogene Modifizierung des Parallelverkehrs zu einer Stärkung des Bahnangebotes geführt hat. Ist hier kein positives Ergebnis erkennbar, ist die Verbindung abzubestellen.	
KBS 590 Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen	
Handlungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> → Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn → schnelle Verbindungen zwischen Zentren - Stadtexpress/Regioexpress → Modifizierung Haltekonzeption
Auf dieser Strecke ist das Angebot zum Teil durch eine nicht adäquate Leistungsverteilung geprägt. So verkehren Regionalexpress und Regionalbahn ohne große Reisezeitdifferenzen teilweise sehr nah hintereinander. Ursache hierfür ist u. a. eine von der DB Netz AG stark vernachlässigte Infrastruktur. Derzeit erfolgt eine Beseitigung der Mängel, ohne dass jedoch in diesem Zusammenhang eine generelle Qualitätsverbesserung durchgeführt wird. Die Optimierung des Angebotes sieht die Einkürzung der heutigen Regionalbahn als Regio-S-Bahn auf den Abschnitt Halle (Saale) – Lutherstadt Eisleben vor. Die Regio-S-Bahn wird dann künftig bereits in Halle-Trotha beginnen und zwischen Halle Hbf und Angersdorf auch die Halte Rosengarten, Südstadt und Silberhöhe mitbedienen. Dafür ist allerdings ein Ausbau der Infrastruktur notwendig.	
Der heutige Regionalexpress wird künftig als Stadtexpress stündlich zwischen Halle (Saale) und Sangerhausen verkehren und die heutigen Halte der Regionalbahn im Abschnitt Lutherstadt Eisleben – Sangerhausen mitbedienen. Zwischen Sangerhausen und Nordhausen wird der Stadtexpress in der einen Stunde als Regioexpress weiter in Richtung Kassel und in der anderen Stunde als Stadtexpress nach Nordhausen geführt.	
Zur weiteren Verkürzung der Reisezeit sowie im Kontext paralleler Busangebote ist zu prüfen, ob gering nachgefragte Zugangsstellen erhalten werden können.	
KBS 591 S-Bahn Halle	
Handlungsgrundsatz	→ Stadt-Umland-Verkehr - Regio-S-Bahn
Die Bedienungshäufigkeit der S-Bahn wurde aufgrund der sehr stark gesunkenen Nachfrage vom 20-Minuten- auf einen 30-Minuten-Takt reduziert.	
Im Zuge der Realisierung der S-Bahn Halle – Leipzig ist eine Durchbindung der Fahrten von Leipzig bis nach Halle-Nietleben vorgesehen. Daher kann die S-Bahn aus Halle-Trotha nicht mehr nach Halle-Nietleben durchfahren.	
Insgesamt ist daher das Angebot der S-Bahn Halle neu zu ordnen. Der Abschnitt Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf soll künftig weiter im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Bedienung soll alternierend durch stündlich verkehrende Regio-S-Bahn-Linien nach Lutherstadt Eisleben bzw. nach Naumburg realisiert werden. Die Linie nach Lutherstadt Eisleben soll auch die S-Bahn-Halte im Bereich Südstadt mitbedienen. Allerdings setzt dies den zweigleisigen Ausbau zwischen Halle-Silberhöhe und Halle Südstadt voraus. Andere Varianten werden derzeit in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG und der Stadt Halle geprüft.	
KBS 592 Berga-Kelbra – Stolberg	
Handlungsgrundsatz	→ Touristische Integration
Die Bedienung der Strecke wurde in Abarbeitung des bisherigen Prüfbedarfes nach Abschnitt 5.2.1 auf das Wochenende begrenzt. Für den Verbleib dieser Fahrten besteht konkreter Entscheidungsbedarf gemäß dem im Abschnitt 5.2.1 beschriebenen Verfahren.	
KBS 594 Großheringen – Sömmerda	
Es ist keine Veränderung des Angebotes vorgesehen.	
KBS 595 Sangerhausen – Erfurt	
Handlungsgrundsatz	→ schnelle Verbindungen zwischen Zentren - Stadtexpress/Regioexpress
Nach Möglichkeit sollen auf dieser Strecke die Regioexpress-Züge zwischen Magdeburg und Sangerhausen nur ausgewählte Zwischenhalte bedienen.	
Die verbleibende zweistündliche RZ-Bedienung könnte hingegen mit der SE-Bedienung Nordhausen – Halle (Saale) geflügelt werden.	

5.2.3 Schnittstellen und Zugangsstellen

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

Handlungsgrundsätze
<p>Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Schnittstellen und Zugangsstellen im ÖPNV an folgenden Handlungsgrundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da der Grad der Vernetzung der einzelnen Verkehrsarten zum Verkehrsträgermix von der organisatorischen Qualität der Schnittstellen bestimmt wird, bilden sie einen planerischen Schwerpunkt. Es wird zwischen Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion

im ÖPNV-Landesnetz und sonstigen Schnittstellen unterschieden.

- Da die bauliche Qualität der Schnittstellen die Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Fahrgastgruppen gewährleisten muss, sind sie weitestgehend barrierefrei zu errichten bzw. umzugestalten. Damit soll eine:
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit,
 - räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV,
 - kombinierte Nutzung Park&Ride bzw. Bike&Ride sowie
 - bessere Erreichbarkeit des Verkehrssystems durch neue oder verlegte Zugangsstellen erreicht werden.
- Die Verkehrsstationen des SPNV sind einschließlich ihrer Umfelder zu sanieren und den aktuellen baulichen Standards (z. B. Bahnsteighöhen) anzupassen. Ihre Zugänge sind barrierefrei zu gestalten. Dabei sind städtebaulich-architektonische Aspekte, insbesondere solche des Denkmalschutzes, angemessen zu beachten.
- Für die Empfangsgebäude sind neue Nutzungen zu suchen. Sollte dies scheitern, sind insbesondere verfallende Gebäude zügig abzureißen.
- Die organisatorische Gestaltung der Schnittstellen erfolgt unter Einbeziehung aller betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger und der Straßenbulasträger sowie der Bulasträger für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

Im SPNV in Sachsen-Anhalt werden derzeit 365¹⁶ Zugangsstellen bedient. Davon befinden sich 29 im Bereich der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), 5 im Bereich der Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVE), 8 im Bereich der Strecke Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg und 1 im Bereich der Strecke Blankenburg – Rübeland. Insbesondere die Zugangsstellen des SPNV haben in den vergangenen 18 Jahren einen massiven Bedeutungswandel erfahren. In der Vergangenheit intensiv genutzte Teilbereiche, wie z. B. Empfangsgebäude, Gepäck- und Güterabfertigung und Toilettenanlagen, weisen heute oftmals keine Nutzung mehr auf und befinden sich teilweise in einem fortgeschrittenen Verfallsstadium. Die eigentliche Nutzung beschränkt sich dann nur noch auf die oben definierte Verkehrsstation.

An 81 Zugangsstellen wurden die Verkehrsstationen seit 1996 ganz oder teilweise erneuert. Dies erfolgte z. T. im Rahmen von Streckenausbauten mit Finanzierung durch Bundesmittel oder mit Eigenmitteln der Bahn aber auch durch Förderung aus dem Bahnhofsprogramm. Beispielhaft seien die im Gültigkeitszeitraum des ÖPNV-Plans umgesetzten Bahnhofsvorhaben Halberstadt, Oschersleben, Quedlinburg, Tangerhütte, Teutschenthal und Wernigerode genannt. Bei 11 Zugangsstellen konnte zwischen 2006 und 2009 eine Verbesserung der Barrierefreiheit erreicht werden.

Weiter an Bedeutung gewonnen hat der den Zugangsstellen des SPNV vorgelagerte Bereich durch die Realisierung von Schnittstellenmaßnahmen. Seit 1996 wurden an 74 Standorten Schnittstellenmaßnahmen realisiert (siehe **Abbildung 9**, Seite 57). Beispielhaft seien die im Gültigkeitszeitraum des ÖPNV-Plans umgesetzten Schnittstellenvorhaben in Burgkernitz, Darlingerode, Dessau, Dieskau, Halle, Merseburg, Oebisfelde, Oschersleben, Tangerhütte und Wernigerode genannt.

Innerhalb des **Landesprogramms 50plus** bestand in den Jahren 2005 bis 2008 die Möglichkeit, Beräumungs- und Verschönerungsarbeiten an Bahnhöfen und deren Umfeld durchzuführen sowie

¹⁶ inkl. Wangen.

zugleich ALG II Empfänger zumindest temporär in eine Beschäftigung zu bringen. Mit diesem Instrument wurden vor allem kleinteilige, kurzfristig umsetzbare und für die Kunden sichtbare Maßnahmen realisiert. Hierzu zählten z. B. das Ausbessern von Wegen, farbliche Instandsetzungen von Sitzelementen, Fassaden oder Unterführungen, Grünflächengestaltung, Rückbau von auffälligen Gebäuden im Bahnhofsbereich und die Schaffung von Fahrradabstell- und Parkplätzen. Insgesamt wurden **353** Einzelmaßnahmen umgesetzt.

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

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

Maßnahmen und Wirkungen

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

Für Maßnahmen an Zugangsstellen des SPNV im Bereich der DB Station&Service AG haben das Unternehmen und das Land Sachsen-Anhalt eine Rahmenvereinbarung zur Bahnhofsentwicklung (**Bahnhofsprogramm**) geschlossen, die bis zum Jahr 2009 läuft und einen Förderbetrag des Landes über die gesamte Laufzeit von mindestens 21 Mio. Euro beinhaltet. Das Land und die DB Station&Service AG streben eine Verlängerung der Rahmenvereinbarung bei gleichzeitiger Ausweitung des Förderbetrages an. Das Bahnhofsprogramm sieht vor allem den Ausbau der Bahnsteige, die angemessene Ausstattungsergänzung und -erneuerung der Verkehrsstationen und die Verbesserung der unmittelbaren Zuwegung zu den Bahnsteigen vor. Hierbei haben die Anforderungen von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen angemessene Berücksichtigung zu finden, wie beispielsweise durch die Anlage von Rampen und Aufzügen. Das Bahnhofsprogramm beinhaltet außerdem die Verlegung und Neuanlage von Zugangsstellen zur Erhöhung des Erschließungsgrades der Strecken.

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

Bei der Gestaltung der Schnittstellen ist insbesondere ihre Verknüpfungsfunktion auszubilden. Dabei ist zwischen einer Verknüpfung innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes, zu bedeutenden lokalen ÖSPV-Netzen und zu sonstigen bedeutenden Einzelverbindungen zu unterscheiden. Bei der Gestaltung ist auch Aspekten des Schülerverkehrs Rechnung zu tragen. Diese Verknüpfungen sind in der **Abbildung 10**, Seite 58 dargestellt. Das Schnittstellenprogramm umfasst ausdrücklich auch Maßnahmen an Stationen ohne Verknüpfungsfunktion im ÖPNV, wo entsprechende Anlagen zur Verknüpfung mit dem Rad- und Autoverkehr geschaffen werden können. Da dies theoretisch jede Zugangsstelle betreffen kann, werden diese in der **Abbildung 10** nicht gesondert dargestellt.

Bei der Umsetzung von Fördermaßnahmen im Bahnhofs- und Schnittstellenprogramm ist ins-

besondere darauf zu achten, dass sog. Angsträume¹⁷ beseitigt bzw. nicht neu geschaffen werden, um die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen.

Es wird geprüft, ob das ausgelaufene **Landesprogramm 50plus** mit Blick auf die Umsetzung weiterer Verschönerungsmaßnahmen neu aufgelegt werden kann.

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

An ausgewählten Schnittstellen ist die Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Rad- und Wanderwegen sowie den seitens des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt definierten tourismusrelevanten Orten des Landes zu gestalten. Die Verknüpfung zu diesen Wegen und Orten ist in der **Abbildung 11**, Seite 61 sowie in der **Anlage 3** dargestellt. Bei Zugangsstellen des SPNV besteht generell die Möglichkeit, mit einer Schnittstellenmaßnahme die Anlage von Park&Ride- und Bike&Ride-Stellplätzen sowie Umfeldverbesserungen vorzunehmen.

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

Bei den oben genannten Programmen und bei der Vergabe von Verkehrsleistungen sind die in der **Übersicht 11** benannten wesentlichen Standards zu berücksichtigen.

Übersicht 11 Ausbaustandards von Zugangsstellen des SPNV in Sachsen-Anhalt

Stationsklassifizierung der DB Station&Service AG	Ausstattung bzw. Serviceleistungen nach Katalog der DB Station&Service AG	Zusätzliche Standards (auch zur Ausstattung des Umfelds/der Schnittstellen)
Kategorie 6	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnsteig - Beleuchtung - Bahnhofsnamensschild - Fahrplanaushang - Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter - Wegeleitsystem - Regelmäßige Reinigung - Abfallbehälter - Koordination durch 3-S-Zentrale - Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofsuhr - Beschallungsanlage - befestigter Bahnsteig - barrierefreier Bahnsteigzugang - Sitzgelegenheit - Wetterschutz bestehend aus Dach, Rückwand und ausreichend breiten Seitenwänden - vandalismusresistente Ausstattung - Umgebungsplan - Park&Ride Anlage (ggf. mit Kiss&Ride-Bereich) - überdachte Bike&Ride-Anlage <p>fakultativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Telefonmöglichkeit - Briefkasten
Kategorie 5	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofsuhr - Sitzgelegenheit 	<p>zusätzlich fakultativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taxistand - Kiosk/Stehcafé
Kategorie 4	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wetterschutz 	
Kategorie 3	<p>zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dynamische Fahrgastinformation 	<p>zusätzlich fakultativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service-Point - Tourismusinformation - Schließfächer

¹⁷ Angsträume sind Flächen mit unzureichendem Lichteinfall bzw. nicht ausreichender Beleuchtung, unübersichtliche Nischen, Ecken mit illegaler Abfallentsorgung, isolierte Parkplätze sowie siedlungsfern gelegene Zugangsstellen des ÖPNV.

Kategorie 2	zusätzlich: - Bahnsteigschnittsmarkierung - Service-Mitarbeiter
Kategorie 1 (in Sachsen-Anhalt nicht vorhanden)	zusätzlich: - Service-Point
Zusätzliche Standards von Zugangsstellen (unabhängig von der Klassifizierung):	
... im städtischen Bereich	- Verknüpfung zum städtischen ÖPNV unter Anwendung dynamischer Fahrgastinformation (Regio Info) - ggf. Fahrkartenverkauf - Mobilitätsberatung (oder Hinweis auf nahegelegene Beratungsstelle)/Stadtplan
... in Gebieten mit touristischer Bedeutung	- Umfassende Tourismusinformation - Fahrradverleih - Schließfächer - Stadtpläne und Touristische Karten
... im ÖPNV-Landesnetz:	- Kurze, barrierefreie Wege zwischen Bus und Bahn - Ausschilderung der Wege - DFI/Region Info – System - Fahrkartenverkauf der verschiedenen Verkehrsträger - Haltestellenschild Bus mit Haltestellenname, Linien, Zielen - Bushaltestelle mit Sonderbord und Wetterschutz

Mindeststandards sind eine saubere und gepflegte Anlage der Stationen bzw. Bahnsteige und Zugangswege sowie des städtebaulichen Umfelds mit grundlegenden Angeboten zur Sicherung einer ausreichenden Aufenthaltsqualität sowie Informationen über das Verkehrsangebot. Bei der Sanierung von Bahnsteigen sind diese in der Regel mit einer Höhe von 550 mm auszuführen. Ausnahmen bilden Strecken, die mit Blick auf einen konkreten Fahrzeugeinsatz mit einer anderen Bahnsteighöhe ausgerüstet werden. Die streckenbezogenen Standards sind in der **Anlage 6** aufgeführt. Langfristig sollen die Bahnsteige der bereits umgebauten Zugangsstellen an die streckenbezogenen Standards angepasst werden.

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

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

Grundsätzlich ist das Empfangsgebäude zu erhalten, indem Nutzungen gesichert oder neue gefunden werden. Sofern dies nicht möglich ist, sind in Abstimmung mit den Gemeinden Abrissmaßnahmen zu prüfen. Zur Verbesserung der Attraktivität des Bahnhofsumfeldes sollten nicht mehr genutzte und mit Ruinen versehene Flächen um die Bahnsteige und entlang der Strecken geräumt werden, da diese das Image des Systems Eisenbahn stark belasten. Fördermittel für die Planung und den Umbau der Empfangsgebäude stellt das Land über das Programm **REVITA** (Revitalisierung von Empfangsgebäuden) bereit. Für Abrissmaßnahmen wird die Bereitstellung von Fördermitteln geprüft.

Für eine Reihe von Standorten bestehen Prüfvorschläge zur Neuanlage oder Verlegung von Zugangsstellen. Für das Land ist es von besonderem Interesse, Neuanlagen bzw. Verlegungen dort zu ermöglichen, wo das Fahrgastpotential und die städtebauliche Einbindung des SPNV deutlich verbessert werden können (etwa als Ergebnis neuer Siedlungsentwicklungen). Das Land handelt hier aus eigener Initiative unter Einbeziehung der Kommunen oder aufgrund positiv entschiedener Anfragen von Kommunen. Bei anderen Zugangsstellen ist die Prüfung der Auffassung vorgesehen. Sie wurden ausgewählt, wenn die Möglichkeiten, das dortige Nachfragepotential durch geeignete Maßnahmen zu erhöhen, kritisch eingeschätzt werden. Die Prüf-

vorgaben werden entsprechend dieser Festlegung abgearbeitet. Alle betroffenen Standorte bzw. Zugangsstellen sind in der **Anlage 3** sowie kartografisch für die Planungshorizonte 2015 und 2025 in der **Anlage 4** dargestellt. Darüber hinaus ist die Auflassung von Zugangsstellen grundsätzlich dann in Betracht zu ziehen, wenn die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger eine fachlich bestimmte Grenze¹⁸ unterschreitet und keine Möglichkeiten bestehen, das Fahrgastaufkommen entscheidend zu erhöhen.

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

¹⁸ Die Grenze liegt derzeit bei einem 2-Stunden-Takt bei unter 30 und bei einem 1-Stunden-Takt bei unter 50 Ein- und Aussteigern je durchschnittlichem Werktag.

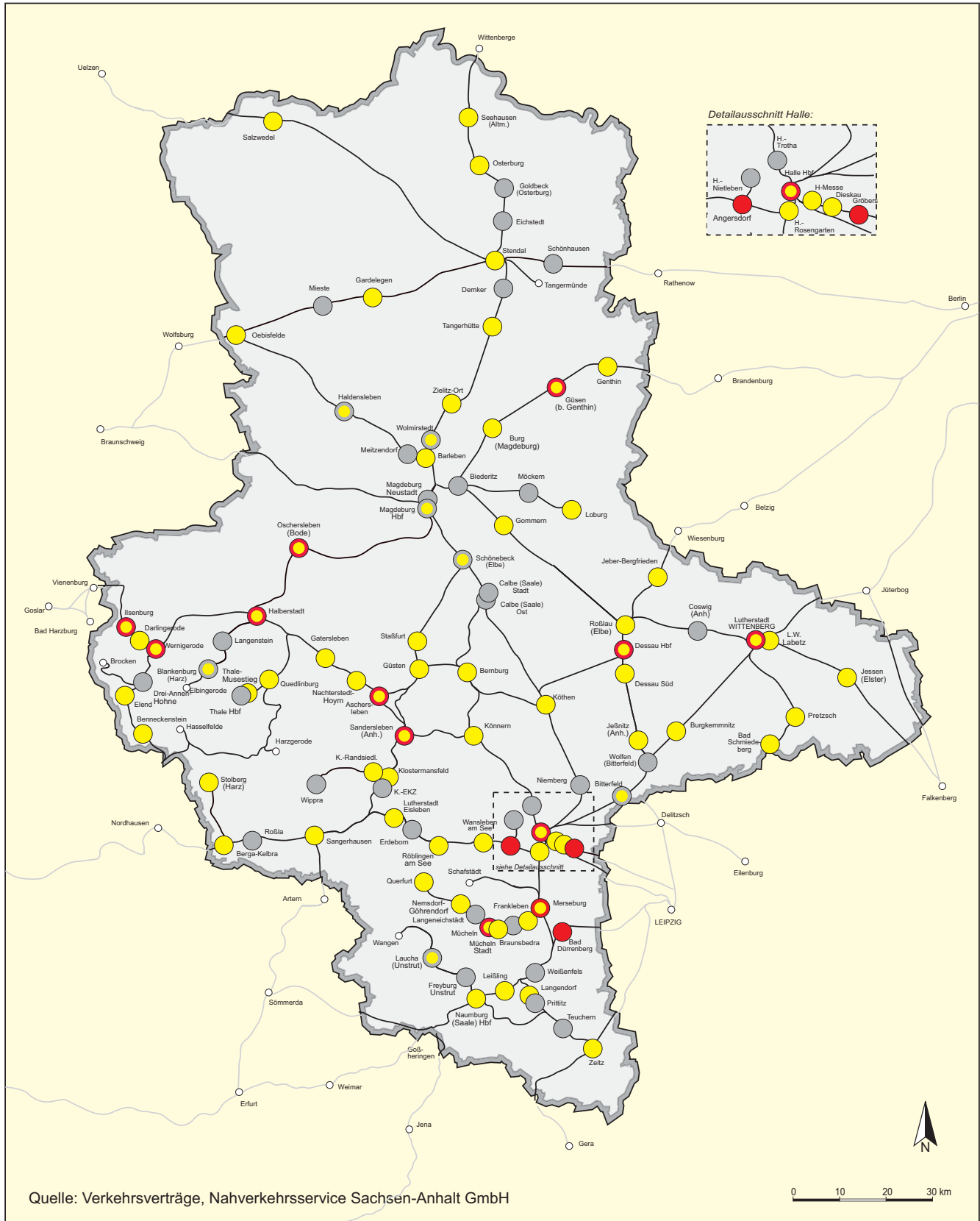


Abb. 9 Bahnhofsumfeldgestaltungen im Rahmen des Schnittstellenprogramms

(Bearbeitungsstand Dezember 2008)

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

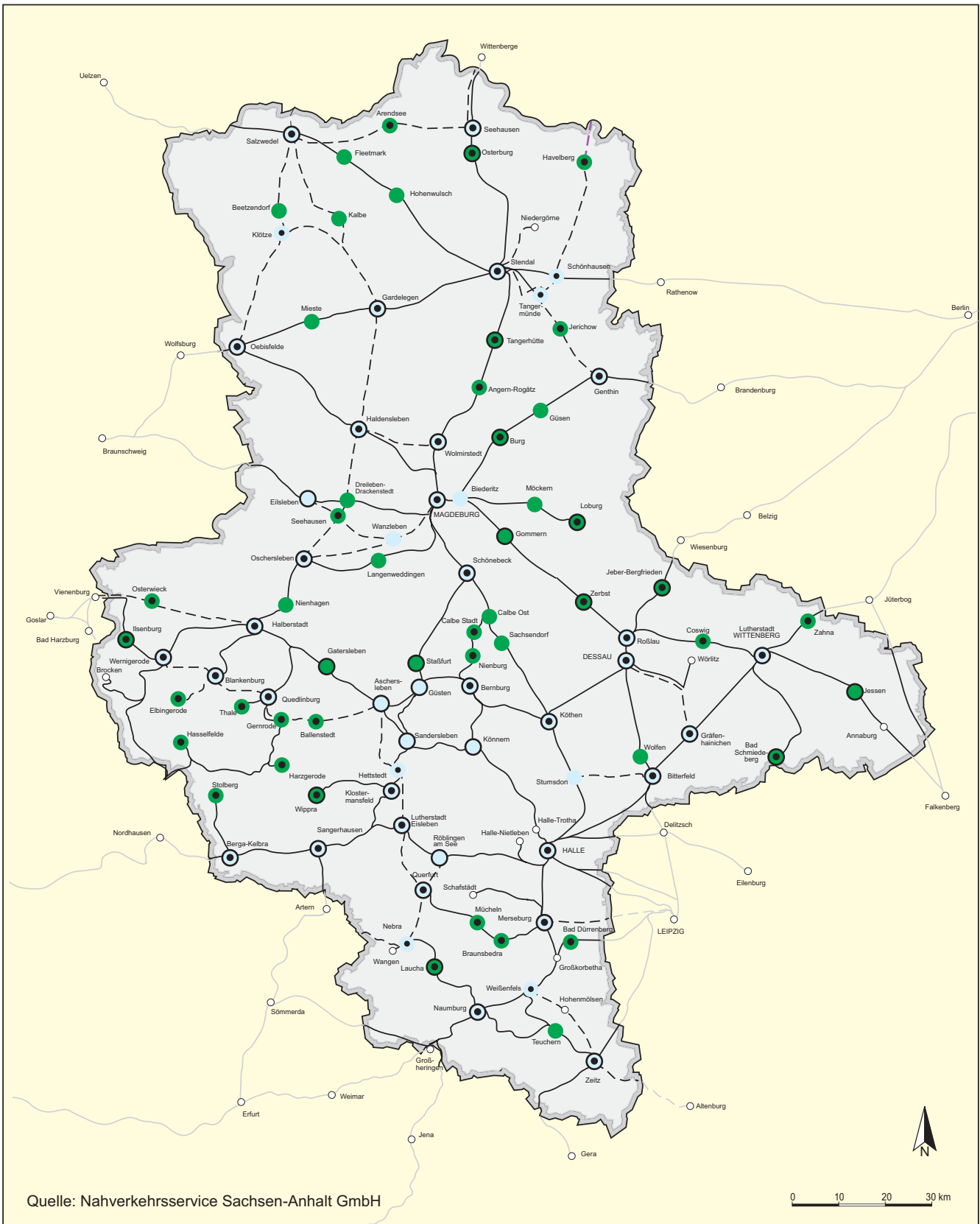


Abb. 10 Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Landesnetz und sonstige Schnittstellen (Planung)

- Schnittstelle mit touristischer Funktion
- Schnittstelle mit herausragender Verknüpfungsfunktion zwischen ÖPNV-Landesnetz und kommunalen ÖSPV
- bereits im Schnittstellenprogramm realisiert oder in Bau
- SPNV
- - - ÖSPV (ÖPNV-Landesnetz)
- Zugangsstelle

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

5.2.4 Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr

Leitlinien	
L 2:	Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
L 8:	Der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.

Handlungsgrundsätze
<p>Das Land orientiert sich bei der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr an folgenden Handlungsgrundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 2002 – 2012 und des Landesradverkehrsplanes sind Grundlage für die Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV. • Im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landes und der Kommunen sind durch die Vernetzung des Fahrrades mit den Verkehrsmitteln Bahn und Bus durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme zu entwickeln. Dadurch wird der ÖPNV ergänzt und der Aktionsradius des Fahrrades im Alltagsverkehr erweitert. • Zur Nutzung der Wachstumspotentiale des Fahrradtourismus sind die überregionalen touristischen Rad- und Wanderwege und deren Verknüpfung mit dem ÖPNV-Landesnetz unabhängig von deren Baulast im ÖPNV-Plan darzustellen und in die Schnittstellengestaltung einzubeziehen. • Der Fahrradtourismus sowie der Alltagsverkehr mit Fahrrädern wird durch die kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV und ausgewählten Linien des ÖSPV durch das Land unterstützt.

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009
<p>Der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012 ist die übergeordnete Planungsgrundlage für den Radverkehr auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Grundsätzlich geht dieser davon aus, dass Radverkehrsrouten bzw. Radwege unabhängig von ihrer Baulast untereinander ein Netz bilden und dieses mit dem ÖPNV verknüpft wird. Auf Landesebene wird diese Grundlage durch den Landesradverkehrsplan konkretisiert.</p> <p>In Sachsen-Anhalt wird derzeit ein Netz überregionaler Rad- und Wanderwege, die in Abbildung 11, Seite 61, dargestellt sind, aufgebaut und ausgemaltes¹⁹. Sie werden durch kommunale Netze ergänzt. Die Länge der überregionalen Radwege von über 2.200 km beinhaltet dabei Strecken, die zu den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, zum Wegenetz des Ländlichen Wegekonzepts und/oder zum kommunalen/regionalen Verkehrs-/Wegenetz gehören. Sie sind entsprechend dieser Gliederung unterschiedlichen Baulasträgern zugeordnet. Es entspricht dem systematischen Ansatz des ÖPNV-Plans, die überregionalen Rad- und Wanderwege mit dem ÖPNV-Landesnetz zu verknüpfen und diese Schnittstellen als Planungsgrundlage im ÖPNV-Plan auszuweisen.</p> <p>Bei Busverkehren im ÖPNV-Landesnetz wird grundsätzlich die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern praktiziert. Auf Relationen mit starker Nachfrage kommen Heckträger o. ä. zum Einsatz.</p>

¹⁹ Quelle: Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt.

Maßnahmen und Wirkungen

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

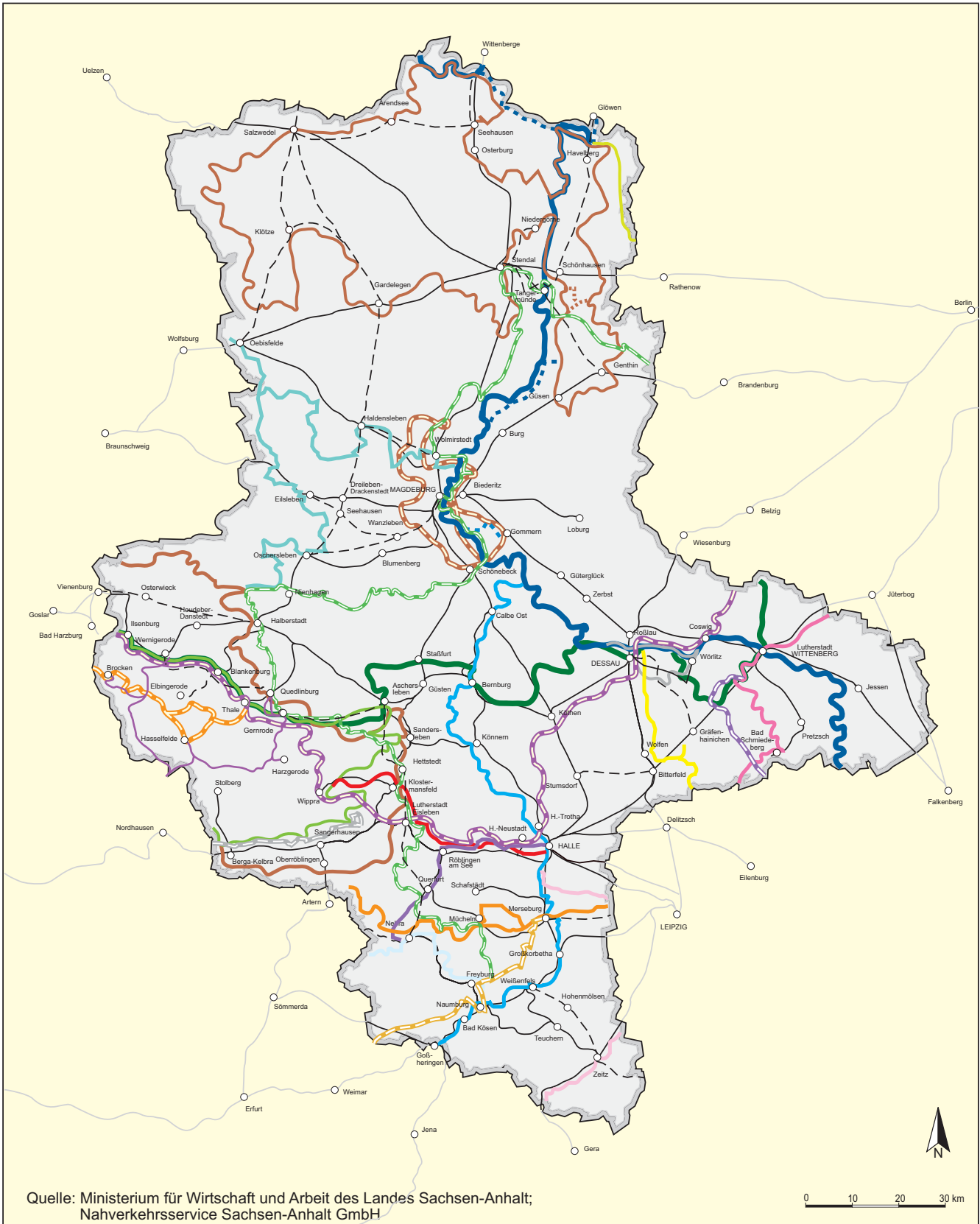
Für den tourismus- und den alltagsrelevanten Fahrradverkehr wird die Qualität im Wesentlichen durch folgende Maßnahmen bestimmt:

- Ausstattung der Schnittstellen zum ÖPNV mit (geschützten) Fahrradabstellanlagen und ggf. Fahrradstationen,
- Schaffung der Möglichkeiten einer Fahrradbeförderung im ÖPNV im Sinne einer optimalen Vernetzung der Verkehrsträger und
- gezielte Vermarktung der Mitnahmemöglichkeit und den sich daraus ergebenden Vorteilen für den Reisenden.

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

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

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



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

0 10 20 30 km

Abb. 11 Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Rad- und Wanderwegen im Land Sachsen-Anhalt

Überregionale Radwege

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

Überregionale Wanderwege

- Havelradweg
- Unstrut-Radweg
- Europawanderweg E11
- Försterweg
- Hexenstieg
- Karstwanderweg
- Pilgerweg St. Jakobus
- Rund um Magdeburg
- via regia

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Bus
- sonstige Zugangsstellen

5.2.5 Flexible Bedienformen

Leitlinien	
L 2:	Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt ist aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen zu entwickeln, die nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes einzusetzen (Verkehrsträgermix) und mit dem Individualverkehr (Fuß, Rad, MIV) zu vernetzen sind.
Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf die Gestaltung der flexiblen Bedienformen, darunter auch Bürgerbussysteme, an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Das Land stellt den Verkehrsunternehmen auf Wunsch im Zusammenhang mit der Einführung von flexiblen Bedienformen Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) als Bestellmöglichkeit zur Verfügung. • Zur Verbesserung des Verständnisses der Nutzerinnen und Nutzer für flexible Bedienformen führt das Land in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Kommunikationskampagne durch. 	
Status Quo und Bilanz 2006 - 2009	
<p>In Sachsen-Anhalt bestehen flexible Bedienformen bereits seit Mitte der 90er Jahre. Bürgerbussysteme sind hingegen bisher nicht etabliert. Nachdem von 2005 - 2007 eine Impulsförderung nach § 10 (2) ÖPNVG LSA für die Umstellung auf flexible Bedienformen gewährt worden ist, sind in allen Landkreisen und kreisfreien Städten flexible Bedienformen eingeführt worden. In die Angebotsstruktur wurde das Taxi- und Mietwagengewerbe einbezogen. Zur Organisation der flexiblen Bedienformen nutzt ein zunehmender Teil der Verkehrsunternehmen das durch das Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter.</p> <p>Bei flexiblen Bedienformen ist bei Mitnahme des Fahrrades die durchgängige Nutzung des ÖPNV weitgehend eingeschränkt. In einigen Regionen, z. B. bei der Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH, wurden Halterungssysteme entwickelt, in denen diese Nutzungseinschränkung vermindert werden konnte.</p>	
Maßnahmen und Wirkungen	
<p>Neben den anderen auf die Nahverkehrsplanung der Landkreise und kreisfreien Städte wirkenden Einflussfaktoren, die zu einer Neuorganisation des ÖPNV innerhalb des Planungshorizonts 2015 führen werden, hat die Impulsförderung nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG LSA bewirkt, flexible Bedienformen gegenüber dem herkömmlichen Linienverkehr als gleichwertiges Angebot zu etablieren und verstärkt in den landkreisspezifischen Verkehrsträgermix einzubeziehen.</p> <p>Wegen der aus verkehrsplanerischen und -wirtschaftlichen Gründen gebotenen Verknüpfung mit dem herkömmlichen Linienverkehr und der Notwendigkeit der Vermeidung organisatorischer Doppelstrukturen ist davon auszugehen, dass die kommunalen Aufgabenträger die Organisation flexibler Bedienformen an Verkehrsunternehmen übertragen. Als Kooperationspartner steht den Unternehmen bei Anwendung einer flexiblen Tarifgestaltung das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe zur Verfügung. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wird im Rahmen der Organisationsgestaltung erwartet, dass das vom Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter ver-</p>	

stärkt genutzt wird. Dabei sollen neben der reinen Bestellannahme über das INSA-Callcenter künftig auch dispositive Funktionen nutzbar sein.

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

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

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

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

5.2.6 Tourismus- und Freizeitverkehr

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

Handlungsgrundsatz	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung des Tourismus- und Freizeitverkehrs an folgendem Handlungsgrundsatz:	
•	Im ÖPNV-Gesamtsystem sind die Potentiale des Freizeit- und Tourismusverkehrs verstärkt zu nutzen und damit die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Hierfür sind eine Sicherstellung bzw. Verbesserung der Anbindung der touristischen Zielregionen des Landes einschließlich ihrer Zentren, ein Angebot von Spät- und Nachtverkehren in den Ordnungsräumen und die flächendeckende Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten für den allgemeinen Freizeitverkehr erforderlich.

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

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

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

Im ÖSPV ist die Ausrichtung auf den Tourismus- und Freizeitverkehr landesweit sehr differenziert. Insbesondere im Harzkreis stehen auch am Wochenende touristisch attraktive Busangebote zur Verfügung. In anderen Regionen mit touristischer Bedeutung bestehen Busverkehre im ÖPNV-Landesnetz. In den Oberzentren Magdeburg und Halle (Saale) wird in den Abend- und Nachtstunden ein für den Freizeitverkehr relevantes Grundangebot vorgehalten.

Maßnahmen und Wirkungen

Bedienung und besondere Angebote

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

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

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

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

- Angebote von Nachtverkehren am Wochenende in den Ordnungsräumen.

Das Land wird unter der Voraussetzung des regionalen Engagements weiterhin besondere touristische Angebote im SPNV-Bereich außerhalb der eigenen Aufgabenträgerschaft unterstützen. Das betrifft die Förderung der HSB, der Dessau – Wörlitzer Eisenbahn, der Verbindung Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg (Probezeitraum bis 2010) und der Rübelandbahn als Beitrag für die Unterstützung eines Eisenbahntourismus von überregionaler Bedeutung.

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

- Eine Finanzierung erfolgt, wenn eine besondere ereignisbezogene Nachfrage sich mit den vorhandenen Fahrten bzw. mit vertraglich möglichen Kapazitätserweiterungen nicht befriedigen lässt. Dabei handelt es sich nicht um die Nachfrage durch homogene Gruppen, die für sich selbst Sonderfahrten organisieren könnten.
- Zu bestimmten Anlässen oder zur touristischen Stimulierung können durch Vereine organisierte Sonderfahrten unterstützt werden, sofern sie zur verbesserten Erreichbarkeit von Ereignissen oder touristischen Regionen beitragen.

Touristische Vernetzung und Vermarktung

Die touristischen Angebote des Landes sollen stärker mit dem ÖPNV vernetzt werden (**Abbildung 11**, Seite 61 und **Anlage 3**). Dies betrifft insbesondere:

- Verknüpfung der überregionalen Rad- und Wanderwege in Sachsen-Anhalt an den Schnittstellen des ÖPNV-Landesnetzes,
- Sicherstellung der Information über Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV an den überregionalen Rad- und Wanderwegen und Informationen über diese im ÖPNV,
- Einbindung der Angebote des Landes zum barrierefreien Tourismus,
- Einbindung der touristischen Netzwerke und der Jahreskampagnen der Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG) in das Marketing der Verkehrsunternehmen und umgekehrt,
- ggf. Berücksichtigung der zunehmenden Internationalität der Reisenden durch eine mehrsprachige Ausführung von Informationen,
- Beachtung der zunehmenden Zielgruppe der aktiven Seniorinnen und Senioren durch eine entsprechende barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur und Fahrzeuge,
- Berücksichtigung der besonderen Nachfragebedeutung der „Reformationsdekade“ und des Reformationsjubiläum 2017 bei der Ausgestaltung von Infrastruktur und Verkehrsangeboten sowie
- Unterstützung von Aktivitäten im Bereich historischer Eisenbahnen im Falle der Vernetzung und der Entwicklung von gemeinsamen Vermarktungsstrategien.

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

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

5.2.7 Schüler- und Ausbildungsverkehr

Leitlinie	
L 14:	Im Schüler- und Ausbildungsverkehr sind die wirtschaftlichen und qualitativen Gestaltungsmöglichkeiten der Landkreise und kreisfreien Städte als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger zu erweitern.
Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur Erhöhung der Qualität des Schülerverkehrs sind durch die Landkreise und kreisfreien Städte als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger die Möglichkeiten des § 71 des Schulgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA), z. B. durch Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten zu nutzen. Dabei sind auch die Maßgaben bezüglich der Ganztagschulen zu beachten. • Unter Nutzung der Öffnungsklausel zu § 45a PBefG ist es vorgesehen, die Finanzausstattung für den Schüler- und Ausbildungsverkehr im Rahmen des ÖPNVG LSA neu zu ordnen. • Durch die Verlagerung von Schülerverkehren auf ausgewählte Bahn-Relationen sind die Möglichkeiten der Reduzierung der Gesamtkosten für den ÖPNV auszuschöpfen. • Das Zusammenwirken dieser Maßnahmen soll neben den beabsichtigten wirtschaftlichen Effekten einen Beitrag zur Verkürzung der Schulwegzeiten besonders im ländlichen Raum leisten. 	
Status Quo und Bilanz 2006 - 2009	
Der Schülerverkehr unterliegt den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Er wird mit den wenigen Ausnahmen, in denen eine Übernahme durch den SPNV erfolgt, von den Kommunen in ihrer Funktion als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger organisiert und ist weitestgehend in den Linienverkehr integriert. Insbesondere seine Finanzierung nach § 9 ÖPNVG LSA stellt einen wesentlichen Deckungsbeitrag für das ÖPNV-System in den ländlichen Räumen dar.	
Die Verkehrsunternehmen stellen unter Verwendung der Mittel nach § 9 ÖPNVG LSA für den Ausbildungsverkehr verbilligte Fahrkarten zur Verfügung. Für Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen 1 bis 10 werden diese Fahrkarten von den Schulträgern erworben und gemäß SchulG LSA den Schülerinnen und Schülern kostenlos angeboten.	
Das System des Schülerverkehrs unterliegt einer zunehmenden öffentlichen Kritik, die seine Organisation zum Gegenstand hat und sich unter anderem auf verlängerte Schulwege infolge von „Schleifenfahrten“, zusätzlich durch Schulstandortschließungen verbunden mit vergrößerten Schuleinzugsbereichen sowie auf überfüllte Busse bezieht.	
Im Rahmen eines vom Bund unterstützten Projektes einer angewandten Verkehrsforschung (OSIRIS) werden gegenwärtig modellhaft in den Landkreisen Börde und Jerichower Land die Nahverkehrspläne durch eine Optimierung des Verkehrsträgermixes unter verstärktem Einsatz flexibler Bedienformen gerade auch für den Einsatz im Schülerverkehr überarbeitet. Die Ergebnisse werden den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen in Sachsen-Anhalt zugänglich gemacht.	

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

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land geht davon aus, dass insbesondere Maßnahmen zur Staffelung der Schulanfangszeiten auch im Zusammenhang mit der mittelfristigen Schulentwicklungsplanung innerhalb des Planungshorizonts des ÖPNV-Plans bis 2015 umgesetzt werden.

Ziel der Regelung nach § 9 ÖPNVG LSA, Finanzierung des Ausbildungsverkehrs, ist es, finanzielle Anreize für hohe „durchschnittliche Reiseweiten“ im Schülerverkehr aufzuheben. Der bisherige Anspruch der Unternehmen gegenüber dem Land auf Zahlung von Mitteln nach § 45a PBefG soll nach § 9 ÖPNVG LSA auf den Rabattierungsverlust begrenzt und der darüber hinaus nach § 45a PBefG ausgezahlte Betrag verstetigt und der Regionalisierungsmittel-Dynamisierung 2009 - 2014 angepasst den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt werden. Den Aufgabenträgern wird so die Möglichkeit eröffnet, ihre Nahverkehrsplanung entsprechend den verkehrlichen Notwendigkeiten zu optimieren. Eine nicht mehr an den Ausgleichsregelungen des § 45a PBefG orientierte Verkehrsplanung soll unter anderem auch eine Verkürzung der Schulwegzeiten ermöglichen.

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

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

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

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

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

5.3 Management und Kooperationen

5.3.1 Tarife und Kooperationen

Leitlinien	
L 9:	Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren und zu bewerben.
L 12:	Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen und der wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen sind Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander auszubauen.

Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung der Tarife und der Kooperationen an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Im ÖPNV-Gesamtsystem soll die tariflich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme nach dem Prinzip „Ein Netz - ein Fahrplan - ein Tarif“ erfolgen, wonach in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers für den SPNV, der Aufgabenträger für den ÖSPV und der Verkehrsunternehmen in ausgewählten Kooperationsräumen die Strukturen für Verkehrsverbünde zu schaffen sind. Es besteht ein Landesinteresse an Tarif- und Verkehrskooperationen, die kostengünstig organisiert werden und landesweit eine preisgünstige und tariflich durchgebundene Nutzung unterschiedlicher Verkehrsangebote ermöglichen sowie an einer landesweit kompatiblen Fahrplangestaltung. • Das Land wird die Vorbereitung von Kooperationen unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips durch eine finanzielle Förderung begleiten und sich daran als Aufgabenträger des SPNV über die NASA GmbH beteiligen. Das schließt eine Moderation und die Bereitstellung personeller Ressourcen ein. • Das Land beteiligt sich als Aufgabenträger für den SPNV an regionalen Kooperationen, soweit sie auch als Insellösung kompatibel sind und der politische Wille der kommunalen Akteure vorhanden ist, sie im Interesse der Fahrgäste flächendeckend zu verknüpfen. • Das Land unterbreitet für den Fall, dass kommunale Aufgabenträger eine über eine regionale Kooperationslösung hinausgehende Tarif- und Verkehrsverbundsbildung anstreben, aus Gründen der übergreifenden raumordnerischen Wirkung Vorschläge für eine regionale Zuordnung. • Das Land fördert die Markteinführung von Angeboten, die in Tarifkooperationen entwickelt werden, soweit sie die Leistungskraft der kommunalen Aufgabenträger übersteigen. 	

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009	
Das Ziel des Landes, dass die Aufgabenträger ein möglichst landesweit abgestimmtes ÖPNV-Angebot sowie ein kompatibles Tarifsystem entwickeln, in das Bahn- und Busangebote einbezogen sind, wurde im Süden Sachsen-Anhalts mit der Gründung des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) im Jahr 2001 erreicht.	
Regionale Tarifkooperationen bestehen im Harzkreis (ohne konsequente Integration des SPNV) und bei Zeitkarten in der Region Magdeburg als „Magdeburg und Umland“-Tarif (MUM-Tarif)	

und im Osten des Landes als „Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif). Hinzu kommen weitere Tarifkooperationen auch zwischen SPNV und ÖSPV. (**Übersicht 12**)

Außerhalb des MDV ist die Tariflandschaft in Sachsen-Anhalt durch unterschiedliche Tarife, wie Entfernungs-, Teilstrecken-, Zonen-, Flächenzonen- oder Einheitstarife geprägt. Sie sind im Sinne einer landesweiten Reisekette bisher kaum kompatibel.

Eine durchgehende Tarifauskunft besteht nicht.

Übersicht 12 Tarifkooperationen in Sachsen-Anhalt

Tarifkooperationen zwischen SPNV und ÖSPV

Kooperation und Gebiet	Inhalt der Kooperation
Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)	Vollständiger landesgrenzüberschreitender Tarif- und Verkehrsverbund in den Städten Halle (Saale) und Leipzig sowie den Landkreisen Burgenland und Saalekreis sowie angrenzenden Kreisen in den Freistaaten Thüringen und Sachsen
„Magdeburg und Umland“-Tarif (MUM-Tarif)	Übersteigertarif für Zeitkarteninhaber (einschließlich Tageskarten) auf den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in der Stadt Magdeburg, in den Landkreisen Jerichower Land, Börde, Salzlandkreis, in Teilen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld unter Anbindung einzelner Orte in den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, Stendal und im benachbarten Land Brandenburg
„Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif)	Übersteigertarif für Zeitkarteninhaber auf den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Buslinien in der Stadt Dessau-Roßlau, in den Landkreisen Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg
Schülerferienticket	Sonderangebot für die Dauer der Sommerferien mit Gültigkeit im gesamten ÖSPV und SPNV im Land Sachsen-Anhalt und im sächsischen und thüringischen Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) sowie auf einzelnen Strecken über diesen Raum hinaus; die Herausgabe des Schülerferientickets ist in Sachsen-Anhalt Gegenstand der Bestimmungen des Familiengesetzes
Schönes-Wochenende-Ticket	Einzelne Verkehrsunternehmen des ÖSPV erkennen die Fahrscheine des „Schönes-Wochenende-Tickets“ der DB AG auf ihren Linien an; die Informationen über die Anerkennung dieses Tarifangebots durch die Verkehrsunternehmen sind jedoch überregional nicht verfügbar
HarzMobilCard (HTC)	Herausgabe eines Halbprestickets (Kindertarif) im Landkreis Harz unter Beteiligung aller Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖSPV der Region
HarzTourCard	Gemeinsames Drei-Tages-Ticket aller ÖPNV-Unternehmen für Touristen (Einzelpersonen und Familien) im Landkreis Harz
Selketalticket	Gemeinschaftsticket zwischen der HSB und der Q-Bus GmbH
Neuer Wittenberger Busverkehr	Einheitlicher ÖSPV-Tarif im Landkreis mit Anerkennung auf der Bahnlinie Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg
Weitere Anerkennungsregelungen	Anerkennung City-Tickets der DB AG in Halle, Magdeburg und Dessau-Roßlau
Anerkennung	Bei umgesetzten Busverkehren des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt die Anerkennung des Sachsen-Anhalt/Thüringen/Sachsen-Tickets, des Schönes-Wochenende-Tickets sowie der BahnCard 25, 50 und 100 (Berechtigung zum Kauf eines ermäßigten Einzelfahrscheins)

Tarifkooperationen innerhalb des ÖSPV

Kooperation und Gebiet	Inhalt der Kooperation
Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO)	Einheitlicher ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung der Fahrausweise bei Wernigeröder Verkehrsbetrieben, Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft Ballenstedt und Halberstädter Busbetrieb; Anerkennung von Zeitkarten vorgenannter Unternehmen mit dem Zielpunkt Halberstadt bei der Halberstädter Verkehrsgesellschaft
Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)	Einheitlicher ÖSPV-Tarif in den Landkreisen Mansfeld Südharz und Teilen der Landkreise Salzlandkreis und Kyffhäuserkreis (letzterer im Freistaat Thüringen)
Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)	Kooperationsvereinbarungen zur Anerkennung von Zeitfahrausweisen mit Personennahverkehr Merseburg-Querfurt, Omnibusbetrieb Saalkreis, Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft Ballenstedt, Personennah-

	verkehr Staßfurt, Zelltho-Reisen Eisleben, Busbetrieb Frank Weber Kelbra, Bus- und Reiseunternehmen Desel-Touristik und mehreren Unternehmen im Freistaat Thüringen; einheitliche Fahrpreise und Tarifbestimmungen mit Zelltho-Reisen, Busbetrieb Frank Weber und Desel-Touristik
Linie 700 (Kupfer-Wein-Linie)	Einheitlicher Tarif zwischen Verkehrsgesellschaft Südharz, PNVG Merseburg-Querfurt und PVG Burgenlandkreis
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	Einheitlicher Tarif zwischen Regionalverkehr Bitterfeld, Regionalverkehr Köthen (ein Betreiber) und PNVG Anhalt-Zerbst
Nahverkehrsraum Altmark: Landkreise Altmarkkreis Salzwedel und Stendal	Abgestimmter ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungsbereichen
Bereich Dessau	Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungsbereichen zwischen Omnibusbetrieb Müller Roßlau, Dessauer Verkehrsgesellschaft mbH, Neuer Wittenberger Busverkehr, PNVG Anhalt-Zerbst GmbH, Regionalverkehr Köthen GmbH, Regionalverkehr Bitterfeld GmbH und Vetter GmbH

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

Bei einer Reisekette, die sich über straßen- sowie schienengebundene ÖPNV-Angebote erstreckt, muss der ÖPNV-Fahrgast außerhalb des MDV-Gebietes gegenwärtig unterschiedliche Fahrscheine lösen. Das gilt nicht für die Nutzerinnen und Nutzer des MUM- und des ABW-Tarifs. Für Studentinnen und Studenten bestehen an fast allen Hochschulen des Landes Tarifangebote auf der Basis von Semestertickets.

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

Zur Stärkung des Umweltverbundes und der Förderung des Tourismus in Sachsen-Anhalt besteht zwischen dem Land und der DB Regio AG eine Vereinbarung zur kostenlosen Fahrradbeförderung im SPNV. Eine entsprechende Vereinbarung gilt auch für die regionalen Busunternehmen des ÖSPV im sachsen-anhaltischen Teil des MDV.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land hat eine Initiative der Ständigen Regionalkonferenz Magdeburg (RKM) aus dem Jahr 2003 aufgegriffen, die den Willen der Landkreise im Norden und der Mitte Sachsen-Anhalts für die Bildung einer vertieften ÖPNV-Kooperation gebündelt hat.

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

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

Die Kreise Altmarkkreis Salzwedel und Stendal untersuchen gegenwärtig weitere Verkehrs- und Tarifkooperationen in deren Verantwortungsbereich.

Das Land unterstützt Bemühungen der VTO, die dortige Tarifkooperation auf die Eisenbahn und auf die Stadtverkehre auszuweiten.

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

marego: Landkreis Altmarkkreis Salzwedel, Landkreis Stendal, Landkreis Harz

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

An den Grenzen zwischen Verkehrsverbänden und/oder Tarifkooperationen sind räumliche Übergangslösungen zu finden.

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

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

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

Eine landesweite Tarifauskunft wird nach Möglichkeit umgesetzt.

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

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

5.3.2 Qualität, Service und Sicherheit

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

Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Qualität, Service und Sicherheit an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Für die Sicherung der Qualitäts- und Serviceleistungen sowie die Gewährleistung eines akzeptablen Sicherheitsniveaus im SPNV gelten die in den geschlossenen Verkehrsverträgen vereinbarten Regelungen. Danach werden bei Nichteinhaltung der vereinbarten Qualitätsstandards vom Land Abzüge vom Bestellerentgelt vorgenommen. Auch im Rahmen zukünftiger Ausschreibungen wird dieses System mit entsprechenden Aktualisierungen in die Vertragsgestaltung einbezogen. • Für Busverkehre im ÖPNV-Landesnetz wird die Qualität durch den Erlass des MLV für die Förderung dieser Busverkehre geregelt. • Die Sicherung der Qualitäts- und Serviceleistungen im ÖSPV obliegt den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Die Standards werden in den Nahverkehrsplänen verankert. • Das Land strebt für den ÖPNV insgesamt eine über die EU-Regelungen hinausgehende Gestaltung der Kundenrechte (Garantien bei Qualitätsmängeln) an. 	

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009	
<p>Im SPNV sind in den Verkehrsverträgen die Anforderungen an Qualität und Service definiert. Dies betrifft insbesondere die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, den Grad der Besetzung der Züge mit Kundenbetreuern, die Ausstattung der Stationen, die Zugbildung, die Sauberkeit, die Sicherheit, den Vertrieb, die Schadensbeseitigung und die Durchführung von Busersatzverkehren. Die Unternehmen sind verpflichtet, Abweichungen von den Qualitätsvereinbarungen umfangreich zu dokumentieren. Über zusätzliche Kontrollen prüft die NASA GmbH die Vollständigkeit und Korrektheit der Meldungen. Die Abweichungen werden entsprechend den jeweiligen vertraglichen Regelungen finanziell bewertet. Für Beschwerden von Fahrgästen stehen zusätzlich Servicetelefonnummern der Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung.</p> <p>Durch dieses Qualitätsmanagement wurden im Zeitraum zwischen 1996 und 2007 bei einem Bestellvolumen von insgesamt 2,956 Mrd. € 31,2 Mio. € aufgrund von Zugausfällen und 17,2 Mio. € aufgrund von Qualitätsmängeln einbehalten.</p> <p>Im ÖSPV sind die Anforderungen an Qualitätskriterien in den Nahverkehrsplänen verankert, die aufgrund der örtlichen Besonderheiten differieren.</p> <p>Die Entwicklung des Service zeichnet ein differenziertes Bild. Während die Verkehrsunternehmen das Profil der Kundenbetreuerinnen und -betreuer weg von „Schaffnerin“ und „Schaffner“ hin zu mehr Service entwickelt haben, wurde die Zahl der Kundenbetreuerinnen und -betreuer z. T. auf die in den Verträgen vorgegebenen Mindestquoten begrenzt. Auch vermissen die Reisenden die seitens der DB Station&Service AG nur noch an sehr großen Bahnhöfen vorgehaltenen stationären Servicepersonale an kleineren Bahnhöfen.</p>	

Maßnahmen und Wirkungen

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

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

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

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

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

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

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

5.3.3 Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssysteme

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

Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssystemen an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Zum Abbau von Zugangshemmnissen ist eine Fahrplan- und Tarifauskunft vorzuhalten, welche die Belange aller Fahrgastgruppen, insbesondere mobilitätsbeeinträchtigten Menschen berücksichtigt. • Das Land wird seine Aktivitäten zur Förderung des landesweiten Nahverkehrsinformationssystems (INSA) einschließlich seiner visuellen Untersetzung durch eine landesweite ÖPNV-Fahrplankarte sowie die systematische Anschlusssicherung innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems (Regio-Anschluss-System) verstärken und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern weiterentwickeln. • Qualitative Standards für eine unternehmensübergreifende Fahrplaninformation, eine Auskunft über komplexe Wege (integrierte Beförderungs- und Wegeketten) und die Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsträgern sind umzusetzen; die Verständlichkeit der ÖPNV-Netze ist zu erhöhen. 	

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009	
<p>Zur verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Fahrplanauskunft steht INSA per Internet unter www.insa.de und als Telefonauskunft zur Verfügung. Über INSA wird der ÖPNV in Sachsen-Anhalt einschließlich des sächsischen und thüringischen Teils des MDV sowie der bundesweite Bahnverkehr abgebildet und eine Bestellfunktion für bestimmte flexible Bedienformen zur Verfügung gestellt. INSA ist zudem in die bundesweite <u>DURCHGÄNGIGE ELEKTRONISCHE FAHRPLANINFORMATION</u> (DELFI) eingebunden, die eine verkehrsträgerübergreifende und intermodale Verbindungsauskunft von „Haltestelle zu Haltestelle“ bzw. „Tür zu Tür“²⁰ ermöglicht.</p> <p>INSA wurde in den vergangenen Jahren um weitere Funktionalitäten wie adressscharfe Auskünfte, persönliche Fahrpläne, kartografische Online-Auskünfte (Haltestellenumgebungskarten) und Links zu den Internetauftritten der konzessionierten Verkehrsunternehmen erweitert. Die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Menschen konnten mit der Integration einer Nur-Text-Version für Blinde und Sehbehinderte berücksichtigt werden.</p> <p>Die positiven Ergebnisse des seinerzeit vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderten Forschungsvorhabens Regio-Info und der anschließenden Pilotanwendungen haben seitens des Landes zu der Entscheidung geführt, auf dieser Basis das INSA-System zu einer Echtzeitauskunft (INSA-Plus) weiterzuentwickeln.</p> <p>In der nun vorliegenden landesweiten ÖPNV-Fahrplankarte wird unter anderem die Erreichbar-</p>	

²⁰ Bei DELFI nur zum Gebiet von Bundesländern, die diese Funktion unterstützen.

keit touristischer Ziele des Landes durch den ÖPNV dargestellt.

Maßnahmen und Wirkungen

Die klassischen INSA-Angebote werden kurzfristig um Komponenten für Tarifauskünfte, aktuelle Fahrplanänderungen bzw. Störungsmeldungen, sowie Links zum Tourismusportal www.sachsen-anhalt-tourismus.de erweitert. Mittelfristig wird eine Ergänzung von INSA um vielfältige Informationen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV erfolgen.

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

Das Land unterstützt diese Weiterentwicklung der Fahrgastinformation sowie der Voraussetzungen für Kommunikation in den bzw. zwischen den Verkehrsunternehmen durch das Programm Regio-Info. Das Programm umfasst neben der Bereitstellung der Ressourcen innerhalb von INSA die Förderung von

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

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

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

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

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

5.3.4 Marketing und Mobilitätsmanagement

Leitlinien	
L 9:	Qualitatives Ziel der Aufgabenträger gegenüber den Fahrgästen ist es, innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation zu koordinieren und zu bewerben.
L 11:	Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen. Die Angebotsgestaltung orientiert sich am System der zentralen Orte.

Handlungsgrundsätze	
Das Land orientiert sich bei der Gestaltung des Marketing an folgenden Handlungsgrundsätzen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Gestaltung des produktbezogenen Marketings ist eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Im SPNV werden hierfür Vorgaben in den Verkehrsverträgen gemacht. • Das Land unterstützt das produktbezogene Marketing durch eigene Aktivitäten für eine unternehmensübergreifende Kommunikation der Qualität im ÖPNV-Landesnetz (Dachmarke). • Das Land unterstützt das produktbezogene Marketing der Unternehmen weiterhin durch übergreifende Initiativen zur Verbesserung des Images des ÖPNV. Hierzu gehören auch übergreifende Aktivitäten in Bezug auf Schülerinnen und Schüler sowie Seniorinnen und Senioren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen. • Das Land unterstützt den Anschub von Maßnahmen für ein verbessertes Mobilitätsmanagement. 	

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009	
Die Verkehrsunternehmen haben in den vergangenen Jahren erkannt, dass ein attraktives Verkehrsangebot ohne eine entsprechende Vermarktung, heißt Kommunikation auf den verschiedensten Wegen, nicht entsprechend angenommen wird.	
Im Bereich des SPNV hat sich das Land über die NASA GmbH im großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG umfassend selbst engagiert, bei durchgeführten Ausschreibungen jedoch Vorgaben für das konkrete Handeln der Verkehrsunternehmen gemacht.	
Im Bereich des ÖSPV wurden mit Unterstützung des Landes Fahrplanfaltblätter für ausgewählte Buslinien herausgegeben, teilweise erfolgte eine Haushaltsverteilung.	
Daneben bestehen das Programm „Schüler in Bus und Bahn“ sowie umfassende Aktivitäten zur Rückgewinnung von Seniorinnen und Senioren als Kunden des ÖPNV.	

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

<p>Im Rahmen einer Imageoffensive stellt das Land finanzielle Mittel bereit für:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Kommunikation einer unternehmensübergreifenden einheitlichen Angebotsqualität im ÖPNV-Landesnetz (Dachmarke), • die Verbesserung des Images des ÖPNV allgemein, • die Herausgabe unternehmensübergreifender Fahrplan- und Tourismuspublikationen, • die Aktualisierung und anwendungsbezogene Aufbereitung der landesweiten ÖPNV-Fahrplankarte, • unternehmensübergreifende zielgruppenspezifische Maßnahmen (Schüler- und Seniorenprojekt), • die unternehmensübergreifende Kommunikation neuer Angebote (flexible Bedienformen) und • den Anschub betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen in landesbedeutsamen großen Industrieflächen sowie von Mobilitätszentralen an Schnittstellen des ÖPNV-Landesnetzes.

5.4 Infrastruktur und Fahrzeuge

5.4.1 Schieneninfrastruktur

Leitlinie	
<p>L 15: Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend auszuprägen.</p>	<p>Anmerkungen <i>Nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) wird das normalspurige Netz in Haupt- und Nebenbahnen gegliedert. Diese unterscheiden sich vor allem durch die Trassierungs- und Sicherungselemente, die wiederum die jeweils zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten determinieren. Für das Infrastrukturmanagement hat die DB Netz AG ihr Streckennetz in Fern- und Ballungsnetze sowie Regionalnetze gegliedert.</i></p>

Handlungsgrundsätze
<p>Das Land orientiert sich ungeachtet der vorrangigen Zuständigkeit des Bundes für die Schieneninfrastruktur bei seinen Forderungen gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen an folgenden Handlungsgrundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die für einen attraktiven SPNV erforderlichen Maßnahmen sind zeitnah zu planen und zu realisieren. • Die Streckendurchlassfähigkeit soll eine hinreichende Betriebsstabilität garantieren, veränderte Betriebskonzepte sollen mittel- bis langfristig umsetzbar bleiben und SPNV sowie Schienengüterverkehr sollen sich nicht gegenseitig behindern.

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

Das gegenwärtig in Sachsen-Anhalt im SPNV bediente Eisenbahnstreckennetz umfasst insgesamt rund 1.737 km normal- und rund 115 km schmalspurige Strecken. Betreiber dieser Schienenwege sind die DB Netz AG, die Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVE - im Bereich der Dessau - Wörlitzer Eisenbahn), die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE - im Bereich der Strecken Pratau – Bad Schmiedeberg und Nebra – Wangen), die Fels Netz GmbH und die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB).

Die DB Netz AG konnte in den vergangenen Jahren nur ein Teil des Netzes auf ein den bundesdeutschen Standards entsprechendes Niveau bringen. Dies betrifft einen größeren Teil der Strecken (120 - 160 km/h) im elektrifizierten Fern- und Ballungsnetz, aber nur den kleineren Teil der Strecken im Regionalnetz (120 km/h bei Hauptbahnen und 80 km/h bei Nebenbahnen). Strecken vorbildlicher Sanierung stehen dabei Strecken mit größter Vernachlässigung, wie z. B. die Strecke Halle (Saale) – Nordhausen gegenüber (Darstellung der heutigen Infrastrukturqualität siehe **Abbildung 12**, Seite 81).

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

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

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

Maßnahmen und Wirkungen

Im Fern- und Ballungsnetz sind die Anstrengungen der DB Netz AG auf die Modernisierung der Sicherheits- und Leittechnik mittels zentraler Elektronischer Stellwerke (ESTW) gerichtet. Dies ermöglicht zwar die Anhebung der Streckengeschwindigkeiten auf 120 bis 160 km/h, schränkt jedoch aufgrund der damit verbundenen Rationalisierungsmaßnahmen bei Infrastrukturelementen die Möglichkeiten der Fahrplangestaltung mittel- bis langfristig ein.

Für die Regionalnetze hält das Land im Grundsatz den Ausbau der Strecken verbunden mit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit bis zu 120 km/h bei Hauptbahnen und mindestens 80 km/h bei Nebenbahnen für erforderlich. Erst diese Geschwindigkeiten ermöglichen entsprechend attraktive Reisegeschwindigkeiten von 80 - 90 bzw. 50 - 60 km/h. Von diesem Grundsatz

kann abgewichen werden, sofern für die Erreichung der notwendigen ITF-Kantenzeit eine niedrigere Geschwindigkeit ausreichend ist und Aspekte der Marktfähigkeit der erreichten Reisezeit nicht dagegen stehen. Die grundsätzlichen Anforderungen an den Ausbauzustand der Strecken hinsichtlich Streckengeschwindigkeit und Ein- oder Zweigleisigkeit sind in der **Abbildung 14**, Seite 83 dargestellt. Die zur Umsetzung des ITF erforderlichen Voraussetzungen wurden darin berücksichtigt. Besondere Ausbaubedarfe sind in der **Abbildung 13**, Seite 82 aufgeführt. Eine vollständige Aufstellung aller Planungen befindet sich in der **Anlage 6**. Zur Kostenreduktion ist der Einsatz von Standards der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu prüfen.

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

Das Land wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hin, dass die für eine gute Betriebsqualität und die für zukünftige Betriebskonzepte notwendigen Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten sowie Wende- und Abstellanlagen erhalten bleiben, ausgebaut bzw. neu geschaffen werden. Dabei sind in geeigneter Weise auch Infrastrukturreserven zu gewährleisten. Das Land sieht seine Forderung mit den Ergebnissen aus den vorliegenden gemeinsamen Untersuchungen begründet.

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

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

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

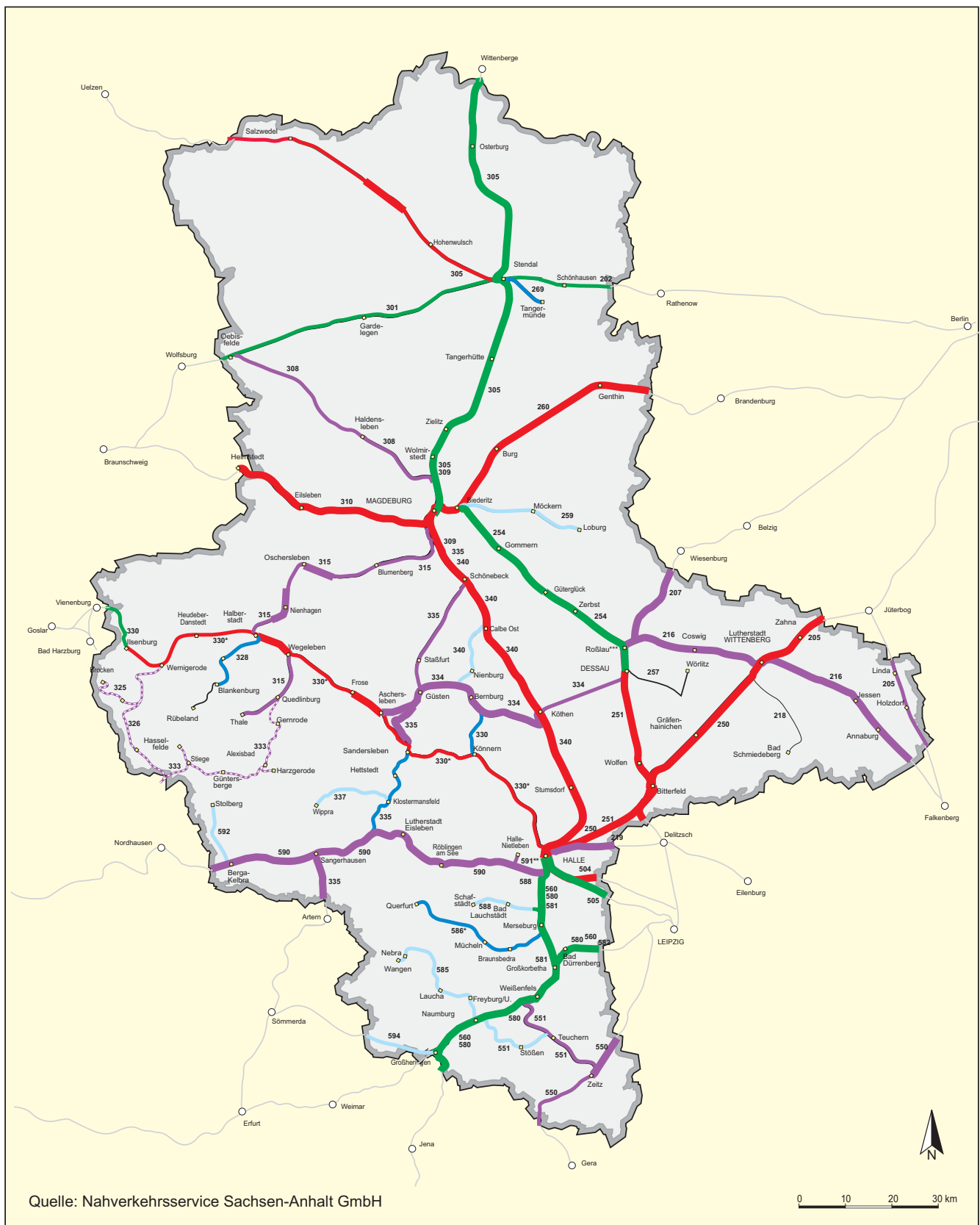
Bedeutung für den Güterverkehr

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

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

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

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



Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

0 10 20 30 km

Abb. 12 Ist-Zustand der im SPNV bedienten Streckeninfrastruktur

- bis max. 60 km/h
- bis max. 80 km/h
- bis max. 100 km/h
- bis max. 120 km/h
- ab 140 km/h

- eingleisig
- zweigleisig

- Schmalspurbahn
- Strecke ohne direkte Bestellung des Landes

- 590** Kursbuchstreckennummer
- 586*** abschnittsweise 80 km/h
- 330*** ohne Neigetechnik 120 km/h
- 591**** S-Bahn Halle: eigenes Gleis (nicht eingezeichnet)
- Roßlau***** alle 3 Ausfahrten in Richtung Norden eingleisig

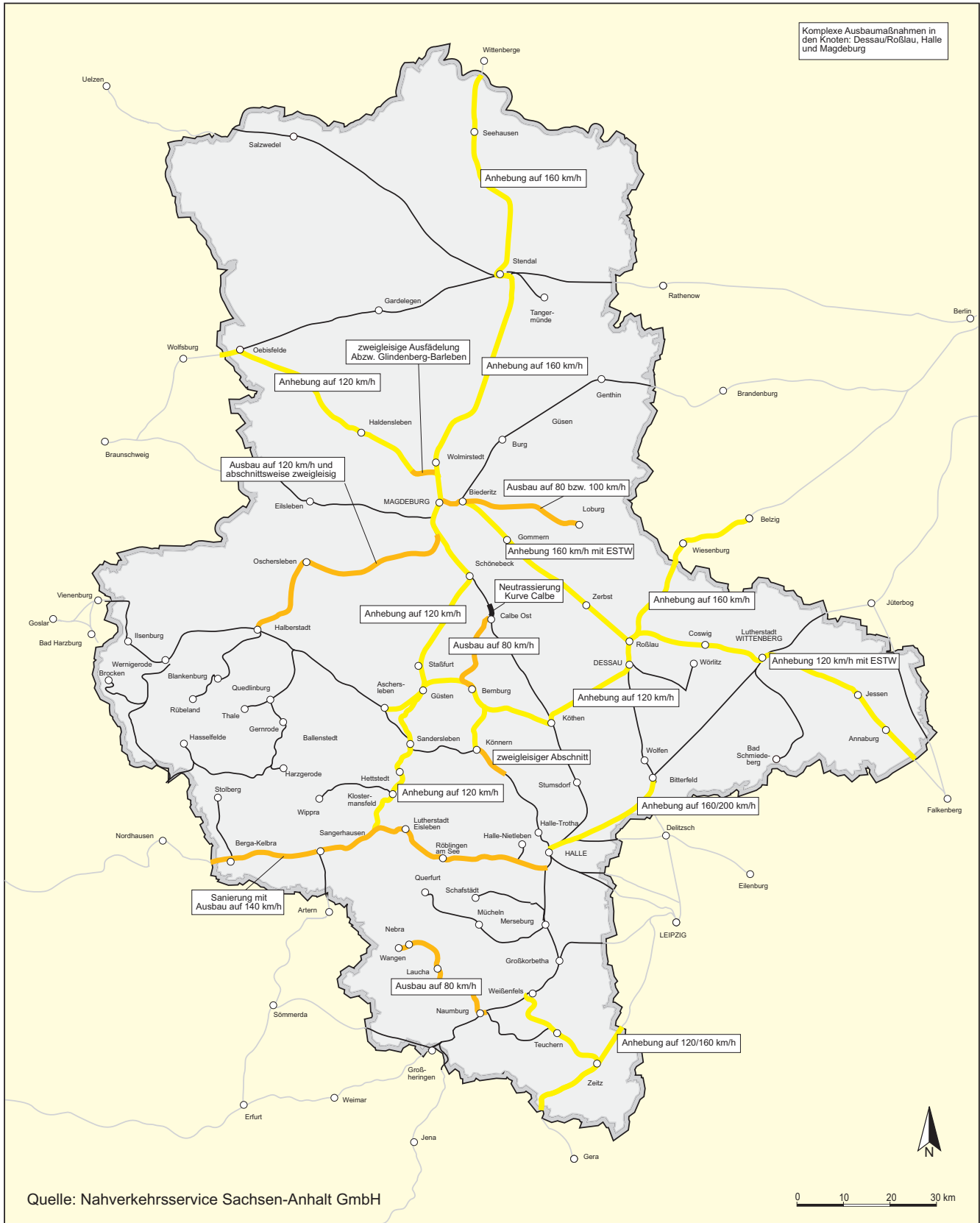


Abb. 13 Strecken mit besonderem Ausbaubedarf
(unter Beachtung der Prüfung nach 5.2.1)

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

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

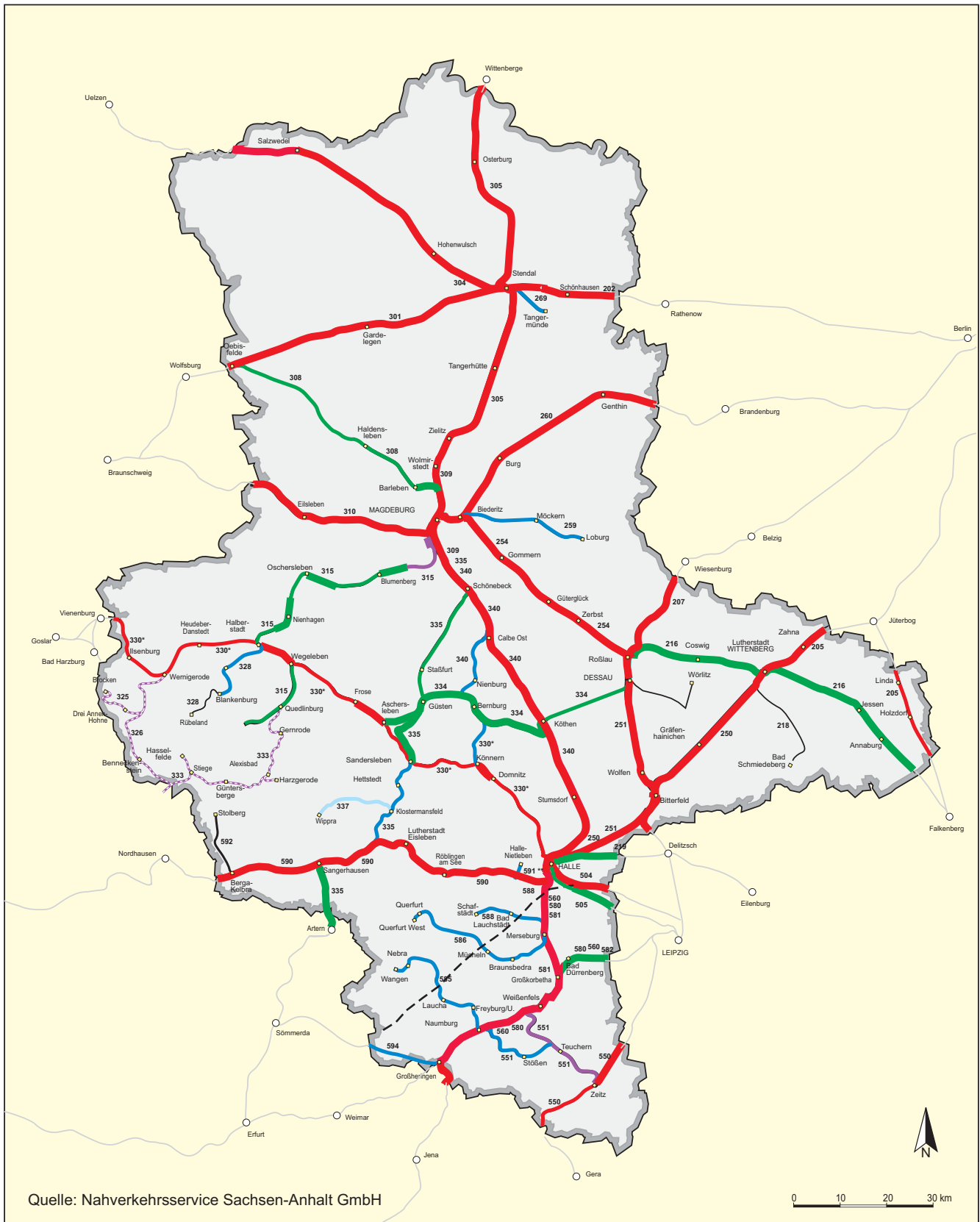


Abb. 14 Zielzustand der im SPNV benötigten Streckeninfrastruktur (Planungshorizont 2015)

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

5.4.2 ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur

Leitlinie
<p>L 7: Die Schnittstellen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Schwerpunkt der Aufgabenträger in Bezug auf die Qualität, die Kundenorientierung und die wirtschaftliche Erbringung des ÖPNV. Wegen ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem werden sie entsprechend der Verknüpfungswirkung für die Teilsysteme innerhalb des Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen im ÖPNV-Plan dargestellt.</p>
Handlungsgrundsätze
<p>Das Land orientiert sich bei der Gestaltung der ÖSPV-relevanten Straßeninfrastruktur an folgenden Handlungsgrundsätzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beim Um- und Ausbau bzw. Neubau des Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßennetzes ist den Anforderungen des ÖPNV durch rechtzeitige und umfassende Einbeziehung der ÖPNV-Aufgabenträger in die Planungen Rechnung zu tragen. Für den Bereich der Landesstraßen erfolgt der Um- und Ausbau bzw. Neubau auf der Grundlage des im Jahr 2004 vorgelegten Landesverkehrswegeplans (Teil: Straße), dessen Fortschreibung für das Jahr 2009 geplant ist. • An den Schnittstellen zum ÖPNV sind die Wechselwirkungen mit den Netzen des Umweltverbundes und die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung angemessen zu berücksichtigen.
Status Quo
<p>Mit dem Um- und Ausbau bzw. Neubau der Straßeninfrastruktur wird ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit, zur Senkung der Betriebskosten und zur Verbesserung der Bedingungen des ÖSPV in Sachsen-Anhalt geleistet. Die den Landkreisen zur Erfüllung ihrer Aufgaben als Träger der Straßenbaulast gewährten Zuweisungen aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt unterstützen den Ausbau der Kreisstraßen. Der kontinuierliche Ausbau des kommunalen Straßennetzes wird mit Fördermitteln nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes unterstützt. Die Investitionen in die Infrastruktur ermöglichen den verstärkten Einsatz von Niederflurbussen. In den Städten mit Straßenbahnen werden die Förderungen der grundhaften Erneuerung von Straßen mit der Erneuerung der vorhandenen Straßenbahnstreckeninfrastruktur verknüpft.</p>
Maßnahmen und Wirkungen
<p>Der Ausbau der Landes- und Kreisstraßen mit ihren Einrichtungen für den ÖPNV besonders der Haltestellen hat einen erheblichen Einfluss sowohl auf die Liniennetzgestaltung und die Qualität des ÖPNV als auch auf den Verschleiß des Omnibusfuhrparks. Die Investitionen sollen zu einer Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV-Gesamtsystems beitragen.</p> <p>Bei Straßenbaumaßnahmen ist verstärkt neben den Erfordernissen des ÖPNV insbesondere in Haltestellenanlagen und ihrer Zuwegungen für den Rad- und Fußgängerverkehr hinaus deren barrierefreie Gestaltung und der Berücksichtigung der anderen Belange des ÖPNV-Gesamtsystems Rechnung zu tragen. Dies betrifft unter anderem nicht benötigte Haltebuchten und die Umstellung auf Haltekaps sowie die Ausstattung mit angehobenen Warteflächen mit Sonderbord („Kasseler Bord“). In den Städten ist der ÖPNV auch zukünftig durch Straßenbahn- und Busbevorrechtigungen</p>

zu beschleunigen.

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

5.4.3 Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs

Leitlinie

- L 6:** Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der Qualität, der Leistungsfähigkeit, dem barrierefreien Zugang, der Nutzbarkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes und der angemessenen Belange der unterschiedlichen Fahrgastgruppen sowie der Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker ausprägen ist.
- L 15:** Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den unterschiedlichen Fahrgastgruppen, insbesondere der barrierefreien Zugänglichkeit, der Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit sowie zur Gewährleistung eines Integralen Taktfahrplans sind die Schnittstellen, die Verkehrswege und Verkehrsmittel entsprechend konstruktiv zu gestalten. Auch Information, Service, Vertrieb und Tarif sind entsprechend ausprägen.

Handlungsgrundsätze

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

- Das Land nimmt keine Fahrzeugförderung vor. Die Fahrzeugbeschaffung und -vorhaltung obliegt nach den bestehenden Verkehrsverträgen dem jeweils vertraglich gebundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Zur Einhaltung der angestrebten Kantenzeiten des Integralen Taktfahrplans sind die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen zu schaffen. Dies hat in der Regel durch den Einsatz beschleunigungsstarker, schneller Fahrzeuge zu erfolgen.
- Bei der Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit ist den besonderen Bedürfnissen mobilitätsbeeinträchtigter Menschen entsprechend den einschlägigen rechtlichen Bestimmungen Rechnung zu tragen.
- Zur optimalen Anpassung an die Nachfrage sind wirtschaftliche und umweltfreundliche Fahrzeuge einzusetzen, die eine Optimierung von Fahrzeugumläufen und der Betriebsleistung pro Fahrzeug sowie eine Flexibilisierung des Triebwageneinsatzes erlauben.

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

In Sachsen-Anhalt ist der Bestand an schnelleren, komfortableren und wirtschaftlicheren Fahrzeugen nach Abschluss des „Großen Verkehrsvertrages“ mit der DB Regio AG im Jahr 2003 kontinuierlich erhöht worden.

Die DB Regio AG setzt seit Dezember 2006 auf den nicht elektrifizierten Strecken ausschließlich Dieseltriebwagen der Baureihen VT 612 VT 628/928 und VT 642 ein. Gleiches gilt für das von der Elbe Saale Bahn (DB Regio AG) im Wettbewerb gewonnene Netz Altmark-Börde-Anhalt. Die auf der Strecke Halle (Saale) – Halberstadt – Vienenburg – Hannover verkehrenden

Neigetechniktriebwagen der Baureihe VT 612 weisen, mittlerweile eine verbesserte Einsatzstabilität auf. Auf dem von der Burgenlandbahn (DB Regio AG) im Wettbewerb gewonnenen Netz „Sachsen-Anhalt Süd“ verkehren Dieseltriebwagen des Typs LVT/S. Eine Ausnahme bildet hier die Verbindung Klostermansfeld – Wippra, auf der modernisierte Triebwagen älterer Bauart zum Einsatz gelangen.

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

Auf den elektrifizierten Strecken setzt die DB Regio AG in der Regel lokbespannte Wendezüge mit doppelstöckigen Reisezugwagen ein. Dazu gehören die Züge der S-Bahn-Verkehre in Magdeburg und Halle (Saale). sowie auf einem Teil der Linien auch moderne elektrische Triebwagen der Baureihe ET 425. Schließlich sind im Süden des Landes auf zwei Linien lokbespannte Wendezüge mit einstöckigen Reisezugwagen im Einsatz.

Die Anforderungen von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen im Sinne eines barrierefreien Zugangs können gegenwärtig von den eingesetzten Dieseltriebwagen VT 640, 642, 648 und LVT/S, den doppelstöckigen Reisezugwagen mit Niederflureinstieg sowie den ET 425 in Verbindung mit Bahnsteigen der Höhe 550 bzw. 760 mm weitgehend erfüllt werden. Im Gegensatz zu den doppelstöckigen sind die Einstiegsverhältnisse bei den einstöckigen Reisezugwagen – wie auch bauartbedingt bei den Neigetechniktriebwagen VT 612 - beengt und mit der Überwindung größerer Höhendifferenzen verbunden, was insbesondere die Beförderung von Gepäck, Kinderwagen und Fahrrädern erschwert. Die Türen müssen mechanisch von Hand geöffnet werden, was z. T. längere Aufenthaltszeiten in den Zugangsstellen und damit gegebenenfalls längere Reisezeiten zur Folge hat. Allerdings verfügen die erneuerten einstöckigen Reisezugwagen gegenüber den erneuerten doppelstöckigen Reisezugwagen über einen besseren Sitzkomfort.

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

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

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land fordert, dass die DB Regio AG auf der Grundlage des „Großen Verkehrsvertrages“ den Wagenpark für das elektrifizierte Netz sukzessive - vornehmlich durch die Zuführung von doppelstöckigen Reisezugwagen der neuen Generation (160 km/h), angepasster Lokomotiven - erneuert. Damit soll der Fahrkomfort weiter verbessert und die Reisezeit auf den dafür vorgesehenen Strecken verkürzt werden. Auch wenn mit der DB Regio AG bezüglich dieser Forderung bislang kein Konsens erreicht werden konnte, wird dieses Ziel weiter verfolgt.

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

Fahrzeuge, die auf Linien mit längeren Reiseweiten eingesetzt werden, haben besonderen

Komfortansprüchen bezüglich Sitzplatzgestaltung sowie der Verfügbarkeit von Tischen, Steckdosen und Gepäckablagemöglichkeiten zu genügen.

Für neu zu beschaffende Fahrzeuge sind mindestens die in der **Übersicht 13** aufgeführten Qualitätsstandards zu erfüllen. Zusätzlich ist das Land Sachsen-Anhalt bestrebt, eine verbesserte Wahrnehmungsmöglichkeit von Bedienungselementen in und an den Fahrzeugen zu erreichen, um wahrnehmungsbehinderten Menschen die Nutzung des SPNV zu erleichtern.

Übersicht 13 Qualitätsstandards für neu zu beschaffende Fahrzeuge in Sachsen-Anhalt	
Standardziel	Umsetzung
hoher Fahrgastkomfort und Barrierefreiheit	komfortable Sitze; Fahrgastinformationssysteme; Komponenten für die Gewinnung und Übermittlung von Echtzeitdaten; Komponenten für die Anschlussicherung, insbesondere zur Information im Zubringer, ob der Abbringer wartet; Mehrweckräume für Gepäck-, Fahrrad-, Kinderwagen- und Rollstuhlmitnahme; leistungsfähige Klimaanlage bzw. Belüftungsanlage; ggf. Bewirtschaftungseinrichtungen; Toilette in allen Wagen, die längere Linien bedienen unter Berücksichtigung der Belange von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen
Fahrgastfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Einstiegs	automatische Türen; ausfahr- oder klappbare Rampe zur Spaltüberbrückung; Niederflureinstieg (soweit technisch möglich), ansonsten Vorhaltung eines Hubliftes in Fahrzeugen mit einer Einstiegshöhe größer 600 mm über Schienenoberkante
Sicherheit für die Fahrgäste	helles, freundliches Erscheinungsbild innen u. außen; transparente Bauweise, um die Durchsichtigkeit vom Führerstand durch das gesamte Fahrzeug zur sozialen Kontrolle sowie Überwachung durch das Zugpersonal zu gewährleisten; hilfsweise Video-Überwachung; Notrufeinrichtungen für Fahrgäste
Erfüllung der betrieblichen Anforderungen	Höchstgeschwindigkeit bis zu 160 km/h; gutes Beschleunigungs- und Bremsvermögen; automatische Kuppelbarkeit
Wirtschaftlichkeit	hohe Laufeistungen; geringe Wartungs- und Energiekosten; kostensenkende Betriebstechnologien (z. B. automatische Kupplung, automatische Bremsprobe); Einrichtung für Einpersonenbetrieb (Sicherheitseinrichtungen, ggf. Fahrkartenautomat); Vandalismusresistenz; an die Nachfrage angepasste Fahrzeuggröße; ggf. Eignung für besondere Einsatzbedingungen (Steilstreckentauglichkeit, Einsatz nach BOStrab ²¹)
zukunftsfähige Bauweise	Erfüllung kommender höherer Abgas- und Lärmemissionsvorschriften sowie Klimaschutzziele schon bei Inbetriebnahme; niedrigen Innengeräuschpegel; Leichtbauweise; weitgehende Recyclingfähigkeit

5.4.4 Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs

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

²¹ Die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) stellt geringere Anforderungen an die Sicherungstechnik der Strecke, bei entsprechenden Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge (z. B. besonders wirksame Bremsen). Das wird dann wichtig, wenn Strecken durch Straßenräume geführt werden oder als Neu- oder Wiederinbetriebnahme (kostengünstig) nach BOStrab betrieben werden sollen.

Handlungsgrundsätze

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

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

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

In Sachsen-Anhalt hat die Erneuerung des Linienbusbestandes einen hohen Stand erreicht. Das Durchschnittsalter der Omnibusse entspricht dem der alten Bundesländer. Die qualitative Erneuerung der Linienomnibusse des sich vor allem aus Dieselfahrzeugen zusammensetzenden Linienomnibusbestandes ist im Land abgeschlossen. Daneben wurden seit 1995 Erdgas-Linienomnibusse gefördert. Seit 2005 wurden ausschließlich umweltfreundliche Niederflurlinienomnibusse gefördert. Im Omnibusverkehr wurden damit erhebliche Emissionsverbesserungen erreicht.

Da die Dieseltechnologie mittlerweile sowohl bei den Lärm- als auch bei den Abgasemissionen zur Erdgastechnologie aufgeschlossen hat, richtet sich die Fahrzeugförderung nicht mehr nach dem eingesetzten Kraftstoff, sondern im Rahmen einer Technologieförderung nach den erreichten Emissionswerten. Im Rahmen einer „Konzeption zur Einführung von Erdgas als Kraftstoff im Land Sachsen-Anhalt“ wurden vom Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt (MLU) nach raumordnerischen Gesichtspunkten der Aufbau eines landesweiten Netzes von Erdgastankstellen gefördert. Um die wirtschaftliche Basis der Tankstellen zu sichern, erfolgte eine Förderung von Erdgasbussen vorrangig an diesen Standorten. Bis Ende 2003 sind in 15 Orten Erdgastankstellen und bis Ende 2008 mit Förderung des Landes in 27 Orten Erdgastankstellen errichtet worden.

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

Eine Regelförderung von Straßenbahnfahrzeugen ist darüber hinaus nicht mehr vorgesehen.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land wird sich mit der Änderung des ÖPNVG LSA aus der Fahrzeugförderung als Regelförderung zurückziehen. Zu den bereits auf die kommunalen Aufgabenträger übertragenen Mit-

teln wird eine entsprechende Aufstockung vorgenommen, um den kommunalen Aufgabenträgern zu ermöglichen, Investitionen der Verkehrsunternehmen aus den Zuweisungen nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA zu finanzieren.

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

Die Investitionen in den Fahrweg der Straßenbahnen erfolgen in der Regel im Zusammenhang mit städtebaulich prioritären Maßnahmen einschließlich des Straßen- und Brückenbaus.

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

5.5 Entwicklung des Rechtsrahmens im ÖSPV

Leitlinien

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

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Entwicklung des Rechtsrahmens im ÖSPV an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die kommunalen Aufgabenträger sind für die rechtssichere Finanzierung des ÖSPV verantwortlich und haben daher in ihrem Verantwortungsbereich eine insbesondere beihilferechtlich rechtssichere Grundlage zu schaffen. Das Land unterstützt sie darin, indem es den Umgang mit der europäischen Rechtsprechung durch eine Handreichung zur Bezuschussung von ÖPNV-Verkehren erleichtert.
- Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei der Erarbeitung einer kommunalen Satzung und einer ggf. erforderlichen Notifizierung.

Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

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

Mehrere kommunale Aufgabenträger haben zwischenzeitlich einen solchen beihilfe- und vergabe-

rechtlich sicheren Weg gewählt.

Maßnahmen und Wirkungen

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

Gegenstand der Handreichung sind kurzfristig umzusetzende Empfehlungen zur Finanzierung und Zuschussgewährung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG, die auf der Grundlage bestandskräftiger Linienverkehrsgenehmigungen erbracht werden.

Die Handreichung erleichtert zudem die Ausgestaltung des Genehmigungswettbewerbs, der bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen ansteht. Sie erfasst keine Verkehrsleistungen, die auf der Grundlage einer Vergabe im Ausschreibungswettbewerb oder durch eine Auferlegung, so genannte gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, erbracht werden. Die Genehmigungsbehörde ist gehalten, über die Anträge auf der Grundlage vorher festgelegter Kriterien zu entscheiden.

Das Land empfiehlt, die Zuschüsse an Verkehrsunternehmen an objektive Leistungsparameter zu knüpfen und diese in einer kommunalen Satzung zu verankern. Mit den Leistungsparametern werden Anreize für die Erfüllung des Nahverkehrsplans geschaffen. Sie dürfen daher allenfalls so hoch sein, dass eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen erbracht und gleichzeitig Überkompensationen vermieden werden. Die Anreizkriterien können unter anderem aus den Erfahrungswerten, den Ausschreibungen und den Ergebnissen des in Sachsen-Anhalt durchgeführten Unternehmens-Benchmarking entwickelt werden.

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

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

5.6 Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie im ÖPNV

Leitlinien

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

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

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei seiner Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie im

ÖPNV in Umsetzung der Landesinitiative „Angewandte Verkehrsforschung/Galileo-Transport“ an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die im Land vorhandenen Ansätze und Pilotvorhaben für eine Vernetzung verkehrsmittelübergreifender Informations- und Leitsysteme sollen zu einem integrierten, landesweiten Verkehrsmanagement ausgebaut werden.
- Der Ausbau der Verkehrsmanagement-Infrastruktur erfolgt in Umsetzung der verkehrs- und innovationspolitischen Zielsetzungen des Landes, wobei die Schwerpunkte insbesondere auf Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastungen und der Erreichung der Klimaschutzziele liegen.
- Neben den Kosten der Infrastruktur sind die dauerhaften Betriebskosten in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen einzubeziehen und für die landesweite Vernetzung der verschiedenen Systeme geeignete Organisationsformen zu entwickeln.
- Der notwendige Forschungs- und Entwicklungsbedarf für integrierte, das gesamte Verkehrswesen umfassende und alle potenziellen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bedienende Systeme soll im Rahmen der Initiative „Angewandte Verkehrsforschung/Galileo-Transport“ Sachsen-Anhalt unterstützt werden.


Status Quo und Bilanz 2006 - 2009

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

- moderne rechnergestützte Leitsysteme in Magdeburg und Halle mit Beschleunigungsprogrammen für den ÖPNV,
- das landesweite Fahrgastinformationssystem INSA und dessen im ÖPNV-Investitionsprogramm des Landes verankerten Erweiterung zu einer Datenmanagementzentrale mit Echtzeitinformation für den ÖPNV („INSA-Plus/Regio-Info“) inkl. einer Ausstattung des regionalen Busverkehrs mit aktuellen Betriebslage-Daten,
- die Landesverkehrszentrale in Halle-Peißen zur Verkehrsdatenerfassung auf Bundesfernstraßen mit zahlreichen zentralen Funktionen (Steuerung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Lichtsignalanlagen-Überwachung, Baustelleninformationssystem etc.),
- verkehrstechnische Infrastruktur in Magdeburg und Halle zur Verkehrslageerfassung des städtischen Verkehrs im Zuge von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben INVENT, MOSAIQUE und VAGABUND und
- das Pilotprojekt für eine flächendeckende intermodale Verkehrslage mit Datenflussmanagement und organisatorischem Rahmen innerhalb des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und den Ländern Sachsen-Anhalt und Sachsen geförderten Forschungs- und Entwicklungsvorhabens MOSAIQUE in Halle.

Maßnahmen und Wirkungen

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

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

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

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

Im Sinne einer Vernetzung der Systeme sind dabei vordringlich umzusetzen:

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

Daten zum Straßenverkehr (Staus, Behinderungen) und ÖPNV (Verspätungen) sind Voraussetzungen sowohl für Informationsdienste, die ÖPNV-Fahrgäste, Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern, der Logistik etc. zur Verfügung gestellt werden, als auch für Maßnahmen der Verkehrssteuerung, strategischen Verkehrsplanung und des Qualitätsmanagements. Im Rahmen von MOSAIQUE ist ein modellbasiertes Pilotprojekt erfolgreich implementiert worden. Eine analoge Umsetzung ist kurzfristig flächendeckend vorgesehen.

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

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

umgesetzt werden. Die Systeme zum Datenaustausch (Datenflussmanagement) sind dabei zu berücksichtigen.

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

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

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

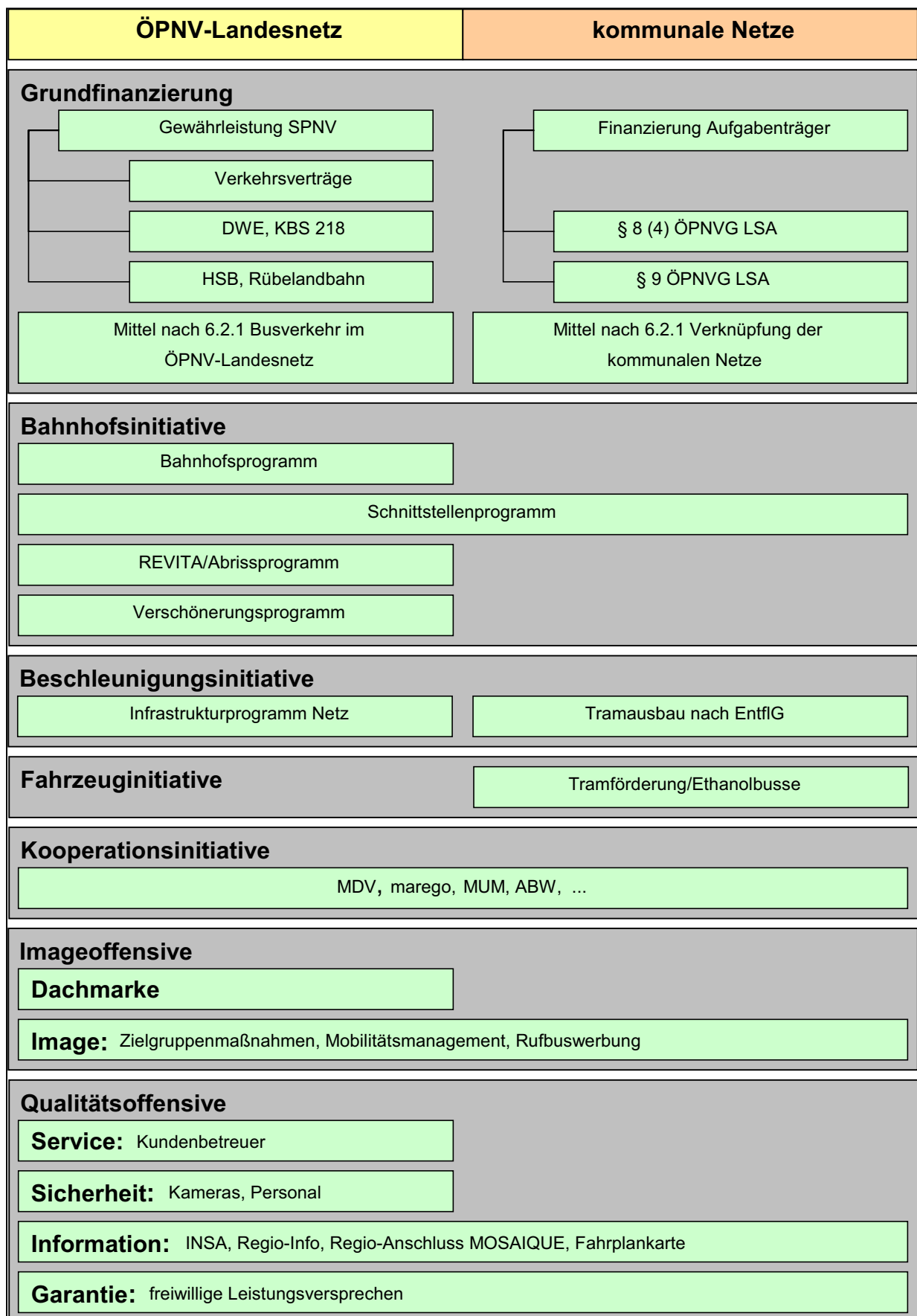
Dabei stehen Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung im städtischen Umfeld sowie im Regionalverkehr, Verkehrsrechner, Verkehrsmanagementsysteme, RBL-Systeme und neue Steuerungsprogramme für Lichtsignalanlagen sowie Fahrzeugausstattungen mit hochgenauen GNSS-basierten Ortungsfunktionalitäten im Vordergrund.

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

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

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

6 Überblick über das finanzielle Engagement des Landes



7 Abkürzungsverzeichnis

ABG	Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH
ABW	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg-Tarif
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz (Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen)
BGStG LSA	Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (Gesetz für Chancengleichheit und gegen Diskriminierung behinderter Menschen im Land Sachsen-Anhalt)
BL	Betriebslänge
BLB	Burgenlandbahn
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BOStrab	Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
B+R-Plätze	Bike+Ride-Plätze
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
DB Regio AG	Deutsche Bahn Region Aktiengesellschaft
DB Station&Service AG	Deutsche Bahn Station&Service Aktiengesellschaft
DELFI	Deutschlandweites elektronisches Fahrplaninformationssystem
DFI	Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DVG	Dessauer Verkehrs-GmbH
DVE	Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH
DWE	Dessau – Wörlitzer Eisenbahn
EBO	Eisenbahnbau- und betriebsordnung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle, europäischer Abgasstandard für Busse und Lastkraftwagen
EG-Vertrag	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EntflG	Entflechtungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ET	Elektrotriebzug, Elektrischer Triebzug
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAG	Finanzausgleichsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
GNSS	Globales Navigationssatellitensystem
GVBl. LSA	Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Sachsen-Anhalt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
HTC	HarzTourCard
IBA	Internationale Bauausstellung Stadtumbau 2010
IC	Intercity
ICE	Intercityexpress

IMG	Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
KFZ	Kraftfahrzeug
KML	Kreisbahn Mansfelder Land GmbH
LEP-LSA	Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt
LVT/S	Leichter Verbrennungstriebwagen/Solo
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLU	Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt (bis 2002 Ministerium für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt)MLV Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2002 bis 2006 Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt; bis 2002 Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt)
MUM-Tarif	Magdeburg und Umland – Tarif
MVB	Magdeburger Verkehrsbetriebe AG
NASA GmbH	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NMV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt
ÖPNV-Gesetz 1995	Gesetz zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (gültig 1996 - 2004)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbahn Bitterfeld GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RKM	Regionalkonferenz Magdeburg
Rkm	Reisendenkilometer
RSB	Regio-S-Bahn
RX	Regioexpress
RZ	Regiozug
SchG LSA	Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
SE	Stadtexpress
SGB	Sozialgesetzbuch
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

SPNV-Plan	Plan des Schienenpersonennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt von 1998
STB	Netz Stadtbahn Berlin
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VOL/A	Verdingungsordnung für Leistungen, Teil A
VT	Verbrennungstriebwagen, Triebwagen mit Verbrennungsmotor
VTO	Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz
Zugkm	Zugkilometer
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen

Anlage 1 Wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV

Fahrgastgruppe	Anforderungen
Alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> – zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV – zeitliche und räumliche Abstimmung der verschiedenen Angebote im ÖPNV – attraktive Reisegeschwindigkeiten sowie kurze Gesamtreisezeiten – hohe Beförderungsqualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlussicherheit, Komfort, Service) – umfassende Informations-, Beratungs- und Erwerbsmöglichkeiten für alle Angebote im ÖPNV – einfache, verständliche und kostengünstige, durchgängige Tarifangebote für alle Angebote – ansprechender und Sicherheit vermittelnder Zustand von Fahrzeugen, Anlagen und Umfeld – Möglichkeit der Gepäck- und Fahrradmitnahme
Frauen	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – umfassender Schutz vor (sexueller) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen – Möglichkeit der Bildung von Wegekettten – angemessene Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten
Berufspendler/-innen	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Möglichkeit der Bildung von Wegekettten – abgestimmtes Angebot aller Öffentlichen Verkehrsmittel – kostengünstiger Gemeinschaftstarif für alle Öffentlichen Verkehrsmittel
Eltern/Berufstätige mit Kindern	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Angebote müssen das Erreichen der Kinderbetreuungseinrichtungen und Arbeitsstätte ermöglichen – Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV für Kinder – Eignung der Fahrzeuge und Einstiegsbedingungen für Mitnahme von Gepäck und Kinderwagen – Wickelstuben in großen Bahnhöfen
Einkaufende	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – ggf. Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte mit dem ÖPNV – Eignung der Fahrzeuge für Gepäckmitnahme – Eignung der Tarife für Gepäckmitnahme
Mobilitäts-beeinträchtigte	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen, baulichen Anlagen und Umfeld – barrierefreie Informationsangebote – Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einrichtungen für behinderte Menschen – umfassender Schutz vor Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen des ÖPNV
Geistig Behinderte	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einrichtungen für behinderte Menschen – einfach gestaltete Leitsysteme – <i>Prüfung: Verfassung von Publikationen, Erläuterungen und Informationssystemen in der sog. einfachen Sprache</i>
Senioren/-innen	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – leichte Zugänglichkeit der Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Umfeld – einfach verständliche Informationsangebote – Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice
Kinder, Jugendliche	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Freizeiteinrichtungen mit dem ÖPNV
Migranten/-innen	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – umfassender Schutz vor Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen des ÖPNV – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Wohnstandorte mit dem ÖPNV
Freizeitnutzer/-innen, Touristen	<p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – einheitliche und übersichtliche Informationsmöglichkeiten über das Angebot im ÖPNV – Mobilitätsberatung in Zusammenhang mit Freizeitangeboten – Verknüpfung von verkehrlichen und touristischen Informationsangeboten – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Freizeitangeboten – Kommunizierung buchbarer Produkte Pauschalen/ Bausteine – Integration der Online-Buchungsplattform Tourismusportal www.sachsen-anhalt-tourismus.de

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

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

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

Netz	Sachsen-Anhalt Süd (SAS)
aktueller Vertragspartner	Burgenlandbahn (DB Regio AG)
Laufzeit	Jan. 2007 - Dez. 2018
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	Keine
Bestellvolumen	1,5 Mio. Zugkm
Linien	
RZ 86	Weißenfels – Zeitz

RZ 87	Naumburg – Zeitz
RZ 88	Naumburg – Laucha – Nebra – Wangen
RSB 78	Merseburg – Querfurt
RSB 79	Merseburg – Schafstädt
RZ 73	(Helbra –) Klostermansfeld – Wippra ¹
RZ 74	Berga-Kelbra – Stolberg

Netz	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2012
Künftige Laufzeit	Dez. 2012 - Dez. 2024
Federführer	ZVNL
Beteiligte Partner	NASA GmbH, NVS, ZVMS, ZVOE, VBB
Bestellvolumen LSA	1,1 Mio. Zugkm
Linien	
RSB 3	Halle-Nietleben – Halle Hbf – Leipzig CTL – Leipzig-Stötteritz
RSB 5x	Halle Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Leipzig CTL – Zwickau
RSB 57	Bitterfeld – Leipzig CTL – Gaschwitz ²

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

Netz	Nord-Süd-Tunnel Berlin (NST)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2014
Künftige Laufzeit	Dez. 2014 - Dez. 2024
Federführer	VBB
Beteiligte Partner	NASA GmbH, VMV
Bestellvolumen LSA	0,2 Mio. Zugkm

¹ Vertrag für diese Strecke läuft nur bis Dezember 2013.

² Vertrag läuft nur bis Dezember 2015; Linie geht dann in Netz Anhalt-Wittenberg über.

Linien in LSA	
RX 5	Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin – Rostock
RX 5	Falkenberg – Jüterbog – Berlin – Stralsund

Netz	Anhalt-Wittenberg (MDSB Stufe 2)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2015
Künftige Laufzeit	Dez. 2015 - Dez. 2024
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	ZVNL, VBB
Bestellvolumen LSA	4,3 Mio. Zugkm
Linien	
RX 13	Magdeburg – Dessau – Leipzig
RZ 42	Magdeburg – Dessau
SE 30	Magdeburg – Zerbst – Lutherstadt Wittenberg
RZ 51	Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg
RSB 2	Dessau – Bitterfeld – Leipzig
RSB 2	Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig
RSB 9	Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Halle
RSB 9	Dessau – Bitterfeld – Halle
RZ 60	Halle – Delitzsch – Eilenburg ³

Netz	Saale / Thüringen / Südharz (STS)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2015
Künftige Laufzeit	Dez. 2015 - Dez. 2027
Federführer	NASA GmbH und NVS
Beteiligte Partner	ZVNL, LNVG, NVV
Bestellvolumen LSA	3,9 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
RSB 8	Halle-Trotha – Halle Hbf – Naumburg
RSB 81	Halle Hbf – Naumburg – Eisenach
RX 6	Halle – Naumburg – Jena
RZ 80	Leipzig – Naumburg – Erfurt
SE 9	Halle – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel
RSB 7	Halle-Trotha – Lutherstadt Eisleben

³ Ggf. auch Zuordnung ins Netz Saale /Thüringer Becken.

Netz	Elektro Nord
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Bis Dez. 2017
Künftige Laufzeit	Dez. 2017 - Dez. 2029
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	LNVG, VBB, ZGB
Bestellvolumen LSA	5,4 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
SE 40	Halle – Köthen – Magdeburg
RSB 1	Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg – Tangerhütte bzw. Wittenberge
SE 20/21	Magdeburg – Stendal – Uelzen bzw. Wittenberge
RSB 14	Braunschweig – Magdeburg – Burg ⁴ , derzeit nur bis Dez. 2015 gebunden

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

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

Netz	Ostthüringer Dieselnetz (OTDN)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	bis Dez. 2015
Künftige Laufzeit	Dez. 2011 bis ...
Federführer	NVS
Beteiligte Partner	NASA GmbH, ZVNL, ZVV
Bestellvolumen LSA	0,3 Mio. Zugkm

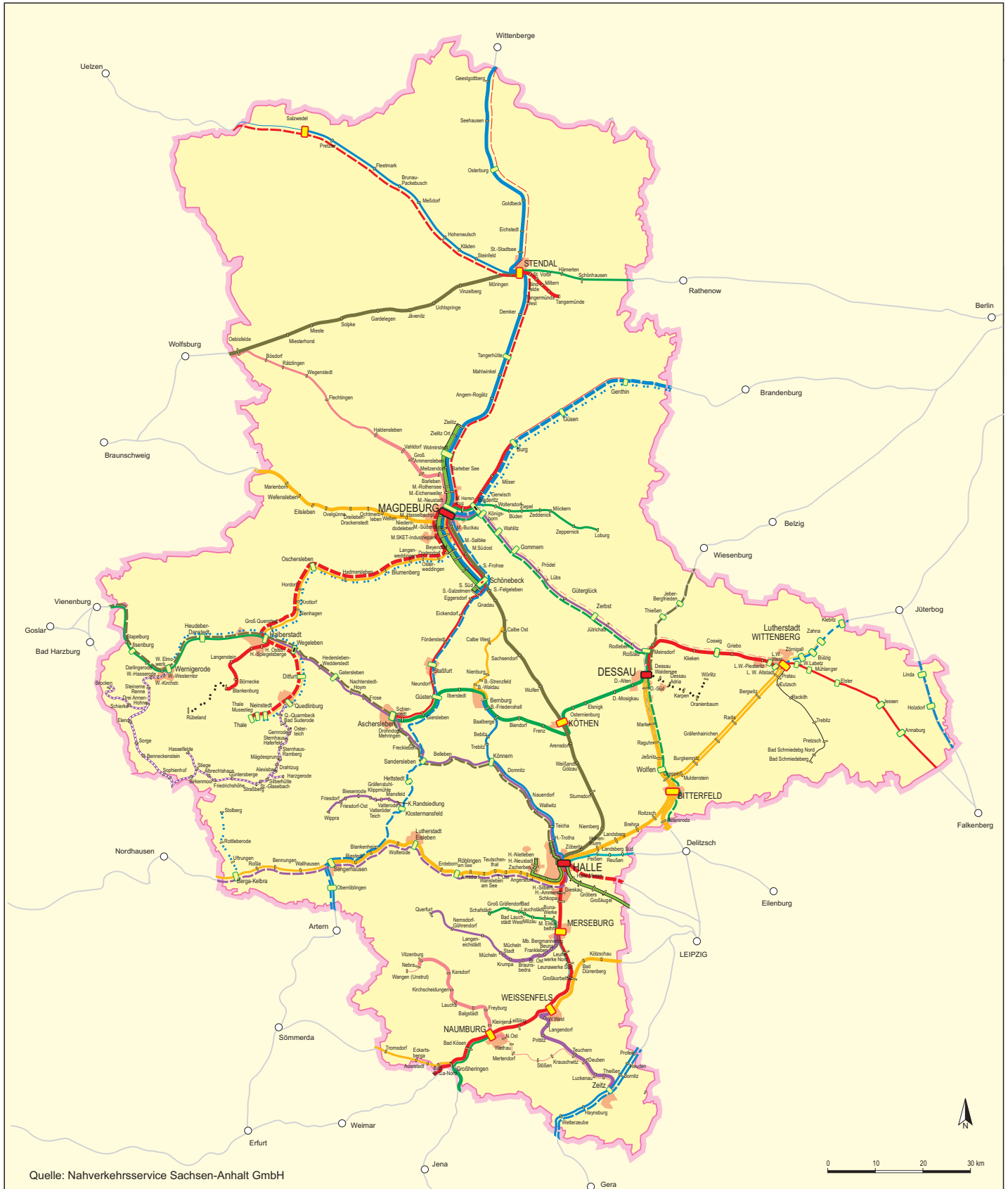
⁴ Ggf. auch im Netz Anhalt-Wittenberg

Linien in LSA	
SE 12	Gera – Zeitz – Leipzig

Netz	Nordthüringer Dieselnetz (NTD)
aktueller Vertragspartner	(wird bislang von Sachsen-Anhalt nicht bestellt)
Laufzeit	-
Federführer	NVS
Beteiligte Partner	NASA GmbH, NVV, LNVG
Bestellvolumen LSA	< 0,1 Mio. Zugkm
Linien in LSA	
RZ 83	Sömmerda – Großheringen

Abkürzungen:

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



Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

SPNV-Angebot Fahrplan 2009

Zugangsstelle mit:

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

Unterscheidung der Bedienungshäufigkeit

- RB, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter
- RB, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich
- RB, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unvertaktes Angebot
- RE, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter
- RE, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich
- RE, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unvertaktes Angebot
- ... nicht tägliche Bedienung

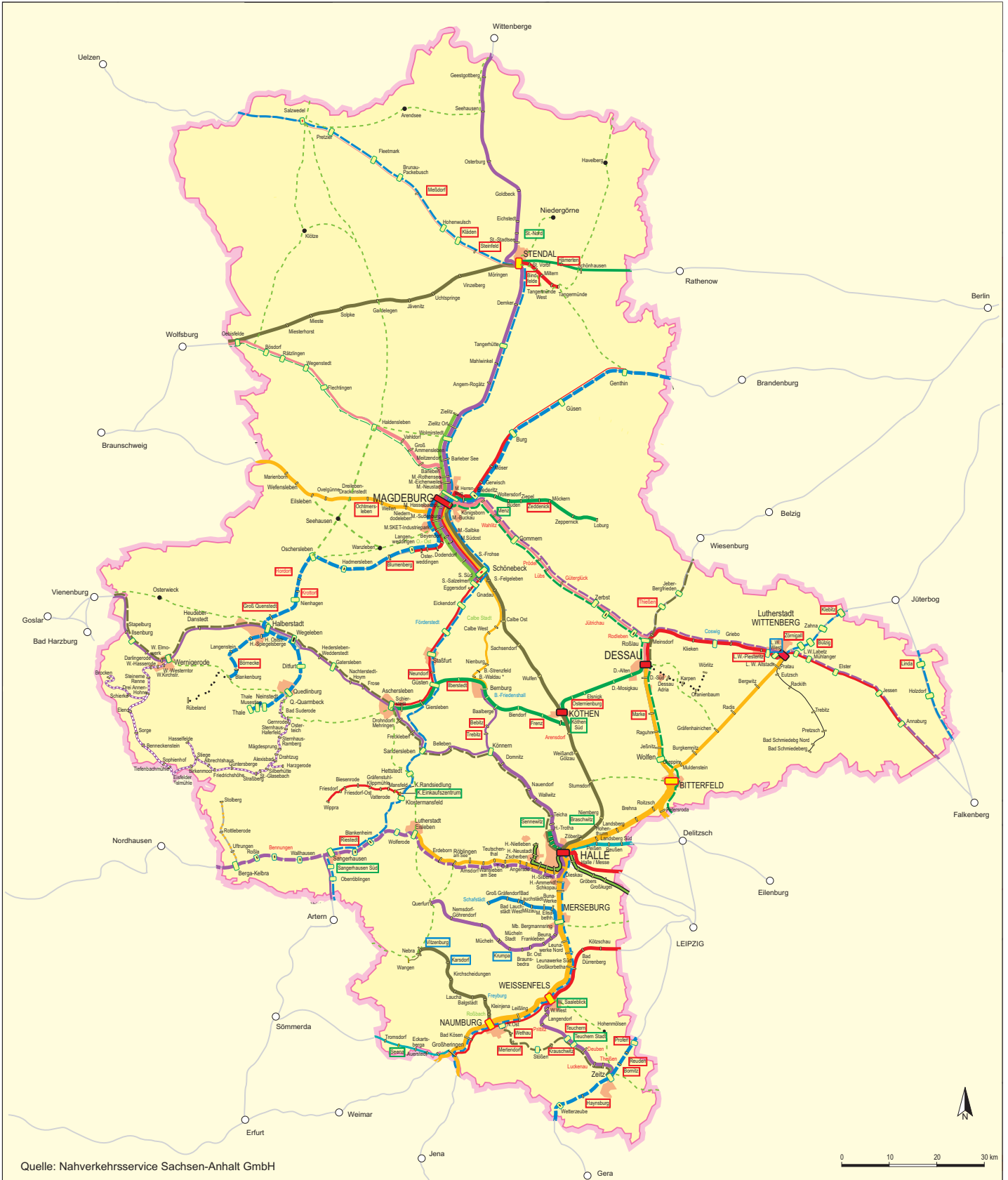
Unterscheidung der Linien

- RB/SE-Linienvverlauf / RE-Linienvverlauf
- nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes

- S - Bahn - Linienvverlauf
- Schmalspurbahn
- weitere Bahnstrecke (ohne RB-Verkehr oder außerhalb Sachsen-Anhalts)

→ Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahntypischen Formulierungen.
 → Haltekonzeptionen der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt sind nicht vollständig dargestellt.

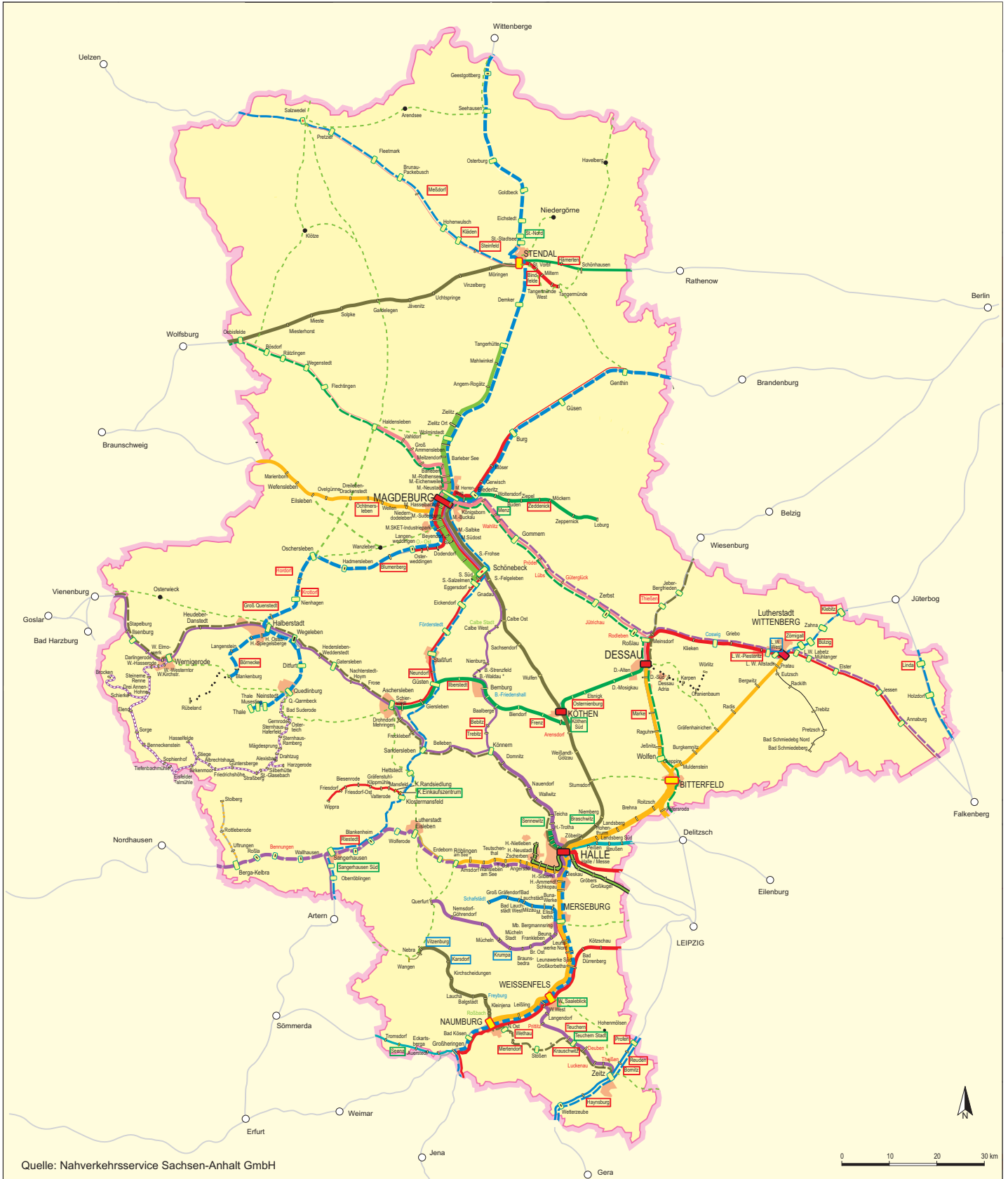
Produktbezeichnung im Netz der Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt generell HEX



Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2015

<p>Zugangsstelle mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Halt von RZ / RSB — Halt von RX / SE und RZ / RSB — Halt von RX / SE und RZ / RSB und einzelnen Zügen des Fernverkehrs — Halt von RZ / RSB, teilweise RX / SE — Halt von RX / SE, RZ / RSB und teilweise Fernverkehr — Halt von allen Zügen 	<p>Unterscheidung der Bedienungshäufigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> — halbstädtlich und öfter — RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter — RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich — RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unverkalktes Angebot — RX / SE, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter — RX / SE, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich — RX / SE, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unverkalktes Angebot — nicht tägliche Bedienung 	<p>Unterscheidung der Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> — RZ / RSB-Linienverlauf / RX / SE -Linienverlauf — RSB -Linienverlauf — landesbedeutungsm. Buslinien — nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes — Schmalspurbahn (nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes) 	<ul style="list-style-type: none"> — Neuanlage Zugangsstelle — Verlegung Zugangsstelle — Prüfung Neuanlage Zugangsstelle — Prüfung Verlegung Zugangsstelle — Prüfung Auffassung Zugangsstelle — Prüfung der Bedienung im Rahmen Korridoruntersuchung Bahn/Bus — Zugangsstelle aufgelassen — Prüfung Neuanlage auch an KBS 334 	<ul style="list-style-type: none"> — Produkte, die nur am Wochenende verkehren, sind nicht dargestellt. — Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnräumlichen Formulierungen. — Halbkonzptionen der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt, sind nicht vollständig dargestellt.
---	--	--	---	---



Angebotskonzept im ÖPNV-Landesnetz Horizont 2025

<p>Zugangsstelle mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Halt von RZ / RSB — Halt von RX / SE und RZ / RSB — Halt von RX / SE und RZ / RSB und einzelnen Zügen des Fernverkehrs — Halt von RZ / RSB, teilweise RX / SE — Halt von RX / SE, RZ / RSB und teilweise Fernverkehr — Halt von allen Zügen 	<p>Unterscheidung der Bedienungshäufigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> — halbstündlich und öfter — RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter — RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich — RZ / RSB, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unverkalktes Angebot — RX / SE, Mo-Fr i.d.R. stündlich und öfter — RX / SE, Mo-Fr i.d.R. mindestens zweistündlich — RX / SE, Mo-Fr i.d.R. seltener als zweistündlich oder unverkalktes Angebot — nicht tägliche Bedienung 	<p>Unterscheidung der Linien</p> <ul style="list-style-type: none"> — RZ / RSB-Linienvverlauf / RX / SE -Linienvverlauf — RSB -Linienvverlauf — landesbedeutungsbunlines — nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes — Schmalspurbahn (nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes) 	<ul style="list-style-type: none"> — Roblach Neuanlage Zugangsstelle — Coswig Verlegung Zugangsstelle — Neuborsdorf Prüfung Neuanlage Zugangsstelle — Mertendorf Prüfung Verlegung Zugangsstelle — Rebitz Prüfung Auflösung Zugangsstelle — Prödel Prüfung der Bedienung im Rahmen Korridoruntersuchung Bahn/Bus — Artenberg Zugangsstelle aufgelassen — * Prüfung Neuanlage auch an KBS 334 	<ul style="list-style-type: none"> — Produkte, die nur am Wochenende verkehren, sind nicht dargestellt. — Die Namen der Zugangsstellen entsprechen nicht immer den bahnräumlichen Formulierungen. — Halbkonzipationen der Linien außerhalb von Sachsen-Anhalt, sind nicht vollständig dargestellt.
---	--	---	---	---

Anlage 5 Entwicklung des SPNV in den Planungshorizonten 2015 und 2025

Darstellungsmethodik

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

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungshäufigkeit		
				2009	2015	2025
202	RZ	24	Stendal – Rathenow	2	2	2
205	RX	5.2	(Stralsund –) Berlin – Falkenberg (Elster)	2	2	2
207	RX	7	Dessau – Belzig – Berlin – Wünsdorf Waldstadt ¹	2+V	2+V	2+V
216	RX	15	Magdeburg (– Dessau) – Lutherstadt Wittenberg	V	-	-
	SE	30	Magdeburg – Zerbst – Coswig – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster)	-	2	2
	RZ	51.1	Dessau – Lutherstadt Wittenberg	1	1	1
	RZ	51.2	Lutherstadt Wittenberg – Annaburg	2+V	2	2
	RZ	51.3	Annaburg – Falkenberg (Elster)	2	-	-
218	RZ		Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg	²		
219	RZ	60	Halle – Delitzsch – Eilenburg ³	2+V	1	1
250	RX	5.1	(Berlin –) Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	2	2	2
	RSB	9b.2	Zahna – Lutherstadt Wittenberg	V	V	V
	RSB	2b.1	Lu. Wittenberg – Bitterfeld (– Leipzig)	2	2	2
	RSB	9b.1	Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld (– Halle (Saale))	2	2	2
	RSB	9	Bitterfeld – Halle	1+V	30	30
251	RSB	9a	Dessau – Bitterfeld (– Halle (Saale))	2+V	2+V	2+V
	RSB	2a	Dessau – Bitterfeld (– Leipzig)	2	2	2
	RSB	80.2	Bitterfeld – Leipzig	1+V	30	30
	RX	13.2	(Magdeburg –) Dessau – Bitterfeld – Leipzig	2	2	2
254	RZ	42.1	Magdeburg – Gommern	2+V	1	1
	RZ	42.2	Gommern – Zerbst	2+V	2	2
	RZ	42.3	Zerbst – Dessau	2+V	2+V	2+V
	SE	30	Magdeburg – Zerbst – Coswig – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster)	-	2	2
	RX	13.1	Magdeburg – Dessau (– Leipzig)	2	2	2
	RX	15	Magdeburg (– Dessau) – Lutherstadt Wittenberg	V	-	-
257	RZ		Dessau – Wörlitz	⁴		
259	RSB	13	Magdeburg – Loburg ⁵	2+V	1	1
260	RSB	31	Magdeburg – Burg (b. Magdeburg)	1	1	1
	RX	1	Magdeburg – Berlin	1	1	1
269	RZ	26	Stendal – Tangermünde	1	1	1
301	RZ	23.1	Wolfsburg – Oebisfelde	1	1	1
	RZ	23.2	Oebisfelde – Stendal	1	1	1
305	SE	20.1	Uelzen – Salzwedel	2	2	2
	SE	20.1	Salzwedel – Stendal	2	2	2
	SE	20.3	Stendal – Magdeburg	2+V	2	2
	RZ	29	Salzwedel – Stendal	V	V	V

¹ Ab vsl. 2014 nach Senftenberg.

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

³ Zukunft der Strecke nach Aussage des ZVNL nicht gesichert.

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

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

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungs-häufigkeit		
				2009	2015	2025
	SE	21.1	Wittenberge – Stendal	-	2+V	2+V
	SE	21.1	Stendal – Magdeburg	-	2	2
	RX	7	Wittenberge – Magdeburg	V		
	RSB	1.4	Wittenberge – Stendal (- Magdeb. – SBK Salzelm.)	2+V	2+V	-
	RSB	1.3	Stendal – Tangerhütte (- Magdeb. – SBK Salzelm.)	1	1	-
	RSB	1.2	Tangerhütte – Zielitz (- Magdeburg – SBK Salzelm.)	1	1	1
308	SE	22.1	Wolfsburg – Oebisfelde – Haldensleben	V	2	2
	SE	22.2	Haldensleben – Magdeburg	V	2	2
	RSB	12	Haldensleben – Magdeburg	-	1	1
	RZ	36.1	Wolfsburg – Oebisfelde	2	-	-
	RZ	36.2	Oebisfelde – Haldensleben	2+V	V	V
	SE	36.3	Haldensleben – Magdeburg	1	-	-
309	RSB	1.1	(Wittenberge/Tangerhütte –) Zielitz – Magdeburg – Schönebeck-Salzelmen	30	30	30
310	RSB	14.1	Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg	1	1	1
315	RSB	11.1	Magdeburg – Langenweddingen	-	1	1
	RSB	11.2	Langenweddingen – Oschersleben	-	V	-
	SE	3	Magdeburg – Halberstadt – Thale/ Blankenburg (H.)	2+V	1	1
	RZ	60	Magdeburg – Halberstadt	2+V	-	-
	RZ	60	Halberstadt – Thale	V	-	-
325	RZ	120	Wernigerode – Drei Annen Hohne – Brocken ⁶	7		
326	RZ	121	Drei Annen Hohne – Ilfeld – Nordhausen Nord ⁵	6		
328	SE	3	(Magdeburg –) Halberstadt – Blankenburg (Harz)	2+V	1	1
	RZ	67.1	Halberstadt – Blankenburg (Harz)	V	-	-
	RZ	67.2	Blankenburg (Harz) – Elbingerode (Harz)	6		
330	SE	70.1	Halberstadt – Aschersleben	2+V	2+V	2+V
	SE	70.2	Aschersleben – Halle (Saale)	2	2	2
	SE	70.3	Vienenburg – Halberstadt	2	2	2
	SE	71.1	Bernburg – Könnern	2	2	2+V
	SE	71.2	Könnern – Halle (Saale)	2	2	2
	RX	4	(Hannover –) Vienenburg – Halberstadt – Halle (Saale)	2	2	2
333	RZ	122.1	Quedlinburg – Gernrode ⁵	6		
	RZ	122.2	Gernrode – Harzgerode/Stiege ⁵	6		
334	RZ	50.1	Aschersleben – Köthen	1	1	1
	RZ	50.3	Köthen – Dessau	1	1+V	1+V
335	SE	41	Magdeburg – Aschersleben	2+V	2+V	2+V
	RX	10	Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt	2	2	2
	RZ	72	Sangerhausen – Erfurt	2	2	2
337	RZ	73.1	Helbra – Klostermansfeld	W	W	W
337	RZ	73.2	Klostermansfeld – Wippra	2	2	2
340	SE	40	Magdeburg – Halle (Saale)	1	1	1
	SE	42.1	Magdeburg – Calbe (Saale) ⁸	-	2+V	1
	SE	42.2	Calbe (Saale) – Bernburg	2	2+V	1
504	RSB	5x	Halle (Saale) – Flughafen – Leipzig (- Zwickau) ⁹	1	1	1
505	S	10	Halle (Saale) – Leipzig	30	-	-
	RSB	3.2	(Halle-Nietleben –) Halle (Saale) – Leipzig	-	30	30
550	RZ	89	Leipzig – Zeitz – Gera	2	-	-

⁶ Schmalspurbahn, Angaben generell ohne Sonderzugverkehre.

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

⁸ Voraussetzung der Taktverdichtung und Linienverlängerung ist die Kurve Calbe und der Ausbau des Streckenabschnittes Calbe (Saale) West - Bernburg-Waldau, weiterhin ist die Umsetzung der verabredeten Modifizierung des ÖSPV zwischen Calbe und Schönebeck notwendig.

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

KBS	Produkt/ Nummer		Laufweg	Bedienungs-häufigkeit		
				2009	2015	2025
	RX	12	Leipzig – Zeitz – Gera	2	1	1
551	RZ	86	Weißenfels – Zeitz	1	1	1
	RZ	87	Naumburg – Zeitz ¹⁰	V	2+V	2+V
581	RSB	8.2	(Halle Trotha –) Halle (Saale) – Naumburg (Saale)	1+V	30	30
	RZ	20	Naumburg (Saale) – Erfurt	1	1	1
	RZ	19	Naumburg (Saale) – Jena – Saalfeld	2	2	2
	RX	18	Halle (Saale) - Naumburg (Saale) - Jena	-	2	2
582	RZ	80	Leipzig – Weißenfels	1	1	1
585	RZ	88	Naumburg (Saale) Ost – Laucha (Unstrut) – Nebra	1	1	1
585	RZ	88	Nebra – Wangen (Unstrut)	T	T	T
586	RSB	78.1	Querfurt – Mücheln (Geiseltal)	2+V	2+V	1
	RSB	78.2	Mücheln (Geiseltal) – Merseburg	1	1	1
588	RSB	136	Schafstädt – Merseburg ¹¹	1	1	1
590	RZ	75.1	Nordhausen – Sangerhausen ¹²	2+V	2	2
	RZ	75.2	Sangerhausen – Halle (Saale)	1	-	-
	RSB	7.3	Lutherstadt Eisleben – Halle (Saale) (<i>– Halle-Trotha</i>)	-	1	1
	SE	9	Kassel-Wilhelmshöhe – Sangerhausen	2	2	2
	SE	9	Sangerhausen – Halle (Saale)	2	1	1
591	RSB	7.1	Halle Trotha – Halle (Saale)	30	-	-
	RSB	7.2	Halle (Saale) – Halle-Nietleben	30	-	-
	RSB	7.3	Halle Trotha – Halle (Saale) (<i>– Lutherstadt Eisleben</i>)		1	1
	RSB	8.1	Halle Trotha – Halle (Saale) (<i>– Naumburg (Saale)</i>)		1	1
	RSB	3.1	Halle-Nietleben – Halle (Saale) (<i>– Leipzig</i>)	-	30	30
592	RZ	77	Berga-Kelbra – Stolberg ¹³	W	W	W
594	RZ	83	Sömmerda – Großheringen	2+V	2+V	2+V
	RZ	83	Großheringen – Naumburg	V	V	V

Abkürzungen:

Bedienungshäufigkeit

20	20-Minuten-Takt
30	30-Minuten-Takt
1+V	Verdichteter 1-Stundentakt
1	1-Stundentakt
2+V	Verdichteter 2-Stundentakt
2	2-Stundentakt
< 2	Einzelne Fahrten
RSB	Regio-S-Bahn
RX	Regioexpress
RZ	Regionalzug
SE	Stadtexpress
V	Verdichteterfahrten
W	Wochenendbedienung
T	Touristische Bedienung

Sonstige

ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

¹⁰ Taktverdichtung nur bei Verringerung oder noch besseren Abstimmung des Parallelverkehrs zwischen Naumburg und Zeitz; auch in Abhängigkeit von der touristischen Entwicklung und vom Ergebnis der Prüfung nach 5.2.1.

¹¹ Weiterbetrieb abhängig vom Ergebnis der Prüfung nach 5.2.1.

¹² Durchbindung nach Halle (Saale) als SE 9.

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

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

1a. Infrastruktur der DB Netz AG - Strecken

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungs-termin	Bahnsteig-höhe ¹ [mm]	Anmerkung
		IST [Km/h]	SOLL [Km/h]				
202	Stendal – Rathenow	120	160	zweigleisig, Elektrifizierung	nach 2015	550/760 ²	
205	Lu. Wittenberg – Jüterbog	200 ³	200			760	
205	Falkenberg – Jüterbog	100	160		2015	760	
207	Dessau – Belzig – Berlin	100/120	160		2015	760	Roßlau und Dessau bevorzugt 550 mm Bahnsteighöhe
216	Roßlau – Lu. Wittenberg – Falkenberg	100	120		2015	550	
219	Halle – Delitzsch – Eilenburg	100	120		2015	550	
250	Lu. Wittenberg – Bitterfeld	200	200		fertig	550	
250	Bitterfeld – Leipzig	200	200		fertig	550	
251	Dessau – Bitterfeld	120	160		2015	550	
251	Bitterfeld – Halle (Saale)	120	200		2015	550	
254	Biederitz – Roßlau	120	160		2015	550	
259	Biederitz – Loburg	50	80		2011	550	
260	Magdeburg – Berlin	160	160		fertig	760	Magdeburg-Neustadt und Magdeburg Herrenkrug 550 mm
269	Stendal – Tangermünde	80	80		fertig	550	
301	Stendal – Wolfsburg	120	160 ⁴	zweigleisig, Elektrifizierung	nach 2015	550/760	
305	Magdeburg – Wittenberge	120	160		2011	760	

¹ Langfristige Zielstellung.

² Im Falle der Elektrifizierung.

³ SPNV 160 km/h.

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

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungs- termin	Bahnsteig- höhe ¹ [mm]	Anmerkung
		IST [Km/h]	SOLL [Km/h]				
305	Stendal – Salzwedel – Uelzen	160	160	zweigleisig ⁵	nach 2015	760	
308	Abzw. Glindenberg – Oebisfelde	100	120		2015	550	
309	S-Bahn Magdeburg	100/120	120/160		2015	760	
310	Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig	140/160	140/160		fertig	760	
315	Magdeburg – Halberstadt	100	120	Wendeanlage Langen- weddingen, tw. zweigleisig	2011	550	
315	Wegeleben – Thale	100	120		2011	550	
328	Halberstadt – Blankenburg	80	80		fertig	550	Restmaßnahmen fehlen
330	Halle (Saale) – Halberstadt	120/160	120/160		fertig	550	zweigleisiger Abschnitt Könnern – Domnitz wäre zu ergänzen
330	Halberstadt – Vienenburg	100/120/160	100/120/160		fertig	550	
330	Könnern – Baalberge	80	80		fertig	550	Restmaßnahmen fehlen
334	Ascherleben – Köthen – Dessau	100	120		2013	550	
335	Schönebeck – Güsten	100	120		2010	550	
335	Güsten – Blankenheim Tr.	50/70	70/90		2015	550	
337	Klostermansfeld – Wippra	60	60		fertig	550	
340	Magdeburg – Köthen – Halle (Saale)	120/160	160		2010	760	
340	Calbe (Saale) – Bernburg-Waldau	50	80	Verbindungskurve Calbe	2011	550	100 km/h zw. Abzw. Tornitz und Calbe (Saale) West
504	Halle (Saale) – Flughafen Leipzig/Halle – Leipzig	160	200		fertig		
505	Halle (Saale) – Schkeuditz – Leipzig	120	120		fertig	550	
550	Gera – Zeitz – Leipzig	100	120 ⁶		2015	550	
551	Weißenfels - Zeitz	90/100	90/100		fertig	550	Reparatur Mängelstellen notwendig

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

⁶ Prüfen: abschnittsweise 160 km/h.

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungs- termin Jahr	Bahnsteig- höhe ¹ [mm]	Anmerkung
		IST [Km/h]	SOLL [Km/h]				
551	Naumburg-Ost – Teuchern	50	80		2010	550	Prüfbedarf beachten
560	Naumburg – Jena	120	160		nach 2015	550	
580	Naumburg – Erfurt	120	160		nach 2015	550	
581	Halle (Saale) – Naumburg	120	160		nach 2015	550	
582	Leipzig – Weissenfels	120	160		nach 2015	550	
585	Naumburg-Ost – Nebra	50	80		2010	550	
586	Merseburg – Querfurt	80	80		fertig	550	Restmaßnahmen fehlen
588	Merseburg – Schafstädt	50	80		2011	550	Prüfbedarf beachten
590	Halle (Saale) – Nordhausen	100	140	Wendeanlage Lu. Eisleben	2015	550	Reparatur für 100 km/h erfolgt in 2009
591	Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf	75	75		fertig	550	
591	Halle (Saale) Hbf – Halle-Nietleben	unterschiedlich	unterschiedlich	Fahrstraße Ri. Leipzig Hbf, zweigleisig Südstadt - Silberhöhe	2015	550	
592	Berga-Keilbra – Stolberg	60	60		fertig	550	Prüfbedarf beachten
594	Großheringen – Sömmerda	80	80		fertig	550	
595	Sangerhausen – Erfurt	100	120		2010	550	

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

Ib. Infrastruktur der DB Netz AG - Knoten

Knoten	Maßnahme	Umsetzungstermin	Anmerkung
Stendal	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	2011	
Magdeburg	ESTW-Technik	Fertig	
	MD-Buckau – MD-Neustadt	2013	
	MD-Buckau – Schönebeck	nach 2015	
	Bahnhof Biederitz	nach 2015	
	viergleisige Elbquerung	nach 2015	
Halberstadt	Abzweig Glindenberg	nach 2015	
	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	
	ESTW-Technik	fertig	
Güsten	Infrastruktur	fertig	
	ESTW-Technik	fertig	
Köthen	ESTW-Technik	2015	
	Infrastruktur		
Dessau-Roßlau	Damm-Brücken-System	2010	
	ESTW-Technik	2012	
	Infrastruktur	2015	
Lutherstadt Wittenberg	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	2015	Falkenberger Seite
Halle (Saale)	ESTW-Technik	2013	
	Zugbildungsanlage	2011	
Bitterfeld	Fahrstraßen Leipzig – Halle-Nietleben	2013	
	ESTW-Technik	fertig	
Merseburg/Großkorbetha	Infrastruktur	fertig	
	ESTW-Technik		

	Infrastruktur	nach 2015	
Naumburg	ESTW-Technik		
	Infrastruktur	nach 2015	
Sangerhausen	ESTW-Technik	2010	
	Infrastruktur	nach 2015	

II. Infrastruktur der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH

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

III. Infrastruktur der Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH

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

IV. Infrastruktur der Harzer Schmalspurbahnen GmbH

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

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

V. Infrastruktur der Felsnetz GmbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungs-termin Jahr	Bahnsteig-höhe [mm]	Anmerkung
		IST [Km/h]	SOLL [Km/h]				
329	Blankenburg – Rübeland	ohne faktische Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen					