

# ÖPNV-Plan 2020 – 2030

Plan des öffentlichen Personennahverkehrs



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr

# ÖPNV-Plan 2020 – 2030

Plan des öffentlichen Personennahverkehrs

Beschluss der Landesregierung vom 11.12.2018

## Auf ein Wort

Der neue ÖPNV-Plan 2020 – 2030 wurde nicht nur fortgeschrieben, sondern neu aufgestellt. Was war der Anlass für diese grundlegende Neuaufstellung?

Thomas Webel: Der letzte ÖPNV-Plan erschien im Jahr 2011. Seitdem haben sich sowohl in Sachsen-Anhalt als auch auf Bundesebene etliche Randbedingungen geändert. So gibt es seit Ende 2015 eine verlässliche Grundlage, wie sich die Regionalisierungsmittel bis 2031 entwickeln werden. Diese Planungssicherheit war eine wichtige Voraussetzung für den neuen Plan und hat viele Festlegungen maßgeblich beeinflusst. Darüber hinaus gab es neue Daten aus der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose und Festlegungen des Bundesverkehrswegeplans 2030, die berücksichtigt werden mussten. Wir haben die Neuaufstellung aber auch genutzt, um wichtigen gesellschaftlichen Themen deutlich mehr Raum zugeben. So sind der Klimaschutz, die Schaffung von Barrierefreiheit, der Umgang mit dem Demografischen Wandel und die Anforderungen aus dem Bereich Gender Mainstreaming und Familie nun deutlich stärker im Plan vertreten.

Seit dem ersten Kabinettsbeschluss zur Neuaufstellung des Plans im Herbst 2014 sind einige Jahre vergangen. Was ist in dieser Zeit geschehen?

Thomas Webel: Wir haben uns die Zeit für eine breite Beteiligung der ÖPNV-Akteure in Sachsen-Anhalt genommen und dabei auch neue Wege ausprobiert. So fanden von 2015 bis 2017 insgesamt zehn Workshops zu verschiedenen fachlichen und gesellschaftlichen Themen statt. Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verbände und Verbände konnten auf den gut besuchten Veranstaltungen ihre Anregungen und Kritikpunkte einbringen und mit den Vertretern des Landes ins Gespräch kommen. Dabei haben wir viele Hinweise gesammelt, von denen ein Teil direkt in den Textentwurf einfließen konnte.

Rüdiger Malter: Später hat uns dann vor allem das förmliche Beteiligungsverfahren beschäftigt. Rund 60 ÖPNV-Akteure haben sich mit schriftlichen Stellungnahmen zurückgemeldet. Dabei kamen etwa 700 Einzelaspekte zur Sprache, die wir gesichtet und geprüft haben. Bei einem Drittel der Anmerkungen hat dies dazu geführt, dass der Textentwurf noch einmal überarbeitet wurde.

Zu welchen Themen gab es denn die meisten Anmerkungen?

Rüdiger Malter: Viele Rückmeldungen waren grundsätzlicher Natur oder bezogen sich auf einzelne Bahn- und Buslinien. Von den Fachthemen wurde die Barrierefreiheit am häufigsten angesprochen. Daraufhin haben wir mehrere Textstellen noch einmal gründlich überarbeitet. An zweiter und dritter Stelle folgten der Schülerverkehr und die Finanzierung des ÖPNV. Gerade beim Schülerverkehr gingen die Meinungen weit auseinander. Soll sich der Fahrplan nach der Schule richten oder umgekehrt? Ich glaube, dass wir uns mit der Leitlinie zu diesem Thema recht vernünftig positioniert haben. Die konkrete Ausgestaltung liegt aber weiterhin in der Verantwortung der Nahverkehrspläne der Aufgabenträger für Tram und Bus.

Der ÖPNV-Plan enthält eine Reihe fachspezifischer Leitprojekte. Was hat es hiermit auf sich?

Thomas Webel: Die Leitprojekte sollen die wichtigsten Maßnahmen des ÖPNV-Plans etwas greifbarer machen. Sie ziehen sich durch alle Kapitel des Plans und umreißen vor allem solche Vorhaben, mit denen wir den ÖPNV im Land zukunftssicherer und attraktiver machen wollen. Zu den Leitprojekten gehören zum Beispiel der Ausbau der S-Bahn-Systeme, die Herstellung der Barrierefreiheit, die Einführung von Kundenrechten im SPNV und die weitere Umstellung auf elektrische Antriebe.

Rüdiger Malter: Die Leitprojekte sollen aber auch nach innen wirken. Wir haben uns damit selbst konkrete Projekte definiert, die wir dann in den nächsten Jahren auch angehen werden. An vielen Themen arbeiten wir bereits. Ich möchte dies kurz am Beispiel des

Leitprojektes S-Bahn erläutern: In den letzten Jahren hat sich insbesondere das mitteldeutsche S-Bahn-Netz sehr positiv entwickelt und eine strukturbildende Wirkung entfaltet. Eine Erweiterung des SBahnNetzes wird daher von vielen Akteuren berechtigterweise gefordert. Dies braucht jedoch einen langen zeitlichen Vorlauf, weil Infrastruktur neu geschaffen werden muss und zusätzliche Verkehre vergeben und finanziert werden müssen. Zusammen mit dem benachbarten Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig arbeiten wir bereits an Lösungen. Durch das Leitprojekt wird die Bedeutung dieser Aufgabe betont.

#### Ist die Umsetzung der Maßnahmen denn ausreichend finanziert?

Thomas Webel: Die im Plan enthaltenen verbindlichen Vorgaben zum Bahn-Bus-Landesnetz können im derzeit bekannten Finanzrahmen umgesetzt werden. Voraussetzung ist jedoch, dass es nicht zu weiteren Einschnitten bei den Regionalisierungsmitteln kommt und der Ausbildungsverkehr aus Landesmitteln finanziert wird. Alle weiteren Maßnahmen, insbesondere die Umsetzung zahlreicher Prüfbedarfe und Angebotsausweitungen, bedürfen dagegen einer Aufstockung der Regionalisierungsmittel. Hierfür wird sich das Land beim Bund einsetzen.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'T' followed by 'W' and 'E'.

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

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'R' followed by 'M'.

Rüdiger Malter  
Geschäftsführer Nahverkehrsservice  
Sachsen-Anhalt GmbH

## Zusammenfassung

Die **ersten drei Kapitel** des ÖPNV-Plans stellen die **Rahmenbedingungen, den Status quo, die Herausforderungen und die Ziele** der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt dar. Neben den rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen werden in diesen Kapiteln Anforderungen aus anderen Landesprogrammen und politischen Zielstellungen des Landes Sachsen-Anhalt benannt. Auch die Entwicklungen und Planungen im Personenfernverkehr in Verantwortung des Bundes als wichtige Randbedingung für die Angebotsgestaltung im Nahverkehr werden dargestellt und aus Sicht des Landes bewertet.

**Kapitel 4** greift die aktuellen und prognostizierten **Nachfrageentwicklungen** auf. Erst auf Basis fundierter Kenntnisse über das aktuelle und zukünftige Mobilitätsverhalten der verschiedenen (potentiellen) ÖPNV-Nutzergruppen können attraktive und gut ausgelastete Verkehrsangebote geplant und betrieben werden. Trotz sinkender Gesamtbevölkerung in Sachsen-Anhalt ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage im SPNV sowohl in den vergangenen Jahren festzustellen gewesen als auch im Rahmen der Landesverkehrsprognose für den Zeithorizont 2030 ermittelt worden.

Auf Basis der **Leitlinien** für die ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt (**Kapitel 5**) und der **Vision** für den Nahverkehr wird im **Kapitel 6** ausführlich auf die einzelnen Teilbereiche der koordinierten Verkehrsgestaltung bis 2030 eingegangen.

Grundsätzliches Ziel bei der Gestaltung aller **ÖPNV-Angebote** ist die Nutzbarkeit **für alle Fahrgastgruppen (Kapitel 6.2)**. Unter anderem wird hier die Zielstellung der barrierefreien Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Fahrzeuge festgeschrieben. Um auch die Anforderung bestimmter Nutzergruppen hinsichtlich der Bewältigung komplexer Wegeketten mit dem ÖPNV zu ermöglichen, wird die konsequente Vernetzung möglichst vieler Bus- und Bahnlinien im Rahmen der Struktur des integralen Taktfahrplans empfohlen. Hierzu bietet das Land den Landkreisen mit dem Leitprojekt „Hierarchisierung der ÖSPV-Netze“ Unterstützung bei der Umgestaltung der bestehenden Busverkehrsangebote an.

Im **Kapitel 6.3** wird das **integrierte Angebotskonzept** des Landes Sachsen-Anhalt festgeschrieben. Grundlage für den Zuschnitt des **Bahn-Bus-Landesnetzes** ist die Sicherstellung von regelmäßigen Bahn- oder Busverbindungen zwischen den zentralen Orten gemäß Landesentwicklungsplan. Für dieses Netz in (Teil-)Verantwortung des Landes werden u. a. Bedienungsstandards definiert, das Verfahren für Stationsprüfungen beschrieben, der Zuschnitt der SPNV-Vergabernetze definiert und für konkrete Angebotsmaßnahmen Umsetzungsempfehlungen gegeben oder Prüfaufträge aufgestellt. Alle weiteren **Verkehre innerhalb der Landkreise und kreisfreien Städte** liegen nicht in der Verantwortung des Landes. Für diese Verkehre werden durch die jeweiligen Aufgabenträger Nahverkehrspläne aufgestellt, welche die im ÖPNV-Plan definierten Grundsätze beachten müssen.

Das Land **unterstützt Kooperation** zwischen den Akteuren der Verkehrsbranche und **übernimmt übergeordnete Managementaufgaben (Kapitel 6.4)**. Im Bereich des **Vertriebs** sowohl von elektronischen Fahrkarten (Onlinetickets, Handytickets und Chipkarten) als auch von klassischen Papierfahrkarten (Automaten an den Bahnstationen und in den Fahrzeugen, personalbedienter Verkauf in Kundenzentren und in Zügen) sind aus Effizienzgründen und im Sinne der Komplexitätsreduzierung für die Fahrgäste Doppelstrukturen zu vermeiden. Im Bereich des **Tarifangebots** unterstützt das Land die Erweiterung der bestehenden Verkehrsverbünde MDV und marego einerseits um die Komplexität der Tariflandschaft in Sachsen-Anhalt zu reduzieren und andererseits um Reiseketten mit Umstieg zwischen Verkehrsmitteln verschiedener Verkehrsunternehmen für die Kunden attraktiv zu gestalten. Die bestehenden Informationssysteme sollen weiter ausgebaut und qualitativ verbessert werden. Hierzu zählt die flächendeckende Verfügbarkeit von Echtzeitdaten und die Einführung eines Systems zur automatischen Anschlusssicherung. Auch im unternehmens- und verbundübergreifenden **Marketing und Mobilitätsmanagement** sowie bei der Sicherstellung der **Attraktivität der**

**Arbeitsbedingungen** in der gesamten ÖPNV-Branche in Sachsen-Anhalt werden in diesem Kapitel die Aktivitäten des Landes umrissen.

Die Anforderungen des integralen Taktfahrplans, welche in Kapitel 6.3 festgeschrieben werden, müssen auch bei der Gestaltung der **Infrastruktur** und der **Fahrzeuge** berücksichtigt werden. In **Kapitel 6.5** werden daher Zielstellungen für die Erhöhung von Streckengeschwindigkeiten benannt. Für die bauliche Gestaltung und die Ausstattung von Bahnstationen und Schnittstellen zwischen mehreren Verkehrsmitteln werden Mindeststandards definiert. Im Rahmen mehrerer Förderprogramme werden die baulichen Maßnahmen durch das Land finanziell unterstützt. Auch im Bereich der SPNV- und ÖSPV-Fahrzeuge werden Qualitätsstandards definiert, um Reiseketten mit einem durchgängig hohen Komfort sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Stationen, Schnittstellen und Haltestellen, zu gewährleisten.

Im letzten Kapitel (**Kapitel 7**) werden **Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategien** behandelt. Um die Chancen neuer Technologien frühzeitig für den ÖPNV nutzbar zu machen, werden aktuelle Entwicklungen begleitet und vorangetrieben. Hierzu zählt zum einen die Stärkung von Zubringern zum Landesnetz in Form von Sharing- oder On-Demand-Mobilitätslösungen. Zum anderen können durch alternative Antriebe oder die Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens auch bestehende Verkehrsangebote klimafreundlicher, effizienter und attraktiver gestaltet werden.

# Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abkürzungsverzeichnis . . . . .  | 8  |
| 1. Gesetzlicher Auftrag und Methodik . . . . .   | 11 |
| 2. Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt . . . . .   | 12 |
| 2.1. Rechtsrahmen für den ÖPNV . . . . .   | 12 |
| 2.2. Aufgabe und Rollenverteilung . . . . .  | 12 |
| 2.3. Finanzierungsrahmen . . . . .   | 13 |
| 2.4. Vergaben im SPNV . . . . .  | 14 |
| 2.5. Pläne und Programme des Landes . . . . .  | 15 |
| 2.5.1 Landesentwicklungsplan 2010 . . . . .  | 15 |
| 2.5.2 Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungsentwicklung in Sachsen-Anhalt“ . . . . .   | 16 |
| 2.5.3 Landesprogramm für ein geschlechtergerechtes Sachsen-Anhalt . . . . .  | 17 |
| 2.5.4 Landesaktionsplan „einfach machen“ – Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft. . . . .                                       | 17 |
| 2.5.5 Klima- und Energiekonzept des Landes Sachsen-Anhalt (KEK). . . . .   | 18 |
| 2.5.6 Intelligente Verkehrssysteme (IVS-Rahmenplan) . . . . .  | 18 |
| 3. Aspekte der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt<br>– Status quo, Herausforderungen und Ziele . . . . .                            | 19 |
| 3.1. Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur . . . . .   | 19 |
| 3.2. Bevölkerungs- und gesellschaftspolitische Aspekte . . . . .   | 20 |
| 3.3. Finanzpolitische Aspekte . . . . .  | 21 |
| 3.4. Umwelt- und klimapolitische Aspekte, Energieeffizienz. . . . .  | 22 |
| 3.5. Personenfernverkehr . . . . .   | 24 |
| 3.6. Digitalisierung . . . . .   | 29 |
| 4. Verkehrsmarkt und Nachfrageentwicklung im ÖPNV in Sachsen-Anhalt . . . . .  | 30 |
| 4.1. Nachfrageentwicklung . . . . .  | 30 |
| 4.2. Demografischer Wandel . . . . .   | 32 |
| 4.3. Veränderungen einzelner Marktsegmente. . . . .  | 34 |
| 4.4. Marktforschung und Big Data . . . . .   | 35 |
| 4.5. Prognose der Nachfrageentwicklung. . . . .  | 35 |
| 5. Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt . . . . .  | 38 |
| 6. Nahverkehr in Sachsen-Anhalt im 21. Jahrhundert –<br>Handlungsfelder für die koordinierte Verkehrsgestaltung bis 2030 . . . . . | 41 |
| 6.1. Vision. . . . .   | 41 |
| 6.2. Grundlagen der ÖPNV-Gestaltung . . . . .  | 42 |
| 6.2.1 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen . . . . .  | 42 |

|       |   |     |
|-------|---|-----|
| 6.2.2 | Demografische Entwicklung und ÖPNV                              | 44  |
| 6.2.3 | Barrierefreie Nutzung des ÖPNV                                  | 46  |
| 6.2.4 | Nachhaltigkeit im ÖPNV  | 52  |
| 6.3.  | Integriertes Angebotskonzept                                    | 54  |
| 6.3.1 | Bestimmung der ÖPNV-Netze                                       | 54  |
| 6.3.2 | Leistungsangebot im Bahn-Bus-Landesnetz                         | 63  |
| 6.3.3 | ÖPNV in den Oberzentren   | 88  |
| 6.3.4 | ÖSPV in den Landkreisen   | 92  |
| 6.3.5 | Ausschreibungsnetze im SPNV                                     | 95  |
| 6.3.6 | Bestandsprüfung von Bahnstationen                               | 100 |
| 6.3.7 | Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr                              | 107 |
| 6.3.8 | Tourismus und Freizeitverkehr                                   | 110 |
| 6.3.9 | Schüler- und Ausbildungsverkehr                                 | 113 |
| 6.4.  | Management und Kooperationen                                    | 116 |
| 6.4.1 | Vertrieb  | 116 |
| 6.4.2 | Tarife und Kooperationen  | 119 |
| 6.4.3 | Qualität, Service und Sicherheit                                | 124 |
| 6.4.4 | Fahrgastinformations-, Auskunft- und Anschlusssicherungssysteme | 126 |
| 6.4.5 | Marketing   | 130 |
| 6.4.6 | Mobilitätsmanagement  | 132 |
| 6.4.7 | Beschäftigte im ÖPNV  | 134 |
| 6.5.  | Infrastruktur und Fahrzeuge                                     | 135 |
| 6.5.1 | Schieneninfrastruktur   | 135 |
| 6.5.2 | Stationen und Schnittstellen                                    | 142 |
| 6.5.3 | ÖSPV-relevante Straßeninfrastruktur und Haltestellen            | 151 |
| 6.5.4 | Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs                       | 153 |
| 6.5.5 | Fahrzeuge des Straßenpersonennahverkehrs                        | 157 |
| 7.    | Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategien im ÖPNV    | 160 |
| 7.1.  | Informationssysteme und Datenmanagement                         | 160 |
| 7.2.  | Elektronisches Fahrgeldmanagement (E-Ticket)                    | 161 |
| 7.3.  | Stärkung der Zubringer zum Bahn-Bus-Landesnetz                  | 161 |
| 7.4.  | Förderung alternativer Antriebe                                 | 162 |
| 7.5.  | Auswirkungen des autonomen Fahrens                              | 163 |
| 8.    | Verzeichnis der Leitprojekte                                    | 164 |



## 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                     |
| DWE                   | Dessau-Wörlitzer Eisenbahn                                  |
| EBO                   | Eisenbahnbau- und betriebsordnung                           |
| EFRE                  | Europäischer Fonds für regionale Entwicklung                |
| ESTW                  | Elektronisches Stellwerk                                    |
| E-Ticket              | Elektronisches Ticket                                       |
| ET                    | Elektrotriebzug, Elektrischer Triebzug                      |
| EVU                   | 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        | Stadtxpress   |
| SPFV      | Schienenpersonenfernverkehr   |
| SPNV      | Schienenpersonennahverkehr  |
| UN-BRK    | UN-Behindertenrechtskonvention  |
| 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  |



# 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 Verkehrsträgermix. Dieser besteht aus dem gleichberechtigten wirtschaftlich sinnvollen Einsatz von Bahn, Bus und flexiblen Bedienformen. Die verkehrspolitischen Grundsätze, Ziele und Leitlinien sind danach in einem Plan des öffentlichen Personennahverkehrs (im Folgenden: ÖPNV-Plan) zu präzisieren. Als Baustein für den Bereich des ÖPNV rundet dieser das Landesverkehrskonzept ab.

Der ÖPNV-Plan bildet 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 Kabinett am 30.01.2018 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 Vorschriften, 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 11.12.2018 freigegeben und auf der Internetseite der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH bekannt gemacht.

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. Mit dem Jahr 2030 erhält der ÖPNV-Plan 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, das ÖPNVG LSA und die VO (EU) 1370/2007 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 die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität – 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 Teilaufgaben 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 Verkehrsverbänden zusammenschließen. Die Verbände organisieren in ihrem jeweiligen Gebiet einen einheitlichen, verkehrsträger- und unternehmensübergreifenden Verbundtarif und stellen eine abgestimmte und integrierte Angebotsplanung sicher. Die in Sachsen-Anhalt etablierten Verkehrsverbände, 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 bzw. oder 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.

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 nach deutschem und europäischem Recht in der Regel im Wettbewerb, 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 grundsätzlich beim Aufgabenträger („Brutto-Vertrag“), wobei die Verkehrsunternehmen durch attraktive Anreizkomponenten an der Einnahmentwicklung partizipieren können. Hintergrund hierfür sind beihilferechtliche Erwägungen und der Umstand, dass Erlöse im Vergabeverfahren nicht sicher über die Vertragslaufzeit kalkuliert werden 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:

#### Schienerverkehr

- 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 im Harz für den Tourismus

#### ÖPNV-Gestaltung

- Z 33-35 – Maximale Wegezeiten zur Erreichbarkeit zentraler Orte mit dem ÖPNV
- 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“

Das Handlungskonzept bildet den strategischen Rahmen der Demografie-Politik des Landes. Es zeigt auf, wie die einzelnen Politikfelder ineinandergreifen, um eine Gesamtantwort auf die Herausforderungen des Bevölkerungsrückganges und der sich wandelnden Altersstruktur in Sachsen-Anhalt zu geben.

In dem Handlungskonzept sind die Handlungsgrundsätze definiert, an denen sich die Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems als Reaktionen auf den demografischen Wandel orientieren soll. So ist die Ausarbeitung des ÖPNV-Angebotes so zu verstehen, dass es als attraktives Verkehrsangebot nutzbar ist und als Haltefaktor wirken kann.

Weiter ist der Fokus auf die Verbesserung des Systemzugangs für alle Bevölkerungsgruppen zu richten und durch einen Mix aus untereinander vertakteten Linienverkehren und flexiblen Bedienformen mit einem verdichteten Haltestellennetz in der Fläche attraktive Angebote in den vom Bevölkerungsrückgang betroffenen Landesteilen zu schaffen.

### 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. Dabei soll insbesondere auch das Ziel der Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit verfolgt werden.

### 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 (UN-BRK) beschlossen. Er dient der systematischen Erfüllung der Pflichten aus der UN-BRK und insbesondere der in Art. 3 UN-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 Menschen mit Behinderungen die Voraussetzung zu schaffen, hinsichtlich ihrer Mobilität gleichwertig leben zu können. Durch eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit sind die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen bei den Zugangsmöglichkeiten und den Informationsangeboten im ÖPNV zu berücksichtigen.

### 2.5.5 Klima- und Energiekonzept des Landes Sachsen-Anhalt (KEK)

Ziel des ÖPNV-Plans ist, das ÖPNV-Gesamtsystem als attraktive und emissionsarme Alternative zum MIV zu entwickeln. Dadurch wird die Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele des Landes unterstützt. Das Klima- und Energiekonzept des Landes Sachsen-Anhalt (KEK) orientiert sich an den fünf Handlungsfeldern des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung: „Energie“ (1), „Gebäude“ (2), „Verkehr“ (3), „Industrie und Wirtschaft“ (4) sowie „Landwirtschaft, Landnutzung, Forst, Ernährung“ (5).

Im Handlungsfeld Verkehr enthält das KEK insgesamt 20 Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030, davon betreffen neun Maßnahmen den ÖPNV, weitere zwei Maßnahmen die Vernetzung des ÖPNV mit dem Individualverkehr.

### 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 26.03.2019 beschreibt den Entwicklungspfad für eine umfassende Modernisierung des individuellen und öffentlichen Straßenverkehrs durch Intelligente Verkehrssysteme in den Planungshorizonten bis 2030. Mit dem Plan wurde der landesrechtlich relevante Teil der IVS-Richtlinie der EU und des IVS-Aktionsplans der Kommission der EU umgesetzt und ein Gestaltungsrahmen mit Blick auf die Herausforderungen insbesondere der Digitalisierung geregelt.

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:

- Auf- und Ausbau sowie Erneuerung der IVS-Infrastruktur zum Erfassen und Nutzbar machen von Daten zum Verkehrsangebot, zur Verkehrsnachfrage und zur Angebotsqualität sowie zur Übertragung der Daten.
- Darstellung und Veröffentlichung von Informationen in Auskunft- und Informationsplattformen für die kostenfreie Nutzung sowie Ausstattung der landeseigenen Auskunft- und Informationsplattformen mit Kauf-, Buchungs- und Abrechnungsfunktionen.
- Einsatz der erfassten Daten über den Zustand des ÖPNV für ein intermodales Mobilitäts- und Verkehrsmanagements.
- Vernetzung der IVS-Systeme und landeseigenen Auskunft- und Informationsplattformen mit relevanten Systemen anderer Systembetreiber zum Zweck der Berücksichtigung grenzüberschreitender Zustandsbeschreibungen für die Planung intermodaler Reiseketten über Sachsen-Anhalt hinaus.

### 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 der 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 A 36 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 umwiegend befahren werden können.

Zu Beginn der 1990er Jahre 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 Industriean-siedlungen“ 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 der Erfolg der S-Bahn Mitteldeutschland seit Inbetriebnahme des City-Tunnels in Leipzig auch 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 Landes-teilen 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. Hiervon profitieren insbesondere auch Senioren und Jugendliche. 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. Gleichzeitig ist zu prüfen, wie das ÖPNV-Angebot insbesondere in ländlichen Regionen auch für berufstätige Männer attraktiver gestaltet werden kann.

Die Gesellschaft hat sich der Aufgabe zu stellen, für Menschen mit Behinderungen 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 die 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 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 Verkehrsunternehmen, mögliche Effizienzpotentiale weiterhin konsequent und in Einzelfällen 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 **Angebot und Nachfrage** zu erhöhen, um bei einer neuerlichen Revision des Regionalisierungsgesetzes durch gute Argumente eine bessere Ausgangsposition zu erreichen.

Ausgehend von einer intensiven politischen Diskussion über die Zumutbarkeit der jährlichen Preissteigerungen im MDV-Tarif hat der Mitteldeutsche Verkehrsverbund ein **Gutachten zu ergänzenden Finanzierungswegen für den ÖPNV** in Auftrag gegeben. Die darin betrachteten Finanzierungswege reichen von zusätzlichen Abgaben der Grundstückseigentümer, Arbeitgeber bzw. Touristen über die Erhöhung der Grundsteuer bis hin zu den in den Medien intensiv diskutierten Bürgerticket-Modellen. Auch wurde ein Ansatz untersucht, bei dem eine zusätzlich Abgabe nur in unmittelbarem Zusammenhang mit einem neu eingerichteten ÖPNV-Angebot erhoben wird.

Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen und des verwaltungstechnischen Aufwands ist keiner der Ansätze sofort umsetzbar. Sie bergen zudem juristische Risiken und erfordern in fast allen Fällen die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage durch eine Anpassung des Kommunalabgabengesetzes.

### 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 (CO<sub>2</sub>) 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 Prozent<sup>1</sup>.

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 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Äquivalenten bis 2030 sind daher erhebliche Anstrengungen erforderlich.

Bei der Verbrennung fossiler Energieträger entstehen Luftschadstoffe und Feinstaub, die sich insbesondere in Großstädten konzentrieren und zu erheblichen Belastungen der lokalen Umwelt führen können. Durch diese Belastungen können beim Menschen Atemwegserkrankungen hervorgerufen werden. Die im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankerte Begrenzung der lokalen Luftschadstoff- und Feinstaubbelastungen stellt somit einen Beitrag zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung dar. Ergänzend will der ÖPNV-Plan dazu beitragen, dass die Schadstoffwerte in Sachsen-Anhalt auch in den kommenden Jahren weiter sinken.

Neben den Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Feinstaubemissionen geht von Verbrennungsmotoren im Einzelnen und von den hohen Verkehrsbelastungen im Ganzen eine erhebliche Lärmbelastung aus, die beim Menschen zur Beeinträchtigung der Lebensqualität bis hin zu Schlafstörungen und Krankheit führen können. Auch deshalb kommt einer attraktiven Ausgestaltung des ÖPNV große Bedeutung zu.

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-,) Versorgungs- 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) 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.

Ein Teil dieser Strategien wurde auch im 2018 veröffentlichten Klima- und Energiekonzept des Landes Sachsen-Anhalt berücksichtigt.

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 **Schienepersonenfernverkehr** (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 ausgebauten 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,
- die eigenwirtschaftlich durch die DB Regio AG betriebenen IRE-Züge Berlin – Hamburg über Stendal und Salzwedel in fernverkehrsähnlicher Qualität,
- 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 SPFV 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 Lutherstadt Wittenberg, Bitterfeld, 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 (Magdeburg, Halle (Saale), Dessau-Roßlau) miteinander sowie mit den benachbarten Oberzentren in den Nachbarländern durch regelmäßige miteinander günstig vernetzte SPFV-Angebote zu verbinden. Wichtige Wirtschaftszentren und Flughäfen sollten direkt oder mit wenigen Umstiegen angebunden werden. Zudem sollten Mittelzentren, die an Fernverkehrsrouten liegen, regelmäßig durch Fernverkehrszüge bedient werden, sofern in Abstimmung mit dem SPNV nicht andere Lösungen sinnvoller sind.

Das Land setzt sich daher beim dafür zuständigen Bund für eine Fernverkehrsgrundbedienung ein (Bundesratsinitiative). Das Land Sachsen-Anhalt setzt sich für folgende Mindestbedienungen im Fernverkehr ein:

Mindestens stündliche Bedienung:

- Halle (S) Hbf (jeweils auf den Relationen Berlin – Erfurt und Hannover – Leipzig),
- Magdeburg Hbf,
- Lutherstadt Wittenberg Hbf (Knotenbahnhof u. a. für Dessau-Roßlau),
- Köthen (Knotenbahnhof u. a. für Dessau-Roßlau).

Mindestens zweistündliche Bedienung:

- Bitterfeld
- Stendal

Darüber hinaus wird eine mindestens zweistündliche Bedienung der Bahnhöfe Dessau Hbf, Weißenfels und Naumburg (Saale) Hbf durch Fernverkehrszüge angestrebt.

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 betreffe 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 Nahverkehrsfahrkarten 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 unter anderem die Städte Aschersleben, Blankenburg, Bernburg, Dessau-Roßlau, Halle (Saale), Halberstadt, Köthen, Magdeburg, Merseburg, 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. Hierfür sind insbesondere faire Wettbewerbsbedingungen gegenüber der Bahn erforderlich. 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.

Eine angemessene Einbeziehung der Kommunen in die Genehmigung der Haltestellen ist erforderlich.

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

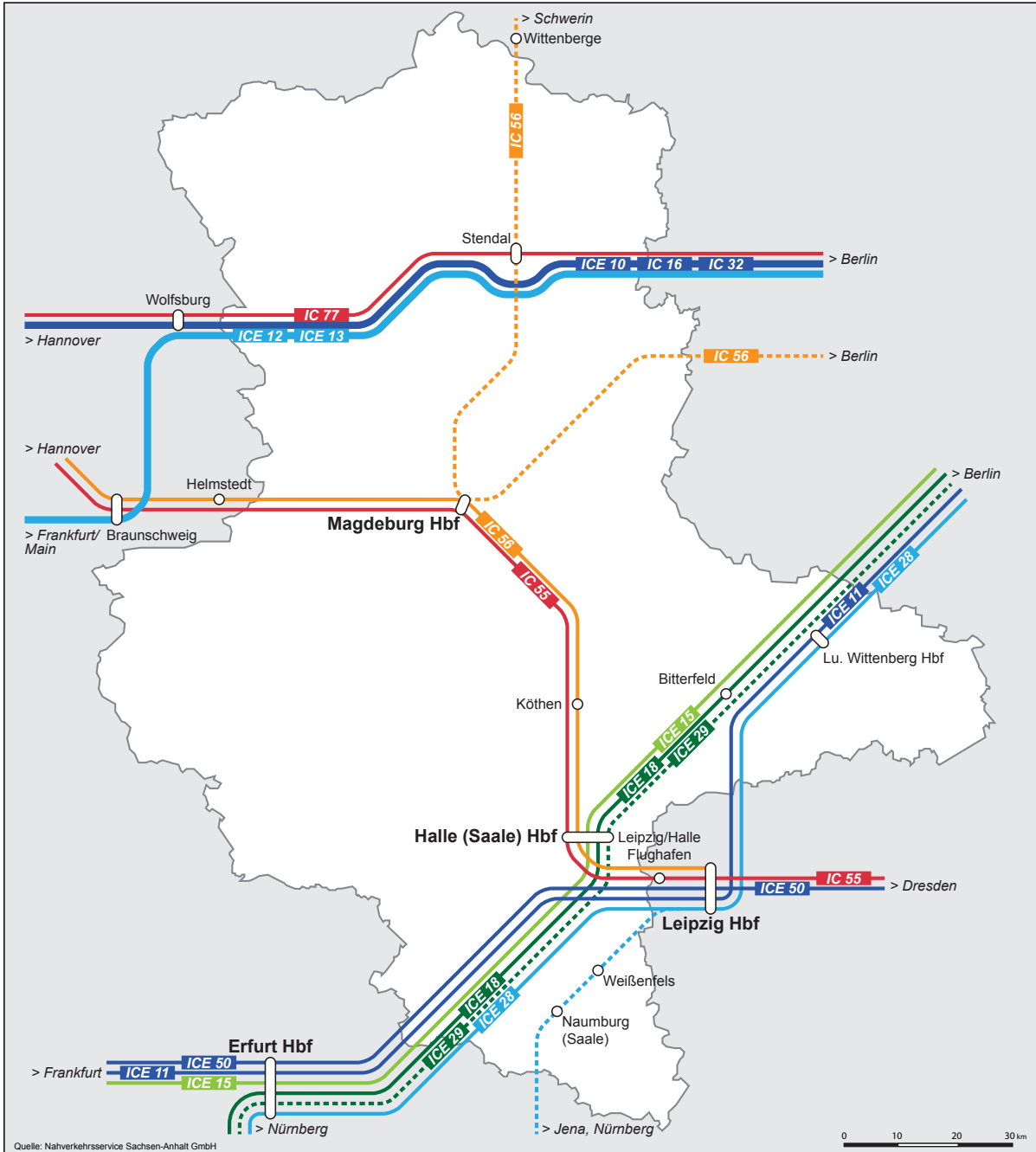


Abb. 1 SPFV-Angebot 2018

- Takte**
- alle 60 Minuten
  - alle 120 Minuten
  - einzelne Fahrten
- Linien**
- ICE
  - 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 die drei Leitprojekte „WLAN im ÖPNV“, „Echtzeitdaten“ (vgl. Kap. 6.4.4) und „E-Ticket-Sachsen-Anhalt“ (vgl. Kap. 6.4.1) 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. Im Bereich der Bahnfahrzeuge ist bereits die Mehrzahl der Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet. Auch 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. Neben der Fahrzeugausstattung wirkt das Land zur Sicherstellung einer stabilen Datenverbindung insbesondere außerhalb urbaner Räume entlang der Landeslinien auf eine weiter verbesserte Netzabdeckung hin.

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

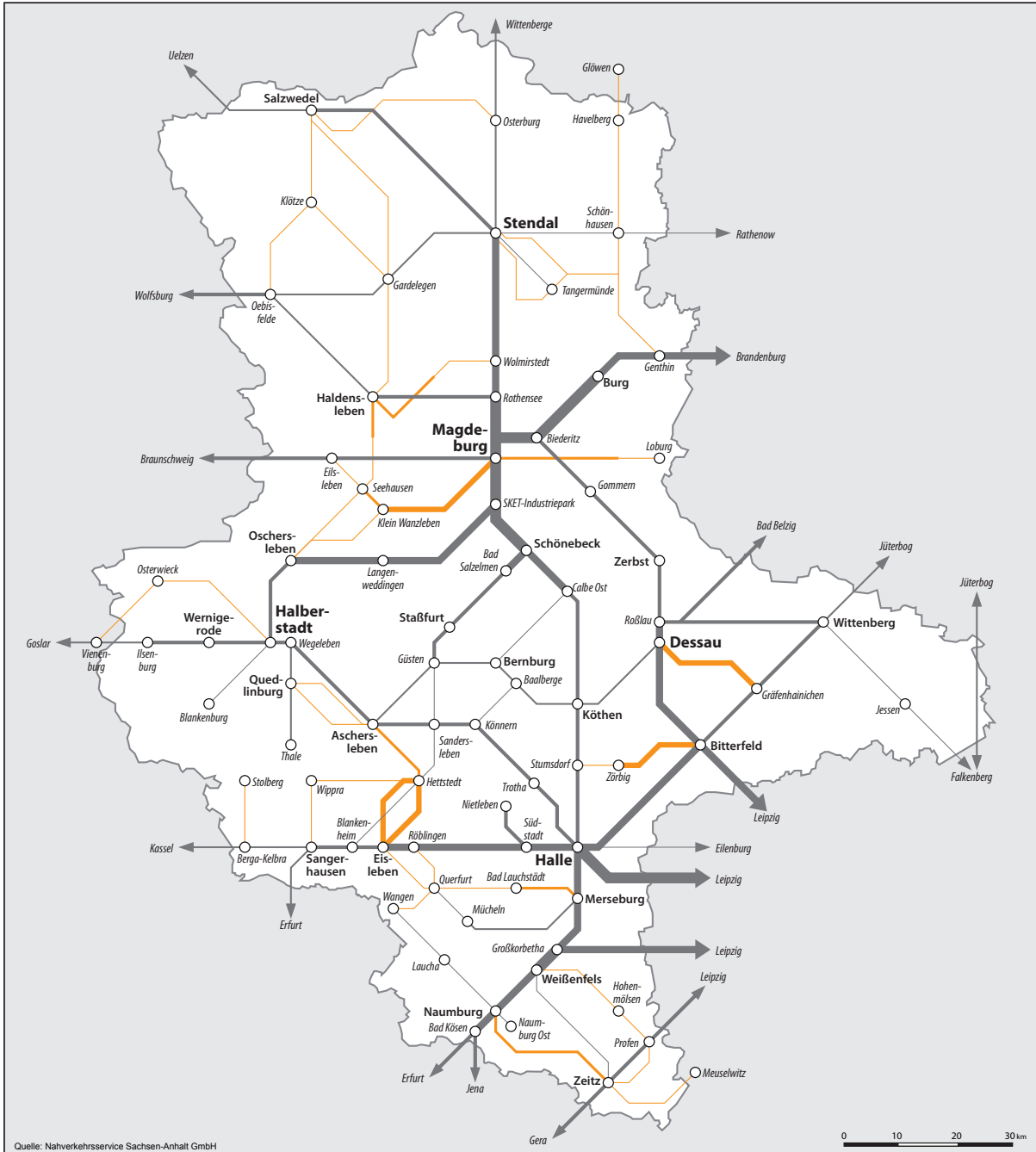
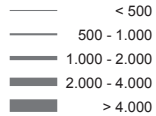


Abb. 2 Verkehrsnachfrage 2016 (Mo-Fr) im Landesnetz

Reisendenkilometer pro km Streckenlänge

SPNV



Bus



Hinweis: Aufgrund der stark abweichenden Fahrzeugkapazitäten im SPNV und im Busverkehr wurden unterschiedliche Maßstäbe gewählt.



## 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.

Im Land Sachsen-Anhalt bestehen zahlreiche Projekte und Fördervorhaben, die das Ziel haben, die negativen Auswirkungen des Demografischen Wandels zu begrenzen und den Bevölkerungsverlust durch die Stärkung der Standortattraktivität einzudämmen (vgl. auch Kap. 2.5.2). Hierzu zählen ausdrücklich auch die Maßnahmen, die in diesem ÖPNV-Plan definiert werden. Hier seien beispielhaft die Angebote im Bahn-Bus-Landesnetz und die Konzepte für den ÖPNV in den Landkreisen und kreisfreien Städten genannt (vgl. Kap. 6.3).

Inwieweit die dort benannten Maßnahmen die zukünftige Entwicklung der Bevölkerungszahlen beeinflussen, lässt sich kaum abschätzen, da hier zahlreiche weitere dynamische Einflussfaktoren (z. B. die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Regionen) eine Rolle spielen. Es kann jedoch umgekehrt davon ausgegangen werden, dass eine Reduzierung des ÖPNV-Angebotes die Attraktivität etlicher Landesteile verschlechtern und somit zu einer verstärkten Bevölkerungsabnahme führen würde.

| Übersicht 2 Bevölkerungsprognose für den Planungshorizont 2030 <sup>2</sup> |                  |                  |                 |              |
|---|------------------|------------------|-----------------|--------------|
| 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        |
| <b>Sachsen-Anhalt</b>   | <b>2.235.548</b> | <b>1.990.324</b> | <b>-245.224</b> | <b>-11,0</b> |

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 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 der 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. Einige Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbände unterhalten zudem Prognosemodelle, die nicht oder nicht ausreichend miteinander kommunizieren.

Zudem produzieren automatische Fahrgastzählssysteme 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 Grundlagenerarbeitung 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 Grundlagendatenhaltung 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, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände 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:

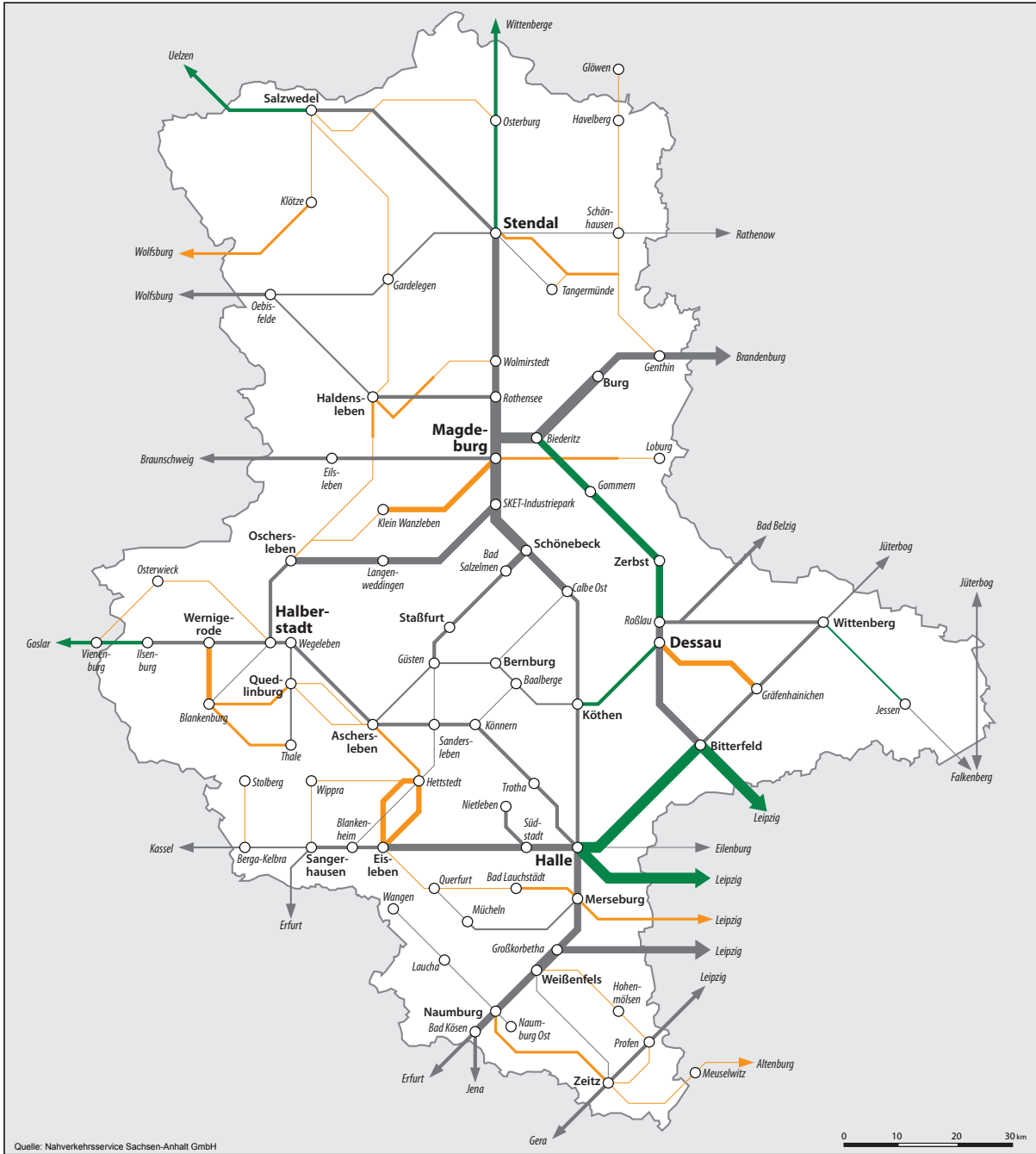
- der Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundes,
- die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2014 – 2030 des Landes Sachsen-Anhalt,
- das gegenwärtige Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Land Sachsen-Anhalt,
- die Arbeits- und Schulpendlerbeziehungen des Landes Sachsen-Anhalt,
- die Entwicklung der Verkehrsnetze 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 Fahrgastpotentialrückgangs infolge des Bevölkerungsrückganges die Nachfrage auf dem überwiegenden Teil des Streckennetzes mindestens auf dem derzeitigen Niveau gehalten werden kann. Durch die unterstellten Angebotsverbesserungen ist somit nicht nur ein Nachfragerückgang proportional zur Bevölkerungsentwicklung vermeidbar, sondern es können auf einigen Strecken (z. B. zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden.

Angaben zur konkreten Nachfrage auf den einzelnen Strecken im Jahr 2016 enthält die Abbildung 2 (S. 26) 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 Landesnetz**

| Reisendenkilometer pro km Streckenlänge |             |
|---|-------------|
| SPNV                                    | Bus         |
| — < 500                                 | — < 300     |
| — 500 - 1.000                           | — 300 - 500 |
| — 1.000 - 2.000                         | — > 500     |
| — 2.000 - 4.000                         |             |
| — > 4.000                               |             |

— Streckenabschnitt mit prognostizierter signifikanter Steigerung der Nachfrage gegenüber 2016

*Hinweis: Aufgrund der stark abweichenden Fahrzeugkapazitäten im SPNV und im Busverkehr wurden unterschiedliche Maßstäbe gewählt.*

*Hinweis: Strecken mit einem signifikanten Rückgang der Nachfrage wurden in der Landesverkehrsprognose nicht prognostiziert.*

## 5. Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung in Sachsen-Anhalt

### Leitlinie 1: Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems

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: Verkehrsträgermix im ÖPNV-Gesamtsystem

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: Aufgabenträgerschaften im ÖPNV-Gesamtsystem

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: Festlegung des Bahn-Bus-Landesnetzes

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: Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz

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: Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger

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 und sind mit dem Bahn-Bus-Landesnetz zu verknüpfen.

### Leitlinie 7: Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz

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.

### Leitlinie 8: ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

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 allen Fahrgastgruppen in angemessener Weise zu berücksichtigen, eine barrierefreie Zugänglichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems zu erreichen und Nutzungshürden abzubauen.

### Leitlinie 9: Integraler Taktfahrplan

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: Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit

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: Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

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: Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes

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: Freizeit- und Tourismusverkehr

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: Schülerverkehr und Schulzeiten

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

#### Leitlinie 15: Vergaben im ÖPNV

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: Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und emissionsarme Antriebe

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: Innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme

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: Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategie

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: Vernetzung und Ausbau digitaler Systeme

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. Zur langfristigen Sicherung dieser ersten Schritte sowie zur vollständigen Erreichung der ambitionierten Ziele ist eine Trendwende bei der Ausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln nach 2031 erforderlich.

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 Bikesharing-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 und können darüber hinaus auch über eine Telefon-Hotline abgefragt werden. Statt einer bunten Tariflandschaft gibt es in Sachsen-Anhalt flächendeckend Verkehrsverbünde, die einen einheitlichen, unternehmensübergreifenden und kostengünstigen 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 (inkl. Elektro-Scooter), 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 bietet ausreichende Kapazitäten.

## 6.2. Grundlagen der ÖPNV-Gestaltung

### 6.2.1 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

#### Leitlinien

Leitlinie 8 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

#### 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 Wegeketten 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 Fahrkartenverkaufs im Zug wurde zudem eine Nutzungsbarriere abgebaut. Gerade Senioren hatten großen Wert daraufgelegt, Fahrkarten 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 Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems
- Leitlinie 5 Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz
- Leitlinie 6 Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger
- Leitlinie 7 Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz

### 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 unter Berücksichtigung der noch nicht erschlossenen Nachfragepotenziale 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 zentralen Orten sowie den Regional- und S-Bahn-Angeboten erfüllt werden. Im Busbereich wird die „Bahnqualität“ auf landesbedeutende 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 im Innerorts- und Nachbarortsverkehr als Ergänzung zum bestehenden ÖSPV-Angebot 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 ausgebaute Strecken- und Straßeninfrastruktur zu nennen (Abschnitt 6.5.1 und 6.5.3).

## 6.2.3 Barrierefreie Nutzung des ÖPNV

### Leitlinien

Leitlinie 8 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

### Handlungsgrundsätze

Das Land berücksichtigt die Interessen von Fahrgästen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen durch die folgenden Handlungsgrundsätze:

- Gemäß UN-Behindertenrechtskonvention, dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und dem Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt sind die Belange der mobilitätsbeeinträchtigten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, eine barrierefreie Nutzbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs 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. 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 u. a. durch ein neues Förderprogramm zur Barrierefreiheit.
- 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 Rollstuhlnutzer, eine rollstuhlgerechte 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 Rollstuhlnutzer möglich ist. Bezogen auf die Reisedenzahlen 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 häufig 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 Verkehrsverbänden 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 einen Beitrag zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit leisten. 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 Menschen mit Sinnesbehinderungen. Es sind zudem Lösungen zu entwickeln, mit denen den besonderen Ansprüchen 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 Fahrzeugeinstiegshöhe von 600 mm der Fall. In Verbindung mit Rampen werden von Fahrzeugen mit 600 mm Einstiegshöhe aber auch Bahnsteige mit einer Höhe zwischen 380 und 760 mm erreicht.

Das Land Sachsen-Anhalt wird daher in Zusammenarbeit mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen die bisherige Strategie der Bahnsteigerneuerungen mit einer Regelbahnsteighöhe von 55 cm fortsetzen. Im Fokus stehen hier vor allem die Bahnsteige mit einer Höhe von weniger als 38 cm. Um den Zielerreichungsgrad der Barrierefreiheit zu erhöhen, ist bei weniger frequentierten Bahnstationen wegen der kürzeren Planungs- und Umsetzungszeit interimswise auch eine Aufhöhung auf 38 cm (sogenannter Einfachausbau) möglich.



Weitere Ausnahmen für die Abweichung von der Regelhöhe 55 cm ergeben sich ggf. bei bundesländerüberschreitenden Strecken, wo die dort eingesetzten Fahrzeuge eine entsprechende abweichende Einstiegshöhe aufweisen. Eine Übersicht zum Bahnsteighöhenkonzept des Landes Sachsen-Anhalt ist in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4

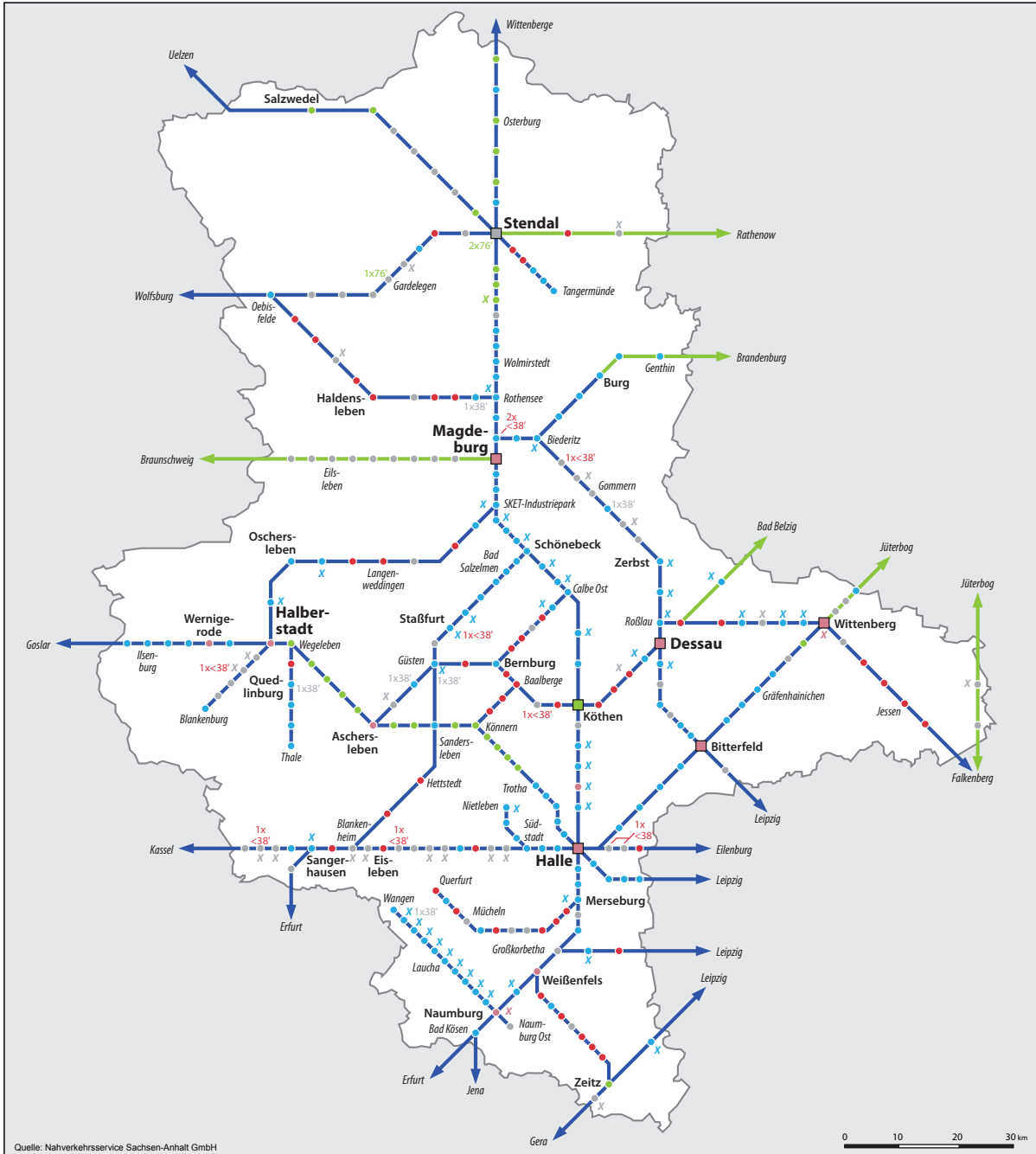


Abb. 4 Bahnsteighöhenkonzept Sachsen-Anhalt

- | Bestand (2018)                    | Zielhöhen |
|-----------------------------------|-----------|
| ● kleiner 38cm                    | — 55cm    |
| ● 38cm                            | — 76cm    |
| ● 55cm                            |           |
| ● 76cm                            |           |
| ● 55cm und 76cm                   |           |
| ■ Fernverkehrshalt                |           |
| x x x x x Sanierung/Bau seit 2010 |           |
| 1x76 1 Bahnsteig abweichend 76cm  |           |

Bei den SPNV-Fahrzeugen ist der in den letzten Jahren geschaffene hohe Standard hinsichtlich der Barrierefreiheit beizubehalten und weiterzuentwickeln. In die Ausschreibungsunterlagen für die Neuvergabe 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 Fahrgastinformation ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen. Hierzu werden insbesondere elektronische Medien wie Anzeigetafeln, Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen sowie Smartphone- oder Webanwendungen weiter ausgebaut und hinsichtlich ihrer barrierefreien Nutzbarkeit optimiert. Diese beispielhaft genannten Systeme dienen auch als Ergänzung vorhandener Informationsmedien, die technisch bedingt nur einen Sinn ansprechen können (z. B. Druckerzeugnisse). Letztere sollen so gestaltet werden, dass sie auch für Menschen mit Sehbehinderungen (ggf. mit technischer Hilfe) lesbar sind. 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“<sup>3</sup> 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.

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*

---

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>

*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.“*

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 Verkehrsverbände 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 Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems

Leitlinie 16 Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und emissionsarme Antriebe

### 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 oder Umstellung des Verkehrsträgereinsatzes in den Oberzentren von dieselbetriebenen Bussen auf elektrische Straßenbahnen,
- 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 Verkehrsdrucks 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 Jahren<sup>4</sup>. Im städtischen ÖSPV wird durch den Ausbau und die Modernisierung bestehender Straßenbahnsysteme der Anteil rein elektrisch erbrachter Verkehrsleistungen erhöht.

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 Bereich des derzeit konventionell betriebenen Busverkehrs als Teil des ÖSPV wurde mit der Studie „Untersuchung zur Einführung elektrisch betriebener Linienbusse in 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 im Rahmen der Wirtschaftlichkeit 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 Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems
- Leitlinie 2 Verkehrsträgermix im ÖPNV-Gesamtsystem
- Leitlinie 3 Aufgabenträgerschaften im ÖPNV-Gesamtsystem
- Leitlinie 4 Festlegung des Bahn-Bus-Landesnetzes
- Leitlinie 7 Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz

#### 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 2018 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 – Nieder-  
görne und Blankenburg – Rübeland – Elbingerode mit negativem Ergebnis geprüft und nicht  
in das Bahn-Bus-Landesnetz aufgenommen. Für die Teilrelation Seehausen (Altmark) – Wit-  
tenberge 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 – Lo-  
burg, Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg, 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 der Strecke Klostermansfeld – Wippra wurde ein saisonaler  
Verkehr an Wochenenden und Feiertagen fortgesetzt, dessen Bestand bzw. Umfang regel-  
mäßig 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 verkehrli-  
chen 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.

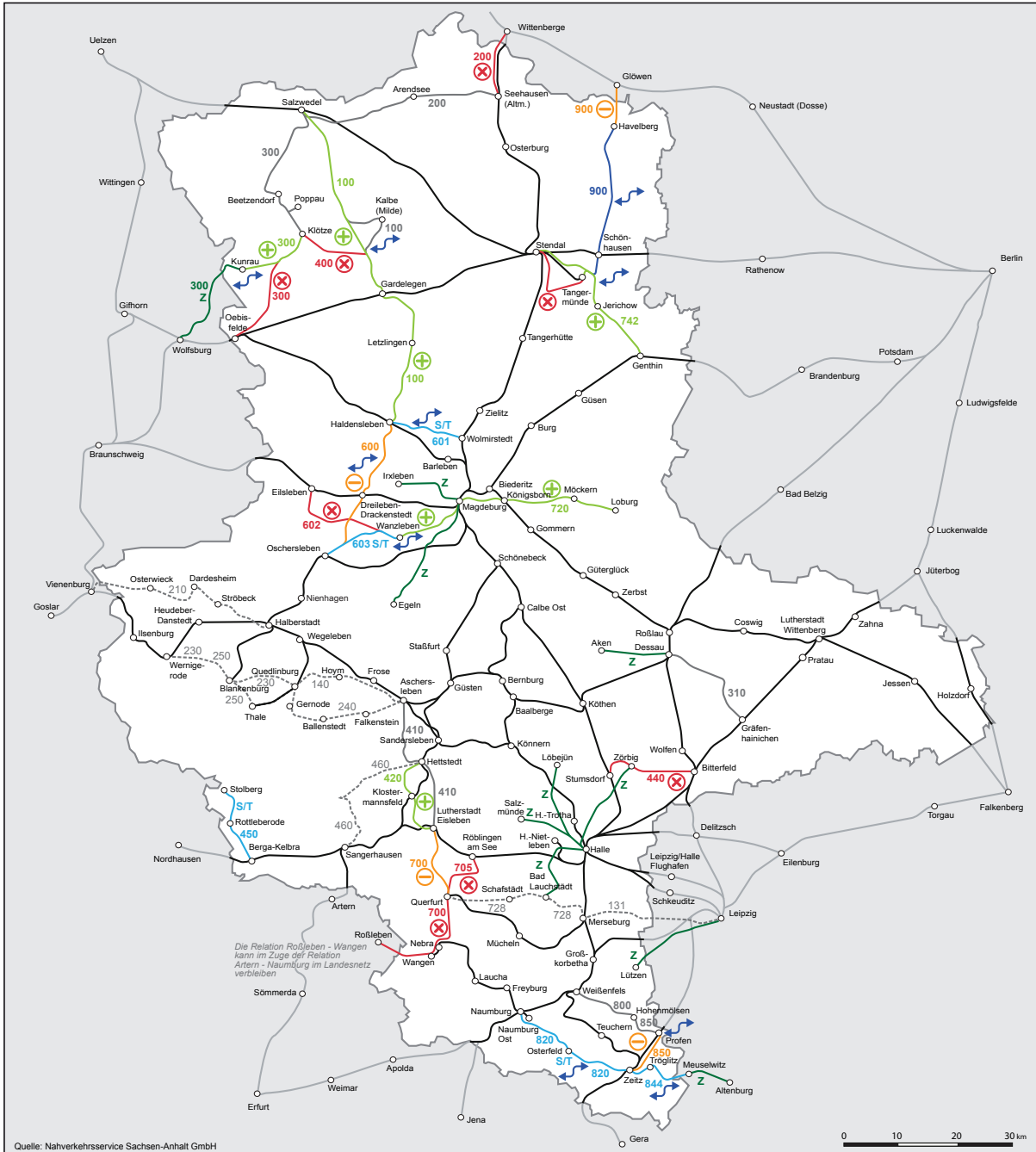
Die Evaluierung hat ergeben, dass sich das bisherige Verfahren zur Bestimmung des  
Bahn-Bus-Landesnetzes und des jeweiligen Verkehrsträgereinsatzes mit seinen einzelnen  
Prüfstufen grundsätzlich bewährt hat. Insbesondere hat sich die Orientierung am System der  
Zentralen Orte als tragfähiger Ansatz 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 Auf-  
nahme einer Relation ins Bahn-Bus-Landesnetz, als auch bei der Bemessung des Angebots-  
umfangs 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) –  
Eilsleben, Querfurt – Roßleben und Querfurt – Rößlingen. Gleichzeitig wurde andernorts  
die Schaffung neuer, umsteigefreier Direktverbindungen zu bedeutenden Oberzentren bzw.  
Orten mit oberzentralen Funktionen empfohlen. Dies soll durch die Anpassung des Linien-  
wegs 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 5 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 5



### Abb. 5 Evaluierungsergebnisse Bus-Landesnetz

**Prüfaufträge gemäß der Evaluierungsergebnisse**

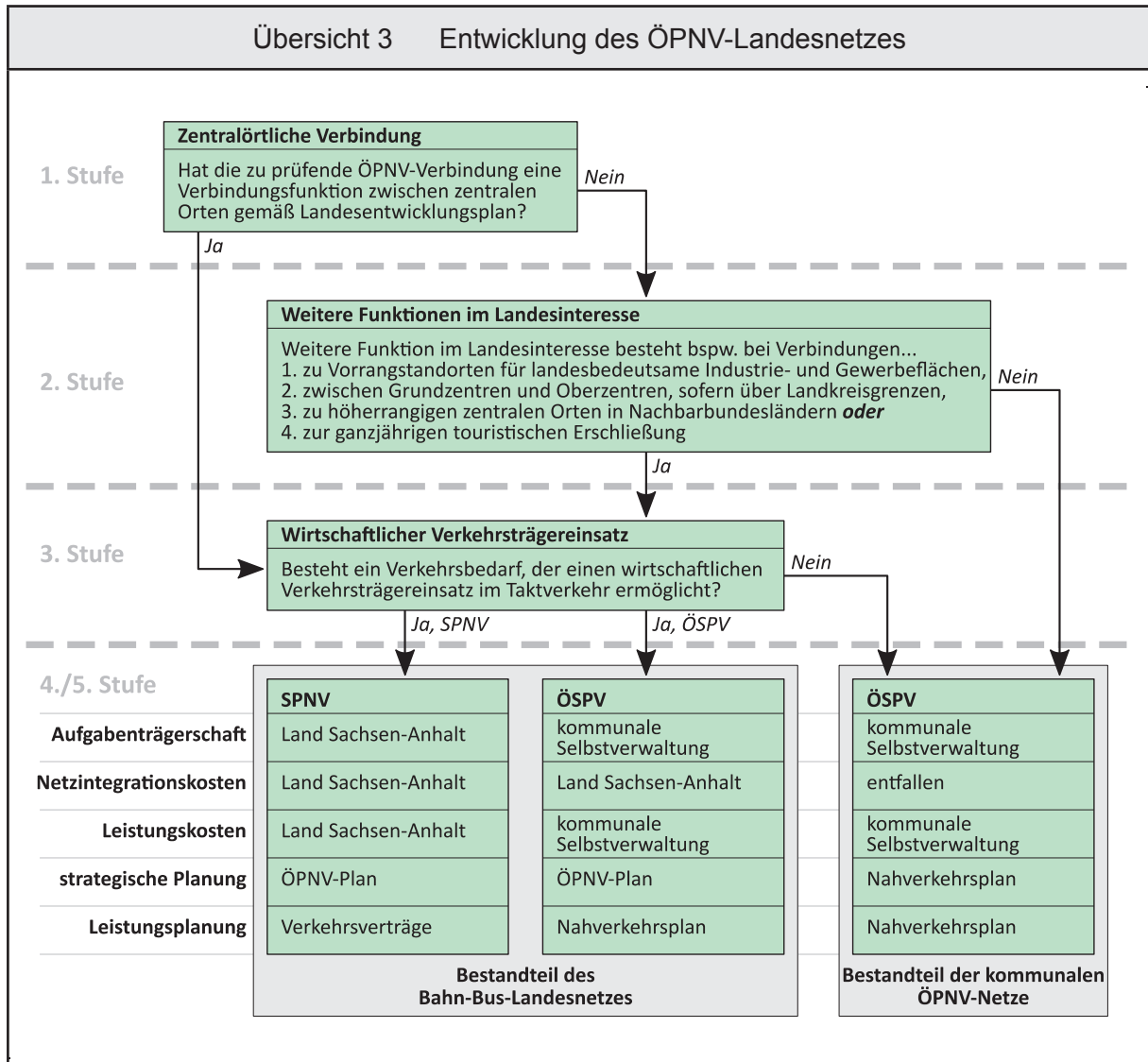
- Buslinie ohne Änderungsbedarf
- Mehrleistungen:**
  - Z Prüfung Aufnahme in das Landesnetz (Kategorie GZ-OZ & Anbindung an Zentren außerhalb von ST)
  - + Angebotsausweitung / Taktverdichtung
- Optimierungen:**
  - S/T Linienweganpassung
  - S/T Systematisierung des Angebots / Vertaktung
- Kürzungen:**
  - O 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 Güterverkehrsanschließer, 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 6 dargestellt.

ÖPNV-Verbindungen, für die auch 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.

## 3. Stufe

### Prüfung des wirtschaftlichen Verkehrsträgereinsatzes

#### Inhalt der Prüfung

Wurde in den Stufen 1 oder 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.

Ist der erwartete Verkehrsbedarf auf einer Relation so gering, dass auch mit Bussen keine wirtschaftliche Bedienung im vertakteten Linienvverkehr möglich ist, wird die Verbindung den kommunalen ÖPNV-Netzen zugeordnet. Es obliegt den kommunalen Aufgabenträgern, in ihrer Nahverkehrsplanung gemäß § 6 ÖPNVG LSA unter anderem eine Entscheidung zur Bedienungsart (Linienvverkehr/flexible Bedienformen) zu treffen.

#### Mittelfristiger Entscheidungsbedarf

Für die Strecke Weißenfels – Zeitz ist konkreter Entscheidungsbedarf zum Verkehrsträgerreinsatz 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 6



Abb. 6 Bahn-Bus-Landesnetz mit zentralen Orten

- |  |  |   |      |            |   |     |         |   |     |               |   |     |                     |   |     |                         |   |     |   |   |     |   |   |     |                                      |   |     |                                      |   |     |                         |
|--|--|---|------|------------|---|-----|---------|---|-----|---------------|---|-----|---------------------|---|-----|-------------------------|---|-----|---|---|-----|---|---|-----|--------------------------------------|---|-----|--------------------------------------|---|-----|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● OZ Oberzentrum</li> <li>● MOZ Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums</li> <li>● MZ Mittelzentrum</li> <li>○ GMZ Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums oder mit besonderer Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum</li> <li>○ Ausgewählte Grundzentren (GZ) im Umfeld von Oberzentren</li> <li>○ ausgewählte Halte und Verknüpfungspunkte</li> </ul> | <table border="0"> <tr> <td>SPNV</td> <td>ÖSPV</td> <td>Verbindung</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>OZ - OZ</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>OZ - MZ / MOZ</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>MZ / MOZ - MZ / MOZ</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>GMZ - Zentrum jeder Art</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>Anbindung landesbedeutsamer touristischer Ziele</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>touristische Bahnstrecken (z. B. historische Fahrzeuge)</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>OZ - GZ (Prüfbedarf für neue Linien)</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>Strecke außerhalb von Sachsen-Anhalt</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>---</td> <td>Harzer Schmalspurbahnen</td> </tr> </table> | 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 | — | --- | Harzer Schmalspurbahnen |
| 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                    |      |            |   |     |         |   |     |               |   |     |                     |   |     |                         |   |     |   |   |     |   |   |     |                                      |   |     |                                      |   |     |                         |
| —  | ---  | Harzer Schmalspurbahnen                                 |      |            |   |     |         |   |     |               |   |     |                     |   |     |                         |   |     |   |   |     |   |   |     |                                      |   |     |                                      |   |     |                         |

## 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 Bahnhofsinfrastruktur, die Angebotsgestaltung im Fernverkehr sowie die adäquate Dimensionierung der Busstellplätze in den Schnittstellen.

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

### Leitlinien

Leitlinie 5    Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz

Leitlinie 9    Integraler Taktfahrplan

### 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 zentralen Orten ab der Kategorie Mittelzentrum und darüber 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. Rückfahrtmöglichkeiten sollen auch nach 20 Uhr vorhanden sein. Auf nachfragestarken SPNV-Relationen und im Anschluss an Fernverkehrsangebote sind Fahrtmöglichkeiten 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-Leistungen und RB- bzw. S-Bahn-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.
- Bei der Abwicklung des **Schülerverkehrs** ist der SPNV einzubeziehen, sofern SPNV-Halte im Einzugsbereich der Schulen liegen oder nicht mehr als ein Umstieg zwischen SPNV und ÖSPV erforderlich ist.
- **Konkurrierende 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 Verantwortung 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 Westtharz 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.

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 Auskunftsmedien).

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 eigenen Stadtverkehren, 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   |
| <b>Oberzentrum – Oberzentrum</b> (Aufgabe des Bundes)   | bevorzugt Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr        | wenige Zwischenhalte                                | stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr                                      |
| <b>Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums – Oberzentrum</b>                        | sofern vorhanden Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr | wenige Zwischenhalte                                | zweistündlich bis stündlich; ergänzt durch erschließenden Verkehr                    |
| <b>Oberzentrum – Mittelzentrum</b>  | sofern vorhanden Fernverkehr oder schneller Regionalverkehr | im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte | zweistündlich bis stündlich; wenn zweistündlich ergänzt durch erschließenden Verkehr |
| <b>Mittelzentrum – Mittelzentrum (bzw. Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums)</b> | schneller Regionalverkehr oder erschließender Verkehr       | im Ordnungsraum wenige Halte, sonst häufigere Halte | in der Summe mindestens stündlich  |
| <b>im Ordnungsraum der Oberzentren</b>  | erschließender Verkehr (Bahn, Bus)                          | alle Halte  | stündlich bis halbstündlich  |
| <b>Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums<sup>5</sup> – Mittelzentrum</b>         | erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)                      | alle Halte  | zweistündlich bis stündlich  |
| <b>Anbindung bedeutender touristischer Ziele</b> (außerhalb zentraler Orte)                   | erschließender Verkehr (Bahn oder Bus)                      | alle Halte  | bedarfsorientiert  |

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

Das Bedienungskonzept berücksichtigt das Angebot des SPFV und 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 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 Kantenzzeit 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 7 und Abbildung 8 dargestellt.

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

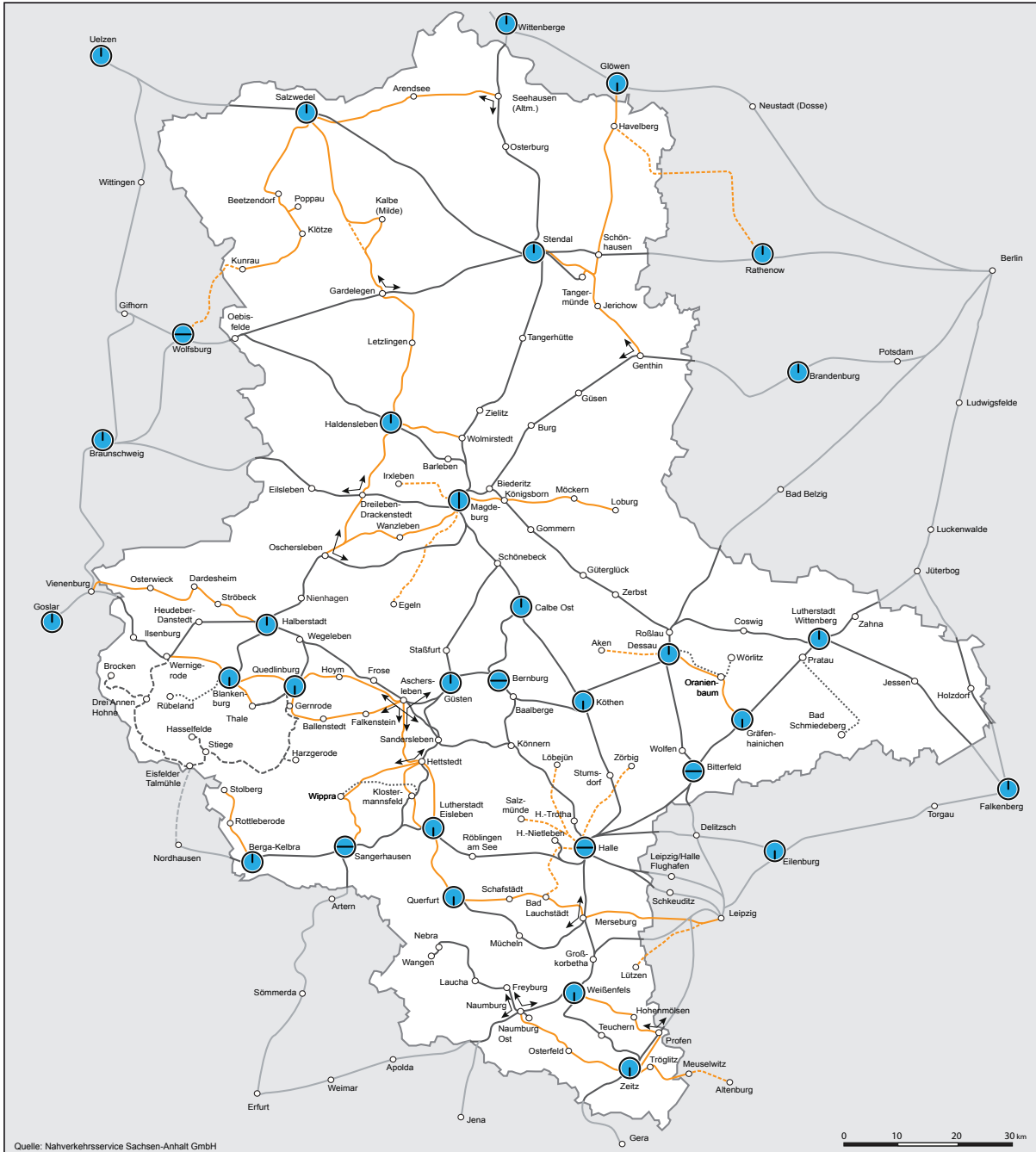
- Lutherstadt Wittenberg und Güsten bezüglich einer grundsätzlichen Verbesserung der Anschlussbeziehungen,

- 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 7



**Abb. 7 Integraler Taktfahrplan im Bahn-Bus-Landesnetz (Planungshorizont 2020)**

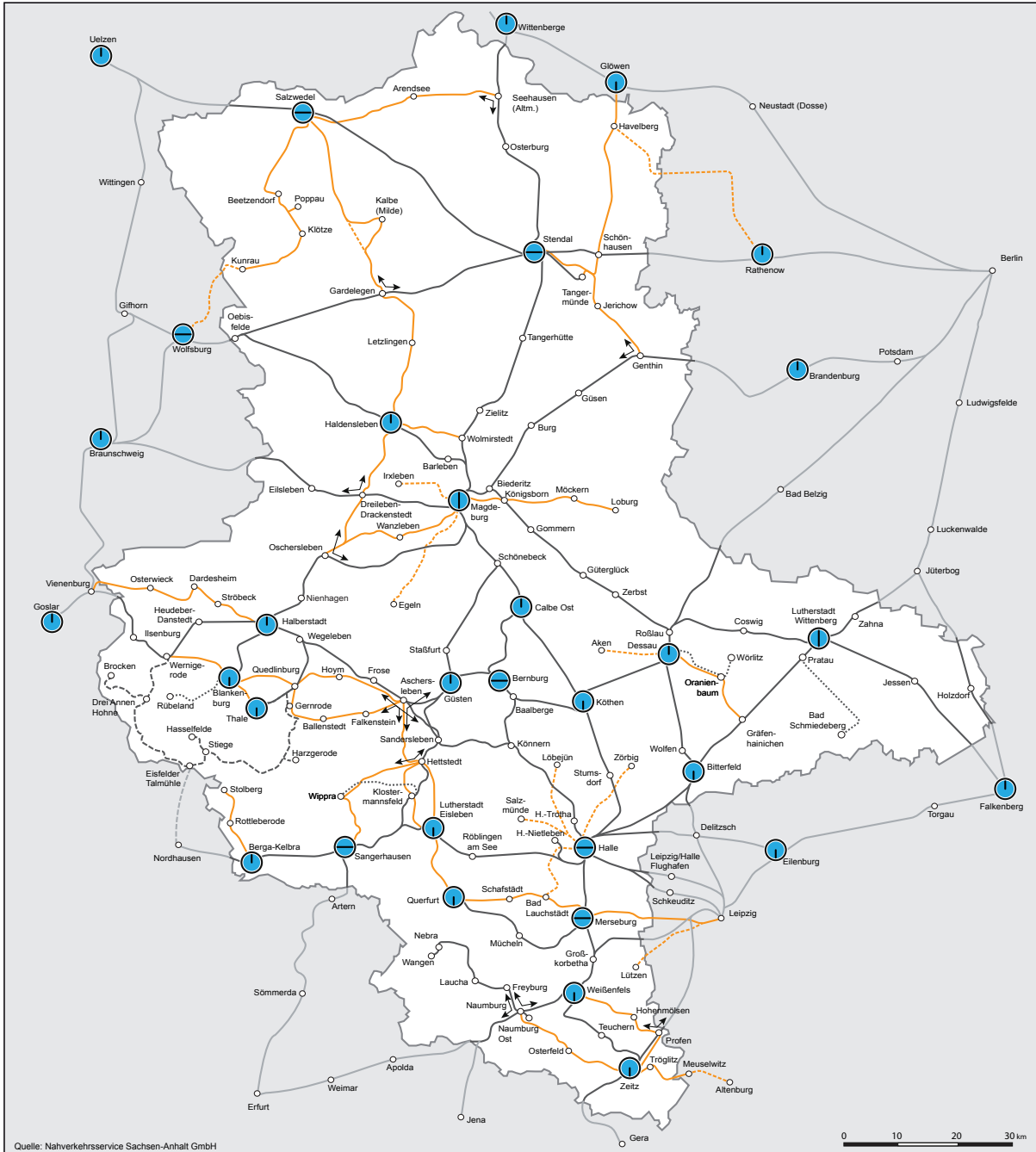
**Anschlussknoten**

- 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 8








**Abb. 8 Integraler 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 Kapazitäten/Angebote/Linien zu prüfen:

- Halle (Saale) – Leipzig
- Dessau – Bitterfeld
- Naumburg – Leipzig
- Merseburg – Leipzig (einschließlich Prüfung einer Verbindungskurve bei Großkorbetha)
- Halle (Saale) – Köthen
- 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. Im Rahmen dieser Prüfung ist ggf. auch eine Elektrifizierung (siehe Leitprojekt Elektrifizierung des Bahnverkehrs in Kapitel 6.5.1) und ein ggf. notwendiger partieller zweigleisiger Streckenausbau zu bewerten.

### Leitprojekt: Angebot Plus

Mit Blick auf die Klimaschutzziele ist zur Erreichung einer relevanten CO<sub>2</sub>-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. Im Rahmen dieser Prüfung ist ggf. auch eine Elektrifizierung (siehe Leitprojekt Elektrifizierung des Bahnverkehrs in Kapitel 6.5.1) und ein ggf. notwendiger partieller zweigleisiger Streckenausbau zu bewerten.



## 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  |
|--|
| <p><b>KBS 203 Abschnitt Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin<br/>(– Schwedt/– Stralsund)<br/>Linie RE 3</b></p>  |
| <p>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.</p> <p>Das Land Brandenburg strebt entsprechend seiner Mobilitätsstrategie auf dem Abschnitt Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg im Planungshorizont 2030 die Einrichtung eines 60-Min-Takts an. Das Land Sachsen-Anhalt wird prüfen, ob es diese Angebotsausweitung planerisch und finanziell mittragen kann.</p> |
| <p><b>KBS 203 Abschnitt Falkenberg – Jüterbog – Berlin (– Schwedt/– Stralsund)<br/>Linie RE 3</b></p>  |
| <p>Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen. Das Land Brandenburg strebt entsprechend seiner Mobilitätsstrategie auf dem Abschnitt Jüterbog - Falkenberg (Elster) im Planungshorizont 2030 die Einrichtung eines 60-Min-Takts an. Das Land Sachsen-Anhalt wird prüfen, ob es diese Angebotsausweitung planerisch und finanziell mittragen kann.</p>   |
| <p><b>KBS 204 Stendal – Rathenow (– Berlin)<br/>Linien RE 4, RB 34</b></p>   |
| <p>Im Planungshorizont 2020 erfolgt bei der <b>RB 34</b> eine Integration in das Netz Elbe-Altmark (Betriebsaufnahme Dezember 2018), es sind keine Angebotsveränderungen vorgesehen. Im Planungshorizont 2030 ist die Neuvergabe beider Linien im Netz Elbe-Altmark (Betriebsaufnahme Dezember 2022 oder 2026) vorgesehen. Zielstellung ist der vollständige Ersatz der RB 34 durch mindestens zweistündliche Direktverbindungen des <b>RE 4</b> zwischen Stendal und Berlin. 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.</p>  |
| <p><b>KBS 207 Dessau – Bad Belzig (– Berlin – Wünsdorf-Waldstadt)<br/>Linie RE 7</b></p>   |

Im Planungshorizont 2020 ist keine Veränderung vorgesehen. Im Dezember 2022 soll eine Neuvergabe im Netz Elbe-Spree (Betriebsaufnahme Dezember 2022) erfolgen, welche die Führung der Linie RE7 nach Senftenberg statt nach Wünsdorf-Waldstadt vorsieht. 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 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. Im Rahmen der o.a. Angebotsausweitungen ist abzuwägen, ob diese ggf. günstiger durch ein verdichtetes Angebot des RE 13 zwischen Leipzig und Dessau realisiert werden können. 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. Darüber hinaus könnte bei positivem Ergebnis der in erster Linie aus Sicht des Güterverkehrs zu prüfenden Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke (Schönebeck-) Abzw. Seehof – Barby – Güterglück zweistündlich auch eine der SPNV-Linien (z. B. der RE 13) über diese Strecke verkehren. Die anderen Linien würden dann ein stündliches Grundangebot auf der Strecke über Gommern sicherstellen.

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 (ab Dezember 2022 mit Betriebsaufnahme des Netzes Elbe-Spree) sehen die Planungen die Beibehaltung des stündlichen Angebotes der Linie RE1 im sachsen-anhaltischen Abschnitt mit Bedienung der Nullknoten Magdeburg Hbf und Brandenburg Hbf vor. Die von DB Fernverkehr avisierten IC-Züge würden demnach das Angebot der Linie RE1 in diesem Abschnitt ergänzen.  
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. In diesem Zusammenhang kommt auch eine Untersuchung dieser Strecke im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) in Betracht.

**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. Darüber hinaus ist der Fernverkehrsanschluss aus Berlin Richtung Salzwedel – Uelzen und umgekehrt in Stendal zu beachten.

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, damit entstünden Direktverbindungen zwischen Wittenberge, Stendal, Köthen und Halle (Saale) Hbf.

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 ist mit Blick auf die unterschiedlichen Prioritäten der ITF-Einbindung ein möglichst ausgewogenes Angebot zwischen RE- und S-Bahn-Angeboten zu planen.

Zwischen Magdeburg und Schönebeck ist das im 30-Minuten-Takt verkehrende S-Bahn-Angebot zu erhalten. Im Rahmen einer umfassenden Variantenbetrachtung sollen die Vor- und Nachteile der Führung zu verschiedenen Endpunkten ermittelt werden. Neben der Strecke nach Zielitz bietet sich insbesondere die Prüfung der Strecken nach Burg und Haldensleben an.

**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. Darüber hinaus ist diese Strecke im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen.

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 vollen Stunde 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. Diese Strecke ist im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen.

Zwischen Magdeburg Hbf und Halberstadt werden täglich stündliche, schnelle Verbindungen 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.

Die Bedienung der Zugangsstelle Blumenberg entfällt zum Dezember 2018.

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

Das Angebot wird zwischen den Gesellschaftern der HSB und den Ländern weiterentwickelt.

**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). Diese Strecke ist im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen. 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 Schließung 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. Darüber hinaus ist diese Strecke im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen.

**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 derzeit 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 derzeit 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 zu prüfen. Im Rahmen des Leitprojektes S-Bahn ist auch eine Vermarktung der RB 47 als S-Bahn zu prüfen. 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, die Bedienung der Stationen Bebitz und Trebitz entfällt zum Dezember 2018.

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

Das Angebot wird zwischen den Gesellschaftern der HSB und den Ländern weiterentwickelt.

**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. Darüber hinaus ist diese Strecke im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen. 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 geschlossen 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. Darüber hinaus ist diese Strecke im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen. 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. Auf den gemeinsam mit anderen Linien bedienten Streckenabschnitt Magdeburg Hbf – Calbe (Saale) ist im Rahmen des Leitprojektes S-Bahn die Haltekonzeption zu überprüfen.

Im Planungshorizont 2030 ist eine Verlängerung über Magdeburg Hbf hinaus bis Wittenberge angedacht, damit entstünden Direktverbindungen zwischen Wittenberge, Stendal, Köthen und Halle (Saale) Hbf.

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 auch um die (Berufs-) 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

- die vollständige Beseitigung noch verbliebener Langsamfahrstellen im Streckenabschnitt Calbe (Saale) West – Bernburg-Waldau erfolgt, um durchgängig eine Geschwindigkeit von 80 km/h zu ermöglichen,
- 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 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 501.5 Halle (Saale) – Flughafen – Leipzig Hbf – Altenburg – Zwickau  
Linien S 5x und S 5**

Im Planungshorizont 2020 ist eine Verdichtung des Angebotes zwischen Halle (Saale) Hbf und dem Flughafen 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.

Im Rahmen des Leitprojektes „S-Bahn“ ist zu prüfen, ob das heutige Angebot der RB 75 Halle (Saale) Hbf – Lu. Eisleben als S-Bahn vermarktet werden soll. Hierfür sind Anpassungen an der Signaltechnik erforderlich, um die Halte Silberhöhe und Südstadt auch in Richtung Halle (Saale) Hbf bedienen zu können. Für den Abschnitt Halle (Saale) Hbf – Halle-Trotha ist zu prüfen, ob die S-Bahn nach Leipzig geführt werden kann und wie die RB 47 dieses S-Bahn-Angebot sinnvoll ergänzen kann.

**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.

Darüber hinaus ist diese Strecke im Rahmen des Leitprojektes Elektrifizierung des Bahnverkehrs (siehe Kapitel 6.5.1) zu untersuchen.

**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**

Beim **RE-Angebot in Richtung Leipzig** wird im Planungshorizont 2030 – 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). Aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt hat die Einbindung in den ITF-Knoten Leipzig Hbf mit Anschluss an den Fernverkehr von/nach Berlin Priorität.

Für die **RE-Leistungen in Richtung Erfurt** 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.

Zur Beschleunigung der **RE-Leistungen in Richtung Halle (Saale)** 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.

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.

Die Ergänzung zum RE-Angebot im „Naumburger Kreuz“ stellen **RB-Angebote** mit Bedienung aller Stationen dar. Am Wochenende ist ein stündliches statt zweistündliches Angebot zur Abschöpfung des hohen Nachfragepotentials im Stadt-Umland von Halle (Saale) zu prüfen.

**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 können SPNV-Leistungen zwischen Wangen und Artern geprüft werden.

**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 kann perspektivisch als S-Bahn vermarktet werden (Leitprojekt S-Bahn). In Fahrtrichtung Halle (Saale) Hbf sollten in diesem Zusammenhang 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 Strecken höchstgeschwindigkeit 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 das Land 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  |
| <b>Salzwedel – Gardelegen – Haldensleben (– Magdeburg)</b><br><b>Linie 100</b>   |
| 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. |
| <b>Salzwedel – Arendsee – Seehausen (Altmark)</b><br><b>Linie 200</b>  |
| Eine Fahrzeitverkürzung der Linie ist anzustreben. Hierzu ist die Anbindung kleinerer Ortschaften per Rufbus bzw. alternativ als Anruhhaltstellen zu prüfen und das Angebot möglichst einheitlich über den gesamten Tag vorzusehen. Eine Bedienung der Orte Zehren und Höwisch innerhalb eines solchen Systems könnte zu einer verbesserten Anschlussgestaltung in Salzwedel und Seehausen führen. Der Abschnitt Seehausen – Wittenberge ist aus der Landesförderung herauszulösen.                        |
| <b>Salzwedel – Klötze</b><br><b>Linie 300</b>  |
| In Salzwedel, Beetzendorf und Klötze sind Maßnahmen zur Verbesserung der Feinerschließung zu prüfen.   |
| <b>Klötze – Oebisfelde/Wolfsburg</b><br><b>Linie 300</b>   |
| 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.   |
| <b>Gardelegen – Klötze</b><br><b>Linie 400</b>   |
| Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials ist das Herauslösen dieser Relation aus dem Bahn-Bus-Landesnetz vorgesehen.   |
| <b>Havelberg – Glöwen</b><br><b>Linie 900</b>  |
| In diesem Abschnitt ist der Angebotsumfang im Landesnetz auf einen Zweistundentakt zu reduzieren. Ergänzende Angebote sind ggf. ohne Landesförderung einzurichten.   |
| <b>Stendal/Tangermünde – Schönhausen – Havelberg</b><br><b>Linie 900</b>   |
| 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.  |
| <b>Rathenow – Havelberg</b>  |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.   |
| <b>Genthin – Jerichow – Tangermünde/Stendal</b><br><b>Linie 742</b>  |

|   |
|---|
| 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 Fahrtenumfangs zum Stundentakt zu prüfen. |
| <b>Magdeburg – Möckern – Loburg</b><br><b>Linie 720</b>   |
| Im Planungshorizont ist die weitere Verdichtung des Angebotes zum Stundentakt vorgesehen.   |
| <b>Haldensleben – Seehausen (Börde) – Oschersleben</b><br><b>Linie 600</b>  |
| Zwischen Rottmersleben und Drackenstein ist eine veränderte Linienführung über Eichensleben zu prüfen. Das Angebot soll im Planungszeitraum aufgrund der geringen Nachfrage und des geringen Potenzials maßvoll ausgedünnt werden.  |
| <b>Haldensleben – Wolmirstedt</b><br><b>Linie 601</b>   |
| 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.  |
| <b>Magdeburg – Wanzleben – Seehausen (Börde) – Eilsleben</b><br><b>Linie 602</b>  |
| 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.   |
| <b>Oschersleben – Wanzleben</b><br><b>Linie 603</b>   |
| 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   |
| <b>Magdeburg – Irxleben</b><br><b>Linie 614</b>   |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.  |
| <b>Gewerbegebiet Osterweddingen – Magdeburg</b><br><b>RB 43 und Linie 659</b>   |
| Aufrechterhaltung als Ergänzung zum SPNV-Angebot sowie Verknüpfung mit diesem in Osterweddingen.  |
| <b>Halberstadt – Osterwieck – Vienenburg</b><br><b>Linie 210</b>  |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.   |
| <b>Wernigerode – Blankenburg</b><br><b>Linien 230 und 250</b>   |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.   |

|  |
|--|
| <b>Blankenburg – Quedlinburg</b><br><b>Linie 230</b>   |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.  |
| <b>Blankenburg – Thale</b><br><b>Linie 250</b>   |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.  |
| <b>Quedlinburg – Aschersleben</b><br><b>Linien 140 und 240</b>   |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.  |
| <b>Magdeburg – Egel</b>  |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.   |
| <b>Aschersleben – Hettstedt – Lutherstadt Eisleben</b><br><b>Linien 410 und 420</b>  |
| Für die Verbindung Hettstedt – Lutherstadt Eisleben über die „Grunddörfer“ ist aufgrund des Nachfragepotenzials langfristig die Ausweitung auf einen 30-Minuten-Takt zu prüfen.  |
| <b>Lutherstadt Eisleben – Querfurt</b><br><b>Linie 700</b>   |
| 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.   |
| <b>(Sangerhausen –) Berga-Kelbra – Stolberg</b><br><b>Linie 450</b>  |
| Die Einrichtung eines sauberen Zweistudentaktes ist zu forcieren.  |
| <b>Hettstedt – Wippra – Sangerhausen</b><br><b>Linie 460</b>   |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.  |
| <b>Zeitz – Meuselwitz (– Altenburg)</b><br><b>Linie 844</b>  |
| 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.  |
| <b>Zeitz – Profen – Hohenmölsen</b><br><b>Linie 850</b>  |
| Im Planungshorizont ist die Verbindung über Profen insbesondere wegen der Erschließung der Gemeinde Elsteraue herzustellen. Die Linienführung Hohenmölsen - Zeitz ist unter Beachtung der übrigen Verkehre des Landesnetzes auszugestalten. Für diese Verbindung ist künftig ein durchgehendes zweistündliches Angebot vorgesehen. |
| <b>Weißenfels – Hohenmölsen</b><br><b>Linie 800</b>  |
| Im Planungshorizont ist grundsätzlich keine Veränderung vorgesehen.  |
| <b>Zeitz – Naumburg</b><br><b>Linie 820</b>  |

|   |
|---|
| Im Planungszeitraum ist die Einführung einer direkten stündlichen Linienführung unter Einbeziehung des Gewerbegebietes „Sachsen-Anhalt Süd“ vorgesehen.   |
| <b>Leipzig – Lützen</b>   |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.  |
| <b>Merseburg – Günthersdorf (– Leipzig)<br/>Linie 131</b>   |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.   |
| <b>Querfurt – Röblingen<br/>Linie 705</b>   |
| Im Planungshorizont ist das Herauslösen dieser Achse aus dem Landesnetz vorgesehen, da hier kein hinreichendes Nachfragepotenzial mehr gesehen wird.  |
| <b>Merseburg – Schafstädt – Querfurt<br/>Linie 728</b>  |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.   |
| <b>Halle (Saale) – Bad Lauchstädt</b>   |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz ggf. unter Einbeziehung der Linie 728 zu prüfen.  |
| <b>Halle (Saale) – Zörbig</b>   |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.  |
| <b>Halle (Saale) – Löbejün</b>  |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.  |
| <b>Halle (Saale) – Salzmünde</b>  |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.  |
| <b>Gräfenhainichen – Dessau<br/>Linie 310</b>   |
| Im Planungshorizont ist keine Veränderung auf dieser Verbindung vorgesehen.   |
| <b>Bitterfeld – Stumsdorf<br/>Linie 440</b>   |
| 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. |
| <b>Dessau – Aken</b>  |
| Im Planungshorizont ist die Überführung der Relation ins Landesnetz zu prüfen.  |



### 6.3.3 ÖPNV in den Oberzentren

#### Leitlinien

- Leitlinie 1 Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems
- Leitlinie 6 Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger
- Leitlinie 10 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit
- Leitlinie 11 Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

#### 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 Verbesserung urbaner Lebensqualität sowie 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 Auf- und Ausbau 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 ausgebaut städtische ÖPNV-Systeme. Basis dafür waren die in den Nachwendejahren getätigten Investitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur, verbunden mit Straßenbahnnetzweiterungen 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 barrierefreie Ausbau der Haltestellen in der Leipziger Straße, die Beschaffung weiterer Niederflurtriebwagen und der nahezu vollständige Ersatz der alten Tatra-Triebfahrzeuge, 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 „Stadtbahnprogramm 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 Stadtbahnprogramm 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 Südstadt – 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 Linienast 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 Verkehrsverbänden 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-Bahnsysteme, die auch innerstädtische Verkehrsaufgaben übernehmen. In der Landeshauptstadt Magdeburg zählt hierzu insbesondere die Linie S 1, die im Betrachtungszeitraum als S-Bahn Mittelelbe 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. Im Rahmen des Leitprojektes „S-Bahn“ soll für den Raum Magdeburg eine Evaluierung und Weiterentwicklung der S-Bahn Mittelelbe durchgeführt werden.

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 2017 fünf 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 Orten Meinsdorf, Rodleben, Roßlau und der Kernstadt Dessau SPNV-Angebote (RE/RB) mindestens im Stundentakt.

### Maßnahmen und Wirkungen

Im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre wurden seitens des Landes folgende Angebotsveränderungen umgesetzt bzw. sind in den kommenden Jahren 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 Mittelelbe,

- 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 unterstützen. Hierbei ist insbesondere in Unternehmensverbänden zu beachten, dass die betroffenen Aufgabenträger frühzeitig 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 Stadt Halle (Saale) wird sich in den kommenden Jahren auf die Anwendung der 2016 beschlossenen Verkehrspolitischen Leitlinien bei Verkehrsprojekten konzentrieren. Diese sehen eine stärkere Ausrichtung der städtischen Verkehrspolitik auf den Umweltverbund vor. Das 2014 beschlossene Stadtbahnprogramm Halle unterstützt dieses Ziel und soll daher weiter umgesetzt werden. Gleiches gilt für die Maßnahmen ausgehend vom 2017 gefassten Stadtratsbeschluss über die Szenarien zur künftigen Ausgestaltung des städtischen ÖPNV. 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, werden in den jeweiligen Nahverkehrsplänen verankert und sollen in den kommenden Jahren in eine konkrete Umsetzung gehen.

In Dessau-Roßlau ist der Bau der Zentralhaltestelle Kavallerstraße 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. Zur Reduzierung der Komplexität der heutigen Tarifstruktur wird eine Vollintegration in den MDV geprüft.

## 6.3.4 ÖSPV in den Landkreisen

### Leitlinien

- Leitlinie 1 Attraktive Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems
- Leitlinie 6 Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger
- Leitlinie 10 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit
- Leitlinie 11 Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

### 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 Mobilitätssicherung der gesamten Bevölkerung, indem er entsprechend den Grundsätzen des Landesentwicklungsplans die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sicherstellt und diese untereinander verbindet. Bei seiner Ausgestaltung ist auf eine Verwirklichung der gleichstellungspolitischen Ziele hinzuwirken. Hierzu können insb. die Unterstützung komplexer Wegekette von Eltern minderjähriger Kinder und die Berücksichtigung der spezifischen Sicherheitsbedürfnisse von Frauen beitragen.
- Das Land unterstützt Planungsvorhaben der kommunalen Aufgabenträger, welche eine stärkere 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 Orts- und Nachbarortsverkehren, 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 freigelassenen 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 Projektleitungskreisen 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 Verkehrsverbände 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 (Laufzeit bis 2021).

### 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 wird empfohlen, die von MDV und NASA GmbH gemeinsam entwickelten Marken PlusBus und TaktBus zu nutzen.

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 der ÖSPV-Angebote). Konkurrierende 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. Die Prüfung auf ein Vorliegen konkurrierender Parallelverkehre erfolgt im Einzelfall.

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 neben eigenen Ressourcen und Subunternehmen das örtliche Taxi- und Mietwagengewerbe zur Verfügung. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wird im Rahmen der Organisationsgestaltung erwartet, dass das vom Land zur Verfügung gestellte INSA-Callcenter verstärkt genutzt wird. Dabei sollen neben der reinen Bestellannahme über das INSA-Callcenter künftig auch dispositive Funktionen nutzbar sein.

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. Bezüglich der in diesem Zuge notwendigen Neuanlage von Haltestellen sind insbesondere für mögliche Haltestellenstandorte an Hauptstraßen innerhalb des Landes große Unterschiede in der Genehmigungspraxis der regionalen Straßenverkehrsbehörden festzustellen. Hierdurch kann nicht in allen Gebieten der gewünschte Effekt der verbesserten Zugangsvoraussetzungen zum ÖPNV erreicht werden. Das Land setzt sich daher für einen intensiveren Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren ein (bspw. Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörden).

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 im SPNV

#### Leitlinien

Leitlinie 15 Vergaben im ÖPNV

#### 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. Netzgrößen 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. Durch eine entsprechende Vertragsgestaltung soll sichergestellt werden, dass trotz der internationalen Ausrichtung einiger Bewerber stets ein regionaler Bezug gewahrt wird und die Ansprechbarkeit vor Ort gegeben ist.
- „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 9 dargestellten Netze ausgeschrieben und wie folgt vergeben:

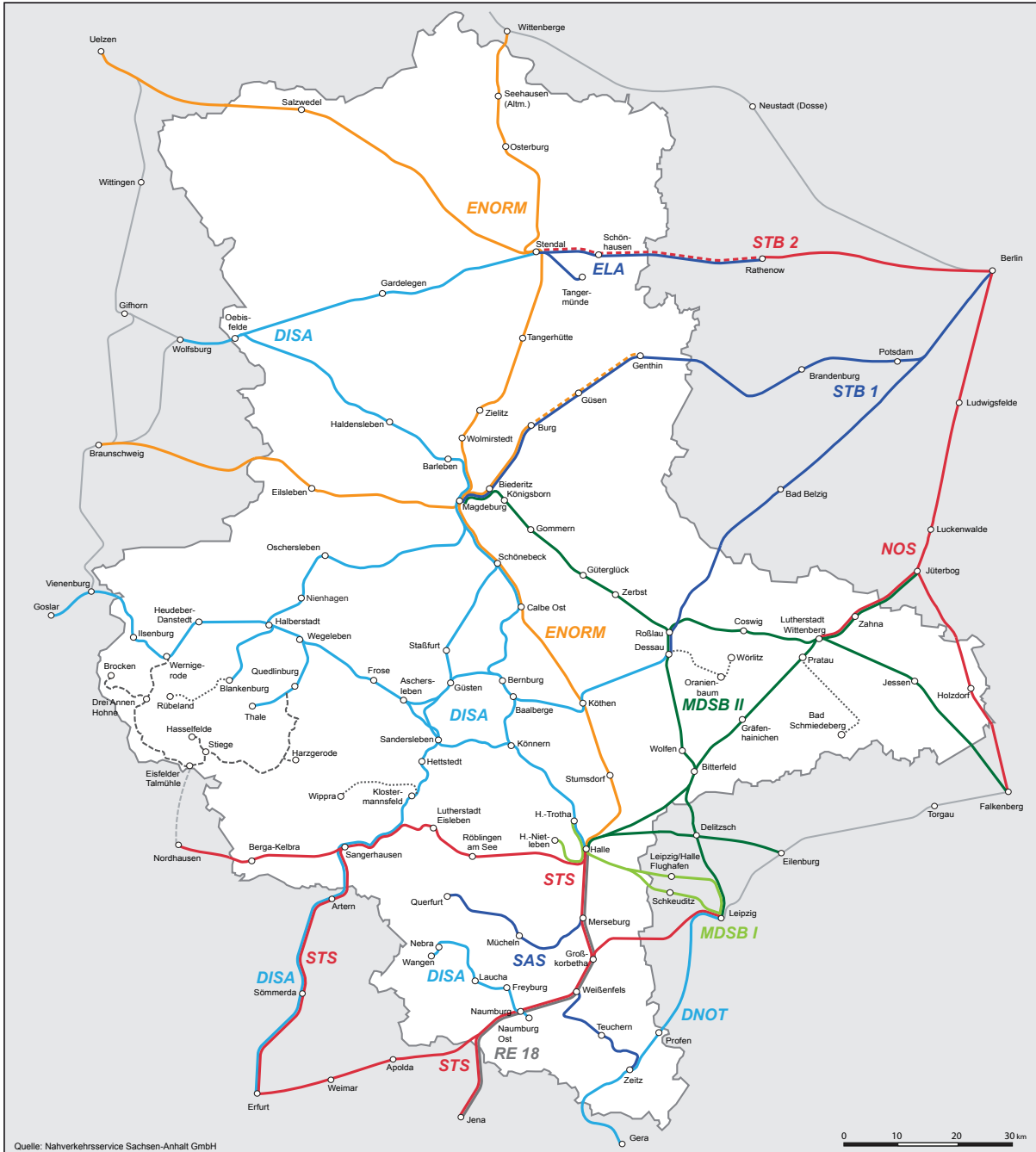
- „Nordharz“ an die Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH (heute firmierend als Transdev Sachsen-Anhalt GmbH) mit einer Laufzeit von Ende 2005 bis Ende 2017. Der Vertrag wurde zur Angleichung der Laufzeit an den Verkehrsvertrag Altmark-Börde-Anhalt um ein Jahr bis Dezember 2018 verlängert.
- Netz „Altmark-Börde-Anhalt“ 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“ 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 für den Zeitraum Dezember 2022 bis Dezember 2026 eine nochmalige Vergabe innerhalb eines Verkehrsvertrages „Elbe-Altmark“ vorgesehen. Erst dann sind nach aktuellem Stand die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, die Strecke Stendal - Rathenow ab Dezember 2026 voraussichtlich in den Verkehrsvertrag „Netz Nord-Süd“ zu überführen.
- 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 „Elektro-netz Sachsen-Anhalt Nord“ zugeordnet werden. Für die Zuordnung zu letztgenanntem Vertrag wurde eine entsprechende Verlängerungsoption integriert.

Abbildung 9



**Abb. 9 SPNV-Vergabernetze in Sachsen-Anhalt (Planungshorizont 2019)**

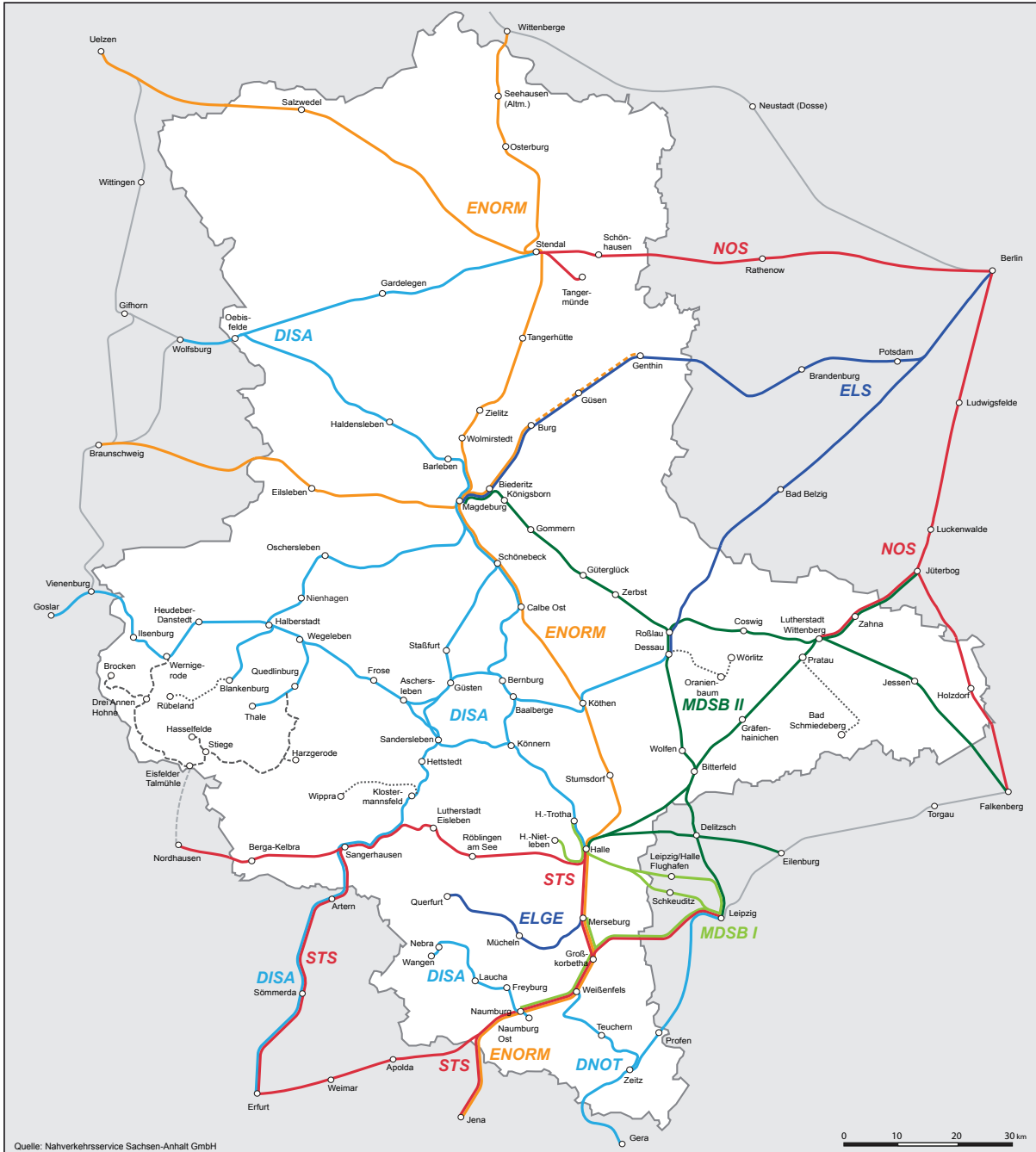
**SPNV-Vergabernetze**

- DISA - Dieselnetz Sachsen-Anhalt
- DNOT - Dieselnetz Ostthüringen
- ELA - Netz Elbe-Altmark
- ENORM - Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord
- MDSB I - Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I
- MDSB II - Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II
- NOS - Netz Nord-Süd-Berlin
- RE 18 Halle - Jena
- SAS - Netz Sachsen-Anhalt Süd
- STB 1 - Netz Stadtbahn 1
- STB 2 - Netz Stadtbahn 2
- STS - Netz Saale-Thüringen-Südharz

**Weitere Strecken**

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

Abbildung 10



**Abb. 10 SPNV-Vergabernetze in Sachsen-Anhalt (Planungshorizont 2030)**

**SPNV-Vergabernetze**

- DISA - Dieselnetz Sachsen-Anhalt
- DNOT - Dieselnetz Ostthüringen
- ENORM - Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord
- MDSB I - Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I
- MDSB II - Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II
- NOS - Netz Nord-Süd-Berlin
- ELGE - Netz Elster-Geiseltal
- ELN - Netz Elbe-Sprea
- STS - Netz Saale-Thüringen-Südharz

**Weitere Strecken**

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

## Maßnahmen und Wirkungen

Mit der kontinuierlichen Vergabepaxis 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 2018 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
- Mögliche Vergabe der Leistungen im Netz der HSB

Der Abbildung 10 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 Wirtschaftlicher Verkehrsträgereinsatz

#### 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 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 Schließung 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 Schließung 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 Bebitz, Blumenberg, Groß Quenstedt, Hordorf, Jütrichau, Klebitz, Krottorf, Meßdorf, Thießen und Trebitz wurde nach intensiver Prüfung und Abwägung der Interessen von Allgemeinheit und direkt Betroffenen die Schließung festgelegt und umgesetzt. 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 11 dargestellt.

| Übersicht 7 Ergebnisse der Prüfung von Bahnstationen im Zeitraum 2010 – 2018 |         |  |
|--|---------|--|
| Bahnstation  | KBS     | Prüfergebnis   |
| <b>Prüfungen zur Neuanlage von Bahnstationen</b>                             |         |  |
| 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             |
| <b>Prüfungen zur Verlegung von Bahnstationen</b>                             |         |  |
| 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) |
| <b>Prüfungen zur Schließung von Bahnstationen</b>                            |         |  |
| Bebitz   | 330     | Schließung erfolgt                                       |
| Bindfelde  | 269     | Bedingt positives Prüfergebnis*                          |
| Blumenberg   | 315     | Schließung erfolgt                                       |
| 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 erfolgt                                       |
| Neundorf (Anhalt)  | 335     | Erhalt auf Probe   |
| Ochtmersleben  | 310     | Bedingt positives Prüfergebnis                           |

|                       |     |   |
|-----------------------|-----|---|
| Thießen               | 207 | Schließung erfolgt                            |
| Trebitz (bei Könnern) | 330 | Schließung erfolgt                            |
| 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 Schließung 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 Schüler- und Berufspendlerverkehren 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 Schließung 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 – Schließung: Die Bahnstation wird geschlossen.

Angesichts verschiedener kurz- und mittelfristiger Investitionsbedarfe sind auch zukünftig mehrere schwach nachgefragte Stationen hinsichtlich einer Schließung 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 (Bindfelde, Börnecke, Frenz, Hämerten und Neundorf), 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), Vinzelberg (Bahnstrecke Stendal – Wolfsburg) sowie Leuna Werke Nord (Bahnstrecke Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt) vorgesehen. Die Neuanlage einer Bahnstation wird für die Gemeinden Drübeck und Sennewitz (beide Bahnstrecke Halberstadt – Goslar), Haldensleben Ost (Bahnstrecke Magdeburg – Wolfsburg) und Klein Schierstedt (Bahnstrecke Dessau – Aschersleben) geprüft.

Alle hier genannten aktuellen Prüfbedarfe zur Schließung, Verlegung und Neuanlage sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

| Übersicht 8 Aktuelle Prüfbedarfe für Bahnstationen |         |   |
|--|---------|---|
| Bahnstation  | KBS     | Anmerkungen                                     |
| <b>Aktuelle Prüfbedarfe für Bahnstationen</b>      |         |   |
| Drübeck  | 330     |   |
| Haldensleben Ost                                   | 308     |   |
| Klein Schierstedt                                  | 334     |   |
| Sennewitz  | 330     |   |
| <b>Prüfungen zur Verlegung von Bahnstationen</b>   |         |   |
| Güterglück   | 254     |   |
| Krumpa   | 585     |   |
| Vinzelberg   | 301     |   |
| Leuna Werke Nord                                   | 560/580 |   |
| <b>Prüfungen zur Schließung von Bahnstationen</b>  |         |   |
| Bindfelde  | 269     | Erneute Prüfung bei erhöhtem Investitionsbedarf |
| Börnecke   | 328     | Erneute Prüfung bei erhöhtem Investitionsbedarf |
| Frenz  | 334     | Erneute Prüfung nach Ablauf der Karenzzeit      |
| Hämerten   | 204     | Erneute Prüfung nach Ablauf der Karenzzeit      |
| Kläden   | 305     |   |
| Neundorf (Anhalt)                                  | 335     |   |
| Osternienburg                                      | 334     |   |
| Riestedt   | 590     |   |
| Steinfeld  | 305     |   |

Abbildung 11 enthält eine Übersicht der umgesetzten Maßnahmen des ÖPNV-Plans 2010-2015/2025 sowie der hier definierten Prüfaufträge.

Abbildung 11

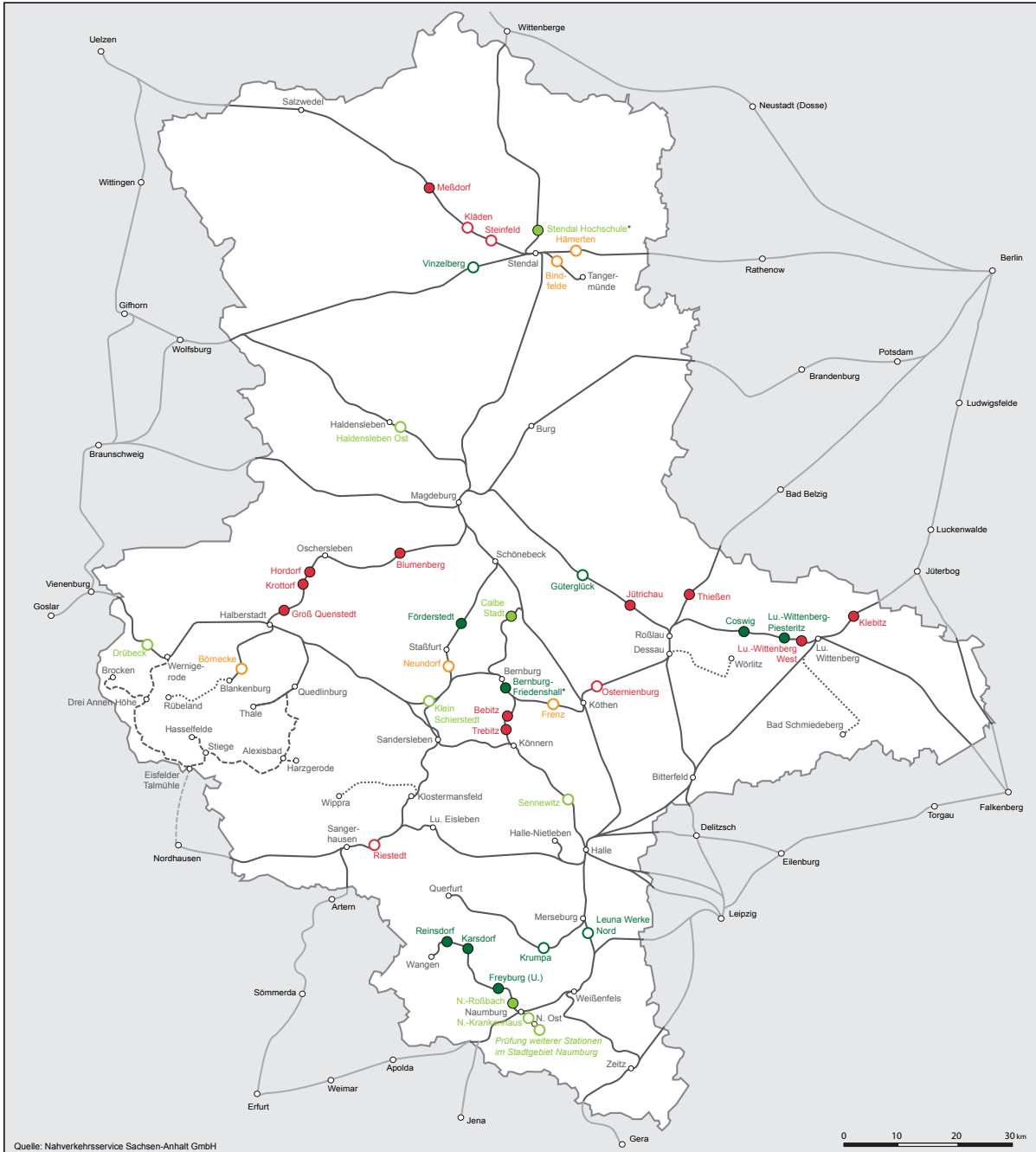


Abb. 11 Prüfung von Bahnstationen

| Maßnahmen<br>2010 - 2018                     | Prüfbedarf  |
|--|---|
| ● Neuanlage                                  | ○ Prüfung Neuanlage   |
| ● Verlegung                                  | ○ Prüfung Verlegung   |
| ● Schließung                                 | ○ nach Karenzzeit abschließende Prüfung Schließung erforderlich |
| *) derzeit noch in Planung bzw. in Umsetzung | ○ Prüfung Schließung  |

○ ausgewählte Stationen

**Strecken**  
 — Bahn  
 - - - - - Schmalspurbahn  
 ..... Touristische Bahn

## 6.3.7 Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr

### Leitlinien

- Leitlinie 2 Verkehrsträgermix im ÖPNV-Gesamtsystem
- Leitlinie 12 Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes
- Leitlinie 13 Freizeit- und Tourismusverkehr

### 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 12 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, Fahrradparkhäusern bzw. Fahrradstationen,
- Schaffung der Möglichkeit einer Fahrradbeförderung im ÖPNV unter Beachtung der dafür notwendigen Kapazitäten im Sinne einer optimalen Vernetzung der Verkehrsträger,
- Ausbau der Auskunftssysteme für intermodales Reisen (Mobilitätsportal) 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:

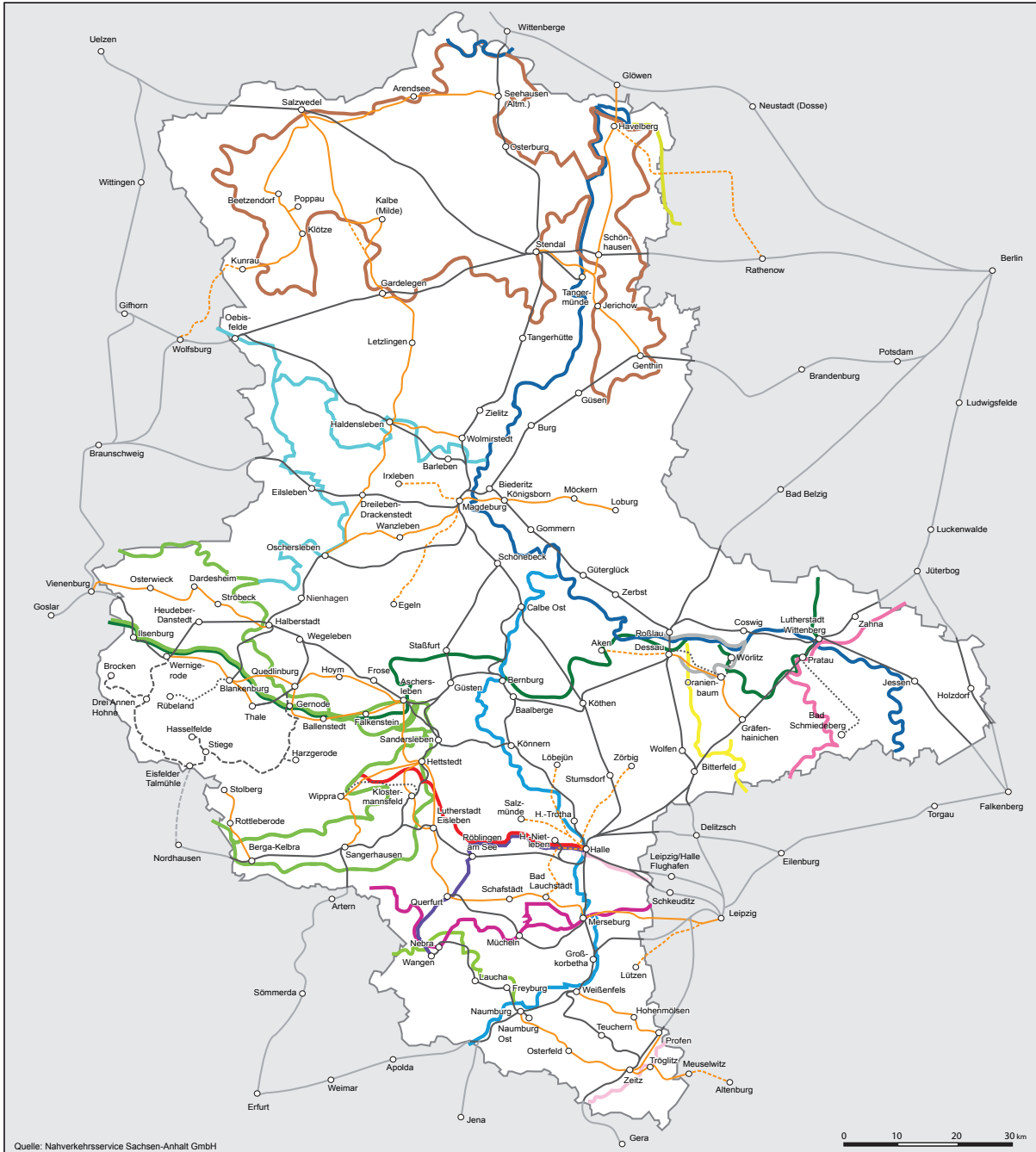
- die Schaffung optimierter und ggf. ausgeweiteter Abstellkapazitäten in den Fahrzeugen beispielsweise in Form einer saisonalen Erweiterung durch Ausbau von Sitzen,
- die Optimierung der Fahrzeugumlaufplanung zur Schaffung punktuell ausgeweiteter Mitnahmekapazitäten,
- die Ausweitung attraktiver Fahrradabstellanlagen 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 12



**Abb. 12 Verknüpfung des Bahn-Bus-Landesnetzes mit den überregionalen Radwegen**

| Überregionale Radwege |                              | Strecken            |                |
|-----------------------|------------------------------|---------------------|----------------|
| Aller - Radwege       | Gartenreichtour Fürst-Franz  | Bahn                | Schmalspurbahn |
| Altmarkrundkurs       | Harzrundweg / Harzvorlandweg | Touristische Bahn   | Bus            |
| Elberadweg            | Himmelscheibenweg            | Radweg Saale - Harz | Prüfbedarf Bus |
| Elsterradweg          | Mulderadweg                  | Saaleradweg         |                |
| Europaradweg R1       | Radweg Berlin - Leipzig      | Salzstraße          |                |
|                       |                              | Havelradweg         |                |
|                       |                              | Unstrut-Radweg      |                |

## 6.3.8 Tourismus und Freizeitverkehr

### Leitlinien

Leitlinie 13 Freizeit- und Tourismusverkehr

### 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. 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 Fahrmöglichkeiten in den späten Abendstunden.

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

Darüber hinaus unterstützt das Land die überwiegend touristischen Bahnangebote auf den Netzen der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) und der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE). Der umfangreiche Regelfahrplan wird vor allem im Harz auch durch zahlreiche Sonderfahrten zu bestimmten Veranstaltungen ergänzt. Derartige Fahrten werden ebenso wie die Fahrten auf den Brocken in der Regel im Rahmen des durch den Ländervertrag gegebenen Budgets durch die Harzer Schmalspurbahnen GmbH erbracht.

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-Landes-

netzes 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 Zusatz- und Sonderverkehren 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 „Himmelscheibe von Nebra“ bei Wangen umgesetzt,
- Angebote von Zusatzverkehren 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 u. a. die Förderung der Harzer Schmalspurbahnen, der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, der Heidebahn (Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg – Eilenburg), der Rübelandbahn (Blankenburg – Rübeland) und der Wipperliese (Klostermansfeld – Wippra) als Beitrag für die Unterstützung eines Eisenbahntourismus von überregionaler Bedeutung. Die Befahrbarkeit der Infrastruktur ist Voraussetzung. Der Umfang der Unterstützung (anlassbezogen, saisonal oder ganzjährig) richtet sich nach der touristischen Relevanz, der Fahrgastpotenziale und der tatsächlichen Nachfrage im jeweiligen Einzelfall.

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.



## 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.

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, Wangen-Roßleben, Salzwedel - Klötze sowie die Heidebahn (Bad Schmiedeberg – Eilenburg), die Finnebahn (Laucha – Saubach) und die Arendseebahn (Salzwedel – Geestgottberg). Dabei ist durch die Vereine mit einer entsprechenden konzeptionellen Untersetzung der Bedarf zu begründen.

### Touristische Vernetzung und Vermarktung

Die touristischen Angebote des Landes sollen stärker mit dem ÖPNV vernetzt werden (vgl. Abbildung 12). 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,

- 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 Schülerverkehr und Schulzeiten

#### 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 Träger der Schülerbeförderung und ÖPNV-Aufgabenträger die Möglichkeiten des § 71 des Schulgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt, z. B. durch Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten oder die Ausweitung der Schulöffnungszeiten, 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 wird mit wenigen Ausnahmen, in denen eine Übernahme durch den SPNV erfolgt, von den Kommunen in ihrer Funktion als Träger der Schülerbeförderung 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 Landkreisen und kreisfreien Städten 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.<sup>6</sup> 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 gesunken<sup>7</sup>.

Diese gegenläufige Entwicklung hat zu einem Anstieg der Fahrleistungen und Wegelängen 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 und durch private Bildungseinrichtungen 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 Senioren (vgl. Kap. 4.2) sollte eine einseitige Ausrichtung des Fahrplanangebotes auf den Schülerverkehr vermieden werden. Das Land empfiehlt zur Sicherstel-

6 Quelle: Bildungsbericht Sachsen-Anhalt 2015

7 Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

lung 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 Schulendzeiten. 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 insbesondere vor dem Hintergrund ausgeweiteter Schulöffnungszeiten (Nachmittagsangebote) 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 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit

Leitlinie 11 Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

Leitlinie 19 Vernetzung und Ausbau digitaler Systeme

#### Handlungsgrundsätze

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

- Der Fahrkartenvertrieb 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 Fahrkarten erwerben kann.
- Dabei sind die Möglichkeiten digitaler Technologien genauso zu nutzen wie herkömmliche Vertriebswege.
- Mittelfristiges Ziel ist die weitgehende 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 personalbediente Vertrieb sollte in Richtung komplexer Mobilitätsberatungsstellen weiterentwickelt werden, Doppelstrukturen/-angebote sind zu vermeiden.

#### Status quo und Bilanz 2010 – 2017

Der Vertrieb von Fahrkarten 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 Fahrkartenvertriebs 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 – Fahrkarten verkaufen, oder es stehen Fahrkartenautomaten 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 personalbedienten Vertriebsstellen im SPNV und Fahrkartenautomaten 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 personalbedienten 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 und z. T. die Anforderungen nur schwer erfüllen können.

- Fahrkartenautomaten an den Stationen stehen z. T. in Konkurrenz mit den personalbedienten 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 Dopplungen und Widersprüche in den Anforderungen an personalbediente 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 Verbänden MDV und marego der Verkauf von Einzelfahrkarten mit dem Handyticketssystem 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 Verbände 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 Handyticketssystems 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 personalbedienten 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 Fahrkartenverkauf 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 leistungsorientierte Einnahmeverteilung.

Die NASA GmbH bündelt deshalb die Aktivitäten in diesem Bereich und entwickelt landesweit funktionierende E-Ticket-Systeme, die möglichst auf den in den Verbänden und bei den Verkehrsunternehmen bestehenden Systemen aufbauen (vgl. auch Leitprojekt „E-Ticket Sachsen-Anhalt“). 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.

#### **Leitprojekt: E-Ticket Sachsen-Anhalt**

Das Land strebt an, über die NASA GmbH im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden 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.

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, personalbedienter 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 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit

Leitlinie 11 Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

### 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 Insellösung kompatibel sind und der politische Wille der kommunalen Akteure vorhanden ist, sie im Interesse der Fahrgäste flächendeckend zu verknüpfen.
- Das Land unterbreitet für den Fall, dass kommunale Aufgabenträger eine über eine regionale Kooperationslösung hinausgehende Tarif- und 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.
- Das Land setzt sich dafür ein, dass bei der Tarifgestaltung das jeweilige Preis-Leistungs-Verhältnis und die Konkurrenzsituation zum MIV berücksichtigt werden und dass der ÖPNV auch für einkommensschwache Gruppen bezahlbar bleibt.

### 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 9)

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 9 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 Verkehrsverbände 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 Halbpweistickets (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, 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 einer ermäßigten Einzelfahrkarte) |

| Übersicht 10 Tarifkooperationen innerhalb des ÖSPV |   |
|--|---|
| Kooperation und Gebiet                             | Inhalt der Kooperation  |
| Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO)      | Anerkennung von Fahrkarten der Harzer Verkehrsbetrieb mit dem Zielpunkt Halberstadt bei der Halberstädter Verkehrs GmbH   |
| Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)                 | Einheitlicher ÖSPV-Tarif in den Landkreisen Mansfeld Südharz und Kyffhäuserkreis (letzterer im Freistaat Thüringen)   |
| Verkehrsgesellschaft Südharz (VGS)                 | Kooperationsvereinbarung zur Anerkennung von Fahrkarten des marego in Aschersleben<br>Gegenseitige Anerkennung von Zeitkarten auf gemeinsam mit der KVG Salzland betriebenen Linienabschnitten<br>Kooperationsvereinbarungen zur gegenseitigen Anerkennung von Zeitfahrkarten mit Personennahverkehr Merseburg-Querfurt, Omnibusbetrieb Saalekreis, Harzer Verkehrsbetriebe GmbH, Zelltho-Reisen, Frank Weber Busbetrieb 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 Fahrkarten auf gemeinsam betriebenen Relationen mit Verkehrsunternehmen des MDV.   |

|   |   |
|---|---|
| HATIX   | Kostenfreie Nutzung des ÖSPV für kurtaxzahlende Urlauber, Anerkennung bei HVB GmbH, VGS und HVG GmbH              |
| HVB und KVG                                   | Gegenseitige Tarifanerkennung für Zeitfahrkarten  |
| Bereich Dessau, Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg | Anerkennung von Fahrkarten in Überschneidungsbereichen zwischen Dessauer Verkehrsgesellschaft mbH 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 Fahrkarten 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 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 Teilintegration soll zum Dezember 2019 nur für den SPNV umgesetzt werden. Die vollständige Verbundintegration ist von den Ergebnissen der laufenden Untersuchung der betroffenen ÖSPV-Aufgabenträger und deren Entscheidungen abhängig.

Das Land regt darüber hinaus eine Integration aller bislang noch nicht in Verbänden organisierten Landkreise in einen der beiden bestehenden Verbände an. Der Zuordnungsvorschlag erfolgt auf Basis der bestehenden Pendlerbeziehungen. Im Landkreis Harz bestehen auch starke Pendlerbeziehungen nach Niedersachsen, wofür entsprechende Übergangsregelungen zu schaffen sind. Aus raumordnerischer und verkehrsplanerischer Sicht wird daher folgende regionale Zuordnung empfohlen:

- 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 Verbänden MDV und marego vorantreiben und dabei die jeweiligen Verbände und Gebietskörperschaften unterstützen. Ggf. wird das Land mit eigenen Initiativen auf die Betroffenen zugehen.

An den Grenzen zwischen Verkehrsverbänden 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 Durchtarifierung 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 Verkehrsverbänden vorgeben.

### 6.4.3 Qualität, Service und Sicherheit

#### Leitlinien

Leitlinie 10 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit

#### 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.

Seitens der Fahrgäste werden zum Teil mangelhafte Reaktionen der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf erwartbar eintretende Großstörungen, z. B. aufgrund besonderer Witterungsverhältnisse, moniert.

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. Die Dimensionierung von Minderungen und Pönalen ist vor dem Hintergrund der von den EVU schwer beeinflussbaren Baumaßnahmen und Unwetterereignissen kontinuierlich zu reflektieren. 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,
- Aufstellung eines Maßnahmenplans Großstörungen, der insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation und der Reisendenbetreuung enthält 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-, Auskunfts- und Anschlusssicherungssysteme

#### Leitlinien

- Leitlinie 11 Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV
- Leitlinie 17 Innovative Informations-, Planungs- und Buchungssysteme
- Leitlinie 19 Vernetzung und Ausbau digitaler Systeme

## 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, den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden weiterentwickeln.
- Qualitative Standards für die Anschlusssicherung, eine unternehmensübergreifende Fahrplaninformation sowie eine Auskunft über Beförderungs- und Wegeketten 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](http://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 von Menschen mit Sehbehinderungen konnten mit der Integration einer Nur-Text-Version berücksichtigt werden.

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

INSA informiert über die Tarife in den Verbänden 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 Verbindungsauskunft die Buchung flexibler Bedienformen und weitere spezielle Dienste für Verkehrsunternehmen. Anfragen können auch per E-Mail beantwortet werden, um beispielsweise den Anforderungen von Menschen mit Gehörlosigkeit gerecht zu werden.

### 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“).

#### 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. Fahrkartendrucker) 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.

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, sämtliche flexible Bedienformen (inkl. Richtungsband- und Flächenbetrieb) sowohl zu beauskunften als auch Bestellungen per App zu ermöglichen. Um die Einrichtung flexibler Bedienformen im ÖPNV zu erleichtern, werden die dafür benötigten Buchungssysteme und Dispositionssysteme, die von Verkehrsunternehmen und dem INSA-Callcenter verwendet werden, weiter qualifiziert.

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).

Aufgrund der oben genannten gestiegenen qualitativen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf dispositive Fragestellungen sowie zur Etablierung eines langfristig stabilen Ansprechpartners für Kunden und Unternehmen, soll geprüft werden, ob das INSA-Call-Center bei der NASA GmbH internalisiert werden kann.

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. Fahrkartendrucker 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 auch für geteilte Fahrzeuge (Sharing-Modelle) 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. Daher wird das Mobilitätsportal perspektivisch auch bei Dritten integriert werden können.

#### 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 Fahrkarten 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 Angebotsgestaltung im Bahn-Bus-Landesnetz

### 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 veröffentlichte jährlich das Fahrplanbuch Sachsen-Anhalt. Es enthielt 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. Verbänden (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“).

Aufgrund des im Zusammenhang mit den neuen Medien deutlich veränderten Informationsverhaltens der Reisenden ist mangels relevanter Nachfrage eine Herausgabe des Fahrplanbuches künftig nicht mehr vorgesehen. Alternativ werden weiterhin gedruckte Linienfahrpläne und ausgewählte touristische Informationen kostenlos für die Fahrgäste zur Verfügung gestellt.

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 Verkehrsverbänden 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 Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

### 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 zielgruppengerechten 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

### 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 Fahrausfälle 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 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

Leitlinie 9 Integraler Taktfahrplan

#### 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 Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) und die Zossenrail Betriebsgesellschaft mbH.

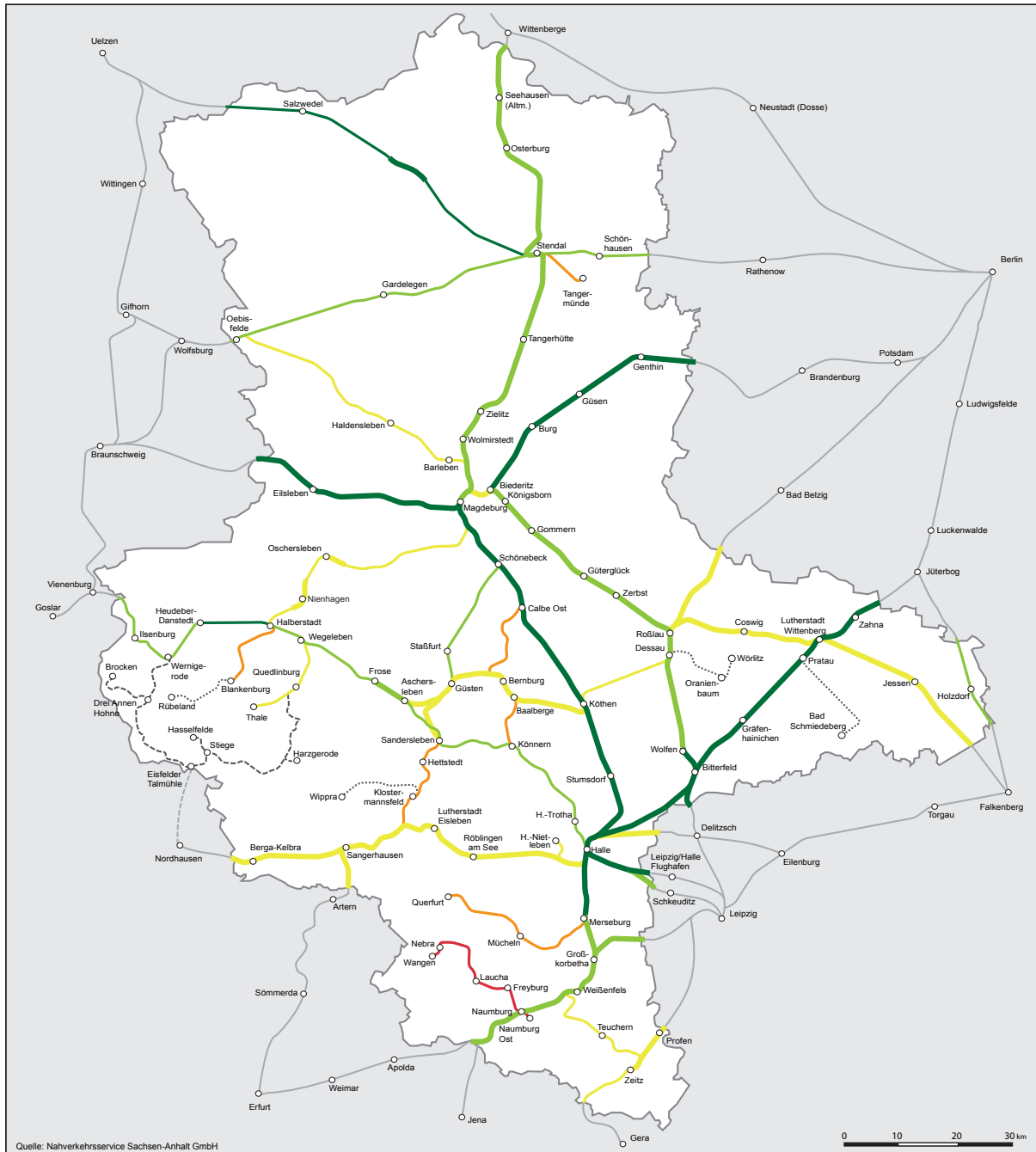
Die DB Netz AG konnte in den vergangenen Jahren nur einen Teil des Netzes auf ein den bundedeutschen Standards entsprechendes Niveau bringen. Dies betrifft einen größeren Teil der Strecken im elektrifizierten Fern- und Ballungsnetz (Höchstgeschwindigkeit 120 – 160 km/h), aber nur den kleineren Teil der 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. die Strecke Biederitz – Rodleben, gegenüber (Darstellung der heutigen Infrastrukturqualität siehe Abbildung 13).

Zur Beurteilung der Betriebsqualität, insbesondere bezüglich der für die Durchlassfähigkeit notwendigen Infrastrukturelemente, haben Land und DB Netz AG gemeinsam ein Gutachten beauftragt, dessen Ergebnisse eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit an der Konzeption der Infrastruktur sind (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 13



**Abb. 13 Istzustand der im SPNV bedienten Streckeninfrastruktur (2017)**

**Streckengeschwindigkeiten**

- bis 60 km/h
- bis 80 km/h
- bis 100 km/h
- bis 120 km/h
- bis 160 km/h\*

*\*) Für den Fernverkehr sind abschnittsweise auch höhere Geschwindigkeiten zulässig.*

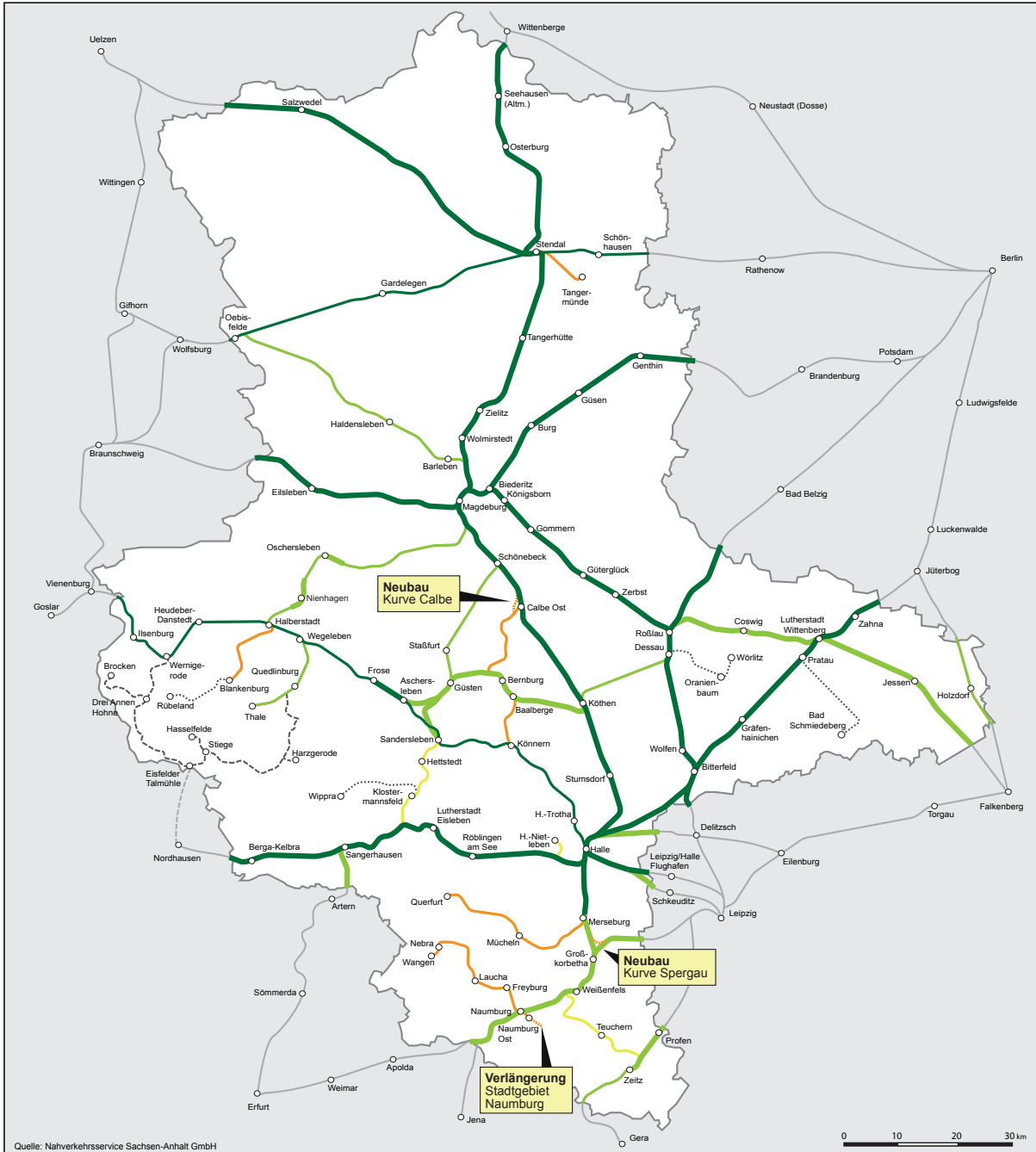
**Ein- bzw. Zweigleisigkeit**

- zweigleisig
- eingleisig

**Strecken**

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

Abbildung 14



**Abb. 14 Zielzustand der im SPNV benötigten Streckeninfrastruktur (Planungshorizont 2030)**

**Streckengeschwindigkeiten**

- bis 60 km/h
- bis 80 km/h
- bis 100 km/h
- bis 120 km/h
- bis 160 km/h\*

*\*) Für den Fernverkehr sind abschnittsweise auch höhere Geschwindigkeiten zulässig.*

**Ein- bzw. Zweigleisigkeit**

- zweigleisig
- eingleisig

**Strecken**

- Bahn
- Schmalspurbahn
- Touristische Bahn

## 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 14 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 nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu prüfen.

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

Das Land setzt sich dafür ein, das auch nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen anteilig über den Bund finanziert werden können.

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 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.

In diesem Zusammenhang setzt sich das Land dafür ein, mit Blick auf den Güterverkehr eine Reaktivierung und Elektrifizierung der Schienenverbindung Abzw. Seehof – Barby – Güterglück als Entlastungs- und Ausweichroute im „Ostkorridor“ und im TEN-Korridor Orient/East – Med zu prüfen. In diesem Zusammenhang wäre dann auch eine Nutzung durch den SPNV zu prüfen.

### **Leitprojekt: Elektrifizierung des Bahnverkehrs**

Zur Vermeidung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Eisenbahnverkehr ist eine weitgehende Elektrifizierung des Bahnverkehrs anzustreben. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Strecken zu elektrifizieren (Fahrdraht) 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.

Folgende Strecken wurden in einer Vorauswahl seitens der NASA GmbH für eine Elektrifizierung mit Fahrdraht als untersuchungswürdig eingestuft:

- 204/269/301 Wolfsburg – Stendal – Rathenow/Tangermünde
- KBS 254 Abzw. Seehof – Barby – Güterglück im Rahmen Reaktivierungsprüfung
- KBS 308 Wolfsburg – Haldensleben – Abzw. Glindenberg
- KBS 315/328 Magdeburg – Halberstadt – Thale/Blankenburg
- KBS 330 Goslar – Halberstadt – Aschersleben – Halle
- KBS 334 Aschersleben – Güsten – Köthen – Dessau
- KBS 335 Schönebeck – Güsten (– Sangerhausen)
- KBS 550 Leipzig-Plagwitz – Zeitz – Gera

Darüber hinaus können insbesondere durch die Prüfaufträge gemäß der Leitprojekte S-Bahn und Angebot Plus (siehe Kapitel 6.3.2) weitere Strecken in die Untersuchung aufgenommen werden. Bei einem positiven Prüfergebnis ist bei kreuzenden Straßenbaumaßnahmen eine zukünftige Elektrifizierung zu berücksichtigen.

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-Ost.

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 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen

Leitlinie 11 Kooperation der Akteure für integrierte Beförderungsketten im ÖPNV

Leitlinie 12 Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes

### 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 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 Zugänge erreicht werden.
- Die Verkehrsstationen des SPNV sind einschließlich ihrer Umfelder zu sanieren und den aktuellen baulichen Standards (z. B. Regelbahnsteighöhe von 55cm) 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 Straßenbulasträger sowie der Bulasträger für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

## Status quo und Bilanz 2010 – 2017

Im SPNV in Sachsen-Anhalt werden derzeit 334<sup>8</sup> 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 15 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 17). 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 16). 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.



Abbildung 15

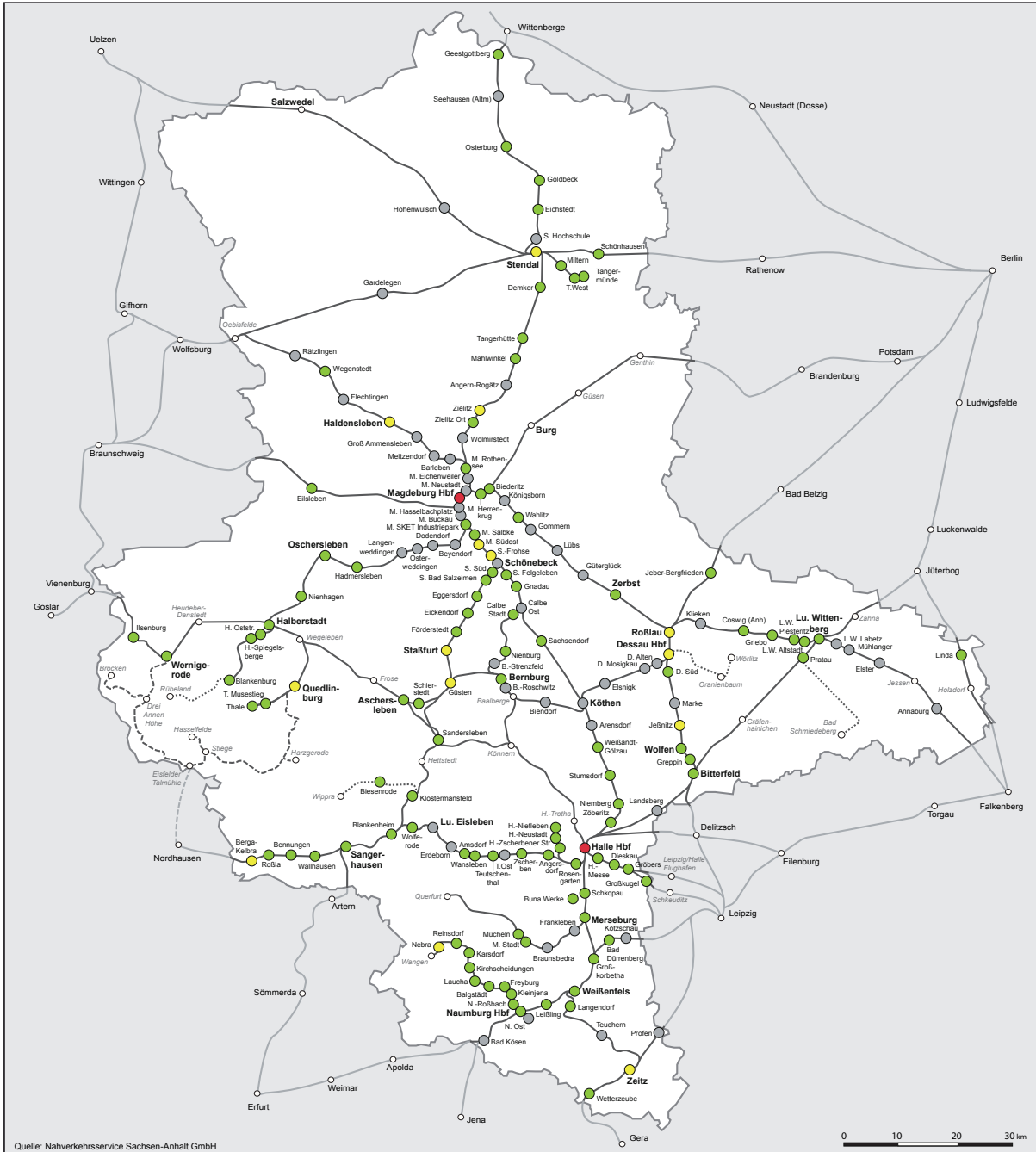


Abb. 15 Infrastruktur- und Bahnprogramm (Stand: Dez. 2017)

Umsetzungsstand der Maßnahmen

- in Vorbereitung
- im Bau
- Teilabschnitte fertiggestellt
- abgeschlossen

Strecken

- Bahn
- - - - Schmalspurbahn
- ⋯ Touristische Bahn

Abbildung 16

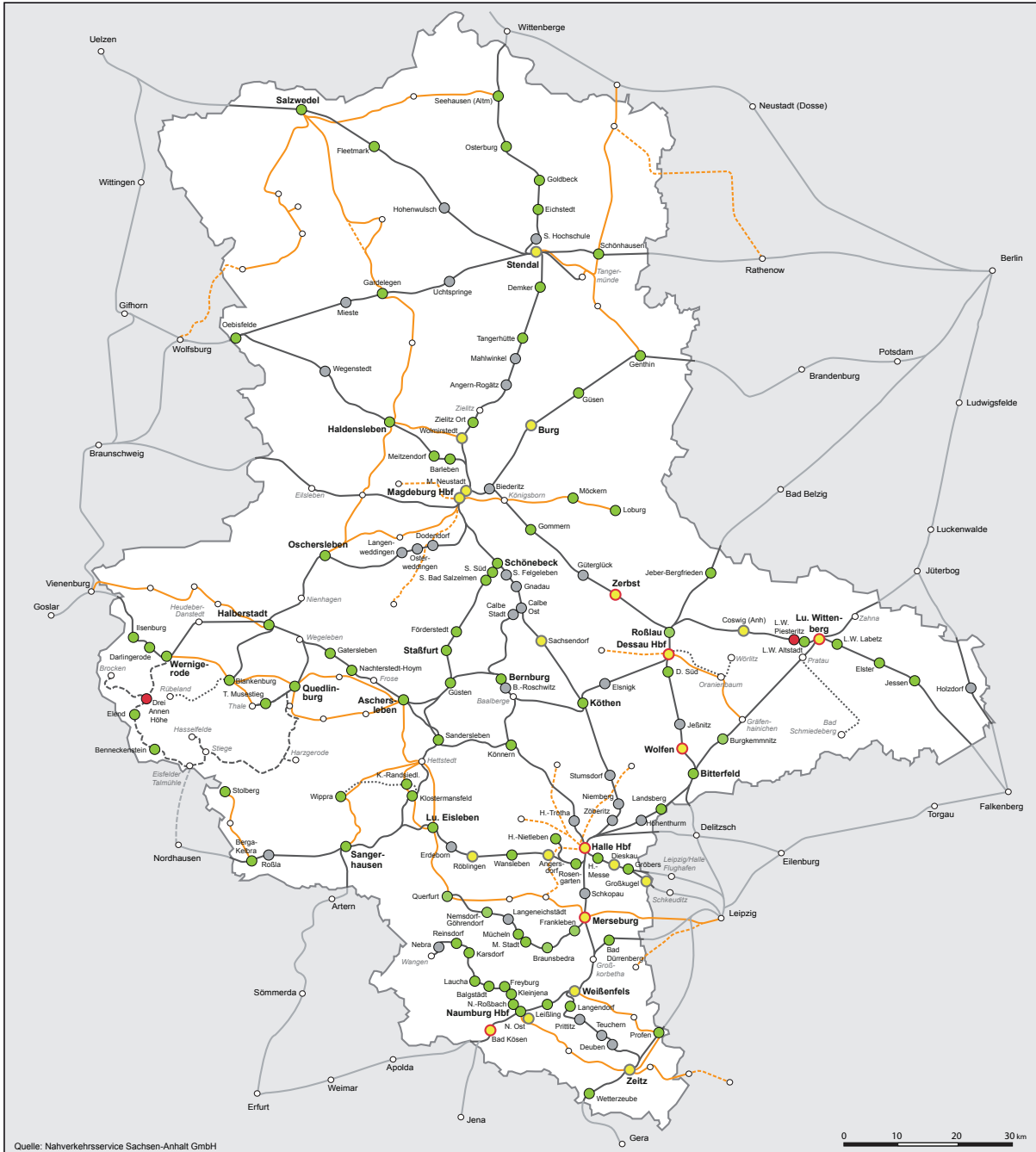


Abb. 16 Schnittstellenprogramm, Bahnhofsumfelder (Stand: Dez. 2017)

Umsetzungsstand der Maßnahmen

- in Vorbereitung
- im Bau
- Teilabschnitte fertiggestellt:
  - weitere Bauabschnitte in Vorbereitung
  - weitere Bauabschnitte in Bau
  - abgeschlossen

Strecken

- Bahn
- - - - Schmalspurbahn
- ..... Touristische Bahn
- Bus (Auswahl)
- - - - Prüfbedarf Bus

Abbildung 17

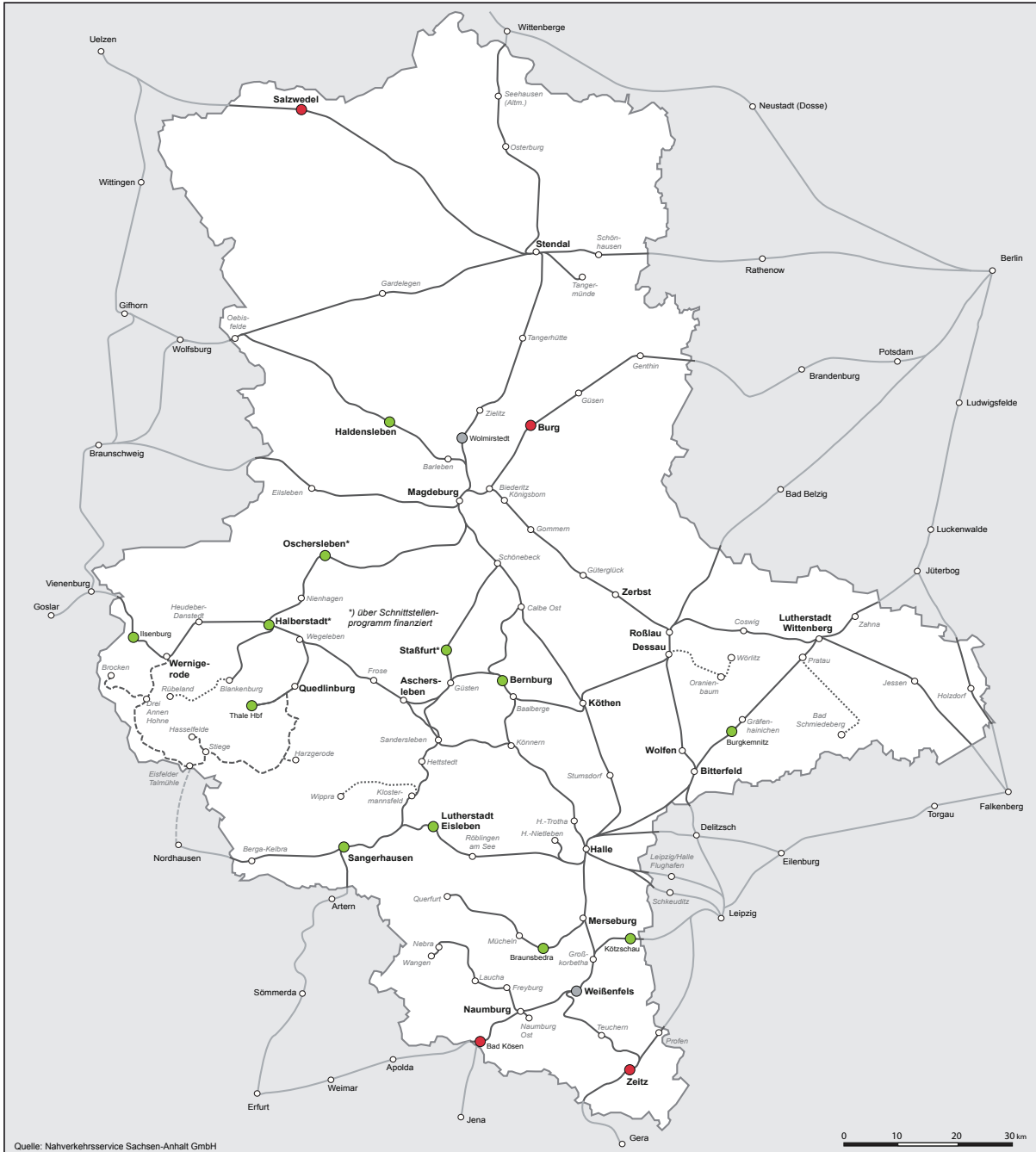


Abb. 17 REViTA, Empfangsgebäude (Stand: Dez. 2017)

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 11 Ausbaustandards von Zugangsstellen des SPNV in Sachsen-Anhalt <sup>9</sup> |   |   |
|---|---|---|
| Stations-klassifizierung der DB Station&Service AG                                      | kategorie-spezifische Basisleistungen der DB Station&Service AG <sup>10</sup>   | zusätzliche Standards (auch zur Ausstattung des Umfelds/der Schnittstellen) |
| Kategorie 7   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnsteig</li> <li>• Bahnstamensschild</li> <li>• Fahrplanaushang</li> <li>• Flächen für Fahrkartenaufgaben und Entwerter</li> <li>• Wegeleitsystem</li> <li>• regelmäßige Reinigung</li> <li>• Abfallbehälter</li> <li>• Koordination durch 3-S-Zentrale</li> <li>• Infoflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen</li> </ul> |   |

9 Die Ausbaustandards können bei Stationen mit rein touristischer Bedeutung abweichend definiert werden.

10 Quelle: INBP der DB Station&Service AG, gültig ab 01.01.2018.

|  |   |  |
|--|---|--|
| Kategorie 6  | <b>zusätzlich:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sitzgelegenheit</li> <li>• Wetterschutz</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschallungsanlage</li> <li>• befestigter Bahnsteig</li> <li>• barrierefreier Bahnsteigzugang</li> <li>• Sitzgelegenheit</li> <li>• Wetterschutz bestehend aus Dach, Rückwand und ausreichend breiten Seitenwänden</li> <li>• vandalismusresistente Ausstattung</li> <li>• Umgebungsplan</li> <li>• Park&amp;Ride-Anlage (ggf. mit Kiss&amp;Ride-Bereich)</li> <li>• überdachte Bike&amp;Ride-Anlage</li> </ul> |
| Kategorie 5  | <b>zusätzlich:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofsuhr/Zeitangabe</li> <li>• Dynamische Reisendeninformation (nur Fahrplanabweichungen)</li> </ul>   | <b>zusätzlich fakultativ:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxistand</li> </ul>  |
| Kategorie 4  |   |  |
| Kategorie 3  | <b>zusätzlich:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dynamische Reisendeninformation/dynamische Reisendeninformation (Fahrplan und -Fahrplanabweichungen)</li> </ul>   | <b>zusätzlich fakultativ:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DB Information</li> <li>• Tourismusinformation</li> <li>• Schließfächer</li> </ul>  |
| Kategorie 2  | <b>zusätzlich:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnsteigabschnittsmarkierung</li> <li>• Service-Mitarbeiter (auch zeitweise)</li> </ul>  |  |
| Kategorie 1<br>(in Sachsen-Anhalt nicht vorhanden) | <b>zusätzlich:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DB-Information</li> </ul>   |  |
| ... im städtischen Bereich:                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung zum städtischen ÖPNV unter Anwendung dynamischer Fahrgastinformation (Regio Info)</li> <li>• ggf. Fahrkartenverkauf Mobilitätsberatung (oder Hinweis auf nahe gelegene Beratungsstelle)/Stadtplan</li> </ul> |  |

|  |  |  |
|--|--|--|
| ... in Gebieten mit touristischer Bedeutung: | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfassende Tourismusinformation</li> <li>• Fahrradverleih</li> <li>• Schließfächer</li> <li>• Stadtpläne und Touristische Karten</li> </ul>   |  |
| ... im Bahn-Bus-Landesnetz:                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurze, barrierefreie Wege zwischen Bus und Bahn</li> <li>• Ausschilderung der Wege</li> <li>• DFI/Regio-Info-System</li> <li>• Fahrkartenverkauf der verschiedenen Verkehrsträger</li> <li>• Haltestellenschild Bus mit Haltestellenname, Linien, Zielen</li> <li>• Bushaltestelle mit Sonderbord und Wetterschutz</li> </ul> |  |

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 Schließung 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 angebotenen öffentlichen Verkehrsmittel und die Schaffung von Stellplätzen für Park&Ride und Bike&Ride. Außerdem sind die kommunalen Rad- und Fußwegenetze einzubinden. Dies betrifft sowohl die Rad- und Gehwege, die Beleuchtung und Beschilderung als auch die städtebauliche Integration. Langfristig soll an allen Zugangsstellen des 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 12 auf Seite Seite 109 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 11 benannten wesentlichen Standards zu berücksichtigen.

Bei der Umsetzung von Fördermaßnahmen im Bahnhofs-, REVITA- und Schnittstellenprogramm ist insbesondere darauf zu achten, dass sogenannte Angsträume<sup>11</sup> 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).

---

11 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 Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger
- Leitlinie 8 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen
- Leitlinie 10 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit

### 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 von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätsbeeinträchtigung zu berücksichtigen.
- Um Zugangshürden zum ÖPNV-System abzubauen, fördert 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 kontinuierliche Ausbau des kommunalen Straßennetzes wird mit Fördermitteln nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes unterstützt. Die Investitionen in die Infrastruktur ermöglichen den verstärkten Einsatz von Niederflurbussen. In den Städten mit Straßenbahnen werden die Förderungen der grundhaften Erneuerung von Straßen mit der Erneuerung der vorhandenen Straßenbahnstreckeninfrastruktur verknüpft.

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus von ÖSPV-Haltestellen besteht vor allem abseits der Straßenbahnnetze 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 Fehlanschlüssen 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 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 Busbevorrechtigungen zu beschleunigen. Neben der Verbesserung der Qualitätsmerkmale für die Kunden entstehen durch die Bevorrechtigung wirtschaftliche Vorteile für den ÖSPV, da für den gleichen Angebotsumfang weniger Einsatzstunden für Personal und Fahrzeuge anfallen. 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 Fahrzeitreserven 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 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen
- Leitlinie 9 Integraler Taktfahrplan
- Leitlinie 10 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit
- Leitlinie 16 Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und emissionsarme Antriebe

### 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 Einstieghöhe 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-Repeatern 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 Dieseldieseltriebwagen 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 (Redesign) 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 12 aufgeführten Qualitätsstandards zu erfüllen.

---

12 Die Qualitätsstandards können bei Fahrzeugen mit rein touristischer Bedeutung abweichend definiert werden.

13 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 Wiedereinbetriebnahme (kostengünstig) gemäß der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen betrieben werden sollen.

| Übersicht 12 Qualitätsstandards für neu zu beschaffende Fahrzeuge im Bahn-Bus-Landesnetz <sup>12</sup> |  |
|--|--|
| Standardziel   | Umsetzung  |
| hoher Fahrgastkomfort und Barrierefreiheit   | komfortable Sitze mit ausreichenden Abstandsmaßen und beweglichen Armlehnen an allen Sitzen; Klimatisierung des Fahrgastraumes; optische und akustische Fahrgastinformationssysteme; Komponenten für die Gewinnung und Übermittlung von Echtzeitdaten; Komponenten für die Anschlusssicherung, 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 barrierefreie 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 <sup>13</sup> ); Selektive Freigabe einzelner Türen an kurzen Bahnsteigen); 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 ÖPNV für alle Fahrgastgruppen
- Leitlinie 10 Qualität, Komfort und leichte Zugänglichkeit
- Leitlinie 16 Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und emissionsarme Antriebe

### Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf den Fahrzeugeinsatz im ÖSPV an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die Fahrzeugfinanzierung im ÖSPV erfolgt grundsätzlich im Rahmen der Finanzverantwortung der Aufgabenträger nach ÖPNVG LSA. Das Land prüft, ob eine subsidiäre Finanzierung von Neu- und Ersatzbeschaffungen von Straßenbahnfahrzeugen möglich ist.
- 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 barrierefreie Gestaltung Rechnung zu tragen. Darüber hinaus kommt ein 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 Anschlussicherung unterstützt das Land die Verkehrsunternehmen bei der Ausstattung der Linienomnibusse mit der für die Gewinnung von Echtzeitdaten erforderlichen Technik.

### 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 2010 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. Auf der Grundlage der Nahverkehrspläne sind Instrumente für die Sicherung der Standards unter Beachtung beihilferechtliche Anforderungen zu entwickeln. Darunter fällt auch der Einsatz von emissions- und

lärmmarmen Fahrzeugen. 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<sup>14</sup>.

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. Fahrkartendruckern 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).

---

14 Die Daten wurden im Rahmen der Elektrobusstudie 2015/2016 erhoben (<https://www.nasa.de/kompetenzzentrum/elektrobusstudie/>).

## Leitprojekt: Elektromobilität im ÖSPV

Das Land 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. Ein wichtiges Instrument hierbei ist die Förderrichtlinie „Alternative Antriebe“. Darüber hinaus leistet die NASA GmbH – gestützt auf die Entwicklung des aktuellen Stands der Technik, der kontinuierlichen Marktbeobachtung und der Berücksichtigung von Betriebserfahrungen aus vergleichbaren Projekten – einen direkten 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. Fahrkartendrucker 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. Fahrkartendrucker, 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 Auskunfts- 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.6.4.4). 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 Erweiterung von INSA zur Beauskunftung und Buchung vollflexibler Bedienformen,
- 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 Linienbusse 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 |
|-----------------------------------|-------|
| WLAN im ÖPNV                      | 29    |
| Marktforschung und Big Data       | 35    |
| Hierarchisierung ÖSPV-Netze       | 45    |
| S-Bahn                            | 71    |
| Angebot Plus                      | 71    |
| Langfristige Sicherung der HSB    | 112   |
| E-Ticket Sachsen-Anhalt           | 118   |
| Vertrieb                          | 118   |
| Flächendeckende Verbundstrukturen | 123   |
| Kundenrechte                      | 126   |
| Echtzeitdaten                     | 128   |
| Open Data                         | 130   |
| Arbeitskräftesicherung            | 135   |
| Bundesverkehrswegeplan            | 140   |
| Elektrifizierung des Bahnverkehrs | 141   |
| Stufenfreiheit                    | 149   |
| ÖSPV-Haltestellen                 | 152   |
| Elektromobilität im ÖSPV          | 159   |
| Autonomes Fahren                  | 163   |

Anlage 1: Entwicklung Regionalisierungsmittel bis 2031

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

## Anlage 2: Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Entwicklung von Angebot und Nachfrage im SPNV

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

Entwicklung von Angebot und Nachfrage im SPNV

| Kreisfreie Städte/<br>Landkreise | Fahrplankilometer pro Jahr in 1.000 |        |        |        |        |        |        |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                                  | 2009                                | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   |
| <b>Altmarkkreis Salzwedel</b>    | 5.026                               | 4.649  | 4.957  | 4.940  | 4.950  | 4.880  | 4.794  |
| <b>Anhalt-Bitterfeld</b>         | 6.241                               | 5.764  | 6.054  | 5.989  | 5.982  | 5.749  | 5.791  |
| <b>Börde</b>                     | 6.258                               | 6.436  | 6.387  | 6.373  | 6.414  | 6.708  | 6.803  |
| <b>Burgenlandkreis</b>           | 5.764                               | 5.813  | 5.960  | 5.882  | 5.725  | 5.552  | 5.383  |
| <b>Dessau-Roßlau</b>             | 2.602                               | 2.436  | 2.475  | 2.439  | 2.398  | 2.469  | 2.417  |
| <b>Halle (Saale)</b>             | 8.863                               | 8.812  | 8.537  | 8.362  | 8.322  | 8.088  | 8.138  |
| <b>Harz</b>                      | 8.891                               | 8.922  | 8.490  | 8.609  | 8.694  | 8.609  | 8.685  |
| <b>Jerichower Land</b>           | 3.307                               | 3.592  | 3.543  | 3.987  | 4.160  | 4.072  | 4.095  |
| <b>LH Magdeburg</b>              | 9.039                               | 9.001  | 9.049  | 9.100  | 9.146  | 9.015  | 9.099  |
| <b>Mansfeld-Südharz</b>          | 4.197                               | 4.256  | 4.387  | 4.602  | 4.609  | 4.645  | 4.915  |
| <b>Saalekreis</b>                | 8.453                               | 8.524  | 8.694  | 8.715  | 8.721  | 8.785  | 8.712  |
| <b>Salzlandkreis</b>             | 4.946                               | 4.891  | 4.749  | 4.864  | 4.874  | 4.858  | 4.634  |
| <b>Stendal</b>                   | 4.490                               | 4.594  | 3.946  | 3.896  | 3.943  | 3.983  | 3.989  |
| <b>Wittenberg</b>                | 4.535                               | 4.389  | 4.473  | 4.712  | 4.684  | 4.776  | 4.791  |
| <b>Sachsen-Anhalt gesamt</b>     | 82.613                              | 82.080 | 81.701 | 82.471 | 82.624 | 82.190 | 82.248 |

Die Angaben in dieser Tabelle basieren auf den dem Landesverwaltungsamt vorliegenden Angaben gemäß §8a ÖPNVG LSA, sowie auf den in den Verwendungsnachweisen der im Bahn-Bus-Landesnetz geförderten Busverkehre gemeldeten Kilometern.

Entwicklung der landesweiten Verkehrsnachfrage im ÖSPV je Landkreis

| Kreisfreie Städte/<br>Landkreise | Fahrplankilometer 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           |
| <b>Sachsen-Anhalt gesamt</b>     | <b>90.171</b>                       | <b>85.062</b> | <b>93.032</b> | <b>91.046</b> | <b>88.084</b> | <b>85.331</b> | <b>84.446</b> |

Die Angaben in dieser Tabelle basieren auf den an das Landesverwaltungsamt gemeldeten Fahrgastzahlen gemäß §8a ÖPNVG LSA auf Basis der verkauften Tickets.



Anlage 3: Wesentliche Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV

| Fahrgastgruppe                          | Anforderungen  |
|---|--|
| <b>Alle Fahrgäste</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV</li> <li>• zeitliche und räumliche Abstimmung der verschiedenen Angebote im ÖPNV</li> <li>• attraktive Reisegeschwindigkeiten sowie kurze Gesamtreisezeiten</li> <li>• Möglichkeit der Bildung von Wegekett</li> <li>• hohe Beförderungsqualität (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Komfort, Service)</li> <li>• umfassende Informations-, Beratungs- und Erwerbsmöglichkeiten für alle Angebote im ÖPNV unter Einschluss spezifischer Kommunikations- und Informationsangebote</li> <li>• einfache, verständliche und kostengünstige, durchgängige Tarifangebote für alle Angebote</li> <li>• ansprechender und Sicherheit vermittelnder Zustand von Fahrzeugen, Anlagen und Umfeld</li> <li>• umfassender Schutz vor Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen</li> <li>• Möglichkeit der Gepäck- und Fahrradmitnahme</li> <li>• stets ansprechbare Kundenbetreuer</li> </ul> |
| <b>Frauen</b>                           | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• umfassender Schutz vor (sexueller) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen</li> <li>• angemessene Verkehrsangebote auch in Schwachlastzeiten</li> </ul>  |
| <b>Berufspendler/-innen</b>             | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• abgestimmtes Angebot aller Öffentlichen Verkehrsmittel</li> <li>• kostengünstiger Gemeinschaftstarif für alle Öffentlichen Verkehrsmittel</li> </ul>   |
| <b>Eltern/ Berufstätige mit Kindern</b> | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebote müssen das Erreichen der Kinderbetreuungseinrichtungen und Arbeitsstätte ermöglichen</li> <li>• Sicherheit der Anlagen und Fahrzeuge des ÖPNV für Kinder</li> <li>• Eignung der Fahrzeuge und Einstiegsbedingungen für Mitnahme von Gepäck und Kinderwagen</li> <li>• Wickelstuben in großen Bahnhöfen</li> </ul>   |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>Einkaufende</b>                | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte mit dem ÖPNV</li> <li>• Einkaufsmöglichkeiten in den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe</li> </ul>  |
| <b>Mobilitäts-beeinträchtigte</b> | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen, baulichen Anlagen und Umfeld</li> <li>• barrierefreie Informationsangebote</li> <li>• Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice</li> </ul>  |
| <b>Menschen mit Behinderungen</b> | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen</li> <li>• barrierefreie Ausstattung von Fahrzeugen, baulichen Anlagen und Umfeld</li> <li>• barrierefreie Informationsangebote</li> <li>• Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice</li> <li>• einfach gestaltete Leitsysteme</li> <li>• Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips</li> <li>• Prüfung: Verfassung von Publikationen, Erläuterungen und Informationssystemen in leichter Sprache</li> </ul> |
| <b>Senioren/-innen</b>            | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eichte Zugänglichkeit der Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Umfeld</li> <li>• einfach verständliche Informationsangebote</li> <li>• Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, evtl. Gepäckträgerservice</li> </ul>   |
| <b>Kinder, Jugendliche</b>        | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• räumliche und zeitliche Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Freizeiteinrichtungen mit dem ÖPNV</li> </ul>   |
| <b>Migranten/-innen</b>           | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zeitliche und räumliche Erreichbarkeit der Wohnstandorte mit dem ÖPNV</li> <li>• umfassender Schutz vor (fremdenfeindlicher) Gewalt auf Anlagen und deren Umfeld sowie in Fahrzeugen</li> </ul>   |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Freizeitnutzer/ -innen,<br/>Touristen</b></p> | <p><i>zusätzliche bzw. besonders bedeutsame Anforderungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einheitliche und übersichtliche Informationsmöglichkeiten über das Angebot im ÖPNV</li> <li>• mehrsprachige Informationsangebote</li> <li>• Mobilitätsberatung in Zusammenhang mit Freizeitangeboten</li> <li>• Verknüpfung von verkehrlichen und touristischen Informationsangeboten</li> <li>• zeitliche und räumliche Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Freizeitangeboten</li> <li>• Kommunizierung buchbarer Produkte Pauschalen/ Bausteine</li> <li>• Integration der Online-Buchungsplattform Tourismusportal <a href="http://www.sachsen-anhalt-tourismus.de">www.sachsen-anhalt-tourismus.de</a></li> <li>• Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten</li> <li>• Eignung der Fahrzeuge für Gepäckmitnahme</li> </ul> |
|---|---|

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

| <b>Netz</b>               | <b>Nordharz (NHZ)</b>                 |
|---------------------------|---------------------------------------|
| 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               |
| <u>Linien</u>             |                                       |
| 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            |

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

| <b>Netz</b>                            | <b>Dieselnetz Ostthüringen (DNOT)</b> |
|--|---------------------------------------|
| 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               |
| <b><u>Linien in Sachsen-Anhalt</u></b> |                                       |
| EBx 12                                 | Saalfeld – Gera – Zeitz – Leipzig     |
| EB 22                                  | Saalfeld – Gera – Zeitz – Leipzig     |

| <b>Netz</b>                            | <b>Netz Stadtbahn (STB)</b>                                  |
|--|--|
| Vertragspartner                        | DB Regio AG, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH <sup>2</sup>         |
| 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                                      |
| <b><u>Linien in Sachsen-Anhalt</u></b> |  |
| RE 1                                   | Magdeburg – Berlin – Frankfurt (Oder)                        |
| RE 4                                   | Stendal – Berlin (1 Zugpaar in Tagesrandlage) <sup>3</sup>   |
| RE 7                                   | Dessau – Berlin – Wünsdorf Waldstadt bzw. Senftenberg        |

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

2 Vertragspartner beim RE 4.

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

| <b>Netz</b>                            | <b>Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I (MDSB I)</b>  |
|--|--|
| 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  |
| <b><u>Linien in Sachsen-Anhalt</u></b> |  |
| 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  |

| <b>Netz</b>               | <b>Elektronetz Sachsen-Anhalt Nord (ENORM)</b>                      |
|---------------------------|---|
| 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   |
| <b><u>Linien</u></b>      |   |
| 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)                         |

| <b>Netz</b>               | <b>Netz Nord-Süd (NOS)</b> |
|---------------------------|----------------------------|
| 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                              |
| <b><u>Linien in Sachsen-Anhalt</u></b> |  |
| RE 3                                   | Lutherstadt Wittenberg – Jüterbog – Berlin – Schwedt |
| RE 3                                   | Falkenberg – Jüterbog – Berlin – Stralsund           |

|                           |                                       |
|---------------------------|---------------------------------------|
| <b>Netz</b>               | <b>RX 4 Halle – Goslar</b>            |
| 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               |
| <b><u>Linien</u></b>      |                                       |
| HEX 4                     | Halle – Halberstadt – Goslar          |

| <b>Netz</b>               | <b>Mitteldeutsches S-Bahnnetz II (MDSB II)</b>                  |
|---------------------------|---|
| 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   |
| <b><u>Linien</u></b>      |   |
| 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                                   |

| <b>Netz</b>               | <b>Saale – Thüringen – Südharz (STS)</b>   |
|---------------------------|--|
| 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                    |
| <b><u>Linien</u></b>      |  |
| 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) |

| <b>Netz</b>               | <b>Netz Elbe-Altmark (ELA)</b> |
|---------------------------|--------------------------------|
| 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             |
| <b><u>Linien</u></b>      |                                |
| RB 33                     | Stendal – Tangermünde          |
| RB 34                     | Stendal – Rathenow             |

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

<sup>4</sup> Verlängerungsoption bis Dez. 2028.

| <b>Netz</b>               | <b>Dieselnetz Sachsen-Anhalt (DISA)</b>                    |
|---------------------------|--|
| 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                                    |
| <b><u>Linien</u></b>      |  |
| 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                     |

| <b>Netz</b>               | <b>Netz Elster-Geiseltal (ELGE)</b>                   |
|---------------------------|---|
| aktueller Vertragspartner | offen, Verfahren läuft                                |
| Laufzeit                  | Dez. 2019 – Dez. 2024 <sup>5</sup> bzw. bis Dez. 2032 |
| Federführer               | NASA GmbH   |
| Bestellvolumen LSA        | 0,75 Mio. Zugkm pro Jahr                              |
| <b><u>Linien</u></b>      |   |
| 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                         |
| RB      | Regionalbahn                                    |
| RE      | Regionalexpress                                 |
| SAS     | Netz Sachsen-Anhalt Süd                         |
| SE      | Stadtxpress                                     |
| STB     | Netz Stadtbahn Berlin                           |
| STS     | Netz Saale-Thüringen-Südharz                    |
| VMV     | Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern     |
| Zugkm   | Zugkilometer                                    |
| ZVNL    | Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig    |

<sup>5</sup> Für die Linie RB 76 Kernlaufzeit bis Dez. 2024 mit Verlängerungsoption bis Dez. 2028.

Anlage 5: Vorgesehene Entwicklung der im regelmäßigen SPNV bedienten Eisenbahninfrastruktur im Land Sachsen-Anhalt

Infrastruktur der DB Netz AG - Strecken

| KBS | Strecke                                       | Strecken-geschwindig-keit |                  | Sonstige Maßnahmen            | Umsetzungs-termin                       |         | Bahnsteig-höhe <sup>1</sup><br>[mm]  | Anmerkung |
|-----|---|---------------------------|------------------|-------------------------------|---|---------|--|-----------|
|     |   | IST<br>[km/h]             | SOLL<br>[km/h]   |                               | Jahr                                    |         |  |           |
| 203 | Lu. Wittenberg – Jüterbog                     | 200 <sup>2</sup>          | 200 <sup>2</sup> |                               | fertig                                  | 550     | Bahnsteige in Bützlig 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     | Bei einer Durchbindung des RE 4 von Berlin über Rathenow bis Stendal ist eine Abweichung von der in Sachsen-Anhalt üblichen Bahnsteighöhe von 55 cm auf 76 cm zu prüfen. |           |
| 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 <sup>2</sup> | 200 <sup>2</sup> |  |  | fertig    | 550          | Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz  |
| 250 | Bitterfeld – Leipzig        | 200 <sup>2</sup> | 200 <sup>2</sup> |  |  | 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 <sup>2</sup> |  |  | bis 2022  | 550          | Bahnsteigzielhöhe gemäß Mitteldeutsches-S-Bahn-Netz  |
| 254 | Biederitz – Roßlau          | 120              | 160              |  |  | nach 2020 | 550          |  |
| 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 <sup>3</sup> |  |  | nach 2020 | 550          |  |
| 305 | Magdeburg – Wittenberge     | 120              | 160              |  |  | nach 2020 | 550          | Priorität Streckenausbau Abschnitt Zielitz – Stendal; Bahnsteigzielhöhe gemäß S-Bahn-Netz Mittelbe |

|     |                                      |         |         |         |             |   |              |  |
|-----|--------------------------------------|---------|---------|---------|-------------|---|--------------|--|
| 305 | Stendal – Salzwedel – Uelzen         | 160     | 160     | 160     | zweigleisig | Abschnitt Hohenwulsch – Salzwedel fertiggestellt; Zweigleisigkeit nach 2020 | 550          |  |
| 308 | Abzw. Gliendenberg – Oebisfelde      | 100     | 120     | 120     |             | bis 2025  | 550          |  |
| 309 | S-Bahn Magdeburg                     | 120/160 | 120/160 | 120/160 |             | fertig  | 550          | Bahnsteigzielhöhe gemäß S-Bahn-Netz Mittelelbe                                 |
| 310 | Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig | 160     | 160     | 160     |             | fertig  | 550 oder 760 |  |
| 315 | Magdeburg – Halberstadt              | 100     | 120     | 120     |             | bis 2020  | 550          |  |
| 315 | Wegeleben – Thale                    | 100     | 120     | 120     |             | nach 2020   | 550          |  |
| 328 | Halberstadt – Blankenburg            | 80      | 80      | 80      |             | fertig  | 550          |  |
| 330 | Halle (Saale) – Halberstadt          | 120/160 | 120/140 | 120/140 |             | fertig  | 550          | Klärung Streckenhöchstgeschwindigkeit 140 km/h für Fahrzeuge ohne Neigetechnik |

|     |                                    |             |             |             |                        |  |     |  |
|-----|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|--|-----|--|
| 330 | Halberstadt – Vienenburg           | 100/120/160 | 100/120/160 | 100/120/160 |                        | fertig                                     | 550 | Klärung Streckenhöchstgeschwindigkeit 140 km/h für Fahrzeuge ohne Neigetechnik                       |
| 330 | Könnern – Baalberge                | 80          | 80          | 80          |                        | bis 2020                                   | 550 | BÜ-Maßnahmen zwischen Könnern und Bebitz zur Herstellung 80 km/h erforderlich                        |
| 334 | Aschersleben – Köthen – Dessau     | 100         | 100         | 120         |                        | nach 2020                                  | 550 | Priorität Streckenausbau Abschnitt Köthen – Dessau; Gleiswechselbetrieb Aschersleben – Güsten        |
| 335 | Schönebeck – Güsten                | 120         | 120         | 120         |                        | fertig                                     | 550 |  |
| 335 | Güsten – Blankenheim Tr.           | 100/70      | 100/70      | bis zu 120  |                        | bis 2020                                   | 550 |  |
| 335 | Sangerhausen – Erfurt              | 100/120     | 100/120     | 140         |                        | nach 2020                                  | 550 |  |
| 340 | Magdeburg – Köthen – Halle (Saale) | 160         | 160         | 160         |                        | fertig                                     | 550 |  |
| 340 | Calbe (Saale) – Bernburg-Waldau    | 80          | 80          | 80          | Verbindungskurve 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 –/<br>Halle-Trotha – Halle<br>(Saale) Hbf – Schkeu-<br>ditz – Leipzig | 120              | 120              |  |  |  | fertig    | 550           | Bahnsteigziel-<br>höhe gemäß<br>Mitteldeutsches-<br>S-Bahn-Netz; im<br>Stadtgebiet Halle<br>(Saale) geringere<br>Geschwindigkeiten |
| 501.5 | Halle (Saale) –<br>Flughafen Leipzig/<br>Halle – Leipzig                              | 200 <sup>2</sup> | 200 <sup>2</sup> |  |  |  | fertig    | 550           | Bahnsteigzielhöhe<br>gemäß Mitteldeut-<br>sches-S-Bahn-<br>Netz  |
| 501.7 | Halle (Saale) – Lu.<br>Eisleben   | 100/120          | 140              |  |  |  | nach 2020 | 550           | Bahnsteigzielhöhe<br>gemäß Mitteldeut-<br>sches-S-Bahn-<br>Netz  |
| 501.8 |   |                  |                  |  |  |  |           |               | siehe KBS 250  |
| 501.9 | Halle (Saale) –<br>Delitzsch ob. Bf. –<br>Eilenburg                                   | 100              | 120              |  |  |  | nach 2020 | 550           | Bahnsteigzielhöhe<br>gemäß Mitteldeut-<br>sches-S-Bahn-<br>Netz  |
| 550   | Gera – Zeitz – Leipzig  | 100              | 120              |  |  |  | bis 2019  | 550           |  |
| 551   | Weißenfels - Zeitz  | 90/100           | 90/100           |  |  |  | fertig    | 550           |  |
| 560   | Leipzig – Naumburg<br>(Saale) – Jena  | 120              | 160              |  |  |  | nach 2020 | 550           |  |
| 580   | Halle (Saale) –<br>Naumburg – Erfurt  | 120/160          | 160              |  |  |  | nach 2020 | 550           |  |



|     |                               |     |     |  |           |     |  |
|-----|-------------------------------|-----|-----|--|-----------|-----|--|
| 585 | Naumburg (Saale) –<br>Nebra   | 50  | 80  |  | nach 2020 | 550 | derzeit nur<br>Naumburg (Saale)<br>Hbf – Freyburg 80<br>km/h |
| 586 | Merseburg – Querfurt          | 80  | 80  | Verlänge-<br>rung bis<br>Querfurt<br>West zu<br>prüfen | fertig    | 550 |  |
| 590 | Halle (Saale) –<br>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. den Bahnhöfen Aschersleben, Magdeburg Hbf, Dessau Hbf, Halle (Saale) Hbf, Stendal, Halberstadt und Lutherstadt Wittenberg Hbf sind auch langfristig verschiedene Bahnsteighöhen zu akzeptieren.

- 
- 1 Zielhöhe
  - 2 SPNV 160 km/h
  - 3 Solange keine Elektrifizierung besteht, SPNV nur 120 km/h.

## Infrastruktur der DB Netz AG – Knoten

| Knoten                     | Maßnahme                              | Umsetzungs-termin | 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/<br>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                                       | Strecken-geschwindigkeit |             | Sonstige Maßnahmen                      | Umsetzungs-termin | Bahnsteig-höhe <sup>1</sup> |      | Anmerkung |
|-----|---|--------------------------|-------------|---|-------------------|-----------------------------|------|-----------|
|     |   | IST [km/h]               | SOLL [km/h] |   |                   | Jahr                        | [mm] |           |
| 218 | Lu. Wittenberg – Bad Schmiedeberg – Eilenburg | 50/60                    |             |   |                   |                             |      |           |
| 585 | Nebra – Wangen (– Artern )                    | 50                       | 50          | Wende-möglichkeit Wangen gewährleis-ten | fertig            | 550                         |      |           |

Infrastruktur der Zossen Rail GmbH

| KBS | Strecke                                     | Strecken-geschwindigkeit |             | Sonstige Maßnahmen   | Umsetzungs-termin | Bahnsteig-höhe <sup>1</sup> |      | Anmerkung |
|-----|---|--------------------------|-------------|--|-------------------|-----------------------------|------|-----------|
|     |   | IST [km/h]               | SOLL [km/h] |  |                   | Jahr                        | [mm] |           |
| 585 | Naumburg (Saale) Ost – Naumburg (Saale) Hbf | 50                       | 50          | Strecken-erweite-rung und neue Stati-onen im Stadtgebiet Naumburg prüfen | bis 2020          | 550                         |      |           |

Infrastruktur der Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH

| KBS | Strecke          | Strecken-geschwindigkeit   |                | Sonstige Maßnahmen | Umsetzungs-termin | Bahnsteig-höhe <sup>1</sup><br>[mm] | Anmerkung |
|-----|------------------|--|----------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-----------|
|     |                  | IST<br>[km/h]  | SOLL<br>[km/h] |                    |                   |                                     |           |
| 257 | Dessau – Wörlitz | ohne Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen |                |                    | Jahr              |                                     |           |

Infrastruktur der Harzer Schmalspurbahnen GmbH

| KBS | Strecke                                 | Strecken-geschwindigkeit |                | Sonstige Maßnahmen | Umsetzungs-termin | Bahnsteig-höhe <sup>1</sup><br>[mm] | Anmerkung |
|-----|---|--------------------------|----------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-----------|
|     |   | IST<br>[km/h]            | SOLL<br>[km/h] |                    |                   |                                     |           |
| 325 | Wernigerode – Brocken                   |                          |                |                    | Jahr              |                                     |           |
| 326 | Drei Annen Hohne – Eislefelder Talmühle |                          |                |                    |                   |                                     |           |
| 333 | Quedlinburg – Eislefelder Talmühle      |                          |                |                    |                   |                                     |           |
| 333 | Alexisbad – Harzgerode                  |                          |                |                    |                   |                                     |           |

Infrastruktur der Felsnetz GmbH

| KBS | Strecke                | Strecken-geschwindig-keit  |                | Sonstige Maßnahmen | Umsetzungs-termin | Bahnsteig-höhe <sup>1</sup><br>[mm] | Anmerkung |
|-----|------------------------|--|----------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-----------|
|     |                        | IST<br>[km/h]  | SOLL<br>[km/h] |                    |                   |                                     |           |
| 328 | Blankenburg – Rübeland | ohne faktische Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen |                |                    | Jahr              |                                     |           |

Infrastruktur der Mansfelder Bergwerksbahn

| KBS | Strecke                  | Strecken-geschwindig-keit  |                | Sonstige Maßnahmen | Umsetzungs-termin | Bahnsteig-höhe <sup>1</sup><br>[mm] | Anmerkung |
|-----|--------------------------|--|----------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|-----------|
|     |                          | IST<br>[km/h]  | SOLL<br>[km/h] |                    |                   |                                     |           |
| 337 | Klostermansfeld – Wippra | ohne faktische Aufgabenträgerschaft des Landes, Vorgaben sind vor Ort zu treffen |                |                    | Jahr              |                                     |           |

## Gleichstellung der Geschlechter

Zugunsten einer besseren Lesbarkeit sowie zur Reduzierung des Textumfangs wird im ÖPNV-Plan auf die gleichzeitige Verwendung geschlechterspezifischer Sprachformen wie zum Beispiel „Pendler/Pendlerin“ i. d. R. verzichtet. Es werden i. d. R. die männlichen Bezeichnungen verwendet, wobei sämtliche Bezeichnungen explizit für alle Geschlechter gelten, da es sich bei der Gestaltung des ÖPNV um eine Querschnittsaufgabe handelt, die alle Menschen betrifft.

## Impressum

### Herausgeber

**Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt**  
Turmschanzenstraße 30  
39114 Magdeburg

unter Mitwirkung von

**Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH**  
Am Alten Theater 4  
9104 Magdeburg

