

ÖPNV-Plan 2020 – 2030

Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt

**Entwurfsfassung vom 20.10.2017,
aktualisiert am 27.11.2017 nach Mitzeichnungsverfahren
ergänzt um die Abbildungen**

Inhaltsverzeichnis

1	Gesetzlicher Auftrag und Methodik	4
2	Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt.....	6
2.1	Rechtsrahmen für den ÖPNV	6
2.2	Aufgabe und Rollenverteilung.....	6
2.3	Finanzierungsrahmen	7
2.4	Vergaben im SPNV.....	8
2.5	Pläne und Programme des Landes	9
2.5.1	Landesentwicklungsplan 2010	9
2.5.2	Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungsentwicklung in Sachsen-Anhalt“	10
2.5.3	Landesprogramm für ein geschlechtergerechtes Sachsen-Anhalt.....	10
2.5.4	Landesaktionsplan „einfach machen“ – Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft.....	11
2.5.5	Klimaschutzprogramm 2020 des Landes Sachsen-Anhalt.....	11
2.5.6	Intelligente Verkehrssysteme (IVS-Rahmenplan).....	12
2.5.7	Digitale Agenda für das Land Sachsen-Anhalt.....	12
3	Aspekte der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt – Status quo, Herausforderungen und Ziele	13
3.1	Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur	13
3.2	Bevölkerungs- und gesellschaftspolitische Aspekte.....	14
3.3	Finanzpolitische Aspekte	15
3.4	Umwelt- und klimapolitische Aspekte, Energieeffizienz	16
3.5	Personenfernverkehr	18
3.6	Digitalisierung.....	22
4	Verkehrsmarkt und Nachfrageentwicklung im ÖPNV in Sachsen-Anhalt	24
4.1	Nachfrageentwicklung.....	24
4.2	Demografischer Wandel.....	26
4.3	Veränderungen einzelner Marktsegmente	28
4.4	Marktforschung und Big Data	28
4.5	Prognose der Nachfrageentwicklung	29
5	Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt	32
6	Nahverkehr in Sachsen-Anhalt im 21. Jahrhundert – Handlungsfelder für die koordinierte Verkehrsgestaltung bis 2030.....	36
6.1	Vision	36
6.2	Grundlagen der ÖPNV-Gestaltung	37
6.2.1	ÖPNV für alle Fahrgastgruppen.....	37
6.2.2	Demografische Entwicklung und ÖPNV	39

6.2.3	Barrierefreie Nutzung des ÖPNV	41
6.2.4	Nachhaltigkeit im ÖPNV	45
6.3	Integriertes Angebotskonzept.....	47
6.3.1	Bestimmung der ÖPNV-Netze	47
6.3.2	Leistungsangebot im Bahn-Bus-Landesnetz.....	57
6.3.3	ÖPNV in den Oberzentren.....	78
6.3.4	ÖSPV in den Landkreisen.....	83
6.3.5	Ausschreibungsnetze.....	86
6.3.6	Bestandsprüfung von Bahnstationen	91
6.3.7	Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr	97
6.3.8	Tourismus und Freizeitverkehr.....	101
6.3.9	Schüler- und Ausbildungsverkehr.....	104
6.4	Management und Kooperationen.....	106
6.4.1	Vertrieb.....	106
6.4.2	Tarife und Kooperationen	110
6.4.3	Qualität, Service und Sicherheit	115
6.4.4	Fahrgastinformations-, Auskunfts- und Anschlusssicherungssysteme	118
6.4.5	Marketing	122
6.4.6	Mobilitätsmanagement.....	124
6.4.7	Beschäftigte im ÖPNV	126
6.5	Infrastruktur und Fahrzeuge	128
6.5.1	Schieneninfrastruktur.....	128
6.5.2	Stationen und Schnittstellen	134
6.5.3	ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur und Haltestellen	144
6.5.4	Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs.....	146
6.5.5	Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs.....	150
7	Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategien im ÖPNV	154
7.1	Informationssysteme und Datenmanagement	154
7.2	Elektronisches Fahrgeldmanagement (E-Ticket).....	155
7.3	Stärkung der Zubringer zum Bahn-Bus-Landesnetz	155
7.4	Förderung alternativer Antriebe	156
7.5	Auswirkungen des autonomen Fahrens.....	157
8	Verzeichnis der Leitprojekte	158
9	Abkürzungsverzeichnis.....	159

1 Gesetzlicher Auftrag und Methodik

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) besteht die Aufgabe einer landesweit koordinierten Verkehrsgestaltung des ÖPNV als Verkehrsträgersmix. 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 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. Im ÖPNV-Plan werden 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 Kabinetts am XX.XX.XXXX beschlossenen Handlungskonzeptes „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt 2016“, das eine der wichtigsten landespolitischen Vorgaben für den ÖPNV-Plan darstellt. Darüber hinaus werden in dem Plan weitere ÖPNV-relevante Gesetze, wie die Verordnung über den Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt, das Personenbeförderungsgesetz, das Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt, das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes und das Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt beachtet. Außerdem wird der gesetzliche Finanzierungsrahmen über das ÖPNVG LSA hinaus berücksichtigt, wie er z. B. in dem Regionalisierungsgesetz, dem Entflechtungsgesetz, dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie dem Finanzausgleichsgesetz verankert ist.

Der ÖPNV-Plan wurde mit Beschluss der Landesregierung vom XX.XX.XXXX, veröffentlicht im Ministerialblatt für das Land Sachsen-Anhalt vom XX.XX.XXXX, neu aufgestellt.

Die Neuaufstellung wurde erforderlich, da sich seit der letzten Fortschreibung des ÖPNV-Plans im Jahr 2011 grundlegende Rahmenbedingungen geändert haben. Die Auswirkungen des demografischen Wandels sowie neue Anforderungen hinsichtlich Klimaschutz, Energieeffizienz, Gender Mainstreaming und Barrierefreiheit werden die ÖPNV-Gestaltung in den kommenden Jahrzehnten maßgeblich beeinflussen. Zudem wurde durch die Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2016 die finanzielle Mittelausstattung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bis zum Jahr 2031 neu festgelegt. Diese neuen Rahmenbedingungen und Herausforderungen wurden in einem bisher einmaligen, mehrstufigen und transparenten Beteiligungsprozess mit den jeweils betroffenen Akteuren erörtert.

Fachplanerische Grundlagen der Neuaufstellung sind die „6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt 2014 – 2030“, die darauf aufbauend erarbeitete Landesverkehrsprognose für den ÖPNV, der Bundesverkehrswegeplan 2030 und die Verkehrsverträge, die das Land mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen hat. In der Neuaufstellung wird auf den Vollzug der Planungen und der Prüfbedarfe des vorangegangenen ÖPNV-Plans 2010 – 2015/2025 Bezug genommen.

Der ÖPNV-Plan erhält mit dem Jahr 2030 einen langfristigen Planungshorizont. Dieser richtet sich nach dem Zeitraum der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose, dem Geltungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans sowie nach dem Zeitpunkt der nächsten Revision des Regionalisierungsgesetzes, nach welcher der Gesamtrahmen und die Verteilung der Finanzierung auf die Länder neu festgelegt werden.

Für Themenstellungen, die im Planungszeitraum des ÖPNV-Plans von besonderer Bedeutung sind, wurden jeweils spezifische Leitprojekte formuliert. Diese Leitprojekte sind an den entsprechenden Stellen dieses ÖPNV-Plans besonders hervorgehoben.

2 Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

2.1 Rechtsrahmen für den ÖPNV

Der Rechtsrahmen für die Gestaltung des ÖPNV in Sachsen-Anhalt wird durch das Regionalisierungsgesetz, das Personenbeförderungsgesetz und das ÖPNVG LSA bestimmt.

Das Regionalisierungsgesetz umfasst die bundesrechtlichen Regelungen für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV, insbesondere des SPNV. Das Gesetz definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, deren Wahrnehmung von den Ländern mit Hilfe der Regionalisierungsmittel aus dem Steueraufkommen des Bundes zu gestalten ist.

Das Personenbeförderungsgesetz regelt die Beförderung von Personen und ist der bundesrechtliche Rahmen für den ÖPNV, insbesondere den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Es definiert das Instrument des Nahverkehrsplans als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV auf kommunaler Ebene, der von den Behörden im Genehmigungsprozess für Linienverkehre zu berücksichtigen ist.

Das ÖPNVG LSA ist die landesrechtliche Untersetzung und Konkretisierung der beiden Gesetze im Hinblick auf die Planung, die Aufgabenträger und die Finanzierung des ÖPNV.

2.2 Aufgabe und Rollenverteilung

Der ÖPNV bildet einen Teil des Verkehrsmarktes ab und zeichnet sich durch sehr komplexe Strukturen aus. Aufgrund des erheblichen Einsatzes öffentlicher Finanzmittel und der besonderen Bedeutung des ÖPNV – sowohl für die Daseinsvorsorge, als auch für den Umwelt- und Klimaschutz – übt die öffentliche Verwaltung einen maßgeblichen Einfluss auf die Angebotsgestaltung aus.

Die Aufgabenträger planen, organisieren und finanzieren den ÖPNV in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Ihnen obliegt es insbesondere,

- das ÖPNV-Angebot entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen und der sich verändernden Siedlungs- und Bevölkerungsstrukturen weiterzuentwickeln,
- die Nahverkehrsleistungen nach Quantität und Qualität festzulegen,
- gegenüber den Verkehrsunternehmen Festlegungen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen zu treffen,
- die Qualität und Quantität der Leistungserbringung zu überwachen und
- einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Aufgabenträger für den SPNV ist bis auf wenige Ausnahmen das Land; für den ÖSPV sind es die Landkreise und kreisfreien Städte. Darüber hinaus hat das Land Interesse daran, dass kreisangehörige Gemeinden im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des ÖPNV in eigener Verantwortung wahrnehmen und somit zusätzliche Angebote für die Nahmobilität schaffen.

Das Land bedient sich bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH). Zu ihren Kernaufgaben zählen die Gestaltung und Organisation des aus SPNV und landesbedeutsamen Buslinien bestehenden ÖPNV-Landesnetzes (im Folgenden: Bahn-Bus-Landesnetz) sowie die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen. Darüber hinaus bearbeitet die NASA GmbH als Kompetenzstelle des Landes für den ÖPNV verschiedene Projekte und Fragestellungen in den Bereichen Angebotsplanung, Fahrgastinformation, Eisenbahninfrastruktur und Fernverkehr und betreut darüber hinaus auch Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im gesamten Verkehrssektor.

Die Verkehrsunternehmen des SPNV und ÖSPV setzen das Verkehrsangebot einschließlich seiner tariflichen und vertrieblichen Komponenten um und sind darüber hinaus die Schnittstelle zum Fahrgast. Im Bereich des SPNV schließen sie zudem Verträge mit den Infrastrukturunternehmen, die die von ihnen betreuten Schienenwege und Verkehrsstationen diskriminierungsfrei allen Verkehrsunternehmen bereitstellen.

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger können sich zu Verkehrsverbünden zusammenschließen. Die Verbünde organisieren in ihrem jeweiligen Gebiet einen einheitlichen, verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Verbundtarif und stellen eine abgestimmte und integrierte Angebotsplanung sicher. Die in Sachsen-Anhalt etablierten Verkehrsverbünde, die Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego) und die Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH (MDV), nehmen darüber hinaus in ihrem jeweiligen Gebiet auch eine Vielzahl weiterer Aufgaben wahr, die insbesondere die Kooperation der Verkehrsunternehmen mit dem Ziel besserer und effizienterer Angebote betreffen.

Die Verbände der Verkehrsunternehmen und der Fahrgäste agieren als Vertretung für die Interessen der von ihnen vertretenen Gruppen.

Die Fahrgäste stehen im Mittelpunkt aller Aktivitäten.

2.3 Finanzierungsrahmen

Die Finanzierung des ÖPNV und die Refinanzierung der Aufgabenträger erfolgt grundsätzlich durch Fahrgelderlöse (§ 8 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG LSA). Daneben tragen in geringem Umfang Einnahmen der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen aus sonstigen Quellen wie z. B. Werbung zur Finanzierung bei.

Soweit diese Einnahmen zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht ausreichen, sind Zuwendungen der Aufgabenträger an Verkehrsunternehmen unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 Satz 2 und 3 ÖPNVG LSA zulässig.

Dem Gesamtsystem ÖPNV steht eine Vielzahl öffentlicher Finanzierungsquellen zur Verfügung (siehe Übersicht 1).

Übersicht 1	Finanzierungsrahmen des ÖPNV in Sachsen-Anhalt
	- Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes, ausgereicht nach den §§ 8 Abs.3 und 8b (u. a. Busverkehr im Bahn-Bus-Landesnetz) ÖPNVG LSA, - Landesmittel für den Ausbildungsverkehr nach § 9 ÖPNVG LSA, - Eigenmittel der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger, ergänzt um Zuweisungen nach § 10 Finanzausgleichsgesetz, - Ausgleichsleistungen für Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX,

- Mittel nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (bis 2019) bzw. Landesmittel aus der Nachfolgeregelung (ab 2020),
- Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz,
- Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (SPNV-Anteil).

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

Aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes weist das Land den kommunalen Aufgabenträgern Mittel für konsumtive und investive Zwecke zu. Die Höhe dieses Zuweisungsbetrages an die Aufgabenträger ist an die Gesamt-Mittelausstattung des Landes Sachsen-Anhalt nach dem Regionalisierungsgesetz gekoppelt (vgl. Anlage 1). Davon sind mindestens 17,5 Prozent investiv zu verwenden. Es steht den kommunalen Aufgabenträgern aber frei, einen höheren Anteil für Investitionen einzusetzen.

Als Nachfolgefiananzierung für das Ende 2019 auslaufende Entflechtungsgesetz haben sich die Ministerpräsidenten und die Bundeskanzlerin im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 darauf verständigt, dass die Länder zur Kompensation einen erhöhten Anteil am Umsatzsteueraufkommen des Bundes erhalten. Die Landesregierung wird die landesrechtlichen Voraussetzungen für die Verteilung dieser Mittel schaffen. Die Koalitionsvereinbarung sieht dazu vor, die Mittel in den Fachgesetzen wie dem ÖPNVG LSA zu binden oder ein Landesfördergesetz zu erarbeiten, das die Bindung der Mittel gemäß der aktuellen Aufteilung für alle Zwecke und ihre bedarfsgerechte Fortschreibung regelt. Dies dient insoweit auch einer Verbesserung der Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur.

Daneben stellt das Land aus Mitteln des Bundesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Zuschüsse für investive Großvorhaben (über 50 Mio. Euro zuwendungsfähige Ausgaben) des ÖPNV, wie insbesondere den Ausbau der Infrastruktur für den Straßenbahnbetrieb, zur Verfügung.

2.4 Vergaben im SPNV

Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger für den SPNV. Für die Ausübung der Aufgabenträgerschaft bedient sich das Land der NASA GmbH.

Zur Gewährleistung des SPNV-Angebotes werden mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsverträge geschlossen. Diese werden im Rahmen europaweiter Vergabeverfahren vergeben und bilden unter anderem die einschlägigen Vorgaben des ÖPNV-Plans ab.

Für das Netz der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) wurde die prinzipielle Aufgabenträgerschaft des Landes durch einen zwischen den Ländern Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie 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, Klostermansfeld – Wippra und Blankenburg – Rübeland.

Leitprojekt: Langfristige Sicherung der HSB

Für die HSB besteht als Finanzierungsgrundlage der bereits seit über 20 Jahren unveränderte Ländervertrag. Dieser ist nicht mehr passfähig zur bestehenden eisenbahnrechtlichen und regulatorischen Landschaft. Zudem ist zu prüfen, ob der bestehende Wirkmechanismus einer konstanten Sockelfinanzierung über den Vertrag und einer weiteren Finanzierungssäule, die im

Wesentlichen durch den Brockenverkehr getragen wird, auch langfristig nachhaltig ist. Ziel eines gemeinsam mit dem Unternehmen durchzuführenden Entwicklungsprozesses sollte es sein, die vertragliche Basis den neuen rechtlichen Gegebenheiten anzupassen und zu prüfen, ob für die langfristige Stabilisierung des bestehenden Angebotes alle Handlungsmöglichkeiten des Unternehmens, der Gesellschafter, der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen und der nutznießenden Touristiker ausgeschöpft sind.

Die geschlossenen Verkehrsverträge beinhalten insbesondere eine jährliche Fortschreibung der Fahrpläne aufgrund infrastruktureller 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 unter anderem die Pünktlichkeit, die Sauberkeit, der Fahrzeugeinsatz und der Service des Angebotes auf ihre vertragsgemäße Erbringung überprüft und das Leistungsentgelt gemindert oder pönalisiert.

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

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

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

2.5 Pläne und Programme des Landes

2.5.1 Landesentwicklungsplan 2010

Der Landesentwicklungsplan 2010 (LEP) stellt ein Gesamtkonzept zur räumlichen Ordnung und Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt dar. Er bildet die Grundlage für eine wirtschaftlich, ökologisch und sozial ausgewogene Raum- und Siedlungsstruktur und koordiniert die Nutzungsansprüche an den Raum. Der LEP wurde im Dezember 2010 von der Landesregierung als Verordnung beschlossen. Die Verordnung vom 16. Februar 2011 trat am 12. März 2011 in Kraft.

Die Vorgaben im LEP unterscheiden zwischen Zielen (Z) und Grundsätzen (G), die unter Einbeziehung der raumbedeutsamen Fachplanungen eine flexible, zukunftsfähige und auf langfristige Planungssicherheit gerichtete raumordnerische Gesamtkonzeption für das Land darstellen.

Ziel des LEP ist es unter anderem, die Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV zu einem integrierten Verkehrssystem und Haltefaktor im ländlichen Raum fortzuentwickeln, um eine landesweite Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen.

Das Land orientiert sich bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes gemäß dem LEP an folgende Zielstellungen:

Schienenverkehr

- Z 72 – Relationen für den Personen- und Güterverkehr bedarfsgerecht ausbauen
- Z 73 – Einbindung der Oberzentren gewährleisten
- Z 74 – Verbesserung regionaler Erschließung durch Systemhalte bei Fernverkehrsverbindungen
- Z 76 – für den Verdichtungsraum Magdeburg/Halle sind die umgebenden Mittelzentren in die Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems einzubeziehen bzw. länderübergreifend zu entwickeln
- Z 77 – Integration und Weiterentwicklung des Schmalspurnetzes für den Tourismus

ÖPNV-Gestaltung

- Z 97 – ÖPNV ist als Haltefaktor zu gestalten
- Z 98 – Mittel- und Oberzentren des Landes bedarfsgerecht an den Öffentlichen Verkehr anbinden
- Z 99 – flächendeckende Sicherung der Mobilität durch Angebote des ÖPNV
- Z 100 – Bedeutende Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte an den ÖPNV anbinden
- Z 101 – Schnittstellen in ihrer Verknüpfungsfunktion durch die Verkehrsplanung weiter aufwerten
- Z 102 – Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

Die im ÖPNV-Plan festgelegte Entwicklung eines integrierten ÖPNV-Gesamtsystems ist unter Beachtung landesplanerischer Grundsätze durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen. Unter Bezug der Anpassungen an den verkehrlichen Bedarf und daraus resultierende Veränderungen in der Verkehrspolitik entsprechen die Festlegungen des LEP im Prinzip denen des fortgeschriebenen ÖPNV-Plans.

2.5.2 Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungsentwicklung in Sachsen-Anhalt“

Wird ergänzt, sobald der Entwurf vorliegt.

2.5.3 Landesprogramm für ein geschlechtergerechtes Sachsen-Anhalt

Das Geschlecht als eine der zentralen sozialen Kategorien strukturiert unsere Gesellschaft maßgeblich – auch in Anbetracht aller Verschiedenheiten, die sich sowohl unter Frauen als auch unter Männern zeigen. Damit die Chancen zwischen den Geschlechtern in unserer Gesellschaft gleich verteilt werden, hat die Landesregierung am 11. November 2014 das „Landesprogramm für ein geschlechtergerechtes Sachsen-Anhalt“ beschlossen. Mit dem Programm beabsichtigt die Landesregierung dem Gerechtigkeitsdefizit zwischen Frauen und Männern im Hinblick auf Bildungsabschlüsse, berufliche Karrieren und gesellschaftliche oder politische Teilhabe zu begegnen.

In dem Landesprogramm sind für die Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems gleichstellungspolitische Handlungsbedarfe in den Handlungsfeldern Soziale Gerechtigkeit und Antigewaltarbeit herausgestellt.

Zur Sicherstellung einer Mobilität für alle Generationen, auch im ländlichen Raum, sind in der ÖPNV-Planung die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern verschiedener Kohorten, insbesondere im ländlichen Raum, zu bedenken und die Ansprüche von älteren Menschen, Frauen und Kindern an die Gestaltung von Fahrzeugen und Zugangsstellen zum ÖPNV zu berücksichtigen.

Zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit in öffentlichen Räumen ist im Rahmen der Präventionsarbeit das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste durch eine hohe Zahl von Zügen mit Kundenbetreuer/innen zu erhöhen und das Fahrplanangebot des ÖPNV so auszugestalten, dass Veranstaltungen insbesondere für Frauen auch in Tagesrandlagen erreichbar sind.

2.5.4 Landesaktionsplan „einfach machen“ – Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft

Die Landesregierung hat Anfang des Jahres 2013 den Landesaktionsplan Sachsen-Anhalt „einfach machen“ zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) beschlossen. Er dient der systematischen Erfüllung der Pflichten aus der BRK und insbesondere der in Art. 3 BRK niedergelegten Prinzipien der Selbstbestimmung, der Nichtdiskriminierung, der vollen und wirksamen Teilhabe an der Gesellschaft und der Einbeziehung in die Gesellschaft, der Achtung vor der Unterschiedlichkeit von Menschen mit Behinderungen und der Akzeptanz menschlicher Vielfalt, der Chancengleichheit, der Zugänglichkeit, der Gleichberechtigung von Mann und Frau und der Achtung vor den sich entwickelnden Fähigkeiten von Kindern mit Behinderungen und der Achtung ihres Rechts auf Wahrung ihrer Identität.

An diesen fundamentalen menschenrechtlichen Prinzipien und an der zentralen Leitlinie der Inklusion werden alle Maßnahmen fortwährend neu ausgerichtet. Der Landesaktionsplan verfolgt die Teilhabemaßnahmen nachhaltig und ist auf eine Dauer von zunächst zehn Jahren angelegt. Unter umfassender Beteiligung des Behindertenbeauftragten, des Inklusionsausschusses, des Landesbehindertenbeirats, des Runden Tisches, von Expert/innen aus Erfahrung und anderen zivilgesellschaftlichen Akteuren wird er fortwährend evaluiert und fortgeschrieben.

Dem folgend hat der ÖPNV für behinderte und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen die Voraussetzung zu schaffen, hinsichtlich ihrer Mobilität gleichberechtigt leben zu können. Durch eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit sind die spezifischen Bedürfnisse von behinderten und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen bei den Zugangsmöglichkeiten und den Informationsangeboten im ÖPNV in angemessener Weise zu berücksichtigen.

2.5.5 Klimaschutzprogramm 2020 des Landes Sachsen-Anhalt

Der Schutz des Klimas ist zu einer zentralen Herausforderung geworden, bei der es insbesondere um eine Steigerung der Energieeffizienz und um die Substitution fossiler durch erneuerbare Energieträger geht. Mit dem im Jahr 2010 verabschiedeten Klimaschutzprogramm 2020 stellt die Landesregierung dar, mit welchen durch die Landespolitik beeinflussbaren Maßnahmen sie ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten wird.

Das Klimaschutzprogramm umfasst 110 Beschlüsse, davon betreffen elf Maßnahmen den ÖPNV, weitere fünf Maßnahmen die Vernetzung des ÖPNV mit dem Individualverkehr. Schwerpunkte der Maßnahmen im ÖPNV sind die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV und

die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch die Verbesserung von Fahrgastinformation, Aufbau einer Anschlusssicherung und die Einführung des elektronischen Tickets.

Zudem sieht das Klimaschutzprogramm den Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge – und damit verbundenen die Förderung der Elektromobilität im ÖPNV – und die Steigerung der Energieeffizienz durch Initiierung von Entwicklungsprojekten vor.

Zielstellung des ÖPNV-Plans ist es, das ÖPNV-Gesamtsystem als attraktive Alternative zum MIV zu entwickeln. Damit sollen Beiträge zu den klima- und energiepolitischen Zielen des Landes hinsichtlich einer Reduzierung der Emissionen von Treibhausgasen und des Energieverbrauches geleistet werden. Mit der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans sollen diese Ziele untersetzt und maßnahmenbezogen umgesetzt werden.

2.5.6 Intelligente Verkehrssysteme (IVS-Rahmenplan)

Das Land Sachsen-Anhalt hat einen Rahmenplan zur Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Sachsen-Anhalt (IVS-Rahmenplan) aufgestellt. Der IVS-Rahmenplan in seiner vorliegenden Beschluss-Fassung des Kabinetts vom 24.09.2013 beschreibt den Entwicklungspfad für eine umfassende Modernisierung des individuellen und öffentlichen Straßenverkehrs durch Intelligente Verkehrssysteme in den Planungshorizonten bis 2020. Mit dem Plan wurde der landesrechtlich relevante Teil der IVS-Richtlinie der EU und des IVS-Aktionsplans der Kommission der EU umgesetzt, ein ressort- und aufgabenübergreifender Gestaltungsrahmen mit Blick auf die Herausforderungen insbesondere beim Klima- und Umweltschutz geregelt und nicht zuletzt eine konzeptionelle Strategie für die EFRE-Strukturfondperiode 2014-2020/2023 vorgelegt.

Entsprechend der Zielbestimmung des LEP ist es das besondere Merkmal des IVS-Rahmenplans Sachsen-Anhalt, dass der Landesfachplanung eine konsequent verkehrsträgerübergreifende, intermodale Ausrichtung der Verkehrsträger zugrunde liegt und damit die Voraussetzungen für ein landesweites, intermodales Mobilitäts- und Verkehrsmanagement geschaffen werden.

Folgende Ziele der Landesentwicklung werden mit dem IVS-Rahmenplan Sachsen-Anhalt für den ÖPNV vorgegeben: Sicherung und Verbesserung der Mobilität aller den Öffentlichen Verkehr nutzenden, insbesondere der darauf angewiesenen Personengruppen durch eine verbesserte Qualität des Verkehrsablaufes (Straße, Schiene) und der unterschiedlichen Bedienformen.

2.5.7 Digitale Agenda für das Land Sachsen-Anhalt

Wird ergänzt, sobald die digitale Agenda für das Land Sachsen-Anhalt vorliegt.

3 Aspekte der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt – Status quo, Herausforderungen und Ziele

3.1 Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur

Sachsen-Anhalt ist ein Flächenland mit einer polyzentrischen Siedlungsstruktur, die sich in den drei Oberzentren Dessau-Roßlau, Halle (Saale) und die Landeshauptstadt Magdeburg und einer Vielzahl von Klein- und Mittelstädten sowie Dörfern widerspiegelt. Mit ca. 110 Einwohnern je Quadratkilometer gehört Sachsen-Anhalt zu den dünn besiedelten Bundesländern in Deutschland. Auch innerhalb des Landes bestehen diesbezüglich größere Unterschiede: Während im Norden die Einwohnerdichte bei unter 40 Einwohnern je Quadratkilometer liegt, werden in der Mitte und im Süden des Landes Werte von bis zu 140 Einwohnern je Quadratkilometer in den Landkreisen erreicht.

Die Verdichtungstendenzen im südlichen Landesteil werden durch die Entwicklung des Ballungsraumes Halle/Leipzig zu einer europäischen Metropolregion „Mitteldeutschland“ 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 gut ausgebautes Schienen- und Straßennetz. Im Schienennetz ist durch die DB Netz AG ein weiterer Ausbau von Haupt- und Regionalnetzstrecken erforderlich. Die großen Eisenbahnknoten Halle/Leipzig, Magdeburg und Dessau/Roßlau werden derzeit einem aufwändigen Umbau unterzogen.

Im Straßennetz wird der Neu- sowie Um- und Ausbau von Bundesfern-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, wenn auch weniger stark als in den vergangenen Jahrzehnten, fortgesetzt. Durch Großvorhaben, wie der Lückenschluss der Bundesautobahn A 14 nach Norden, die A 143 (Vervollständigung der „Mitteldeutschen 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 motorisierten Individualverkehrs (MIV) und damit zu einer Nachfrageverschiebung zulasten des ÖPNV. Das Ausbauprogramm entlastet die Landes- und Kommunalstraßennetze besonders in den Orten. Da der ÖSPV auf die Siedlungszentren orientiert ist und damit der ursprünglichen Straßenführung folgt, kann das System an der innerörtlichen Entlastungswirkung partizipieren. Dies ist jedoch nur dann gewährleistet, wenn die bisherigen Ortsdurchfahrten weiterhin an das überregionale Straßennetz angebunden bleiben und von den Linienbussen umwegfrei befahren werden können.

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) 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 wurde in Sachsen-Anhalt im Rahmen der Internationalen Bauausstellung „IBA Stadtumbau 2010“ verfolgt. Neuere Tendenzen des gegenwärtigen Strukturwandels sind weiterhin sinkende Einwohnerzahlen in den Landkreisen und ein gleichzeitiger Trend zur Rückbesinnung auf die Lebensqualität in den Städten. In den Oberzentren Magdeburg und Halle (Saale) ist aktuell und in der Prognose wieder ein Einwohnerzuwachs feststellbar bzw. zu erwarten.

Es liegt im Interesse des Landes, auch neuen, z. T. desintegrierten Industrie-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-, Gesundheits- und Staukosten zu senken. Hierzu sind insbesondere bei der Festlegung der ÖPNV-Netze die im Landesentwicklungsplan 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.

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 Bevölkerungs- und gesellschaftspolitische Aspekte

Die demografische Entwicklung in Sachsen-Anhalt ist trotz regionaler Unterschiede auch weiterhin von einem deutlichen Rückgang der Einwohnerzahlen und einer zunehmenden **Alterung der Bevölkerung** geprägt (vgl. Kap. 4.2). Die Landesregierung verfolgt dennoch das Ziel, die Daseinsvorsorge und Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen in allen Landesteilen zu gewährleisten.

Dem ÖPNV kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu, da er die Erreichbarkeit der zunehmend in den zentralen Orten konzentrierten Einrichtungen und Arbeitsplätze sicherstellt. Angepasst an die veränderte Nachfragestruktur ermöglicht er die Mobilität und Teilhabe nicht-automobiler Bevölkerungsgruppen und dient gleichzeitig als Haltefaktor im ländlichen Raum. Auf den stärker nachgefragten Relationen zwischen größeren Städten sowie in den Oberzentren und deren Umland tragen attraktive ÖPNV-Verbindungen zudem wesentlich zur Standort- und Lebensqualität bei.

Seit 2008 wurden mehrere ÖSPV-Relationen in das Bahn-Bus-Landesnetz aufgenommen. Diese aufgewerteten Relationen wirken stabilisierend für das gesamte ÖSPV-Angebot des jeweiligen Verkehrsgebietes und tragen somit zu einer Ausprägung des ÖPNV-Angebots als „Haltefaktor“ bei. Die Herausforderung für die Zukunft liegt darin, diese verbesserte Angebotsqualität auch in die Fläche zu tragen. Die Neugestaltung der Busnetze in den Landkreisen kann hierzu ebenso ein Weg sein wie ergänzende ehrenamtliche oder gemeindlich organisierte Angebote.

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

Der ÖPNV hat nach den Ergebnissen der empirischen Mobilitätsforschung einen besonderen Stellenwert für die Mobilität von Frauen und leistet somit auch einen wesentlichen Beitrag im Sinne des **Gender Mainstreamings** zur Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle. Gemäß der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MID 2008) nutzen Frauen in allen Altersgruppen deutlich öfter den öffentlichen Personennahverkehr und gehen öfter zu Fuß, während Männer häufiger auf den Pkw zurückgreifen. Dabei sind die Unterschiede vor allem auf die jeweiligen Lebenssituationen und -phasen zurückzuführen und bilden sich besonders nach der Familiengründung heraus. Auswertungen der Fahrgastbefragungen im Bahn-Bus-Landesnetz bestätigen diese Unterschiede vor allem für den Busverkehr, wo der Anteil der Frauen an den erwachsenen Fahrgästen ca. 60 Prozent beträgt. Aufgrund dieser höheren Nutzung durch Frauen sind sie von Veränderungen im ÖPNV besonders betroffen. Neben dem ÖPNV-Angebot ist es erforderlich, auf die Nutzerinnengruppe durch besondere Berücksichtigung ihres subjektiven Sicherheitsempfindens zu reagieren und ihre gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sicherzustellen.

Die Gesellschaft hat sich 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. Nachdem im Bereich des SPNV bereits europäische Vorgaben für die Herstellung der Barrierefreiheit bestehen, existiert seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auch eine verbindliche Zielstellung für den straßengebundenen ÖPNV. Die Aufgabenträger sind nun gefordert, in ihren Nahverkehrsplänen festzuschreiben, wie diese Ziele konkret erreicht werden sollen und entsprechende Prioritäten zu setzen. Da absehbar ist, dass insbesondere der barrierefreie Ausbau nahezu aller Bushaltestellen einen großen finanziellen Aufwand nach sich zieht, wird das Land hierfür zusätzliche Mittel bereitstellen. Darüber hinaus besteht auch an den SPNV-Stationen sowie bei der barrierefreien Bereitstellung von Informationen noch erheblicher Handlungsbedarf.

3.3 Finanzpolitische Aspekte

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 Rechnung getragen wird. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems verlangt darüber hinaus von den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen, mögliche Effizienzpotentiale konsequenter zu nutzen.

Die Entwicklung der dem Land zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz unterstreicht diesen Aspekt besonders. Sowohl das Land als Aufgabenträger für den SPNV als auch die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖSPV sehen sich mit der Herausforderung konfrontiert, zunächst im Vergleich zum Jahr 2015 deutlich mehr Mittel zu erhalten, während diese dann in der Folge zunächst absinken und dann bis 2031 nicht im erforderlichen Maße dynamisiert werden. Nur in der Betrachtung der Summe der Jahre von 2016 bis 2031 ergibt sich im Vergleich zu einer unterstellten Fortschreibung des alten Gesetzes ein in etwa gleiches Ergebnis.

Bei einer Fortschreibung des Regionalisierungsgesetzes mit seiner nun bestehenden Verteilungsstruktur – insbesondere ohne die aktuell noch vorhandenen Ausnahmeregelungen für sieben Bundesländer – würde sich für das Land gegenüber einer vergleichsweise unterstellten Fortschreibung der geltenden Verteilung ab dem Jahr 2032 ein Defizit von 23 Prozent ergeben. Dies träfe SPNV und ÖSPV gleichermaßen.

Alle Maßnahmen bis 2031 sollten daher darauf ausgerichtet werden, einerseits Kosten zu senken und Einnahmen zu erhöhen und andererseits Voraussetzungen für gute Argumente zu schaffen, um bei einer neuerlichen Revision des Regionalisierungsgesetzes wiederum eine bessere Ausgangsposition zu erreichen.

3.4 Umwelt- und klimapolitische Aspekte, Energieeffizienz

Heutige Verkehrsmittel des Straßen-, Schiffs-, Luft- sowie in Teilen des Schienenverkehrs werden im Wesentlichen mit Verbrennungsmotoren auf Basis fossiler Energieträger angetrieben.

Bei der Verbrennung fossiler Energieträger wie Benzin, Diesel, Kerosin und Erdgas wird Kohlenstoffdioxid (CO₂) freigesetzt, welches ein Treibhausgas ist und zur globalen Erwärmung beiträgt. Die globale Erwärmung führt zu einem Klimawandel, der voraussichtlich mit erheblichen Auswirkungen auf den Menschen verbunden sein wird. Zu nennen sind z. B. die steigende Häufigkeit von extremen Wetterereignissen (Stürme, Überflutungen, Dürren) und damit verbundene Schäden an Infrastrukturen, die global sehr unterschiedlich verteilt sein werden. Derzeit entstehen rund ein Viertel aller globalen Treibhausgasemissionen im Verkehr; in Deutschland betrug der Anteil im Jahr 2014 etwa 18 Prozent¹.

Als Antwort auf diese Herausforderung haben die Mitgliedstaaten der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen im Jahr 2015 das Pariser Klimaschutzabkommen beschlossen. Darin wurde der Beschluss gefasst, die globale Erwärmung auf 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen. Hierzu sollen bis zum Jahr 2050 die Treibhausgasemissionen um 80 bis 95 Prozent gegenüber dem

¹ Quelle: Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung.

Jahr 1990 reduziert werden. Für den Verkehrssektor heißt das, den Ausstoß von Treibhausgasen in Zukunft nahezu vollständig zu vermeiden.

Die Klimaschutzziele stellen eine besondere Herausforderung für den Straßenverkehr dar, der 2014 in Deutschland noch mehr als 90 Prozent der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen verursachte. Zwar konnten im Bereich der Antriebstechnologien deutliche Effizienzsteigerungen erreicht werden. Diese wurden aber durch eine Zunahme der Verkehrsleistung vollständig aufgezehrt, so dass die Höhe der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors im Jahr 2014 mit 164 Mio. t CO₂-Äquivalenten weiterhin auf dem Niveau des Jahres 1990 lag. Bereits für das Erreichen des im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung benannten Meilensteins von 95 bis 98 Mio. t CO₂-Äquivalenten bis 2030 sind daher erhebliche Anstrengungen erforderlich.

Darüber hinaus entsteht bei der Verbrennung des fossilen Energieträgers Diesel Feinstaub, der sich insbesondere in Großstädten konzentriert und zu erheblichen Belastungen der lokalen Umwelt führt. Durch Feinstaub können beim Menschen Atemwegserkrankungen bis hin zu Lungenkrebs hervorgerufen werden. Die im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankerte Begrenzung der lokalen Feinstaubbelastungen stellt somit einen Beitrag zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung dar.

Neben den Treibhausgas- und Feinstaubemissionen geht vom Verkehr im Einzelnen und von den hohen Verkehrsbelastungen im Ganzen eine erhebliche Lärmbelastung aus. Lärmemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs konzentrieren sich vor allem auf die Hauptverkehrsstraßen und Schienenwege, die durch hohe Verkehrsaufkommen gekennzeichnet sind. Lärmbelastungen können beim Menschen zu Beeinträchtigungen der Lebensqualität bis hin zu Schlafstörungen und Krankheit führen. Die im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankerte Begrenzung der lokalen Lärmbelastungen stellt somit ebenfalls einen Beitrag zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung dar.

Trotz seiner umwelt- und gesundheitsschädlichen Wirkungen ist Verkehr heute und in Zukunft eine der Säulen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Zusammenlebens in Europa. Die Sicherung des Verkehrs ist Grundlage für den gesellschaftlichen Wohlstand in Sachsen-Anhalt, Deutschland und Europa.

Zur dauerhaften Gewährleistung von Mobilität und Verkehr ist eine grundlegende Weiterentwicklung des Verständnisses von Verkehr und der Verkehrsmittel erforderlich. Hierfür bedarf es zukunftsfähiger, das heißt umwelt- und sozialverträglicher Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote, die im Wesentlichen auf drei Strategien aufbauen:

- **Verkehrsvermeidung:** Räumliche Bündelung von Wohn-, Bildungs-, (Arbeits-,) Versorgung- und Freizeiteinrichtungen sowie von Arbeits-, Produktions- und Entsorgungseinrichtungen (Konzept der kurzen Wege). Vermeidung von Ausbildungs- und Berufsverkehren durch Digitalisierung der Bildungs- und Arbeitswelt. Ziel: Senkung des Energiebedarfs, Verringerung verkehrsbedingter Emissionen, Erhöhung der Lebensqualität sowie Senkung von Infrastruktur- und Betriebskosten.
- **Verkehrsverlagerung:** Förderung klimafreundlicher öffentlicher Verkehrsangebote (Schienen- und Straßenfernverkehr, ÖPNV, Car- und Bike-Sharing) und klimaneutraler Verkehrsmittel (Fahrrad, Fußverkehr) als Alternativen zum MIV durch zielorientierte Angebotserweiterung

und Infrastrukturbereitstellung. Ziel: deutlicher Zuwachs der Anteile des ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehrs am Verkehrsträgermix sowie Entlastung des durch den MIV stark beanspruchten Straßenraumes.

- **Verkehrsoptimierung:** Lokal und global emissionsfreie Durchführung erforderlicher Verkehre. Elektrifizierung der Antriebstechnologien, die zudem effizienter als Verbrennungsmotoren sind (weniger Energiebedarf für gleiche Leistung). Bereitstellung des Energiebedarfes im Verkehr aus regenerativen Energien. Ziel: Reduzierung des fossilen Energiebedarfes und der Emissionen (Treibhausgas, Partikel, Lärm) im Verkehr.

Für das Land Sachsen-Anhalt und den ÖPNV-Plan bedeuten diese Strategien, darauf hinzuwirken, dass:

- die Siedlungstätigkeit ausschließlich auf vorhandene Siedlungsbereiche begrenzt bleibt und auf Zugangsstellen der bestehenden Massenverkehrsmittel konzentriert wird,
- bestehende Siedlungsbereiche nachverdichtet und Brachen nachgenutzt werden,
- hinsichtlich Nutzeraufkommen und Emissionen verträgliche Einrichtungen in Quartieren zusammengeführt werden,
- eine zielorientierte ÖPNV-Anbindung von Siedlungsbereichen gewährleistet ist,
- der ÖPNV als prioritäres Verkehrsmittel positioniert und die Angebotsqualität zielorientiert verbessert wird,
- die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu intermodalen Reiseketten ausgebaut wird und
- die Elektrifizierung des ÖPNV sowohl Schienen- als auch Straßenfahrzeuge betreffend vorangetrieben wird.

Diese Strategien sind auch Teil des im Jahr 2010 beschlossenen Klimaschutzprogramms 2020 des Landes Sachsen-Anhalt.

Zur Erreichung der sehr umfangreichen Klimaschutzziele sind in diesem ÖPNV-Plan Prüfbedarfe für fachlich zweckmäßige Zusatzmaßnahmen definiert, deren Gewährleistung eine zusätzliche Finanzierung notwendig macht. Im Sinne des maßgeblichen Ziels einer stärkeren Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund (d. h. öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad- und Fußverkehr) sind darüber hinaus unterstützende Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs sowie der Stadt- und Raumplanung erforderlich. Diese Maßnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des ÖPNV-Plans.

3.5 Personenfernverkehr

Personenfernverkehr wird im Land aktuell sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße angeboten. Die Verantwortung für den **Schienenpersonenfernverkehr** (SPFV) liegt gemäß Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz als Aufgabe der Daseinsvorsorge beim Bund. Zur Sicherung durchgängiger Reiseketten bildet der SPFV mit seinem Angebot den Rahmen für die Nahverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt.

Sachsen-Anhalt ist über mehrere bedeutende Fernverkehrsachsen an das nationale SPFV-Netz angeschlossen (siehe Abbildung 1). Von besonderer Relevanz ist dabei die im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) neu- und ausgebaute ICE-Strecke Hamburg – Berlin – Halle (Saale) – Erfurt – Nürnberg – München. Hierdurch bestehen mindestens stündlich umsteigefreie Verbindungen von Halle (Saale) nach Berlin sowie etwa zweistündliche Angebote von Halle (Saale) nach Hamburg,

Frankfurt am Main, Nürnberg und München. Lutherstadt Wittenberg ist durch ICE-Angebote stündlich ohne Umstieg an Berlin und Leipzig sowie zweistündlich an Frankfurt (Main), Nürnberg und München angebunden; von Bitterfeld bestehen zweistündliche Verbindungen nach Berlin, Hamburg, Nürnberg und München. Die in der Regel stündlich bediente IC-Achse von Hannover über Magdeburg und Halle (Saale) nach Leipzig ist in Magdeburg als „Nullknoten“ des Integralen Taktfahrplans (ITF) strukturbildend für das SPNV-Angebot.

Ergänzt wird das Fernverkehrsangebot durch:

- die zweistündliche Anbindung der Stadt Stendal durch die IC-Linie Berlin – Hannover – Amsterdam sowie Einzelhalte von ICE-Zügen in Stendal am Tagesrand,
- eine tägliche IC-Verbindung Magdeburg – Berlin (– Cottbus) und zurück (durchgebunden aus/nach Hannover – Bremen – Emden),
- eine in der Sommersaison tägliche, sonst an ausgewählten Verkehrstagen verkehrende IC-Verbindung Leipzig – Halle (Saale) – Magdeburg – Stendal – Schwerin – Rostock – Warnemünde und zurück,
- Bedienung von Naumburg und Weißenfels durch jeweils eine tägliche ICE-Verbindung Jena – Leipzig – Berlin und zurück sowie eine tägliche IC-Verbindung Leipzig – Jena – Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe und zurück sowie
- weitere IC-Angebote in Einzellagen am Freitag und Sonntag.

In den letzten Jahren hat die Deutsche Bahn AG ihre Angebotsstruktur im SPNV grundsätzlich stabil gehalten, jedoch einzelne Fahrten oder Halte gestrichen. Dies betraf insbesondere Leistungen in Tagesrandlagen und am Wochenende sowie in der Mittagszeit, wo empfindliche Bedienungslücken entstanden. Diese betreffen teils ganze Linien, teils auch nur einzelne Halte wie Naumburg (Saale), Halle (Saale) oder Magdeburg. Zudem wurden durch diese Reduzierungen Anschlüsse zum ICE-Netz insbesondere in Braunschweig aufgegeben, so dass hier in diesen Zeiten zwischen Fernverkehrszügen aus Sachsen-Anhalt und weiterführenden ICE-Verkehren zum Teil nur noch mit Wartezeiten von über 60 Minuten umgestiegen werden kann.

Die Station Köthen wird aktuell bis zum Abschluss der langwierigen Baumaßnahmen nur noch alle zwei Stunden bedient (zwischenzeitlich 2009 bis 2015 stündlich).

Für die Struktur des heutigen SPNV-Angebots ist die Aufrechterhaltung des heutigen Fernverkehrsangebots unerlässlich. Aus Sicht des Landes wären idealerweise mindestens die Oberzentren des Landes miteinander sowie mit den benachbarten Oberzentren in den Nachbarländern durch regelmäßige miteinander günstig vernetzte SPNV-Angebote zu verbinden. Wichtige Wirtschaftszentren und Flughäfen sollten direkt oder mit wenigen Umstiegen angebunden werden.

Das Land setzt sich daher beim dafür zuständigen Bund für eine Fernverkehrsgrundbedienung ein (Bundesratsinitiative).

Allerdings ist zu konzedieren, dass mit der Umsetzung der Neubaustrecke VDE 8 eine deutlich attraktivere Anbindung des Landes erreicht wurde. Eine weitere Stärkung wird durch die Unterstützung des Deutschland-Takt-Konzeptes erwartet, in dem die SPNV-Planung zu berücksichtigen ist.

Die Deutsche Bahn AG hat zudem ein neues Fernverkehrskonzept vorgelegt, mit dem auf der Basis der kostengünstigen IC-2-Züge („Doppelstock-IC“) auch in Sachsen-Anhalt voraussichtlich ab 2023 weitere Achsen mit IC-Verbindungen bedient werden sollen. Dies beträfe die Relationen

- Magdeburg – Berlin – Cottbus,
- Magdeburg – Schwerin,
- Karlsruhe – Nürnberg – Jena – Naumburg – Leipzig.

Alle diese neuen Verbindungen setzen aber eine Anpassung paralleler Nahverkehrsverbindungen und/oder den Abschluss von Tarifkooperationen voraus, die eine Anerkennung von Nahverkehrsfahrscheinen im Fernverkehr beinhalten. Eine Umsetzung solcher integrierten Konzepte ist daher nur möglich, wenn

- vergabe- und beihilferechtliche Aspekte dies zulassen,
- sich das Angebot für die überwiegende Zahl der Fahrgäste nicht verschlechtert,
- der Aufwand für das Land gegenüber dem Status quo nicht steigt.

Mit der Öffnung des Personenbeförderungsgesetzes für den **Fernbusverkehr** wurden auch etliche solcher Angebote in Sachsen-Anhalt eingerichtet. Die Entwicklung dieser Angebote orientiert sich auf privatwirtschaftlicher Grundlage rein an den Erfordernissen des Marktes. Eine planerische Einflussnahme des Staates erfolgt lediglich auf der Basis der genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes. Aufgrund der sich dynamisch anpassenden Angebotsstruktur des Fernbusverkehrs wird auf eine detaillierte Bestandsaufnahme verzichtet. In Sachsen-Anhalt sind die Städte Aschersleben, Bernburg, Dessau-Roßlau, Halle (Saale), Köthen, Magdeburg, Quedlinburg, Weißenfels, Wernigerode und Zeitz an das Fernbusnetz angebunden.

Das Land sieht den Fernbus als klimafreundliches öffentliches Verkehrsmittel an, das es zu unterstützen gilt. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass kein Verdrängungswettbewerb mit Bahn-Angeboten erfolgt. Zur Vermeidung paralleler Strukturen sollten Fernbusse nach Möglichkeit auch die zentralen Busbahnhöfe der großen Städte bedienen. Somit ist auch eine gute Vernetzung mit dem ÖPNV möglich, der häufig als Zu- und Abbringer fungiert.

Das Land schafft Rahmenbedingungen für attraktive Fernzug- und Fernbusanbindungen:

- Die Investitionsförderung für SPNV-Stationen und Busbahnhöfe steht auch zur Nutzung durch Fernverkehrsangebote zur Verfügung und berücksichtigt gegebenenfalls notwendige fernverkehrsrelevante Ausstattungen;
- Fernverkehrsangebote werden in das Informationssystem INSA integriert und – soweit entsprechende Daten vorliegen – mit Echtzeitdaten beauskunftet;
- Zubringer-Leistungen des Bahn-Bus-Landesnetzes werden auf regelmäßig verkehrende Fernverkehrslinien abgestimmt;
- Schaffung von „letzten Verbindungen“ über Nahverkehrsreiseketten, damit stärkere Auslastung letzter durchgehender Fernzüge erreicht wird.

Abbildung 1

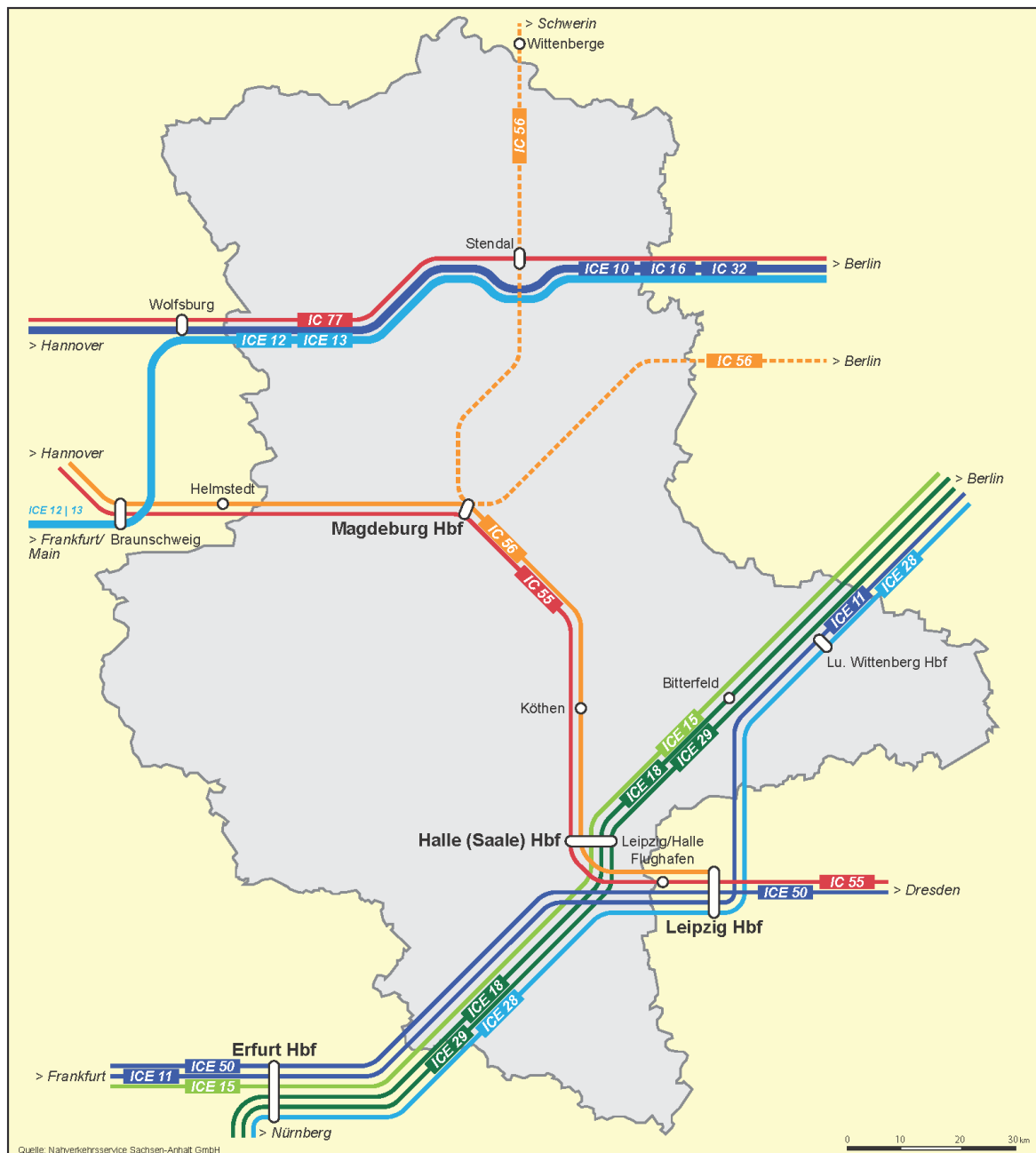


Abb. 1 SPFV-Angebot 2018

Takte

- alle 60 Minuten
- - - alle 120 Minuten
- einzelne Fahrten

Linien

- ICE
- ICE
- IC

3.6 Digitalisierung

Der digitale Wandel beschreibt einen kontinuierlichen Veränderungsprozess, bei dem mit Hilfe digitaler Informations- und Kommunikationstechnologien im zunehmenden Maße unter anderem Infrastrukturen ausgebaut sowie Anwendungen und Prozesse fortentwickelt werden. Die Digitalisierung umfasst alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens und wird durch Unternehmen, Individuen, der Gesellschaft und den Staat gleichermaßen gefordert und gefördert. Aufgrund eines immer schnelleren technologischen Fortschritts beschleunigt sich die Digitalisierung zunehmend.

Auch im Bereich der Mobilität ist die fortschreitende Digitalisierung deutlich zu erkennen: Navigationssysteme sind für zahlreiche Anwendungsfälle verfügbar, Assistenzsysteme übernehmen zunehmend Aufgaben des Fahrzeugführers und elektrisch angetriebene automatisierte bzw. autonome Fahrzeuge werden in naher Zukunft Mobilität neu interpretieren.

Ebenso erfasst die Digitalisierung immer stärker den ÖPNV: Mit Hilfe von computergestützten Betriebsleitsystemen werden Busse und Bahnen im realen Verkehrsablauf gesteuert, Informations- und Auskunftssysteme informieren den Fahrgast mit Echtzeitdaten jederzeit über Verkehrsangebote und Störungen im ÖPNV und bei anderen Verkehrsmitteln und elektronische Tickets ermöglichen die bargeldlose Buchung und Bezahlung von Verkehrsmitteln rund um die Uhr. Durch die nationale und internationale Vernetzung einzelner Systeme und Mobilitätsanbieter entstehen grenzenlose Mobilitätsangebote, welche die gesamte Reisekette von Tür zu Tür abbilden können.

Übergeordnete Zielstellung des Landes ist es, die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen, um die Angebots- und Servicequalität zu erhöhen und somit die Nutzung des ÖPNV noch einfacher und attraktiver zu gestalten. Hierfür sollen während der Laufzeit des ÖPNV-Planes drei Leitprojekte umgesetzt werden:

Leitprojekt: WLAN im ÖPNV

Ziel des Landes ist es, den Fahrgästen im Bahn-Bus-Landesnetz auch während der Fahrt einen hochwertigen Zugang zum Internet zu ermöglichen. Die Qualität des ÖPNV sowie dessen Komfort wird hierdurch gestärkt. Vor diesem Hintergrund strebt das Land an, die Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes sukzessive mit WLAN auszurüsten. Die auf den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes fahrenden Busse sollen hierzu ausgehend von einem Pilotvorhaben in einem Nahverkehrsraum in den kommenden Jahren entsprechend ausgerüstet werden.

Leitprojekt: Echtzeitdaten

Das Land unterstützt über die NASA GmbH die Verkehrsunternehmen bei der Erzeugung, Übermittlung und Verarbeitung von Echtzeitdaten im ÖPNV. Hierfür werden durch die NASA GmbH erforderliche technische Ausrüstungen (Bordrechner bzw. Fahrscheindrucker) bei Bedarf zur Verfügung gestellt und relevante Hintergrundsysteme (INSA/Datendrehscheibe) vorgehalten.

Ziel des Landes ist es, bis 2020 landesweit qualitativ hochwertige Echtzeitdaten zur Verfügung zu haben, mit denen eine umfassende Fahrgastinformation in Echtzeit realisiert werden kann. Als Informationskanäle sind die landesweiten Auskunfts- und Informationsportale INSA und das intermodale E-Mobilitätsportal Sachsen-Anhalt sowie dynamische Fahrgastinformationsanzeigen zu nutzen. Die Daten sollen auch Dritten zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus sind die Echtzeitdaten zur Optimierung des Betriebes anzuwenden und insbesondere sollen sie auch der technischen Anschlusssicherung im ÖPNV dienen. Die NASA GmbH stellt hierfür die Hintergrundsysteme zur Verfügung.

Leitprojekt: E-Ticket Sachsen-Anhalt

Das Land strebt an, über die NASA GmbH im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden ein landesweit einheitliches E-Ticketsystem in Sachsen-Anhalt umzusetzen. Das E-Ticket soll bis 2020 verwirklicht werden und verbund- und unternehmensübergreifend sowie verkehrsmittelübergreifende Bezahlungsfunktionen beinhalten.

Im Hinblick auf eine zunehmende Sensibilität der Kunden und Mobilitätsdienstleister ist den Themen Datenschutz und Datensicherheit eine besondere Bedeutung bei der Erstellung der „Landesstrategie Digitalisierung von Schiene und Straße“ sowie der Realisierung von Maßnahmen beizumessen.

4 Verkehrsmarkt und Nachfrageentwicklung im ÖPNV in Sachsen-Anhalt

4.1 Nachfrageentwicklung

Die Nachfrage im SPNV hat sich in den vergangenen Jahren heterogen entwickelt (vgl. Anlage 2). Nach dem in den 2000er Jahren die Nachfrage entsprechend der demografischen Entwicklung gesunken ist, trat in der ersten Hälfte des folgenden Jahrzehnts eine Erholung ein, aktuell entwickelt sich die Nachfrage indifferent. Hintergrund hierfür sind insbesondere bestehende Qualitätsprobleme aufgrund Streikmaßnahmen und einer sehr intensiven Bautätigkeit. Die Nachfrage auf den SPNV-Strecken des Landes Sachsen-Anhalt im Jahr 2016 ist in Abbildung 2 dargestellt.

Im ÖSPV war in den vergangenen Jahren in den einzelnen Regionen Sachsen-Anhalts ebenfalls eine sehr unterschiedliche Entwicklung festzustellen. In Anlage 2 sind die Entwicklungen von Angebot und Nachfrage in den Landkreisen und kreisfreien Städten Sachsen-Anhalts seit 2009 dargestellt. Allerdings ist zu beachten, dass diese Angaben keine Nachfrage im Schülerverkehr beinhalten.

Besonders positive Entwicklungen sind im Altmarkkreis Salzwedel sowie in den Landkreisen Börde und Jerichower Land zu verzeichnen; hier hat die Zahl der jährlich durch den ÖSPV beförderten Personen im Vergleich zu 2009 jeweils um mehr als 40 Prozent zugenommen.

Im Verhältnis zur Einwohnerzahl wird der ÖSPV in den Oberzentren Magdeburg und Halle (Saale) am häufigsten genutzt. Hier finden jeweils mehr als 120 ÖSPV-Fahrten je Einwohner und Jahr statt. Auch die Stadt Dessau-Roßlau sowie die Landkreise Harz und Saalekreis weisen eine überdurchschnittlich hohe Zahl an ÖSPV-Fahrten je Einwohner auf.

Abbildung 2



Abb. 2 Verkehrsnachfrage 2016 (Mo-Fr) im SPNV

Reisendenkilometer pro km Streckenlänge

- < 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- 2.000 - 4.000
- > 4.000

- - - - - Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

4.2 Demografischer Wandel

Für die Planung des ÖPNV ist die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung der entscheidende Faktor. Aktuelle Planungsgrundlage hierfür ist die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose. Sie zeigt unter anderem auf, wie sich das Wanderungsgeschehen, die Altersstruktur und die Geburtenzahlen in Sachsen-Anhalt in den nächsten Jahren voraussichtlich entwickeln werden. Die Berechnungen basieren auf dem Stichtag am 31. Dezember 2014 und den nach dem Zensus 2011 errechneten Einwohnerzahlen für Sachsen-Anhalt.

Gemäß der Prognose wird die Bevölkerungszahl Sachsen-Anhalts von 2,235 Millionen Personen im Jahr 2014 auf unter zwei Millionen Personen im Jahr 2030 sinken. Das entspricht einem Rückgang von 11 Prozent (Übersicht 2) oder 245.224 Personen in 15 Jahren. Im Jahr 2030 werden in Sachsen-Anhalt dann voraussichtlich noch insgesamt 1.990.324 Personen leben, davon 1.008.751 weibliche und 981.573 männliche Personen.

Von dieser Entwicklung werden die Landkreise und kreisfreien Städte in unterschiedlicher Intensität betroffen sein. Die Landeshauptstadt Magdeburg kann einen Zuwachs von 3,8 Prozent erzielen und die Stadt Halle (Saale) einen Zuwachs von 2,6 Prozent, wenn sich der momentane Trend der Bevölkerungsentwicklung fortsetzt. Magdeburg würde dann über einen Bevölkerungsstand von 241.056 Personen und Halle (Saale) über einen Bevölkerungsstand von 238.551 Personen im Jahr 2030 verfügen. Anders sieht es bei der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau aus. Hier wird ein größerer Bevölkerungsverlust von 14,7 Prozent oder 12.236 Personen prognostiziert. In Dessau-Roßlau würden im Jahr 2030 dann noch 70.825 Personen leben.

Eine ähnliche Entwicklung ist in den Landkreisen zu erwarten. Die Landkreise Wittenberg, Salzlandkreis und Mansfeld-Südharz müssen mit voraussichtlichen Bevölkerungsverlusten zwischen 16 und 19 Prozent bis zum Jahr 2030 rechnen. Am positivsten entwickeln sich die beiden Landkreise Saalekreis und Bördekreis, die an die Stadt Halle (Saale) bzw. an die Landeshauptstadt Magdeburg grenzen. Beide Landkreise profitieren von ihrer räumlichen Nähe zu den beiden Oberzentren. In beiden Landkreisen wird jeweils ein Bevölkerungsverlust von „nur“ 12 Prozent erwartet.

Übersicht 2 Bevölkerungsprognose für den Planungshorizont 2030²				
Kreisfreie Städte/ Landkreise	2014	2030	Veränderung	
	Anzahl Personen		Prozent	
Altmarkkreis Salzwedel	86.071	74.039	-12.032	-14,0
Anhalt-Bitterfeld	165.076	141.854	-23.222	-14,1
Börde	172.829	151.375	-21.454	-12,4
Burgenlandkreis	184.055	157.308	-26.747	-14,5
Dessau-Roßlau	83.061	70.825	-12.236	-14,7
Halle (Saale)	232.470	238.551	6.081	2,6
Harz	219.618	190.465	-29.153	-13,3
Jerichower Land	91.359	78.112	-13.247	-14,5
Landeshauptstadt Magdeburg	232.306	241.056	8.750	3,8
Mansfeld-Südharz	142.054	114.858	-27.196	-19,1
Saalekreis	186.510	163.762	-22.748	-12,2
Salzlandkreis	196.750	162.804	-33.946	-17,3
Stendal	114.668	97.605	-17.063	-14,9
Wittenberg	128.721	107.709	-21.012	-16,3
Sachsen-Anhalt	2.235.548	1.990.324	-245.224	-11,0

Insgesamt verlangsamt sich zwar der Bevölkerungsrückgang, aber die anhaltende Schrumpfung und Alterung hält weiter an. Die abnehmenden Bevölkerungszahlen werden ausschließlich durch das Geburtendefizit bewirkt, d. h. es werden wesentlich weniger Kinder geboren, als Sterbefälle in Sachsen-Anhalt registriert werden.

Die Alterung der Bevölkerung wird sich auch auf die Gestaltung des ÖPNV in Sachsen-Anhalt auswirken. In der Bevölkerungsprognose wird zwar ein leichter Anstieg der Geburtenrate in Sachsen-Anhalt auf 1,55 Kinder je Frau bis zum Jahr 2020 angenommen, diese Entwicklung kann aber die Alterung der Bevölkerung nicht aufhalten. Die Zahl der Sterbefälle übersteigt nach wie vor die der Geburten. Nach der Prognose ist die Anzahl der Geburten rückläufig. Damit ändert sich die Nachfrage nach sozialen Infrastruktureinrichtungen wie Kindertagesstätten und Schulen. Dies wird sich auch auf den Schülerverkehr auswirken, der eine wichtige Grundlage für den ÖPNV im ländlichen Raum ist.

Bis zum Jahr 2020 wird von einem Geburtendefizit von 17.160 Personen und bis zum Jahr 2030 von einem Geburtensaldo (die Zahl der Lebendgeborenen abzüglich der Zahl der Sterbefälle) von -19.595 Personen in Sachsen-Anhalt ausgegangen. Weder die Städte Magdeburg und Halle (Saale), noch die Landkreise können bis 2030 einen positiven Geburtensaldo erzielen. Zwar werden Magdeburg und Halle (Saale) die Geburtenzahl mit durchschnittlich 2.200 Geburten pro Jahr voraussichtlich konstant halten. Dennoch wird für Sachsen-Anhalt insgesamt ein Geburtenrückgang von 24 Prozent bis zum Jahr 2030 prognostiziert.

Durch die rückläufigen Geburtenzahlen verschiebt sich die Altersstruktur in Sachsen-Anhalt weiter erheblich. Im Prognosezeitraum nimmt nur die Altersgruppe der 65-Jährigen und Älteren mit 18 Prozent bis zum Jahr 2030 zu. Die Gruppe der 0- bis unter 15-Jährigen sinkt dagegen um 10 Prozent, die der

² Quelle: 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt

15- bis unter 35-Jährigen um 17 Prozent. Eine Altersgruppe, in der die Berufsfindung, Wohnortwahl und Familiengründung stattfinden. Erreichbarkeiten und Mobilität spielen dabei eine wesentliche Rolle. Die Altersgruppen der 35- bis unter 55-Jährigen und 55-Jährigen bis unter 65-Jährigen verlieren bis 2030 ca. 25 Prozent.

Eine günstigere Entwicklung ist bei den Wanderungen festzustellen. Seit dem Jahr 2014 hat Sachsen-Anhalt einen positiven Wanderungssaldo (Differenz zwischen Zu- und Abwanderung). Im Jahr 2014 lag dieser bei 4.269 Personen; im Jahr 2015 sogar bei 24.457 Personen. Der starke Anstieg ist vor allem auf Zuwanderungen aus dem Ausland zurückzuführen und wird sich nach der Bevölkerungsprognose voraussichtlich nicht in diesem Ausmaß fortsetzen.

4.3 Veränderungen einzelner Marktsegmente

Aufgrund der demografischen Entwicklung war auch in der jüngeren Vergangenheit ein weiterer Rückgang des **Berufsverkehrs** und des **Schülerverkehrs** festzustellen. Allerdings hat sich landesweit ein Auseinanderdriften der Entwicklungen in den Oberzentren einerseits und in einigen Landkreisen andererseits eingestellt. Insbesondere die Zahl der Schüler hat sich in den Oberzentren stabilisiert bzw. wächst sogar wieder. Dies hat direkte Auswirkungen auf den ÖPNV.

Auch im Berufsverkehr ist eine weitere Differenzierung festzustellen. Im SPNV ist flächenhaft zunächst ein weiterer Rückgang erkennbar, die Spitzenstunden sind weniger ausgeprägt als in der Vergangenheit. Dafür hat die Bedeutung der Verbindung zu Arbeitsplatzzentren insbesondere außerhalb des Landes zugenommen. Dies betrifft insbesondere den Standort Wolfsburg und den Großraum Leipzig.

Für den **Tourismus- und Freizeitverkehr** ist eine Zunahme festzustellen. 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 Senioren wirkt sich einerseits die höhere Lebenserwartung und somit die absolut steigende Personenanzahl 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. Insgesamt haben sich in den letzten Jahren aber früher bestehende Unterschiede sowohl zwischen Jungen und Alten als auch zwischen Männern und Frauen deutlich nivelliert. Insgesamt ist vor allem die Zahl der sogenannten „Zwangskunden“ im Bereich der Frauen und hier der älteren Frauen weiter zurückgegangen.

4.4 Marktforschung und Big Data

Der Verkehrsmarkt entsteht aus dem komplexen Zusammenwirken raumstruktureller, städtebaulicher, wirtschaftlicher und sozialer Verhältnisse. Vorhandene Infrastrukturen, die Kapazitäten, die Angebotsqualität und die Wegekosten verschiedener Verkehrsangebote beeinflussen maßgeblich die resultierende tägliche Verkehrsleistung aller Verkehrsträger.

Die gestalterische Beeinflussung dieses Zusammenwirkens setzt eine umfassende quantitative Kenntnis aller beeinflussenden Faktoren voraus. Auf dieser Basis ist die Erstellung von Prognosen über absehbare Veränderungen der Verkehrsmengen aufgrund von strukturellen Veränderungen, wie z. B. der demografischen Entwicklung, aber auch aufgrund von gestalterischen Eingriffen, wie neuer Verkehrsangebote, notwendig. Zudem ist die Erfassung nutzergruppenspezifischer Nachfrage- und Verhaltensdaten erforderlich, um im Sinne des Gender Mainstreaming adäquate Verkehrsangebote (z. B. Ermöglichung komplexer Wegeketten) erstellen zu können.

Diese Kenntnis ist aktuell nicht in allen Bereichen im notwendigen Maße vorhanden, sie ist nicht mit strukturierten Datenhaltungen anderer Akteure (z. B. Statistisches Landesamt) vernetzt. Einzelne Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbünde unterhalten zudem Prognosemodelle, die nicht oder nicht ausreichend miteinander kommunizieren.

Zudem produzieren automatische Fahrgastzählsysteme und das elektronische Fahrgeldmanagement künftig in großer Anzahl Verkehrsnachfragedaten, die eine wertvolle Grundlage für eine effektive Marktbearbeitung sein können. Deren strukturierte Auswertung und Nutzung ist bislang aufgrund begrenzter Ressourcen bei allen Akteuren nur in Ansätzen möglich.

Angesichts des finanziellen Volumens von über 400 Mio. €, welches aktuell jährlich allein in den ÖPNV fließt, ist hier eine deutlich tiefer gehende Grundlagenarbeit notwendig.

Leitprojekt: Marktforschung und Big Data

Das Land wird über die NASA GmbH die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen, um eine kontinuierliche Verkehrsmarktbeobachtung zu gewährleisten, eine strukturierte Grundlagedatenhaltung zu gewährleisten und eine kooperative, abgestimmte Verknüpfung der Verkehrsprognosemodelle zum Nutzen aller Akteure zu gewährleisten. Dazu sind Umsetzungsprojekte zu initiieren, wie vorhandene Forschungsansätze zur Operationalisierung von Big Data in den Alltag der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu übertragen sind.

4.5 Prognose der Nachfrageentwicklung

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.

Das für die Landesverkehrsprognose verwendete Verkehrsmodell Sachsen-Anhalts wurde im Rahmen der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans fortgeschrieben. Es 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 Verkehrsleistung der öffentlichen Verkehrsangebote bzw. der Straßeninfrastruktur für die Jahre 2020 und 2030 bestimmt.

Hierbei sind die nachfolgend aufgeführten Fachplanungen sowie Basisdaten des Bundes und des Landes berücksichtigt worden:

- der Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundes,
- die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2014 – 2030 des Landes Sachsen-Anhalt,
- das gegenwärtige Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Land Sachsen-Anhalt,
- die Arbeits- und Schulpendingerbeziehungen des Landes Sachsen-Anhalt,
- die Entwicklung der Verkehrswegenetze des Landes Sachsen-Anhalt (derzeitige Infrastruktur sowie erwarteter Zustand 2020 und 2030),
- die Angebotsnetze des ÖPNV und SPfV des Landes Sachsen-Anhalt (derzeit sowie in den Planungsstufen 2020 und 2030 gemäß der Planungen zum Integralen Taktfahrplan, vgl. Kapitel 6.3.2) und
- Daten zur Entwicklung der Wirtschaftsstruktur des Landes Sachsen-Anhalt.

Das prognostische Fahrgastaufkommen des ÖPNV bis 2030 wird maßgeblich von der Entwicklung der Bevölkerungszahl und -struktur, der Angebotsentwicklung im ÖPNV, der Netzentwicklung im MIV und der Kfz-Motorisierung bestimmt. Nähere Erläuterungen zu den unterstellten Angebotsnetzen im ÖPNV können dem Abschnitt 6.3.2 entnommen werden.

Die durchgeführte Prognose hat ergeben, dass trotz des netzweit wirkenden Potentialrückgangs infolge des demografischen Wandels die Nachfrage auf dem überwiegenden Teil des Streckennetzes mindestens auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden kann. Durch die unterstellten Angebotsverbesserungen ist somit ein Nachfragerückgang proportional zur Bevölkerungsentwicklung vermeidbar.

Angaben zur konkreten Nachfrage auf den einzelnen Strecken im Jahr 2016 enthält die Abbildung 2 (S. 25) und zur Prognose die Abbildung 3. Bei der Bewertung der Prognoseergebnisse ist zu beachten, dass darin Effekte begleitender Maßnahmen, wie z. B. einer verbesserten Vermarktung oder veränderten Preisverhältnissen im MIV und ÖPNV, nicht berücksichtigt sind.

Abbildung 3

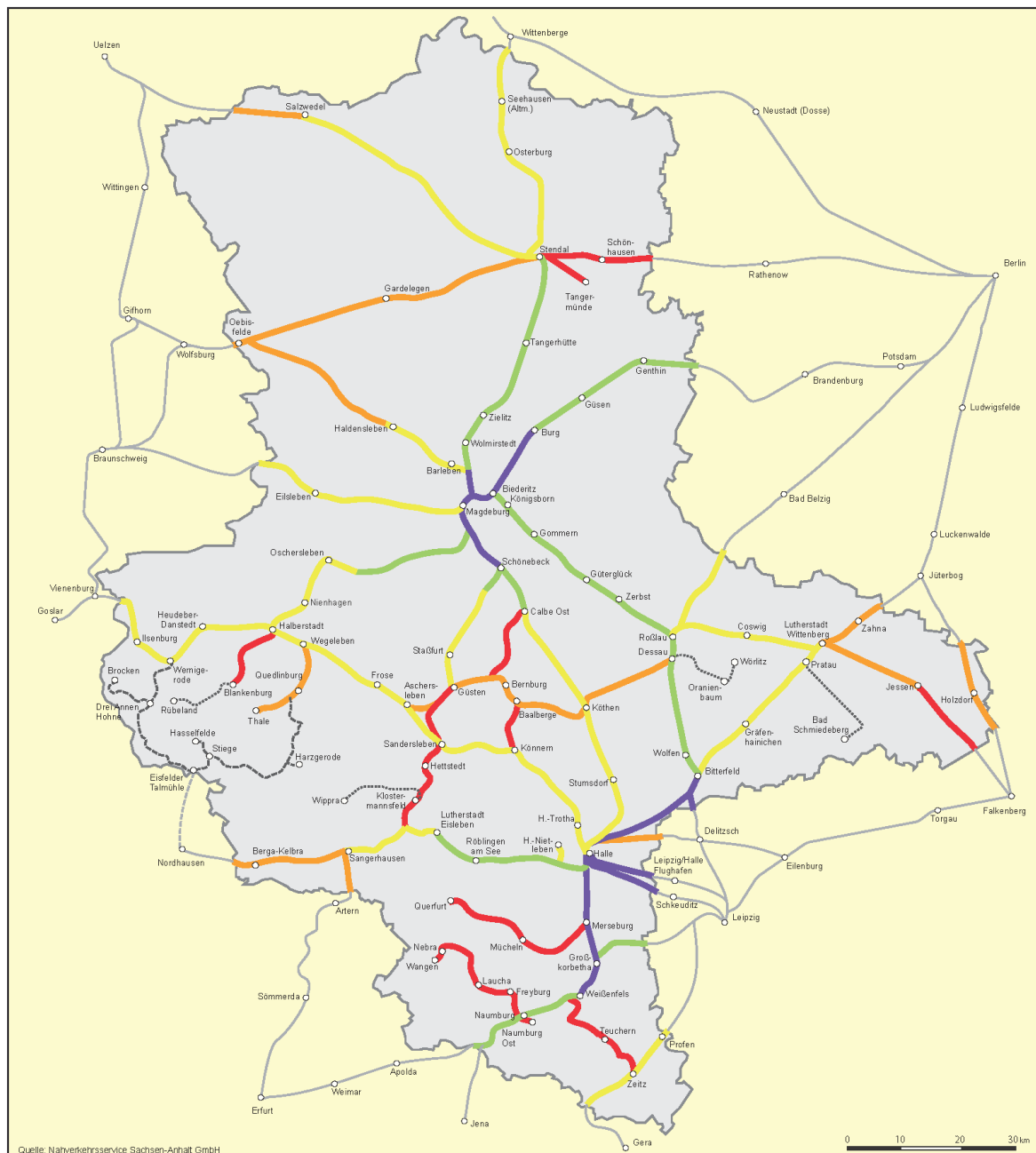


Abb. 3 Prognose der Verkehrsnachfrage für 2030 (Mo-Fr) im SPNV

Reisendenkilometer pro km Streckenlänge

- < 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- 2.000 - 4.000
- > 4.000

- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

5 Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

Leitlinie 1

Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt stellt entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicher und verbindet diese untereinander. Elementare Bestandteile dieses Gesamtsystems sind auch die Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote. Es wird unter den bestehenden Rahmenbedingungen attraktiv ausgestaltet, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und den Zielstellungen und Herausforderungen des Klimaschutzes sowie des demografischen Wandels gerecht werden kann.

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.

Leitlinie 3

Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus dem Bahn-Bus-Landesnetz und den kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht auf Basis einer raumordnerischen Definition aus überregional bedeutsamen, die kommunalen Netze aus lokal bedeutsamen Nahverkehren. Bei der Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems ist die grundsätzliche Trennung der Zuständigkeit von Land und kommunalen Aufgabenträgern nach den Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Leitlinie 4

Im Bahn-Bus-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.

Leitlinie 5

Das Land konzentriert sich bei der Gestaltung des Bahn-Bus-Landesnetzes auf die Verbindung der zentralen Orte gemäß Landesentwicklungsplan. Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen ist das Angebot entsprechend der hierarchischen Gliederung der zentralen Orte und der potentiellen Nachfrage zu dimensionieren. Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen.

Leitlinie 6

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 intermodale Reiseketten (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen.

Leitlinie 7

Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der erreichbaren Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit festzulegen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker ausprägen ist.

Leitlinie 8

Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.

Leitlinie 9

Zur Sicherstellung einer regelmäßigen Bedienung, möglichst kurzer Gesamtreisezeiten sowie vielfältiger Anschlussverbindungen folgt die Angebotsplanung im Bahn-Bus-Landesnetz dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans. Die Linien sind dabei sowohl untereinander als auch mit dem Fernverkehr und den kommunalen ÖSPV-Linien zu vernetzen. Die Ansätze zur verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung sind organisatorisch und technisch weiterzuentwickeln.

Leitlinie 10

Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.

Leitlinie 11

Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind 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 und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.

Leitlinie 12

Die Schnittstellen innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Handlungsschwerpunkt der Aufgabenträger zur Sicherstellung verkehrsträger- und verkehrsunternehmensübergreifender Reiseketten. Die intermodale Vernetzung des ÖPNV soll weiterentwickelt und gefördert werden. Der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.

Leitlinie 13

Im Bereich des Wachstumsmarktes Freizeit- und Tourismusverkehr soll der ÖPNV als Alternative zum MIV gestärkt werden. Hierzu sind das Zusammenwirken der ÖPNV-Akteure und Tourismusanbieter zu fördern und innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems zielgruppenspezifische Angebote zu entwickeln. Das Land unterstützt dabei auch ausgewählte touristische SPNV-Angebote, die nicht Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes sind.

Leitlinie 14

Bei der Gestaltung der Angebote im Schülerverkehr ist darauf achten, dass diese nach Möglichkeit im bestehenden Verkehrsangebot dargestellt werden können und dabei den Betroffenen kurze Reisezeiten bieten. Schulzeiten sollen sich an den Taktstrukturen des öffentlichen Verkehrs orientieren.

Leitlinie 15

Vergaben im ÖPNV sind durch die Aufgabenträger auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 so zu gestalten, dass die Interessen der Fahrgäste, der Aufgabenträger, der Arbeitnehmer und der Verkehrsunternehmen nach Entfaltung betrieblicher Initiativen und Sicherung ihrer mittelständischen Struktur gleichermaßen berücksichtigt werden.

Leitlinie 16

Als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zum Schutz der Umwelt sind die im Verkehr verursachten Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen signifikant und dauerhaft zu verringern. Hierzu sind in zunehmenden Maße auch im ÖPNV emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebskonzepte einzusetzen und durch Angebotsverbesserungen ein möglichst großer Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu verlagern.

Leitlinie 17

Das Verkehrssystem des Landes Sachsen-Anhalt, bestehend aus individuellem und öffentlichen Verkehr, ist durch Nutzung von Innovationspotenzialen hinsichtlich Kapazität, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit sowie Information und Service zu optimieren. Insbesondere die intermodale Verknüpfung im Verkehrssystem soll durch innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme verbessert werden und so zur Erreichung dieser Ziele beitragen. 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.

Leitlinie 18

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

Leitlinie 19

Der zunehmenden Bedeutung der Digitalisierung im ÖPNV ist durch den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur, der Vernetzung der digitalen Systeme und dem Datenaustausch Rechnung zu tragen.

6 Nahverkehr in Sachsen-Anhalt im 21. Jahrhundert – Handlungsfelder für die koordinierte Verkehrsgestaltung bis 2030

6.1 Vision

Die Staaten der Europäischen Union haben sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt. Bis zum Jahr 2050 sollen die Treibhausgasemissionen im Verkehr um 80 bis 95 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 vermindert werden. Bereits bis 2030, dem Planungshorizont des ÖPNV-Plans, ist im Nationalen Klimaschutzplan der Bundesregierung eine Reduzierung um ca. 40 Prozent vorgesehen. Der ÖPNV kann und muss hierzu durch den Einsatz emissionsärmerer oder emissionsfreier Antriebe einen Beitrag leisten. Ein spürbarer Effekt für den Umwelt- und Klimaschutz wird jedoch erst erreicht, wenn es zusätzlich gelingt, einen möglichst großen Teil des Verkehrsaufkommens auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel zu verlagern.

Das Land Sachsen-Anhalt verfolgt daher das Ziel, das ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der Effekte des demografischen Wandels so attraktiv zu gestalten, dass mehr Fahrgäste für das Gesamtsystem gewonnen werden. Dies soll insbesondere durch eine zielgerichtete Anpassung und Verbesserung des Fahrplanangebots, die Modernisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie durch die Absenkung von Nutzungshürden geschehen. Da die bestehenden finanziellen Rahmenbedingungen insbesondere für die Angebotsausweitungen nur begrenzte Spielräume zulassen, können die Maßnahmen des ÖPNV-Plans nur als erste Schritte in diese Richtung angesehen werden. Sie ordnen sich jedoch in eine langfristige Vision für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Land Sachsen-Anhalt ein.

Diese Vision besteht in einem durchgehenden, vertakteten und aufeinander abgestimmten Fahrplanangebot, das nahtlose Reiseketten von allen Gemeinden über die nächsten Zentren bis zu den Großstädten ermöglicht. Dabei ist jede Gemeinde möglichst im Stundentakt, mindestens jedoch alle zwei Stunden angebunden. An den Schnittstellen sind die Linien nicht nur untereinander, sondern auch mit dem Individualverkehr verknüpft. In den Großstädten und Mittelzentren werden attraktive Ortsverkehre angeboten, die Verbindungen zu Supermärkten, Einkaufszentren, Arztpraxen oder Krankenhäusern herstellen. Darüber hinaus bestehen hier mit S-Bahnen und PlusBussen attraktive Stadt-Umland-Verkehre. Gemeinden ohne eigenen Ortsverkehr organisieren individuelle Angebote in Form von Gemeinde- oder Bürgerbussen, die täglich oder an ausgewählten Fahrtagen zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote schaffen. Während die Bewohner der Oberzentren unterstützt durch Car- und Bike-sharing-Angebote auch ohne eigenen Pkw ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können, macht das ÖPNV-Angebot in den übrigen Landesteilen zumindest den Zweitwagen verzichtbar.

Im ÖPNV der Zukunft gehören bauliche Barrieren sowie bisherige Nutzungshürden im Bereich der Fahrgastinformation und des Vertriebs der Vergangenheit an. Liniennetze, Fahrpläne und Tarife sind klar und einfach strukturiert und werden sowohl analog, als auch digital barrierefrei und leicht zugänglich zur Verfügung gestellt. Informationen zu aktuellen Verkehrsstörungen gelangen unaufgefordert per Smartphone-App oder Anzeigetafeln zu den Fahrgästen. Statt einer bunten Tariflandschaft gibt es in Sachsen-Anhalt flächendeckend Verkehrsverbünde, die einen einheitlichen und unternehmensübergreifenden Tarif organisieren, Fahrpläne koordinieren und für eine einheitliche Benutzeroberfläche

des ÖPNV sorgen. Ein landesweites E-Ticket-System beseitigt weitere Nutzungshürden und erlaubt zudem einen durchgängigen Vertrieb über Verbundgrenzen hinweg. Darüber hinaus stellt ein landesweites System die automatische Sicherung von Anschlüssen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen sicher.

Der ÖPNV der Zukunft besitzt auch ein attraktives Erscheinungsbild und eine moderne Infrastruktur. Hierzu zählen insbesondere modern und barrierefrei gestaltete Fahrzeuge mit einem hohen Fahrkomfort und ausreichend Platz für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder und Rollatoren. Die Fahrgäste finden darüber hinaus auch eine zeitgemäße Ausstattung wie z. B. Steckdosen oder Internetzugang vor. Dies gilt auch für die Busse des Bahn-Bus-Landesnetzes. An modern und zweckmäßig gestalteten Stationen können sie wettergeschützt auf den Zug warten und finden dort alle relevanten Informationen zu ihrer Bahnfahrt. Die Eisenbahninfrastruktur ermöglicht kurze Reisezeiten und ausreichende Kapazitäten.

6.2 Grundlagen der ÖPNV-Gestaltung

6.2.1 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

Leitlinien

Leitlinie 8: Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.

Handlungsgrundsätze

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

- Bei der Gestaltung des ÖPNV sind die in der Anlage 3 genannten besonderen Ansprüche der dort genannten Nutzergruppen zu berücksichtigen.
- Bedingt durch die bis heute fortwirkende gesellschaftliche Rollenverteilung bestehen bei Frauen und Männern zum Teil unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV. So wirken sich insbesondere spezifische Lebenslagen auf das Mobilitätsverhalten aus, so dass z. B. Eltern minderjähriger Kinder häufiger eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren. Derartige komplexe Wegekettungen aus Berufs-, Besorgungs- und Begleitungswegen betreffen beide Geschlechter, sie treten jedoch in besonderem Maße bei Frauen auf. Den sich hieraus ergebenden Ansprüchen sowie den besonderen Sicherheitsinteressen von Frauen ist bei der Ausgestaltung des ÖPNV Rechnung zu tragen.
- Mit der demografischen Entwicklung und der damit verbundenen relativen und absoluten Zunahme der 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 dies zu berücksichtigen. Da die 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 und der Gewährleistung der kombinierten ÖPNV- und Fahrradnutzung ist im Rahmen einer strategischen Mobilitätserziehung Wissen über die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad zu kommunizieren.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Die Ausgestaltung des Fahrplanangebots im Bahn-Bus-Landesnetz folgt dem System des Integralen Taktfahrplans. Die Fahrten werden somit nicht nur punktuell zu Zeiten hoher Nachfrage, sondern durchgängig über den gesamten Tag in einem festen Takt angeboten. Auf diese Weise steht das ÖPNV-Angebot auch zu Schwachlastzeiten, insbesondere während des Vormittags zur Verfügung. Die systematische Verknüpfung mit anderen Linien des Landesnetzes, aber auch mit lokalen Angeboten, erhöht die Nutzungsmöglichkeiten erheblich und bietet somit die Grundlage für komplexere Reiseketten. Da jedoch die Besorgungs- und Begleitwege häufig im Bereich der Nahmobilität stattfinden, kommt dem in der Verantwortung der Landkreise und kreisfreien Städte liegenden ÖSPV eine besondere Rolle zu.

Mit der Durchsetzung von ITF-Strukturen in weiteren Landkreisen, wie z. B. Altmarkkreis Salzwedel, Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg und Bördekreis, hat sich aber die Zahl der Regionen, in denen auch im Regionalverkehr komplexe Wegeketten grundsätzlich abbildbar sind, vergrößert.

Den Ansprüchen der Reisenden an die subjektive Sicherheit wurde der Ausstattung vieler Fahrzeuge mit Kameras zur Videoaufzeichnung sowie mit vermehrtem Einsatz von Kundenbetreuern Rechnung getragen.

Der vermehrte Einsatz von Kundenbetreuern unterstützt insbesondere ältere Reisende, die oft einen besonderen Servicebedarf haben. Mit der Wiedereinführung des Fahrscheinverkaufs im Zug wurde zudem eine Nutzungsbarriere abgebaut. Gerade Senioren hatten großen Wert daraufgelegt, Fahrscheine einfach im Zug kaufen zu können und sich nicht den Herausforderungen digitaler Verkaufssysteme aussetzen zu müssen.

Im Rahmen des Marketings mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die NASA GmbH eine Vielzahl von Veranstaltungen mit Senioren durchgeführt, um Vorbehalte bei der Nutzung des ÖPNV und diesbezügliche Wissensdefizite abzubauen. Unter diesem Dach besteht auch das Mobilitätsschulungsprogramm „Auf Achse mit Bahn und Bus“.

Maßnahmen und Wirkungen

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

Das Land betreibt auch weiterhin über die NASA GmbH das Projekt „Auf Achse mit Bahn und Bus“. Die Angebote richten sich zum einen an Schulen, zum anderen an Seniorengruppen, um diese Zielgruppen als Kunden des ÖPNV zu gewinnen bzw. zurückzugewinnen.

6.2.2 Demografische Entwicklung und ÖPNV

Leitlinien

- Leitlinie 1** Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt stellt entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicher und verbindet diese untereinander. Elementare Bestandteile dieses Gesamtsystems sind auch die Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote. Es wird unter den bestehenden Rahmenbedingungen attraktiv ausgestaltet, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und den Zielstellungen und Herausforderungen des Klimaschutzes sowie des demografischen Wandels gerecht werden kann.
- Leitlinie 5** Das Land konzentriert sich bei der Gestaltung des Bahn-Bus-Landesnetzes auf die Verbindung der zentralen Orte gemäß Landesentwicklungsplan. Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen ist das Angebot entsprechend der hierarchischen Gliederung der zentralen Orte und der potentiellen Nachfrage zu dimensionieren. Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen.
- Leitlinie 6** 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 intermodale Reiseketten (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen.
- Leitlinie 7** Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der erreichbaren Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit festzulegen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.

Handlungsgrundsätze

Der demografische Wandel stellt eine große Herausforderung, aber auch eine Chance für die Gestaltung des ÖPNV dar. In Ausformung der verkehrspolitischen Ziele des Handlungskonzeptes „Nachhaltige Bevölkerungsentwicklung in Sachsen-Anhalt 2016“ enthält der ÖPNV-Plan das verkehrspolitische Konzept für die Reaktion auf den demografischen Wandel.

Das Land orientiert sich dabei an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die Infrastruktur und die Verkehrsleistungen sind an die aus der veränderten Bevölkerungszahl und -struktur resultierende veränderte Verkehrsnachfrage anzupassen.
- Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes ist so zu organisieren, dass es als attraktives Verkehrsangebot nutzbar ist und somit als Haltefaktor wirken kann.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Im Sinne der Anpassungsstrategie wurde eine Umstellung von Bahnangeboten auf Busbedienung umgesetzt (Abschnitt 6.3.1). Einzelne, nur sehr schwach nachgefragte Zugangsstellen wurden geschlossen. Im ÖSPV wurden vermehrt flexible Bedienformen eingeführt.

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

Maßnahmen und Wirkungen

Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA ist auch weiterhin eine regelmäßige Überprüfung der ÖPNV-Angebote bezüglich ihrer Ausnutzung geboten. Im Abschnitt 6.3.1 ist daher das Regularium zur Überprüfung der SPNV-Bedienung von Strecken dargestellt. Gleiches gilt für die Überprüfung von Zugangsstellen zum SPNV im Abschnitt 6.3.6.

Grundlage der Strategie des Landes, das ÖPNV-Angebot als Haltefaktor auszugestalten, ist die Definition eines Bahn-Bus-Landesnetzes (Abschnitt 6.3.1), welches als übergeordnetes Netz im gesamten Land eine akzeptable Mindestangebotsqualität bietet. Im Bahnbereich soll dies durch schnelle Verbindungen zwischen den höherrangigen zentralen Orten sowie den Regional- und S-Bahn-Angeboten erfüllt werden. Im Busbereich wird die „Bahnqualität“ auf landesbedeutsame Buslinien übertragen (Abschnitt 6.3.2).

Mit einer Vernetzung zum kommunalen ÖPNV soll diese Qualität, ggf. auch durch den Ausbau flexibler Bedienformen, in die Fläche getragen werden. Die Verknüpfungsstellen sind daher entsprechend auszugestalten, auch indem sie für Auto- und Fahrradfahrer attraktiv erreichbar sind. Das Land Sachsen-Anhalt wird sich hier über das Schnittstellenprogramm engagieren.

Leitprojekt: Hierarchisierung ÖSPV-Netze

Um die Erreichbarkeit des Bahn-Bus-Landesnetzes aus allen Landesteilen in akzeptabler Angebotsqualität zu gewährleisten, sollte in der Verantwortung der Aufgabenträger für den ÖSPV die Hierarchisierung der Netze weiter vorangetrieben werden. Mit einem Mix aus vertakteten Linienverkehren auf nachfragestarken Achsen und flexiblen bzw. alternativen Bedienformen in der Fläche können auch in den besonders vom Bevölkerungsrückgang betroffenen Landesteilen attraktive Angebote erhalten bzw. geschaffen werden. Dabei leisten die flexiblen bzw. alternativen Bedienformen ebenso einen Beitrag zur Gewährleistung der Nahmobilität und Feinerschließung wie die Orts- und Stadtbusse bzw. Straßenbahnen in den Zentren. Das Land unterstützt die Landkreise auf verschiedenen Wegen bei der Neuausrichtung ihrer vorhandenen Verkehrsangebote an den oben beschriebenen Handlungsgrundsätzen (Abschnitt 6.3.3 und 6.3.4).

Zur Verbesserung der Feinerschließung und Erhöhung der Nahmobilität sollen auch ehrenamtliche Angebotsformen wie Bürgerbusse entwickelt werden. Zudem sollen Fahrtwünsche über Mobilitätszentralen gebündelt und Kooperationen der unternehmerischen Verkehrswirtschaft mit den Sozialdiensten initiiert werden, um die Fahrzeuge besser auszulasten und dadurch im Bereich des MIV Kosten und

Energie zu sparen. Dieses Bündel von Angebotsformen kann nur in konstruktiver Kooperation des Landes mit den Landkreisen und kreisfreien Städten sowie den jeweiligen Anbietern der verschiedenen Verkehrsleistungen entwickelt werden und bedarf einer starken Einbindung der Kommunen vor Ort.

Im ländlichen Raum sind ausgewählte Zugangsstellen baulich so auszugestalten, dass sie für die jeweilige Region als zentrale Zugangsstellen zum Bahn-Bus-Landesnetz dienen können (Abschnitt 6.5.2). Dazu sind auch bei der Fahrplanung die relevanten Anschlüsse vorzusehen.

Eine durchgängige Nutzung der verknüpften Verkehrsangebote ist durch entsprechende Fahrplaninformation (Abschnitt 6.4.4), Anschlusssicherung, Werbung (Abschnitt 6.4.5) sowie tarifliche Angebote (Abschnitt 6.4.2) zu gewährleisten. Darüber hinaus sind geeignete Informationsangebote für Zuwanderer aus Kriegs- und Krisengebieten zu schaffen sowie interkulturelle und sprachliche Kompetenzen bei den Beschäftigten im ÖPNV zu stärken.

Durch die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Gesamtsystems, die Bereitstellung durchgängiger, aktueller und verständlicher Fahrgastinformationen und die Entwicklung kundenfreundlicher Vertriebssysteme soll der Systemzugang für alle Bevölkerungsgruppen verbessert werden.

Schließlich sind als weitere Grundlagen einer hohen Angebotsqualität die Umsetzung der Anforderungen an moderne Fahrzeuge (Abschnitt 6.5.4 und 6.5.5) sowie eine ausgebauten Strecken- und Straßeninfrastruktur zu nennen (Abschnitt 6.5.1 und 6.5.3).

6.2.3 Barrierefreie Nutzung des ÖPNV

Leitlinien

Leitlinie 8 Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Berücksichtigung der Interessen behinderter oder in ihrer Mobilität eingeschränkter Fahrgäste an den folgenden Handlungsgrundsätzen:

- 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.
- Das Land setzt sich das Ziel, eine flächendeckende Stufenfreiheit im SPNV als eine wesentliche Grundlage für Barrierefreiheit bis 2030 zu erreichen.

- Im Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes wird das Ziel verfolgt, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV zu erreichen oder zumindest die Voraussetzungen dafür planerisch darzustellen. Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus von ÖSPV-Haltestellen bedarf es hierzu einer Priorisierung bzw. der Definition von begründeten Ausnahmefällen, die von den Aufgabenträgern in den Nahverkehrsplänen vorzunehmen ist.
- Das Land beteiligt sich über die NASA GmbH aktiv in den mit der Barrierefreiheit befassten Gremien der Verkehrsverbünde und unterstützt die Aufgabenträger bei der baulichen Herstellung der Barrierefreiheit an ÖSPV-Haltestellen mit gesonderten finanziellen Zuweisungen.
- Das Land wirkt auf die Bereitstellung einheitlicher Informationen zur Barrierefreiheit im ÖPNV für eine durchgängige elektronische Fahrplaninformation hin.
- Das Land setzt sich zudem für eine deutliche Verdichtung des Haltestellennetzes ein, um die Wege zum ÖSPV zu verkürzen und somit ebenfalls einen Beitrag zum Abbau von Barrieren zu leisten.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Im Bereich des Eisenbahnsystems wird weiterhin am Abbau der bestehenden Barrieren gearbeitet. Der Fahrplanwechsel im Herbst 2015 war ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg: Seitdem sind im Bereich des SPNV mit Ausnahme der nostalgisch orientierten Tourismusverkehre ausschließlich zeitgemäße Fahrzeuge im Einsatz, die auch den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Menschen besonders entgegenkommen. Sie weisen, bis auf wenige Ausnahmen, großzügige Mehrzweckbereiche, Stellplätze für Rollstuhlfahrer, eine behindertengerechte Toilette und eine niedrige Einstiegshöhe von ca. 600 mm auf. Alle Fahrzeuge sind zudem mit einer automatisch herausfahrbaren Spaltüberbrückung sowie Rampen ausgestattet.

Auch mit den in den vergangenen Jahren durchgeführten und zumeist vom Land geförderten Infrastrukturmaßnahmen konnten zahlreiche Barrieren abgebaut werden. So wird bei der grundhaften Erneuerung von Bahnsteigen in der Regel eine Bahnsteighöhe von 550 mm hergestellt, die bei der oben genannten Einstiegshöhe von 600 mm minimale Spaltmaße ermöglicht. Mittlerweile weisen mehr als 80 % der Bahnsteigkanten eine Bahnsteighöhe von mindestens 38 cm oder höher auf, so dass der Zustieg in die im SPNV eingesetzten Fahrzeuge mittels Rampen auch für Rollstuhlfahrer möglich ist. Bezogen auf die Reisendenzahlen stehen somit für fast 95 % der Reisenden ausreichend hohe Bahnsteige zur Verfügung, da die verbleibenden zu niedrigen Bahnsteigkanten oftmals an Verkehrsstationen mit geringer Nachfrage bestehen.

Weitere Verbesserungen konnten auch im Umfeld der Bahnsteige durch den Neubau von Rampen oder Aufzügen, die Neugestaltung von Bahnhofsvorplätzen und Busbahnhöfen sowie im Zuge der Revitalisierung von Empfangsgebäuden erreicht werden. Dennoch wird für Menschen mit Rollstühlen 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. Darüber hinaus bleibt die Erneuerung der Infrastruktur aufgrund der komplexen Randbedingungen und Anforderungen im Eisenbahnsystem weiterhin eine langfristige Aufgabe.

Im Bereich des ÖSPV konnte mit der Neubeschaffung von Niederflurfahrzeugen im Bus- und Straßenbahnverkehr 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 weitgehend stufenlosen Zugang zu ermöglichen. Diese Aufgabe hat angesichts der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zwischenzeitlich eine besondere Brisanz erhalten, so dass seitdem bei den Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden an Konzepten für die Umsetzung der im Personenbeförderungsgesetz formulierten Anforderungen zur vollständigen Umsetzung der Barrierefreiheit gearbeitet wird.

Maßnahmen und Wirkungen

Alle im ÖPNV-Plan 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.

Im Bereich der Eisenbahn besteht der größte Handlungsbedarf bei der Infrastruktur. Hier sind bestehende Barrieren durch die Erhöhung von Bahnsteigen, den Einbau von Aufzügen oder Rampen oder die Verlegung der Haltepunkte abzubauen. Allerdings sollte der Umbau nach Abwägung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zunächst vorrangig an den Verkehrsstationen erfolgen, an denen viele Reisende erreicht werden.

Ziel des Landes ist die stufenfreie Zugänglichkeit des Verkehrssystems (vgl. auch Leitprojekt „Stufenfreiheit“ in Kap. 6.5.2). Das Land wird bei der Umsetzung dieses ÖPNV-Planes prüfen, ob dies bis auf technisch hochproblematische Ausnahmefälle bis 2030 umgesetzt werden kann. Die stufenfreie Zugänglichkeit ist idealerweise bei einer Bahnsteighöhe von 550 mm und einer Fahrzeugeinstieghöhe von 600 mm der Fall. In Verbindung mit Rampen werden von Fahrzeugen mit 600 mm Einstieghöhe aber auch Bahnsteige mit einer Höhe zwischen 380 und 760 mm erreicht, bzw. von Fahrzeugen mit 800 mm Einstieghöhe auch Bahnsteige mit einer Höhe von 550 bis 760 mm.

Bei den SPNV-Fahrzeugen ist der in den letzten Jahren geschaffene hohe Standard hinsichtlich der Barrierefreiheit beizubehalten und weiterzuentwickeln. In die Ausschreibungsunterlagen für die Vergabe von SPNV-Leistungen sollen daher Vorgaben zur Behebung erkannter Mängel (z. B. Rutschgefahren oder schlechte Erkennbarkeit von Einbauten oder Haltestangen) sowie der jeweilige Stand der Technik einfließen. Darüber hinaus wird in den Verkehrsverträgen geregelt, dass die Kundenbetreuer im Nahverkehr mobilitätseingeschränkten Personen bei Bedarf Hilfe und Unterstützung leisten.

Bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsmedien ist künftig verstärkt das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere elektronische Medien wie Anzeigetafeln und Smartphone- oder Webanwendungen. Des Weiteren soll die Fahrplanauskunft INSA um Informationen zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge und Infrastruktur erweitert werden, so dass gezielt barrierefreie Verbindungen auch durchgängig über die Landesgrenzen hinweg beauskunftet werden können.

Die Erhöhung des Maßes an Barrierefreiheit im ÖSPV liegt im Verantwortungsbereich der kommunalen Aufgabenträger und ist – gemäß den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes – in den Nahverkehrsplänen und Förderrichtlinien zu regeln. Das Land weist auch unter Bezugnahme auf die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände erarbeitete Handreichung zur „Vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“³ darauf hin, dass der Gesetzgeber bei dem Begriff der „vollständigen“ Barrierefreiheit nicht von einer vollständigen Nachbesserung des ÖPNV-Systems bis 2022 ausging. Hierzu wird auf den Wortlaut von § 8 Abs. 3 PBefG verwiesen, wonach bei Aufstellung des Nahverkehrsplans das „Ziel zu berücksichtigen“ ist, bis zum 01. Januar 2022 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Damit wird nach Einschätzung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe und des Landes lediglich die Verpflichtung ausgesprochen, im Rahmen der Nahverkehrsplanung und bei den nachfolgenden Umsetzungsmaßnahmen *das Ziel* zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies bedeutet nicht, dass die Aufgabenträger die bestehenden Barrieren bis zu diesem Zeitpunkt auch vollständig beseitigt haben müssen. Der Gesetzgeber hat lediglich die Erwartung, dass dieses Ziel im Rahmen der Planungen und üblichen Modernisierungszyklen bereits bis 2022 zu erreichen ist. Dies bedeutet jedoch auch, dass spätestens zu diesem Zeitpunkt alle Modernisierungen und Investitionen barrierefrei erfolgen müssen.

Die Ad-Hoc-Arbeitsgruppe hält daher u. a. fest: *„Die Aufgabenträger haben die Pflicht, sich mit der gesetzlichen Zielbestimmung zu befassen, die Belange der Barrierefreiheit bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen und dabei die Verbände, Beauftragten und Beiräte der Betroffenen anzuhören. Kommen sie dieser Pflicht nach, sind sie keinem erhöhten Klagerisiko ausgesetzt. NVP haben keinen verbindlichen Rechtscharakter, und es gibt keinen subjektiven Anspruch auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen.“*

Die Arbeitsgruppe stellt weiter fest:

- *„Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert: „Barrierefreiheit“ bleibt auch weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen. Eine Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Behinderungen ist realistischweise nicht zu erreichen. [...]“*
- *Die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern und den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen. [...]“*
- *Die Umsetzung der bei Aufstellung eines NVP erarbeiteten Maßnahmenprogramme zur Barrierefreiheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Sie kann nur im Zusammenspiel von Aufgabenträgern, Baulastträgern und Verkehrsunternehmen erreicht werden und steht unter dem Vorbehalt des seitens aller Beteiligten Möglichen und vernünftigerweise (finanziell, personell, organisatorisch) Leistbaren.“*

³ Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände: Handreichung "Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV" - Hinweise für ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten Personenbeförderungsgesetzes, September 2014

<http://www.staedtetag.de/fachinformationen/verkehr/071106/index.html>

Das Land wird daher die Aufgabenträger während eines befristeten Zeitraums bei der baulichen Herstellung der Barrierefreiheit an ÖSPV-Haltestellen mit gesonderten finanziellen Zuweisungen unterstützen (vgl. auch Leitprojekt „ÖSPV-Haltestellen“ in Kap. 6.5.3). Die Aufgabenträger nehmen hierfür eine Kategorisierung der Haltestellen vor, anhand der eine Auswahl vordringlich umzubauender Haltestellen erfolgen kann. Als Beispiel hierfür wird auf den „Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ verwiesen. Ziel des Landes ist u. a. eine möglichst flächendeckende Bereitstellung barrierefreier Zugangsmöglichkeiten zum ÖSPV.

Darüber hinaus kann eine deutliche Verdichtung des Haltestellennetzes die Wege zum ÖSPV verkürzen und somit ebenfalls einen Beitrag zum Abbau von Barrieren leisten. Um eine bedarfsgerechte und ökonomisch vertretbare Verdichtung des Haltestellennetzes zu schaffen, erscheint es zweckmäßig, diese neuen Haltestellen zunächst in Einfachbauweise (Mast, Schild) zu errichten, sofern die Einrichtung der Haltestelle ohne umfassende Tiefbaumaßnahmen möglich ist und im Ort eine oder mehrere barrierefrei ausgebaute Haltestellen verfügbar sind. Das Land empfiehlt den Aufgabenträgern, hierfür entsprechende Regelungen in den Nahverkehrsplänen vorzusehen.

Hinsichtlich der konkreten baulichen Ausgestaltung barrierefreier Haltestellen kann der ÖPNV-Plan keine Empfehlungen geben. Es wird in diesem Zusammenhang auf die anerkannten Regeln der Technik, die gesetzlichen Vorgaben und die darauf aufbauenden Leitlinien und Empfehlungen der Kommunen, Landkreise und Verkehrsverbünde sowie die Einbeziehung der Verbände, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen verwiesen. Die Realisierung obliegt den Straßenbaulastträgern.

6.2.4 Nachhaltigkeit im ÖPNV

Leitlinien

- Leitlinie 1** Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt stellt entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicher und verbindet diese untereinander. Elementare Bestandteile dieses Gesamtsystems sind auch die Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote. Es wird unter den bestehenden Rahmenbedingungen attraktiv ausgestaltet, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und den Zielstellungen und Herausforderungen des Klimaschutzes sowie des demografischen Wandels gerecht werden kann.
- Leitlinie 16** Als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zum Schutz der Umwelt sind die im Verkehr verursachten Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen signifikant und dauerhaft zu verringern. Hierzu sind in zunehmenden Maße auch im ÖPNV emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebskonzepte einzusetzen und durch Angebotsverbesserungen ein möglichst großer Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu verlagern.

Handlungsgrundsätze

Die Sicherung der Mobilität für die Menschen in Sachsen-Anhalt muss einhergehen mit einem verantwortungsvollen Einsatz der erforderlichen Ressourcen, um die Angebotsqualität und Finanzierung des ÖPNV auch für künftige Generation sichern zu können (Generationengerechtigkeit).

Die Reduzierung und perspektivisch vollständige Vermeidung verkehrsbedingter Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen im ÖPNV ist ein lokaler Beitrag zur Umsetzung der europäischen Ziele zum Klimaschutz, des Pariser Klimaschutzabkommens sowie zum Gelingen der Energiewende.

Zur Erreichung der auf das Land herunterzubrechenden Klimaschutzziele ist jedoch vor allem eine deutliche Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs notwendig. Um hier eine entsprechende Massenwirksamkeit zu erreichen, sind insbesondere verstärkte Angebotsmaßnahmen im städtischen ÖSPV der Oberzentren sowie im SPNV zwischen den Zentren und in den S-Bahn-Systemen notwendig.

Darüber hinaus ist auch die Reduzierung der Geräuschemissionen im ÖPNV ein Beitrag zum Lärmschutz und zur Gesundheitsvorsorge für diese und nachfolgende Generationen.

Das Land orientiert sich dabei an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Optimierung des Ressourceneinsatzes aus ökonomischer (Fahrzeuggröße, Fahrplanangebot, Betriebskosten) und ökologischer (Energiebedarf, Emissionen) Sicht,
- Substitution mit fossilen Kraftstoffen angetriebener Fahrzeuge des ÖPNV und flexibler Bedienformen durch emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebskonzepte,
- Bereitstellung des erforderlichen Energiebedarfes aus regenerativen Energien,
- Attraktivitätssteigerung der Verkehrsangebote auf Achsen bzw. in Relationen mit hohem Verlagerungspotential durch Angebots- und ggf. Tarifmaßnahmen,
- Reduzierung des Mobilitätsdrucks durch Weiterentwicklung bestehender Raum-, Siedlungs- und Quartiersstrukturen nach dem Prinzip der kurzen Wege und durch eine kleinräumige Funktionsmischung. Sicherung der Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Im SPNV werden bereits über 60 Prozent der Fahrplankilometer mit elektrischer Traktion zurückgelegt; bezogen auf die Personenkilometer sind es über 70 Prozent. Durch die inzwischen vollständig erfolgte Modernisierung der Fahrzeugflotte kommen in diesem Bereich fast ausschließlich energieeffiziente Triebfahrzeuge zum Einsatz, die eine Rückspeisung der Bremsenergie ins Stromnetz ermöglichen.

Die Verkehrsunternehmen im ÖSPV haben zur Senkung der Betriebskosten bereits konventionell angetriebene Busse, die den aktuell geltenden EU-Abgasnormen entsprechen, beschafft und ihre Fahrzeugflotten kontinuierlich erneuert. Die in Sachsen-Anhalt eingesetzte Busflotte hat ein Durchschnittsalter von 7,7 Jahren⁴.

Das Forschungsprojekt „Elektromobilität Mitteldeutschland – Grüne Mobilitätskette“ hat prototypisch die Beauskunftung multimodaler Reiseketten unter Einbeziehung elektromobiler Angebote realisiert. Eine dauerhafte Weiterführung der Auskunftsfunktionen wird im Vorhaben „Intermodales E-Mobilitätsportal Sachsen-Anhalt“ realisiert.

Die Option einer technisch machbaren und wirtschaftlich tragfähigen Einführung der Elektromobilität im ÖSPV wurde mit der Studie „Untersuchung zur Einführung elektrisch betriebener Linienbusse in

⁴ Laut Erhebung des VDV aus 2016

Sachsen-Anhalt unter besonderer Berücksichtigung von Emissionen und Wirtschaftlichkeit“ (Elektrobusstudie) konzeptionell vorbereitet und nachgewiesen.

Maßnahmen und Wirkungen

Grundlage zur Reduzierung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen im ÖPNV ist die Entwicklung, Erprobung und landesweite Verbreitung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen für den ÖPNV und flexible Bedienformen. Aufgrund des großen Einsparpotenzials sind elektrische Antriebskonzepte besonders zu fördern. Das Land wird Möglichkeiten anbieten, die Forschungs- und Investitionskosten für alternative Antriebe anteilig zu finanzieren.

Die Verkehrsunternehmen werden angehalten, ihren Energiebedarf für elektrisch angetriebene Fahrzeuge vollständig aus regenerativen Energien zu decken.

Neben den Antriebstechnologien ist auch der Verkehrsablauf zu optimieren. Mit Hilfe von IVS kann eine situationsabhängige, bedarfsgerechte Verkehrslenkung und -steuerung, mit dem Ziel der Stauvermeidung bzw. einer Verstetigung des Verkehrsablaufes realisiert werden. Hierdurch wird gleichzeitig ein Beitrag zur Energieeffizienz geleistet.

Voraussetzung für situationsabhängige Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung sind Kenntnisse über den aktuellen Zustand des Verkehrsnetzes. Mit dem Projekt Verkehrslage Sachsen-Anhalt werden die verkehrsplanerischen Datengrundlagen zur Beeinflussung des Verkehrsablaufes auf dem strategischen Straßennetz in Sachsen-Anhalt generiert. Die Veröffentlichung der Verkehrslagedaten wird durch das Projekt intermodales E-Mobilitätsportal Sachsen-Anhalt gewährleistet. Ziel beider Projekte ist die zustandsabhängige, multimodale Routenoptimierung für den Nutzer. Im Zusammenwirken mit dem bestehenden Fahrgastauskunfts- und -informationssystem INSA sollen für jeden Mobilitätsbedarf verkehrsmittelübergreifend die optimalen Reisealternativen ermittelt werden. Damit verbunden ist die Erwartung, das Verkehrsverhalten des Nutzers zu beeinflussen und so den Umweltverbund zu stärken.

Das Land wird prüfen, ob das Fahrplan- und Tarifangebot im Bahn-Bus-Landesnetz in einer weiteren Ausbaustufe so verbessert werden kann, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split deutlich erhöht wird. Dies soll vor allem dort geschehen, wo nachfragestarke und bündelungsfähige Verkehrsströme im MIV vorhanden sind. Die Handlungsansätze umfassen sowohl die Ausweitung der Verkehrsangebote im S-Bahn-Bereich, als auch die Prüfung intelligenter Tarifmaßnahmen, die die Fahrgastzahlen erhöhen, ohne die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote zu verschlechtern.

6.3 Integriertes Angebotskonzept

6.3.1 Bestimmung der ÖPNV-Netze

Leitlinien

Leitlinie 1 Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt stellt entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicher und verbindet diese untereinander. Elementare Bestandteile dieses Gesamtsystems sind

auch die Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote. Es wird unter den bestehenden Rahmenbedingungen attraktiv ausgestaltet, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und den Zielstellungen und Herausforderungen des Klimaschutzes sowie des demografischen Wandels gerecht werden kann.

- 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.
- Leitlinie 3** Das ÖPNV-Gesamtsystem wird aus dem Bahn-Bus-Landesnetz und den kommunalen Netzen gebildet. Das Landesnetz besteht auf Basis einer raumordnerischen Definition aus überregional bedeutsamen, die kommunalen Netze aus lokal bedeutsamen Nahverkehren. Bei der Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems ist die grundsätzliche Trennung der Zuständigkeit von Land und kommunalen Aufgabenträgern nach den Verkehrsarten zu berücksichtigen.
- Leitlinie 4** Im Bahn-Bus-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.
- Leitlinie 7** Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der erreichbaren Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit festzulegen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.

Handlungsgrundsätze

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

- Die Zuordnung von ÖPNV-Relationen zum Bahn-Bus-Landesnetz erfolgt auf Basis eines mehrstufigen Prüfverfahrens und orientiert sich an raumordnerischen, verkehrlichen, touristischen und wirtschaftlichen Kriterien.
- Die weitere Ausgestaltung des Bahn-Bus-Landesnetzes erfolgt durch das Land unter Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger innerhalb des Planungshorizontes bis 2030.
- Für ÖSPV-Relationen kommunaler Aufgabenträger, für die ein besonderes Landesinteresse festgestellt wurde, kann durch das Land die finanzielle Mehrbelastung gemäß § 8b Abs. 2 ÖPNVG LSA sowie gemäß dem Erlass des MLV für die Förderung von Busverkehren im Bahn-Bus-Landesnetz übernommen werden. Bei den Berechnungen für die Zuweisungen nach § 8 ÖPNVG LSA sind für solche ÖSPV-Relationen die Eingangsgrößen um den Anteil nach § 8b Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG LSA 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 Bahn-Bus-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 2017).

- Eine Weiterentwicklung des Bahn-Bus-Landesnetzes erfolgt mit der nächsten Fortschreibung des ÖPNV-Planes, sofern dies nicht zwingende Gründe vorher erfordern.
- Das Land sorgt für eine unternehmensübergreifende Vermarktung der einheitlichen Qualitätsstandards im Bahn-Bus-Landesnetz.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Auf der Grundlage des ÖPNV-Plans wurde zwischen dem Land und den Aufgabenträgern des ÖSPV die inhaltliche und formelle Ausgestaltung des Bahn-Bus-Landesnetzes abgestimmt. Somit konnten bis Dezember 2017 sämtliche im Planungshorizont des ÖPNV-Plans 2010 vorgesehenen Relationen ins Bahn-Bus-Landesnetz aufgenommen werden, sofern die hierfür erforderlichen Prüfungen ein positives Ergebnis aufwiesen.

Aufgrund des zu geringen Nachfragepotenzials wurden die Relationen Stendal – Niedergörne und Blankenburg – Rübeland – Elbingerode mit negativem Ergebnis geprüft und nicht in das Bahn-Bus-Landesnetz aufgenommen. Für die Teilrelation Seehausen (Altmark) – Wittenberge wurde zudem die Landesnetzwürdigkeit der Busverbindung aufgrund des parallelen SPNV in Frage gestellt.

Für folgende Eisenbahnstrecken wurde der Prüfbedarf zum Verkehrsträgereinsatz gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA abgearbeitet:

- Stendal – Rathenow,
- Magdeburg – Loburg,
- Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg,
- Klostermansfeld – Wippra,
- Merseburg – Schafstädt und
- Berga-Kelbra – Stolberg (nur Wochenendverkehr).

Im Ergebnis wurde die tägliche SPNV-Bedienung für die Strecke Stendal – Rathenow aufrechterhalten. Abbestellt wurde hingegen die Bedienung der Strecken Magdeburg – Loburg, Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg (montags bis freitags), Klostermansfeld – Wippra (montags bis freitags), Merseburg – Schafstädt und Berga-Kelbra – Stolberg. Auf nicht mehr im SPNV bedienten Relationen, außer Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg, verkehren nun Buslinien im Landesnetz. Auf den Strecken Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg und Klostermansfeld – Wippra wurde ein saisonaler Verkehr an Wochenenden und Feiertagen fortgesetzt, dessen Bestand bzw. Umfang regelmäßig evaluiert wird.

Im Zeitraum von 2014 bis 2016 hat das Land alle bis zum Dezember 2012 ins Bahn-Bus-Landesnetz aufgenommenen Buslinien hinsichtlich ihres Nachfragepotenzials, des verkehrlichen Erfolgs und möglicher Maßnahmen zur Erhöhung der Potenzialabschöpfung evaluiert. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden auch die Auswahlkriterien zur Festlegung der landesbedeutsamen Relationen einer Überprüfung unterzogen.

Die Evaluierung hat ergeben, dass sich das bisherige Verfahren zur Bestimmung des Bahn-Bus-Landesnetzes und des jeweiligen Verkehrsträgereinsatzes mit seinen einzelnen Prüfstufen grundsätzlich bewährt hat. Insbesondere hat sich die Orientierung am System der Zentralen Orte als tragfähiger Ansatz erwiesen, der weiterverfolgt werden soll. Differenzierter stellte sich das Bild bei Linien mit „sonstiger Funktion im Landesinteresse dar“. Hier wurde eine Schärfung der Kriterien vorgeschlagen. Zudem sollte sowohl bei der Prüfung der Aufnahme einer Relation ins Bahn-Bus-Landesnetz, als auch bei der Bemessung des Angebotsumfangs das Nachfragepotenzial in stärkerer Weise berücksichtigt werden.

Im Ergebnis der Evaluierung wurde bei einzelnen Verbindungen die Landesbedeutsamkeit in Frage gestellt. Dies betrifft die Relationen Klötze – Gardelegen, Seehausen (Altmark) – Wittenberge (nur Bus), Bitterfeld – Stumsdorf, Klein Wanzleben – Seehausen (Börde), Querfurt – Roßleben und Querfurt – Röblingen. Gleichzeitig wurde andernorts die Schaffung neuer, umsteigefreier Direktverbindungen zu bedeutenden Oberzentren bzw. Orten mit oberzentralen Funktionen empfohlen. Dies soll durch die Anpassung des Linienwegs vorhandener Relationen im Bahn-Bus-Landesnetz erfolgen und betrifft die Relationen Salzwedel – Klötze – Wolfsburg und Genthin – Stendal. Zudem wurde vorgeschlagen, bei entsprechendem Potenzial auch Verbindungen von Grundzentren in die nächstgelegenen Oberzentren ins Bahn-Bus-Landesnetz auszunehmen, sofern hierfür eine Landkreisgrenze überschritten werden muss.

Die Ergebnisse der Evaluierung der Buslinien des Bahn-Bus-Landesnetzes sind in Abbildung 4 zusammenfassend dargestellt. Bereits im Juli 2017 wurde die Relation Bitterfeld – Stumsdorf aus dem Bahn-Bus-Landesnetz, passend zur Neuvergabe und -gestaltung des Busverkehrs im Landkreis Anhalt-Bitterfeld, herausgelöst. Die weiteren vorgeschlagenen Angebotsanpassungen auf den einzelnen Linien werden im Abschnitt „Maßnahmen und Wirkungen“ des Kapitels 6.3.2 beschrieben.

Abbildung 4

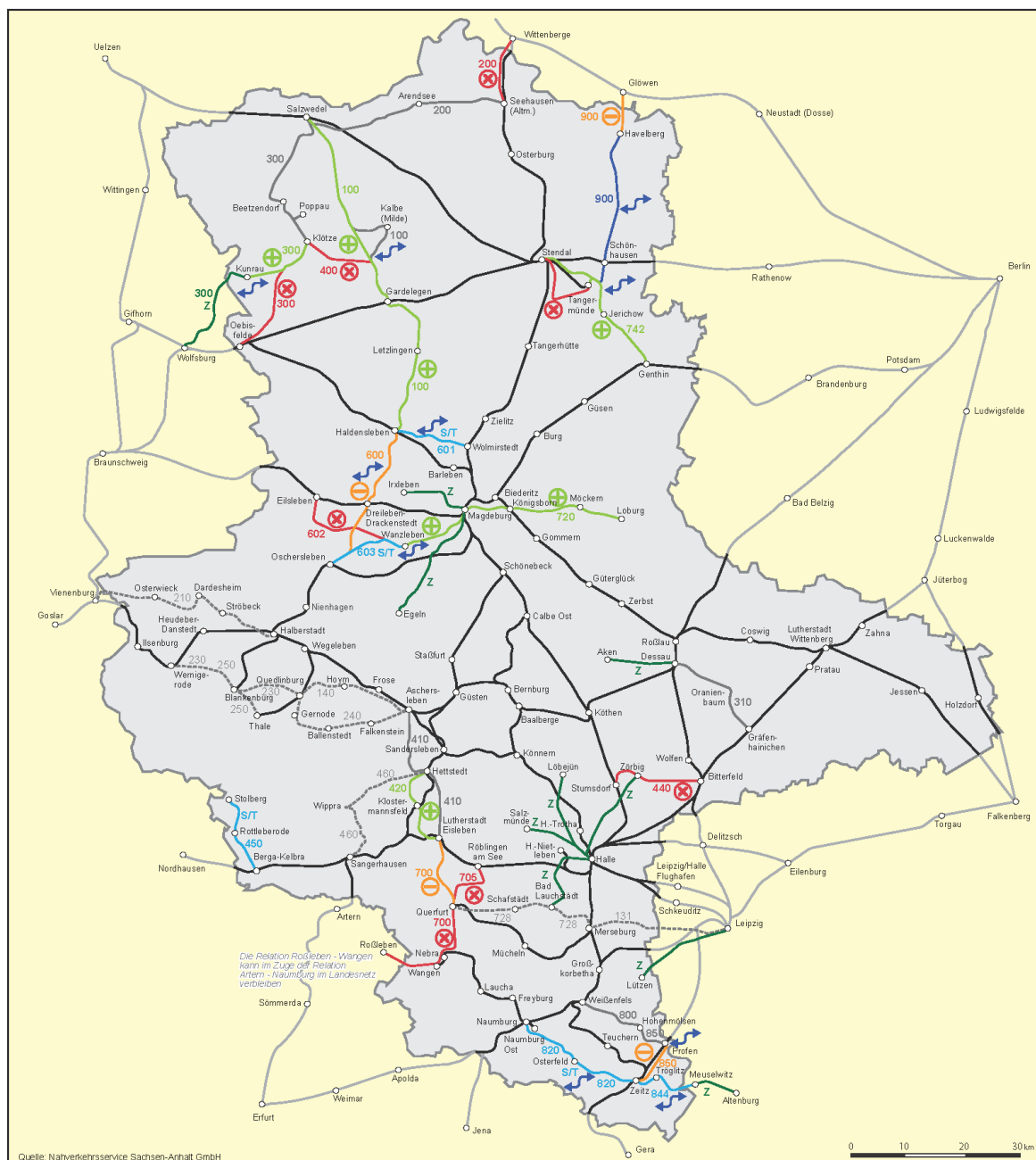


Abb. 4 Evaluierungsergebnisse Bus-Landesnetz

Prüfaufträge gemäß der Evaluierungsergebnisse

— Buslinie ohne Änderungsbedarf

Mehrleistungen:

— **Z** Prüfung Aufnahme in das Landesnetz
(Kategorie GZ-OZ & Anbindung an Zentren außerhalb von ST)

— **+** Angebotsausweitung / Taktverdichtung

Optimierungen:

— **S/T** Linienweganpassung

— **S/T** Systematisierung des Angebots / Vertaktung

Kürzungen:

— **-** Angebotsausdünnung / Taktreduzierung

— **X** Herauslösung aus dem Landesnetz

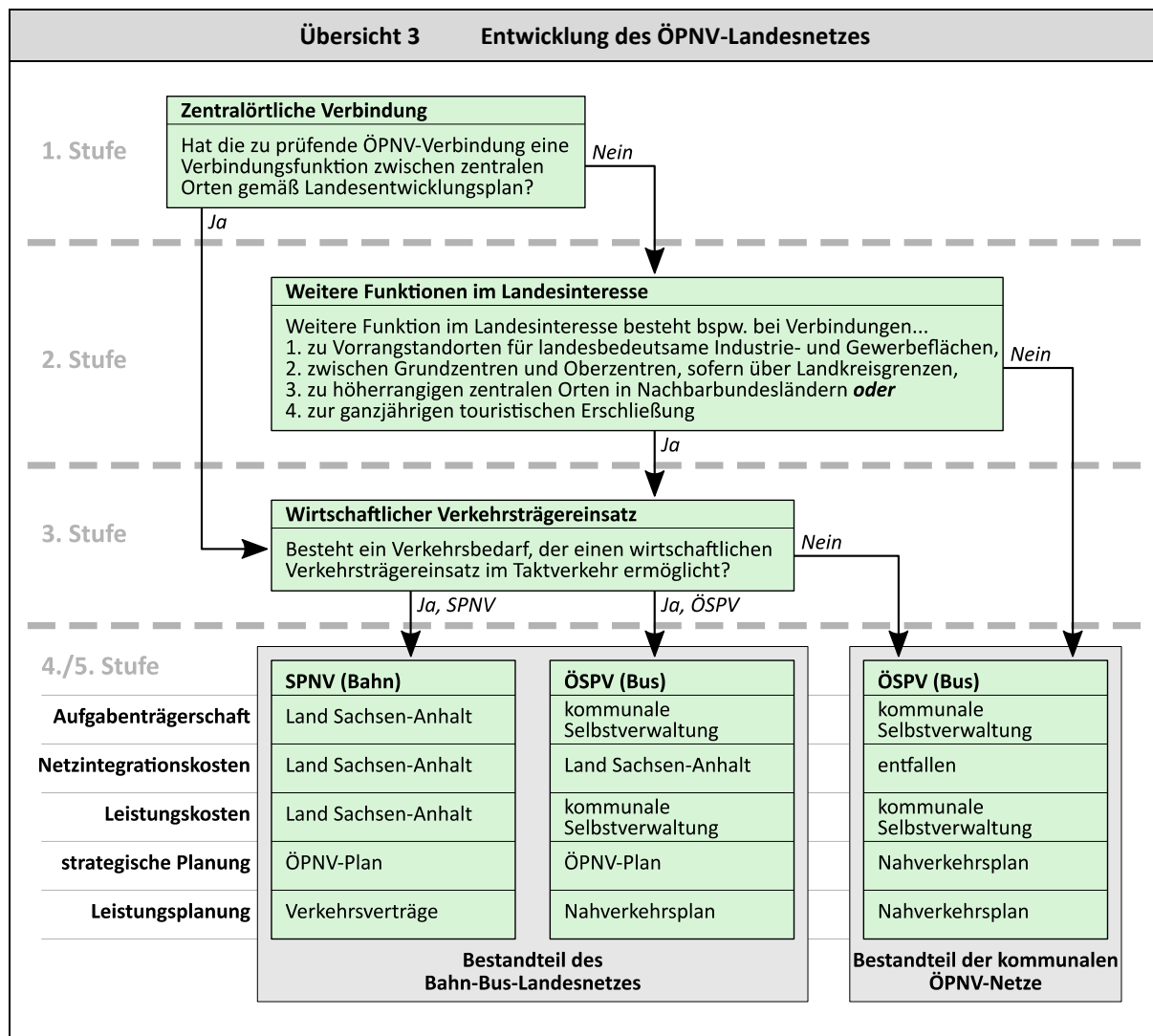
Strecken

— Bahn

----- Buslinie war nicht
Teil der Evaluierung

Maßnahmen und Wirkungen

Die Entscheidung über eine Zuordnung von ÖPNV-Verbindungen mit besonderem Landesinteresse zum Bahn-Bus-Landesnetz erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren unter Berücksichtigung raumordnerischer, verkehrlicher, touristischer und wirtschaftlicher Kriterien sowie unter Beachtung der im Jahr 2007 erfolgten Kreisgebietsreform. Dieses Prüfverfahren wird nachfolgend erläutert und ist in Übersicht 3 zusammenfassend dargestellt. 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 Landesentwicklungsplan“ beinhaltet alle Orte mit „einer besonderen Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum“ oder analoge Benennungen im Landesentwicklungsplan, damit das Bahn-Bus-Landesnetz seinen Wirkungen als Stabilisator der Verkehrsinfrastruktur und Haltefaktor gerecht werden kann.

2. Stufe

Prüfung auf weitere Funktionen im Landesinteresse

Inhalt der Prüfung

Besteht für die ÖPNV-Verbindung aus anderen Gründen ein Landesinteresse? Dies ist beispielsweise gegeben bei: Anbindung von Vorrangstandorten mit übergeordneter Bedeutung für neue Industrieanlagen bzw. von Vorrangstandorten für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen, Bedeutung für bestehende Güterverkehrsanschlüsse, Verbindungen von Grundzentren über Landkreisgrenzen hinweg zum nächstgelegenen Oberzentrum, Verbindungen zu höherrangigen zentralen Orten der Nachbarländer, Erschließung im Ordnungsraum oder bei touristischer Erschließung.

Handelt es sich um eine ÖPNV-Verbindung, für die ein Landesinteresse festgestellt wurde, wird sie zur Sicherung von Qualitätskriterien im ÖPNV-Gesamtsystem in die strategische Planung des Bahn-Bus-Landesnetzes einbezogen. Die Aufgabenträgerschaft bleibt davon unberührt. Das Bahn-Bus-Landesnetz ist in der Abbildung 5 dargestellt.

3. Stufe

Prüfung des wirtschaftlichen Verkehrsträgereinsatzes

Inhalt der Prüfung

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

Unterschreitet die potentielle Nachfrage einer SPNV-Verbindung, für die ein Landesinteresse festgestellt wurde, eine gemessen an der Funktion der Eisenbahn als Massenverkehrsmittel volkswirtschaftlich nicht vertretbare Grenze, ist den betroffenen Gebietskörperschaften rechtzeitig anzuzeigen, dass das Land den Verkehrsträgereinsatz überprüft. Sofern mit dem Bus im Sinne der Kriterien des § 3 Abs. 1 ÖPNVG LSA ein gleichwertiges oder sogar besseres Angebot erbringbar und damit eine deutliche Reduzierung der finanziellen Belastung möglich ist, sind diese Strecken auf Bus-Bedienung umzustellen, vorausgesetzt, andere Gründe – unter anderem der Güterverkehr – stehen dem nicht entgegen. Im Falle einer Umstellung einer SPNV-Linie auf Bus-Bedienung verbleibt die Aufgabenträgerschaft nach § 1 Satz 4 ÖPNVG LSA im Einzelfall beim Land.

ÖPNV-Verbindungen, für die in Stufe 2 kein Landesinteresse festgestellt wurde, werden den kommunalen ÖPNV-Netzen zugeordnet. Es obliegt den kommunalen Aufgabenträgern, in ihrer Nahverkehrsplanung gemäß § 6 ÖPNVG LSA unter anderem eine Entscheidung zur Bedienungsart (Linienverkehr/flexible Bedienformen) zu treffen.

Mittelfristiger Entscheidungsbedarf

Für die Strecke Weißenfels – Zeitz ist konkreter Entscheidungsbedarf zum Verkehrsträgereinsatz absehbar. Um eine SPNV-Weiterbestellung über Dezember 2024 hinaus zu rechtfertigen ist zu prüfen, ob mit unterstützenden Maßnahmen der Kommunen und des Landkreises sowie ggf. mit angemessenen infrastrukturellen Maßnahmen an der Bahninfrastruktur und im Umfeld die zuletzt stark gesunkene Verkehrsnachfrage stabilisiert und wieder gesteigert werden kann.

Für die Strecke Stendal – Tangermünde ist zum Ablauf des Verkehrsvertrages Ende 2022 die dann bestehende Verkehrsnachfrage zu bewerten und zu prüfen, ob eine Weiterbestellung gerechtfertigt ist.

4. Stufe

Festlegung von Qualitätskriterien im Bahn-Bus-Landesnetz

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

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

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

5. Stufe

Festlegungen zur finanziellen Untersetzung der Qualitätskriterien

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

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

Für den ÖSPV liegt die Aufgabenträgerschaft und damit die Organisations- und Finanzverantwortung nach §§ 1, 4 und 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 § 8b Abs. 2 ÖPNVG LSA sowie gemäß dem Erlass des MLV für die Förderung von Busverkehren im Bahn-Bus-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 Bahn-Bus-Landesnetzes erfolgt durch eine gesonderte Mittelbereitstellung im Rahmen der Imageoffensive.

Die infolge der geänderten Kriterien neu aufgenommenen Linien und die Erfolge der vorgesehenen Anpassungen sind mit der nächsten Fortschreibung des ÖPNV-Planes zu evaluieren.

Prüfbedarf Verkehrsträgereinsatz

Gemäß Festlegung in Stufe 3 besteht ein Prüfbedarf zum Verkehrsträgereinsatz auf den Bahnverbindungen:

- Stendal – Tangermünde und
- Weißenfels – Zeitz.

Abbildung 5



Abb. 5 Bahn-Bus-Landesnetz mit zentralen Orten

- OZ Oberzentrum
- MOZ Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
- MZ Mittelzentrum
- GMZ Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums oder mit besonderer Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum
- Ausgewählte Grundzentren (GZ) im Umfeld von Oberzentren
- ausgewählte Halte und Verknüpfungspunkte

- | SPNV | ÖSPV | Verbindung |
|------|------|--|
| — | --- | OZ - OZ |
| — | --- | OZ - MZ / MOZ |
| — | --- | MZ / MOZ - MZ / MOZ |
| — | --- | GMZ - Zentrum jeder Art |
| — | --- | Anbindung landesbedeutsamer touristischer Ziele |
| — | --- | touristische Bahnstrecken (z.B. historische Fahrzeuge) |
| — | --- | OZ - GZ (Prüfbedarf für neue Linien) |
| — | --- | Strecke außerhalb von Sachsen-Anhalt |

6.3.2 Leistungsangebot im Bahn-Bus-Landesnetz

Anmerkungen

Produkte im ÖPNV setzen sich insbesondere aus dem Fahrplan (Bedienungszeitraum, Takt), dem Haltekonzept (Anzahl der Halte, Lage, Ausstattung), der Reisegeschwindigkeit, den Tarifen, den Fahrzeugen, der Verknüpfung (Anschlüsse, Übergangszeiten), dem Service, dem Vertrieb und der Information und Kommunikation zusammen.

Der Fahrplan der in den **Integralen Taktfahrplan (ITF)** einbezogenen Linien ist idealerweise so zu organisieren, dass sich Richtung und Gegenrichtung einer Linie im 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 Strecken- und Bahnhoftsinfrastruktur, die Angebotsgestaltung im Fernverkehr sowie die adäquate Dimensionierung der Busstellplätze in den Schnittstellen.

Die **Kantenzeit** ist die Zeit, die für die Distanz zwischen zwei benachbarten ITF-Knoten benötigt wird.

Leitlinien

- Leitlinie 5** Das Land konzentriert sich bei der Gestaltung des Bahn-Bus-Landesnetzes auf die Verbindung der zentralen Orte gemäß Landesentwicklungsplan. Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen ist das Angebot entsprechend der hierarchischen Gliederung der zentralen Orte und der potentiellen Nachfrage zu dimensionieren. Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen.
- Leitlinie 9** Zur Sicherstellung einer regelmäßigen Bedienung, möglichst kurzer Gesamtreisezeiten sowie vielfältiger Anschlussverbindungen folgt die Angebotsplanung im Bahn-Bus-Landesnetz dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans. Die Linien sind dabei sowohl untereinander als auch mit dem Fernverkehr und den kommunalen ÖSPV-Linien zu vernetzen. Die Ansätze zur verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung sind organisatorisch und technisch weiterzuentwickeln.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz und insbesondere bei der Dimensionierung des Leistungsangebotes des von ihm bestellten SPNV an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Relationen zwischen höherrangigen zentralen Orten (Mittelzentren und Oberzentren) sollen schnell und möglichst stündlich bedient werden. Auf Strecken mit stündlich oder zweistündlich vertakteten, täglichen Fernverkehrsangeboten, wie beispielsweise Magdeburg – Halle (Saale) und Lutherstadt Wittenberg – Leipzig/Halle, wird auf ein schnelles SPNV-Produkt zugunsten der Flächenerschließung verzichtet.

- Nachfragestarke Relationen sollen dabei möglichst als **umsteigefreie Direktverkehre** ausgebildet werden (mindestens zur Hauptverkehrszeit).
- In den Ordnungsräumen der Oberzentren sind **Stadt-Umland-Verkehre** in der Regel mindestens im Stundentakt zu gewährleisten.
- Das Bahn-Bus-Landesnetz soll die Erreichbarkeit der angebundenen zentralen Orte montags bis freitags vor 6 Uhr und samstags/sonntags vor 8 Uhr gewährleisten. Rückfahrmöglichkeiten sollen auch nach 20 Uhr vorhanden sein. Auf nachfragestarken SPNV-Relationen und im Anschluss an Fernverkehrsangebote sind Fahrmöglichkeiten bis 23 Uhr zu gewährleisten.
- Im Zeitraum zwischen 8 Uhr und 20 Uhr sind die Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes nach dem **Planungsprinzip des ITF** mit kurzen Übergangszeiten räumlich und zeitlich zu vernetzen. Außerhalb dieser Zeiten kann zugunsten spezieller Anforderungen im Tourismus-, Schüler-, Ausbildungs- oder Berufsverkehr von diesem Grundsatz abgewichen werden. Ebenso ist dies möglich, wenn die Infrastruktur sich noch nicht im für den ITF erforderlichen Zustand befindet und keine Möglichkeit besteht, das Angebot ITF-konform zu gestalten.
- Die **Anschlussverknüpfungen** im ITF sind weiter zu verbessern. Übergangszeiten sind nach Möglichkeit und unter Beachtung der örtlichen und technischen Randbedingungen so zu gestalten, dass sie für alle Fahrgastgruppen nutzbar sind.
- Auf SPNV-Strecken mit einer Nachfrage von mehr als 1.500 Reisenden-km je Kilometer Betriebslänge kann eine **Produktdifferenzierung (RE/RB-Leistungen)** erfolgen, um sowohl eine Bedienung möglichst vieler Stationen, als auch schnelle Direktverbindungen zwischen den Zentren zu gewährleisten. Weist eine Strecke dagegen eine geringere Nachfrage auf oder besteht ein paralleles Fernverkehrsangebot, wird im SPNV nur ein Produkt angeboten, dessen Haltekonzeption sich je nach Erschließungs- oder Verbindungsfunktion an den Kriterien für RE- oder RB-Leistungen orientiert. Dabei sind auch sogenannte Mischprodukte möglich.
- **Schülerverkehre** sind bevorzugt im SPNV abzuwickeln, sofern SPNV-Halte im Einzugsbereich der Schulen liegen oder nicht mehr als ein Umstieg zwischen SPNV und ÖSPV erforderlich ist.
- **Parallelverkehre** zwischen Linien oder mit Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes sind landesweit zu vermeiden. Dies gilt nicht für kurze Distanzen (< 10 km) im Zulauf auf Zentren.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Der SPNV im Land Sachsen-Anhalt bietet gemeinsam mit den Bussen im Bahn-Bus-Landesnetz ein flächendeckendes Angebot, auch wenn die wegen nicht ausreichender Nachfrage erforderlichen Abbestellungen der vergangenen Jahre in einigen dünn besiedelten Regionen mit einer starken Orientierung auf den MIV zu einer Beschränkung der Bedienung des SPNV auf Hauptachsen und wenige Nebenstrecken geführt haben (siehe Kapitel 6.3.1).

Größere Angebotsanpassungen sind zumeist im Zusammenhang mit Betriebsaufnahmen von SPNV-Netzen erfolgt. So wurde Ende 2013 erfolgreich das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (Teil I) in Betrieb genommen. Voraussetzung hierfür war insbesondere die Inbetriebnahme des Leipziger City-Tunnels, womit die Einführung mehrerer S-Bahn-Linien, unter anderem zwischen Halle (Saale) und Leipzig über Schkeuditz und den Flughafen Leipzig/Halle, verbunden war.

Im Dezember 2015 erfolgte in Verbindung mit der Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt der Fahrplanwechsel mit den meisten Veränderungen seit Übertragung der Ver-

antwortung für den SPNV auf die Länder im Jahr 1996. Angepasst an die veränderten Fernverkehrsangebote gingen das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (Teil II) und das Netz Saale-Thüringen-Südharz in Betrieb. Mit den Veränderungen auf den Hauptstrecken gingen zudem zahlreiche Anpassungen im Nebennetz einher.

Mit dem Fahrplan 2016 sind auch alle Altfahrzeuge, zuletzt modernisiert nach der Wiedervereinigung, durch fabrikneue Fahrzeuge ersetzt worden. Für die Reisenden wurde dies u. a. durch den barrierefreien Einstieg und die Klimatisierung spürbar.

Die zweigeteilte Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg sowie die anhaltend hohe Bautätigkeit in der mitteldeutschen Region (zeitgleicher Umbau der Knoten Halle (Saale), Leipzig und Magdeburg sowie vieler Hauptstrecken) ließ teilweise nur die zeitverzögerte Umsetzung der Ausschreibungsfahrpläne ab Ende 2017 zu. Auch entwickelten sich die verkehrlichen Anforderungen weiter, bei kontinuierlicher Überprüfung der Planungsgrundsätze früherer ÖPNV-Pläne.

Des Weiteren wurde auf der Strecke Halle (Saale) – Halberstadt – Goslar (– Hannover) Ende 2015 der Neigetechnikeinsatz aufgrund fehlender langfristiger Perspektiven beim Fahrzeugeinsatz beendet. Bereits ein Jahr zuvor hatte sich das Land Niedersachsen für ein neues Betriebskonzept im Westharz entschieden und damit den Weiterbetrieb einer nur zweistündlichen Linie Halle – Goslar unwirtschaftlich gemacht. Im Ergebnis wird auf der Achse Halle (Saale) – Goslar – Hannover ein stündliches RE-Angebot vorgehalten, wobei Umstiege in Goslar sowie teilweise in Halberstadt erforderlich sind. Gleichzeitig wurde das SPNV-Angebot zwischen Halle (Saale) und Halberstadt bzw. Bernburg neu geordnet.

Unter den Einzelmaßnahmen sind das 2012 eingeführte stündliche SPNV-Angebot montags bis freitags zwischen Dessau-Roßlau und Berlin sowie die kontinuierliche Ausweitung des SPNV-Angebotes zwischen Magdeburg, Haldensleben und Wolfsburg (u. a. Einführung einer RE-Linie) hervorzuheben. Letzteres ist durch anwachsende Verflechtungen im Pendler- und Freizeitsektor auch innerhalb des Planungshorizontes dieses ÖPNV-Plans auszubauen.

Die zentralen Orte werden untereinander in einer 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 drei Produktgruppen.

Maßnahmen und Wirkungen

Entsprechend der deutschlandweit in der Regel verwendeten Produktbezeichnungen Regionalexpress (RE), Regionalbahn (RB) und S-Bahn (S) werden diese auch in Sachsen-Anhalt mindestens für alle neu ausgeschriebenen Leistungen vorgegeben. Anhand landesweit einheitlicher Produktbezeichnungen kann das Bahnangebot deutlich besser vermarktet werden (z. B. in elektronischen Auskunftsmitteln).

Der **Regionalexpress (RE)** verbindet als schnelles Produkt des Regionalverkehrs die Oberzentren des Landes untereinander sowie mit den Oberzentren benachbarter Länder und bietet den Übergang zum Fernverkehr. Kennzeichnend sind die hohe Reisegeschwindigkeit und das einheitliche Zugangsstellenkonzept. Die wenigen Zwischenhalte werden in der Regel durch Produkte des erschließenden Verkehrs

ergänzt. Das Land strebt an, dass Verbindungen zwischen den Oberzentren in der Regel durch den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sichergestellt werden. Besteht ein paralleles Fernverkehrsangebot, wird der RE zu diesem nicht in zeitlicher Konkurrenz geplant.

Die **Regionalbahn (RB)** übernimmt im Bahnnetz erschließende Aufgaben und bedient daher in der Regel alle Stationen. Sie bildet das Grundangebot in der Region sowie zwischen Region und Zentrum und sichert damit auch den Zubringerverkehr zum Regionalexpress. Innerhalb der Ordnungsräume der Oberzentren bedient die Regionalbahn bei parallelen S-Bahn-Angeboten nur ausgewählte Stationen, darunter insbesondere den jeweiligen Hauptbahnhof.

Die **S-Bahn (S)** ist in erster Linie das Grundangebot in den Ballungsräumen, wo sie mit dichter Zugfolge ganztägig Verbindungen sichert. Dabei wird in Abhängigkeit vom Nachfragepotential ein 30-Minuten-Takt oder 1-Stunden-Takt angeboten.

Aufgrund regionaler Gegebenheiten ist eine saubere Unterscheidung zwischen den einzelnen Produkten nicht immer möglich, so dass oft auch Mischformen umgesetzt werden müssen. Die Außenkommunikation beschränkt sich dabei zumeist auf das Produkt, dem die Funktion der jeweiligen Linie zum überwiegenden Teil entspricht. Teilweise werden diese Angebote auch als StadtExpress vermarktet.

Die **Buslinien im Landesnetz** verbinden zentrale Orte gemäß Landesentwicklungsplan und bedienen auf ihrem Linienweg in der Regel alle Haltestellen. Ausnahmen bestehen in Orten mit eigenem Stadtverkehr, wo nur ausgewählte Haltestellen bedient werden. Entsprechend ihrer Bedienungshäufigkeit werden sie künftig einheitlich als **PlusBus** (Stundentakt) oder **TaktBus** (Zweistundentakt) vermarktet. Darüber hinaus ist angestrebt, die PlusBus-Linien mit zusätzlichen Komfortmerkmalen weiter aufzuwerten.

Folgende Verbindungen sollen grundsätzlich ohne Umstieg hergestellt werden (Übersicht 4):

Übersicht 4 Bedienkonzept in Sachsen-Anhalt			
Verbindung	Produkte	Haltekonzept	Häufigkeit
Oberzentrum – Oberzentrum (<i>Aufgabe des Bundes</i>)	bevorzugt Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums – Oberzentrum	sofern vorhanden Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	wenige Zwischenhalte	zweistündlich bis stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr
Oberzentrum – Mittelzentrum	sofern vorhanden Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr	im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte	zweistündlich bis stündlich; wenn zweistündlich ergänzt durch erschließenden Verkehr
Mittelzentrum – Mittelzentrum (bzw. Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums)	schneller Regionalverkehr oder erschließender Verkehr	im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte	in der Summe mindestens stündlich
im Ordnungsraum der Oberzentren	erschließender Verkehr (Bahn, Bus oder Tram)	alle Halte	stündlich bis halbstündlich
Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums⁵ – Mittelzentrum	erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)	alle Halte	zweistündlich bis stündlich
Anbindung bedeutender touristischer Ziele (<i>außerhalb höherrangiger zentraler Orte</i>)	erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)	alle Halte	bedarfsorientiert

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

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

ÖPNV-Angebote in Aufgabenträgerschaft des Landes verkehren an allen Wochentagen. Eine Bedienung der Strecken erfolgt in der Regel mindestens im verdichteten Zwei-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

⁵ Bzw. Orte mit einer besonderen Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum.

überprüft. Wochenendangebote werden in der Regel im Taktverkehr gestaltet. Ihre Bedienungshäufigkeit richtet sich nach der Bedeutung der jeweiligen Verbindung im Wochenendverkehr.

Integraler Taktfahrplan (ITF)

Die Ende der 1990er Jahre begonnene Umsetzung der zweiten Stufe des ITF ist zum Dezember 2015 abgeschlossen worden. Es bestehen allerdings noch einige Beeinträchtigungen in der Infrastruktur durch mehrjährige, noch andauernde Baumaßnahmen. Nicht alle ursprünglich für die zweite Stufe des ITF vorgesehenen Infrastrukturverbesserungen konnten bislang umgesetzt werden.

Im Rahmen des ÖPNV-Plan-Prozesses wurde eine Abstimmung mit der DB Netz AG als wesentlichem Infrastrukturbetreiber zur ITF-Weiterentwicklung im Rahmen einer dritten Planungsstufe (ITF 2030) geführt. Dabei wurden Ziele der Fahrplangestaltung mit den Planungen zum Infrastrukturausbau abgeglichen und Anforderungen an die Infrastrukturgestaltung definiert. Um die erforderlichen Reisezeitverkürzungen zu erreichen, wird der bedarfsgerechte Infrastrukturausbau der Knoten und Strecken (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 Kantenzeit auch niedrigere Geschwindigkeiten möglich sind und Aspekte der Marktfähigkeit der erreichten Reisezeit nicht dagegensprechen, können davon abweichend auch geringere Streckengeschwindigkeiten ausreichend sein.

Gleichwohl können Streckenausbauten dazu führen, dass bereits bestehende Vollknoten in Richtungsknoten umgewandelt werden. In diesen Fällen wird der großräumigen Reisezeitverkürzung und der Erreichbarkeit überregionaler Anschlüsse der Vorrang vor einer Herausbildung optimaler regionaler Vollknoten eingeräumt.

Die dritte Stufe des ITF soll vorbehaltlich der Umsetzung der langfristigen Planungen der DB Netz AG, die den Ausbau einer Reihe von Strecken des Fern- und Ballungsnetzes für Streckengeschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h sowie den vollständigen Umbau der Knoten Halle (Saale) und Magdeburg vorsieht, im Planungshorizont 2030 abgeschlossen werden. Als Zwischenstufe auf dem Weg zum ITF-Zielzustand 2030 wird der Planungshorizont 2020 definiert. Die wichtigsten Anschlussknoten der beiden Planungshorizonte sind in Abbildung 6 und Abbildung 7 dargestellt.

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

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

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

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

Abbildung 6

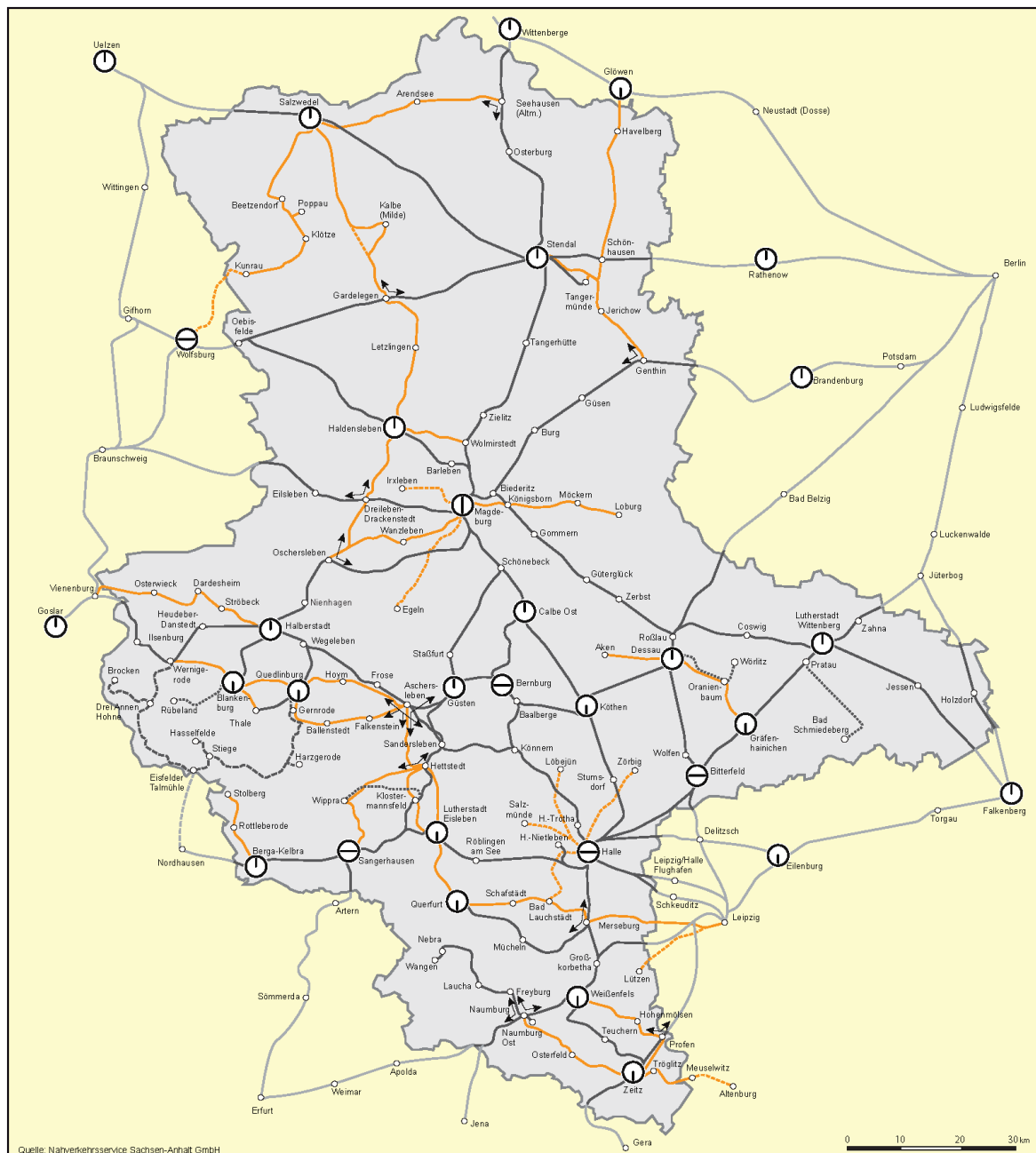


Abb. 6 Integraler Taktfahrplan im Bahn-Bus-Landesnetz (Planungshorizont 2020)

Anschlussknoten

- zur Minute .00
- zur Minute .30
- zu den Minuten .15 und .45
- zu den Minuten .00 und .30
- Richtungsanschluss

Strecken

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn
- Bus
- Prüfbedarf Bus

Abbildung 7

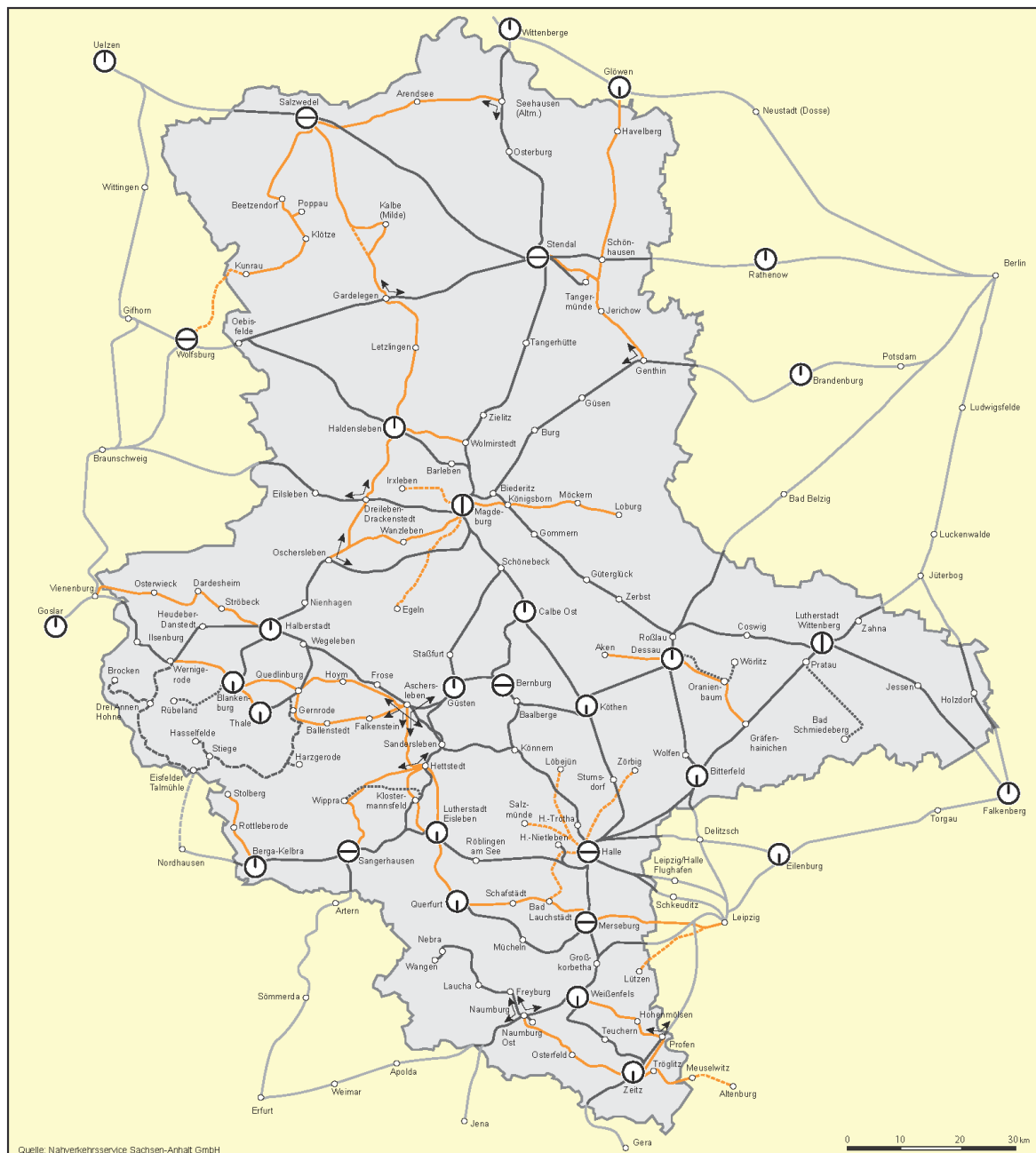


Abb. 7 Integrierter Taktfahrplan im Bahn-Bus-Landesnetz (Planungshorizont 2030)

Anschlussknoten

- zur Minute .00
- zur Minute .30
- zu den Minuten .15 und .45
- zu den Minuten .00 und .30
- Richtungsanschluss

Strecken

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn
- Bus
- Prüfbedarf Bus

Den kommunalen Aufgabenträgern wird empfohlen, auch Busverbindungen zu integrieren, die nicht zum Bahn-Bus-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.

Leitprojekt: S-Bahn

Das im Dezember 2013 eingeführte mitteldeutsche S-Bahn-System erfreut sich hoher Beliebtheit und steigender Nutzerzahlen. In Verbindung mit den dynamisch wachsenden Oberzentren nimmt die Verflechtungsintensität dieser mit ihrem Umland und den umliegenden Mittelzentren weiter zu. Es besteht daher das Erfordernis, eine Ausweitung des mitteldeutschen S-Bahn-Systems um bestehende Linien (Umwandlung) vorzunehmen und die Ergänzung um zusätzliche Linien/Angebote zu prüfen.

Für folgende Relationen sind zusätzliche Angebote/Linien zu prüfen:

- Dessau – Bitterfeld
- Naumburg – Leipzig
- Merseburg – Leipzig

Für folgende Relationen ist die Umstellung bestehender Linien auf S-Bahn zu prüfen:

- Naumburg – Halle (Saale)
- (Bernburg –) Könnern – Halle (Saale)
- Lutherstadt Eisleben – Halle (Saale)

Für den Raum Magdeburg ist zu prüfen, ob die S-Bahn Mittelelbe durch weitere Relationen ergänzt werden kann. Dies betrifft die Strecken nach Haldensleben, Oschersleben, Burg und Bernburg.

Leitprojekt: Angebot Plus

Mit Blick auf die Klimaschutzziele ist zur Erreichung einer relevanten CO₂-Minderung ein deutlich stärker ausgeweitetes Angebot im ÖPNV notwendig. Zur Annäherung an diese Zielstellung ist daher zu prüfen, auf welchen Relationen in relevanter Größenordnung Personenkilometer vom MIV auf den ÖPNV verlagert werden können und welche Angebote hierfür gemacht werden müssten. Dies betrifft aller Voraussicht nach insbesondere die S-Bahn-Verkehre im Umfeld der Oberzentren Halle (Saale) und Magdeburg sowie ausgewählte RE-Verbindungen.

Maßnahmenkonzept innerhalb der Planungshorizonte 2020 und 2030

In Übersicht 5 und Übersicht 6 sind alle SPNV- und ÖSPV-Verbindungen des Bahn-Bus-Landesnetzes mit ggf. bestehendem Entwicklungs- und Entscheidungsbedarf unter Berücksichtigung linienbezogener Handlungsgrundsätze dargestellt. Dabei sind im SPNV die Regelungen zur Leistungsanpassung in den Verkehrsverträgen und die entsprechenden Fristen zu berücksichtigen.

Übersicht 5	Maßnahmenkonzept bis 2030 für alle SPNV-Verbindungen
KBS 203 Abschnitt Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin (– Schwedt/– Stralsund) Linie RE 3	Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen. Eventuelle Anpassungen im Planungshorizont 2030 könnten sich mit veränderten Netzzuordnungen zum Dezember 2022 und mit der Neuvergabe zum Dezember 2026 ergeben, wobei aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt eine hohe Priorität auf die Einbindung in den ITF-Knoten Lu. Wittenberg Hbf zur vollen Stunde gesehen wird. Innerhalb eines anderen Verkehrsvertrages (aktuell MDSB II) soll das zweistündliche Grundangebot des RE 3 im Abschnitt Lu. Wittenberg – Jüterbog weiterhin durch einzelne Züge montags bis freitags im Berufsverkehr ergänzt werden.
KBS 203 Abschnitt Falkenberg – Jüterbog – Berlin (– Schwedt/– Stralsund) Linie RE 3	Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen. Auch innerhalb des Planungshorizont 2030 wird das Land Sachsen-Anhalt ggü. dem Land Brandenburg sein Interesse an einer mindestens zweistündlichen Bedienung der in Sachsen-Anhalt liegenden Stationen Holzdorf und Linda bekunden.
KBS 204 Stendal – Rathenow (– Berlin) Linien RE 4, RB 34	Im Planungshorizont 2020 erfolgt bei der RB 34 eine Integration in das Netz Elbe-Altmark (Betriebsaufnahme Dezember 2018), es sind keine Angebotsveränderungen vorgesehen. Im Planungshorizont 2030 ist die Neuvergabe beider Linien (Betriebsaufnahme Dezember 2022 oder 2026) vorgesehen mit dem Ziel mindestens zweistündlicher Direktverbindungen des RE 4 zwischen Stendal und Berlin. Die RB 34 entfällt. Voraussetzung dafür ist die Elektrifizierung der Stammstrecke, die seitens der DB Netz AG allerdings nicht terminiert ist. Entsprechend ist noch keine endgültige Aussage zur langfristigen Netzzugehörigkeit möglich. Priorität hat die ITF-Einbindung in den Knoten Stendal zur halben Stunde mit Anschluss zum Fernverkehr von/nach Wolfsburg – Hannover sowie in Rathenow zur vollen Stunde.
KBS 207 Dessau – Bad Belzig (– Berlin – Wünsdorf-Waldstadt) Linie RE 7	In den Planungshorizonten 2020 und 2030 ist keine Veränderung vorgesehen. Zwischenzeitlich soll die Neuvergabe im Netz Elbe-Spree (Betriebsaufnahme Dezember 2022) erfolgen. Weiterhin hohes Interesse hat das Land Sachsen-Anhalt am Ausbau des Streckenabschnittes Roßlau – Wiesenburg auf bis zu 160 km/h (abschnittsweise differenziert), um die Reisezeit zwischen den Oberzentren Dessau-Roßlau, Potsdam und Berlin zu verringern. Eine hohe Priorität hat die Einbindung in den ITF-Knoten Dessau zur vollen Stunde, um zeitgünstige „Rundum-Anschlüsse“ anzubieten.
KBS 216 Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg Linien RE 14, RB 51	In den Planungshorizonten 2020 und 2030 ist der RE 14 als Ergänzung mit Einzelfahrten montags bis freitags im Berufsverkehr vorgesehen. Diese sollen auch über Lu. Wittenberg Hbf hinaus schnelle, umsteigefreie Direktverbindungen sicherstellen. Die RB 51 ist das Grundangebot auf dieser Strecke: Im Abschnitt Dessau – Lu. Wittenberg täglich stündlich, im weiterführenden Abschnitt bis Falkenberg (Elster) mindestens zweistündlich. Bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg in Annaburg sind montags bis freitags Angebotsverdichtungen vorgesehen. Diese Linie soll in die ITF-Knoten Dessau Hbf, Lu. Wittenberg Hbf und Falkenberg (Elster) zur vollen Stunde eingebunden werden, in Lu. Wittenberg Hbf zudem noch Anschlüsse zum Fernverkehr von/nach Berlin gewährleisten. Die Umsetzung dieser Prämissen bedingt im Grundtakt eine ca. 15-minütige Standzeit in Lu. Wittenberg Hbf. Sofern an den Direktverbindungen Halle/Leipzig – Bitterfeld – Falkenberg (Elster) (Verknüpfung der Linien S 2/S 8 und RB 51 in Lu. Wittenberg Hbf) festgehalten wird, ist in der Relation Dessau – Falkenberg (Elster) ein Umstieg notwendig.
KBS 218 Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg Linie RB 55	

Die Bestellung von Wochenendleistungen auf der sogenannten Heidebahn im Zeitraum Ostern bis Ende Oktober unterliegt der ständigen Prüfung und ist gegenwärtig bis Ende 2017 festgelegt.
KBS 219 Halle (Saale) – Delitzsch – Eilenburg Linie S 9
In den Planungshorizonten 2020 und 2030 ist keine Veränderung vorgesehen. Die Linie ist in die ITF-Knoten Halle (Saale) Hbf und Eilenburg jeweils zur halben Stunde einzubinden.
KBS 250 Dessau / Lu. Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig / Halle (Saale) Linien RE 13, S 2, S 8
In den Planungshorizonten 2020 und 2030 ist eine stetige Überprüfung des Angebotes vorgesehen mit dem Fokus auf eventuell notwendige Angebotsausweitungen z. B. auf dem Abschnitt Dessau – Bitterfeld (Leitprojekt S-Bahn). Mit Einführung der S 2 und S 8 im Fahrplan 2018 sowie den Angebotsausweitungen zwischen Halle (Saale) und Bitterfeld sowie Leipzig und Bitterfeld auf zwei Fahrten pro Stunde (30 min-Takt) montags bis freitags ist ein wesentliches Ziel der in den Jahren zuvor angestrebten Umgestaltung des Verkehrs im Ballungsraum Halle/Leipzig erreicht worden. Zu prüfen und vermeiden sind dagegen Überholungen durch den Fernverkehr, die aktuell zu längeren Reisezeiten im Abschnitt Bitterfeld – Lu. Wittenberg führen. Stets Priorität auch für künftige Konzepte haben bahnsteiggleiche Übergänge zwischen den Linien in Bitterfeld der jeweils zweistündlich wechselnden Direktverbindungen nach Halle (Saale) und Leipzig. Beim RE 13 ist in den Planungshorizonten 2020 und 2030 grundsätzlich keine Veränderung vorgesehen. Von der weiteren Entwicklung der Infrastruktur wird abhängen, ob im Planungshorizont 2030 Reisezeitverkürzungen erzielt werden können. Diese wäre nach Ausbau u. a. des Streckenabschnittes Dessau – Wolfen auf 160 km/h sowie nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen im Knoten Leipzig möglich. In Dessau und Bitterfeld ist der RE 13 bestmöglich mit den übrigen RB- und S-Bahn-Angebote zu verknüpfen.
KBS 254 Magdeburg – Dessau Linien RE 13, RE 14, RB 42
Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen. Weitere Angebotsverbesserungen im Planungshorizont 2030 hängen insbesondere von der weiteren Entwicklung der Infrastruktur ab. Dazu zählt die Verkürzung der Reisezeit nach Ausbau des Streckenabschnittes Biederitz – Rodleben auf 160 km/h. Der RE 13 stellt täglich zweistündlich schnelle Direktverbindung zwischen Magdeburg, Zerbst, Dessau-Roßlau, Bitterfeld und Leipzig her. Nach Realisierung der Infrastrukturausbauten werden verbesserte Fahrlagen unter Beachtung der zahlreichen ITF-Einbindungen geprüft. Für den RE 14 sind das Grundangebot ergänzende Einzelfahrten auf der Relation Magdeburg – Lu. Wittenberg montags bis freitags im Berufsverkehr zu prüfen. Die Bedienung aller Stationen wird durch die RB 42 täglich mindestens zweistündlich gewährleistet. Montag bis Freitag ist das Angebot insbesondere zur Hauptverkehrszeit auf ein stündliches Angebot zu verdichten. In Magdeburg Hbf ist der ITF-Knoten zur vollen Stunde zu bedienen. In Biederitz sind Über-Eck-Anschlüsse von/nach Burg (RB 40) sowie in Roßlau von/nach Berlin (RE 7) und Lu. Wittenberg (RB 51) zu beachten.
KBS 257 Dessau – Wörlitz
Eine Veränderung der saisonalen nachfrageorientierten Bedienung ist durch den Aufgabenträger Stadt Dessau-Roßlau nicht vorgesehen.
KBS 260 Magdeburg – Burg – Genthin (– Berlin) Linien RE 1, RB 40

Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen.

Im Planungshorizont 2030 ist mit der Neuvergabe des **RE 1** im Netz Elbe-Spree (Betriebsaufnahme Dezember 2022) eine Angebotsveränderung unter Beachtung der deutschlandweiten Fernverkehrsoffensive zu prüfen. Diese unterstellt mit Stand März 2015 ein zweistündliches IC-Angebot auch auf der Strecke (Nord-deich –) Magdeburg – Berlin (– Cottbus). Das künftige RE 1-Angebot sollte bestmöglich mit dem IC-Angebot verzahnt werden und insbesondere nicht in Konkurrenz zu diesem stehen.

Für die **RB 40** sind im Planungshorizont 2030 spätestens mit der Neuvergabe (Betriebsaufnahme Dezember 2028) ebenfalls Anpassungen zu prüfen. Diese können aus den Angebotsveränderungen des RE 1 und/oder weitergehenden Planungen zum Stadt-Umland-Verkehr Magdeburg resultieren.

KBS 269 Stendal – Tangermünde
Linie RB 33

Im Planungshorizont 2030 ist mit Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrages Ende 2022 eine Entscheidung zur weiteren SPNV-Bestellung der **RB 33** zu treffen. Hier ist vor allem die Entwicklung der Nachfrage und der parallel zur Strecke führenden Busangebote zu beobachten.

Bei positiver Entscheidung kommt neben der Fortschreibung des aktuellen Angebotes auch eine Durchbindung von/nach Wolfsburg mit den Angeboten der RB 35 in Betracht, wobei dies die Zuordnung zu einem anderen Ausschreibungsnetz bedeuten würde.

KBS 301 Stendal – Gardelegen – Wolfsburg Hbf
Linie RB 35

Im Planungshorizont 2020 erfolgt eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018).

Perspektivisch, jedoch sehr wahrscheinlich nicht innerhalb des Planungshorizontes 2030, gibt es in Abhängigkeit der derzeit noch unklaren Infrastrukturentwicklung (Elektrifizierung der Stammstrecke) Varianten bei der Netzzugehörigkeit. Abzuwägen sind hierbei die Prioritäten hinsichtlich der Einbindungen in die ITF-Knoten Stendal zur vollen Stunde und Wolfsburg.

Des Weiteren erfordert die dynamische Entwicklung des Arbeitsstandortes Wolfsburg möglichst kurzfristige Reaktionen auf die Bedürfnisse der Pendler durch Berücksichtigung der maßgeblichen Schichtzeiten. Insbesondere im Einzugsbereich von Gardelegen sind die Bedürfnisse des Schülerverkehrs zu beachten.

KBS 305 Magdeburg – Stendal – Uelzen/Wittenberge und
KBS 309 S-Bahn Magdeburg
Linien RE 20, RE 30, S 1

Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen. Von der weiteren Entwicklung der Infrastruktur wird abhängen, ob im Planungshorizont 2030 Angebotsverbesserungen erreicht werden können. Dies bezieht sich vor allem auf den Ausbau des Streckenabschnittes Zielitz – Stendal auf 160 km/h.

Für den **RE 20** ist in Abstimmung mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen das Schließen von Angebotslücken durch Bestellung zusätzlicher, landesgrenzüberschreitender Leistungen zu prüfen. Priorität hat die Einbindung in die ITF-Knoten Magdeburg Hbf und Uelzen jeweils zur vollen Stunde mit Anschlüssen in/aus allen Richtungen.

In Abhängigkeit der langfristigen Gestaltung der **RB 32** kann es notwendig werden, dass zwischen Stendal und Salzwedel bis zu fünf weitere Halte in den RE 20 aufgenommen werden. Im Planungshorizont 2020 soll mit Inbetriebnahme des zweiten Streckengleises zwischen Hohenwulsch und Salzwedel eine Vertaktung der RB 32 möglich werden, was auch bessere Anschlüsse zum Busverkehr ermöglicht.

Im Planungshorizont 2030 besteht jedoch ein Prüfbedarf zur Vorhaltung einer eigenen Linie allein zur Bedienung der Stationen Brunau-Packebusch, Fleetmark, Kläden, Pretzier und Steinfeld. Auch in Abhängigkeit des Erhalts aller Stationen kann es sinnvoll sein, diese künftig in die Linie RE 20 zu integrieren.

Im Planungshorizont 2030 ist ebenfalls eine Verlängerung des **RE 30** über Magdeburg Hbf hinaus bis Wittenberge zu prüfen, was Direktverbindungen zwischen Wittenberge, Stendal, Köthen und Halle (Saale) Hbf schafft.

Im Kontext des ausgeweiteten RE-Angebotes ist die Fortschreibung des S-Bahn-Angebotes zu bewerten. Im Abschnitt Stendal – Wittenberge würde der RE 30 die **S 1** mit Halt an allen Stationen ersetzen, südlich von Stendal in der Punkt-zu-Punkt-Betrachtung jedoch ergänzen. Entsprechend ist mit Blick auf die unterschiedlichen Prioritäten der ITF-Einbindung ein möglichst ausgewogenes Angebot zwischen RE- und S-Bahn-Angeboten zu planen.

Im Stadtgebiet Magdeburg ist ein vertaktetes S-Bahn-Angebot zu erhalten, dabei muss sich der 30 min-Takt langfristig nicht zwingend zwischen Zielitz und Schönebeck-Bad Salzellen ergeben. Im Zusammenhang mit anderen Relationen (z. B. Burg – Schönebeck-Bad Salzellen) sind auch andere Varianten zu prüfen.

KBS 308 Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde – Wolfsburg **Linien RE 6, RB 36**

Im Planungshorizont 2020 erfolgt eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018). Im Planungshorizont 2030 ist durch DB Netz der Streckenausbau auf 120 km/h im Abschnitt Abzweig Glindenberg – Oebisfelde beabsichtigt, ebenso Anpassungen an den Spurplänen der Bahnhöfe zur Gewährleistung von schnelleren Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten.

Innerhalb der Linie **RE 6** soll das derzeit auf Einzelfahrten beschränkte Angebot auf einen Zweistundentakt montags bis freitags im Berufsverkehr ausgeweitet (ohne Halte zwischen Magdeburg-Neustadt und Haldensleben), im ITF-Knoten Haldensleben sollen die Angebote von **RE 6** und **RB 36** zur geraden vollen Stunde untereinander und mit weiterführenden Buslinien verknüpft werden.

Des Weiteren erfordert die dynamische Entwicklung des Arbeitsstandortes Wolfsburg möglichst kurzfristige Reaktionen auf Nachfrageschwankungen sowie die Ausrichtung des Angebotes auf die Schichtzeiten.

KBS 310 Magdeburg Hbf – Braunschweig Hbf **Linie RB 40**

Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen.

Im Planungshorizont 2030 ist spätestens mit der Neuvergabe der Linie (Betriebsaufnahme Dezember 2028) und in Abhängigkeit möglicher Veränderung auf der KBS 260 eine veränderte Verknüpfung in Magdeburg Hbf zu prüfen.

KBS 315 Magdeburg – Halberstadt – Thale **Linien RE 11, RE 21, RE 31, RB 43**

Im Planungshorizont 2020 erfolgt eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018). Die Trennung und Vereinigung in Halberstadt mit den Linien **RE 21** und **RE 31** soll im Planungshorizont 2020 und 2030 beibehalten werden.

Zwischen Magdeburg Hbf und Halberstadt wird täglich eine stündlich, schnelle Verbindung gewährleistet. Mit Abschluss des im Planungshorizont 2020 durch die DB Netz AG zugesagten Streckenausbaus auf 120 km/h im Abschnitt Dodendorf – Halberstadt wird eine Verkürzung der Reisezeit möglich.

Für die gewachsenen Strukturen im Wohnungs- und Gewerbebereich der Gemeinde Sülzetal sowie zur Verknüpfung mit dem ÖSPV ist beim **RE 11** ein Verkehrshalt in Osterweddingen zu prüfen. Grundvoraussetzung für diese Prüfung ist der Bau einer Schnittstelle.

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 2030 zu prüfen (Voraussetzung Reisezeitverkürzung durch Streckenausbau zwischen Wegeleben und Thale-Musestieg). Dabei sind die Auswirkungen auf das ÖSPV-Netz sowie die Anschlüsse zur HSB zu bewerten.

Die **RB 43** bedient zwischen Magdeburg und Oschersleben das Stadt-Umland, in Magdeburg Hbf sind Durchbindungen auf andere Linien des Dieselnetzes zu prüfen.

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

Eine Änderung des Angebotes ist nicht vorgesehen.

KBS 328 (Magdeburg Hbf –) Halberstadt – Blankenburg (Harz) Linie RE 31

Im Planungshorizont 2020 erfolgt eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018). Die Trennung und Vereinigung in Halberstadt mit der Linie RE 11 soll im Planungshorizont 2020 und 2030 beibehalten werden, um zweistündlich direkte (in der anderen Stunde mit Umstieg in Halberstadt) Fahrtmöglichkeiten zwischen Blankenburg (Harz) und Magdeburg zu realisieren.

Zwischen Halberstadt und Blankenburg (Harz) wird montags bis freitags ein stündliches, am Wochenende mindestens zweistündliches Angebot angestrebt. Im Planungshorizont 2020 ist die Auflassung der Station Börnecke zu prüfen.

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

KBS 330 Halle (Saale) – Bernburg/ – Halberstadt – Goslar Linien RE 4, RE 21, RE 24, RB 44, RB 47

Im Planungshorizont 2020 erfolgt für alle Linien eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018). Veränderungen im Planungshorizont 2030 werden von der Entwicklung der Nachfrage des Ende 2015 eingeführten neuen Betriebskonzeptes sowie der damit verbundenen Aufgabe des Neigetechnikbetriebes abhängig gemacht. Nicht zuletzt sind auch Infrastrukturerweiterungen (z. B. teilweise zweigleisiger Ausbau) Voraussetzung für neue Konzepte. Mit einer gewünschten Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 140 km/h ergeben sich mit Reisezeitverkürzungen ggf. weitere planerische Möglichkeiten.

RE 4 und **RE 24** bilden zusammen zwischen Halle (Saale) Hbf und Halberstadt ein täglich, stündliches Angebot. Die nicht ausreichende Kantenzzeit und die einzuhaltenden Anschlüsse in Halberstadt (ITF-Knoten zur vollen Stunde) und Halle (Saale) Hbf (Anschluss an die S-Bahn von/nach Leipzig) erzwingen eine alternierende Bedienung von Drohndorf-Mehringen, Freckleben, Frose und Nachterstedt-Hoym sowie das Auslassen der Stationen Hedersleben-Wedderstedt und Wegeleben.

Zwischen Halberstadt und Goslar schaffen **RE 4** und **RE 21** ein täglich, stündliches Angebot. Die nicht ausreichende Kantenzzeit und die einzuhaltenden Anschlüsse in Halberstadt, Vienenburg und Goslar erzwingen eine alternierende Bedienung von Heudeber-Danstedt, Wernigerode-Elmowerke, Darlingerode und Stapelburg.

Beim **RE 21** soll die Trennung und Vereinigung in Halberstadt mit der Linie **RE 11** beibehalten werden, um direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Goslar, Ilsenburg, Wernigerode und Magdeburg zu realisieren.

Die Linie **RB 44** ergänzt zwischen Halberstadt und Aschersleben die Angebote **RE 4** und **RE 24**, stellt zudem die Bedienung der Stationen Hedersleben-Wedderstedt und Wegeleben sicher.

Die **RB 47** bedient im Abschnitt Halle (Saale) – Könnern alle Unterwegshalte, im Abschnitt Halle (Saale) Hbf – Halle-Trotha ist eine bestmöglich zeitliche Verteilung gemeinsam mit dem S-Bahn-Angebot von/nach Leipzig zu prüfen. Die **RB 47** soll als S-Bahn-Angebot vermarktet werden (Leitprojekt S-Bahn). In Bernburg sollen die Linien **RB 47** und **RB 48** betrieblich verknüpft werden, womit neue, zweistündliche Direktverbindungen z. B. innerhalb des Salzlandkreises entstehen.

Im Planungshorizont 2030 ist eine Ertüchtigung des Streckenabschnittes Könnern – Baalberge auf 80 km/h vorgesehen, in diesem Zusammenhang ist der Erhalt der Zugangsstellen Bebitz und Trebitz zu prüfen.

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

Eine Änderung des Angebotes ist nicht vorgesehen.

KBS 334 Aschersleben – Dessau

Linie RB 50

Im Planungshorizont 2020 erfolgt eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018). Auf dem Abschnitt Köthen – Dessau soll ein ESTW errichtet und die Bahnsteige in Dessau-Alten, Dessau-Mosigkau und Elsnigk in einen zeitgemäßen Zustand versetzt werden. Für die Stationen Frenz und Osternienburg besteht Entscheidungsbedarf bezüglich des langfristigen Erhalts. Auch soll innerhalb dieses Planungshorizonts Bernburg-Friedenshall zugunsten der neu errichteten Station Bernburg-Roschwitz dauerhaft aufgelassen werden.

Im Planungshorizont 2030 soll das Angebot fortgeschrieben werden, wobei eine Weiterentwicklung des ITF-Knoten in Güsten zur vollen Stunde zu prüfen ist. Dies setzt zusätzliche Infrastruktur im Bahnhof Güsten voraus, welche anhand eines Konzeptes zu begründen ist. Weitere Angebotsverbesserungen auf der Gesamtstrecke sind abhängig von der Infrastrukturentwicklung (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h).

KBS 335 Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt und Magdeburg – Aschersleben

Linien RE 10, RB 41

Im Planungshorizont 2020 erfolgt eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018). Vom weiteren Ausbau der Infrastruktur wird abhängen, ob beim **RE 10** im Planungshorizont 2030 Angebotsverbesserungen erreicht werden können. Dazu zählt die Ausgestaltung des ITF-Knoten Güsten zu einem Nullknoten mit „Rundum-Anschlüssen“ sowie die Verkürzung der Reisezeit nach Ausbau des Streckenabschnittes Güsten – Blankenheim auf bis zu 120 km/h. Auf dem Gebiet des Freistaates Thüringen würde das Land Sachsen-Anhalt das Auslassen von mehreren Halten begrüßen.

Für die **RB 41** soll das Angebot grundsätzlich fortgeschrieben werden, wobei eine Weiterentwicklung des ITF-Knoten in Güsten zur vollen Stunde zu prüfen ist.

KBS 337 Klostermansfeld – Wippra
Eine Veränderung der saisonalen nachfrageorientierten Bedienung ist durch den Aufgabenträger Landkreis Mansfeld-Südharz nicht vorgesehen.
KBS 340 Magdeburg Hbf – Köthen – Halle (Saale) und Magdeburg – Bernburg Linien RE 30, RB 48
Beim RE 30 soll im Planungshorizont 2020 die betriebliche Verknüpfung mit der Linie RE 18 Halle (Saale) Hbf – Jena-Göschwitz geprüft werden. Im Stadtgebiet Magdeburg ist die Bedienung der Stationen Südost und SKET-Industriepark zu evaluieren. Im Planungshorizont 2030 ist eine Verlängerung über Magdeburg Hbf hinaus bis Wittenberge angedacht, was Direktverbindungen zwischen Wittenberge, Stendal, Köthen und Halle (Saale) Hbf schaffen würde. Priorität hat die Einbindung in den ITF-Knoten Halle (Saale) Hbf mit Anschluss an den Fernverkehr von/nach Erfurt – München sowie Magdeburg Hbf mit Anschlüssen zur halben Stunde. Die RB 48 wird im Planungshorizont 2020 in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt integriert (Betriebsaufnahme Dezember 2018). In Bernburg sollen die Linien RB 47 und RB 48 betrieblich verknüpft werden, womit neue, zweistündliche Direktverbindungen z. B. innerhalb des Salzlandkreises entstehen. Unabhängig davon sind Landkreis, Kommunen und Busunternehmen aufgefordert, mit einer optimalen Verknüpfung aller Aktivitäten mit dem Bahnangebot zur Steigerung der Nachfrage beizutragen. Hierbei geht es vor allem um die Schülerbeförderung. Im Planungshorizont 2030 ist zur Anbindung von Bernburg und Calbe (Saale) an Magdeburg mindestens Montag-Freitag eine Direktverbindung Bernburg – Magdeburg Hbf im 2-Stunden-Takt vorgesehen. Zu allen anderen Zeiten wird in Calbe (Saale) Ost der Anschluss an die Linie RE 30 hergestellt. Eine nachhaltige, wesentliche Steigerung der Reisendenzahlen ist insbesondere dann möglich, wenn • der vollständige Ausbau des Streckenabschnittes Calbe (Saale) West – Bernburg-Waldau für eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erfolgt, • der Bau einer Verbindungskurve zwischen Abzweig Tornitz und Abzweig Seehof umgesetzt wird und • das ÖSPV-Angebot keine Konkurrenz zum Bahnangebot darstellt (z. B. Schülerverkehr zwischen Bernburg und Schönebeck).
KBS 501.3 Halle (Saale) – Schkeuditz – Leipzig Hbf – Markkleeberg-Gaschwitz Linie S 3
Im Planungshorizont 2020 ist die bereits schon seit Jahren beabsichtigte Durchbindung der S 3 nach Halle-Nietleben vorgesehen. Dies ist erst nach Fertigstellung des Bahnhofsumbaus in Halle (Saale) möglich. In diesem Zusammenhang ist auch die Führung dieser Linie von/nach Halle-Trotha zu prüfen, so wie dies seit Dezember 2015 bereits erfolgt. Im Planungshorizont 2030 sind mit der Neuvergabe der SPNV-Leistungen im Netz MDSB II zu Ende 2025 in Abstimmung mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig ggf. weitere Angebotsveränderungen zu prüfen, die insbesondere auf die wachsende Nachfrage zwischen den beiden Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig reagieren.
KBS 501.5 Halle (Saale) – Flughafen – Leipzig Hbf – Altenburg – Zwickau Linien S 5x und S 5
Im Planungshorizont 2020 ist die Verdichtung des Angebotes zwischen Halle (Saale) Hbf und dem Flughafen mindestens montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit zu realisieren. Zusammen mit der Linie S 3 gibt es dann vier Fahrten je Stunde und Richtung in der Punkt-zu-Punkt-Bedienung Halle (Saale) – Leipzig. Im Planungshorizont 2030 sind mit der Neuvergabe der SPNV-Leistungen im Netz MDSB I zu Ende 2025 in Abstimmung mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig ggf. weitere Angebotsveränderungen zu prüfen, die insbesondere auf die wachsende Nachfrage zwischen den beiden Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig reagieren.
KBS 501.7 S-Bahn Halle (Saale) Linie S 7

Das Angebot der S 7 zwischen Halle (Saale) Hbf und Halle-Nietleben geht im Planungshorizont 2020 in der Linie S 3 auf, womit vom Stadtteil Halle-Neustadt künftig alle 30 min Direktverbindungen von/nach Leipzig geschaffen werden.

Als S 7 sollen künftig die heutigen RB-Angebote der RB 75 Halle (Saale) Hbf – Lu. Eisleben vermarktet werden. Sofern die Signaltechnik es zulässt, sollen dann auch in Richtung Halle (Saale) Hbf die Stationen Silberhöhe und Südstadt bedient werden.

Für den Abschnitt Halle (Saale) Hbf – Halle-Trotha ist zu prüfen, ob die die RB 47 halbstündlich ergänzende Linie nach Lutherstadt Eisleben oder nach Leipzig geführt werden soll.

KBS 550 Leipzig Hbf – Zeitz – Gera – Saalfeld
Linien RE 12, RB 22

Im Planungshorizont 2020 ist durch die DB Netz AG ein teilweiser Ausbau des Streckenabschnittes Leipzig – Zeitz auf 120 km/h vorgesehen. Dies ist Voraussetzung, um die von Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen geforderte Anbindung der Linien **RE 12** und **RB 22** in Leipzig Hbf an den Fernverkehr von/nach Berlin zu realisieren und gleichzeitig den ITF-Knoten Zeitz zur halben Stunde zu bedienen.

KBS 551 Weißenfels – Zeitz
Linie RB 76

Es ist keine Veränderung des Angebotskonzeptes vorgesehen. Allerdings ist im Planungshorizont 2030 eine Entscheidung zur weiteren SPNV-Bestellung der **RB 76** zu treffen. Hier ist vor allem die Entwicklung der Nachfrage zu beobachten.

KBS 560/580 Halle (Saale) / Leipzig – Naumburg – Jena – Saalfeld/Erfurt – Eisenach
Linien RE 15, RE 16, RE 17, RE 18, RB 20, RB 24

Im Planungshorizont 2020 ist für **RE 15** Leipzig Hbf – Jena – Saalfeld und **RE 17** Leipzig Hbf – Erfurt Hbf keine Veränderung vorgesehen. Im Planungshorizont 2030 wird – unter Mitwirkung des Zweckverbandes für Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) – eine Beschleunigung der Linien mindestens im Abschnitt Leipzig Hbf – Markranstädt durch das Auslassen von mehreren Halten unterstellt. Dies wäre durch ein zusätzliches S-Bahn-Angebot zu kompensieren, welches ggf. bis nach Merseburg oder Weißenfels und Naumburg (Saale) Hbf ausgeweitet werden soll (Leitprojekt S-Bahn). Beim RE 15 und RE 17 liegt aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt die Priorität bei der Einbindung in den ITF-Knoten Leipzig Hbf mit Anschluss an den Fernverkehr von/nach Berlin.

Für den **RE 16** Halle (Saale) Hbf – Erfurt Hbf ist in den Planungshorizonten 2020 und 2030 keine Veränderung vorgesehen. Aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt wird die Priorität bei der Einbindung in den ITF-Knoten Erfurt Hbf mit Anschluss an den Fernverkehr von/nach München gesehen.

Beim **RE 18** Halle (Saale) Hbf – Jena-Göschwitz erfolgt im Planungshorizont 2020 zum Dezember 2018 die Betriebsaufnahme (Laufzeit bis Ende 2023). In diesem Zusammenhang soll die betriebliche Verknüpfung mit der Linie RE 30 Magdeburg Hbf – Halle (Saale) Hbf geprüft werden. Priorität hat die Einbindung in den ITF-Knoten Halle (Saale) Hbf mit Anschluss an den Fernverkehr von/nach Berlin.

Zur Beschleunigung der Linien RE 16 und RE 18 besteht weiterhin ein hohes Interesse des Landes Sachsen-Anhalt am gesamthaften Ausbau des Streckenabschnittes Halle-Ammendorf – Großkorbetha auf 160 km/h, um die Reisezeit zwischen dem Oberzentren Halle (Saale) und Jena sowie den Mittelzentren Weißenfels und Naumburg/Saale zu verringern.

Die Ergänzung zum RE-Angebot im „Naumburger Kreuz“ stellt die **RB 20** Halle (Saale) Hbf – Eisenach dar mit Bedienung aller Stationen. Grundsätzlich ist den Planungshorizonten 2020 und 2030 keine Veränderung vorgesehen. Am Wochenende ist ein stündliches statt zweistündliches Angebot zu prüfen zur Abschöpfung des hohen Nachfragepotentials im Stadt-Umland von Halle (Saale).

Im Planungshorizont 2020 soll die **RB 24** ausschließlich in Großheringen (derzeit Naumburg/Saale Hbf) enden mit Anschluss an die RB 20. Damit würde die Linie nicht mehr das Gebiet von Sachsen-Anhalt befahren.

KBS 585 Naumburg/Saale Ost – Wangen
Linie RB 77

Im Planungshorizont 2020 erfolgt eine Integration in das Diesel-Netz Sachsen-Anhalt (Betriebsaufnahme Dezember 2018) unter Beibehaltung des aktuellen Angebotes.
 Im Planungshorizont 2030 sind Angebotsveränderungen von der weiteren Entwicklung der Infrastruktur abhängig. Vom Land wird hier ein Streckenausbau auf 80 km/h vorausgesetzt.
 In Abstimmung mit dem Freistaat Thüringen sind SPNV-Leistungen zwischen Wangen und Artern zu prüfen.

KBS 586 Merseburg – Querfurt
Linie RB 78

Im Planungshorizont 2020 ist eine Neuvergabe der **RB 78**-Leistungen ggf. zusammen mit der RB 76 (KBS 551) geplant. Unabhängig davon muss sich das Angebotskonzept stets an der Entwicklung der Angebote auf der Strecke KBS 580 (RE 16, RE 18, RB 20) orientieren, um in Merseburg zeitgünstige Anschlüsse mindestens von/nach Halle (Saale) zu gewährleisten.
 Daraus leitet sich auch das Ergebnis der Prüfung zur Verlängerung nach Querfurt-West ab.

KBS 590 Halle (Saale) – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel
Linien RE 9, RE 19, RB 75

In den Planungshorizonten 2020 und 2030 ist für den **RE 9** keine Veränderung vorgesehen. Aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt liegt die Priorität bei der Einbindung in den ITF-Knoten Halle (Saale) Hbf zur vollen Stunde mit Anschluss an den Fernverkehr von/nach Berlin.
 Beim **RE 19** wird im Planungshorizont 2030 die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes (ESTW) in Sangerhausen und damit die gemäß Ausschreibung geforderte Trennung und Vereinigung der Linien RE 19 Halle (Saale) Hbf – Leinefelde und RB 59 Halle (Saale) Hbf – Erfurt Hbf angenommen.
 Zur stündlichen Erschließung der Gemeinde Südharz ist ein Verkehrshalt in Roßla zu prüfen. Grundvoraussetzung sind Verbesserungen an der Strecken- und Bahninfrastruktur (Erhöhung Streckengeschwindigkeit und/oder Beseitigung schienengleiche Bahnsteigzugänge).
 Das stündliche, am Wochenende zweistündliche Angebot der **RB 75** Halle (Saale) Hbf – Lu. Eisleben soll perspektivisch als S-Bahn (S 7) vermarktet werden (Leitprojekt S-Bahn). In Fahrtrichtung Halle (Saale) Hbf sollen auch die Halte Südstadt und Silberhöhe mitbedient werden. Dafür ist allerdings neue Stellwerkstechnik notwendig.
 Die Weiterführung einzelner Fahrten montags bis freitags zur Hauptverkehrszeit nach Sangerhausen und Nordhausen soll unabhängig davon erhalten werden zur Ergänzung des Grundangebotes RE 9 und RE 19. Insgesamt ist die Infrastruktur mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von meist 100 km/h auf der Gesamtstrecke in einem unbefriedigenden Zustand und verhindert die Schaffung von attraktiven SPNV-Angeboten mit Blick auf die parallele Autobahn A 38.

KBS 594 Sömmerda – Großheringen
Linie RB 27

Zum Dezember 2017 wurde das SPNV-Angebot im Abschnitt Buttstädt – Großheringen durch den Freistaat Thüringen und Sachsen-Anhalt abbestellt, nachdem der Prüfbedarf zur generellen Zukunft der Verbindung aufgrund der geringen Nachfrage abgearbeitet wurde. Damit verloren zwei Stationen mit Berührungspunkt zu Sachsen-Anhalt, Eckartsberga und Tromsdorf, ihre SPNV-Anbindung.

Übersicht 6 Maßnahmenkonzept bis 2030 für alle ÖSPV-Verbindungen des Bahn-Bus-Landesnetzes
Salzwedel – Gardelegen – Haldensleben (– Magdeburg) Linie 100
Aufgrund des vorhandenen Fahrgastpotenzials ist eine schrittweise Erhöhung des Fahrtenangebotes zu einem weitgehend stündlichen Angebot zu prüfen. Dabei sollte der Abschnitt Salzwedel – Gardelegen vorrangig umgesetzt werden, wobei für die zusätzlich einzurichtenden Fahrten eine direkte Linienführung zwischen den beiden Zentren angestrebt wird. Darüber hinaus ist die Ausweitung des Bedienzeitraums sowie die Verdichtung von Haltestellen in den zentralen Orten und in Letzlingen zu prüfen.
Salzwedel – Arendsee – Seehausen (Altmark) Linie 200
Das Konzept der Anrufhaltestellen sollte weiter ausgebaut und möglichst einheitlich über den gesamten Tag angeboten werden.
Salzwedel – Klötze Linie 300
In Salzwedel, Beetzendorf und Klötze sind Maßnahmen zur Verbesserung der Feinerschließung zu prüfen.
Klötze – Oebisfelde/Wolfsburg Linie 300
Aufgrund der Ausrichtung der Pendlerströme in Richtung Niedersachsen ist eine Neuausrichtung der Linie von Salzwedel über Klötze und Kunrau nach Wolfsburg zu prüfen. Zur Erschließung des Fahrgastpotenzials ist zwischen Klötze und Wolfsburg ein Stundentakt anzustreben.
Gardelegen – Klötze Linie 400
Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials ist das Herauslösen dieser Relation aus dem Bahn-Bus-Landesnetz vorgesehen.
Havelberg – Glöwen Linie 900
In diesem Abschnitt ist der Angebotsumfang im Landesnetz auf einen Zweistundentakt zu reduzieren. Ergänzende Angebote sind ggf. ohne Landesförderung einzurichten.
Stendal/Tangermünde – Schönhausen – Havelberg Linie 900
Das Angebot soll im Raum Stendal/Tangermünde neu strukturiert und mit der Relation Jerichow/Genthin verknüpft werden. Darüber hinaus ist eine weitere Beschleunigung der Relation Havelberg – Stendal zu prüfen. Die stündlichen Fahrmöglichkeiten (Mo-Fr) sollen erhalten bleiben.
Genthin – Jerichow – Tangermünde/Stendal Linie 742
Das Angebot soll im Raum Stendal/Tangermünde neu strukturiert und mit der Linie 900 verknüpft werden. Ziel ist die Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Genthin und Stendal sowie die Herstellung von Anschlüssen von und nach Havelberg. Darüber hinaus ist eine weitere Verdichtung des Fahrtenumfanges zum Stundentakt zu prüfen.
Magdeburg – Möckern – Loburg Linie 720
Im Planungshorizont ist die weitere Verdichtung des Angebotes zum Stundentakt vorgesehen.
Haldensleben – Seehausen (Börde) – Oschersleben Linie 600

Zwischen Rottmersleben und Drackenstein ist eine veränderte Linienführung über Eichenbarleben zu prüfen. Das Angebot soll im Planungszeitraum aufgrund der geringen Nachfrage und des geringen Potenzials maßvoll ausgedünnt werden.
Haldensleben – Wolmirstedt Linie 601
Diese Relation ist in die ITF-Knoten Haldensleben und Wolmirstedt einzubinden. Es ist eine direktere Linienführung sowie die Einrichtung weiterer Haltestellen in Haldensleben zu prüfen. Darüber hinaus ist eine systematische Vertaktung der Linie zu gewährleisten.
Magdeburg – Wanzleben – Seehausen (Börde) – Eilsleben Linie 602
Das Angebot ist zwischen Magdeburg und Wanzleben in Kombination mit der Linie 603 zu verdichten. Die Einrichtung von Expressfahrten zwischen Wanzleben und Magdeburg ist zu prüfen. Zwischen Seehausen (Börde) und Eilsleben ist die Relation aus dem Landesnetz herauszulösen.
Oschersleben – Wanzleben Linie 603
Zwischen Klein Wanzleben und Oschersleben ist das Angebot zu systematisieren. Das Angebot ist zwischen Magdeburg und Wanzleben in Kombination mit der Linie 602 zu verdichten
Gewerbegebiet Osterweddingen – Magdeburg HEX 43 und Linie 659
Aufrechterhaltung als Ergänzung zum SPNV-Angebot sowie Verknüpfung mit diesem in Osterweddingen.
Halberstadt – Osterwieck – Vienenburg Linie 203
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Wernigerode – Blankenburg Linien 21 und 253
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Blankenburg – Quedlinburg Linie 21
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Blankenburg – Thale Linie 253
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Quedlinburg – Aschersleben Linien 140 und 318
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Magdeburg – Egel
Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.
Aschersleben – Hettstedt – Lutherstadt Eisleben Linien 410 und 420
Für die Verbindung Hettstedt – Lutherstadt Eisleben über die „Grunddörfer“ ist aufgrund des Nachfragepotenzials langfristig die Ausweitung auf einen 30-Minuten-Takt zu prüfen.
Lutherstadt Eisleben – Querfurt Linie 700

Südlich von Querfurt ist die Verbindung aus dem Landesnetz herauszulösen, da hier kein hinreichendes Nachfragepotenzial mehr gesehen wird. Zwischen Lutherstadt Eisleben und Querfurt sind geringfügige Anpassungen des Angebotsumfangs zu prüfen.
(Sangerhausen –) Berga-Kelbra – Stolberg Linie 450
Die Einrichtung eines sauberen Zweistudentaktes ist zu forcieren.
Hettstedt – Wippra – Sangerhausen Linie 460
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Zeitz – Meuselwitz (– Altenburg) Linie 844
Es ist zu prüfen, inwieweit eine Durchbindung der Linie bis nach Altenburg umgesetzt werden kann. In Abhängigkeit vom Ergebnis kann das Angebot als zweistündliche Verbindung im Landesnetz verbleiben.
Zeitz – Profen – Hohenmölsen Linie 850
Im Planungshorizont ist die Verbindung über Profen insbesondere wegen der Erschließung der Gemeinde Elsteraue herzustellen. In Abhängigkeit von der Umsetzung eines abgestimmten Bahn-Bus-Konzeptes im Korridor Zeitz – Teuchern kann diese Verbindung auch über Theißen erfolgen. Für diese Verbindung ist künftig ein durchgehendes zweistündliches Angebot vorgesehen.
Weißenfels – Hohenmölsen Linie 800
Im Planungshorizont ist grundsätzlich keine Veränderung vorgesehen.
Zeitz – Naumburg Linie 820
Im Planungszeitraum soll die Einführung einer direkten stündlichen Linienführung unter Einbeziehung des Gewerbegebietes Schleinitz geprüft werden.
Leipzig – Lützen
Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.
Merseburg – Günthersdorf (– Leipzig) Linie 131
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Querfurt – Röblingen Linie 705
Im Planungshorizont ist das Herauslösen dieser Achse aus dem Landesnetz vorgesehen, da hier kein hinreichendes Nachfragepotenzial mehr gesehen wird.
Merseburg – Schafstädt – Querfurt Linie 728
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Halle (Saale) – Bad Lauchstädt
Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz ggf. unter Einbeziehung der Linie 728 zu prüfen.
Halle (Saale) – Zörbig
Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.

Halle (Saale) – Wettin Linie 302
Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.
Halle (Saale) – Salzmünde
Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.
Gräfenhainichen – Dessau Linie 310
Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.
Bitterfeld – Stumsdorf Linie 440
Diese Linie wurde mit Wirkung zum 01.07.2017 aus dem Landesnetz herausgelöst, da eine die Linie begründende Verbindungsfunktion zentraler Orte bereits auf einem anderen Linienweg mit Neuordnung des Liniennetzes im Landkreis Anhalt-Bitterfeld hergestellt wird.
Dessau – Aken
Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.

6.3.3 ÖPNV in den Oberzentren

Leitlinien

- Leitlinie 1** Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt stellt entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicher und verbindet diese untereinander. Elementare Bestandteile dieses Gesamtsystems sind auch die Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote. Es wird unter den bestehenden Rahmenbedingungen attraktiv ausgestaltet, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und den Zielstellungen und Herausforderungen des Klimaschutzes sowie des demografischen Wandels gerecht werden kann.
- Leitlinie 6** 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 intermodale Reiseketten (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen.
- Leitlinie 10** Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.
- Leitlinie 11** Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind integrierte Beförderungsketten über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu organisieren und sicherzustellen. Dabei sind die ÖPNV-Verkehrsangebote durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Ver-

knüpfung der Teilsysteme sowie eine entsprechende Fahrgastinformation und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf die Gestaltung des ÖPNV in den Oberzentren an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Der ÖPNV in den Oberzentren ist wichtiger und integraler Bestandteil des ÖPNV-Gesamtsystems in Sachsen-Anhalt. Er dient in besonderem Maße der Sicherstellung der städtischen Mobilität und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele. Seine Planung und Finanzierung liegt bezogen auf Straßenbahn- und Stadtbusverkehre in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger. Regionale ÖPNV-Linien ergänzen dieses System.
- Das Land stärkt die oberzentralen Funktionen durch Planung, Bestellung (SPNV) und Finanzierung qualifizierter Stadt-Umland-Verkehre im Bahn-Bus-Landesnetz.
- Das Land unterstützt Investitionen in die städtischen ÖSPV-Infrastrukturen mit Kofinanzierung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, des Entflechtungsgesetzes bzw. entsprechender Nachfolgeprogramme.
- Im Sinne einer effizienten Mittelverwendung und eines integrierten und aufeinander abgestimmten Verkehrs- und Tarifangebotes sind Kooperationen zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Umfeld der Oberzentren erforderlich. Das Land wird den Aufbau dieser Kooperationen planerisch und finanziell unterstützen.
- Bei der Ausgestaltung des Verkehrsangebotes in den Oberzentren ist auf eine Verwirklichung der gleichstellungspolitischen Ziele hinzuwirken. Hierzu können insb. die Unterstützung komplexer Wegeketten von Eltern minderjähriger Kinder und die Berücksichtigung der spezifischen Sicherheitsbedürfnisse von Frauen beitragen.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Die Oberzentren Dessau-Roßlau, Halle (Saale) und Magdeburg verfügen über gut ausgebaute städtische ÖPNV-Systeme. Basis dafür waren die in den Nachwendejahren getätigten Investitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur, verbunden mit Straßenbahnnetzerweiterungen in allen drei Städten. Über die Nahverkehrspläne werden die Angebote definiert.

Das Angebot setzt sich aus Straßenbahn-, Stadtbus- und Quartiersbuslinien zusammen, wobei die Straßenbahnlinien und einige besonders stark nachgefragte Stadtbuslinien die verkehrliche Hauptlast tragen. Dabei wird in Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrplansystematik in der Regel ein Grundtakt von 10 oder 15 Minuten (montags bis freitags) angeboten. Durch Überlagerungen mehrerer Linien auf den innenstadtnahen Strecken ergeben sich an vielen Stellen noch dichtere Takte. Das Stadtbusangebot ist zumeist auf die Straßenbahnlinien an verschiedenen Knotenpunkten zeitlich und räumlich abgestimmt. Der Nachtverkehr wird nach unterschiedlichen Konzepten angeboten, sowohl auf den Angebotsumfang, also auch auf den Fahrzeugeinsatz bezogen.

Der Anteil des ÖPNV an den im innerstädtischen Verkehr zurückgelegten Wegen betrug im Jahr 2013 in der Landeshauptstadt Magdeburg 15,7 Prozent, in Halle (Saale) 21,1 Prozent und in der deutlich

kleineren Stadt Dessau-Roßlau 6,4 Prozent der Wege (Quelle: SrV 2013). Im Vergleich zur vorangegangenen Haushaltsbefragung im Jahr 2008 konnte in Halle (Saale) eine Zunahme des ÖPNV-Anteils um 2,4 Prozentpunkte, in der Landeshauptstadt Magdeburg eine Abnahme um 5,6 Prozentpunkte und in Dessau-Roßlau eine nahezu konstante Entwicklung festgestellt werden. Alle drei Oberzentren konnten in dem Zeitraum eine deutliche Zunahme des Fußverkehrs verzeichnen. In der Landeshauptstadt Magdeburg hat zudem auch der Fahrradverkehr zulasten des ÖPNV zugenommen. Der MIV-Anteil ist in allen drei Oberzentren gesunken. Bei der Bewertung der Angaben ist zu berücksichtigen, dass in Magdeburg während der zweiten Hälfte des Jahres 2013 erhebliche Angebotseinschränkungen infolge von Hochwasserschäden bestanden. Darüber hinaus wurde in SrV 2013 erstmals eine exaktere Erhebungsmethodik angewandt, die kurze Wege wie z. B. Zwischenstopps präziser erfasst.

Das ÖSPV-Netz der Landeshauptstadt Magdeburg befindet sich seit mehreren Jahren im Umbruch und ist stark vom Baugeschehen geprägt. Treiber hierfür ist das Projekt „2. Nord-Süd-Verbindung“, welches in insgesamt sieben Bauabschnitten einen Aus- und Neubau des Straßenbahnnetzes bis Ende 2019 unterstellt. Einige Angebotsverbesserungen konnten die Magdeburger Verkehrsbetriebe bereits umsetzen. Hierzu zählen die Eröffnung der Neubaustrecke ins Wohngebiet Reform und zum Bördepark im Dezember 2012 sowie der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen in der Leipziger Straße, die Beschaffung weiterer Niederflurtriebwagen und der nahezu vollständige Ersatz der alten Tatra-Wagen, die Inbetriebnahme neuer Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation sowie die Neuausrichtung des Spät- und Nachtverkehrs im Sommer 2015. Seitdem ist das Liniennetz baubedingt erheblichen infrastrukturellen Einschränkungen und immer wiederkehrenden Veränderungen unterworfen.

In Halle (Saale), wo ausschließlich die Straßenbahnlinien die verkehrliche Hauptlast tragen, konnten in der Vergangenheit mehrere wichtige Neubaustrecken (u. a. Halle-Neustadt und Büschdorf) in Betrieb genommen werden. Einen weiteren Schwerpunkt stellte die Erneuerung der Bestandsinfrastruktur dar. Das im Jahr 2014 begonnene „Stadtbahn-Programm Halle“ soll – entsprechend eines kommunalpolitischen Grundsatzbeschlusses – mit finanzieller Unterstützung des Bundes und des Landes bewirken, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen sicheren, schnelleren und ÖPNV-bevorzugten Straßenbahnbetrieb bis zum Jahr 2025 hergestellt werden können. Dem Stadtbahn-Vorhaben liegen eine Liniennetzgestaltung und ein Angebotskonzept zugrunde, welches die Weiterentwicklung eines bedarfsorientierten, strategischen Nahverkehrsangebots der HAVAG ermöglichen wird. Als erste Stufe dieses Programms wurde im Jahr 2013 der Ausbau der Linie 1 Beesen – Frohe Zukunft gestartet.

Das ÖSPV-Netz der Stadt Dessau-Roßlau konnte nach den umfangreichen Sanierungen in den 1990er-Jahren und der Neubeschaffung von Niederflurtriebwagen und Niederflur-Erdgasbussen in den frühen 2000er-Jahren weitgehend konstant aufrechterhalten werden. Jedoch wurde zum Juli 2016 der Liniennast zur Kreuzbergstraße dauerhaft auf Busverkehr umgestellt, so dass aktuell zwei Straßenbahnlinien das Stadtgebiet erschließen. Eine Besonderheit stellte bis zum 30. Juni 2017 die Aufteilung des Liniennetzes auf zwei Betreiber dar: Während das Liniennetz im Südteil der Doppelstadt einschließlich des Straßenbahnnetzes durch die Dessauer Verkehrsgesellschaft mbH betrieben wurde, war für den Bereich Roßlau die Otto-Müller-Omnibusbetrieb GmbH verantwortlich. Inzwischen ist die Dessauer Verkehrs GmbH alleiniger Betreiber des Nahverkehrsnetzes der Stadt Dessau-Roßlau.

In allen drei Oberzentren bestehen bereits Tarifkooperationen. Während jedoch Halle (Saale) und die Landeshauptstadt Magdeburg vollständig im Gebiet von Verkehrsverbünden liegen, die auch in angebotsplanerischer Hinsicht koordinierend tätig sind, gibt es mit dem ABW-Tarif in Dessau-Roßlau nur ein auf Zeitkartennutzer beschränktes Tarifangebot für Übersteiger.

Die Oberzentren Magdeburg und Halle (Saale) verfügen über eigene S-Bahn- bzw. Stadt-Umland-Bahn-systeme, die auch innerstädtische Verkehrsaufgaben übernehmen. In der Landeshauptstadt Magdeburg zählt hierzu insbesondere die Linie S 1, die im Betrachtungszeitraum als S-Bahn Mittelbe ausgehend von Schönebeck-Bad Salzelmen bis nach Stendal und Wittenberge erweitert wurde. Die im ÖPNV-Plan 2010 – 2015/2025 angedachte Schaffung eines mehrere Strecken umfassenden Regio-S-Bahn-Systems für den Großraum Magdeburg wurde dagegen bislang nicht weiterverfolgt. Hier verkehren in der Regel weiterhin RE/RB im Stundentakt.

Umgesetzt wurden dagegen die ersten zwei Stufen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Raum Leipzig/Halle. Hiervon profitiert in Sachsen-Anhalt insbesondere die Stadt Halle (Saale), wo mit Stand Dezember 2016 drei S-Bahn-Linien verkehren.

Das Oberzentrum Dessau-Roßlau wird seit Dezember 2015 stündlich von der Linie S 2 in/aus Richtung Leipzig – Bitterfeld angefahren. Des Weiteren bestehen zwischen den Ortsteilen Meinsdorf, Rodleben, Roßlau und der Kernstadt Dessau SPNV-Angebote (RE/RB) mindestens im Stundentakt.

Maßnahmen und Wirkungen

Im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre sind seitens des Landes in den kommenden Jahren folgende Angebotsveränderungen vorgesehen:

- Dezember 2017: Linie S 5X/S 5 Halle (Saale) – Leipzig über Flughafen Leipzig/Halle im angenäherten 30-Minuten-Takt montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit, Ausweitung des S-Bahn-Angebotes zwischen Halle (Saale) und Leipzig auf vier Fahrten je Stunde und Richtung.
- Dezember 2017: Linie S 8 Halle (Saale) – Bitterfeld im 30-Minuten-Takt montags bis freitags, am Wochenende stündlich, zudem Weiterführung im zweistündlichen Wechsel nach Dessau und Lutherstadt Wittenberg; Ersatz und Ausweitung des bisherigen RE/RB-Angebots.
- Dezember 2017: Linie S 9 Halle (Saale) – Eilenburg im 120-min-Takt sowie Verstärker montags bis freitags, Ersatz RB 75.
- Dezember 2019: Schaffung von Direktverbindungen Halle-Nietleben – Halle-Neustadt von/nach Leipzig sowie Einbindung des S-Bahn-Angebots auf der Relation Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf in das überregionale S-Bahn-System. Dabei ist eine Überlagerung jeweils stündlicher Verkehre Halle (Saale) Hbf – Halle-Trotha – Könnern (– Bernburg) und Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf zu einem Ziel südlich von Halle (Saale) vorgesehen. Für die Strecke Halle (Saale) – Lutherstadt Eisleben ist ebenfalls die Einbeziehung ins S-Bahn-Netz voranzutreiben.

Die beschriebenen Maßnahmen dienen der Abrundung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes in der Stadt Halle (Saale) sowie in deren Umland und verdeutlichen durch die einheitliche Kommunikation die Zugehörigkeit der Angebote zum S-Bahn-System.

Darüber hinaus bestehen folgende Prüfbedarfe, welche in Kap. 6.3.2 näher ausgeführt werden:

- Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahn-Systems im Raum Anhalt, in den Raum Mansfeld-Südharz und im südlichen Sachsen-Anhalt,
- Neustrukturierung und ggf. Erweiterung der S-Bahn Mittelbe,
- Angebotsausweitungen im Bahn-Bus-Landesnetz im Umland von der Landeshauptstadt Magdeburg und Halle (Saale).

Des Weiteren fördert das Land auch weiterhin mit dem Schnittstellenprogramm (vgl. Kap. 6.5.2) Maßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld, wobei die Kommunen einen Eigenanteil zu tragen haben. Im Rahmen dieses Programms können grundsätzlich auch die Umfelder der SPNV-Zugangsstellen in den Oberzentren neugestaltet werden, sofern dort eine Verknüpfungsfunktion zu anderen Verkehrsmitteln gegeben ist.

Das Land wird zudem den weiteren Ausbau der bestehenden Verkehrs- und Tarifkooperationen unterstützen. Dabei stehen insbesondere die in Kap. 6.4.2 beschriebenen Zielvorstellungen für eine räumliche Erweiterung der Verkehrsverbünde im Fokus. Das Land empfiehlt, dass die Verbundgesellschaften neben der Weiterentwicklung des Verbundtarifs auch die fortlaufende Abstimmung der Nahverkehrsplanungen der einzelnen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in geeigneter Weise organisieren. Hierbei ist insbesondere in Unternehmensverbünden zu beachten, dass die betroffenen Aufgabenträger maßgeblich einbezogen werden, da nur diese über eine Anpassung des Verkehrsangebotes entscheiden können. Koordinationsbedarf kann sich insbesondere bei grenzüberschreitenden Verkehren und in die Oberzentren einbrechenden Regionalbuslinien ergeben.

In der Zuständigkeit der Aufgabenträger des ÖSPV in den Oberzentren ist im Geltungszeitraum des ÖPNV-Plans die Umsetzung mehrerer bedeutender Projekte vorgesehen, die im Folgenden nachrichtlich genannt werden:

Investitionsschwerpunkte der Landeshauptstadt Magdeburg werden in den nächsten Jahren vor allem der Bau der Zweiten Nord-Süd-Verbindung, der Ersatzneubau des Strombrückenzuges und die Fertigstellung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee sein. Darüber hinaus ist die Beseitigung von Schäden am August-Bebel-Damm und in der Herrenkrugstraße geplant. Im Zusammenhang mit dem grundhaften Ausbau wichtiger Straßenzüge wie z. B. dem Nordabschnitt der Leipziger Straße, der Großen Diesdorfer Straße, der Halberstädter Straße, dem Nordabschnitt des Breiten Wegs und der Lüneburger/Lübecker Straße werden auch die Gleisanlagen und Haltestellen modernisiert. Für die Erweiterung des Liniennetzes ist zudem die Anschaffung neuer Niederflurgelenktriebwagen und neuer Niederflurbusse erforderlich.

Die Maßnahmen in der Stadt Halle (Saale) werden sich in den kommenden Jahren auf die Umsetzung der „Verkehrspolitischen Leitlinien 2016“ konzentrieren. Diese sehen eine stärkere Ausrichtung der städtischen Verkehrspolitik auf den Umweltverbund vor. Das 2014 beschlossene Stadtbahn-Programm Halle unterstützt dieses Ziel und soll daher weiter umgesetzt werden. Die Stadt Halle (Saale) hat zudem unter Federführung der HAVAG gemeinsam mit dem Saalekreis und unter Hinzuziehung externer Fachberatung an den Themen "Vermeidung von Parallelverkehren" und "Optimierung der Verknüpfung des Stadt- und Regionalverkehrs" gearbeitet. Entsprechende Vorschläge liegen in einem Gutachten vor und sollen in den kommenden Jahren in eine konkrete Umsetzung gehen.

In Dessau-Roßlau ist der Bau der Zentralhaltestelle Kavalierstraße und die Umgestaltung der Schnittstelle am Bahnhofplatz Dessau geplant. Zudem wird der Einsatz elektrisch angetriebener Busse angestrebt. Darüber hinaus steht hier wie auch in der Landeshauptstadt Magdeburg und in Halle (Saale) die schrittweise Herstellung der Barrierefreiheit und der weitere Ausbau der Fahrgastinformationssysteme an.

6.3.4 ÖSPV in den Landkreisen

Leitlinien

- Leitlinie 1** Das ÖPNV-Gesamtsystem des Landes Sachsen-Anhalt stellt entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicher und verbindet diese untereinander. Elementare Bestandteile dieses Gesamtsystems sind auch die Stadtverkehre und feinerschließende ÖPNV-Angebote. Es wird unter den bestehenden Rahmenbedingungen attraktiv ausgestaltet, damit es den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und den Zielstellungen und Herausforderungen des Klimaschutzes sowie des demografischen Wandels gerecht werden kann.
- Leitlinie 6** 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 intermodale Reiseketten (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen.
- Leitlinie 10** Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.
- Leitlinie 11** Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind 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 und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf die Gestaltung des ÖSPV in den Landkreisen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Der ÖSPV in den Landkreisen liegt in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger. Er dient neben der Sicherstellung des Schülerverkehrs in besonderem Maße auch der Mobilitäts-sicherung der übrigen Bevölkerung, indem er entsprechend den Grundsätzen des Landesent-wicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicherstellt und diese untereinander ver-bindet. Bei seiner Ausgestaltung ist auf eine Verwirklichung der gleichstellungspolitischen Ziele hinzuwirken. Hierzu können insb. die Unterstützung komplexer Wegeketten von Eltern min-derjähriger Kinder und die Berücksichtigung der spezifischen Sicherheitsbedürfnisse von Frauen beitragen.
- Das Land unterstützt Planungsvorhaben der kommunalen Aufgabenträger, welche eine stär-kere Ausrichtung des von ihnen verantworteten ÖSPV-Angebots auf Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwege und die Nahmobilität sowie die Einführung von Taktverkehren und systematisch miteinander verknüpften Verkehrsangeboten zum Ziel haben.

- Zur Verbesserung des Verständnisses für die neuausgerichteten ÖPNV-Systeme unterstützt das Land die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der Durchführung von Kommunikationskampagnen.
- 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.
- Das Land unterstützt Gemeinden und bürgerschaftliche Initiativen bei der Neueinrichtung von eigenständigen Ortsverkehren, sofern diese das bestehende ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzen und überwiegend aus lokalen bzw. kommunalen Quellen finanziert werden.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Die ÖSPV-Angebote sind in den einzelnen Landkreisen sehr unterschiedlich ausgestaltet. Während in den Gebieten einiger Aufgabenträger bedarfsorientiert geplante und stark auf den Schülerverkehr ausgerichtete Buslinien vorherrschen, wurden die ÖSPV-Angebote in anderen Landesteilen bereits auf vertaktete und hierarchisch strukturierte Linien umgestellt. Diese Neustrukturierungen erfolgten in einigen Fällen auf Initiative der Aufgabenträger oder kommunalen Verkehrsunternehmen, in anderen Fällen als Ergebnis von Genehmigungswettbewerben.

In allen Landkreisen und kreisfreien Städten sind flexible Bedienformen etabliert, wobei das Taxi- und Mietwagengewerbe in der Regel in die Angebotsstruktur einbezogen wird. Flexible Bedienformen ermöglichen eine deutlich kostengünstigere Bereitstellung von vertakteten und angebotsorientierten ÖPNV-Angeboten in Zeiten und Räumen mit sehr geringer Nachfrage. Mehrere Landkreise haben die hierdurch freigelenkten Mittel genutzt, um gleichzeitig das Angebot auf stärker nachgefragten Hauptlinien auszuweiten und zu systematisieren. Zur Organisation der flexiblen Bedienformen nutzt ein zunehmender Teil der Verkehrsunternehmen das durch das Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter.

Im o. g. Zeitraum hat das Land mehrere Vorhaben zur Neuausrichtung der kommunalen ÖPNV-Netze an den Bedürfnissen des Jedermannverkehrs (v. a. Berufs-, Freizeit- und Einkaufswege) sowohl finanziell als auch durch die aktive Beteiligung der NASA GmbH in den Projektlenkungskreisen unterstützt. Hierbei handelt es sich um Netzkonzeptionen für den Burgenlandkreis und Teile des Salzlandkreises, die derzeit noch vor der Umsetzung durch die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen stehen. In die genannten Vorhaben waren die jeweiligen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde sowie teilweise auch die betroffenen Kommunen eng eingebunden.

In den Städten Halberstadt und Naumburg sowie im Korridor Halle (Saale) – Merseburg – Bad Dürrenberg bestehen zusätzlich zum Busangebot auch Straßenbahnverkehre. Da sich die Siedlungs- und Bevölkerungsstrukturen in den genannten Gebieten deutlich von denen der Oberzentren unterscheiden, ist ein wirtschaftlicher Straßenbahnbetrieb hier jedoch mit großen Herausforderungen verbunden.

Für die Naumburger Straßenbahn, die ausschließlich mit historischen Fahrzeugen verkehrt und zunächst als Touristenbahn konzipiert war, wurde Ende 2010 eine gesonderte Förderung in § 8b des ÖPNVG LSA verankert. Seitdem wurde das Angebot sukzessive in den Stadtverkehr integriert und zum Dezember 2015 auch die Anerkennung des MDV-Tarifs erreicht. Die beiden anderen Straßenbahnbetriebe im Harz und im Saalekreis werden anteilig aus Mitteln des § 8a ÖPNVG LSA finanziert. Um den Erhalt der Straßenbahnlinie 5 zwischen Halle (Saale), Merseburg und Bad Dürrenberg zu sichern,

musste jedoch im Jahr 2017 eine ergänzende Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Saalekreis, der HAVAG und dem Land abgeschlossen werden.

Maßnahmen und Wirkungen

Durch den anhaltenden demografischen Wandel und dem damit einhergehenden Bevölkerungsrückgang werden sich ohne Gegensteuern auch in Zukunft die wirtschaftlichen Randbedingungen für den ÖSPV in den Landkreisen weiter verschlechtern. Gleichzeitig wird es aufgrund der steigenden Motorisierung und der damit einhergehenden Erwartungshaltung an Mobilitätsangebote immer schwieriger, die verbleibende Bevölkerung für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen. Um die Wirtschaftlichkeit des ÖSPV nicht weiter zu verschlechtern, muss der klassische Linienverkehr durch eine deutlich erhöhte Qualität neue Fahrgäste gewinnen.

Die vom Land unterstützten Planungsvorhaben haben gezeigt, dass die Steigerung der potenziellen Fahrgastnachfrage unter bestimmten Voraussetzungen auch im Rahmen der vorhandenen Finanzmittel möglich sein kann. Basierend auf den Erkenntnissen der Pilotvorhaben gibt das Land daher für derartige Umstrukturierungen von ÖSPV-Liniennetzen der Landkreise folgende planerische Empfehlungen:

- Hierarchisierung des Liniennetzes in regionale Hauptachsen, regionale Nebenlinien und Stadtverkehre unter Beachtung der zentralörtlichen Struktur,
- einheitliche und direkte Linienwege sowie weitgehender Verzicht auf Schleifen- und Stichfahrten auf den regionalen Hauptachsen und in den Stadtverkehren,
- Ausweitung bzw. Qualifizierung des Stadtverkehrsangebots in den Mittelzentren sowie Verbesserung der Feinerschließung,
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten flexibler Bedienformen auf den regionalen Nebenlinien sowie auf ausgewählten Stadtverkehrslinien,
- Einführung von Taktverkehr (auch im Bereich flexibler Bedienformen),
- systematische Anschlüsse zu anderen Bus- und Bahnlinien,
- Erhöhung der Haltestellendichte in besiedelten Bereichen,
- weitgehende Integration des Schülerverkehrs in den Taktverkehr, erforderlichenfalls Einsatz von Ergänzungslinien,
- Umsetzung von Schulzeitstaffelung und
- offensive Kommunikation und Vermarktung des Angebots.

Im Zusammenhang mit der genannten offensiven Kommunikation und Vermarktung des Angebots empfiehlt das Land, die Hierarchie des Netzes auch mit entsprechenden Marken zu kommunizieren. Dafür können die von MDV und NASA GmbH gemeinsam entwickelten Marken PlusBus und TaktBus genutzt werden.

Das Land erwartet von den ÖSPV-Angeboten der Landkreise, dass sie insbesondere im ländlichen Raum, aber auch in den Zentren den Einzugsbereich von Zugangsstellen des Bahn-Bus-Landesnetzes erweitern (Sammel- und Verteilfunktion). Parallele Bedienungen zu Relationen des Bahn-Bus-Landesnetzes ebenso wie Parallelangebote von flexiblen Bedienformen zu den klassischen ÖSPV-Angeboten der kommunalen Netze sind hingegen zu vermeiden.

Das Land wird bei entsprechendem Bedarf auch künftig Planungsvorhaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen unterstützen, die sich an diesen Prämissen orientieren (vgl. auch Leitprojekt „Hierarchisierung ÖSPV-Netze“ in Kap. 6.2.2). Dies umfasst auch die Unterstützung bei der Durchführung von Kommunikationsmaßnahmen gegenüber Entscheidungsträgern und Betroffenen sowie zur Vermarktung der neuen Liniennetze.

Als Kooperationspartner für flexible Bedienformen steht den Unternehmen bei Anwendung einer flexiblen Tarifgestaltung das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe zur Verfügung. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wird im Rahmen der Organisationsgestaltung erwartet, dass das vom Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter verstärkt genutzt wird. Dabei sollen neben der reinen Bestellanahme über das INSA-Callcenter künftig auch dispositive Funktionen nutzbar sein.

Eine wesentliche Zugangsvoraussetzung für das ÖPNV-System sind Angebote im Bereich der Nahmobilität und eine ausreichende Feinerschließung. Mit der Umsetzung der oben genannten Empfehlungen zur Verdichtung des Haltestellennetzes und zur Stärkung der Stadtverkehre in den Mittelzentren kann hierzu ein wichtiger Beitrag geleistet werden. In kleineren Gemeinden können jedoch in der Regel keine lokalen Angebote durch die Landkreise finanziert werden. Das Land setzt hier auf die Initiative der Gemeinden sowie der Bürgerschaft und erprobt derzeit pilothaft im Rahmen des EU-Interreg-Projekts RUMOBIL, inwieweit derartige Angebote durch finanzielle Anreize (Finanzierung eines Kleinbusses, Unterstützung ehrenamtlicher Fahrer) geschaffen werden können. Die im Rahmen dieses Projekts gewonnenen Erkenntnisse – auch aus den Pilotmaßnahmen in den beteiligten Partnerländern – sollen auf ihre Umsetzbarkeit in Sachsen-Anhalt geprüft werden.

6.3.5 Ausschreibungsnetze

Leitlinien

Leitlinie 15 Vergaben im ÖPNV sind durch die Aufgabenträger auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 so zu gestalten, dass die Interessen der Fahrgäste, der Aufgabenträger, der Arbeitnehmer und der Verkehrsunternehmen nach Entfaltung betrieblicher Initiativen und Sicherung ihrer mittelständischen Struktur gleichermaßen berücksichtigt werden.

Handlungsgrundsätze

Ausgangspunkt für die Betrachtung von Netz- bzw. Losgrößen ist die Gesamtmenge der vom Land Sachsen-Anhalt und ggf. von den beteiligten Aufgabenträgern jeweils zu vergebenden SPNV-Leistungen. Die Aufteilung in Ausschreibungsnetze erfolgt auf Basis der folgenden Handlungsgrundsätze. Zeitlich sind die Ausschreibungsnetze als gestaffelte Einzelvergaben aufgeteilt.

- Attraktivität sowohl für mittelständische, als auch für große und somit finanzkräftige Unternehmen: Deutschlandweit gibt es eine vergleichsweise geringe Anzahl an finanzkräftigen Bewerbern für SPNV-Leistungen. Auf die vielfältig auf den Markt gebrachten Ausschreibungen bewerben sich in der Regel keine Mittelständler und auch nur wenige der großen Unternehmen. Erfahrungen zeigen, dass für international operierende Unternehmen Los- bzw. Netzgrö-

ßen von unter 3 Mio. Zugkilometern wirtschaftlich nicht interessant sind. Anforderung ist daher, nach Berücksichtigung eines verkehrsfachlich zutreffend ermittelten Netzzuschnitts, soweit dann noch möglich, die Netz- bzw. Losgröße sowohl für Mittelständler als auch für große Unternehmen interessant zu gestalten. Dabei sind Netz- bzw. Losgrößen zwischen 3 und 5 Mio. Zugkilometern anzustreben.

- „Gesundes Verhältnis“ zwischen fixen und variablen Kosten: Beim Betrieb eines SPNV-Unternehmens stehen immer die fixen Kosten der Verwaltung und Fahrzeugbeschaffung den variablen Kosten für Infrastrukturnutzung, Betrieb und Personal gegenüber. Je kleiner das Netz gewählt wird, umso ungünstiger wird dieses Verhältnis. Es ist daher ein Optimum zwischen einem aufgrund der Zerteilung in Lose/Netze erreichbaren Wettbewerbs-/Vergabegewinn und der Minimierung der fixen Kosten durch obere Begrenzung der Zahl der Auftragnehmer anzustreben.
- Wirtschaftliche Leistungserbringung und Einsatz von Betriebsmitteln: Innerhalb von Linien bestehen betrieblich nicht selten Verflechtungen, welche bei Aufteilung in kleinere Gebiets- bzw. Streckenlose entfallen würden. Dies wiederum würde zu einem Mehrbedarf an Betriebsmitteln (Fahrzeuge, Personal) führen und somit zu höheren Belastungen der öffentlichen Haushalte. Die Verflechtungen beziehen sich auf mögliche Verknüpfungen einzelner Linien, um einen hohen Einsatzgrad der Betriebsmittel zu erreichen. Zudem ist bei der Bildung der Ausschreibungsnetze auf einen möglichst einheitlichen Einsatz von Betriebsmitteln wie Fahrzeugen zu achten. Dies bezieht sich auf die erforderlichen Gefäßgrößen, die Traktionsart und Ausstattungsanforderungen.
- Betreuung der Verträge durch den Auftraggeber: Besonderes Charakteristikum des Geschäftes im Schienenpersonennahverkehr ist, dass auch die Auftraggeber während der Vertragslaufzeit einen teilweise erheblichen Betreuungsaufwand haben. Es ist daher das Ziel, die Zahl der zu betreuenden Verträge auf maximal 10 bis 12 zu begrenzen.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

In Sachsen-Anhalt sind in den vergangenen Jahren fast alle Leistungen im Wettbewerb vergeben worden. In der Mehrzahl der Fälle wurden langlaufende Verträge mit einer Laufzeit bis 15 Jahre geschlossen. Es wurden die in der Abbildung 8 dargestellten Netze ausgeschrieben und wie folgt vergeben:

- Netz „Nordharz“ an die Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH (heute firmierend als Transdev Sachsen-Anhalt GmbH) mit einer Laufzeit von Ende 2005 bis Ende 2017. Der Vertrag wurde zur Angleichung der Laufzeit an den Verkehrsvertrag Altmark-Börde-Anhalt um ein Jahr bis Dezember 2018 verlängert.
- Netz „Altmark-Börde-Anhalt“ an die Elbe Saale Bahn (Teil der DB Regio AG) mit einer Laufzeit von Ende 2006 bis Ende 2018,
- Netz „Sachsen-Anhalt-Süd“ an die Burgenlandbahn (Teil der DB Regio AG) mit einer Laufzeit von Anfang 2007 bis Ende 2018,
- Netz „Stadtbahn Berlin“ an die DB Regio AG und die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH mit einer Laufzeit von Ende 2012 bis Ende 2022,
- „Mitteldeutsches S-Bahn-Netz“ (MDSB) an die DB Regio AG mit einer Laufzeit von Dezember 2013 bis Dezember 2025,

- Netz „Nord-Süd“ an die DB Regio AG mit einer Laufzeit von Dezember 2014 bis Dezember 2026,
- „Dieselnetz Ostthüringen“ (DNOT) an die Erfurter Bahn GmbH mit einer Laufzeit von Juni 2012 bis Dezember 2024,
- „Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord“ an die Elbe-Saale-Bahn mit einer Laufzeit von Dezember 2013 bis Dezember 2028,
- Netz „Saale-Thüringen-Südharz“ an die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH mit einer Laufzeit von Dezember 2015 bis Dezember 2030,
- „Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (MDSB II) an die DB Regio AG mit einer Laufzeit von Dezember 2015 bis Dezember 2030 und
- „Dieselnetz Sachsen-Anhalt“ an die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH mit einer Laufzeit von Dezember 2018 bis Dezember 2032.

Zudem ist die Vergabe von weiteren kleineren Strecken und Netzen mit kürzeren Laufzeiten erfolgt. Hintergrund hierfür ist eine Synchronisierung von Vertragslaufzeiten mit anderen Verkehrsverträgen, in welche die kleineren Strecken überführt werden sollen. Dies sind:

- Strecke Stendal – Rathenow an die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH mit einer Laufzeit von Dezember 2015 bis Dezember 2018 und hieran anschließend das Netz „Elbe-Altmark“ an die HANSeatische Eisenbahngesellschaft mbH mit einer Laufzeit von Dezember 2018 bis Dezember 2022. Im Anschluss ist vorgesehen, die hierin enthaltenen Linien in den Verkehrsvertrag „Elbe-Altmark“ (als Nachfolge des Vertrags „Stadtbahn“) einzugliedern.
- Linie „RX 4 Halle (Saale) – Goslar“ an die Transdev Sachsen-Anhalt GmbH mit einer Laufzeit von Dezember 2015 bis Dezember 2018. Die Leistungen wurden ab Dezember 2018 mit dem Vertrag „Dieselnetz Sachsen-Anhalt“ neu vergeben.
- Linie „RE 18 Halle (Saale) – Jena-Göschwitz“ an die DB Regio AG mit einer Laufzeit von Dezember 2018 bis Dezember 2023. Im Anschluss sollen die Leistungen entweder dem dann neu zu vergebenden Vertrag „E-Netz Franken“ oder dem Vertrag „Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord“ zugeordnet werden. Für die Zuordnung zu letztgenanntem Vertrag wurde eine entsprechende Verlängerungsoption integriert.

Abbildung 8

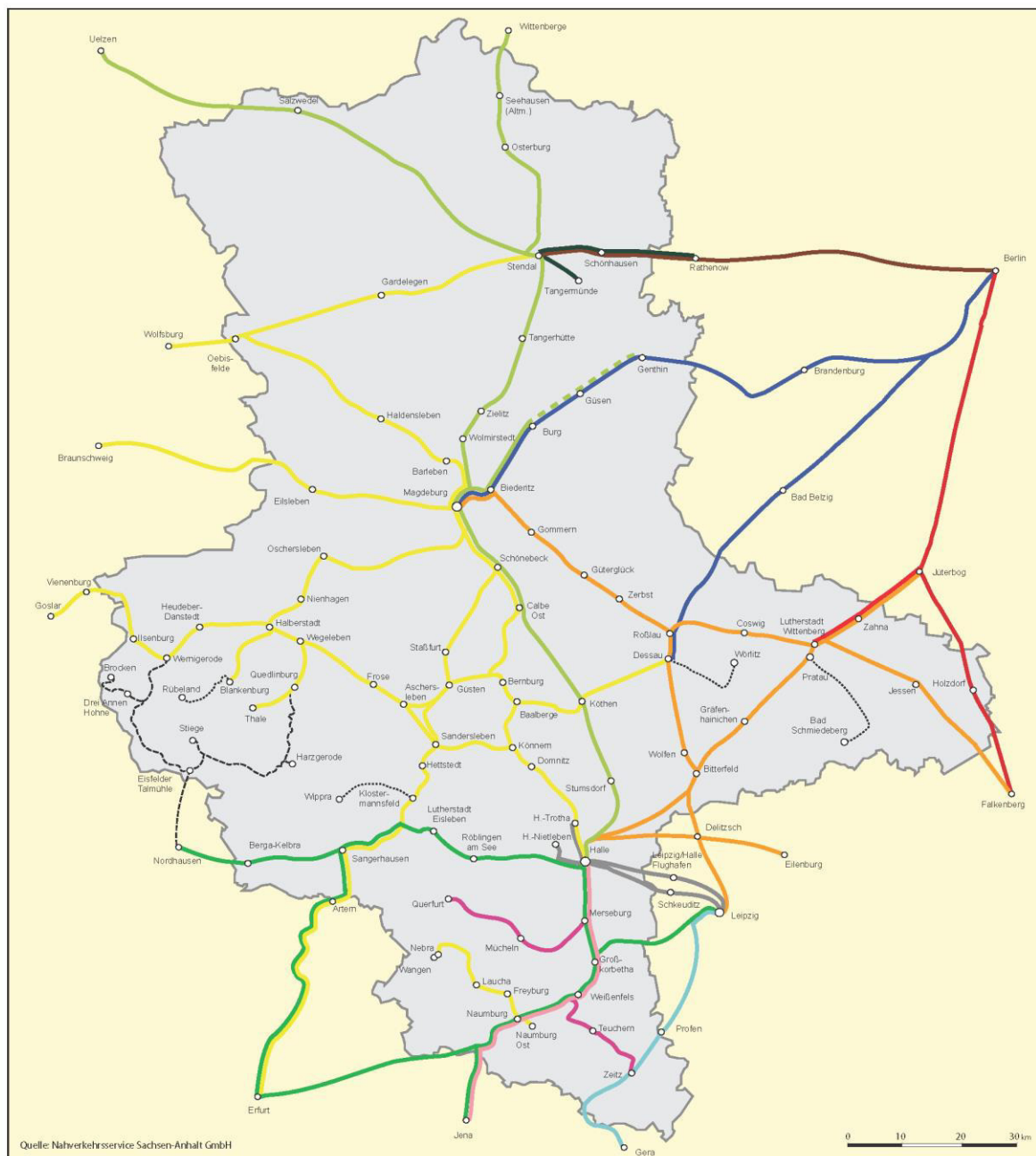


Abb. 8 Teilnetze in Sachsen-Anhalt (Stand 2019)

- | | | |
|---|---|--|
| — Dieselnetz Sachsen-Anhalt | — Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I | — Netz Elbe-Altmark |
| — Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II | — Netz Stadtbahn 1 | — Netz Stadtbahn 2 |
| — Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord | — Dieselnetz Ostthüringen | - - - Schmalspurbahn |
| — Netz Saale-Thüringen-Südharz | — RE 18 Halle-Jena | · · · · · Touristische Bahn |
| — Netz Nord-Süd-Berlin | — Netz Sachsen-Anhalt Süd | |

Abbildung 9

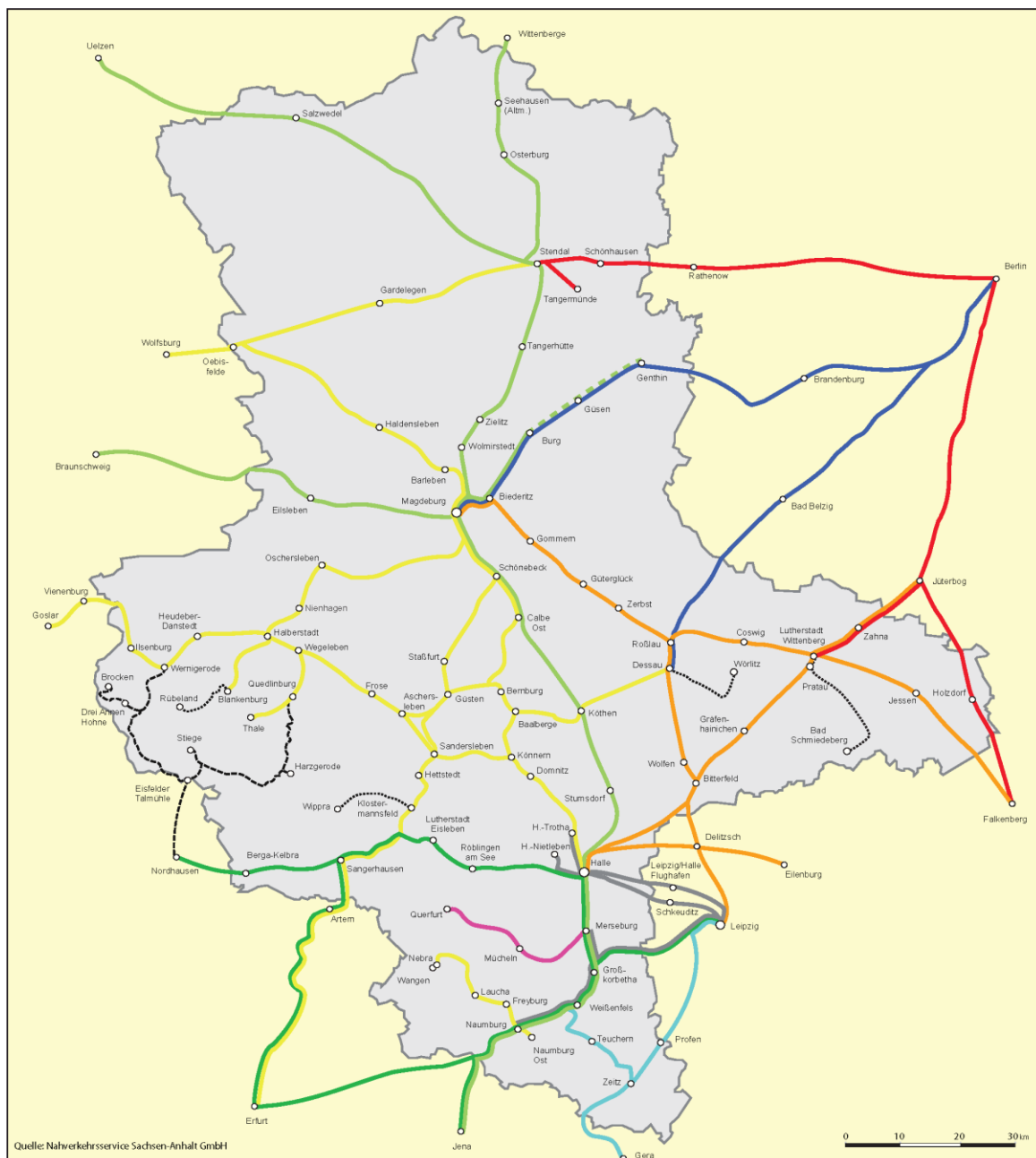


Abb. 9 Teilnetze in Sachsen-Anhalt (Planungshorizont 2030)

- | | | |
|---|---|--|
| — Dieselnetz Sachsen-Anhalt | — Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I | ---- Schmalsprbahn |
| — Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II | — Netz Elbe-Spree | Touristische Bahn |
| — Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord | — Dieselnetz Ostthüringen | |
| — Netz Saale-Thüringen-Südharz | — Netz Elster-Geiseltal | |
| — Netz Nord-Süd Berlin | | |

Maßnahmen und Wirkungen

Mit der kontinuierlichen Vergabep Praxis des Landes konnte die Leistungsqualität im SPNV in den zurückliegenden Jahren deutlich gesteigert werden. Zudem wurden die erforderlichen Ausgleichsleistungen an die beauftragten Verkehrsunternehmen auf einem wirtschaftlich vertretbaren Niveau bei deutlich verbesserter Qualität gehalten. Diese Praxis soll auch in den kommenden Jahren unter Beachtung des ÖPNV-Plans beibehalten werden.

In den Jahren bis 2025 ist die Vergabe folgender Netze vorgesehen:

- Netz „Geiseltal-Elster“ mit einer voraussichtlichen Laufzeit von Dezember 2019 bis Dezember 2024 bzw. Dezember 2032. Das Verfahren soll im Jahr 2017 abgeschlossen werden. Im Anschluss ist eine Angliederung an den dann neu vergebenen Verkehrsvertrag „Dieselnetz Ostthüringen“ oder eine Insellösung vorgesehen.
- Netz „Elbe-Spree“ als Nachfolgevertrag für das Netz „Stadtbahn“ mit einer voraussichtlichen Laufzeit von Dezember 2022 bis Dezember 2034.
- „Dieselnetz Ostthüringen“ mit einer voraussichtlichen Laufzeit von Dezember 2024 bis Dezember 2036
- „Mitteldeutsches S-Bahn-Netz“ mit einer voraussichtlichen Laufzeit von Dezember 2025 bis Dezember 2037

Der Abbildung 9 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 4 dargestellt.

6.3.6 Bestandsprüfung von Bahnstationen

Leitlinien

Leitlinie 7 Der Einsatz der Verkehrsträger ist anhand der erreichbaren Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit festzulegen, wobei die Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern durchlässiger zu gestalten sind und die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern stärker auszuprägen ist.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Bestandsprüfung von Bahnstationen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Das Land verfolgt mit seiner Verkehrspolitik einen möglichst wirtschaftlichen und nachfragegerechten Verkehrsmittelmix. Bahn, Bus und flexible Bedienformen sollen jeweils entsprechend ihrer Stärken eingesetzt werden.
- Da die Vorhaltung von Zugangsstellen mit hohen Kosten – sowohl für die regelmäßige Instandsetzung als auch für den Betrieb – verbunden ist, sind alle bestehenden Bahnstationen im Land kontinuierlich hinsichtlich ihrer Fahrgastnachfrage zu überprüfen.

- Wenn die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger einer Station eine fachlich bestimmte Grenze unterschreitet oder anderweitiger Handlungsbedarf besteht, ist eine detaillierte Prüfung hinsichtlich einer Auflassung (Schließung) einzuleiten.
- In dem Prüfprozess sind die derzeitige Nachfrage, das vorhandene Nachfragepotential, die Bedeutung der Station für den Tourismus sowie für den Schülerverkehr, die städtebauliche Einbindung und die Bedienung durch den ÖSPV auszuwerten und gegen die zukünftigen Investitions- und Betriebskosten sowohl im Bahn-, als auch im Busverkehr abzuwägen.
- Eine Prüfung hinsichtlich einer Neuanlage oder Verlegung einer Bahnstation ist einzuleiten, wenn hierdurch ein höheres Fahrgastpotential oder eine bessere städtebauliche Einbindung des SPNV erwartet werden.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Im Betrachtungszeitraum 2010 – 2017 wurden für eine Reihe von Stationen Prüfungen zur Neuanlage, Verlegung oder Auflassung von Zugangsstellen durchgeführt. Für das Land ist es von besonderem Interesse, Neuanlagen bzw. Verlegungen dort zu ermöglichen, wo das Fahrgastpotential und die Einbindung des SPNV in die jeweiligen Stadtstrukturen 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.

Auf diese Weise konnten die Stationen Coswig, Förderstedt, Freyburg, Karsdorf, Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz (Zusammenlegung mit Lutherstadt Wittenberg West) und Reinsdorf (ehemals Vitzenburg) an verkehrlich günstigere Standorte verlegt sowie die Stationen Calbe Stadt und Naumburg-Roßbach neu angelegt werden. Beschlossen und bereits in der Umsetzung befindet sich außerdem die Verlegung der Station Bernburg-Friedenshall (zukünftig Bernburg-Roschwitz). Ein positives Prüfergebnis liegt des Weiteren für die Neuanlage der Stationen Sennewitz entlang der Strecke Halle (Saale) – Halberstadt sowie Stendal Hochschule an der Strecke Stendal – Wittenberge vor. Beide Vorhaben befinden sich derzeit im Planungsprozess.

Für andere Stationen wurden Prüfungen hinsichtlich einer Auflassung durchgeführt. Neben einer kontinuierlich schwachen Nachfrage und fehlender Aussichten zur Erhöhung des Nachfragepotentials waren in vielen Fällen zusätzliche Faktoren ausschlaggebend, wie beispielsweise kurzfristige Investitionsbedarfe oder neu strukturierte Angebotskonzepte.

Im Falle der schwach nachgefragten Stationen Blumenberg, Groß Quenstedt, Hordorf, Jütrichau, Klebitz, Krottorf, Meßdorf und Thießen wurde nach intensiver Prüfung und Abwägung der Interessen von Allgemeinheit und direkt Betroffenen die Auflassung festgelegt. Die Schließung ist weitgehend erfolgt, nur bei Blumenberg und Meßdorf steht diese in Abhängigkeit vom Fortschritt des Streckenausbaus noch aus. Für weitere Stationen ergab der Prüfprozess einen Erhalt auf Probe oder ein bedingt positives Prüfergebnis; diese sind der Übersicht 7 zu entnehmen und auch in Abbildung 10 dargestellt.

Übersicht 7 Ergebnisse der Prüfung von Bahnstationen im Zeitraum 2010 – 2017		
Bahnstation	KBS	Prüfergebnis
Prüfungen zur Neuanlage von Bahnstationen		
Calbe Stadt	340	Neuanlage erfolgt
Köthen-Rüsternbreite	334	Negatives Prüfergebnis
Naumburg-Roßbach	585	Neuanlage erfolgt
Osterweddingen Ost	315	Negatives Prüfergebnis
Sennewitz	330	Positives Prüfergebnis, Neuanlage in Planung
Stendal Hochschule	305	Positives Prüfergebnis, Neuanlage in Planung
Prüfungen zur Verlegung von Bahnstationen		
Bernburg-Friedenshall	330/334	in Umsetzung (zukünftig Bernburg-Roschwitz)
Coswig	216	Verlegung erfolgt
Förderstedt	335	Verlegung erfolgt
Freyburg (Unstrut)	585	Verlegung erfolgt
Karsdorf	585	Verlegung erfolgt
Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz	216	Verlegung erfolgt
Lutherstadt Wittenberg West	216	Verlegung erfolgt
Reinsdorf	585	Verlegung erfolgt
Roßla	590	Negatives Prüfergebnis (Verbleib am bisherigen Standort)
Prüfungen zur Auflassung von Bahnstationen		
Bebitz	330	Bedingt positives Prüfergebnis*
Bindfelde	269	Bedingt positives Prüfergebnis*
Blumenberg	315	Schließung nach Streckenausbau
Börnecke	328	Bedingt positives Prüfergebnis*
Frenz	334	Erhalt auf Probe*
Groß Quenstedt	315	Schließung erfolgt
Hämerten	204	Erhalt auf Probe*
Hordorf	315	Schließung erfolgt
Jütrichau	254	Schließung erfolgt
Klebitz	250	Schließung erfolgt
Krottorf	315	Schließung erfolgt
Meßdorf	305	Schließung nach Streckenausbau (Dezember 2017)
Neundorf (Anhalt)	335	Erhalt auf Probe*
Ochtmersleben	310	Bedingt positives Prüfergebnis
Thießen	207	Schließung erfolgt
Trebitz (bei Könnern)	330	Bedingt positives Prüfergebnis*
Zeddenick	259	Schließung erfolgt mit Abbestellung der Linie

* Aufgrund aktueller Entwicklungen besteht neuerlicher Prüfbedarf.

Maßnahmen und Wirkungen

Eine Prüfung hinsichtlich der Neuanlage einer Zugangsstelle erfolgt dort, wo ein deutliches Verbesserungspotential bezüglich Fahrgastpotential und städtebaulicher Einbindung des SPNV vorhanden ist und der hierdurch entstehende Nutzen die Kosten der Neuanlage überwiegt. In die Betrachtung einzubeziehen sind unter anderem:

- die potentielle Nachfrage,

- die Lage des Haltepunktes, insbesondere die Erschließung von Siedlungsstandorten, touristischen Zielen oder Gewerbestandorten,
- die Integrierbarkeit in den ITF,
- eventuelle Reisezeitverlängerungen für durchfahrende Reisende,
- Mehreinnahmen durch zusätzliche Reisende sowie
- die erwarteten Investitions- und Betriebskosten.

Die Verlegung von Zugangsstellen wird ebenfalls dann untersucht, wenn am neuen Standort eine Verbesserung hinsichtlich des Fahrgastpotentials und der städtebaulichen Einbindung des SPNV erwartet werden. Zu den Voraussetzungen zählen hier unter anderem:

- Nachfragesteigerungen durch zusätzliche Nutzer,
- In der Regel auch eine Verbesserung der Barrierefreiheit.

Die Prüfung einer Station hinsichtlich einer Auflassung erfolgt derzeit, wenn die Zahl der werktäglichen Ein- und Aussteiger bei einem Zwei-Stunden-Takt weniger als 30 und bei einem Ein-Stunden-Takt weniger als 50 beträgt. Den Betreibern sowie den betroffenen Gemeinden wird in der Regel eine Karenzzeit eingeräumt, um durch eigene Anstrengungen eine Steigerung der Nachfrage zu ermöglichen. Dies kann durch die Verlagerung von Schülerverkehr auf die Bahn, die Modifizierung von gegebenenfalls bestehenden Parallelverkehren, die Verknüpfung mit anderen Busverkehren oder durch die Integration in touristische Aktivitäten und intensiveres Marketing für das Bahnangebot geschehen.

Eine Schließung wird nur dann vorgenommen, wenn mindestens einer der nachfolgend genannten Gründe vorliegt:

- erheblicher Investitionsbedarf (dies kann unter Umständen auch dazu führen, dass eine Karenzzeit nicht angeboten werden kann),
- relevante Reisezeitverkürzung für durchfahrende Reisende (gilt insbesondere, wenn nur bei Nichtbedienung einer Station ein bedeutsamer Anschluss hergestellt werden kann),
- Einsparung von Fahrzeugumläufen aufgrund der Reisezeitverkürzung,
- systematische Bedienung der Station lässt sich aufgrund fahrplanseitiger Randbedingungen nicht gewährleisten.

Die Prüfung zur Auflassung einer Bahnstation kann im Ergebnis eines der folgenden vier Entscheidungsszenarien aufweisen:

- Positiv – für den Erhalt: Die Bahnstation bleibt erhalten und wird weiterhin bedient.
- Bedingt positiv: Die Bahnstation bleibt zunächst erhalten. Falls ein erhöhter Investitionsbedarf aufkommt, ist der Standort erneut zu untersuchen.
- Negativ – Erhalt auf Probe: Die Prüfung fällt im Ergebnis tendenziell negativ aus, die Bahnstation wird jedoch zunächst mit einer Karenzzeit von bis zu drei Jahren weiterbetrieben. Anschließend erfolgt eine erneute Prüfung.
- Negativ – Auflassung: Die Bahnstation wird geschlossen.

Angesichts verschiedener kurz- und mittelfristiger Investitionsbedarfe sind auch zukünftig mehrere schwach nachgefragte Stationen hinsichtlich einer Auflassung zu prüfen. Dies betrifft die Stationen Kläden, Osternienburg, Riestedt und Steinfeld.

Auch für diejenigen Stationen, deren Prüfung zunächst einen Erhalt auf Probe oder ein bedingt positives Ergebnis ergab (Bebitz, Bindfelde, Börnecke, Frenz, Hämert, Neundorf und Trebitz), ist nach Ablauf der Karenzzeit bzw. bei anstehendem Investitionsbedarf eine erneute Prüfung durchzuführen.

Hinsichtlich der Verlegung von Bahnstationen sind Prüfungen für die derzeitigen Stationen Güterglück (Bahnstrecke Magdeburg – Dessau), Krumpa (Bahnstrecke Merseburg – Querfurt) sowie Leuna Werke Nord (Bahnstrecke Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt) vorgesehen. Die Neuanlage einer Bahnstation wird für die Gemeinden Drübeck (Bahnstrecke Halberstadt – Goslar), Haldensleben Ost (Bahnstrecke Magdeburg – Wolfsburg) und Klein Schierstedt (Bahnstrecke Dessau – Aschersleben) geprüft.

Abbildung 10 enthält eine Übersicht der umgesetzten Maßnahmen des ÖPNV-Plans 2010-2015/2025 sowie der hier definierten Prüfaufträge.

Abbildung 10

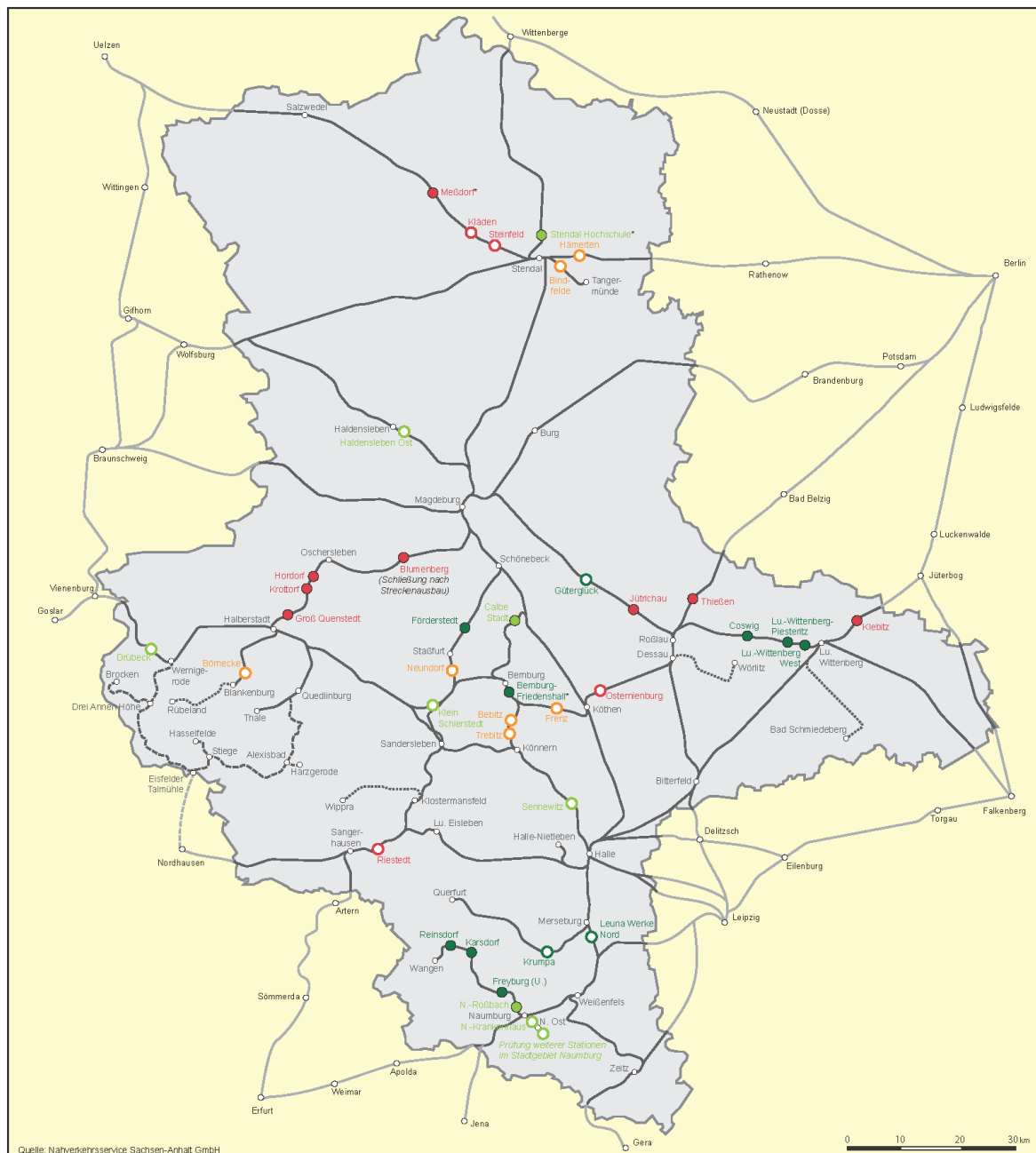


Abb. 10 Prüfung von Bahnstationen

Maßnahmen 2010 - 2017	Prüfbedarf
● Neuanlage	● Prüfung Neuanlage
● Verlegung	● Prüfung Verlegung
● Auflösung	● erneute Prüfung Auflösung erforderlich
*) derzeit noch in Planung bzw. in Umsetzung	● Prüfung Auflösung

○ ausgewählte Stationen

Strecken

- Bahn
- - - - - Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

6.3.7 Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr

Leitlinien

- 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.
- Leitlinie 12** Die Schnittstellen innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Handlungsschwerpunkt der Aufgabenträger zur Sicherstellung verkehrsträger- und verkehrsunternehmensübergreifender Reiseketten. Die intermodale Vernetzung des ÖPNV soll weiterentwickelt und gefördert werden. Der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.
- Leitlinie 13** Im Bereich des Wachstumsmarktes Freizeit- und Tourismusverkehr soll der ÖPNV als Alternative zum MIV gestärkt werden. Hierzu sind das Zusammenwirken der ÖPNV-Akteure und Tourismusanbieter zu fördern und innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems zielgruppenspezifische Angebote zu entwickeln. Das Land unterstützt dabei auch ausgewählte touristische SPNV-Angebote, die nicht Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes sind.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die Ziele des *Nationalen Radverkehrsplans* und des *Radverkehrsplans des Landes Sachsen-Anhalt* sind Grundlage für die Vernetzung des Fahrradverkehrs 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 Radwege (Radwege der Klassen 1 und 2 des Landesradverkehrsnetzes) und deren Verknüpfung mit dem Bahn-Bus-Landesnetz unabhängig von deren Baulast im ÖPNV-Plan darzustellen und in die Schnittstellengestaltung einzubeziehen.
- Der Alltagsverkehr mit Fahrrädern sowie der Fahrradtourismus werden durch die kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV und auf ausgewählten Linien des ÖSPV durch das Land unterstützt.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Der *Nationale Radverkehrsplan* und der *Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt* sind die Planungsgrundlagen für den Fahrradverkehr auf Bundes- und Landesebene. In beiden Plänen werden die grundsätzlichen Leitlinien für die Förderung des Fahrradverkehrs in den kommenden Jahren dargestellt – ausgerichtet auf neue verkehrspolitische Herausforderungen, wie beispielsweise die Förderung des Fahrradverkehrs im ländlichen Raum als gleichberechtigtes Verkehrsmittel, die Förderung des Umweltverbundes in den Städten als Alternative zum MIV oder die zunehmende Elektromobilität im Fahrradverkehr. Grundsätzlich geht der Nationale Radverkehrsplan davon aus, dass Radverkehrsrouten bzw. Radwege unabhängig von ihrer Baulast untereinander ein Netz bilden und dieses mit dem ÖPNV verknüpft wird. Dieser Grundsatz wird auch im Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt aufgegriffen. In einigen Landkreisen und Gemeinden werden diese beiden Grundsatzpapiere bereits durch kommunale Radverkehrskonzepte konkretisiert.

In Sachsen-Anhalt wurde in den vergangenen Jahren ein Netz überregionaler Radwege aufgebaut und ausgeschildert. Es entspricht dem systematischen Ansatz des ÖPNV-Plans, die überregionalen Radwege mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen und diese Schnittstellen als Planungsgrundlage im ÖPNV-Plan auszuweisen. Diese Verknüpfungen sind in Abbildung 11 dargestellt.

In den Zügen und Bussen des Bahn-Bus-Landesnetzes ist die Mitnahme von Fahrrädern kostenfrei möglich. Im SPNV sind aufgrund der hohen Nachfrage teilweise bereits Engpässe zu verzeichnen. Dies betrifft insbesondere die Bahnverbindungen Halle (Saale) – Leipzig, Magdeburg – Dessau sowie Aschersleben – Dessau. Im Busverkehr kommen auf Relationen mit starker Nachfrage Fahrradheckträger o. ä. zum Einsatz. So wurden beispielsweise im Altmarkkreis Salzwedel sowie in den Landkreisen Harz und Jerichower Land zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme mit Unterstützung des Landes beschafft.

Maßnahmen und Wirkungen

Die Qualität der Verknüpfung des ÖPNV mit dem alltags- und tourismusrelevanten Fahrradverkehr wird im Wesentlichen durch folgende Maßnahmen bestimmt:

- Ausstattung der Schnittstellen zum ÖPNV mit (geschützten) Fahrradabstellanlagen bzw. Fahrradstationen,
- Schaffung der Möglichkeit einer Fahrradbeförderung im ÖPNV unter Beachtung der dafür notwendigen Kapazitäten im Sinne einer optimalen Vernetzung der Verkehrsträger und
- gezielte Vermarktung der Mitnahmemöglichkeit und den sich daraus ergebenden Vorteilen für den Reisenden.

Das Land Sachsen-Anhalt strebt die Beibehaltung und Ausweitung der kostenlosen Fahrradmitnahme im gesamten ÖPNV des Landes an. Es stellt sich aber auch den Problemen, die aus dem Erfolg dieser Maßnahme wachsen. Bei im SPNV auftretenden Kapazitätsproblemen sind daher unter Einbeziehung diverser Beteiligter Maßnahmen abzuwägen, die Abhilfe schaffen. Dies betrifft in der Reihenfolge der Priorität:

- die Schaffung optimierter und ggf. ausgeweiteter Abstellkapazitäten in den Fahrzeugen beispielsweise in Form einer saisonalen Erweiterung durch Ausbau von Sitzen,

- die Optimierung der Fahrzeugumlaufplanung zur Schaffung punktuell ausgeweiteter Mitnahmekapazitäten,
- die Ausweitung attraktiver Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen,
- die Unterstützung von Fahrradverleihsystemen und
- den einzelfahrtbezogenen Ausschluss der Fahrradmitnahme.

Je nach Strecke und Tageszeit werden sich weiterhin Kapazitätsengpässe bei Nachfragespitzen nicht ganz vermeiden lassen. In diesem Fall gilt: Fahrgäste mit Rollstühlen oder mit Kinderwagen sowie Fahrgäste ohne Fahrräder haben Vorrang. Eine kombinierte Nutzung von Fahrrad und Bahn ist dennoch auch hier möglich.

Für den ÖPNV wird die Qualität der Vernetzung mit den überregionalen Radwegen wesentlich von der Umsetzung folgender Maßnahmen bestimmt:

- Beschilderung der Radwege auf der Grundlage des touristischen Leitsystems in Sachsen-Anhalt sowohl an der Wegstrecke, als auch an den Schnittstellen mit dem ÖPNV und an markanten Stellen in den Gemeinden bzw. in den Städten und
- Einbindung der Orte mit besonderer touristischer Präferenz in das Bahn-Bus-Landesnetz.

Abbildung 11

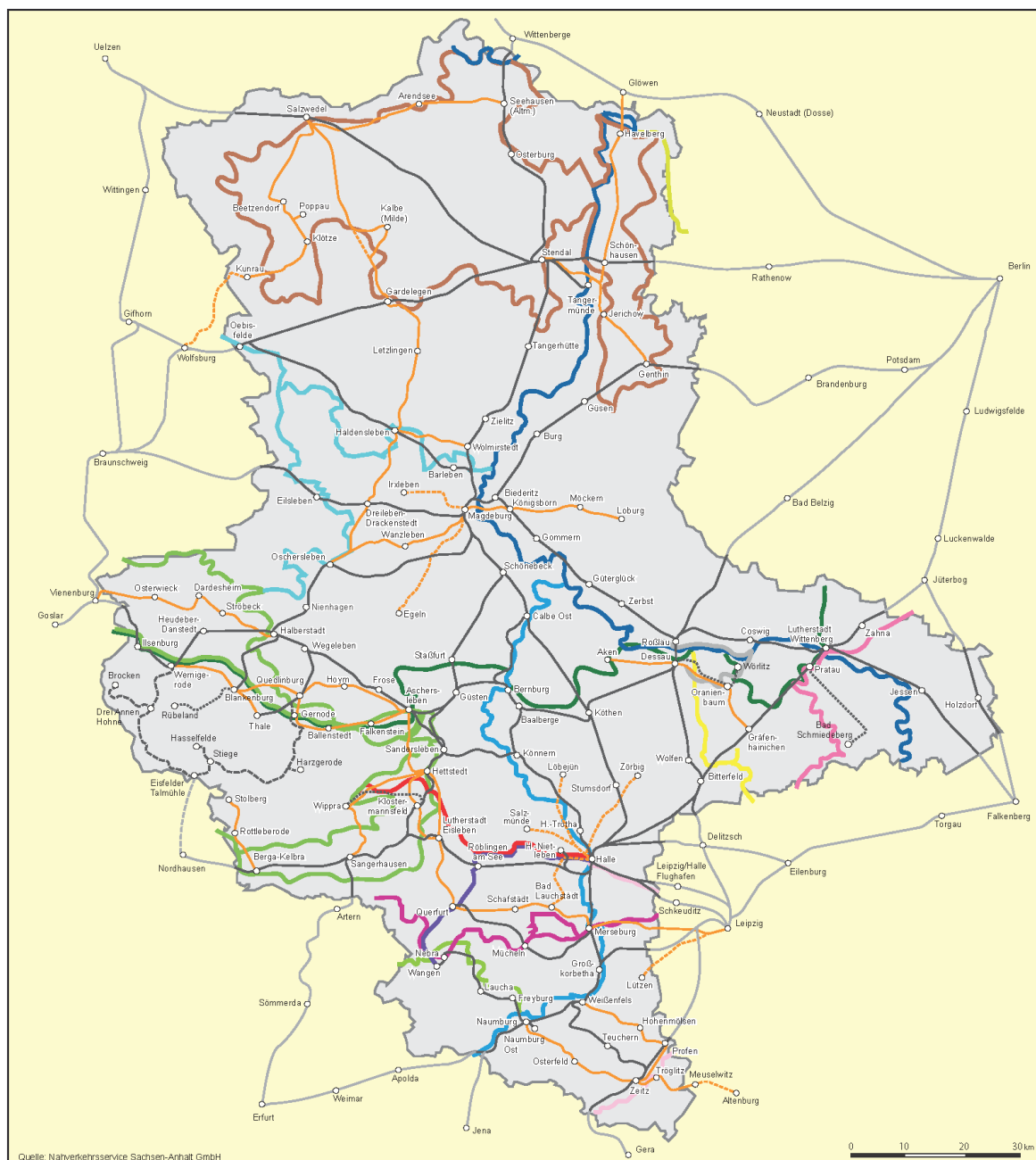


Abb. 11 Verknüpfung des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Radwegen im Land Sachsen-Anhalt

Überregionale Radwege

Aller - Radweg (einschl. Aller-Eiberadweg, Aller-Harzradweg)
 Altmarkrundkurs
 Eiberadweg
 Elsterradweg
 Europaradweg R1
 Gartenreichtour Fürst-Franz

Harzrundweg / Harzvorlandweg
 Himmelsscheibenberg
 Muldental - Radwanderweg
 Radweg Berlin-Leipzig
 Radweg Saale - Harz
 Saalaradweg

Salzstraße
 Havelradweg
 Unstrut-Radweg

Strecken

— Bahn
 - - - Schmalspurbahn
 Touristische Bahn
 — Bus
 - - - Prüfbedarf Bus

6.3.8 Tourismus und Freizeitverkehr

Leitlinien

Leitlinie 13 Im Bereich des Wachstumsmarktes Freizeit- und Tourismusverkehr soll der ÖPNV als Alternative zum MIV gestärkt werden. Hierzu sind das Zusammenwirken der ÖPNV-Akteure und Tourismusanbieter zu fördern und innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems zielgruppenspezifische Angebote zu entwickeln. Das Land unterstützt dabei auch ausgewählte touristische SPNV-Angebote, die nicht Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes sind.

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 2010 – 2017

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 Prozent, am Wochenende etwa 40 Prozent. Im SPNV-Angebot wird dieser Nachfrageentwicklung durch eine entsprechende Angebotsgestaltung Rechnung getragen, beispielsweise durch Rückreisemöglichkeiten nach dem Ende kultureller Veranstaltungen, durch die Erschließung touristischer Aufkommensschwerpunkte wie der „Arche Nebra“ oder durch Angebote, die sich in besonderem Maße am touristischen Bedarf orientieren, wie die Harzer Schmalspurbahnen. Zusätzlich bestehen auf diese Nachfragegruppe zugeschnittene Nahverkehrsangebote, wie etwa Direktzüge zwischen großen Zentren und touristischen Regionen. Generell bestehen im Umfeld der Oberzentren auf wichtigen Relationen insbesondere am Wochenende Fahrtmöglichkeiten in den späten Abendstunden.

Das Land unterstützt zudem Großveranstaltungen wie den Sachsen-Anhalt-Tag, das Winzerfest in Freyburg oder das Stadtfest „Luthers Hochzeit“ in Lutherstadt Wittenberg mit der Finanzierung umfangreicher Sonderverkehre.

Im ÖSPV ist die Ausrichtung auf den Tourismus- und Freizeitverkehr landesweit sehr differenziert. Insbesondere im Harzkreis, aber auch in einigen anderen Landkreisen, stehen auch am Wochenende touristisch attraktive Busangebote zur Verfügung. In anderen Regionen mit touristischer Bedeutung bestehen Busverkehre im Bahn-Bus-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 besonders bedeutende touristische Zentren und Regionen durch die Angebote des Bahn-Bus-Landesnetzes angebunden werden. Daher wird der Tourismus als Kriterium bei der Entwicklung des Bahn-Bus-Landesnetzes berücksichtigt. Damit soll erreicht werden, dass:

- die besonders bedeutenden touristischen Regionen ohne SPNV-Anbindung in das Bahn-Bus-Landesnetz eingebunden und damit eine attraktive ÖSPV-Anbindung erhalten und
- das besondere Engagement der Region und der touristischen Träger zur besseren Vermarktung des Verkehrsangebotes auf denjenigen 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 Bahn-Bus-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, Salzwedel, Arendsee, Freyburg, Nebra und Köthen),
- 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 geeigneten Anbindung neuer Tourismusattraktionen, wie etwa beim Fundort der „Himmelsscheibe von Nebra“ bei Wangen umgesetzt,
- Angebote von Sonderverkehren zu Großveranstaltungen im Sport- oder Kulturbereich sowie
- Angebote von Spätverkehren am Wochenende in den Ordnungsräumen.

Das Land wird unter der Voraussetzung des regionalen Engagements weiterhin besondere touristische Angebote im SPNV-Bereich außerhalb der eigenen Leistungsbestellung unterstützen. Das betrifft die Förderung der Harzer Schmalspurbahnen, der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, der Heidebahn (Bad Schmiedeberg – Eilenburg), der Rübelandbahn (Blankenburg – Rübeland) und der Wipperliese (Klosternansfeld – Wippa) als Beitrag für die Unterstützung eines Eisenbahntourismus von überregionaler Bedeutung. Für die Heidebahn (Bad Schmiedeberg – Eilenburg) besteht ein Prüfbedarf hinsichtlich der Unterstützung eines regelmäßigen touristischen Angebots über das Jahr 2017 hinaus.

Mit Blick auf die Vermarktung des Eisenbahnverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz besteht die Notwendigkeit, insbesondere bei HSB und DWE eine zweckmäßige Ankopplung an das Landesnetz zu finden, auch wenn auf den genannten Angeboten nicht alle Kriterien des Landesnetzes erfüllt werden (vgl. auch Leitprojekt „Langfristige Sicherung der HSB“ in Kap. 2.4).

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 nachfragestarken Ereignissen oder touristischen Regionen beitragen und eine entsprechend geeignete Eisenbahninfrastruktur verfügbar ist. Dies betrifft insbesondere die Bahnstrecken Staßfurt – Egel, Biederitz – Altengrabow, Köthen – Aken sowie die Heidebahn (Bad Schmiedeberg – Eilenburg), die Finnebahn (Laucha – Saubach) und die Arendseebahn (Salzwedel – Geestgottberg). Dabei ist durch die Vereine mit einer entsprechenden konzeptionellen Unter-
setzung der Bedarf zu begründen.

Touristische Vernetzung und Vermarktung

Die touristischen Angebote des Landes sollen stärker mit dem ÖPNV vernetzt werden (vgl. Abbildung 11). Dies betrifft insbesondere:

- Verknüpfung der überregionalen Radwege in Sachsen-Anhalt an den Schnittstellen des Bahn-Bus-Landesnetzes,
- Sicherstellung der Information über Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV an den überregionalen Radwegen 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,
- Initiierung von Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und touristischen Anbietern im Rahmen des Verkehrsvertragsmarketings und der Kommunikation des Bahn-Bus-Landesnetzes,
- verstärkte Zusammenarbeit der touristischen Leistungsanbieter und der ÖPNV-Unternehmen bei der Gestaltung kombinierter Ticketangebote,
- ggf. Berücksichtigung der zunehmenden Internationalität der Reisenden durch eine mehrsprachige Ausführung von Informationen,
- Beachtung der zunehmenden Zielgruppe der aktiven Senioren durch eine entsprechende barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur und Fahrzeuge 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 am Wochenende sowie ggf. auch in nachfrageschwachen Zeiten an Wochentagen eine Nachfragesteigerung im ÖPNV erwarten. Darüber hinaus ergeben sich durch eine gute Verkehrsanbindung auch sekundäre Effekte für die regionale Tourismuswirtschaft.

6.3.9 Schüler- und Ausbildungsverkehr

Leitlinien

Leitlinie 14 Bei der Gestaltung der Angebote im Schülerverkehr ist darauf achten, dass diese nach Möglichkeit im bestehenden Verkehrsangebot dargestellt werden können und dabei den Betroffenen kurze Reisezeiten bieten. Schulzeiten sollen sich an den Taktstrukturen des öffentlichen Verkehrs orientieren.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei seinen Empfehlungen zur Gestaltung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Durch die weitgehende Integration des Schülerverkehrs in das vertaktete Grundangebot sowie die Verlagerung von Schülerverkehren auf ausgewählte Bahn-Relationen sind die Möglichkeiten der Reduzierung der Gesamtkosten für den ÖPNV auszuschöpfen.
- 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, z. B. durch Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten, zu nutzen. Dabei sind auch die Maßgaben bezüglich der Ganztagschulen zu beachten.
- 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 2010 – 2017

Der Schülerverkehr unterliegt den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes. Er wird mit wenigen Ausnahmen, in denen eine Übernahme durch den SPNV erfolgt, von den Kommunen in ihrer Funktion als Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger organisiert und ist weitestgehend in den Linienverkehr integriert. Insbesondere seine Finanzierung nach § 9 ÖPNVG LSA stellt einen wesentlichen Deckungsbeitrag für das ÖPNV-System in den ländlichen Räumen dar.

Die Verkehrsunternehmen stellen unter Verwendung der Mittel nach § 9 ÖPNVG LSA für den Ausbildungsverkehr ermäßigte Fahrkarten zur Verfügung. Für Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen 1 bis 10 werden diese Fahrkarten von den Schulträgern erworben und gemäß dem Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt den Schülerinnen und Schülern kostenlos angeboten. Seit 1. August 2009 werden

auch 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.

Der Demografische Wandel wirkt sich unmittelbar auf den Schülerverkehr aus. So sank die Gesamtschülerzahl in Sachsen-Anhalt infolge von Abwanderung und geringer Geburtenraten im Schuljahr 2009/2010 auf ihr bisheriges Minimum von 173.799 Schülern.⁶ Im Zuge dieser negativen Entwicklung wurden zahlreiche Schulstandorte geschlossen und die Schuleinzugsbereiche vergrößert. Auch die Fahrwege für die Schüler haben sich deutlich vergrößert. Obwohl die Gesamtschülerzahl an allgemeinbildenden Schulen seit dem Schuljahr 2010/2011 bedingt durch Familiengründungen geburtenstarker Jahrgänge wieder kontinuierlich zunimmt (Jahrgang 2016/2017: 191.601 Schüler), wurde die Zahl der allgemeinbildenden Schulen weiter reduziert. Sie ist im Zeitraum von 2009/2010 bis 2016/2017 von 949 auf 872 gesunken⁷.

Diese gegenläufige Entwicklung hat zu einem Anstieg der Fahrleistungen im Schülerverkehr sowie insgesamt zu einem höheren Anteil an sogenannten Fahrschülern geführt. Gleichzeitig sehen sich die Verkehrsunternehmen mit zusätzlichen Herausforderungen durch die in einigen Landkreisen erfolgte Aufgabe von definierten Schuleinzugsbereichen sowie durch die zunehmende Konkurrenz der einzelnen Schulstandorte mit ihren unterschiedlichen inhaltlichen Ausrichtungen konfrontiert.

Um eine wirtschaftliche Schülerbeförderung zu erreichen und gleichzeitig auf die langfristig absehbare Entwicklung der Bevölkerungsstruktur zu reagieren, haben mehrere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ÖPNV-Konzepte erarbeitet, die eine noch stärkere Integration der Schülerbeförderung in den vertakteten Jedermannverkehr vorsehen. Diese Konzepte bedingen jedoch eine stärkere Bündelung der Verkehrsströme sowie eine engere Abstimmung zwischen Schulen, Schulverwaltungsämtern und den ÖPNV-Akteuren.

Maßnahmen und Wirkungen

Die Organisation der Schülerbeförderung ist Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger. Im Sinne eines möglichst wirtschaftlichen Ressourceneinsatzes und einer hohen Angebotsqualität – sowohl für Schüler, als auch für alle anderen Fahrgastgruppen – gibt der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt hierzu folgende Empfehlungen:

- Es wird empfohlen, in den Schülerverkehrssatzungen auch weiterhin qualitative Standards für die Schülerbeförderung aufzunehmen und deren Anforderungen und finanzielle Untersetzung in die Nahverkehrspläne zu integrieren. Bei der Festlegung der maximal zulässigen Beförderungszeiten sollten die geografischen Besonderheiten der jeweiligen Gebiete sowie die sich verändernden Schulnetzstrukturen berücksichtigt werden.
- Im Hinblick auf die bis 2030 wieder deutlich abnehmende Zahl der Schüler, die steigende Rolle des ÖPNV im Umweltverbund als Alternative zum MIV und die absehbare Zunahme an Senio-

⁶ Quelle: Bildungsbericht Sachsen-Anhalt 2015

⁷ Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

ren (vgl. Kap. 4.2) sollte eine einseitige Ausrichtung des Fahrplanangebotes auf den Schülerverkehr vermieden werden. Das Land empfiehlt zur Sicherstellung eines wirtschaftlichen und attraktiven ÖPNV-Angebotes in der Fläche vielmehr die weitgehende Integration des Schülerverkehrs in das auf die Hauptachsen ausgerichtete, vertaktete Busangebot (vgl. Kap. 6.3.4).

- Zur Unterstützung dieses Ansatzes und zur Verringerung des Fahrzeugbedarfs in den Spitzenstunden bedarf es in der Regel einer Anpassung und Staffelung der Schulanfangs- und Schullendzeiten. Hierzu wird empfohlen, in konstruktiven Dialog mit den betroffenen Schulen, Schüler- und Elternvertretungen sowie den Schulverwaltungsämtern zu treten. Dabei sollten auch die Vorteile, die sich aus der Bereitstellung eines vertakteten Grundangebots für die Flexibilität der Schüler ergeben, herausgestellt werden.
- 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. Hiervon sollte Gebrauch gemacht werden. Generell sollte in den Nahverkehrsplänen eine Verkürzung der Beförderungszeiten im Schülerverkehr durch Ausrichtung auf schnelle Achsen u. a. des Bahn-Bus-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.

Die ÖPNV-Aufgabenträger haben ebenso wie die Schulen, Eltern und Schüler ein hohes Interesse an einer belastbaren und dauerhaften Schulentwicklungsplanung. Im Rahmen einer engen Abstimmung zwischen Schulnetz- und Nahverkehrsplanung sollte daher sichergestellt werden, dass bei Entscheidungen zur Festlegung von neuen oder zu erhaltenden Schulstandorten auch die Qualität der ÖPNV-Anbindung in geeigneter Weise Berücksichtigung findet. Als problematisch für die ÖPNV-Gestaltung haben sich zudem die sehr begrenzten Spielräume zur Festlegung der Schulanfangszeiten (derzeit zwischen 7.00 und 8.15 Uhr) sowie die zunehmende Diversifizierung der inhaltlichen Schwerpunkte der einzelnen Schulen erwiesen, welche eine weitere Verlängerung der Schulwege hervorrufen.

6.4 Management und Kooperationen

6.4.1 Vertrieb

Leitlinien

- Leitlinie 10** Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.
- Leitlinie 11** Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind 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 und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.

Leitlinie 19 Der zunehmenden Bedeutung der Digitalisierung im ÖPNV ist durch den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur, der Vernetzung der digitalen Systeme und dem Datenaustausch Rechnung zu tragen.

Handlungsgrundsätze

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

- Der Fahrscheinvertrieb wird als eine wesentliche Zugangshürde für die Fahrgäste bei der Nutzung des ÖPNV verstanden. Er soll daher so ausgestaltet sein, dass jeder Fahrgast, gleich ob er Dauernutzer oder Seltennutzer ist, einfach und unmittelbar seinen Fahrschein erwerben kann.
- Dabei sind die Möglichkeiten digitaler Technologien genauso zu nutzen wie herkömmliche Vertriebswege.
- Mittelfristiges Ziel ist die Umstellung auf ein durchgängiges und flächendeckendes elektronisches Fahrgeldmanagement (E-Ticket), über das die verschiedenen Verbund- und Unternehmenstarife im Land gekauft werden können.
- Gleichzeitig sind Anstrengungen darauf auszurichten, dass die Zahl der Schwarzfahrten minimiert wird.
- Der personenbediente Vertrieb sollte in Richtung komplexer Mobilitätsberatungsstellen weiterentwickelt werden, Doppelstrukturen/-angebote sind zu vermeiden.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Der Vertrieb von Fahrausweisen wurde im Berichtszeitraum im Wesentlichen nach unternehmensbezogenen Interessen entwickelt. Mit Blick auf den SPNV hatte sich das Land im Wesentlichen auf die Vorgabe funktionaler Anforderungen beschränkt. Obwohl die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich selbst das Ziel gesetzt haben, trotz Wettbewerb ein bündiges Vertriebssystem zu erhalten, werden sie ihrer Anforderung nicht gerecht. Die folgenden Punkte verdeutlichen, dass konkretere Vorgaben des Landes notwendig sind, um ein effizientes und für den Fahrgast logisches sowie komfortables Vertriebssystem vorzuhalten:

- Aufgrund der funktionalen Vorgaben im seinerzeit großen Verkehrsvertrag konnte die DB Regio AG ein weitgehendes Verbot des Fahrscheinvertriebs im Zug installieren, was insbesondere für Ältere die Unsicherheit bei der Mitfahrt deutlich vergrößert hat. Im Dezember 2015 wurde dieser Zustand beendet, seitdem haben entweder alle Züge Kundenbetreuer an Bord, die – ggf. gegen Aufpreis – Fahrscheine verkaufen, oder es stehen Fahrscheinautomaten im Zug zur Verfügung.
- Bei der Mehrzahl der Netze wurde die Besetzung aller Züge mit Kundenbetreuern, die auch die Schwarzfahrerquoten minimieren, bereits umgesetzt. Verbleibende Lücken werden weitgehend bis Dezember 2019 gefüllt.

- Mit den seit 2012 umgesetzten Verkehrsverträgen wurden neue Standards zur Verfügbarkeit von personenbedienten Vertriebsstellen im SPNV und Fahrscheinautomaten an den Stationen gesetzt. Dabei sollte insbesondere auch die Präsenz von beratendem Personal an ausgewählten Stationen sichergestellt werden. Dies steht in Korrespondenz mit der Vorhaltung funktionierender Empfangsgebäude, die auf die personenbedienten Vertriebsstellen als „Ankermieter“ angewiesen sind. In der Praxis haben einige Eisenbahnverkehrsunternehmen diese Aufgaben jedoch im Sinne der eigenen Kostenminimierung an kleine Einzelhändler wie z. B. Zeitungskioske übertragen, die hierfür Provisionen oder geringe Zuschüsse erhalten. Dabei wird implizit in Kauf genommen, dass die Betreiber dieser Agenturen faktisch Selbstausbeutung betreiben bzw. die hohen Verfügbarkeitsanforderungen gar nicht gewährleisten können.
- Fahrausweisautomaten an den Stationen stehen z. T. in Konkurrenz mit den personenbedienten Vertriebsstellen und fallen aktuell einem hohen Maß an Vandalismus anheim.
- Da es zwischen den Verkehrsverträgen Laufzeitüberschneidungen gibt und verschiedene Verkehrsnetze die gleichen Stationen beinhalten, gibt es in den Vertragsvorgaben Doppelungen und Widersprüche in den Anforderungen an personenbediente Verkaufsstellen und stationäre Automaten, z. B. gleiche Standorte und unterschiedliche Öffnungszeiten. Es ist deshalb notwendig, eine vertragsübergreifende Regelung zu finden, um Doppelstrukturen und heterogene Vertriebsstrukturen zu unterbinden.
- Seit 2012 ist das Land über Bruttoverträge an den Fahrgelderlösen beteiligt und hat daher ein essentielles Interesse an einem funktionierenden Vertriebssystem.

Weitere strategisch bedeutsame Entwicklungen haben sich im Berichtszeitraum im Bereich des elektronischen Ticketerwerbs ergeben. So wurde in den Verbünden MDV und marego der Verkauf von Einzelfahrausweisen mit dem Handyticketsystem easy.GO eingeführt. Im marego ist zudem der Verkauf von Tickets im Online-Shop umgesetzt. Für beide Verkaufssysteme liefert INSA die Fahrplan- und Tarifauskunft.

Außerhalb der Verbünde wird der Fern- und Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn AG über den DB Navigator verkauft. Verschiedene weitere Apps (z. B. Trainline, Moovel, Qixxit) bieten derzeit ebenfalls Handytickets im Bahnverkehr in Deutschland an. Der Markt ist grundsätzlich sehr dynamisch und wächst ständig, sodass die Gefahr besteht, für den Kunden unübersichtlich zu werden. Marktgetriebene Lösungen werden aber absehbar den ÖSPV-Vertrieb in Regionen, die keinem Verbund angehören, nicht abdecken.

Im Bundesforschungsprojekt „Elektromobilität Mitteldeutschland – Grüne Mobilitätskette“ wurden erstmals die verschiedenen Handyticket-Buchungssysteme in der Region (easy.GO, DB Navigator) und die Fahrplanauskunft in einer Pilot-App zusammengeführt und dem Nutzer bereitgestellt. Dem Nutzer wurde damit im Testbetrieb ein einheitlicher Zugang zu den unterschiedlichen Buchungssystemen angeboten. Das war ein erster Schritt in Richtung eines landesweit einheitlichen elektronischen Vertriebsweges.

Aktuell untersucht das Land, vertreten durch die NASA GmbH, die Umsetzung einer Chipkarte und im Bundesforschungsprojekt „MobilitätsHub“ die Entwicklung eines landesweiten Handyticketsystems aufbauend auf den Ergebnissen des Projekts „Elektromobilität Mitteldeutschland – Grüne Mobilitätskette“.

Maßnahmen und Wirkungen

Die in den aktuellen Verkehrsverträgen definierten Vertriebsstandards sollen fortgeführt und weiterentwickelt werden. Dabei ist der Mix der verschiedenen Vertriebswege vor dem Hintergrund der Anforderungen der Reisenden und Unternehmen einerseits sowie der absehbaren technischen Entwicklung andererseits festzulegen. Dies betrifft insbesondere die Frage der Verfügbarkeit und der Verortung von Automaten (im Zug, am Bahnsteig), die künftige Rolle des stationären personenbedienten Vertriebs und des Vertriebs über den Kundenbetreuer. Des Weiteren sind künftig bis auf Ausnahmen alle Züge mit Kundenbetreuern zu besetzen, die neben der Mobilitätsberatung und dem Fahrscheinverkauf auch die Einnahmesicherung durchführen. Damit soll die Schwarzfahrerquote minimiert werden.

Gemäß dem aktuellen Koalitionsvertrag soll eine „landesweite E-Ticket-Lösung“ bis 2020 umgesetzt werden. Damit sollen insbesondere ein durchgängiger Vertrieb über Verbundgrenzen hinweg ermöglicht und die für die Einführung derartiger Systeme erforderlichen Ressourcen gebündelt werden. Darüber hinaus erwartet das Land von E-Ticket-Lösungen folgende Vorteile für die Fahrgäste und Verkehrsunternehmen:

- Senkung der Nutzungshürden durch automatische Fahrpreisberechnung und bargeldlose Zahlungsmöglichkeiten (insbesondere bei Check-in-/Check-out-Systemen o. ä.),
- Ermöglichung flexibler Tarifmodelle (z. B. kilometerbasierte Ansätze oder Bestpreisberechnung),
- Reduzierung des Vertriebsaufwands insbesondere bei der Stammkundenverwaltung und beim Bargeldmanagement sowie
- Erhebung von Datengrundlagen für eine leistungsbasierte Einnahmeaufteilung.

Die NASA GmbH bündelt deshalb die Aktivitäten in diesem Bereich und entwickelt landesweit funktionierende E-Ticket-Systeme, die möglichst auf den in den Verbünden und bei den Verkehrsunternehmen bestehenden Systemen aufbauen (vgl. auch Leitprojekt „E-Ticket Sachsen-Anhalt“ in Kap. 3.6). Noch zu prüfen ist, ob diese landesweiten E-Ticket-Systeme reine Handyticketanwendungen sein sollen, auf Grundlage von Chipkarten aufgebaut werden oder beide Systeme parallel notwendig sind. Die Integration aller Tarife im Land in das zu entwickelnde Vertriebssystem ist mindestens für den Gelegenheitsverkehr sicherzustellen. Als Grundlage hierfür soll das bestehende INSA-System erweitert werden, um auch als mindestens landesweite Tarifauskunft zu dienen.

Mit Blick auf den Vertrieb im SPNV wird das Land künftig seine Vorstellungen nicht mehr funktional, sondern konstruktiv einbringen.

Leitprojekt: Vertrieb

Das Land wird in einem gesonderten Projekt prüfen, ob und welche Bestandteile des Vertriebs (Automaten, personenbedienter Vertrieb, Aboverkauf, ...) gesondert vergeben werden. Prüfmaßstab der Untersuchung ist eine kundenfreundliche und gleichzeitig kosteneffiziente Ausgestaltung, die Vermeidung von Doppelstrukturen und -standorten, die Vorhaltung von Mobilitätszentralen in Kooperation mit regionalen ÖSPV-Verkehrsunternehmen sowie in Verbindung mit der Stabilisierung von Standorten für Empfangsgebäude, die Sicherstellung zukunftsfähiger Arbeitsplätze bzw. Geschäftsmöglichkeiten in diesem Bereich.

Im Fall eines positiven Prüfergebnisses sind die diesbezüglichen Regelungen in den bestehenden Verträgen rückabzuwickeln und es ist eine gesonderte Vergabe vorzunehmen. Ein entsprechender Ressourceneinsatz zur Steuerung auf Landesebene ist über die NASA GmbH sicherzustellen.

6.4.2 Tarife und Kooperationen

Leitlinien

- Leitlinie 10** Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.
- Leitlinie 11** Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind 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 und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung der Tarife und der Kooperationen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Im ÖPNV-Gesamtsystem soll die tariflich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme nach dem Prinzip „Ein Netz – ein Fahrplan – ein Tarif“ erfolgen, wonach in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers für den SPNV, der Aufgabenträger für den ÖSPV und der Verkehrsunternehmen in ausgewählten Kooperationsräumen die Strukturen für Verkehrsverbünde zu schaffen sind. Es besteht ein Landesinteresse an Tarif- und Verkehrskooperationen, die kostengünstig organisiert werden und landesweit eine preisgünstige und tariflich durchgebundene Nutzung unterschiedlicher Verkehrsangebote ermöglichen sowie an einer landesweit kompatiblen Fahrplangestaltung.
- Das Land wird die Vorbereitung von Kooperationen unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips durch eine finanzielle Förderung begleiten und sich daran als Aufgabenträger des SPNV über die NASA GmbH beteiligen. Das schließt eine Moderation und die Bereitstellung personeller Ressourcen ein.
- Das Land beteiligt sich als Aufgabenträger für den SPNV an regionalen Kooperationen, soweit sie auch als Inzellösung kompatibel sind und der politische Wille der kommunalen Akteure vorhanden ist, sie im Interesse der Fahrgäste flächendeckend zu verknüpfen.
- Das Land unterbreitet für den Fall, dass kommunale Aufgabenträger eine über eine regionale Kooperationslösung hinausgehende Tarif- und Verkehrsverbundbildung 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.

- Das Land unterstützt, soweit sinnvoll, die Reduzierung der Tarifvielfalt durch Ausweitung von Verbundstrukturen und durch die Schaffung neuer verkehrsmittelübergreifender Tarifangebote.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, dass die Aufgabenträger ein möglichst landesweit abgestimmtes ÖPNV-Angebot sowie ein kompatibles Tarifsystem entwickeln, in das Bahn- und Busangebote einbezogen sind. Dieses Ziel wurde im Süden Sachsen-Anhalts mit der Gründung des MDV im Jahr 2001 erreicht.

Weiterhin wurde im Dezember 2010 der marego gegründet. Dieser schließt die Landeshauptstadt Magdeburg sowie die Landkreise Börde, Jerichower Land und Salzlandkreis ein.

Regionale Tarifkooperationen bestehen außerdem im Harzkreis (ohne konsequente Integration des SPNV) und bei Zeitkarten im Osten des Landes als „Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“-Tarif (ABW-Tarif). Hinzu kommen weitere Tarifkooperationen auch zwischen SPNV und ÖSPV. (Übersicht 8)

Außerhalb der beiden Verbundgebiete MDV und marego 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 8 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
Magdeburger Regionalverkehrsverbund – marego	Vollständiger Tarif- und Verkehrsverbund in der LH Magdeburg und den Landkreisen Börde, Jerichower Land und Salzlandkreis unter Anbindung einzelner Orte in den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, Stendal und in den benachbarten Ländern Niedersachsen und 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
Sachsen-Anhalt-Ticket	Vollständige Anerkennung des Tarifangebotes in allen Verkehrsmitteln der Verkehrsverbünde MDV und marego, in den Bussen des Landesnetzes sowie in der Heidebahn
Schönes-Wochenende-Ticket	In den Bussen des Landesnetzes Sachsen-Anhalt wird das „Schönes-Wochenende-Tickets“ der DB AG anerkannt;
HarzMobilCard (HMC)	Herausgabe eines Halbpreistickets (Kindertarif) im Landkreis Harz unter Beteiligung aller Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖSPV der Region
HarzTourCard (HTC)	Gemeinsames Drei-Tages-Ticket aller ÖPNV-Unternehmen für Touristen (Einzelpersonen und Familien) im Landkreis Harz
Selketalticket	Gemeinschaftsticket zwischen der HSB und der HVB GmbH
WiselCard	Tarifkooperation zwischen der Kreisbahn Mansfelder Land GmbH (Bahnstrecke Klostermansfeld – Wippra), der HSB GmbH, der HVB GmbH und der VGS mbH
City-Ticket	Anerkennung City-Tickets der DB AG in der LH Magdeburg und Halle (Saale)
Anerkennung BahnCard im Bus-Landesnetz	Bei umgesetzten Busverkehren des Bahn-Bus-Landesnetzes erfolgt die Anerkennung der BahnCard 25, 50 und 100 (Berechtigung zum Kauf eines ermäßigten Einzelfahrscheins)

Übersicht 9 Tarifkooperationen innerhalb des ÖSPV	
Kooperation und Gebiet	Inhalt der Kooperation
Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO)	Einheitlicher ÖSPV-Tarif mit gegenseitiger Anerkennung der Fahrausweise bei Harzer Verkehrsbetrieben 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 Kyffhäuserkreis (letzterer im Freistaat Thüringen)
Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)	Kooperationsvereinbarung zur Anerkennung von Fahrausweisen des marego in Aschersleben Gegenseitige Anerkennung von Zeitkarten auf gemeinsam mit der KVG Salzland betriebenen Linienabschnitten. Kooperationsvereinbarungen zur gegenseitigen Anerkennung von Zeitfahrausweisen mit Personennahverkehr Merseburg-Querfurt, Omnibusbetrieb Saalkreis, Harzer Verkehrsbetriebe GmbH, Zelltho-Reisen, Frank Weber Busbetrieb, Bus- und Reiseunternehmen Desel-Touristik und mehreren Unternehmen im Freistaat Thüringen; erweiterte Kooperationsvereinbarung zur einheitlichen Fahrpreisgestaltung in der Region mit Zelltho-Reisen und Busbetrieb Frank Weber
Linie 700 (Kupfer-Wein-Linie)	Einheitlicher Tarif zwischen Verkehrsgesellschaft Südharz, PNVG Merseburg-Querfurt und PVG Burgenlandkreis
Vetter GmbH	Gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen auf gemeinsam betriebenen Relationen mit Verkehrsunternehmen des MDV.
HATIX	Kostenfreie Nutzung des ÖSPV für kurtaxzahlende Urlauber, Anerkennung bei HVB GmbH, VGS und HVG GmbH
Bereich Dessau, Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg	Anerkennung von Fahrausweisen in Überschneidungsbereichen zwischen Omnibusbetrieb Müller Roßlau, Dessauer Verkehrsgesellschaft mbH, Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH und Vetter GmbH

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

Bei einer Reisekette, die sich über straßen- sowie schienengebundene ÖPNV-Angebote erstreckt, muss der ÖPNV-Fahrgast außerhalb der Verbundgebiete gegenwärtig unterschiedliche Fahrscheine lösen. Das gilt nicht für die Nutzerinnen und Nutzer von Zeitkarten des ABW-Tarifs.

Eine Sonderstellung hat das Schülerferienticket. Es ist ein gemeinsames Imageprodukt der Verkehrsunternehmen und des Landes und wurde für Schülerinnen und Schüler entwickelt, um sie für Mobilitätsangebote im ÖSPV und SPNV zu begeistern. 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 gilt in allen Nahverkehrszügen in Sachsen-Anhalt die über die Verkehrsverträge geregelte kostenlose Fahrradbeförderung im SPNV. Eine entsprechende Vereinbarung gilt auch für die regionalen Busunternehmen des ÖSPV im sachsen-anhaltischen Teil des MDV. Darüber hinaus ist in der Förderung der ÖSPV-Linien

des Bahn-Bus-Landesnetzes die kostenlose Fahrradmitnahme festgelegt. Auch die HSB sowie die meisten Busunternehmen gewährleisten die kostenlose Fahrradmitnahme.

Maßnahmen und Wirkungen

Derzeit wird, mit Unterstützung des Landes, eine Erweiterung des marego um den Altmarkkreis Salzwedel sowie den Landkreis Stendal untersucht. Zudem erfolgt aktuell eine Untersuchung zur Verbunderweiterung des MDV um die Landkreise Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg sowie die Stadt Dessau-Roßlau. Eine vollständige Verbundintegration wird angestrebt, als erster Schritt kann jedoch auch eine Teilintegration nur für den SPNV umgesetzt werden.

Das Land regt eine Integration aller bislang noch nicht in Verbünden organisierten Landkreise in einen der beiden bestehenden Verbünde an. Dazu empfiehlt es aus raumordnerischer und verkehrsplanerischer Sicht folgende regionale Zuordnung:

- marego: Landkreis Harz
- MDV: Landkreis Mansfeld-Südharz

In jedem Fall sollte bei einer solchen Zuordnung das Schwergewicht der Pendlerbeziehungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr Priorität haben.

Leitprojekt: Flächendeckende Verbundstrukturen

Das Land wird die Umsetzung flächendeckender Verbundstrukturen nach Möglichkeit mit den beiden Verbünden MDV und marego vorantreiben und dabei die jeweiligen Verbünde und Gebietskörperschaften unterstützen. Ggf. wird das Land mit eigenen Initiativen auf die Betroffenen zugehen.

An den Grenzen zwischen Verkehrsverbünden und/oder Tarifkooperationen sind räumliche Übergangslösungen zu finden. Hierfür ist nach Möglichkeit ein gemeinsamer Tarifpunkt zu schaffen, sodass die Verbundtarife nahtlos aneinandergrenzen.

Für von mehreren Unternehmen bediente Bus-Relationen des Bahn-Bus-Landesnetzes ist die Anwendung gemeinsamer Tarife umzusetzen. Die Möglichkeit der Durchtarifizierung zum SPNV, z. B. durch Anerkennung des Bahntarifs, ist zu prüfen.

Für die Harzregion ist die Entwicklung eines verkehrsmittel- und länderübergreifenden Angebotes zu prüfen. Die Untersuchung hierzu erfolgt bereits und wird unter der Moderation der NASA GmbH von den betroffenen SPNV-Aufgabenträgern unterstützt.

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, sowohl monetär als auch personell, 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. Um ÖPNV-Potentiale bei Berufspendlerinnen und -pendlern auszuschöpfen, erfordert die Einführung von Jobtickets besondere Aufmerksamkeit.

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die Einführung von Jobtickets, Semestertickets sowie Schüler- und Berufsschultickets, unter der Voraussetzung, dass sie verkehrsmittel- und/oder länderübergreifend gelten und der Bedarf festgestellt werden kann. Für Berufsschüler wird vorrangig die (Teil-)Erstattung der Fahrtkosten per Richtlinie durch das Ministerium für Bildung angestrebt.

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 erarbeitet.

Mit Blick auf die Aufgabenträgerschaft des Landes im SPNV und die Ausgestaltung künftiger Verkehrsverträge im Brutto-Verhältnis (Einnahmen stehen dem Aufgabenträger/Auftraggeber zu) wird auf folgende Grundsätze der Tarifbildung orientiert:

- die Preisbildung muss einerseits den Wert der Leistung und die vorhandenen Steigerungen der Energie- und Personalkosten widerspiegeln,
- im relativen Verhältnis zu den Kosten des MIV sollten sich die Preise im SPNV unterproportional entwickeln,
- eine innovative Preisbildung sollte die Tarifgerechtigkeit berücksichtigen (an den Nutzerinteressen orientierte Zeitkartentarife, Best-Preis-Ermittlung, Zielgruppenorientierung),
- Pauschalpreisangebote sollen die Verständlichkeit des Tarifs für den Fahrgast vereinfachen und damit Potential zur Neukundengewinnung bieten.

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

6.4.3 Qualität, Service und Sicherheit

Leitlinien

Leitlinie 10 Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Qualität, Service und Sicherheit an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Für die Sicherung der Qualitäts- und Serviceleistungen sowie die Gewährleistung eines akzeptablen Sicherheitsniveaus im SPNV gelten die in den geschlossenen Verkehrsverträgen vereinbarten Regelungen. Danach werden bei Nichteinhaltung der vereinbarten Qualitätsstandards vom Land Abzüge vom Bestellerentgelt vorgenommen. Auch im Rahmen zukünftiger Vergaben wird dieses System mit entsprechenden Aktualisierungen in die Vertragsgestaltung einbezogen.
- Für Busverkehre im Bahn-Bus-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 2010 – 2017

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.

Durch dieses Qualitätsmanagement wurde im Zeitraum zwischen 2010 und 2015 ein wesentlicher Teil des Bestellvolumens von insgesamt 1,538 Mrd. € einbehalten. Insgesamt wurden im genannten Zeitraum 32,5 Mio. € aufgrund von Zugausfällen und 33,7 Mio. € aufgrund von Qualitätsmängeln nicht ausgezahlt.

Im **ÖSPV** sind die Anforderungen an Qualitätskriterien in den Nahverkehrsplänen verankert, die aufgrund der örtlichen Besonderheiten differieren. Darüber hinaus gelten für die Buslinien des ÖSPV-Landesnetzes einheitliche Qualitätskriterien, die in einem entsprechenden Erlass des MLV definiert sind. Die Anforderungen umfassen insbesondere den Fahrzeugstandard, die Beförderung von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen sowie die Fahrgastinformation.

Die Entwicklung des Service gewinnt einen höheren Stellenwert. Die Anfang der 2000er Jahre aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingeschlagene Richtung der Reduzierung der Kundenbetreuer auf den Zügen wurde korrigiert. Die Erfahrungen zeigten eine Reihe negativer Wirkungen. Neuverträge wurden fast ausschließlich mit einer Besetzungsquote von 100 Prozent ausgeschrieben. Damit soll den berechtigten Serviceanforderungen der Fahrgäste entsprochen werden.

Maßnahmen und Wirkungen

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

- Sicherstellung nutzerfreundlicher, verkehrsmittelübergreifender, landesweiter Fahrplan- und Tarifauskünfte und echtzeitbezogener Fahrgastinformation an den Zugangsstellen, in den Zügen und über mobile Dienste,
- Aufbau eines kundenfreundlichen, unternehmensübergreifenden Vertriebssystems im Zusammenhang mit Tarifkooperationen,
- Ausweitung der 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 Ausgestaltung der Verkehrsverträge im SPNV als Brutto-Verträge (Einnahmen gehen an den Aufgabenträger) und die erkannten Servicebedürfnisse machen folgende Vorgaben notwendig:

- Festlegung möglichst hoher Kundenbetreuerquoten in den Ausschreibungen zur Sicherstellung eines hohen Serviceniveaus einerseits und einer Einnahmesicherung andererseits,
- Vorgaben zur Ausgestaltung eines kundenfreundlichen und einnahmesichernden Vertriebssystems,
- Prüfung der Förderung der Bereithaltung von stationären Service- und/oder Beratungspersonalen an ausgewählten Stationen mit einer Ein-, Um- und Aussteigerzahl von mehr als 2.000 Ein- und Aussteigern pro Tag, ggf. auch 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag,
- Unterstützung der entsprechenden Träger bei der Einrichtung von Bahnhofsmissionen oder vergleichbarer Einrichtungen sowie
- sukzessive Ausrüstung der Fahrzeuge mit WLAN (vgl. auch Leitprojekt „WLAN im ÖPNV“ in Kap. 3.6).

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

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

Leitprojekt: Kundenrechte

Da die per EU-Verordnung geregelten Fahrgastrechte im ÖPNV wenig praktikabel sind, strebt das Land in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine darüber hinaus gehende Regelung (Qualitätsversprechen, freiwillige Garantie) an, die mit finanzieller Unterstützung des

Landes getroffen werden kann. Sofern dies ggf. mit weiteren beteiligten Aufgabenträgern vereinbart werden kann, sind solche Vorgaben auch bei künftigen Vergaben im SPNV zu integrieren.

Die Qualitätskriterien für die Buslinien im Bahn-Bus-Landesnetz werden fortlaufend weiterentwickelt. Geprüft wird insbesondere die Aufnahme folgender Anforderungen:

- Klimatisierung bzw. Teilklimatisierung der Fahrzeuge,
- Erweiterung der Mehrzweckbereiche,
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit WLAN und USB-Lademöglichkeiten sowie
- verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherung.

6.4.4 Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssysteme

Leitlinien

- Leitlinie 11** Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind 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 und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.
- Leitlinie 17** Das Verkehrssystem des Landes Sachsen-Anhalt, bestehend aus individuellem und öffentlichen Verkehr, ist durch Nutzung von Innovationspotenzialen hinsichtlich Kapazität, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit sowie Information und Service zu optimieren. Insbesondere die intermodale Verknüpfung im Verkehrssystem soll durch innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme verbessert werden und so zur Erreichung dieser Ziele beitragen. 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.
- Leitlinie 19** Der zunehmenden Bedeutung der Digitalisierung im ÖPNV ist durch den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur, der Vernetzung der digitalen Systeme und dem Datenaustausch Rechnung zu tragen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Fahrgastinformationssystemen sowie Betriebsleit- und Anschlusssicherungssystemen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Zum Abbau von Zugangshemmnissen ist eine Fahrplan- und Tarifauskunft vorzuhalten, welche die Belange aller Fahrgastgruppen, insbesondere mobilitätsbeeinträchtigter Menschen berücksichtigt. Die Informationen zum ÖPNV-Verkehrsangebot sind verständlich aufzubereiten. Der zunehmenden Internationalität der Reisenden ist nach Möglichkeit durch eine mehrsprachige Ausführung von Informationen Rechnung zu tragen.

- Das Land wird seine Aktivitäten zur Unterhaltung und Förderung des landesweiten Nahverkehrsinformationssystems (INSA-Auskunft) einschließlich rechnergestütztem Betriebsleitsystem (INSA-RBL), dem intermodalen E-Mobilitätsportal Sachsen-Anhalt, der dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen und der Datendrehscheibe innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems verstärken und in Abstimmung mit kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen weiterentwickeln.
- Qualitative Standards für eine unternehmensübergreifende Fahrplaninformation, eine Auskunft über Beförderungs- und Wegekette sowie die Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsträgern sind umzusetzen.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Als verkehrsträger- und unternehmensübergreifende Fahrplanauskunft steht INSA als App, im 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. INSA ist zudem in das bundesweite System „DELFI“ (Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation) eingebunden.

Bei Verkehrsverträgen im SPNV ist die Datenbereitstellung für INSA Teil der vereinbarten Leistungen.

INSA wurde in den vergangenen Jahren um Funktionalitäten wie die Redaktion und Beauskunftung von Störungsmeldungen, adressscharfe Auskünfte, persönliche Fahrpläne und kartografische Online-Auskünfte (Haltestellenumgebungskarten) erweitert. Die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Menschen konnten mit der Integration einer Nur-Text-Version für Blinde und Sehbehinderte berücksichtigt werden.

INSA-Apps wurden für die gängigen Smartphone-Betriebssysteme Android OS, iOS sowie Windows Phone entwickelt.

INSA informiert über die Tarife in den Verbünden marego und MDV. INSA leistet die Tarifberechnung für die Handyticket-App „easy.GO“ in den Verbundgebieten marego und MDV sowie im marego-Online-Shop.

Auf Grundlage des erfolgreichen Forschungsvorhabens „Regio-Info“ entschied sich das Land dafür, INSA zu einer Echtzeitdaten-Zentrale zu entwickeln. Dazu werden alle Fahrzeuge des ÖPNV in Sachsen-Anhalt zur Übermittlung von Standortmeldungen an INSA ertüchtigt und die erforderliche Qualität der Echtzeitdaten laufend gesichert. INSA leistet die Ansteuerung mehrerer hundert dynamischer Fahrgast-Informationsanzeigen (DFI) verschiedener Typen.

Bei der Vorhaltung von DFI außerhalb des Bahnnetzes wurden zwei Wege eingeschlagen: Einerseits steht den Unternehmen die Anmietung (inkl. Service) oder der Kauf von Regio-DFI für kleinere Haltestellen des ÖSPV zur Verfügung. Andererseits wurden etlichen Kommunen Übersichts-DFI für Busbahnhöfe und größere Schnittstellen gefördert. Betrieben werden diese wiederum durch die Kommunen oder die Verkehrsunternehmen. Dies hat zu einer sehr zersplitterten Landschaft an Typen und größeren Problemen bei der langfristig nachhaltigen funktionsfähigen Vorhaltung dieser Geräte geführt.

INSA wurde zu einem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) entwickelt, um Verkehrsunternehmen ohne eigenes RBL die Nutzung eines solchen Systems für die Optimierung ihrer Betriebsabläufe inkl. Anschlusssicherung zu ermöglichen. Die INSA-Datendrehscheibe ermöglicht den Austausch von Fahrzeitprognosen zwischen Verkehrsunternehmen mit eigenem RBL.

Die INSA-Telefonauskunft ist unter einer landesweiten Rufnummer erreichbar und leistet neben der Telefonauskunft die Buchung flexibler Bedienformen und weitere spezielle Dienste für Verkehrsunternehmen.

Maßnahmen und Wirkungen

Zukünftig ist INSA zu einer komplexen Bündelungsstelle der dynamischen Fahrplaninformation und Anschlusssicherung im Land weiterzuentwickeln. Es werden die Voraussetzungen geschaffen, um Fahrgästen und Verkehrsunternehmen Fahrzeitprognosen auf Grundlage von Echtzeitdaten zur Verfügung stellen zu können. Ziel ist die flächendeckende Verfügbarkeit von Fahrzeitprognosen für Verkehrsteilnehmer. Voraussetzung hierfür ist die laufende Sicherstellung der Qualität von Echtzeit- und Prognosedaten (vgl. auch Leitprojekt „Echtzeitdaten“ in Kap. 3.6).

INSA wird schrittweise zur Beauskunftung aller Tarife im Land ertüchtigt. Ziel ist, dass INSA zukünftig die Tarifberechnung als Grundlage für ein landesweit durchgängiges E-Ticket leistet. Darüber hinaus soll INSA künftig auch in der Lage sein, flexible Bedienformen im Richtungsband- und Flächenbetrieb („Anrufbus“) zu beauskunften.

INSA wird zudem um Informationen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV und entsprechende Abfragemöglichkeiten erweitert.

Daneben werden die technischen und organisatorischen Möglichkeiten weiterentwickelt, um eine Anschlusssicherung im ÖPNV-Gesamtsystem umsetzen zu können. INSA wird weiter qualifiziert als Werkzeug für die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung sowie als Dienst für die Buchung von Anschlüssen (Umsetzung der Ergebnisse aus dem Bundesforschungsprojekt AMPER – Betreuter Anschluss mit Navigation).

Das Land unterstützt die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation sowie die Schaffung der Voraussetzungen für Kommunikation in den bzw. zwischen den Verkehrsunternehmen. 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 mobile Terminals).

Das Land prüft, die Vorhaltung und den Betrieb von DFI an Zugangsstellen des Bahn-Bus-Landesnetzes bei der NASA GmbH zu konzentrieren und dort die dafür notwendigen Kapazitäten zu schaffen.

Um die Einrichtung flexibler Bedienformen im ÖPNV zu erleichtern, werden die dafür benötigten Buchungssysteme, die von Verkehrsunternehmen und dem INSA-Callcenter verwendet werden, weiter qualifiziert.

Seitens der kommunalen Aufgabenträger sollen Anforderungen an die Datenlieferung für INSA 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.

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.

Im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt baut die NASA GmbH ein landesweites intermodales E-Mobilitätsportal Sachsen-Anhalt (Mobilitätsportal) auf und betreibt es dauerhaft. Das Mobilitätsportal gibt unter anderem Auskünfte über Verbindungen im öffentlichen Verkehr, Routen im Straßenverkehr sowie Reichenweiteninformationen der Elektromobilität. Es bündelt nützliche Informationen zu allen Verkehrsmitteln im Landverkehr mit aktuellen Meldungen zur Verkehrssituation im Sachsen-Anhalt und im Verkehrsgebiet des MDV. In dem Mobilitätsportal werden die aktuelle Verkehrslage in Sachsen-Anhalt wiedergegeben, die aktuellen Baustellen aufgelistet und mögliche Störungen im Straßen- und öffentlichen Verkehr abgebildet. Darüber hinaus werden routenbezogene Wetter-, Parkraum- und Elektrotankstelleninformationen in dem Mobilitätsportal dargestellt. Ergänzend werden Events, Veranstaltungen und Tourismusinformationen aufgeführt und für eine alternative Routenberechnung verwendet.

Zukünftig wird es möglich sein, intermodale Reiseketten über das Mobilitätsportal zu beauskunften, zu buchen und abzurechnen.

Für die fortschreitende Digitalisierung sind Daten, die elektronisch verarbeitet werden können, eine wertvolle Ressource, wenn sie für jedermann zugänglich gemacht werden. Diese sogenannten offenen Daten (engl. Open Data) eröffnen die Chance, durch eine breite Nutzung interessierter Abnehmer einen Mehrwert zu generieren. Zudem können sie Impulse für neue Geschäftsmodelle und Innovationen geben.

Mit ihren Auskunftssystemen INSA und dem Mobilitätsportal verfügt die NASA GmbH bereits über eine Vielzahl an Verkehrs- und Mobilitätsdaten, die über die eigenen Auskunftsportale, Apps und anderen Medien dem Nutzer zur Verfügung gestellt werden. Der Umfang wird in den nächsten Jahren mit der zunehmenden Verfügbarkeit von Echtzeit- und Tarifdaten noch weiter ansteigen. Demgegenüber steht eine zunehmende Anzahl an Abnehmern, die diese Daten für die Verwendung in ihren eigenen Systemen nutzen möchte.

Leitprojekt: Open Data

Das Land verfolgt das Ziel des gegenseitigen Austausches aller notwendigen Daten, Informationen und Meldungen für die bundesweit und perspektivisch europaweit durchgehende Fahrgastinformation, den elektronischen Verkauf von Fahrausweisen sowie für begleitende Services, wie z. B. von Bike- und Car-Sharing-Anbietern. Die NASA GmbH setzt sich hierzu in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen mit dem Thema offene Daten und deren Weitergabe an Dritte systematisch auseinander. Die Partner entwickeln eine Strategie, um die Weitergabe relevanter Daten, Informationen und Meldungen zu ermöglichen. Technisch sind der Zugang und

die Bereitstellung von Daten, Informationen und Meldungen für Dritte dauerhaft zu gewährleisten. Dabei müssen die technischen Hintergrundsysteme und die Leistungsfähigkeit der Systemarchitektur auf die Bereitstellung der Daten ausgerichtet werden.

6.4.5 Marketing

Leitlinien

Leitlinie 5 Das Land konzentriert sich bei der Gestaltung des Bahn-Bus-Landesnetzes auf die Verbindung der zentralen Orte gemäß Landesentwicklungsplan. Zur wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen ist das Angebot entsprechend der hierarchischen Gliederung der zentralen Orte und der potentiellen Nachfrage zu dimensionieren. Durch die Angebotsgestaltung im Landesnetz und die Kommunikation dieser Qualität ist ein möglichst hoher Anteil am Verkehrsaufkommen für den ÖPNV zu gewinnen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich beim Marketing an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Das produktbezogene Marketing ist 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 Bahn-Bus-Landesnetz (Dachmarke) sowie durch übergreifende Initiativen zur Verbesserung des Images des ÖPNV.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Wie die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen zeigen, bedarf ein attraktives Verkehrsangebot auch entsprechender Vermarktung, heißt Kommunikation auf den verschiedensten Wegen, damit es bekannt und angenommen wird.

Im SPNV-Marketing hatte sich das Land bis 2015 umfassend selbst engagiert, und zwar über die NASA GmbH im großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG. Im Zuge von Ausschreibungen wurden inzwischen den Verkehrsunternehmen Aufgaben für das produktbezogene Marketing übertragen. Die NASA GmbH überwacht die Umsetzung dieser Vorgaben gemeinsam mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern, koordiniert die Vermarktung unternehmensübergreifender Tarifangebote und setzt thematische und örtliche Schwerpunkte.

Mit einer umfassenden und intensiven Kampagne startete 2009 eine Imageoffensive für den gesamten ÖPNV des Landes („starker Nahverkehr“). Kern der Kampagne war die Vermarktung und Kennzeichnung des Bahn-Bus-Landesnetzes mit der Wort-Bild-Marke *<O> Mein Takt*. Das Logo ist inzwischen umfassend eingeführt und findet sich u. a. an nahezu allen Nahverkehrszügen, an vielen SPNV-Zugangsstellen sowie an den Bushaltestellen des Bahn-Bus-Landesnetzes. Seit Frühjahr 2016 erscheint auch das Kundenmagazin *Auf Achse* unter dem Dach dieser Marke und berichtet über Themen des gesamten Bahn-Bus-Landesnetzes. Einen wichtigen Beitrag zum Marketing im Bahn-Bus-Landesnetz

leistet das seit Jahren bewährte Mobilteam, speziell geschulte Promoter, die täglich in Bahn und Bus Kontakt zu den Fahrgästen halten.

Das Land veröffentlicht jährlich das Fahrplanbuch Sachsen-Anhalt. Es enthält die Fahrpläne aller Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes sowie im touristischen Teil die jährlichen Marketingschwerpunkte des Landes. Im ÖSPV werden mit Unterstützung des Landes Fahrplanfaltblätter für alle Buslinien des Bahn-Bus-Landesnetzes herausgegeben und an die Haushalte an den jeweiligen Linien verteilt.

Die Aktivitäten für das Image des gesamten ÖPNV des Landes (also auch Angebote außerhalb des definierten Landesnetzes) werden seit 2016 gebündelt unter der Marke *INSA – Der starke Nahverkehr*. Nutzer und potenzielle Fahrgäste werden damit auf das ÖPNV-Angebot insgesamt aufmerksam gemacht und gleichzeitig auf die landesweite elektronische Fahrplanauskunft INSA. Eine große Reichweite, Akzeptanz und Alltagsrelevanz wurde vor allem durch die Kooperation mit Radiosendern und deren Großveranstaltungen erzielt.

Maßnahmen und Wirkungen

Die Verkehrsverträge im SPNV enthalten umfassende quantitative und qualitative Vorgaben für das Marketing. Dabei werden die Marketingbudgets so bemessen, dass sowohl eine flächendeckende Wahrnehmung des SPNV-Angebotes in der Öffentlichkeit als auch eine gezielte Bewerbung der angebotenen Produkte sichergestellt werden kann. Die Verkehrsverträge sehen zudem umfassende Mitspracherechte der Aufgabenträger vor, sodass das Land über die NASA GmbH insbesondere die thematischen und örtlichen Schwerpunkte der Marketingaktivitäten, aber auch grundsätzliche Entscheidungen zur Verwendung der Mittel beeinflussen kann. Darüber hinaus soll das Zusammenwirken der beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Marketing koordiniert und so die übergreifende Abstimmung sowie die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele sichergestellt werden.

Das Land sorgt über die NASA GmbH für die Durchsetzung und Kommunikation der unternehmens- und verkehrsträgerübergreifenden einheitlichen Angebotsqualität im Bahn-Bus-Landesnetz. Hierzu wird die etablierte Marke *<O> Mein Takt* fortgeführt und weiterentwickelt. Folgende Kommunikationsschwerpunkte sind unter dieser Marke vorgesehen:

- die Vermarktung der einheitlichen Angebotsqualität im Bahn-Bus-Landesnetz (Steigerung der Bekanntheit, Verbesserung des Images, Information über Qualitätsmerkmale und tarifliche Besonderheiten),
- die Vermarktung einzelner Linien und Korridore vornehmlich im Bahn-Bus-Landesnetz in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie ggf. Verbünden (lokale Ansprache zur Nachfragesteigerung),
- die Herausgabe unternehmensübergreifender Medien zur Fahrgastinformation im Bahn-Bus-Landesnetz,
- die Kommunikation der Rolle des Landes bei der Gestaltung und Förderung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes für Sachsen-Anhalt (vorzugsweise in der Kundenzeitschrift „Auf Achse“).

Unter der neuen Dachkommunikation *INSA – Der starke Nahverkehr* wird sowohl die weiter auszubauende, landesweite Fahrplanauskunft als auch das in der Auskunft enthaltene Gesamtangebot im ÖPNV in Sachsen-Anhalt vermarktet. Hierzu zählen neben dem Bahn-Bus-Landesnetz auch die Straßenbahnen und Busse in den Städten sowie die regionalen Busverkehre-

In Abstimmung mit Verkehrsunternehmen, anderen Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden werden Aktionen in ausgewählten Verkehrskorridoren und an Strecken zur unternehmensübergreifenden Vermarktung der Verkehrs- und Tarifangebote durchgeführt. In diesem Zusammenhang wird auch die Rolle der landesweiten Fahrplanauskunft INSA bei der Integration aller ÖPNV-Angebote hervorgehoben und weiter ausgebaut.

Darüber hinaus stellt das Land finanzielle Mittel bereit für:

- die Imagepflege des ÖPNV insgesamt,
- die Herausgabe unternehmensübergreifender Fahrplan- und Tourismuspublikationen sowie
- die unternehmensübergreifende Kommunikation neuer Angebote (vgl. Kap. 6.3.4).

6.4.6 Mobilitätsmanagement

Leitlinien

Leitlinie 11 Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind 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 und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich beim Mobilitätsmanagement an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Durch Mobilitätsmanagement soll die Wahrnehmung des Umweltverbunds verbessert, der Zugang vereinfacht und letztendlich die Nachfrage des ÖPNV-Angebotes gesteigert werden. Das Land setzt hierbei insbesondere auf Beratungsangebote, die Bereitstellung verständlicher Informationen sowie auf die Initiierung von Kooperationen.
- Für ausgewählte Zielgruppen (insbesondere Schüler und Senioren) werden Schulungen und Informationsveranstaltungen zur Nutzung des landesweiten ÖPNV-Angebotes durchgeführt.
- Das Land berät Gemeinden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei der zielgruppen-gerechten Kommunikation örtlicher Mobilitätsangebote und vermittelt geeignete Kooperationspartner. Für große Arbeitgeber werden Beratungsangebote für die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements geschaffen.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Das Land betreibt über die NASA GmbH (früher gemeinsam mit DB Regio) das Projekt „Auf Achse mit Bahn und Bus“. Die Angebote richten sich zum einen an Schulen, zum anderen an Seniorengruppen, um diese Zielgruppen als Kunden des ÖPNV zu gewinnen bzw. zurückzugewinnen. Umgesetzt wird das Projekt mit technischer Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit geeigneten gesellschaftlichen Partnern.

Darüber hinaus wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Leitung und Mitwirkung der NASA GmbH am Arbeitskreis Unstrutbahn,
- Entwicklung von Standards für eine verbesserte Fahrgastinformation an Haltestellen und Bahnhöfen im Rahmen der Facharbeitsgruppe „Systemzugang“ des MDV,
- Beratung von Verkehrsunternehmen bei der Gestaltung von Übersichtsplänen und sonstigen Medien zur Fahrgastinformation sowie
- Gespräche mit großen Arbeitgebern zu erforderlichen Anpassungen am Fahrplan sowie Information zu bestehenden JobTicket-Angeboten.

Maßnahmen und Wirkungen

Das Land stärkt mit seinem Mobilitätsmanagement den Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußwege) und setzt vor allem auf einen besseren Zugang zum System für alle Menschen und Organisationen.

Das Land unterstützt im Mobilitätsmanagement lokale und regionale Initiativen durch Beratung von Akteuren im Verkehrsmarkt, die Vermittlung von Kooperationspartnern und die Schulung relevanter Zielgruppen. Hierzu zählen:

- Anschub betrieblichen Mobilitätsmanagements in landesbedeutsamen Gewerbegebieten sowie von Mobilitätszentralen an Schnittstellen des Bahn-Bus-Landesnetzes,
- Beratung von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Gemeinden und privaten Vorhabenträgern zu Fahrgastinformation, Wegeleitung, Marketing und Mobilitätsmanagement,
- Mitwirkung in Arbeitsgruppen der Verkehrsverbünde zur Verbesserung des Systemzugangs,
- Fortführung des unternehmensübergreifenden Schüler- und Seniorenprojekts,
- Verbesserung der Informationsangebote in verschiedenen Landessprachen sowie Bereitstellung von Informationen zum ÖPNV für Integrationskurse sowie
- ein landesweites Vertriebsnetz mit persönlicher Bedienung und unternehmensübergreifenden Informationen.

Ergänzend zum ÖPNV können Car- und Bike-Sharing Teil einer intermodalen, städtischen Mobilität sein. Car- und Bike-Sharing sind bereits in den Oberzentren Sachsen-Anhalts etabliert. Dennoch bleibt ihr Nutzerpotenzial noch bei weitem unausgeschöpft. Zum Car- und Bike-Sharing, die auf gemeinschaftliche, bedarfsorientierte Nutzung von Fahrzeugen ausgerichtet sind, treten seit einiger Zeit neue Mobilitätsformen wie z. B. Tür-zu-Tür-Fahrdienste. Dabei werden verschiedene individuelle Fahrtwünsche gebündelt und Teilstrecken gemeinsam mit dem gleichen Fahrzeug zurückgelegt. Diese modernen Mobilitätsformen verbreiten sich vor allem durch Internetplattformen, die bequem die Planung, Buchung und Abrechnung von Fahrten auf Seiten der Nutzer sowie die relativ einfache Disposition und Routenplanung auf Seiten der Betreiber ermöglichen, sehr schnell.

Im Hinblick auf die Nutzung des Car- und Bike-Sharing sowie neuer Mobilitätsformen ist festzustellen, dass u.a. der Informationsstand bei einigen Gebietskörperschaften nicht hinreichend ist. Diese Themen finden in ihren Planungsdokumenten oder in ihrem Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement meist keine Berücksichtigung.

Das Land wird daher:

- prüfen, inwieweit Sharing-Angebote in der Landesverwaltung genutzt oder Dienstfahrzeuge als Sharing-Angebote zur Verfügung gestellt werden können; dabei sollen vor allen Elektrofahrzeuge genutzt werden,
- die Gebietskörperschaften durch Aufklärung, fachliche Begleitung und Schulung für Sharing-Angebote und neue Mobilitätsformen sensibilisieren;
- den Dialog zwischen Sharing-Anbietern und Gebietskörperschaften sowie den örtlichen Verkehrsunternehmen fördern, um unter anderem tarifliche Kooperationen im Bereich des Car- und Bike-Sharing auszubauen.

6.4.7 Beschäftigte im ÖPNV

Leitlinien

Leitlinie 15 Vergaben im ÖPNV sind durch die Aufgabenträger auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 so zu gestalten, dass die Interessen der Fahrgäste, der Aufgabenträger, der Arbeitnehmer und der Verkehrsunternehmen nach Entfaltung betrieblicher Initiativen und Sicherung ihrer mittelständischen Struktur gleichermaßen berücksichtigt werden.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung der Arbeitsbedingungen im ÖPNV an folgendem Handlungsgrundsatz:

- Das Handeln aller Akteure im ÖPNV ist darauf auszurichten, dass Arbeitsbedingungen und tarifliche Randbedingungen so ausgestaltet werden, dass für attraktive Arbeitsplätze auch ausreichend Interessenten zur Verfügung stehen und diesen ein langfristiges Bleibeinteresse vermittelt wird.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Aufgrund des demografischen Wandels und der allgemeinen positiven Entwicklung am Arbeitsmarkt hat sich die Situation im Verkehrsgewerbe in den letzten Jahren grundlegend geändert. Während in der Vergangenheit in der Regel ausreichend Interessenten für Ausbildungs- und Arbeitsplätze im ÖPNV zur Verfügung standen, müssen sich seit etwa 2010 die Arbeitgeber sehr bemühen, alle notwendigen Stellen zu besetzen. Besonders problematisch ist dies bei den Berufsgruppen Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer. Das Problem verstärkt sich massiv bei kurz laufenden Verkehrsverträgen im SPNV oder vor Auslaufen eines Vertrages. Durch Personalmangel bedingte Fahrtausfälle sowohl im bestellten SPNV und im ÖSPV, die z. T. auch im Zusammenhang mit Krankheitswellen auftraten, illustrieren die Problemlage, welche auch bundesweit zu finden ist und nicht als landesspezifisches Problem gesehen werden kann.

Die Verkehrsunternehmen berichten von Nachwuchsproblemen insbesondere bei den geringer qualifizierten Tätigkeiten, z. B. im Reinigungs- und Sicherheitsbereich. Die typischen Berufsbilder der ÖPNV-Branche sind nicht selten mit unattraktiven Arbeitszeiten und Konfliktpotential beim Umgang mit den

Fahrgästen verbunden. Trotz attraktivem Lohngefüge werden junge, potentielle Nachwuchskräfte hierdurch abgeschreckt und wählen andere Berufsfelder.

Maßnahmen und Wirkungen

Zur Verbesserung der Situation sind folgende Maßnahmen bereits in Kraft getreten oder befinden sich in der Vorbereitung:

- Gemäß Landesvergabegesetz ist bei SPNV-Vergaben vorzugeben, dass die bietenden Unternehmen einen als repräsentativ festgestellten Tarifvertrag anwenden. Die Feststellung, welche Tarifverträge als repräsentativ gelten, erfolgt durch das Ministerium für Arbeit, Soziales und Integration des Landes Sachsen-Anhalt. Damit soll einerseits Lohndumping ausgeschlossen werden, andererseits bleibt die Verantwortung für die Ausgestaltung der Tarife bei den Tarifpartnern.
- Gemäß dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen soll bei SPNV-Vergaben ein Übergang des Personals vom Alt- zum Neubetreiber angeordnet werden. Damit soll den Beschäftigten betreiberunabhängig eine langfristige Perspektive gegeben werden. Zudem erhält der Neubetreiber die Möglichkeit, das vorhandene und mit dem Netz vertraute Personal zu übernehmen. Hierbei ist vorgesehen, dass den Arbeitnehmern die Rechte eingeräumt werden, die ihnen bei einem Übergang nach § 613 des Bürgerlichen Gesetzbuches zustehen würden.
- In den Verkehrsverträgen werden Maßnahmen zur Vorhaltung von Personalreserven oder Ausbildungsquoten für die problematischen Berufsgruppen festgelegt.
- Weiterhin werden Möglichkeiten zur Koordinierung und Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Aufbau und Pflege eines gemeinsamen Personalpools gesehen.

Zur Stabilisierung des Taxi-Gewerbes ist es ratsam, dass die Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV keine 100-prozentige Eigenproduktionsquote anstreben, sondern insbesondere Leistungen der flexiblen Bedienformen auch an Taxi-Unternehmen vergeben.

Leitprojekt: Arbeitskräftesicherung

Das Land wird einen Pakt zur Arbeitskräftesicherung für das Verkehrsgewerbe in Sachsen-Anhalt moderieren und als Aufgabenträger für den SPNV mitgestalten. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den ÖSPV, mit den Verkehrsunternehmen bzw. den jeweiligen Verbänden und den Gewerkschaften sollen Instrumente identifiziert und nach Möglichkeit umgesetzt werden, mit denen eine langfristig stabile Personaldecke abgesichert werden kann, die notwendig ist, um einen attraktiven und verlässlichen ÖPNV vorzuhalten.

6.5 Infrastruktur und Fahrzeuge

6.5.1 Schieneninfrastruktur

Leitlinien

- Leitlinie 8** Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.
- Leitlinie 9** Zur Sicherstellung einer regelmäßigen Bedienung, möglichst kurzer Gesamtreisezeiten sowie vielfältiger Anschlussverbindungen folgt die Angebotsplanung im Bahn-Bus-Landesnetz dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans. Die Linien sind dabei sowohl untereinander als auch mit dem Fernverkehr und den kommunalen ÖSPV-Linien zu vernetzen. Die Ansätze zur verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung sind organisatorisch und technisch weiterzuentwickeln.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich ungeachtet der vorrangigen Zuständigkeit des Bundes für die Schieneninfrastruktur bei seinen Forderungen gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die für einen attraktiven SPNV erforderlichen Maßnahmen sind unter der Voraussetzung einer langfristigen Perspektive der zu bestellenden Verkehrsleistungen 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 2010 – 2017

Nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung 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.

Das gegenwärtig in Sachsen-Anhalt im SPNV bediente Eisenbahnstreckennetz umfasst insgesamt rund 1.567 Kilometer normal- und rund 115 Kilometer 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 – Eilenburg und Nebra – Wangen), die Fels Netz GmbH, die Zossenrail Betriebsgesellschaft mbH und die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB).

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

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 (ITF-Studie der DB Netz AG und der NASA GmbH aus 2014/2015). Die Ergebnisse werden allerdings seitens der DB Netz AG bislang nur teilweise berücksichtigt.

Im Betrachtungszeitraum konnten folgende Maßnahmen, zum Teil mit Unterstützung des Landes, umgesetzt werden:

- Bahnstrecke Halberstadt – Magdeburg (im Bau),
- Knoten Magdeburg (im Bau),
- Knoten Dessau-Roßlau (im Bau),
- Knoten Halle (Saale) (im Bau),
- Ersatz herkömmlicher Stellwerkstechnik durch Elektronische Stellwerke (ESTW) im Rahmen der genannten Knotenmaßnahmen,
- abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau Stendal – Salzwedel – Uelzen (im Bau) sowie
- Ausbau der Strecke Calbe (Saale) – Bernburg auf 80 km/h

Abbildung 12

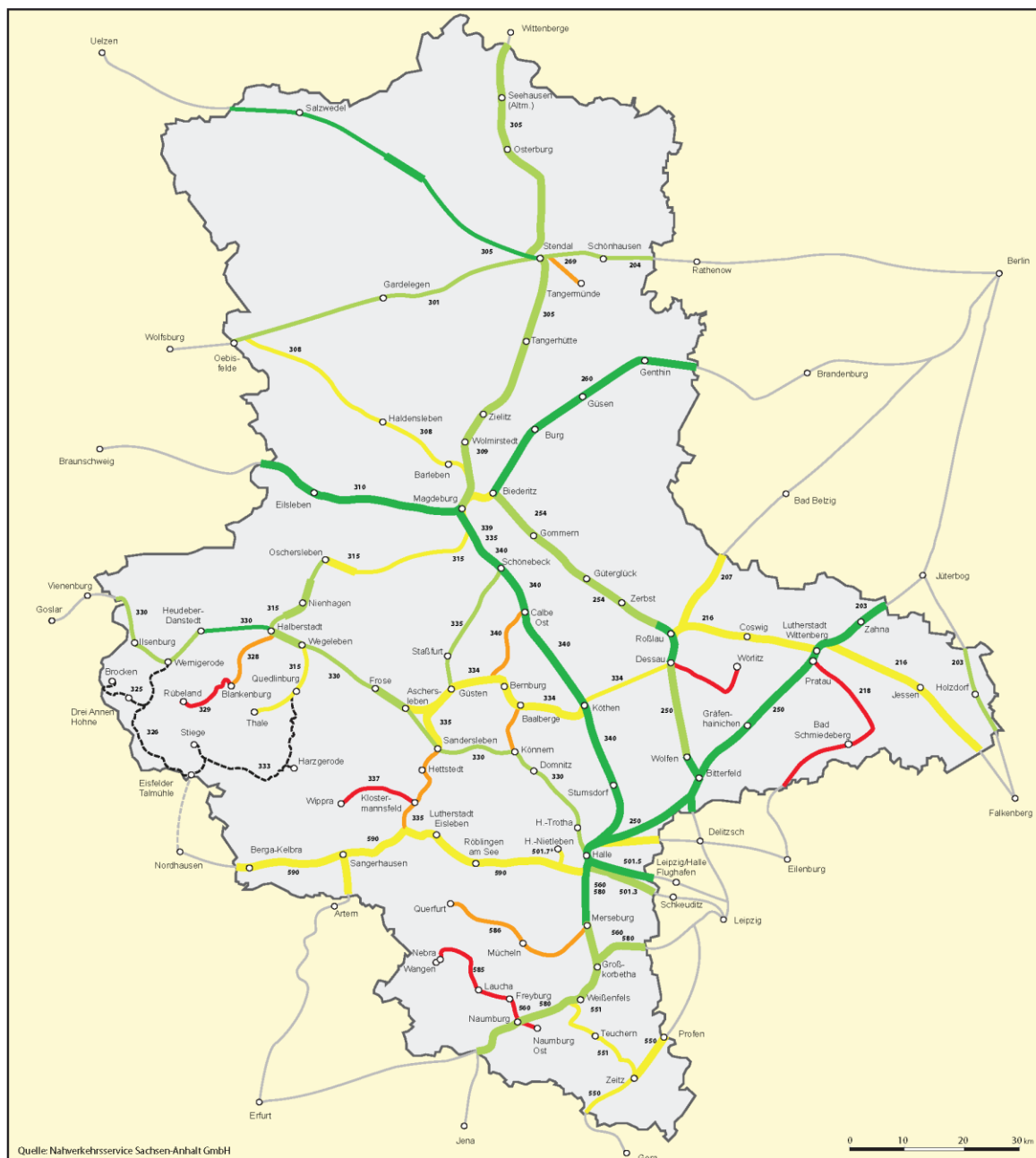


Abb. 12 IST-Zustand der im SPNV bedienten Streckeninfrastruktur (2017)

- | | | |
|---|---|-----------------------------------|
| — bis maximal 60 km/h | — eingleisig | ○ ausgewählte Zugangsstellen |
| — mindestens 80 km/h | — zweigleisig | 590 Kursbuchnummer |
| — mindestens 100 km/h | - - - Schmalspurbahn | * S-Bahn Halle z.T. eigenes Gleis |
| — mindestens 120 km/h | | |
| — ab 140 km/h | | |

Abbildung 13

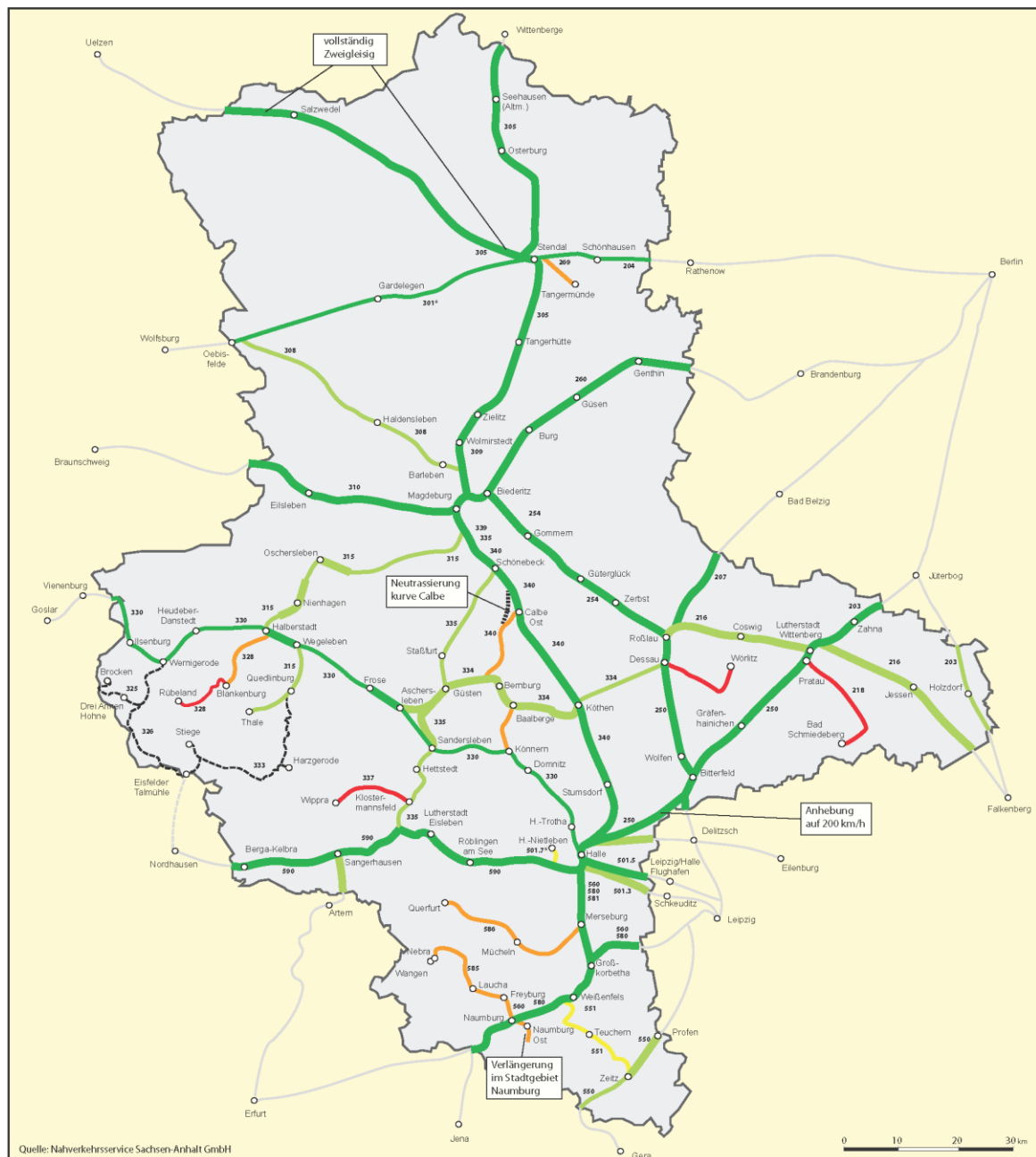


Abb. 13 Zielzustand der im SPNV benötigten Streckeninfrastruktur (Planungshorizont 2030)

- | | | |
|--|---|---|
| — maximal 60 km/h | — eingleisig | ○ ausgewählte Zugangsstellen |
| — maximal 80 km/h | — zweigleisig | S90 Kursbuchnummer |
| — maximal 100 km/h | - - - Schmalspurbahn | # S-Bahn Halle z.T. eigenes Gleis |
| — maximal 120 km/h | | |
| — ab 140 km/h | | |

Maßnahmen und Wirkungen

Im Fern- und Ballungsnetz sind die Anstrengungen der DB Netz AG auf die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik mittels zentraler Elektronischer Stellwerke gerichtet. Dies schafft zwar die Voraussetzungen für die Anhebung der Streckengeschwindigkeiten auf 120 bis 160 km/h, in der Vergangenheit durchgeführte Maßnahmen schränken jedoch aufgrund der damit verbundenen Rationalisierungsmaßnahmen bei Infrastrukturelementen die Möglichkeiten der Fahrplangestaltung mittel- bis langfristig ein. Bei laufenden und künftigen Infrastrukturprojekten muss der Erhalt einer ausreichenden betrieblichen Flexibilität berücksichtigt werden. Die Geschwindigkeitsanhebungen erfolgen zudem in der Praxis oft erst in langem zeitlichem Abstand zu den sicherungstechnischen Maßnahmen.

Für die Regionalnetze hält das Land im Grundsatz den Ausbau der Strecken, verbunden mit einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h bei Hauptbahnen und mindestens 80 km/h bei Nebenbahnen, für erforderlich. Erst diese Geschwindigkeiten ermöglichen 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 dagegenstehen. Die grundsätzlichen Anforderungen an den Ausbauzustand der Strecken hinsichtlich Streckengeschwindigkeit und Ein- oder Zweigleisigkeit sind in der Abbildung 13 dargestellt. Die zur Umsetzung des ITF erforderlichen Voraussetzungen (ITF-Studie der DB Netz AG und der NASA GmbH aus 2014/2015) wurden darin berücksichtigt. Besondere Ausbaubedarfe sind ebenfalls aufgeführt. Eine vollständige Aufstellung aller Planungen befindet sich in der Anlage 5. Zur Kostenreduktion ist der Einsatz von Standards der nicht-bundeseigenen 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 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.

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

Das Land wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hin, dass die für eine gute Betriebsqualität und die für flexible 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.

Im Netz der HSB unterstützt das Land Bestrebungen des Unternehmens, die Kapazität der Brockenstrecke z. B. durch den Bau zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe zu erhöhen.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030)

Der in 2016 beschlossene BVWP 2030 sieht im vordringlichen Bedarf für die Strecke Halle (Saale) – Magdeburg – Stendal – Uelzen den Ausbau insbesondere für den Güterverkehr im sogenannten Wachstumskorridor Ost vor. Ein umfassender Ausbau ist jedoch nur im Abschnitt Stendal – Uelzen vorgesehen. Das Land setzt sich dafür ein, die Zahl der auszubauenden Elemente zu erhöhen. Dies betrifft die Einbeziehung des Streckenabschnittes Stendal – Wittenberge, den vollständigen Ausbau für 160 km/h, zusätzliche Blockstellen und zusätzliche Überholgleise für den Güterverkehr. Gleichfalls im vordringlichen Bedarf befindet sich die Stammstrecke Oebisfelde – Rathenow, die elektrifiziert und mit für 160 km/h ausgebaut werden soll.

Bislang nur im potentiellen Bedarf befindet sich die Strecke Lehrte – Magdeburg – Roßlau. Das Interesse des Landes ist hier insbesondere auf die Aufnahme der Strecken in den vordringlichen Bedarf des BVWP ausgerichtet.

Leitprojekt: Bundesverkehrswegeplan

Das Land wird für die genannten drei Strecken einen Anforderungskatalog erarbeiten und mit dem Bund und der DB AG diskutieren, damit das Ausbauprofil der gesetzten Maßnahmen optimal den tatsächlichen Erfordernissen angepasst werden kann und damit für die Strecke des potentiellen Bedarfs eine Integration in den vordringlichen Bedarf ermöglicht werden kann.

Deutschlandtakt

Das Land unterstützt die Aktivitäten des Bundes zur Einführung des Deutschlandtaktes als Planungsgrundlage und verknüpftes Netz. Im Deutschlandtakt soll die Infrastruktur ausgerichtet auf ein optimal verknüpftes System ausgebaut werden, in dem die Systemgeschwindigkeit und nicht die Geschwindigkeit auf einzelnen Strecken im Vordergrund steht. Das Land wird aber auch darauf achten, dass auch weiterhin im Fernverkehr die geforderten Mindestbedienungen gewährleistet werden. Auch muss der SPNV sinnvoll verknüpft werden. Aus dem Deutschlandtakt herrührende Ausbaubedarfe sollten nach Möglichkeit im Hauptnetz realisiert werden und Optimierungen nicht zu Lasten der Nebennetze erfolgen.

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 verfügt 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 Schienennetz in Sachsen-Anhalt 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 – der industrielle Ballungsraum um die Städte Halle (Saale), Bitterfeld und Merseburg – einer der größten solitären Güterverkehrserzeuger.

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

Leitprojekt: Elektrifizierung des Bahnverkehrs

Zur Vermeidung der CO₂-Emissionen im Eisenbahnverkehr ist eine weitgehende Elektrifizierung des Bahnverkehrs anzustreben. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Strecken zu elektrifizieren (Fahrdrabt) oder die Fahrzeuge mit Motoren auszurüsten, in denen Wasserstoff oder auch fossile Brennstoffe in Energie umgewandelt werden. Kombiniert mit einer Batterie würde dies ebenfalls einen weitgehend elektrischen Antrieb ermöglichen. Diese Fragestellung ist insbesondere unter Einbezug des Güterverkehrs zu untersuchen, da dieser ebenfalls in großer Intensität das Dieselnetz befährt.

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

Neubau Zugbildungsanlage Halle (Saale)

Der Neubau des Rangierbahnhofs dient der Verlagerung der Zugbehandlungsaufgaben in Mitteldeutschland von Leipzig-Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt nach Halle-Nord.

Bei der Modernisierung werden in der Zugbildungsanlage u. a. der bestehende Ablaufberg gedreht und fast 40 Kilometer Gleis sowie 135 Weichen verlegt. Das Vorhaben dient der Schaffung von Voraussetzungen zur Umsetzung einer effizienten Produktion im Einzelwagenladungsverkehr und soll 2019 in Betrieb genommen werden.

6.5.2 Stationen und Schnittstellen

Anmerkungen:

Stationen sind Bahnhöfe und Haltepunkte im Schienenverkehr. Bei den Stationen wird eine Untergliederung in die Bestandteile Verkehrsstation, die alle betrieblich relevanten Anlagen wie Bahnsteige und Zugänge umfassen, sowie Empfangsgebäude vorgenommen.

Schnittstellen sind die Übergangspunkte zwischen SPNV, ÖSPV und den übrigen Verkehrsmitteln. Sie bilden in der Regel das städtebaulich-architektonische Eingangstor zum erschlossenen Ort und sind mit Abstellanlagen für Verkehrsmittel des Individualverkehrs kombiniert.

Leitlinien

- Leitlinie 8** Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.
- Leitlinie 11** Innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems sind 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 und einheitliche Vertriebswege zu koordinieren und zu bewerben. Kooperationen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen miteinander und untereinander sind auszubauen.
- Leitlinie 12** Die Schnittstellen innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes bzw. zwischen diesem und den kommunalen Netzen sind bei der Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems ein planerischer und organisatorischer Handlungsschwerpunkt der Aufgabenträger zur Sicherstellung verkehrsträger- und verkehrsunternehmensübergreifender Reiseketten. Die intermodale Vernetzung des ÖPNV soll weiterentwickelt und gefördert werden. Der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr sind als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV zu vernetzen.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung von Stationen und Schnittstellen an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Da der Grad der Vernetzung der einzelnen Verkehrsarten zum Verkehrsträgermix von der Qualität der Schnittstellen bestimmt wird, bilden sie einen planerischen Schwerpunkt. Es wird zwischen Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion im Bahn-Bus-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 von 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 Gestaltung der Schnittstellen erfolgt unter Einbeziehung aller betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger, der Straßenbaulastträger sowie der Baulastträger für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

Im SPNV in Sachsen-Anhalt werden derzeit 334⁸ Stationen bedient. Davon befinden sich 30 im Bereich der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), 5 entlang der Strecke Dessau – Wörlitz, 6 entlang der Strecke Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg – Eilenburg, 9 entlang der Strecke Klostermansfeld – Wippra und 1 an der Strecke Blankenburg – Rübeland.

Seit 1996 wurden im normalspurigen Netz 104 Stationen 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 Betrachtungszeitraum umgesetzten Bahnhofsvorhaben Bernburg, Coswig, Freyburg, Laucha, Lutherstadt Wittenberg Altstadt, Merseburg, Sangerhausen und Wolfen genannt. Gleichzeitig konnte bei zahlreichen Stationen eine Verbesserung der Barrierefreiheit erreicht werden. Der derzeitige Umsetzungsstand des Bahnhofsprogramms ist in Abbildung 14 dargestellt.

Hinsichtlich der Sanierung und Wiederbelebung von Bahnhofsgebäuden konnten in den zurückliegenden Jahren vielversprechende Ansätze entwickelt und zum Teil umgesetzt werden. Im Rahmen dieses Programms konnten wichtige Impulse für die Revitalisierung der häufig auch architektonisch wertvollen Gebäude gesetzt werden. Seit 2008 wurden an 8 Standorten REVITA-Maßnahmen realisiert (siehe Abbildung 16). Die mit Landesunterstützung umgesetzten Maßnahmen in Bernburg, Haldensleben, Sangerhausen und Thale zeigen hier beispielgebende Lösungen auf.

Weiter an Bedeutung gewonnen hat der den Stationen des SPNV vorgelagerte Bereich durch die Realisierung von Schnittstellenmaßnahmen. Seit 1996 wurden an 100 Standorten Schnittstellenmaßnahmen realisiert (siehe Abbildung 15). Beispielhaft seien die im Betrachtungszeitraum umgesetzten Schnittstellenvorhaben in Bad Dürrenberg, Coswig, Förderstedt, Halle-Nietleben, Landsberg, Merseburg, Schönebeck und Weißenfels genannt.

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.

⁸ Inkl. Wangen.

Abbildung 14

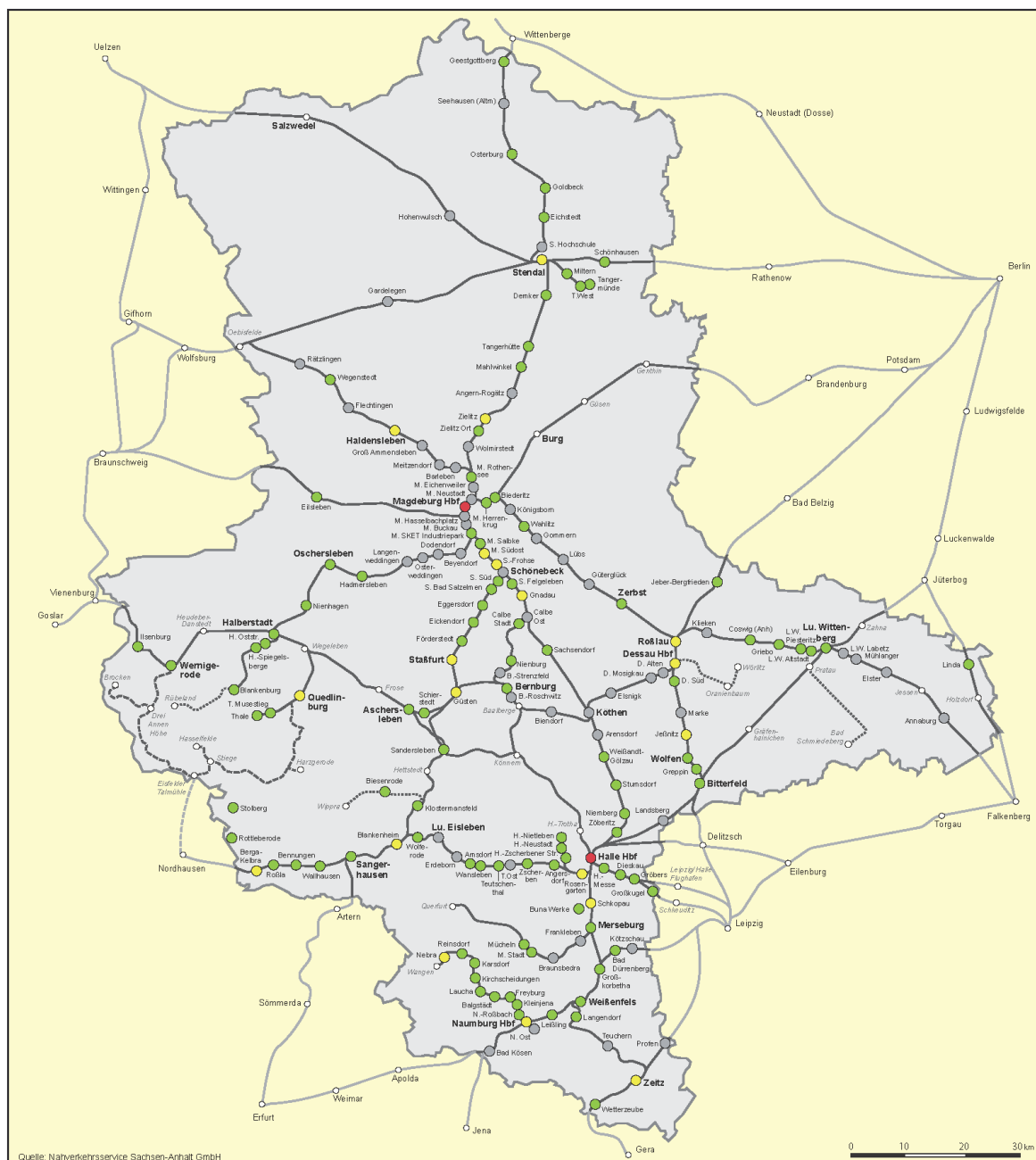


Abb. 14 Infrastruktur- und Bahnprogramm (Stand: Dez. 2017)

Umsetzungsstand der Maßnahmen

- in Vorbereitung
- im Bau
- Teilabschnitte fertiggestellt
- abgeschlossen

Strecken

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

Abbildung 15

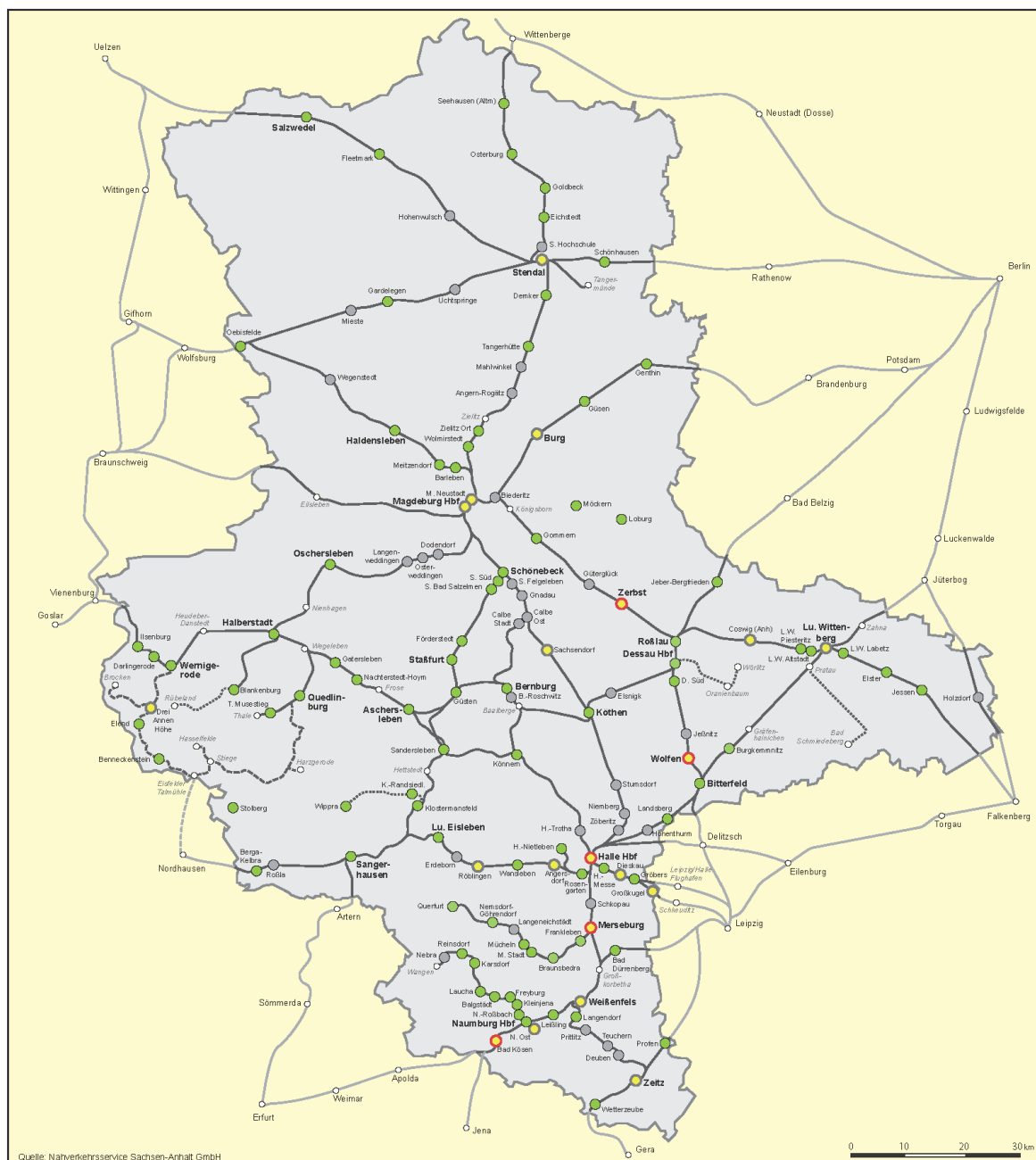


Abb. 15 Schnittstellenprogramm, Bahnhofsumfelder (Stand: Dez. 2017)

Umsetzungsstand der Maßnahmen

- in Vorbereitung

- im Bau

Teilabschnitte fertiggestellt:

- weitere Bauabschnitte in Vorbereitung

- weitere Bauabschnitte in Bau

- abgeschlossen

Strecken

- Bahn

- - - - - Schmalspurbahn

- Touristische Bahn

Abbildung 16



Abb. 16 REVITA, Empfangsgebäude (Stand: Dez. 2017)

Umsetzungsstand der Maßnahmen

- in Vorbereitung
- im Bau
- Teilabschnitte fertiggestellt
- abgeschlossen

Strecken

- Bahn
- - - Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

Maßnahmen und Wirkungen

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

Mit der Rahmenvereinbarung zum **Bahnhofsprogramm** wird die laufende Vereinbarung über den Zeitraum 2010 bis 2018 in einer bundesweit neuen Qualität fortgeführt, wobei für den Zeitraum zwischen 2014 und 2018 mehr als 50 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 57 Mio. € fest verabredet sind. Hiervon trägt das Land ca. 23,5 Mio. €, die Gegenfinanzierung erfolgt aus Mitteln des Bundes und der DB Station&Service AG. Damit kann das Land Sachsen-Anhalt sicherstellen, dass ein erheblicher Teil der über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn über die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur) bundesweit zur Verfügung stehenden Mittel für Projekte in Sachsen-Anhalt gebunden wird. Das Land strebt an, die Rahmenvereinbarung über 2018 hinaus zu verlängern.

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.

Übersicht 10 Ausbaustandards von Zugangsstellen des SPNV in Sachsen-Anhalt		
Stations-klassifizierung der DB Station&Service AG	kategorie-spezifische Basisleistungen der DB Station&Service AG⁹	zusätzliche Standards (auch zur Ausstattung des Umfelds/der Schnittstellen)
Kategorie 7	- Bahnsteig - Beleuchtung - Bahnhofsnamensschild - Fahrplanaushang - Informationsflächen für das EVU - Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter, Mitvertrieb - Wegeleitsystem, Beschilderung - Reinigung - Abfallbehälter - Koordination durch eine 3-S-Zentrale	
Kategorie 6	zusätzlich: - Sitzgelegenheit - Wetterschutz	- 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
Kategorie 5	zusätzlich: - Bahnhofsuhr/Zeitangabe - Dynamische Reisendeninformation (visuell und/oder akustisch) mit Informationen zu Fahrplanabweichungen	zusätzlich fakultativ: - Taxistand
Kategorie 4		
Kategorie 3	zusätzlich: - dynamische Fahrgastinformation (visuell und/oder akustisch) mit Informationen zum Fahrplan und zu Fahrplanabweichungen	zusätzlich fakultativ: - DB Information - Tourismusinformation - Schließfächer
Kategorie 2	zusätzlich: - Bahnsteigabschnittsmarkierung - Service-Mitarbeiter (auch zeitweise)	
Kategorie 1 (in Sachsen-Anhalt nicht vorhanden)	zusätzlich: - DB-Information (ehem. Service-Point)	
Zusätzliche Standards von Zugangsstellen (unabhängig von der Klassifizierung):		

⁹ Quelle: INBP der DB Station&Service AG, gültig ab 12.04.2016.

... im <u>städtischen Bereich</u> :	- Verknüpfung zum städtischen ÖPNV unter Anwendung dynamischer Fahrgastinformation (Regio Info) - ggf. Fahrkartenverkauf Mobilitätsberatung (oder Hinweis auf nahe gelegene Beratungsstelle)/Stadtplan	
... in Gebieten mit <u>touristischer Bedeutung</u> :	- Umfassende Tourismusinformation - Fahrradverleih - Schließfächer - Stadtpläne und Touristische Karten	
... im <u>Bahn-Bus-Landesnetz</u> :	- Kurze, barrierefreie Wege zwischen Bus und Bahn - Ausschilderung der Wege - DFI/Regio-Info-System - Fahrkartenverkauf der verschiedenen Verkehrsträger - Haltestellenschild Bus mit Haltestellenname, Linien, Zielen - Bushaltestelle mit Sonderbord und Wetterschutz	

Mindeststandards sind eine saubere und gepflegte Anlage der Stationen (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 5 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 geringer Ein- und Aussteigerzahlen ein Umbau volkswirtschaftlich nicht angemessen wäre und eine Auflassung ebenfalls nicht zu deutlich positiven Effekten im Gesamtsystem führen würde.

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

Leitprojekt: Stufenfreiheit

Das Land wird ein Konzept entwickeln, ob und mit welchem Aufwand bis 2030 für alle Bahnstationen im normalspurigen Netz des Landes die stufenfreie Zugänglichkeit herstellbar ist. Diese ist auch dann gegeben, wenn aufgrund variierender Bahnsteighöhen zwischen 38, 55 und 76 cm eine fahrzeugbezogene Rampe zum Einsatz kommen muss.

Vorhandene Empfangsgebäude sind grundsätzlich zu erhalten, indem Nutzungen gesichert oder neue gefunden werden. Sofern dies nicht möglich ist, sind in Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Kommunen und den Denkmalschutzbehörden Abrissmaßnahmen zu prüfen. Zur Verbesserung der Attraktivität des Bahnhofsumfeldes sollten nicht mehr genutzte und mit Ruinen versehene Flächen um die Bahnsteige und entlang der Strecken beräumt werden, da diese das Image des

Systems Eisenbahn stark belasten. Das Land stellt im Rahmen eines Abrissprogramms gesonderte Mittel zur Verfügung. Fördermittel für die Planung und den Umbau der Empfangsgebäude stellt das Land über das Programm **REVITA** (Revitalisierung von Empfangsgebäuden) bereit. Für Abrissmaßnahmen werden in begründeten Fällen ebenfalls Fördermittel gewährt.

Das **Schnittstellenprogramm** des Landes fördert seit 1996 Maßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld, die durch die Kommunen getragen werden. Bei der Gestaltung der Schnittstellen ist insbesondere ihre Verknüpfungsfunktion auszubilden. Dabei ist zwischen einer Verknüpfung innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes, zu bedeutenden lokalen ÖSPV-Netzen und zu sonstigen bedeutenden Einzelverbindungen zu unterscheiden. Bei der Gestaltung ist auch Aspekten des Schülerverkehrs Rechnung zu tragen. 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. Im Rahmen des Schnittstellenprogramms können künftig auch Maßnahmen mit Verknüpfungsfunktion zu bedeutenden lokalen ÖSPV-Netzen und zu sonstigen bedeutenden Einzelverbindungen sowie – nach Einzelfallprüfung – auch Projekte von herausgehobener Bedeutung innerhalb kommunaler Netze gefördert werden.

Schnittstellenmaßnahmen sind prioritär an Verknüpfungspunkten des Bahn-Bus-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 Bahn-Bus-Landesnetzes eine optimale Verknüpfung mit den jeweils relevanten übrigen Verkehrsmitteln erreicht werden.

An ausgewählten Schnittstellen ist die Verknüpfung des Bahn-Bus-Landesnetzes mit den überregionalen Radwegen sowie den seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung des Landes Sachsen-Anhalt definierten tourismusrelevanten Orten des Landes zu gestalten. Die Verknüpfung zu diesen Wegen und Orten ist in der Abbildung 11 auf Seite 100 dargestellt.

Lage, Anzahl 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 10 benannten wesentlichen Standards zu berücksichtigen.

Bei der Umsetzung von Fördermaßnahmen im Bahnhofs-, REVITA- und Schnittstellenprogramm ist insbesondere darauf zu achten, dass sogenannte Angsträume¹⁰ beseitigt bzw. nicht neu geschaffen werden, um die subjektive und objektive Sicherheit zu erhöhen.

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

¹⁰ Angsträume sind Flächen mit unzureichendem Lichteinfall bzw. nicht ausreichender Beleuchtung, unübersichtliche Nischen, Ecken mit illegaler Abfallentsorgung, isolierte Parkplätze sowie siedlungsfern gelegene Zugangsstellen des ÖPNV.

6.5.3 ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur und Haltestellen

Leitlinien

- Leitlinie 6** 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 intermodale Reiseketten (Fuß, Rad, MIV) und sind mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen.
- Leitlinie 8** Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.
- Leitlinie 10** Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Gestaltung der ÖSPV-relevanten Straßeninfrastruktur an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Beim Neu- sowie Um- und Ausbau des Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßennetzes sollte den Anforderungen des ÖPNV durch rechtzeitige und umfassende Einbeziehung der ÖPNV-Aufgabenträger in die Planungen Rechnung getragen werden.
- Bei der Gestaltung der Haltestellen sind neben einer optimalen Erschließungswirkung insbesondere die Wechselwirkungen mit den Netzen des Umweltverbundes und die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung angemessen zu berücksichtigen.
- Um Zugangshürden zum ÖPNV-System abzubauen, unterstützt das Land den barrierefreien Bau- und Ausbau von ÖSPV-Haltestellen, die Verdichtung des Haltestellennetzes sowie die Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen mit Informationsmedien.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

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 kontinuier-

liche 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.

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus von ÖSPV-Haltestellen besteht vor allem abseits der Straßennetze der Oberzentren noch erheblicher Nachholbedarf. Dies gilt unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft und betrifft besonders den ländlichen Raum. Um eine systematische und sukzessive Herstellung der Barrierefreiheit zu ermöglichen, erarbeiten Aufgabenträger und Verkehrsverbünde derzeit entsprechende Richtlinien und Prioritätenlisten. Gleichzeitig werden Konzepte erarbeitet, um das Niveau der Fahrgastinformation an Bushaltestellen deutlich über die gesetzlich geforderten Mindestvorgaben hinaus anzuheben.

Maßnahmen und Wirkungen

Der Ausbau der Landes- und Kreisstraßen mit ihren Einrichtungen für den ÖSPV, besonders der Haltestellen, hat einen erheblichen Einfluss sowohl auf die Liniennetzgestaltung und Qualität des ÖSPV als auch auf den Verschleiß des Omnibusfuhrparks. Die Investitionen sollen zu einer Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV-Gesamtsystems beitragen.

Im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen wird eine vertiefte und rechtzeitige Abstimmung zwischen den Straßenbaulastträgern und den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen des ÖSPV angeregt, um die aus Baumaßnahmen resultierenden Mehraufwendungen für die Erbringung von Verkehrsleistungen zu vermeiden. Durch eine rechtzeitige Information der Verkehrsunternehmen zu geplanten Sperrungen durch den Straßenbaulastträger, wird dem Verkehrsunternehmen eine rechtzeitige und möglichst umfassende Fahrgastinformation über die daraus resultierenden Änderungen im Fahrplan ermöglicht. Sind vernetzte Verkehrsangebote des Regionalverkehrs betroffen (z. B. PlusBus, Taktbus, etc.) sind die Sperrungen in Folge von Baumaßnahmen nach Möglichkeit so zu gestalten, dass die Entstehung von Fehlan schlüssen vermieden wird.

Haltestellen dienen der Erschließung der jeweiligen Ortschaften und sind eine essentielle Voraussetzung für den Zugang zum ÖPNV-System. Unter dem Gesichtspunkt der zunehmenden Alterung der Bevölkerung besteht landesseitig großes Interesse an einer Verbesserung der Erschließungswirkung durch die Anlage zusätzlicher Haltestellen entlang vorhandener und neuer Linien. Somit sollen insbesondere die Fußwege zu wichtigen Zielen wie Supermärkten, Krankenhäuser und Ärzten, aber auch zu bisher unzureichend erschlossenen Siedlungen verkürzt werden. Zur Minimierung der Haltestellenaufenthaltszeiten sowie zur Erhöhung der Sicherheit, des Fahrkomforts und der Aufenthaltsqualität sind Busbuchten innerorts möglichst zu vermeiden.

Leitprojekt: ÖSPV-Haltestellen

Das Land fördert den barrierefreien Neu- und Ausbau von ÖSPV-Haltestellen sowie die Verbesserung der Fahrgastinformation an ÖSPV-Haltestellen mit einem gesonderten Programm. Ziel ist die möglichst flächendeckende Bereitstellung barrierefreier Haltestellen, die Senkung von Nutzungshürden und damit die Steigerung der Attraktivität des gesamten ÖPNV-Systems. Die

Baulastträger haben insbesondere beim Neubau von barrierefreien Haltestellen sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit dieser Haltestellen in deren Einzugsbereich durch eine entsprechend barrierefrei ausgebaute Zuwegung gewährleistet ist. Weitere Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung von ÖSPV-Haltestellen enthält Kapitel 6.2.3.

Reisedauer und die Pünktlichkeit sind wichtige Qualitätsmerkmale im ÖSPV. In den Städten ist der ÖSPV daher auch zukünftig durch Straßenbahn- und Busvorrechtungen zu beschleunigen. Eine Beschleunigung kann auch bei regionalen ÖSPV-Linien sinnvoll sein, wenn dadurch größere Fahrzeitverkürzungen erreicht und/oder die zur Einhaltung und Stabilisierung des ITF erforderlichen Fahrzeitserven freigesetzt werden. Das Land erachtet es daher für sinnvoll, das Thema Busbeschleunigung nicht mehr nur auf innerstädtische Maßnahmen zu beschränken, sondern auch außerörtliche Maßnahmen anzugehen.

Pauschalisierte Aussagen zum Beschleunigungsbedarf auf Hauptlinien des Regionalverkehrs sind derzeit nicht möglich. Für eine intensive Beschäftigung und Identifikation von Bedarfsfällen ist eine grundlegende Bedarfsanalyse unter Einbeziehung der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträger erforderlich. Die verkehrspolitischen Zielstellungen der Kommunen sind bei der Umsetzung punktueller Maßnahmen zu berücksichtigen.

6.5.4 Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs

Leitlinien

- Leitlinie 8** Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf auszurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.
- Leitlinie 9** Zur Sicherstellung einer regelmäßigen Bedienung, möglichst kurzer Gesamtreisezeiten sowie vielfältiger Anschlussverbindungen folgt die Angebotsplanung im Bahn-Bus-Landesnetz dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans. Die Linien sind dabei sowohl untereinander als auch mit dem Fernverkehr und den kommunalen ÖSPV-Linien zu vernetzen. Die Ansätze zur verkehrsträgerübergreifenden Anschlusssicherung sind organisatorisch und technisch weiterzuentwickeln.
- Leitlinie 10** Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.
- Leitlinie 16** Als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zum Schutz der Umwelt sind die im Verkehr verursachten Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen signifikant und dauerhaft zu verringern. Hierzu sind in zunehmenden Maße auch im ÖPNV

emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebskonzepte einzusetzen und durch Angebotsverbesserungen ein möglichst großer Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu verlagern.

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. Im Einzelfall sind Unterstützungen des Landes zur Finanzierung von Neufahrzeugen mittels bestimmter Garantieinstrumente möglich.
- 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.
- Den besonderen Bedürfnissen mobilitätsbeeinträchtigter Menschen ist entsprechend der 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 2010 – 2017

In Sachsen-Anhalt wurde der Bestand an schnelleren, komfortableren und wirtschaftlicheren Fahrzeugen nach Vergabe aller Leistungen im Rahmen eines formellen Verfahrens deutlich erhöht. Seit Dezember 2015 sind im Land nur noch moderne bzw. aufwändig modernisierte Fahrzeuge mit einem Baujahr ab 1996 im Einsatz. Es wird somit ein hohes Maß an Behindertenfreundlichkeit erreicht, der überwiegende Teil der Fahrzeuge ist barrierefrei nach neusten Anforderungen.

Die DB Regio AG setzt auf den nicht elektrifizierten Strecken im Netz „Altmark-Börde-Anhalt“ sowie der Pfefferminzbahn ausschließlich Dieseltriebwagen der Baureihen VT 641 und VT 642 ein. Auf dem von der Netz „Sachsen-Anhalt Süd“ verkehren Dieseltriebwagen des Typs LVT/S (VT 672) der Burgenlandbahn.

In den Netzen „Nordharz“ und „RX 4 Halle (Saale) – Goslar“ kommen moderne Dieseltriebwagen vom Typ VT 640 bzw. VT 648 ein der Transdev Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH zum Einsatz.

Auf den Strecken des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes setzt die DB Regio AG moderne elektrische Triebwagen vom Typ E-Talent II (ET 442) ein. Dies beinhaltet auch die Leistungen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes II. Die baugleichen Fahrzeuge unterscheiden sich durch eine abweichende Innenausstattung, da im MDSB II neben S-Bahn-Leistungen auch schnelle Expressverkehre (Magdeburg – Dessau-Roßlau – Leipzig) enthalten sind.

Die DB Regio AG setzt zudem auf den Strecken des „Elektronetzes Sachsen-Anhalt Nord“ moderne Doppelstockgarnituren und modernisierte elektrische Triebwagen vom Typ ET 425 ein. Die Triebwagen

werden dabei vornehmlich auf den Strecken der S-Bahn Mittelelbe und auf Regionalbahnstrecken in der Altmark eingesetzt. Die Doppelstockgarnituren bedienen die schnellen Expressleistungen zwischen Halle (Saale), Magdeburg, Stendal, Salzwedel und Uelzen sowie Regionalbahnleistungen zwischen Burg, Magdeburg und Braunschweig.

Im „Dieselnetz Ostthüringen“ verkehren vergleichsweise moderne Dieselfahrzeuge der Erfurter Bahn vom Typ VT 650.

Auch im Netz „Saale-Thüringen-Südharz“, welches durch die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH betrieben wird, kommen moderne elektrische Triebwagen vom Typ ET 442 (E-Talent II) zum Einsatz. Die Fahrzeuge ähneln jenen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes II der DB Regio und weisen innen eine annähernd gleiche Ausstattung auf. Zudem wird das Unternehmen im „Dieselnetz Sachsen-Anhalt“, welches im Wettbewerb gewonnen werden konnte, neue moderne Dieselfahrzeuge vom Typ Lint41 (VT 648) einsetzen. Diese Fahrzeuge werden ab Dezember 2018 die jüngsten und modernsten im Land Sachsen-Anhalt sein.

Auf der Linie Stendal – Rathenow setzt die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH moderne Dieselfahrzeuge vom Typ RS1 (VT 650) und an Wochenenden GTW (VT 646) ein.

Zudem werden auf den auf Tourismus ausgelegten Strecken unterschiedlich moderne Fahrzeuge eingesetzt. Die Kreisbahn Mansfelder Land setzt auf der Strecke Klostermansfeld – Wippra ältere Dieseldieseltriebwagen (Esslinger Triebwagen, 2. Bauserie) ein. Diese wurden modernisiert, sodass ein Zustieg mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ermöglicht wurde. Die DB Regio AG setzt auf der Strecke Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg – Eilenburg (Heidebahn) moderne Dieseldieseltriebwagen vom Typ VT 642 ein. Auf der Rübelandbahn kommen Dampfzüge mit historischen Wagen unterschiedlicher Bauarten zum Einsatz. Auch auf der Strecke Dessau – Wörlitz verkehren besondere Fahrzeuge in Gestalt von doppelstöckigen Dieseldieseltriebwagen (VT 670).

Die Anforderungen von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen im Sinne eines barrierefreien Zugangs können gegenwärtig von allen im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeugen weitgehend erfüllt werden. Die Mehrzahl der Triebwagen (Diesel und Elektro) haben eine Einstiegshöhe von ca. 500 bis 600 mm. Dies gewährleistet von der Mehrzahl der Bahnsteige im Land Sachsen-Anhalt einen niveaufreien Einstieg in die Fahrzeuge. Für niedrigere und höhere Bahnsteighöhen von 380 mm bis 500 mm und von 650 mm bis 760 mm wird mittelfristig z. T. in Verbindung mit fahrzeuggebundenen Rampen ein stufenfreier Einstieg von allen Stationen möglich sein. Für Stationen mit einer Bahnsteighöhe von weniger als 380 mm haben Fahrzeuge einzelner Netze eine zusätzliche Trittstufe zur Überwindung des Höhenunterschieds. Mittelfristig sollen derartige Bahnsteighöhen im Land nicht mehr vorhanden sein.

Alle im Land im Rahmen von Verkehrsverträgen eingesetzten Fahrzeuge sind mit einer Klimatisierung des Fahrgastraumes ausgestattet. Die Elektrofahrzeuge haben zudem moderne Fahrgastinformationssysteme, gewährleisten eine einfache Fahrradbeförderung, bieten Steckdosen an Sitzplätzen und weisen ein hohes Maß an Komfort und Beinfreiheit auf. Zudem wird durch den Einsatz von Mobilfunk-Repeater ein verbesserter Empfang für mobile Telekommunikationsgeräte unterstützt und in einzelnen Fahrzeugen gibt es innovative Anordnungen von Sitzbereichen.

Mit Ausnahme der Fahrzeuge vom Typ ET 425 erreichen alle Elektrofahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Somit kann die Streckenhöchstgeschwindigkeit ausgenutzt werden. Die Dieselfahrzeuge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, ein Großteil 140 km/h, was der Streckenhöchstgeschwindigkeit der Dieselstrecken im Land entspricht.

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

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.

Zudem ist vorgesehen, die Fahrzeuge weiterhin den gestiegenen Komfortansprüchen der Fahrgäste bezüglich Sitzplatzgestaltung sowie der Verfügbarkeit von Tischen, Steckdosen und Gepäckablagemöglichkeiten zu genügen. Hierzu zählen außerdem moderne Fahrgastinformationssysteme und die verbesserte Möglichkeit zur Nutzung von Kommunikationsgeräten während der Fahrt. Bisher geschah dies seitens des Landes durch den Einsatz von Mobilfunk-Repeater. Im nächsten Schritt soll den Fahrgästen ein direkter Zugang zum Internet über die Fahrzeuge angeboten werden. Hierzu soll in den kommenden Vergabeverfahren das Vorhandensein eines WLAN-Systems vorgeschrieben werden (vgl. auch Leitprojekt „WLAN im ÖPNV“ in Kap. 3.6). Das System kann durch ein fahrzeuginternes Informationssystem ergänzt werden, welches neben der Fahrgastinformation auch Nachrichten, Wetterprognosen, Musik, Serien und Filme bereithält und dem Fahrgast während der Fahrt kostenfrei zur Verfügung steht. In den Fahrzeugen des „Dieselnetzes Sachsen-Anhalt“ ist ein solches System zu realisieren. Zudem realisiert das Land Sachsen-Anhalt mit der DB Regio AG in einem Pilotprojekt die Umsetzung eines WLAN- und Informationssystems im Vertrag „Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord“.

Für neu zu beschaffende Fahrzeuge sind mindestens die in der Übersicht 11 aufgeführten Qualitätsstandards zu erfüllen.

Übersicht 11 Qualitätsstandards für neu zu beschaffende Fahrzeuge in Sachsen-Anhalt	
Standardziel	Umsetzung
hoher Fahrgastkomfort und Barrierefreiheit	komfortable Sitze mit ausreichenden Abstandsmaßen und beweglichen Armlehnen an allen Sitzen; Klimatisierung des Fahrgastraumes; Fahrgastinformationssysteme; Komponenten für die Gewinnung und Übermittlung von Echtzeitdaten; Komponenten für die Anschlussicherung, insbesondere zur Information im Zubringer, ob der Abbringer wartet; Mehrzweckräume für Gepäck-, Fahrrad-, Kinderwagen- und Rollstuhlmitnahme; leistungsfähige Klimaanlage bzw. Belüftungsanlage; ggf. Bewirtschaftungseinrichtungen; barrierefreie Toilette in allen Fahrzeugen und zusätzliche Toiletten in Fahrzeugen, die längere Linien bedienen; moderne Kommunikationssysteme wie WLAN oder darauf aufbauende bzw. moderne Systeme; ggf. moderne Fahrkartenautomaten; modernes Innendesign mit besondere Designelementen (bspw. Beleuchtung); ggf. hochwertige 1. Klasse; Möglichkeiten zum Aufladen von elektronischen Geräten
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 sicherzustellen sowie Videoaufzeichnung; Notrufeinrichtungen für Fahrgäste, hohe Begleitquote durch Zugpersonale
Erfüllung der betrieblichen Anforderungen	Höchstgeschwindigkeit bis zu 160 km/h; gutes Beschleunigungs- und Bremsvermögen bei allen im Land vorkommenden Witterungsverhältnissen; automatische Kuppelbarkeit
Wirtschaftlichkeit	hohe Laufleistungen; geringe Wartungs- und Energiekosten; kostensenkende Betriebstechnologien (z. B. automatische Kupplung, automatische Bremsprobe); Einrichtung für Einpersonenbetrieb (Sicherheitseinrichtungen, ggf. Fahrkartenautomat); Vandalismusresistenz; an die Nachfrage angepasste Fahrzeuggröße und Anpassungsmöglichkeit der Sitzplatz- und Fahrradmitnahmekapazität; ggf. Eignung für besondere Einsatzbedingungen (Steilstreckentauglichkeit, Einsatz gemäß der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen ¹¹); Interoperabilität
zukunftsfähige Bauweise	Erfüllung kommender höherer Abgas- und Lärmemissionsvorschriften sowie Klimaschutzziele schon bei Inbetriebnahme; niedriger Innengeräuschpegel; niedrige Energieverbrauchswerte; weitgehende Recyclingfähigkeit

6.5.5 Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs

Leitlinien

Leitlinie 8 Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation sind die spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Maßnahmen sind insbesondere darauf aus-

zurichten, die Bedürfnisse und Betroffenheiten von Frauen und Familien in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine weitreichende barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.

Leitlinie 10 Zur Erreichung der qualitativen Ziele gegenüber den Fahrgästen sind ein hohes Maß an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort, aktuelle Fahrgastinformationen sowie ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem zu gewährleisten.

Leitlinie 16 Als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zum Schutz der Umwelt sind die im Verkehr verursachten Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen signifikant und dauerhaft zu verringern. Hierzu sind in zunehmenden Maße auch im ÖPNV emissionsärmere bzw. emissionsfreie Antriebskonzepte einzusetzen und durch Angebotsverbesserungen ein möglichst großer Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs auf den umweltfreundlichen ÖPNV zu verlagern.

Handlungsgrundsätze

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

- Die Fahrzeugfinanzierung im ÖSPV erfolgt grundsätzlich im Rahmen der Finanzverantwortung der Aufgabenträger nach ÖPNVG LSA.
- Die Größe der zu beschaffenden Fahrzeuge ist am tatsächlichen Bedarf auszurichten. Dabei sind die Effekte der demografischen Entwicklung sowie die besonderen Anforderungen im Bereich flexibler Bedienformen zu berücksichtigen.
- Den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen durch eine weitgehend barrierefreie Gestaltung Rechnung zu tragen. Darüber hinaus kommt ein möglichst stufenfreier Einstieg allen Fahrgastgruppen zugute.
- Das Bahn-Bus-Landesnetz verbindet landesbedeutsame zentrale Orte und bildet das Rückgrat im ÖPNV-Netz. Auf den Buslinien des Landesnetzes wird daher eine besonders hohe Fahrzeugqualität erwartet, die als Maßstab für die künftige Entwicklung im übrigen Linienbusverkehr angesehen werden kann.
- Der Einsatz von Linienomnibussen der aktuell gültigen EU-Abgasnorm und die Implementierung von alternativ angetriebenen Linienomnibussen mit emissionsarmen bzw. -freien Antrieben leisten einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen des Landes Sachsen-Anhalt.
- Zur Sicherstellung einer verkehrsmittel- und verkehrsunternehmensübergreifenden Anschlusssicherung unterstützt das Land die Verkehrsunternehmen bei der Ausstattung der Linienomnibusse mit der für die Gewinnung von Echtzeitdaten erforderlichen Technik.

¹¹ Die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen 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) gemäß der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen betrieben werden sollen.

Status Quo und Bilanz 2010 – 2017

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

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. In Sachsen-Anhalt erfüllen derzeit lediglich 12 Prozent der Linienomnibusse die aktuell gültige EU Abgasnorm Euro-IV. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge entspricht mit 8,9 Jahren in etwa dem aller Bundesländer (8,7 Jahre). Im Linienbusverkehr verkehren in Sachsen-Anhalt momentan 78 Prozent aller Busse mit Diesel und 22 Prozent mit Gas. Gegenwärtig befindet sich in Sachsen-Anhalt kein Hybrid- oder Elektrobus im Linienbusverkehr im Einsatz.

Die Busse, die im Landesnetz verkehren, erfüllen bereits einen guten und werbewirksamen Qualitätsstandard. So ist die kostenlose Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern durch das Vorhandensein eines Mehrzweckbereiches abgesichert. Zudem wird ein barrierefreier Einstieg ermöglicht (Niederflurbus, Low-Entry-Bus oder Hublift). Die Busse verfügen über dynamische Fahrgastanzeigen und eine automatisierte Haltestellenansage.

Zur Gewinnung von Echtzeitdaten für die Fahrgastinformation und Anschlusssicherung hat das Land im Dezember 2011 und im Mai 2017 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung und Lieferung von Bordrechnern bzw. Fahrscheindruckern für Linienbusse, Kleinbusse, Taxen und für den stationären Einsatz einschließlich der erforderlichen Software abgeschlossen.

Maßnahmen und Wirkungen

Damit das Bahn-Bus-Landesnetz auch weiterhin ein positiver Boschafter für den ÖPNV bleibt und eine Vorreiterrolle hinsichtlich der Fahrzeugausstattung in Sachen Fahrgastkomfort einnimmt, werden die Qualitätskriterien fortlaufend weiterentwickelt. So ist derzeit geplant, in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen des ÖSPV erfolgreiche Ansätze aus anderen Bundesländern (insbesondere PlusBus) zu übernehmen und weiterzuentwickeln. Dazu gehören:

- die Einführung einer fahrgastwirksamen Klimatisierung (ggf. auch als Teilklimatisierung),
- die Erweiterung der Mehrzweckbereiche, so dass künftig mindestens zwei Rollstühle, zwei Kinderwagen oder zwei Fahrräder gleichzeitig befördert werden können,
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit WLAN (vgl. auch Leitprojekt „WLAN im ÖPNV“ in Kap. 3.6),
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit USB-Lademöglichkeiten sowie
- werbewirksame Außengestaltung der Fahrzeuge.

Die Herausforderungen der Energiewende, des weltweiten ökologischen Wandels und nicht zuletzt die Verpflichtungen im Bereich der Luftqualität bilden den Rahmen für eine zukunftsorientierte Verkehrs- und Umweltpolitik auf internationaler und nationaler Ebene. Die dafür erforderlichen Effizienzsteigerungen sollen insbesondere durch die verkehrsträgerübergreifende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die Nutzung von regenerativ erzeugter Energie erfolgen. Hierfür ist es erforderlich, die Sektoren „Verkehr“ und „Energie“ deutlich stärker als bislang miteinander zu verbinden (Sektorenkopplung).

Leitprojekt: Elektromobilität im ÖSPV

Die NASA GmbH unterstützt Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen bei der Einführung von ÖSPV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Dazu zählen neben teil- und voll-batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen auch gas- und brennstoffzellenangetriebene Fahrzeuge. Gestützt auf die Entwicklung des aktuellen Stands der Technik, der kontinuierlichen Marktbeobachtung und der Berücksichtigung von Betriebserfahrungen aus vergleichbaren Projekten erfolgt ein direkter Wissenstransfer an potenzielle Anwender in Sachsen-Anhalt. Unterstützt werden diese Bestrebungen durch den engen Kontakt mit Verbänden, Herstellern und relevanten Akteuren.

Mit der fortlaufenden Unterstützung der ÖSPV-Verkehrsunternehmen bei der Modernisierung ihrer Bordrechner bzw. Fahrscheindrucker leistet das Land einen Beitrag dazu, die Fahrgastinformationssysteme INSA und das intermodale E-Mobilitätsportal Sachsen-Anhalt zu Echtzeitauskünften für den ÖPNV auszubauen und perspektivisch ein landesweites Konzept zum elektronischen Fahrgeldmanagement (E-Ticket) in Sachsen-Anhalt zu entwickeln und sukzessive umzusetzen.

Die Bordrechner bzw. Fahrscheindrucker, die die NASA GmbH an Verkehrsunternehmen vermietet, spielen in Verbindung mit dem dazugehörigen Hintergrundsystem und den diversen Schnittstellen zur Datenübertragung und Kommunikation dabei eine zentrale Rolle. Mit ihren zusätzlichen Funktionen ermöglichen sie den Abbau von Zugangsbarrieren, die Ansprache zusätzlicher Nutzergruppen und leisten somit einen Beitrag zur finanziellen Absicherung des ÖPNV-Systems.

7 Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategien im ÖPNV

Mit den fortschreitenden Möglichkeiten der Digitalisierung, dem Auftreten neuer, innovativer Angebote auf dem Mobilitätsmarkt und dem zunehmenden Wunsch nach effizienteren und klimafreundlichen Mobilitätsangeboten haben sich die Ansprüche der Fahrgäste und der Politik an den ÖPNV gewandelt. Sie erwarten neben einem verlässlichen und attraktiven Verkehrsangebot in zunehmenden Maße eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, eine aktuelle und verkehrsträgerübergreifende Fahrgastinformation und die Nutzung umweltfreundlicher Antriebe.

Im Mittelpunkt der Forschungsaktivitäten des Landes stehen daher insbesondere die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs einschließlich der landesweiten und länderübergreifenden Systemvernetzung, die Multi- und Intermodalität sowie neue Antriebstechnologien und die Verwendung alternativer Antriebe im ÖPNV. Darüber hinaus stellt sich mit der Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrzeugsteuerungen und dem Markteintritt neuer, z. T. taxiähnlicher Mitfahrdienste die Frage nach deren künftiger Rolle im Mobilitätsmix.

Absehbare thematische Schwerpunkte der Forschungsprojekte sind somit:

- Informationssysteme und Datenmanagement,
- Elektronisches Fahrgeldmanagement (E-Ticket),
- Stärkung der Zubringer zum Bahn-Bus-Landesnetz,
- Förderung alternativer Antriebe und
- Auswirkungen des automatisierten und autonomen Fahrens

Darüber hinaus erfolgt im Rahmen des bei der NASA GmbH angesiedelten Kompetenzzentrums für Intelligente Verkehrssysteme, Grüne Mobilität und Logistik ein enger Austausch mit den im Bereich des MIV angesiedelten Maßnahmen des IVS-Rahmenplans.

Die Forschungsaktivitäten des Landes im Bereich des ÖPNV sollen einen Beitrag leisten zur Bereitstellung durchgehender Reiseketten, zur Senkung der Zugangshürden zum ÖPNV, zur Steigerung der Gesamtattraktivität des Umweltverbundes sowie zur Reduzierung der Umweltbelastungen und der Erreichung der Klimaschutzziele. Erfolgreich umgesetzte Forschungsprojekte sollen nach Möglichkeit in den dauerhaften Betrieb überführt werden und landesweit zum Einsatz kommen.

In diesem Zusammenhang unterstützt das Land auch Initiativen des Bundes, wie z. B. die BMVI-Initiative „Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr“ sowie Initiativen in Sachsen-Anhalt, die angewandte Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationvorhaben mit Bezug zum ÖPNV planen und durchführen.

7.1 Informationssysteme und Datenmanagement

Mit dem landesweiten Nahverkehrsinformationssystem INSA bietet das Land bereits seit vielen Jahren ein durchgängiges Auskunftssystem für alle Bahnen und Busse in Sachsen-Anhalt. Dabei steht INSA

nicht nur als Website und Smartphone-App zur Verfügung, sondern versorgt auch im Hintergrund zahlreiche Auskunft- und Informationssysteme wie dynamische Fahrgastinformationsanzeiger und Anwendungen Dritter wie easy.GO.

Da die Nutzer eine hohe Verlässlichkeit der dargestellten Daten erwarten, konzentrieren sich die Entwicklungstätigkeiten und Investitionen stark auf die Gewinnung verlässlicher Echtzeitinformationen und die Vernetzung mit weiteren Datenlieferanten (vgl. auch Leitprojekt „Echtzeitdaten“ in Kap. 3.6). Parallel zur Verbesserung der Datenqualität soll jedoch auch der Funktionsumfang von INSA ausgebaut werden. Aktuelle und zukünftige Forschungs- und Entwicklungsthemen umfassen daher:

- die Einführung einer unternehmens- und verkehrsmittelübergreifenden Anschlusssicherung einschließlich Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast (Landesprojekt „AMPER – Betreuter Anschluss mit persönlicher Navigation“, 2015 bis 2018),
- die Benachrichtigung des Fahrgastes während der Reise durch den Verkehrsdienstleister zu relevanten Ereignissen, die sich auf seine Reiseroute auswirken,
- den Ausbau der Informations- und Leitsysteme im Sinne eines integrierten, landesweiten Verkehrsmanagements,
- die Vernetzung der ÖPNV-Echtzeit-Datendrehscheibe der NASA GmbH mit ÖPNV-Datendrehscheiben in benachbarten Bundesländern (vgl. IVS-Rahmenplan-Maßnahme I.12)

Der Ausbau (vgl. auch Maßnahmen in Kap. 6.4.4) erfolgt dabei 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. Zudem wird das Land an der Umsetzung der Roadmap zur digitalen Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr des BMVI mitwirken.

7.2 Elektronisches Fahrgeldmanagement (E-Ticket)

Ein weiterer Forschungsgegenstand ist die Entwicklung eines landesweiten, verkehrsmittelübergreifenden E-Ticket-Systems. Dieses soll zum einen die Zugangshürden zum ÖPNV-System senken und zum anderen multi- und intermodales Verkehrsverhalten fördern. Die Schaffung eines E-Ticket-Vertriebs auf der Grundlage der im Land vorhandenen Systeme ist Leitprojekt des ÖPNV-Plans (vgl. Kap. 3.6) und Gegenstand des IVS-Rahmenplans (Maßnahmen II.14-17).

Erste Ansätze hierzu lieferte bereits das 2016 abgeschlossene Bundesforschungsprojekt „Elektromobilität Mitteldeutschland – Grüne Mobilitätskette“. Das Bundesforschungsprojekt „MobilitätsHub“ (2017 bis 2018) baut auf diesen Erkenntnissen auf und hat die Entwicklung einer landesweit tragfähigen Lösung zum Ziel. In einem späteren Schritt soll das E-Ticket-Angebot auch in die INSA-App integriert und somit allen Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden.

7.3 Stärkung der Zubringer zum Bahn-Bus-Landesnetz

Das Land unterstützt die Entwicklung neuer Mobilitätsformen, Services und Geschäftsmodelle, die der Stärkung des ÖPNV, insbesondere auch im ländlichen Raum, dienen. In diesem Sinne unterstützt das Land Ansätze zur Förderung und zum Ausbau von Bike- und Carsharing-Angeboten, Initiativen zur Erprobung von Bürgerbussen und neue Methoden zum Abbau von Zugangshürden zum ÖPNV.

Bisher wurden folgende Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit Bezug zu diesem Themenkomplex durchgeführt:

- Einbindung von Buchungsfunktionen für den ÖPNV und E-Car- und Bike-Sharing-Angeboten in eine auf dem intermodalen E-Mobilitätsportal Sachsen-Anhalt aufbauende „Grüne Mobilitätsketten-App“ in ausgewählten Pilotregionen (Bundesforschungsprojekt „Elektromobilität Mitteldeutschland – Grüne Mobilitätskette“, 2013 bis 2016),
- Weiterentwicklung dieses Ansatzes zu einem landesweiten und durchgängigen Vertrieb von Tickets für Bus und Bahn sowie Car- und Bike-Sharing mit Smartphones (Bundesforschungsprojekt „MobilitätsHub“, 2017 bis 2018),
- Anwendung einer aktiven Mobilitätsberatung (Active Mobility Consultancy) zum Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV (EU-Projekt „smartmove“, 2014 bis 2016),
- beispielhafte Entwicklung neuer Angebote im Bereich der individuellen Elektromobilität als Zubringer zum Bahn-Bus-Landesnetz in ländlichen Regionen einschließlich verkehrsträgerübergreifender Fahrgastinformation (Bundesforschungsprojekt „move@öv“, 2014 bis 2017) und
- pilothafte Unterstützung von gemeindlichen Initiativen zur Einrichtung von Bürgerbussen (EU-Interreg-Projekt „RUMOBIL“, 2016 bis 2019).

7.4 Förderung alternativer Antriebe

Ausgehend von dem umweltpolitischen Ziel, die Emissionen des motorisierten Verkehrs in den kommenden Jahren spürbar zu verringern, strebt das Land mittel- bis langfristig die Umstellung der Fahrzeugflotten im ÖPNV auf alternative Antriebe an.

Welche Möglichkeiten hierzu im Bereich des ÖSPV bestehen, hat die im Jahr 2016 im Auftrag des Landes durchgeführte Machbarkeitsstudie zur „Untersuchung zur Einführung elektrisch betriebener Liniensebusse in Sachsen-Anhalt unter besonderer Berücksichtigung von Emissionen und Wirtschaftlichkeit“ gezeigt. Die Studie war ein wesentlicher Baustein zur Erarbeitung der Landesstrategie Elektromobilität für den Verkehrsbereich.

Das Land wird die Einführung der Elektromobilität im ÖSPV und bei flexiblen Bedienformen unterstützen und begleiten (vgl. auch Leitprojekt „Elektromobilität im ÖSPV“ in Kap. 6.5.5). Insbesondere unterstützt es die Forschung und Erprobung innovativer, emissionsfreier Antriebstechnologien für Straße und Schiene mit dem Ziel, diese landesweit einzuführen und konventionelle Antriebstechnologien zu ersetzen. Im Fokus stehen dabei batterieelektrische und wasserstoffbasierte Antriebstechnologien. Die Verkehrsunternehmen werden angehalten, ihren Energiebedarf für elektrisch oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge vollständig aus regenerativen Energien zu decken.

Auch im SPNV kann die Einführung alternativer Antriebe eine sinnvolle Option darstellen, insbesondere wenn eine Elektrifizierung von SPNV-Strecken wirtschaftlich nicht umsetzbar ist. In diesem Zusammenhang wird das Land ausgehend von den Erfahrungen in anderen Bundesländern mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorlaufprojekte zur Erprobung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben durchführen (siehe Leitprojekt „Elektrifizierung des Bahnverkehrs“ in Kap. 6.5.1).

Für das Bus-Landesnetz wird das Land prüfen, inwieweit in der Anreizfinanzierung Klimaschutzvorgaben stärker Berücksichtigung finden können.

Weitere Projekte im Bereich alternativer Antriebe:

- Weiterentwicklung und Ausbau des landesweiten Mobilitätsportals bei der NASA GmbH (vgl. IVS-Rahmenplan-Maßnahme II.1),
- Elektromobilität an Bahnhöfen (vgl. IVS-Rahmenplan-Maßnahme II.7),
- Aufbau eines intermodalen Elektro-Verkehrsmanagements (vgl. IVS-Rahmenplan-Maßnahme II.11),
- Umweltorientiertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (vgl. IVS-Rahmenplan-Maßnahme III.4),
- Landesprojekt „Elektromobilität Mitteldeutschland – Grüne Mobilitätskette“ (2016 bis 2020).

7.5 Auswirkungen des autonomen Fahrens

Mit der Einführung des autonomen Fahrens wird ein erheblicher Wandel in den Bereichen Verkehr, Mobilität, Wirtschaft und Gesellschaft verbunden sein. Es ist abzusehen, dass die Abgrenzung zwischen ÖPNV und MIV (einschließlich Mietwagen, Taxis und Car-Sharing) zunehmend fließend sein wird. Im Extremfall könnten die im PBefG enthaltenen Kategorisierungen nicht mehr konzeptuell begründbar sein, sodass das Land bzw. die Landkreise ihre Rolle als Aufgabenträger grundsätzlich überdenken müssten, um die Mobilität als Daseinsvorsorge anderweitig sicherzustellen. Gleichzeitig sind die Wirkungen des autonomen Fahrens in der Fachwelt umstritten.

Daher wird sich das Land von Beginn an mit den Wirkungen des autonomen Fahrens auseinandersetzen und die Zielstellungen etwaiger Pilotprojekte transparent kommunizieren. Die Einführung und Verbreitung dieser Technologie kann nur im öffentlichen Dialog erfolgen. Daher sind neben der technischen und rechtlichen Entwicklung auch eine konsequente Öffentlichkeitsarbeit und ergebnisoffene Beteiligungsmöglichkeiten erforderlich. Insbesondere ist die Abgrenzung zwischen öffentlich und privat initiierten Mobilitätsangeboten zu diskutieren.

Leitprojekt: Autonomes Fahren

Das Land wird die Entwicklung des autonomen Fahrens im ÖPNV beobachten und den Wissenstransfer zwischen dem Land, den Kommunen, den Forschungseinrichtungen, den Verkehrsunternehmen und der Öffentlichkeit gestalten. Es gilt zu eruieren, unter welchen Umständen das autonome Fahren eine umweltfreundliche und sozialverträgliche Technologie sein kann, um sie für die Personenbeförderung nutzbar zu machen.

8 Verzeichnis der Leitprojekte

Leitprojekt	Seite
Langfristige Sicherung der HSB	8
WLAN im ÖPNV	22
Echtzeitdaten	22
E-Ticket Sachsen-Anhalt	23
Marktforschung und Big Data	29
Hierarchisierung ÖSPV-Netze	40
S-Bahn	65
Angebot Plus	65
Vertrieb	109
Flächendeckende Verbundstrukturen	114
Kundenrechte	117
Open Data	121
Arbeitskräftesicherung	127
Bundesverkehrswegeplan	133
Elektrifizierung des Bahnverkehrs	134
Stufenfreiheit	142
ÖSPV-Haltestellen	145
Elektromobilität im ÖSPV	153
Autonomes Fahren	157

9 Abkürzungsverzeichnis

ABW	Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg-Tarif
AMPER	Betreuter Anschluss mit persönlicher Navigation
BL	Betriebslänge
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
EBO	Eisenbahnbau- und betriebsordnung
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
E-Ticket	Elektronisches Ticket
ET	Elektrotriebzug, Elektrischer Triebzug
EVO	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
HMC	HarzMobilCard
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
IVS	Intelligente Verkehrssysteme
KBS	Kursbuchstrecke
KFZ	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KML	Kreisbahn Mansfelder Land GmbH
LEP	Landesentwicklungsplan 2010
LH	Landeshauptstadt
LVT/S	Leichter Verbrennungstriebwagen/Solo

MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH - marego
NASA GmbH	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
REVITA	Revitalisierung von Empfangsgebäuden
RSB	Regio-S-Bahn
RX	Regioexpress
RZ	Regiozug
SE	Stadtexpress
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
VT	Verbrennungstriebwagen, Triebwagen mit Verbrennungsmotor
VTO	Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz
WLAN	Drahtloses lokales Netzwerk (engl. Wireless Local Area Network)
Zugkm	Zugkilometer

Anlage 1: Entwicklung Regionalisierungsmittel bis 2031

Jahr	Zuweisungen des Bundes an das Land Sachsen-Anhalt	Zuweisung des Landes an die ÖSPV-Aufgabenträger gemäß § 8 ÖPNVG LSA
2018	428.691.381,99 €	48.841.316,59 €
2019	423.157.305,29 €	48.210.812,68 €
2020	417.276.514,09 €	47.540.807,18 €
2021	411.046.911,44 €	46.831.061,17 €
2022	411.456.252,59 €	46.877.697,90 €
2023	411.747.150,81 €	46.910.840,27 €
2024	411.915.209,55 €	46.929.987,41 €
2025	411.946.518,99 €	46.933.554,53 €
2026	413.356.357,24 €	47.094.179,07 €
2027	414.683.478,98 €	47.245.379,62 €
2028	415.914.539,89 €	47.385.635,85 €
2029	417.065.649,68 €	47.516.783,15 €
2030	418.123.443,12 €	47.637.298,81 €
2031	425.649.665,10 €	48.494.770,18 €

Anlage 2: Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Angaben in dieser Anlage werden derzeit überprüft und ggf. noch einmal korrigiert.

Entwicklung von Angebot und Nachfrage im SPNV

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Angebot (Mio. Fahrplankm)	24,3	24,6	24,7	24,5	24,2	25,1	24,5	25,5
Nachfrage (Mio. Pkm)	825	801	827	849	871	861	830	855

Entwicklung des landesweiten Verkehrsangebots im ÖSPV je Landkreis

Kreisfreie Städte/ Landkreise	Fahrplankilometer pro Jahr in 1.000						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Altmarkkreis Salzwedel	5.026	4.649	4.957	4.940	4.950	3.760	3.726
Anhalt-Bitterfeld	6.181	5.645	5.935	5.870	5.863	5.630	5.672
Börde	6.186	6.220	6.008	6.007	6.053	6.354	6.449
Burgenlandkreis	5.758	5.688	5.328	5.272	5.018	4.858	4.712
Dessau-Roßlau	2.602	2.436	2.475	2.439	2.398	2.469	2.417
Halle (Saale)	8.863	8.812	8.537	8.362	8.322	8.088	8.138
Harz	8.891	8.922	8.490	8.609	8.694	8.609	8.561
Jerichower Land	3.276	3.435	3.361	3.409	3.579	3.492	3.513
LH Magdeburg	9.039	9.001	9.049	9.100	9.146	9.015	9.099
Mansfeld-Südharz	4.197	4.240	4.349	4.480	4.407	4.441	4.577
Saalekreis	8.453	8.524	8.598	8.571	8.475	8.544	8.355
Salzlandkreis	4.946	4.891	4.749	4.864	4.874	4.858	4.623
Stendal	4.481	4.438	3.639	3.589	3.636	3.676	3.682
Wittenberg	4.479	4.333	4.417	4.656	4.628	4.720	4.735
Sachsen-Anhalt gesamt	82.379	81.235	79.892	80.169	80.045	78.515	78.261

Entwicklung der landesweiten Verkehrsnachfrage im ÖSPV je Landkreis

Kreisfreie Städte/ Landkreise	Beförderte Personen pro Jahr in 1.000						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Altmarkkreis Salzwedel	252	320	339	359	391	400	399
Anhalt-Bitterfeld	2.501	2.752	1.743	1.723	2.055	2.035	1.789
Börde	852	847	873	908	983	979	1.178
Burgenlandkreis	2.541	2.559	2.583	2.415	2.432	2.422	2.292
Dessau-Roßlau	2.687	2.837	2.644	2.501	2.580	2.569	2.598
Halle (Saale)	36.174	36.856	38.890	38.428	36.993	36.457	36.307
Harz	3.964	4.115	3.968	3.940	3.950	3.876	3.706
Jerichower Land	358	374	357	368	414	440	568
LH Magdeburg	32.979	26.466	34.362	33.064	31.255	29.105	28.797
Mansfeld-Südharz	1.424	1.409	1.424	1.599	1.415	1.383	1.359
Saalekreis	3.218	3.223	3.476	3.192	3.099	3.091	3.069
Salzlandkreis	1.154	1.137	1.100	1.099	1.229	1.284	1.184
Stendal	672	571	629	682	330	356	385
Wittenberg	1.393	1.596	644	770	958	932	801
Sachsen-Anhalt gesamt	90.171	85.062	93.032	91.046	88.084	85.331	84.446

Anlage 3: Wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV

Fahrgastgruppe	Anforderungen
Alle Fahrgäste	– zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV – zeitliche und räumliche Abstimmung der verschiedenen Angebote im ÖPNV – attraktive Reisegeschwindigkeiten sowie kurze Gesamtreisezeiten – Möglichkeit der Bildung von Wegekettten – hohe Beförderungsqualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Komfort, Service) – umfassende Informations-, Beratungs- und Erwerbsmöglichkeiten für alle Angebote im ÖPNV unter Einschluss spezifischer Kommunikations- und Informationsangebote – einfache, verständliche und kostengünstige, durchgängige Tarifangebote für alle Angebote – ansprechender und Sicherheit vermittelnder Zustand von Fahrzeugen, Anlagen und Umfeld – umfassender Schutz vor Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen – Möglichkeit der Gepäck- und Fahrradmitnahme
Frauen	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – umfassender Schutz vor (sexueller) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen – angemessene Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten
Berufspendler/-innen	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – abgestimmtes Angebot aller Öffentlichen Verkehrsmittel – kostengünstiger Gemeinschaftstarif für alle Öffentlichen Verkehrsmittel
Eltern/Berufstätige mit Kindern	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – 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	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte mit dem ÖPNV – Einkaufsmöglichkeiten in den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe
Mobilitäts-beeinträchtigte	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen, baulichen Anlagen und Umfeld – barrierefreie Informationsangebote – Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einrichtungen für behinderte Menschen
Geistig Behinderte	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – 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	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – leichte Zugänglichkeit der Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Umfeld – einfach verständliche Informationsangebote – Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice
Kinder, Jugendliche	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Freizeiteinrichtungen mit dem ÖPNV
Migranten/-innen	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Wohnstandorte mit dem ÖPNV – umfassender Schutz vor (fremdenfeindlicher) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen

Freizeitnutzer/ - innen, Touristen	<i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i> – einheitliche und übersichtliche Informationsmöglichkeiten über das Angebot im ÖPNV – mehrsprachige Informationsangebote – Mobilitätsberatung in Zusammenhang mit Freizeitangeboten – Verknüpfung von verkehrlichen und touristischen Informationsangeboten – zeitliche und räumliche Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Freizeitangeboten – Kommunizierung buchbarer Produkte Pauschalen/ Bausteine – Integration der Online-Buchungsplattform Tourismusportal www.sachsen-anhalt-tourismus.de – Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten – Eignung der Fahrzeuge für Gepäckmitnahme
---	--

Anlage 4: Vergabenetze im vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr in Sachsen-Anhalt

Netz	Nordharz (NHZ)
aktueller Vertragspartner	Transdev Sachsen-Anhalt GmbH
Laufzeit	Dez. 2005 – Dez. 2017
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	Regionalverband Großraum Braunschweig
Bestellvolumen LSA	3,2 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien	
HEX 11	Magdeburg – Halberstadt – Thale
HEX 21	Magdeburg – Halberstadt – Goslar
HEX 24	Halle – Halberstadt
HEX 31	Magdeburg – Halberstadt – Blankenburg
HEX 43	Magdeburg – Oschersleben
HEX 44	Aschersleben – Halberstadt
HEX 47	Halle – Könnern – Bernburg

Netz	Sachsen-Anhalt Süd (SAS)
aktueller Vertragspartner	Burgenlandbahn (DB Regio AG)
Laufzeit	Jan. 2007 – Dez. 2019, danach Neuvergabe als Netz Geiseltal-Elster
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	Keine
Bestellvolumen	1,18 Mio. Zugkm pro Jahr, ab Dez. 2018 0,78 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien	
RB 76	Weißenfels – Zeitz
RB 77	Naumburg-Ost – Laucha – Nebra – Wangen ¹
RB 78	Merseburg – Querfurt

Netz	Dieselnetz Ostthüringen (DNOT)
aktueller Vertragspartner	Erfurter Bahn GmbH
Laufzeit	Juni 2012 – Dez. 2024
Federführer	Freistaat Thüringen
Beteiligte Partner	NASA GmbH, ZVNL
Bestellvolumen LSA	0,3 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien in Sachsen-Anhalt	
EBx 12	Saalfeld – Gera – Zeitz – Leipzig
EB 22	Saalfeld – Gera – Zeitz – Leipzig

¹ Strecke ist ab Dez. 2018 Bestandteil des Vertrags DISA.

Netz	Stadtbahn Berlin (STB)
Vertragspartner	DB Regio AG, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ²
Laufzeit	Dez. 2012 – Dez. 2022, danach Neuvergabe als Netz Elbe-Spree
Federführer	VBB (Land Brandenburg und Land Berlin)
Beteiligte Partner	NASA GmbH, VMV mbH
Bestellvolumen LSA	1,1 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien in Sachsen-Anhalt	
RE 1	Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder)
RE 4	Stendal – Berlin (1 Zugpaar in Tagesrandlage) ³
RE 7	Dessau – Berlin – Wünsdorf Waldstadt bzw. Senftenberg

Netz	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I (MDSB I)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Dez. 2013 – Dez. 2025
Federführer	ZVNL
Beteiligte Partner	NASA GmbH, Freistaat Thüringen, ZVMS, ZVOE, VBB (Land Brandenburg)
Bestellvolumen LSA	1,2 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien in Sachsen-Anhalt	
S 3	Halle-Nietleben/Halle-Trotha – Halle Hbf – Leipzig CTL – Leipzig-Stötteritz/Markkleeberg-Gaschwitz
S 5/5x	Halle Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Leipzig CTL – Zwickau

Netz	Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord (ENORM)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Dez. 2013 – Dez. 2028
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	LNVG, VBB (Land Brandenburg), Regionalverband Großraum Braunschweig
Bestellvolumen LSA	5,9 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien	
RE 20	Magdeburg – Stendal – Uelzen
RE 30	Halle – Köthen – Magdeburg
S 1	Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg – Stendal – Wittenberge
RB 32	Stendal – Salzwedel
RB 40	Braunschweig – Magdeburg – Burg (- Genthin)

² Vertragspartner beim RE 4.

³ Ab Dez. 2022 Bestandteil des Vertrags NOS mit Vertragspartner DB Regio AG.

Netz	Nord-Süd-Tunnel Berlin (NOS)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Dez. 2014 – Dez. 2026
Federführer	VBB (Land Brandenburg, Land Berlin)
Beteiligte Partner	NASA GmbH, VMV mbH
Bestellvolumen LSA	0,2 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien in Sachsen-Anhalt	
RE 3	Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin – Schwedt
RE 3	Falkenberg – Jüterbog – Berlin – Stralsund

Netz	RX 4 Halle – Goslar
aktueller Vertragspartner	Transdev Sachsen-Anhalt GmbH
Laufzeit	Dez. 2015 – Dez. 2018
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	Regionalverband Großraum Braunschweig
Bestellvolumen LSA	0,9 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien	
HEX 4	Halle – Halberstadt – Goslar

Netz	Mitteldeutsches S-Bahnnetz II (MDSB II)
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Dez. 2015 – Dez. 2030
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	ZVNL, VBB (Land Brandenburg)
Bestellvolumen LSA	4,0 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien	
RE 13	Magdeburg – Dessau – Leipzig
RE 14	Magdeburg – Zerbst – Lutherstadt Wittenberg
RB 42	Magdeburg – Dessau
RB 51	Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg
S 2	Dessau/Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Leipzig
S 8	(Jüterbog –) Lutherstadt Wittenberg/Dessau – Bitterfeld – Halle
S 9	Halle – Delitzsch – Eilenburg

Netz	Saale – Thüringen – Südharz (STS)
aktueller Vertragspartner	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Laufzeit	Dez. 2015 – Dez. 2030
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	Freistaat Thüringen, ZVNL, LNVG, NVV

Bestellvolumen LSA	3,5 Mio. Zugkm pro Jahr
<u>Linien</u>	
RE 9	Halle – Sangerhausen – Nordhausen – Kassel
SE 15	Leipzig – Naumburg – Jena – Saalfeld
RE 16	Halle – Naumburg – Erfurt
RE 17	Leipzig – Naumburg – Erfurt
RE 19	Halle – Sangerhausen – Leinefelde
RB 20	Halle – Naumburg – Erfurt – Eisenach
RB 59	Halle – Sangerhausen – Erfurt
RB 75	Halle – Lutherstadt Eisleben (– Nordhausen)

Netz	Netz Elbe-Altmark (ELA)
aktueller Vertragspartner	HANSeatische Eisenbahn GmbH
Laufzeit	Dez. 2018 – Dez. 2022
Federführer	NASA GmbH
Beteiligter Partner	VBB (Land Brandenburg)
Bestellvolumen LSA	0,3 Mio. Zugkm pro Jahr
Planungsziel	Integration in NOS
<u>Linien</u>	
RB 33	Stendal – Tangermünde
RB 34	Stendal – Rathenow

Netz	RE 18 Halle – Jena
aktueller Vertragspartner	DB Regio AG
Laufzeit	Dez. 2018 – Dez. 2023 ⁴
Bestellvolumen LSA	0,34 Mio. Zugkm pro Jahr
<u>Linien</u>	
RE 18	Halle – Naumburg – Jena

Netz	Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA)
aktueller Vertragspartner	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH
Laufzeit	Dez. 2018 – Dez. 2032
Federführer	NASA GmbH
Beteiligte Partner	Freistaat Thüringen, Regionalverband Großraum Braunschweig
Bestellvolumen LSA	8,2 Mio. Zugkm pro Jahr

⁴ Verlängerungsoption bis Dez. 2028.

Linien	
RE 4	Halle – Halberstadt – Goslar
RE 6	Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde – Wolfsburg
RE 10	Magdeburg – Sangerhausen – Erfurt
RE 11	Magdeburg – Halberstadt – Thale
RE 21	Magdeburg – Halberstadt – Goslar
RE 24	Halle – Halberstadt
RE 31	Magdeburg – Halberstadt – Blankenburg
RB 35	Stendal – Oebisfelde – Wolfsburg
RB 36	Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde – Wolfsburg
RB 41	Magdeburg – Aschersleben
RB 43	Magdeburg – Oschersleben
RB 44	Aschersleben – Halberstadt
RB 47	Halle – Könnern – Bernburg
RB 48	Magdeburg – Calbe – Bernburg
RB 50	Aschersleben – Dessau
RB 77	Naumburg-Ost – Laucha – Nebra – Wangen

Netz	Netz Elster-Geiseltal (ELGE)
aktueller Vertragspartner	offen, Verfahren läuft
Laufzeit	Dez. 2019 – Dez. 2024 ⁵ bzw. bis Dez. 2032
Federführer	NASA GmbH
Bestellvolumen LSA	0,75 Mio. Zugkm pro Jahr
Linien	
RB 76	Weißenfels – Zeitz
RB 78	Merseburg – Querfurt

Abkürzungen:

CTL	City Tunnel Leipzig
DISA	Dieselnetz Sachsen-Anhalt
ELA	Netz Elbe-Altmark
ELGE	Netz Elster-Geiseltal
ENORM	Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSA	Land Sachsen-Anhalt
MDSB I	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I
MDSB II	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II
NHZ	Netz Nordharz
NOS	Netz Nord-Süd-Tunnel Berlin
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
DNOT	Dieselnetz Ostthüringen

⁵ Für die Linie RB 76 Kernlaufzeit bis Dez. 2024 mit Verlängerungsoption bis Dez. 2028.

RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SAS	Netz Sachsen-Anhalt Süd
SE	Stadtexpress
STB	Netz Stadtbahn Berlin
STS	Netz Saale-Thüringen-Südharz
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern
Zugkm	Zugkilometer
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Anlage 5: Vorgesehene Entwicklung der im regelmäßigen SPNV bedienten Eisenbahninfrastruktur im Land Sachsen-Anhalt

Infrastruktur der DB Netz AG - Strecken

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungstermin	Bahnsteighöhe ¹ [mm]	Anmerkung
		IST [km/h]	SOLL [km/h]				
203	Lu. Wittenberg – Jüterbog	200 ²	200 ²		fertig	550	Bahnsteige in Bülzig und Zörnigall noch nicht in Zielhöhe
203	Falkenberg (Elster) – Jüterbog	120	160		nach 2020	550	
204	Stendal – Rathenow	120	160	zweigleisig, Elektrifizierung	nach 2020	550	
207	Dessau – Bad Belzig – Berlin	100	160		120 km/h bis 2021, 160 km/h langfristig	550/760	
216	Roßlau – Lu. Wittenberg – Falkenberg (Elster)	100	120		nach 2020	550	
250	Lu. Wittenberg – Bitterfeld	200 ²	200 ²		fertig	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz
250	Bitterfeld – Leipzig	200 ²	200 ²		fertig	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz
250	Dessau – Bitterfeld	120/160	160		bis 2021	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz
250	Bitterfeld – Halle (Saale)	160	200 ²		bis 2022	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz
254	Biederitz – Roßlau	120	160		nach 2020	550	

¹ Zielhöhe

² SPNV 160 km/h

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungstermin	Bahnsteighöhe ¹	Anmerkung
		IST [km/h]	SOLL [km/h]				
260	Magdeburg – Berlin	160	160		fertig	550 oder 760	Magdeburg-Neustadt 550 mm
269	Stendal – Tangermünde	80	80		fertig	550	
301	Stendal – Wolfsburg	120	160 ³	zweigleisig, Elektrifizierung	nach 2020	550	
305	Magdeburg – Wittenberge	120	160	Blockverdichtung	nach 2020	550	Priorität Streckenausbau Abschnitt Zielitz – Stendal; Bahnsteigzielhöhe gemäß S-Bahn-Netz Mittelelbe
305	Stendal – Salzwedel – Uelzen	160	160	zweigleisig	Abschnitt Hohenwulsch – Salzwedel fertiggestellt; vollständige Zweigleisigkeit nach 2020	550	
308	Abzw. Glindenberg – Oebisfelde	100	120		bis 2025	550	
309	S-Bahn Magdeburg	120/160	120/160		fertig	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß S-Bahn-Netz Mittelelbe
310	Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig	160	160		fertig	550 oder 760	
315	Magdeburg – Halberstadt	100	120		bis 2020	550	
315	Wegeleben – Thale	100	120		nach 2020	550	
328	Halberstadt – Blankenburg	80	80		fertig	550	
330	Halle (Saale) – Halberstadt	120/160	120/140		fertig	550	Klärung Streckenhöchstgeschwindigkeit 140 km/h für Fahrzeuge ohne Neigetechnik

³ Solange keine Elektrifizierung besteht, SPNV nur 120 km/h.

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungstermin	Bahnsteighöhe ¹	Anmerkung
		IST [km/h]	SOLL [km/h]				
330	Halberstadt – Vienenburg	100/120/160	100/120/160		fertig	550	Klärung Streckenhöchstgeschwindigkeit 140 km/h für Fahrzeuge ohne Neigetechnik
330	Könnern – Baalberge	80	80		bis 2020	550	BÜ-Maßnahmen zwischen Könnern und Beitz zur Herstellung 80 km/h erforderlich
334	Aschersleben – Köthen – Dessau	100	120		nach 2020	550	Priorität Streckenausbau Abschnitt Köthen – Dessau; Gleiswechselbetrieb Aschersleben – Güsten
335	Schönebeck – Güsten	120	120		fertig	550	
335	Güsten – Blankenheim Tr.	100/70	bis zu 120		bis 2020	550	
335	Sangerhausen – Erfurt	100/120	140		nach 2020	550	
340	Magdeburg – Köthen – Halle (Saale)	160	160		fertig	550	
340	Calbe (Saale) – Bernburg-Waldau	80	80	Verbindungs-kurve Calbe	bis 2020, Verbindungskurve Calbe nach 2020	550	100 km/h zw. Abzw. Tornitz und Calbe (Saale) West; BÜ-Maßnahmen zur Herstellung 80 km/h erforderlich
501.2							siehe KBS 250
501.3	Halle-Nietleben –/Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – Leipzig	120	120		fertig	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz; im Stadtgebiet Halle (Saale) geringere Geschwindigkeiten
501.5	Halle (Saale) – Flughafen Leipzig/Halle – Leipzig	200 ²	200 ²		fertig	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz
501.7	Halle (Saale) – Lu. Eisleben	100/120	140		nach 2020	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungstermin	Bahnsteighöhe ¹	Anmerkung
		IST [km/h]	SOLL [km/h]				
501.8							siehe KBS 250
501.9	Halle (Saale) – Delitzsch ob. Bf. – Eilenburg	100	120		nach 2020	550	Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz
550	Gera – Zeitz – Leipzig	100	120		bis 2019	550	
551	Weißenfels - Zeitz	90/100	90/100		fertig	550	
560	Leipzig – Naumburg (Saale) – Jena	120	160		nach 2020	550	
580	Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt	120/160	160		nach 2020	550	
585	Naumburg (Saale) – Nebra	50	80		nach 2020	550	derzeit nur Naumburg (Saale) Hbf – Freyburg 80 km/h
586	Merseburg – Querfurt	80	80	Verlängerung bis Querfurt West zu prüfen	fertig	550	
590	Halle (Saale) – Nordhausen	100	140		nach 2020	550	

In den Bahnhöfen Aschersleben, Magdeburg Hbf, Dessau Hbf, Halle (Saale) Hbf, Stendal, Halberstadt und Lutherstadt Wittenberg Hbf sind auch langfristig verschiedene Bahnsteighöhen zu akzeptieren.

Infrastruktur der DB Netz AG – Knoten

Knoten	Maßnahme	Umsetzungstermin	Anmerkung
Bitterfeld	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	
Dessau Hbf/Roßlau	Damm-Brücken-System	fertig	
	ESTW-Technik	fertig	
	Spurplan im Knoten	fertig	
Güsten	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	unzureichend für Betriebsprogramm
Halberstadt	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	Nachsteuerung zur Erhöhung Flexibilität beim Flügeln/ Vereinen notwendig
Halle (Saale) Hbf	ESTW-Technik	bis 2020	
	Zugbildungsanlage	2019–	
	Fahrstraßen Leipzig – Halle-Nietleben	2019–	
Köthen	ESTW-Technik	2019–	
	Infrastruktur	bis 2025	
Lutherstadt Wittenberg Hbf	ESTW-Technik	fertig	
	Spurplan	fertig	
Magdeburg Hbf	ESTW-Technik	fertig	Umbau Knoten bis 2019
	2. Baustufe Magdeburg Hbf – Magdeburg-Neustadt	nach 2020	
	Magdeburg Hbf – Schönebeck	nach 2020	
	ESTW-Technik Bahnhof Biederitz	nach 2020	
	viergleisige Elbquerung	nach 2020	
	Abzweig Glindenberg	fertig	
Merseburg	ESTW-Technik	fertig	

	Infrastruktur	nach 2020	
Naumburg	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	
Sangerhausen	ESTW-Technik	nach 2020	Flügelung RE 19/RB 59
	Infrastruktur	nach 2020	
Stendal	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	
Weißenfels	ESTW-Technik	fertig	
	Infrastruktur	fertig	unzureichend für Betriebsprogramm

Infrastruktur der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungs- termin	Bahnsteig- höhe	Anmerkung
		IST [Km/h]	SOLL [Km/h]				
218	Lu. Wittenberg – Bad Schmiedeberg – Eilenburg	50/60					
585	Nebra – Wangen (– Artern)	50	50	Wendemöglichkeit Wangen gewährleisten	fertig	550	

Infrastruktur der Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH

Infrastruktur der Harzer Schmalspurbahnen GmbH

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungs- termin	Bahnsteig- höhe	Anmerkung
		IST [Km/h]	SOLL [Km/h]				
325	Wernigerode – Brocken						
326	Drei Annen Hohne – Eislefelder Talmühle						
333	Quedlinburg – Eislefelder Talmühle						
333	Alexisbad – Harzgerode						

Infrastruktur der Felsnetz GmbH

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

Infrastruktur der Mansfelder Bergwerksbahn

KBS	Strecke	Streckengeschwindigkeit		Sonstige Maßnahmen	Umsetzungs- termin	Bahnsteig- höhe	Anmerkung
		IST [Km/h]	SOLL [Km/h]				
337	Klostermansfeld – Wippra	Aufgabenträgerschaft wird durch den Landkreis Mansfeld-Südharz ausgeübt, Vorgaben sind vor Ort zu treffen					