

Nahverkehrsplan 2020 - 2030 für den Salzlandkreis

- Endbericht -

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

Salzlandkreis
Der Landrat
Karlsplatz 37
06406 Bernburg (Saale)

D A T U M

22. Oktober 2018

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Strasse 120
01127 Dresden
Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60
E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Inhalt

1	Rahmenbedingungen	5
1.1	Anlass und Zielstellung	5
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	6
1.3	Der organisatorische Rahmen	8
1.3.1	Aufgabenträger	8
1.3.2	Verkehrsverbund	8
1.3.3	Linienbündelung	9
2	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze	12
2.1	Übergreifende Zielvorstellungen aus dem ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt	12
2.2	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze des Landkreises	13
2.3	Klima- und Umweltschutz	16
3	Raum- und verkehrsstrukturelle Entwicklung im Planungsraum	18
3.1	Charakterisierung des Planungsraumes	18
3.2	Bevölkerungsentwicklung	20
3.3	Beschäftigungsstruktur	25
3.4	Schulen und Schülerzahlen	27
3.5	Individualverkehr	29
3.5.1	Pkw-Verfügbarkeit und Motorisierungsgrad	29
3.5.2	Radverkehr	30
3.6	Öffentlicher Personennahverkehr	30
3.6.1	Fernverkehr	30
3.6.2	Schienenpersonennahverkehr	31
3.6.3	Regionalverkehr	34
3.6.4	Stadtverkehre	36
3.6.5	Flexible Bedienung	37
3.6.6	Verknüpfungen	37
3.6.7	Infrastruktur und Fahrzeugpark	40
3.6.8	Tarif und Vertrieb	41
3.6.9	Information, Service und Marketing	42
4	Abschätzung künftiger Entwicklungen	45
4.1	Ausbildungsverkehr	45

4.2	Berufspendler- und Besorgungsverkehr	45
4.3	Tourismus-, Freizeit- und Besucherverkehr	47
4.4	Fazit	48
5	Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV	49
5.1	Grundlegende Festsetzungen	49
5.1.1	Ansätze für die Netzgestaltung	49
5.1.2	Hierarchie des ÖPNV-Netzes	51
5.1.3	Erschließungsqualität	51
5.2	Netzkonzept	53
5.2.1	Bahn-Bus-Landesnetz	53
5.2.2	Grundnetz	54
5.2.3	Ergänzungsnetz	55
5.2.4	Stadtverkehr	56
5.3	Bedienung	58
5.3.1	Bedienungskonzept SPNV	58
5.3.2	Bedienungskonzept ÖSPV	58
5.3.2.1	<i>Grundnetz</i>	59
5.3.2.2	<i>Ergänzungsnetz</i>	59
5.3.2.3	<i>Stadtverkehr</i>	61
5.3.2.4	<i>Schülerbeförderung</i>	61
5.3.2.5	<i>Kreisübergreifende Verbindungen</i>	61
5.3.3	Alternative Bedienformen	62
5.4	Vernetzung der Verkehrsträger	64
5.4.1	Verknüpfung im Bahn-Bus-Landesnetz	64
5.4.2	Verknüpfung Bahn-Bus-Landesnetz - Regionalbusverkehr	64
5.4.3	Verknüpfung innerhalb des ÖSPV	65
5.4.4	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	66
5.4.5	Erreichbarkeit zentraler Orte	66
5.4.6	Intermodale Vernetzung	67
5.5	Barrierefreiheit	69
5.6	Verkehrsinfrastruktur	72
5.6.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	72
5.6.2	Fahrwege	77
5.7	Fahrzeuge	78
5.8	Tarif und Vertrieb	80
5.9	Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	82
5.9.1	Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen	82
5.9.2	Beratung und Service	85

5.9.3	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	85
5.9.4	Fahrgastsicherheit	87
6	Finanzierung des ÖPNV	88
6.1	Vorbemerkung	88
6.2	Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen	88
6.3	Investitionen	90
7	Verzeichnisse	91
7.1	Abkürzungsverzeichnis	91
7.2	Abbildungsverzeichnis	92
7.3	Tabellenverzeichnis	92
7.4	Quellenverzeichnis	93
7.5	Anlagenverzeichnis	96

Anlagen

1 Rahmenbedingungen

1.1 Anlass und Zielstellung

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

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

Der derzeit geltende Nahverkehrsplan des Salzlandkreises wurde im Jahr 2011 aufgestellt und durch den Kreistag beschlossen. Seither haben sich die Rahmenbedingungen und die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Gestaltung des ÖSPV verändert, so dass eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erforderlich ist. Die wesentlichsten Gesichtspunkte hierbei sind:

- veränderte rechtliche Rahmenbedingungen
- die zum 31.12.2020 auslaufende Gültigkeit des Nahverkehrsplanes
- die Entwicklung der raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im Landkreis (z.B. demografischen Entwicklung, Schulentwicklungsplanung)
- Veränderungen in Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot
- das Auslaufen der Liniengenehmigungen für den ÖSPV zum 31.07.2020 und die Neuerteilung der Liniengenehmigungen zum 01.08.2020
- die haushaltsrechtlichen Planungen des Salzlandkreises für den Zeitraum ab 2021 (Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach ÖPNVG LSA)

Der Nahverkehrsplan als Gestaltungsinstrument für den ÖPNV soll die Grundlagen der ÖSPV-Entwicklung für die Jahre 2020 bis 2030 im Salzlandkreis festschreiben

und gleichzeitig Grundlage für Vergabe und Genehmigungserteilungen von Verkehrsleistungen nach den geltenden Bestimmungen sein.

In einem ersten Arbeitsschritt werden dazu die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen erläutert und die verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele des Salzlandkreises zur weiteren Ausgestaltung des ÖSPV aktualisiert. Anschließend werden die strukturellen Entwicklungen im Planungsraum analysiert und der im ÖPNV erreichte Stand aufgenommen und bewertet. Darauf aufbauend erfolgen eine Abschätzung künftiger Entwicklungen und die Fortschreibung der Konzeption zur Gestaltung des ÖSPV.

Der letzte Schritt beinhaltet die Anpassung des Finanzierungskonzeptes und der Investitionsplanung.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

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

- die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Wirkung zum 24.12.2017
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08.08.1990, zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808)
- das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27.12.1993, zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)
- das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28.01.1988, zuletzt geändert durch Art. 463 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 2 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)
- das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) vom 28.06.2007, zuletzt geändert durch Art. 17 des Gesetzes vom 14.08.2017 (BGBl. I S. 3122)
- das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) vom 20.01.2005, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354)
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31.07.2012, zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 17.12.2014 (GVBl. LSA S. 525, 528)
- der Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan, Zeitraum 2010 bis 2015/2025, vom 08.02.2011, bzw. dessen Fort-

schreibung für den Zeitraum 2020 - 2030 (derzeit als Entwurfsfassung vom 20.10.2017/27.11.2017 im Anhörungsverfahren)

- das Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt - BGG LSA) vom 16.12.2010 (GVBl. LSA 2010, S. 584)
- das Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA) in der Fassung der Bekanntmachung vom 09.08.2018 (GVBl. LSA 2018, S. 244, 245)
- das Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Sachsen-Anhalt (Landesvergabegesetz - LVG LSA) vom 19.11.2012, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.10.2015 (GVBl. LSA S. 562)
- das Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) vom 23.04.2015, zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.10.2017 (GVBl. LSA S. 203)
- das Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 06.07.1993, zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 17.12.2014 (GVBl. LSA S. 522, 523)
- der Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP LSA)
- die Verordnung über den Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt vom 16.02.2011
- 1. Entwurf des Regionalen Entwicklungsplanes Magdeburg der Regionalen Planungsgemeinschaft Magdeburg (RPM) vom 02.06.2016
- der Landesverkehrswegeplan (LVWP) - Teil Straße (Stand Januar 2004)

1.3 Der organisatorische Rahmen

1.3.1 Aufgabenträger

Die Zuständigkeiten für den ÖPNV im Salzlandkreis sind auf unterschiedliche Aufgabenträger verteilt.

- Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Sachsen-Anhalt Aufgabenträger. Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ist mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragt. Sie plant, bestellt und bezahlt im Landesauftrag den SPNV und fördert über Ausschreibungen den Wettbewerb unter den Eisenbahnunternehmen.
- Für Verkehrsangebote des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Stadt- und Regionalverkehr auf der Basis des PBefG ist der Salzlandkreis zuständiger Aufgabenträger und hat eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen.

1.3.2 Verkehrsverbund

Die Verkehrsunternehmen der Region Magdeburg - dazu zählen DB Regio, BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH, Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH, Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG, Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH und Transdev Sachsen-Anhalt GmbH - arbeiten schon seit vielen Jahren gemeinsam daran, ihren Fahrgästen einen attraktiven ÖPNV anzubieten. Seit Dezember 2010 gilt für die Landkreise Börde, Jerichower Land, den Salzlandkreis und die Landeshauptstadt Magdeburg verkehrsunternehmensübergreifend ein einheitlicher Tarif.

Die im Regionalverkehrsverbund „marego“ zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen treten dabei als Gesellschafter auf. Die Personennahverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH wirkt als Kooperationspartner mit. Ab Dezember 2018 scheidet die Transdev Sachsen-Anhalt GmbH als Gesellschafter aus und stattdessen wird die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH in der Region Magdeburg als Verkehrsunternehmen aktiv sein.

Der marego vertritt das Leitbild einer modernen Mobilität für Magdeburg und die Region. Er fungiert als Schnittstelle zwischen den Fahrgästen, den Verkehrsunternehmen und den politischen Aufgabenträgern. Die starke Vernetzung der umliegenden Landkreise mit dem Oberzentrum Magdeburg fördert ein Zusammenwachsen der Region. Ein insgesamt leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, hohe Qualitätsstandards, ein flächendeckendes und verkehrsmittelübergreifendes Tarifangebot sowie verbundweites Marketing steigern die Attraktivität des regionalen ÖPNV und erhöhen die Nachhaltigkeit des Gesamtsystems.

Vom marego definierte Interessen und verkehrspolitische Planungsziele sind bei der Erstellung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen.

1.3.3 Linienbündelung

Für eine Linienbündelung sind die Grundsätze gem. § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG zu beachten. Eine Linienbündelung kann dann vorgenommen werden, wenn aufgrund der Eigenart des zu überplanenden Verkehrsgebietes, der Bevölkerungsstruktur sowie im Hinblick auf die Qualität des Verkehrsangebots auch im Sinne einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung eine einheitliche Verkehrserstellung geboten ist. Für den Zuschnitt der Linienbündel sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Wirtschaftlich und verkehrlich enge Verflechtung von Linien
- Zusammenfassung ertragreicher und ertragsschwacher Linien (Vermeidung von „Rosinenpickerei“)
- Betrieblich optimale Verkehrsbedienung
- Einheitlicher Marktauftritt

Die Linien des ÖSPV im Salzlandkreis weisen eine solche starke Zusammengehörigkeit auf, weshalb sie als ein Linienbündel zusammengefasst werden können.

Unter Beachtung der Größe und Struktur des Planungsraumes Salzlandkreis und bestehender funktionaler Zusammenhänge zwischen den Linien werden daher, wie auch bereits im Nahverkehrsplan 2012 festgesetzt, alle in Aufgabenträgerschaft des Salzlandkreises befindlichen Regional- und Stadtverkehrslinien des Landkreises planerisch und rechtlich **zu einem Linienbündel** zusammengefasst. Damit verfolgt der Landkreis folgende Ziele:

- Sicherung einer hohen Wirtschaftlichkeit bei der Durchführung des regionalen ÖSPV durch Nutzung von Synergieeffekten bei Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung, Fahrzeug- und Personalvorhaltung, Unterhaltung der Fahrzeuge und Betriebsanlagen sowie beim Reagieren auf Havariesituationen
- Bereitstellung eines attraktiven ÖSPV für die Fahrgäste durch optimal aufeinander abgestimmte Linienfahrpläne, Sicherung eines Maximums an Anschlüssen zwischen den Linien, umfassenden Service und einheitliche Vermarktung

Die Zusammenfassung aller Linien des Salzlandkreises zu einem Linienbündel ist das Ergebnis einer gewissenhaften Abwägung zwischen den öffentlichen und unternehmerischen Interessen.

Das Linienbündelungskonzept sichert ferner, dass die Gestaltung des Regional- und Stadtbusverkehrs im Salzlandkreis in der bisherigen Form und Qualität fortgeführt werden kann und die sich daraus ergebenden Effekte weiterhin Bestand haben. Die Zusammenfassung der Linien zu einem Bündel ist insbesondere durch die nachfolgend beschriebenen Merkmale bedingt:

VERKEHRLICHE VERFLECHTUNG DER LINIEN

- Das Bus-Grundnetz ist der Hauptverkehrsträger des ÖSPV im Salzlandkreis und erfüllt die Verkehrsbedürfnisse entlang der nachfragestarken Achsen. Das Bus-Ergänzungsnetz erschließt die Fläche im Landkreis und ist konsequent auf die Zu-/Abbringerfunktion zum/vom Grundnetz mit entsprechender fahrplantechnischer Verknüpfung ausgerichtet. Die gesamtheitliche Gestaltung von Grund- und

Ergänzungsnetz gewährleistet damit die schnelle und attraktive Verbindung zwischen den einzelnen Landkreisteilen und den zentralen Orten.

- Durch eine abgestimmte und linienübergreifende Fahr- und Umlaufplanung mit Herstellung koordinierter und gesicherter Anschlüsse an einer Vielzahl von Verknüpfungspunkten wird den zwischen den einzelnen Linien aufgrund der Netzgestaltung und der Verkehrsnachfrage bestehenden umfangreichen Umsteigebeziehungen Rechnung getragen. Die optimale Koordinierung von Direktfahrtmöglichkeiten und notwendigen Umsteigebeziehungen ist nur bei Vergabe eines Gesamtnetzes möglich.

WIRTSCHAFTLICHE VERFLECHTUNG DER LINIEN

- Eine das Gesamtnetz überdeckende Planung mit linienunabhängiger Wagenumlauflösung sichert darüber hinaus einen effizienten und ressourcenschonenden Fahrzeugeinsatz. Der Salzlandkreis als Aufgabenträger des ÖSPV hat ein elementares Interesse an der Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierbarkeit seines lokalen ÖSPV.
- Bei Linienüberlagerungen auf Busachsen erfolgt eine Abstimmung der Fahrtenfolge so, dass sich weitestgehend gleichmäßige Takt- bzw. Fahrtenraster ergeben.
- Der Einsatz des Fahrpersonals wird über eine zentrale Personaldisposition geplant, was eine hohe Flexibilität sichert, z.B. bei überdurchschnittlich hohem Krankenstand oder Angebotserhöhungen zu besonderen Anlässen.
- Mögliche Ergänzungsleistungen zum Linienverkehr (z.B. freigestellter Schwimmverkehr) und Sonderverkehre können aufgrund des gemeinsamen Fahrzeug- und Personalpools effektiv umgesetzt werden.

ZUSAMMENFASSUNG ERTRAGREICHER UND ERTRAGSSCHWACHER LINIEN (VERMEIDUNG VON „ROSINENPICKEREI“)

- Aus der jeweiligen Nachfragestruktur auf den einzelnen Bedienachsen und in den Bedienräumen des Regionalverkehrs resultieren Unterschiede im Hinblick auf die Ertragsstärke der Linien. Der gemeinsame Betrieb in einem Linienbündel ermöglicht einen wirtschaftlichen Querausgleich und damit eine Kostenoptimierung.

BETRIEBLICHE VERFLECHTUNG DER LINIEN

- Der gesamte Busverkehr im Landkreis wird von einer Leitstelle aus überwacht, sodass bei Abweichungen vom Regelbetrieb schnellstens mit entsprechenden Maßnahmen reagiert werden kann und sich damit die Auswirkungen auf das Gesamtnetz auf ein Minimum reduzieren. Die Busse sind dazu mit einem einheitlichen Bordrechnersystem ausgestattet (ICTS). Fragen bezüglich bestehender Anschlüsse durch Fahrgäste und das Fahrpersonal können schnell und umfassend beantwortet werden.

- Die für die Fahrzeugunterhaltung und Fahrzeugabstellung notwendigen Betriebshöfe befinden sich in einer Hand, was zu einem effizienten Einsatz der Anlagen und des Personals für die Unterhaltung der Fahrzeuge beiträgt.

EINHEITLICHER MARKTAUFTRITT

- Die Gestaltung der Busse, Haltestellen und Informationen sowie die Vermarktung des Regionalverkehrs erfolgen nach abgestimmten, einheitlichen Grundsätzen und Vorgaben, was sich positiv auf die Akzeptanz des ÖSPV durch die Fahrgäste auswirkt.

Rechtsfolge der Zusammenfassung aller Linien zu einem Bündel ist die gebündelte Erteilung der Genehmigungen und die Ablehnung von Genehmigungsanträgen auf Einzellinien (§ 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d) PBefG). Durch das Zusammenfassen ertragsstarker und ertragsschwacher Linien wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang im Rahmen von Genehmigungsverfahren verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken erreicht.

2 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze

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

2.1 Übergreifende Zielvorstellungen aus dem ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt

Die Gestaltung des ÖPNV im Salzlandkreis orientiert sich an den planerischen Grundsätzen des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt und dessen Leitsätzen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverknüpfung und umweltverträglichen Gestaltung des motorisierten Verkehrs.

Wesentliche Leitlinien hierbei sind:¹

- Entwicklung eines ÖPNV-Gesamtsystems aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen sowie Vernetzung mit dem Individualverkehr nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes (L 16) und Verknüpfung mit dem Bahn-Bus-Landesnetz (L 2)
- Bildung eines ÖPNV-Gesamtsystems aus dem Bahn-Bus-Landesnetz (überregional bedeutsamer Nahverkehr) und kommunalen Netzen (lokal bedeutsamer Nahverkehr) (L 3)
- Einsatz der Verkehrsträger anhand der erreichbaren Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit bei durchlässigerer Gestaltung der Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern und stärkerer Ausprägung der Aufgabenteilung (L 7)
- Berücksichtigung der spezifischen Ansprüche der einzelnen Fahrgastgruppen bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Kommunikation (L 8)
- Gewährleistung eines hohen Maßes an Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit, Komfort und aktuellen Fahrgastinformationen sowie eines leicht zugänglichen und transparenten Fahrpreis- und Vertriebssystems (L 10)
- Organisation und Sicherstellung integrierter Beförderungsketten über das komplette ÖPNV-Gesamtsystem durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung der Teilsysteme (L 11) und entsprechende Gestaltung der Schnittstellen (L 11)
- Weiterentwicklung der intermodalen Vernetzung des ÖPNV, insbesondere mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr als Teilsysteme des Umweltverbundes (L 12)

¹ ÖPNV-Plan 2020 - 2030 - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt. Entwurfsfassung vom 20.10.2017, aktualisiert am 27.11.2017; derzeit im Anhörungsverfahren

- Stärkung des ÖPNV als Alternative zum MIV im Freizeit- und Tourismusverkehr (L 13)
- Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes durch Reduzierung der durch den Verkehr verursachten Emissionen und Einsatz von emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antriebskonzepten (L 16)
- Schaffung der Voraussetzungen für die weitere Digitalisierung im ÖPNV durch den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur, der Vernetzung der digitalen Systeme und Datenaustausch (L 19)

2.2 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze des Landkreises

Oberstes Ziel bei der weiteren Entwicklung des ÖPNV im Salzlandkreis ist die Sicherstellung der Mobilität der Bürger auf umwelt- und sozialverträgliche Weise unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und eines kundenorientierten Qualitätsniveaus bei der Verkehrsdurchführung.

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

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

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

2. Erfüllung der Aufgabe zur Daseinsvorsorge

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

3. Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität

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

Die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, werden bei der Gestaltung des Liniennetzes, der Verkehrsanlagen und Zugangsmöglichkeiten sowie des Fahrzeugangebotes besonders berücksichtigt. Die vollständige Barrierefreiheit ist bei allen Bauvorhaben und Neu-/Ersatzbeschaffungen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften umzusetzen.

4. Einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem

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

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

Im Einzugsbereich von Schienenstrecken hat der SPNV die Verbindung innerhalb der Verkehrsachsen und zu den zentralen Orten bevorzugt zu realisieren. Der Regionalbus hat vor allem Direktverbindungen zwischen Gemeinden und zentralen Orten, die nicht vom SPNV bedient werden, und die Erschließung in der Fläche sicherzustellen sowie die Zubringerfunktion zur Bahn wahrzunehmen. Dazu ist das ÖSPV-Netz klar und verständlich in Bedienachsen und Bedienräume zu gliedern. Parallelverkehre zwischen SPNV und ÖSPV sind grundsätzlich zu vermeiden.

In nachfrageschwachen Räumen und Zeiten ist der Linienverkehr im ÖSPV verstärkt durch flexible, bedarfsorientierte Angebote, wie z.B. Rufbus, zu ergänzen.

5. Gestaltung des ÖPNV-Angebotes

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

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

6. Bevorrechtigung des ÖSPV

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

7. Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugpark

Eine moderne, gut ausgebaute Infrastruktur ist unerlässlich für einen pünktlichen, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV. Haltestellen und Bahnhöfe als die Visitenkarte des ÖPNV müssen an bedarfsgerechten Standorten errichtet werden und leicht zugänglich sowie attraktiv gestaltet sein. An den Verknüpfungsstellen ist den Fahrgästen durch Wegweisung und Informationen über Anschlüsse das Umsteigen zu erleichtern. Gleichzeitig setzt die Attraktivität des ÖPNV einen hohen Beförderungskomfort mit modern ausgestatteten und ge-

pflegten Fahrzeugen sowie geschultem Personal voraus. Die barrierefreie Gestaltung des Gesamtsystems ist gemäß Punkt 3 sicherzustellen.

8. Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV

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

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

9. Sicherung der Finanzierbarkeit bei günstigen Fahrpreisen

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

10. Berücksichtigung des ÖPNV bei der weiteren Regionalplanung

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

11. Umweltschutz und Ressourcenschonung

Durch eine effektive Verkehrsdurchführung und eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes mit daraus resultierender Vermeidung von Pkw-Fahrten sowie den Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge sollen Ressourcen gespart und Belastungen durch Lärm, Abgase, Unfälle und hohen Flächenbedarf vermindert werden.

12. Nahverkehrsplan als Grundlage für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen innerhalb zukünftiger ÖPNV-Leistungen

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

13. Zusammenarbeit der Aufgabenträger

Die Abstimmungen innerhalb des marego-Verbundes und mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie mit der NASA GmbH als Aufgabenträger für den SPNV zu Angebot, Tarif, Fahrgastinformation und Service werden weitergeführt mit dem Ziel der Sicherung, Koordinierung und einheitlichen Gestaltung des ÖPNV.

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

2.3 Klima- und Umweltschutz

Der ÖPNV leistet einen großen Beitrag zum Klimaschutz, denn durch Bus- und Bahnverkehr wird insbesondere das klimaschädigende Kohlendioxid (CO₂) vermieden. Der Nahverkehr kann diesen CO₂-Vorteil auch gegenüber dem motorisierten Individualverkehr halten.

Im *Klimaschutzprogramm 2020* des Landes Sachsen-Anhalt werden eine Reihe von Maßnahmen mit dem Ziel dargestellt, möglichst große Teile des MIV auf den ÖPNV zu verlagern /26/.

Die wichtigsten Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept des Landes Sachsen-Anhalt 2020 sind im Folgenden dargestellt.

Ausweitung des Park-and-Ride-Angebotes (P+R-Angebot) besonders an SPNV - Haltepunkten:

Das P+R-Angebot stellt eine wichtige Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem ÖPNV dar. Die P+R-Parkplätze stehen den ÖPNV-Nutzern in der Regel kostenlos zu Verfügung. Das Schnittstellenprogramm des Landes, das von der NASA betreut wird, ermöglicht den Kommunen die Umgestaltung ihrer Bahnhofsumfelder zu weitgehend barrierefreien, gut funktionierenden, attraktiven Schnittstellen. Es wird damit die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der objektiven und subjektiven Sicherheit, die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV, die Errichtung von Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Anlagen sowie eine bessere Erreichbarkeit der Verkehrsmittel durch neue oder verlegte Zugangsstellen erreicht. Einbezogen werden alle betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger, Straßenbaulastträger sowie die Baulastträger für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Stärkere Nutzung des Job-Tickets im ÖPNV:

Die Unternehmen im Landkreis sind aufzufordern, ihren Mitarbeitern verstärkt Jobtickets anzubieten, um dadurch zur weiteren Reduzierung der CO₂- und Schadstoffemissionen beizutragen. Gleichzeitig soll aktiv für die Nutzung des Job-Tickets geworben werden, wobei relevante ÖPNV-Angebote hierfür obligatorisch sind.

Anbindung von Naherholungsgebieten an den ÖPNV

Die Verbesserung der Lebensumstände führt dazu, dass den Bürgerinnen und Bürgern heute mehr Freizeit zur Verfügung steht. Darüber hinaus lässt aber auch die sich verändernde Altersstruktur der Bevölkerung die Zahl von Freizeitaktivitäten stetig anwachsen. Dieser Entwicklung ist durch entsprechende ÖPNV-Angebote Rechnung zu tragen.

Weitere Maßnahmen zur Stärkung und Attraktivierung des ÖPNV

- Entwicklung flexibler Bedienformen im ländlichen Raum zur Sicherstellung flächendeckender Mobilitätsangebote
- Parkraumbewirtschaftung als wichtiger Faktor zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr

- Abbau von Hindernissen im Betriebsablauf (Bevorrechtigung ÖPNV, Fahrzeitverkürzung)
- Einsatz einer modernen Fahrzeugflotte mit hohen Umweltstandards
- Schulung der Busfahrer zum energiesparenden Fahren

3 Raum- und verkehrsstrukturelle Entwicklung im Planungsraum

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

3.1 Charakterisierung des Planungsraumes

Der Salzlandkreis liegt südlich der Landeshauptstadt Magdeburg in zentraler Lage im Bundesland Sachsen-Anhalt. Er wird begrenzt vom Landkreis Jerichower Land im Nord-Osten, dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld im Osten, dem Saalekreis und dem Landkreis Mansfeld-Südharz im Süden, den Landkreisen Harz und Börde im Westen und der Landeshauptstadt Magdeburg im Norden.

Der Landkreis besteht aus 21 Gemeinden (Stand Februar 2018), die sich untergliedern in 11 Einheitsgemeinden (darunter 10 Städte) und 2 Verbandsgemeinden. Auf einer Fläche von 1.426,83 km² leben insgesamt 194.575 Einwohner² (Abbildung 1). Die Siedlungsdichte beträgt rd. 136 Einwohner/km². Damit ist der Salzlandkreis der zweitkleinste, aber am dichtesten besiedelte Landkreis in Sachsen-Anhalt.

Rund 60 % der **Bevölkerung** des Salzlandkreises leben in den 4 großen Städten Aschersleben (27.793 EW), Bernburg (Saale) (33.920 EW), Schönebeck (Elbe) (31.366 EW) und Staßfurt (26.634 EW)³. Diese besitzen die Versorgungsfunktion eines Mittelzentrums. Die übrigen 8 Städte Alsleben (Saale), Barby (Elbe), Calbe (Saale), Egelh, Güsten, Hoym, Könnern und Nienburg (Saale) übernehmen die Versorgungsfunktionen eines Grundzentrums. Güsten und Alsleben teilen sich dabei die grundzentralen Aufgaben.

Schönebeck und wesentliche Teile des umgebenden Bedienegebietes gehören durch die räumliche Nähe zum Verdichtungsraum des Oberzentrums Magdeburg.

Die Landeshauptstadt Magdeburg und die umliegenden Landkreise Börde, Jerichower Land und Salzlandkreis bilden gemeinsam die Planungsregion Magdeburg. Die folgende Tabelle 1 gibt einen Überblick zu den Einwohnerzahlen:

² Stand 31.12.2016, Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Einwohnerzahl vorläufig

³ Bevölkerung zum Stand 31.12.2015, Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Landkreis / kreisfreie Stadt	Einwohner 31.12.2015	Einwohner 31.12.2016	Fläche in km ² 31.12.2016	Bevölkerungsdichte in EW/km ²
Salzlandkreis	196.695	194.575	1.427	136
Jerichower Land	91.693	91.345	1.577	58
Landkreis Börde	173.473	172.959	2.367	73
Landeshauptstadt Magdeburg	235.723	238.136	201	1.185
Gesamtgebiet	697.584	697.015	5.571	125

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Einwohnerzahlen für 2016 vorläufig

Tabelle 1: Einwohnerzahlen in der Region Magdeburg



Die Anbindung des Salzlandkreises an das großräumige **Straßennetz** erfolgt über die Bundesautobahn A 14, die den Landkreis in Nord-Süd-Richtung durchläuft. In nördlicher Richtung ist Magdeburg erreichbar, in südlicher Richtung Halle-Leipzig.

In Ost-West-Richtung wird der Landkreis durch die überregional bedeutsame autobahnähnliche Bundesstraße B 185/ B6 durchquert und im Westen mit der A 395 bei Vienenburg (Niedersachsen) und im Osten mit der A 9 verbunden. Der westliche Teil der B6 bis Bernburg (Saale) wird zusammen mit der A 395 voraussichtlich ab 2019 zur A 36 umgewidmet.

Der Abschnitt der B 185/B 6 zwischen Köthen und der A 9 wird gegenwärtig ausgebaut.

Der Landkreis ist darüber hinaus an die Bundesstraßen B 81, B 180, B 185 und B 246a angebunden, die bedeutende Verbindungen zu den nächstgelegenen Oberzentren Landeshauptstadt Magdeburg und Dessau-Roßlau sowie den angrenzenden Landkreisen Anhalt-Bitterfeld, Börde, Harz, Jerichower Land und Mansfeld-Südharz sicherstellen.

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

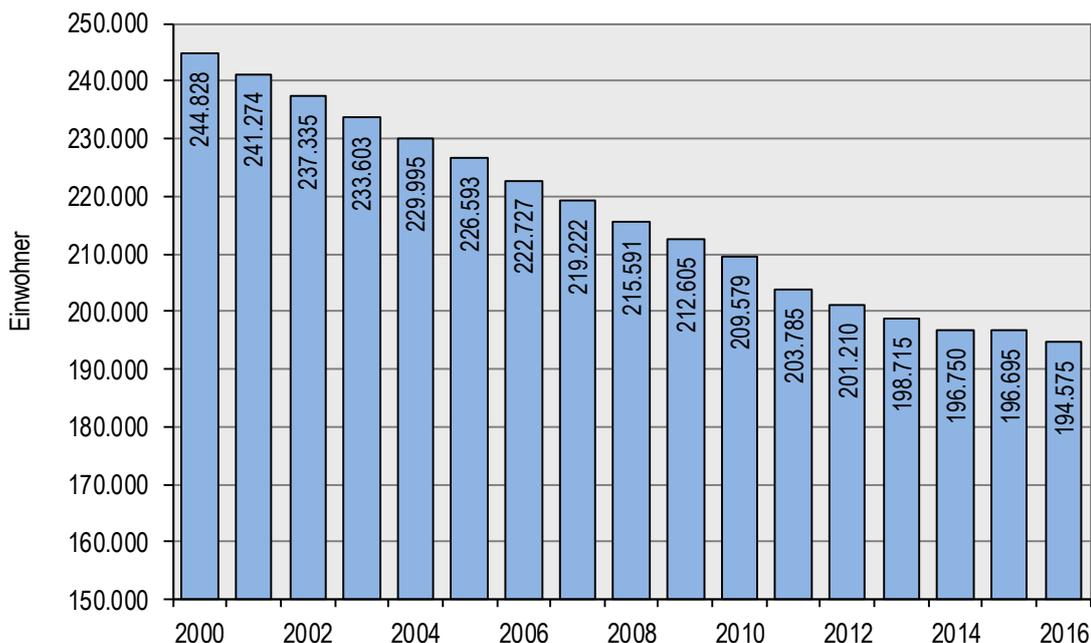
Des Weiteren verlaufen mehrere **Eisenbahnstrecken** durch den Salzlandkreis, womit dieser auch über eine gute Anbindung an das Eisenbahnnetz verfügt. In Magdeburg, Halle (Saale), Erfurt und Köthen bestehen Verknüpfungen zum weiterführenden SPNV und Schienenpersonenfernverkehr.

In Anlage 1 ist die Struktur des Planungsraumes dargestellt.

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Bisherige Bevölkerungsentwicklung

Im Salzlandkreis hat sich die Einwohnerzahl im Zeitraum zwischen 2000 und 2016 um 20,5 % bzw. rd. 50.250 Einwohner verringert (vgl. Abbildung 2). Der Durchschnitt der Landkreise von Sachsen-Anhalt liegt hier bei -17,6 % (Maximum: LK Anhalt-Bitterfeld -21,3 %, Minimum: LK Börde -12,5 %). Von 2000 bis 2010 verlief der Rückgang relativ kontinuierlich mit rd. -1,5 % pro Jahr, seit 2012 ist eine leichte Verlangsamung des Rückganges zu verzeichnen (2011 Korrektur der Werte durch den Zensus). In 2015 hat sich der starke Zuzug von Flüchtlingen positiv ausgewirkt.



Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung im Salzlandkreis

Vom Bevölkerungsrückgang im Salzlandkreis in den vergangenen Jahren waren alle Gemeinden betroffen, allerdings in unterschiedlicher Stärke; Tabelle 2 gibt hierzu einen Überblick. Auch die großen Städte sind von den Verlusten nicht verschont geblieben.

Gemeinde	Fläche [km ²]	Einwohner (jeweils 31.12.)			Veränderung 2016 zu 2010		EW-Dichte 31.12.2016 [EW/km ²]
		2000	2010	2016	absolut	relativ	
Alsleben (Saale), Stadt	23,64	2.938	2.564	2.586	22	0,9 %	109,4
Aschersleben, Stadt	156,22	34.285	29.082	27.751	-1.331	-4,6 %	177,6
Barby, Stadt	152,76	10.957	9.293	8.535	-758	-8,2 %	55,9
Bernburg (Saale), Stadt	113,48	40.704	35.516	33.536	-1.980	-5,6 %	295,5
Bördeaue	25,40	2.308	1.967	1.808	-159	-8,1 %	71,2
Bördeland	92,18	9.066	8.186	7.589	-597	-7,3 %	82,3
Börde-Hakel	38,64	4.003	3.355	3.055	-300	-8,9 %	79,1
Borne	15,32	1.443	1.313	1.227	-86	-6,5 %	80,1
Calbe (Saale), Stadt	56,67	12.497	9.914	8.902	-1.012	-10,2 %	157,1
Egeln, Stadt	29,14	4.269	3.712	3.331	-381	-10,3 %	114,3
Giersleben	20,14	1.283	1.039	995	-44	-4,2 %	49,4
Güsten, Stadt	36,16	5.272	4.518	4.187	-331	-7,3 %	115,8
Hecklingen, Stadt	95,34	8.535	7.534	7.146	-388	-5,1 %	75,0
Ilberstedt	14,93	1.285	1.149	1.048	-101	-8,8 %	70,2
Könnern, Stadt	125,28	10.720	9.233	8.519	-714	-7,7 %	68,0
Nienburg (Saale), Stadt	79,14	8.072	6.989	6.341	-648	-9,3 %	80,1
Plötzkau	23,91	1.632	1.383	1.308	-75	-5,4 %	54,7
Schönebeck (Elbe), Stadt	86,02	38.659	33.888	31.063	-2.825	-8,3 %	361,1
Seeland, Stadt	78,86	10.648	8.922	8.130	-792	-8,9 %	103,1

Gemeinde	Fläche [km ²]	Einwohner (jeweils 31.12.)			Veränderung 2016 zu 2010		EW-Dichte 31.12.2016 [EW/km ²]
		2000	2010	2016	absolut	relativ	
Staßfurt, Stadt	146,71	34.612	28.605	26.173	-2.432	-8,5 %	178,4
Wolmirsleben	16,91	1.640	1.417	1.345	-72	-5,1 %	79,5
Landkreis gesamt	1.426,85	244.828	209.579	194.575	-15.004	-7,2 %	136,4

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden

Differenziert stellt sich die Entwicklung in den Altersgruppen dar. Während die Gruppe der 19- bis unter 65-Jährigen seit 2000 einen kontinuierlichen Rückgang aufweist, ist bei der Altersgruppe der unter 19-Jährigen nach einer anfänglichen deutlichen Abnahme seit 2010 eine Stabilisierung zu verzeichnen. Die Gruppe der Senioren hat sich nach einem Zuwachs bis 2010 zwar wieder leicht reduziert, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nimmt dagegen stetig zu (vgl. Tabelle 3).

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

Bevölkerungsprognose

Gemäß der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose 2014 bis 2030 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt setzt sich der Bevölkerungsrückgang im Salzlandkreis weiter fort. Es wird ein Rückgang in diesem Zeitraum von 17,3 % erwartet, das sind im Mittel rd. 1,1 % pro Jahr (vgl. Tabelle 3 und Abbildung 3). Auch die übrigen Landkreise von Sachsen-Anhalt werden rückläufige Bevölkerungszahlen haben (Mittelwert -14,7 %). Die kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Salzlandkreis (Basisjahr 2015) weist hingegen einen Bevölkerungsrückgang bis 2030 um 14,1 % aus.

Die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2008 bis 2025 war noch von einer deutlich höheren Abnahme der Einwohnerzahlen ausgegangen (Prognose für 2025: 164.586).

Strukturgröße	IST (jeweils 31.12.)				Prognose (jeweils 31.12.)		
	2000	2005	2010	2016	2020	2025	2030
Einwohner gesamt¹	244.828	226.593	209.579	194.575	186.451	174.306	162.804
davon Altersgruppe:							
0 - unter 19 Jahre	44.341	34.276	27.047	28.429	27.606	26.038	23.867
19 - unter 65 Jahre	155.932	141.033	129.026	113.762	104.256	91.595	79.451
65 und älter	44.555	51.284	53.506	52.384	54.588	56.673	59.486
Veränderung							
Einwohner gesamt	100,0	92,6	85,6	79,5	94,8	88,6	82,7
davon Altersgruppe:							
0 - unter 19 Jahre	100,0	77,3	61,0	64,1	100,8	95,1	87,1
19 - unter 65 Jahre	100,0	90,4	82,7	73,0	88,6	77,8	67,5
65 und älter	100,0	115,1	120,1	117,6	105,6	109,7	115,1

Strukturgröße	IST (jeweils 31.12.)				Prognose (jeweils 31.12.)		
	2000	2005	2010	2016	2020	2025	2030
Anteil der AG [%]							
0 - unter 19 Jahre	18,1	15,1	12,9	14,6	14,8	14,9	14,7
19 - unter 65 Jahre	63,7	62,2	61,6	58,5	55,9	52,5	48,8
65 und älter	18,2	22,6	25,5	26,9	29,3	32,5	36,5
Bevölkerungsprognose Salzlandkreis²					190.403	181.054	171.592

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Salzlandkreis
¹6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose
² Kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Salzlandkreis,

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung und -prognose nach Altersgruppen

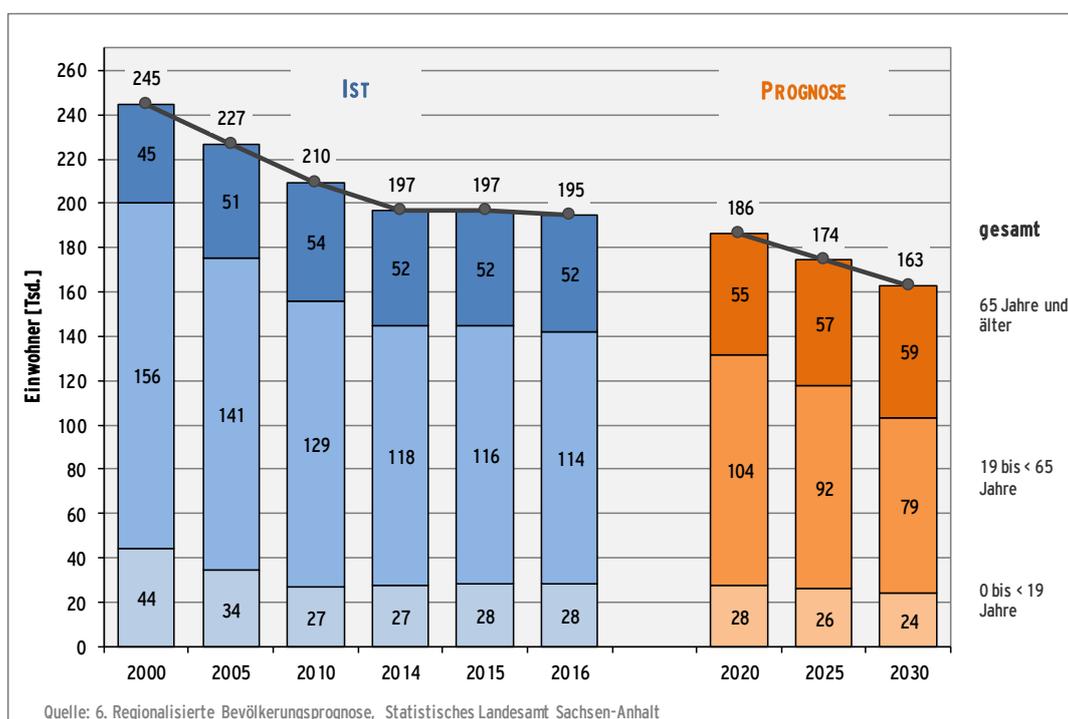


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im IST und in der Prognose

Ursachen für den weiteren Bevölkerungsverlust sind nach wie vor das Geburtendefizit, aber auch Wanderungsverluste.

Bei der Betrachtung der Altersstruktur der Bevölkerung zeigt sich deutlich der fortschreitende demografische Wandel in der Gesellschaft. Während 2000 nur 18,2 % der Einwohner im Landkreis älter als 65 Jahre waren, wird sich dieser Anteil bis 2030 auf 36,5 % verdoppeln. Bezogen auf den Zeitraum 2016 bis 2030 wächst diese Altersgruppe um rd. 14 %. Die Altersgruppe der 19- bis unter 65-Jährigen und damit die der werktätigen Bevölkerung verringert sich dagegen um reichlich 30 % (siehe Abbildung 4). Die steigende Lebenserwartung führt zu einer kontinuierlichen Erhöhung des An-

teils der Bevölkerung im Rentenalter; dementsprechend wird auch das Durchschnittsalter im Salzlandkreis von 48,7 Jahre in 2016 auf 51,6 Jahre in 2030 anwachsen.⁴

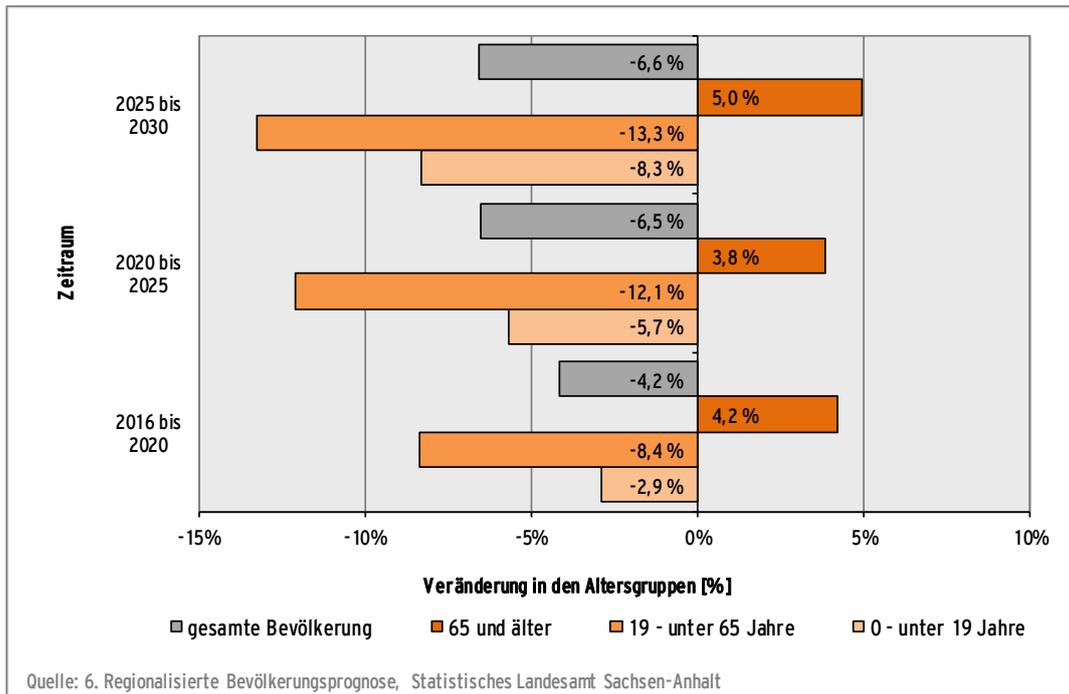


Abbildung 4: Bevölkerungsprognose - Entwicklung in den Altersgruppen

Aus dieser zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung leiten sich neue Anforderungen bei der Ausgestaltung des ÖPNV ab.

⁴ 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt. Annahmen und Ergebnisse. Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Sonderheft, Dezember 2016

3.3 Beschäftigungsstruktur

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 zu 2012
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte am Wohnort (jeweils 30.06.)	72.046	71.235	71.281	71.274	71.243	72.190	0,2 %
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (jeweils 30.06.)	61.643	61.202	61.736	61.859	62.011	62.808	1,9 %
Einpendler (jeweils 30.06.) ¹⁾	13.762	13.791	13.963	14.145	14.542		
Auspendler (jeweils 30.06.) ¹⁾	24.905	24.662	24.526	24.434	24.659		
Pendlersaldo	-11.143	-10.871	-10.563	-10.289	-10.117		
Binnenpendler ²⁾	46.207	45.655	46.755	46.834	46.582		
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	12.611	12.795	12.353	11.463	10.377	9.497	-24,7 %
Arbeitslosenquote in [%] (bez. auf alle zivilen Erwerbspers., Jahresdurchschnitt)	12,0	12,2	12,0	11,4	10,5	9,8	-18,3 %
<i>zum Vergleich Sachsen-Anhalt</i>	<i>11,5</i>	<i>11,2</i>	<i>10,7</i>	<i>10,2</i>	<i>9,6</i>	<i>8,4</i>	<i>-27,0 %</i>

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (www.regionalstatistik.de); Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Bundesagentur für Arbeit
 1) Pendler über die Kreisgrenzen; 2) Pendler innerhalb des Landkreises

Tabelle 4: Beschäftigte und Arbeitsmarktlage im Salzlandkreis

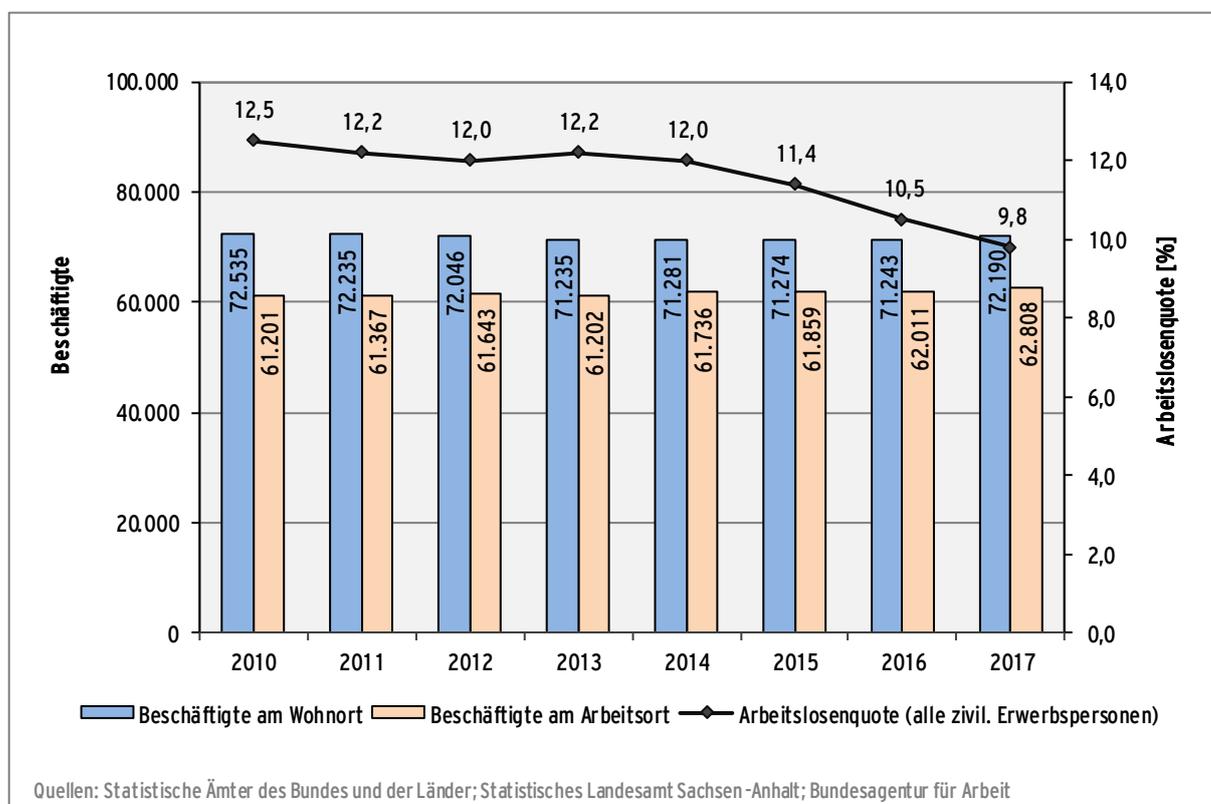
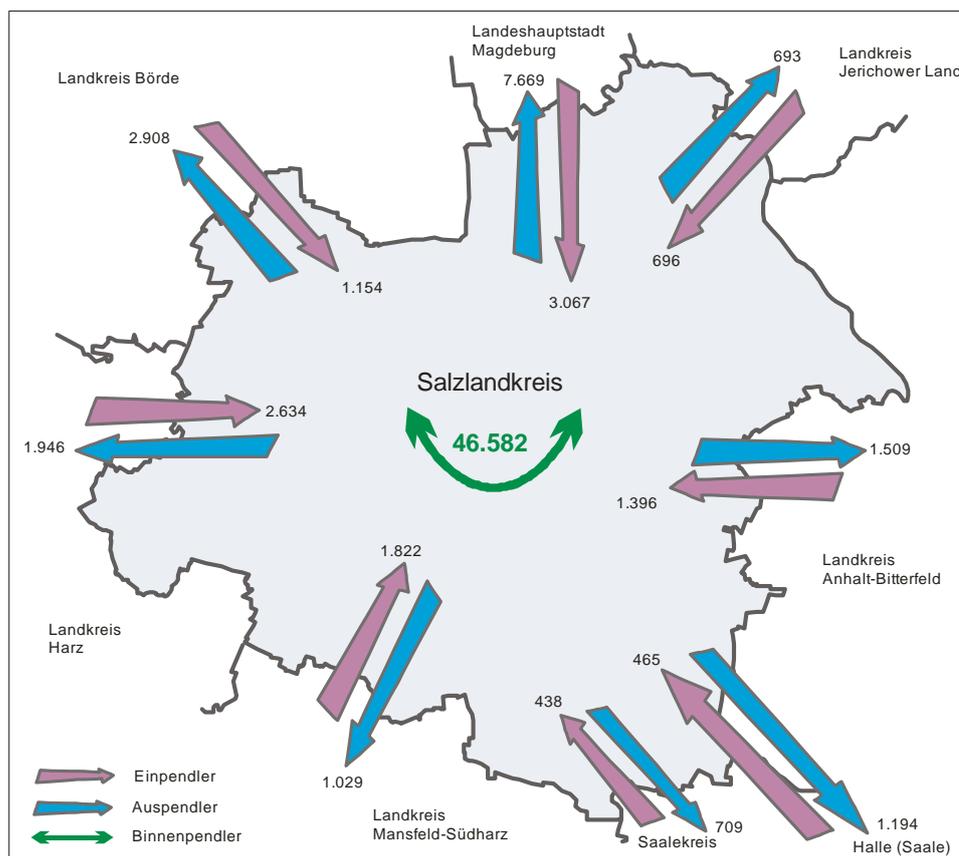


Abbildung 5: Entwicklung des Arbeitsmarktes im Salzlandkreis

Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind sowohl nach Wohnort als auch nach Arbeitsort im Landkreis im Zeitraum 2012 bis 2017 annähernd konstant geblieben. Die Anzahl der Arbeitslosen und die Arbeitslosenquote haben sich kontinuierlich verringert. Allerdings liegt die Arbeitslosenquote im Salzlandkreis über dem Durchschnitt des Landes Sachsen-Anhalt.

Berufspendler

Die Pendlerzahlen, die mitbestimmend sind für die Nachfrage im ÖPNV (Berufsverkehr), haben sich in den vergangenen Jahren nur geringfügig verändert (leichte Zunahme bei den Einpendlern und den Binnenpendlern, geringe Abnahme bei den Auspendlern). Da im Landkreis mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wohnen als Arbeitsplätze verfügbar sind, überwiegen die Auspendler. Die höchsten Pendlerbeziehungen des Salzlandkreises bestehen mit der Landeshauptstadt Magdeburg und den Landkreisen Börde und Harz. Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht über ausgewählte Pendlerströme in 2016.



Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Abbildung 6: Pendlerbeziehungen des Salzlandkreises mit benachbarten Landkreisen und Städten in 2016

3.4 Schulen und Schülerzahlen

Das Schulangebot im Salzlandkreis umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen in kommunaler und freier Trägerschaft. Für das Schuljahr 2017/18 stehen folgende Schulen zur Verfügung:

- 47 Grundschulen
- 19 Sekundarschulen/Gemeinschaftsschulen
- 5 Gymnasien
- 11 Förderschulen
- 2 Berufsbildende Schulen (an 4 Standorten)

Damit hat sich gegenüber 2010 mit 52 Grundschulen, 22 Sekundarschulen und 7 Gymnasien die Anzahl der allgemeinbildenden Schulen im Salzlandkreis verringert. Anlage 2 veranschaulicht die Standorte der Schulen im Landkreis im Schuljahr 2017/18.

Im Zeitraum von Schuljahr 2013/2014 bis Schuljahr 2017/2018 ist die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an den Grundschulen und Sekundar-/Gemeinschaftsschulen leicht gestiegen und an den Gymnasien leicht gesunken; an den Förderschulen ist eine weitestgehende Konstanz zu verzeichnen. In Summe ergibt sich ein Zuwachs um rd. 5 % (vgl. Tabelle 5). Auch die Zahl der Fahrschülerinnen und Fahrschüler hat seit 2015/2016 wieder zugenommen.

Schulen, Schülerinnen/Schüler	IST, Schuljahr					Entwickl. 2017 zu 2013	Prognose ²⁾		Entwickl. 2017 zu 2017
	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18		2022/23	2027/28	
Schulen									
Grundschule	50	50	46	47	47	-6 %	47	47	0 %
Sekundar- + Gemein- schafts-Schule	19	19	19	19	19	0 %	19	19	0 %
Gymnasium	7	5	5	5	5	-29 %	5	5	0 %
Förderschule	13	11	11	11	11	-15 %	11	11	0 %
Berufsbild. Schule ¹⁾	2	2	2	2	2	0 %	2	2	0 %
Schulen gesamt	91	87	83	84	84	-8 %	84	84	0 %
Schülerinnen/Schüler									
Grundschule	5.806	5.854	5.975	6.134	6.187	7 %	5.676	4.996	-19 %
Sekundar- + Gemein- schafts-Schule	4.678	4.767	4.962	5.195	5.216	12 %	5.296	4.992	-4 %
Gymnasium	4.051	4.089	4.019	3.955	3.856	-5 %	4.124	4.128	7 %
Förderschule	1.063	1.008	1.045	1.034	1.065	0 %			
Schülerinnen und Schüler gesamt	15.598	15.718	16.001	16.318	16.324	5 %			
dar. Fahrschülerinnen und Fahrschüler	7.345	7.032	7.033	7.205	7.754	6 %			
Quellen: Salzlandkreis, FD Sozial-, Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung; Landesschulamt Sachsen-Anhalt Die Angaben beinhalten auch die nicht-kommunalen Schulen. Schülerzahlen inkl. Schülerinnen/Schüler mit Migrationshintergrund. ¹⁾ Zwei Schulen mit vier Standorten. ²⁾ Prognose basiert auf dem Schuljahr 2017/18. Keine Prognosedaten für die Förderschulen.									

Tabelle 5: Entwicklung der Anzahl Schulen und Schüler im Salzlandkreis

Die Prognose des Landkreises zur Entwicklung des Schüleraufkommens (Prognose-Basisjahr 2017/2018, Hochrechnung auf Grundlage der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose)⁵ weist für die kommenden Jahre im Bereich der Grundschulen einen kontinuierlichen Rückgang aus, der bis zum Schuljahr 2027/2028 eine Höhe von 19 % erreicht. Bei den Sekundar-/Gemeinschaftsschulen ist nach einem sich zunächst fortsetzenden Anstieg der Schülerzahlen ab 2022/2023 ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen. Die Schülerzahlen an den Gymnasien werden sich anfangs leicht erhöhen und dann bis 2027/2028 eine weitgehende Konstanz aufweisen.

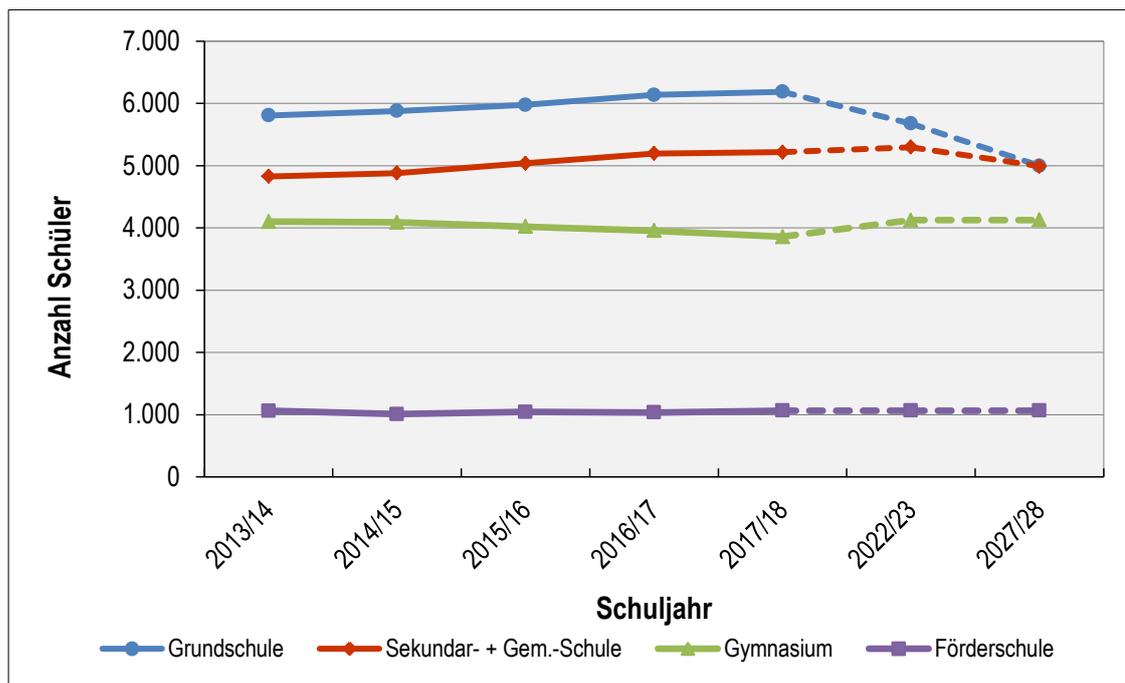


Abbildung 7: Entwicklung der Schülerzahlen

⁵ Sozialdatensammlung Salzlandkreis 2016. Salzlandkreis, Fachdienst Sozial-, Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung

3.5 Individualverkehr

3.5.1 Pkw-Verfügbarkeit und Motorisierungsgrad

Die Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohner ist im Salzlandkreis in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen (vgl. Tabelle 6); am 31.12.2017 lag der Motorisierungsgrad bei 543 Pkw je 1.000 Einwohner. Seit 2011 betrug der Zuwachs im Mittel 1,2 % pro Jahr. Im Vergleich zu den anderen Landkreisen in Sachsen-Anhalt nimmt der Salzlandkreis den letzten Platz bei der Pkw-Verfügbarkeit ein und liegt deutlich unter dem sich für diese Landkreise ergebenden Mittelwert (vgl. Abbildung 8).

(jeweils am 31.12. des Jahres)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Pkw-Bestand absolut	104.638	104.401	103.980	104.001	104.425	104.809	105.022
Pkw pro 1.000 EW	513	519	523	529	531	539	543
Entwicklung zum Vorjahr [%]	2,7 %	1,1 %	0,8 %	1,0 %	0,4 %	1,5 %	0,9 %
zum Vergleich Pkw/1.000 EW							
LK Anhalt-Bitterfeld	547	552	554	559	559	565	570
LK Börde	590	592	595	597	597	602	606
LK Harz	535	539	544	548	545	553	563
LK Jerichower Land	575	578	581	584	581	587	595
LK Mansfeld-Südharz	553	558	559	561	563	571	576
LK Saalekreis	583	587	590	595	597	602	607
Sachsen-Anhalt, nur LK	553	557	560	563	564	570	576
Sachsen-Anhalt gesamt	524	527	529	532	532	537	542

Quellen: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (www.regionalstatistik.de)

Tabelle 6: Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit im Salzlandkreis

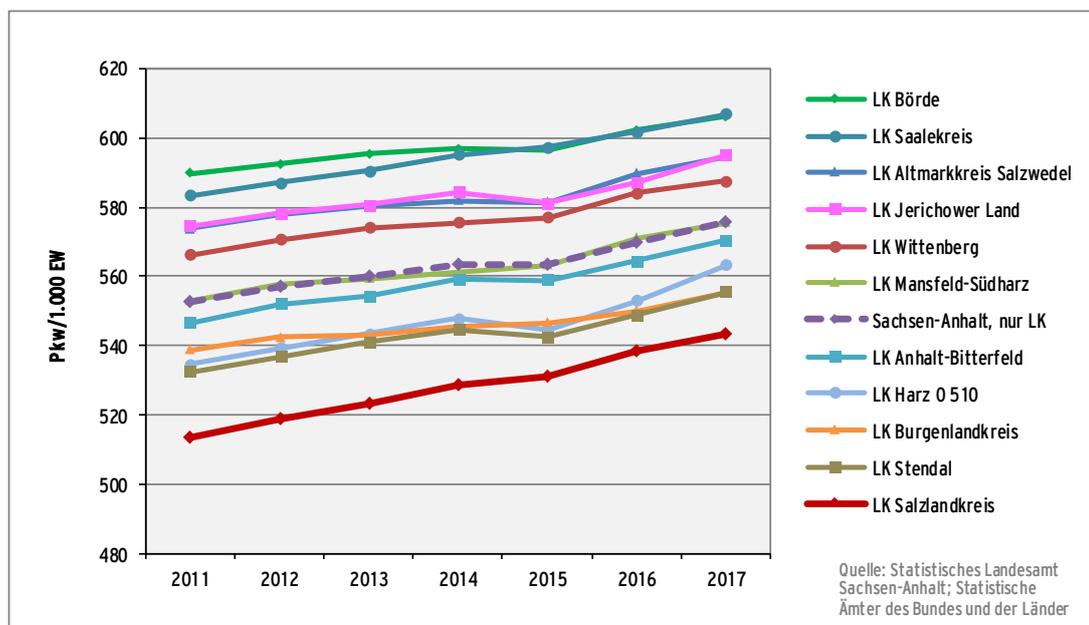


Abbildung 8: Motorisierungsgrad der Landkreise in Sachsen-Anhalt

Gleichzeitig ist jedoch auch festzustellen, dass der Salzlandkreis die höchste Steigerungsrate bei der Pkw-Verfügbarkeit im zeitlichen Verlauf seit 2011 aufweist.

3.5.2 Radverkehr

Insbesondere auf kurzen Strecken (unter 5 km) wird das Fahrrad von allen Bevölkerungsgruppen zu den unterschiedlichsten Zwecken als Verkehrsmittel genutzt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Wege zur Arbeit, zur Schule und kleinere Besorgungen. Für diese Entfernungen und bei entsprechender Witterung steht es in direkter Konkurrenz sowohl zum MIV als auch zum ÖPNV. Im Freizeit- und Erholungsbereich hat das Fahrrad ebenso seinen festen Platz. Die intermodale Verknüpfung zum ÖPNV ist hierbei bedeutender.

Die dementsprechend wichtige und verkehrssichere Voraussetzung ist der Erhalt und der Ausbau innerörtlicher und ortsverbindender Radwegenetze. Radwege begleiten in Sachsen-Anhalt die Bundesstraßen und Landesstraßen an über 1.000 km. Das überregionale Radwegenetz verbindet die Landkreise und Länder innerhalb der Bundesrepublik Deutschland miteinander. Das Fernradwegenetz im Salzlandkreis umfasst folgende Relationen:

- Hoym - Staßfurt - Bernburg - Biendorf (Europaradweg R1)
- Könnern - Alsleben - Bernburg - Nienburg - Calbe - Groß Rosenberg - Barby (Saaleradweg)
- Schönebeck - Barby (Elberadweg)

Bei einer ansprechend gestalteten Vernetzung der regionalen und überregionalen Radwege mit dem Angebot der umliegenden ÖPNV-Fahrten bestehen große Potenziale und Synergieeffekte für beide Verkehrssysteme im Tourismus- und Freizeitverkehr.

3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Aussagen der Bestandsaufnahme zum ÖPNV beziehen, soweit nicht anders angegeben, auf den Fahrplanstand 04/2018.

3.6.1 Fernverkehr

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

Zugangsmöglichkeiten zu den Fernbus-Verkehren bestehen neben Magdeburg, Halle (Saale) und Dessau u.a. auch in Bernburg und Aschersleben.

Bezüglich Flugverkehr sind für den Landkreis sowohl der Flughafen Leipzig/Halle als auch die Flughäfen Berlin und Hannover von Bedeutung.

3.6.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Planungsraum Salzlandkreis ist mit dem Fahrplan 2017/2018 durch 10 SPNV-Linien auf 5 Kursbuchstrecken an das Bahnnetz angebunden. Das aktuelle SPNV-Angebot im Salzlandkreis ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

KBS	Produkt	Relation	Betreiber	Takt [Min]		
				Mo-Fr	Sa	So/Fei
309	S 1	Schönebeck-Bad Salzelmen - Magdeburg - Zielitz - Stendal (- Wittenberge) ¹⁾	DB Regio	60	60	60
		Schönebeck-Bad Salzelmen - Magdeburg - Zielitz	DB Regio	60	-	-
330	HEX 4	Goslar - Halberstadt - Aschersleben - Könnern - Halle	Transdev	120	120	120
	HEX 24	Halberstadt - Aschersleben - Könnern - Halle	Transdev	120	120	120
	HEX 44	Halberstadt - Aschersleben	Transdev	eF	eF	eF
	HEX 47	Bernburg - Könnern - Halle	Transdev	120 + (v)	120	120
334	RB 50	Aschersleben - Güsten - Bernburg - Köthen - Dessau ²⁾	Elbe-Saale-Bahn	60	60	60
335	RE 10	Magdeburg - Staßfurt - Güsten - Sangerhausen - Erfurt	Elbe-Saale-Bahn	120 + (v)	120	120
	RB 41	Magdeburg - Staßfurt - Güsten - Aschersleben	Elbe-Saale-Bahn	120	120	120
340	RE 30	Magdeburg - Calbe Ost - Köthen - Halle	DB Regio	60	60	60
	RB 48	Bernburg - Calbe Ost (- Magdeburg) ³⁾	DB Regio	120	120	120

Quelle: Fahrplan 2017/2018, abgerufen 02/2018
(v) ... Verstärkerfahrten; eF ... einzelne Fahrten
¹⁾ Mo-Fr stündlich nach Wittenberge ²⁾ teilweise mit Umstieg in Güsten ³⁾ nach/von Magdeburg teilweise mit Umstieg in Calbe Ost

Tabelle 7: SPNV-Angebot im Salzlandkreis



Abbildung 9: Bestandsnetz SPNV im Salzlandkreis

Gegenüber dem Fahrplan 2010/2011 hat sich das Fahrtenangebot nicht wesentlich verändert. Die S-Bahn S 1 verkehrt täglich einmal pro Stunde bis Stendal und montags-freitags stündlich weiter bis Wittenberge. Montag-Freitag wird sie verstärkt durch stündliche Fahrten von Schönebeck-Bad Salzelmern bis Zielitz, so dass ein 30-Minuten-Takt bis Zielitz besteht. Die übrigen Bahnlagen werden stündlich bzw. zwei-stündlich bedient, wobei sich durch Überlagerungen von Linien auf den Hauptachsen in der Regel ein 1-Stunden-Takt ergibt. Die Vorgaben des ÖPNV-Planes 2010 - 2015/2025 für den Planungshorizont 2015 sind weitestgehend umgesetzt (Ausnahme: 30-Minuten-Takt auf S 1 nur Montag-Freitag).

Im Salzlandkreis existieren 36 Zugangsstellen zum SPNV. Lage und Ausstattung gehen aus der folgenden Tabelle 8 hervor.

Ifd. Nr.	Bahnhof/Haltepunkt	Entfernung zum Zentrum in [m]	Abstellanlagen		stufenfreier Zugang	ÖSPV-Anbindung	Taxi-Halteplatz	Nachfrage je Tag 2017 ³⁾
			Fahrrad	Pkw				
1	Aschersleben	500	X	X	X	X	X	1.700
2	Baalberge	700			X			50
3	Bebitz ¹⁾	600			X	X		10
4	Belleben	zentral	X		X	X		35
5	Bernburg (Saale)	800	X	X	X	X	X	1.300
6	Bernburg-Friedenshall	500			X	(X)		50

Ifd. Nr.	Bahnhof/Haltepunkt	Entfernung zum Zentrum in [m]	Abstellanlagen		stufenfreier Zugang	ÖSPV-Anbindung	Taxi-Halteplatz	Nachfrage je Tag 2017 ³⁾
			Fahrrad	Pkw				
7	Bernburg-Strenzfeld	600			x			25
8	Bernburg-Waldau	200			x	x		25
9	Biendorf	700			x	(x)		75
10	Calbe (Saale) Stadt	200	x		x	(x)		100
11	Calbe (Saale) Ost	3.000	x		x	x		400
12	Calbe (Saale) West	1.000		x	x			35
13	Drohndorf-Mehringen	600	x		x	x		25
14	Eggersdorf	900	x		x			25
15	Eickendorf	200	x		x	(x)		50
16	Förderstedt	700	x	x	x	x		100
17	Freckleben	250	x		x	(x)		25
18	Frose	250	x		x	(x)		75
19	Gatersleben	600	x	x	x	x		250
20	Giersleben	500	x		x	x		75
21	Gnadau	400	x		x			150
22	Güsten	400	x	x	[x]	x		1.300
23	Ilberstedt	1.300			x	(x)		50
24	Könnern	500	x	x	x	x		350
25	Nachterstedt-Hoym	250	x	x	x	(x)		100
26	Neundorf (Anhalt) ²⁾	1.400			x			10
27	Nienburg	500			x	x		75
28	Sachsendorf (Calbe)	900		x	x	x		150
29	Schierstedt	400	x	x	x	(x)		35
30	Schönebeck (Elbe)	400	x		x	x	x	2.500
31	Schönebeck-Felgeleben	500	x		x	x		150
32	Schönebeck-Frohse	500	x			(x)		300
33	Schönebeck-Salzelmen	500	x	x	x	x		700
34	Schönebeck-Süd	400	x	x	x	x		350
35	Staßfurt	zentral	x	x	x	x	x	850
36	Trebitz ¹⁾	200			x	(x)		

Entfernung zum Zentrum gemäß ÖPNV-Plan LSA 2010 - 2015/2025
Ausstattung und Merkmale der Zugangsstellen gemäß Deutsche Bahn AG (www.bahnhof.de)
(x) - Verknüpfung mit ÖSPV nicht unmittelbar am Bahnhof/Haltepunkt (mehr als 150 m Fußweg); [x] - nur teilweise stufenfreier Zugang
1) Auflassung zum 09.12.2018
2) Prüfung auf Auflassung gemäß ÖPNV-Plan Land Sachsen-Anhalt 2020- 2030 (Entwurf) erneut erforderlich
3) Summe aus Ein- und Aussteiger je Werktag (Mo-Fr) im Jahr 2017; Quelle: NASA GmbH

Tabelle 8: SPNV-Zugangsstellen im Salzlandkreis

Bei 7 Zugangsstellen beträgt die Entfernung zum Ortszentrum mehr als 700 m⁶. Für SPNV-Zugangsstellen gelten 1.000 m als zumutbare Fußwegentfernung (Luftlinie). Bis auf den S-Bahnhof Schönebeck-Frohse und den Bahnhof Güsten sind alle Zugangsstellen stufenfrei zugänglich.

⁶ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan 2010 - 2015/2025, Anlage 3

Eine Verlegung der Zugangsstelle Bernburg-Friedenshall nach Bernburg-Roschwitz, wie im Maßnahmenkonzept des ÖPNV-Planes 2010 - 2015/2025 verankert, ist für 2019 geplant.

Eine Auflistung und Beschreibung der einzelnen Maßnahmen im SPNV ist im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt dargestellt⁷.

3.6.3 Regionalverkehr

Die Konzessionen für den ÖSPV im gesamten Salzlandkreis liegen bei dem kommunalen Verkehrsunternehmen Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH (KVG). Das Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr der KVG umfasst derzeit 35 Linien (siehe Anlagen 4-1 und 4-2).

Die Regionalbuslinien erschließen alle Gemeinden des Salzlandkreises und sind in ihrer Linienführung im Wesentlichen auf die Mittelzentren des Landkreises ausgerichtet. Der Regionalbus übernimmt somit neben der Flächenerschließung und der Teiler-schließung der Städte eine Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten des Landkreises, wo dies durch das Bus-Bahn-Landesnetz nicht gewährleistet ist. Die Linien 134 und 161 ermöglichen eine Direktverbindung zum Oberzentrum Landeshauptstadt Magdeburg.

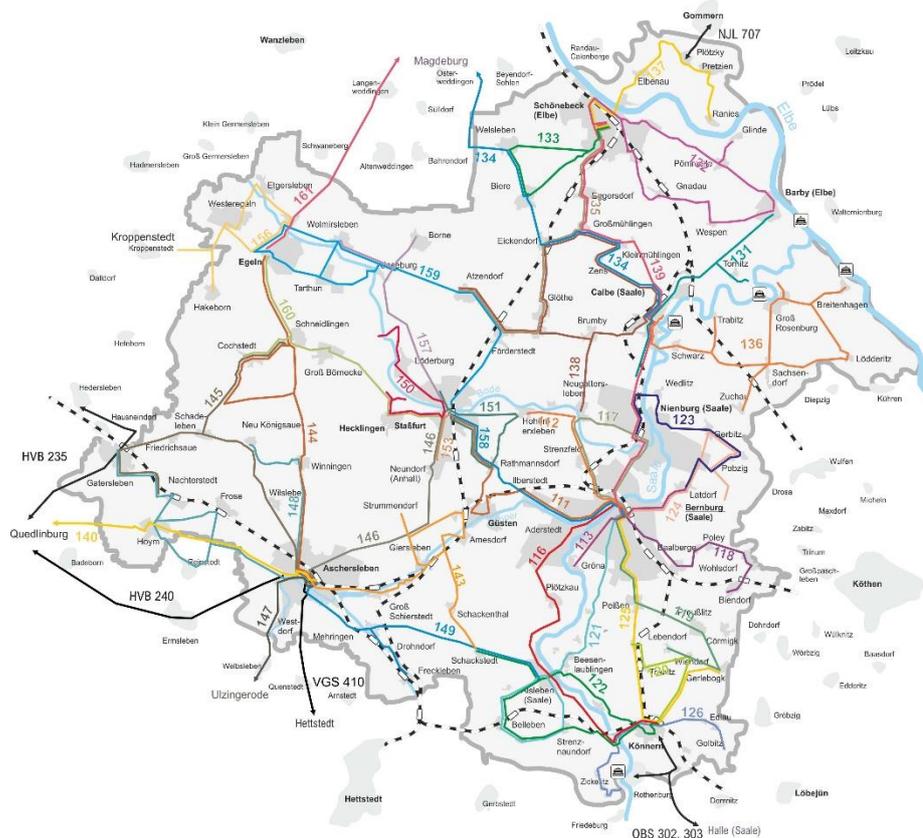


Abbildung 10: ÖSPV-Liniennetz im Salzlandkreis (Stand 04/2018)

⁷ Vgl. ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2020-2030, Übersicht 5

Die Linie 140 (Aschersleben - Quedlinburg) sowie die in den Landkreis einbrechenden Linien 410 (Eisleben - Hettstedt - Aschersleben) und 240 (Quedlinburg - Ballenstedt - Aschersleben) sind als landesbedeutsame Linien eingestuft und werden von der NA-SA GmbH entsprechend gefördert.

Weitere ÖSPV-Angebote werden in den Randbereichen des Landkreises durch den Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH (OBS) im Bereich Könnern (Linien 302 und 303), die Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land (NJL) im Bereich Plötzky (Linie 707) und die Harzer Verkehrsbetriebe HVB im Bereich Gatersleben (Linie 235) erbracht.

Ein Teil der Linienwege im Regionalbusverkehr ist erheblich verzweigt mit dementsprechend deutlich variierenden Fahrtwegen und Fahrtlängen innerhalb einer Linie. Dieser Zustand wird vor allem dadurch erzeugt, dass der Schülerverkehr zum großen Teil in den Linienverkehr integriert ist. Eine große Zahl Linien ist damit stark durch den Schülerverkehr geprägt; die zeitliche und räumliche Lage und Anzahl der Fahrten orientieren sich an den zu befördernden Schülern. Das im gesamten Verkehrsnetz von Montag bis Freitag umfangreiche Verkehrsangebot wird am Wochenende außerhalb des landesbedeutsamen Verkehrs deutlich reduziert.

Das Verkehrsangebot setzt sich aus festen Fahrplanfahrten und einem Angebot flexibler Bedienung zusammen. Die Anzahl flexibler Fahrten umfasst jedoch nur einen Anteil von rd. 3 % am Gesamtfahrplanangebot (Montag-Freitag) und wurde in den letzten Jahren deutlich reduziert.

Insgesamt wurden im Jahr 2015 rund 1,2 Mio. Fahrgäste befördert.

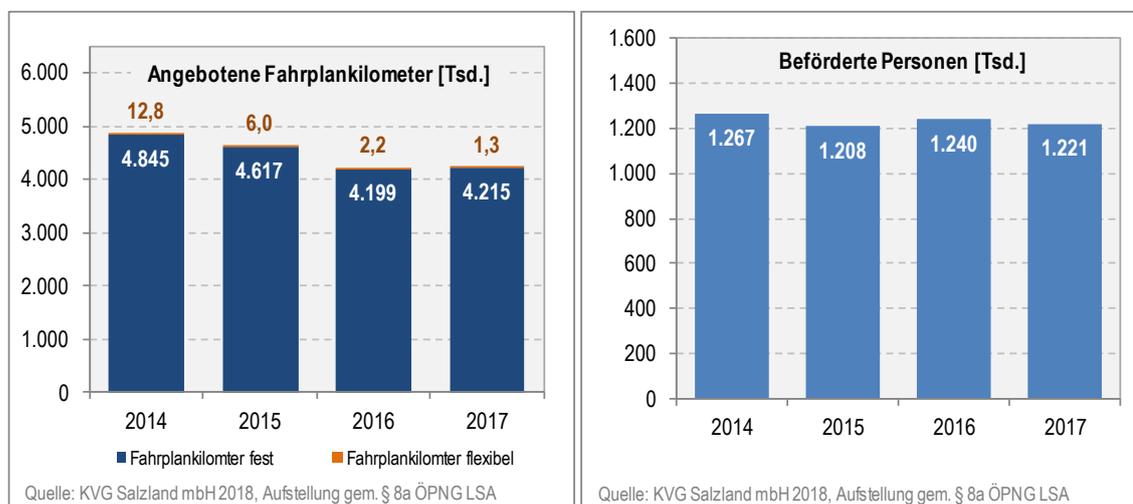


Abbildung 11: Verkehrsangebot und -nachfrage im Salzlandkreis⁸

⁸ Fahrplankilometer ohne zusätzliche Fahrtenangebote im Landesnetz
Beförderte Personen ohne Schwerbehinderte, Vertragsfahrten

Kreisübergreifende Verbindungen

Zu den Nachbarlandkreisen des Salzlandkreises bestehen historisch gewachsene bzw. wirtschaftlich begründete Verbindungen im Regionalbusverkehr. Anbindungen an die Landeshauptstadt Magdeburg sind besonders wichtig für Pendlerbeziehungen. Ein Großteil der Direktverbindungen nach Magdeburg wird durch den SPNV abgedeckt.

Folgende Regionalbuslinien der KVG verkehren über die Landkreisgrenze hinweg und verknüpfen den Salzlandkreis mit dem Umland:

Linie	Linienweg	Verknüpfung mit	Funktion
134	Calbe (Saale) - Magdeburg	Dodendorf (Landkreis Börde), Magdeburg	Anbindung des Bereichs zwischen Calbe (Saale) und Welsleben an die LH Magdeburg
140	Aschersleben - Reinstedt - Quedlinburg	Quedlinburg (Landkreis Harz)	Linie des Bahn-Bus-Landesnetzes. Verbindung der Mittelzentren Aschersleben und Quedlinburg (keine direkte SPNV-Verbindung vorhanden)
147	Aschersleben - Welbsleben - Harkerode - Ulzigerode	Welbsleben, Harkerode, Ulzigerode (Landkreis Mansfeld-Südharz)	Anschluss zur Linie 411 (VGS) nach Hettstedt, Anbindung der bedienten Gemeinden an Aschersleben
148	Aschersleben - Reinstedt - Ermsleben - Hoym - Nachterstedt	Reinstedt, Ermsleben (Landkreis Harz)	Sicherstellung Schülerverkehr
156	Egeln - Westeregeln - Hakeborn - Kroppenstedt - Egeln	Kroppenstedt (Landkreis Börde)	Anbindung von Kroppenstedt an Egeln; Sicherstellung Schülerverkehr
161	Egeln - Magdeburg	Magdeburg Langenweddingen (Landkreis Börde)	Anbindung des Grundzentrums Egeln und dessen Umfeldes an die LH Magdeburg (keine SPNV-Verbindung vorhanden). Aufnahme in des Bahn-Bus-Landesnetz in Prüfung.

Quelle: Fahrplan KVG, Stand 04/2018

Tabelle 9: Kreisgrenzen überschreitende Linien der KVG

In den Salzlandkreis einfahrende Linien von Verkehrsunternehmen aus den benachbarten Landkreisen gehen aus Anlage 4-2 hervor.

3.6.4 Stadtverkehre

In den Städten Aschersleben, Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe) und Staßfurt werden Stadtbusverkehre betrieben (siehe auch Anlage 4-2).

Eine Übersicht zu den Angeboten auf der Basis der gültigen Fahrpläne (Stand 2018) zeigt Tabelle 10:

Stadt	Linie	Einsatzzeit MF		Fahrten pro Tag und Richtung			
		von	bis	MF-S	MF-F	Sa	SF
Aschersleben	141	05:55	18:40	14/16	13/11	5/6	5/6
	142	07:05	18:05	12/11	11/9	4/5	4/5

Stadt	Linie	Einsatzzeit MF		Fahrten pro Tag und Richtung			
		von	bis	MF-S	MF-F	Sa	SF
Bernburg (Saale)	112	05:51	21:18	19/19	18/17	6/7	2/2
	113	05:40	17:57	11/9	10/8	2/2	0
	114	9:05	11:26	1/1	1/1	0	0
	115	05:40	18:28	10/11	10/11	8/8	5/5
Schönebeck (Elbe)	130A	05:42	21:11	15/15	15/15	7/8	5/6
	130B	05:10	20:57	17/19	14/18	8/8	5/5
Staßfurt	150	04:46	21:16	23/22	21/20	9/8	5/5
	151	05:20	20:26	16	16	5	0
	153	05:55	19:21	15/15	13/12	6/5	0

Quelle: Fahrplan KVG, Stand 04/2018
 MF-S ... Montag-Freitag Schule MF-F ... Montag-Freitag Ferien
 Fahrtenzahl inkl. Rufbusfahrten; xx/yy ... Anzahl Fahrten, unterschieden in Hin- und Rückrichtung

Tabelle 10: Angebot des Stadtbusverkehrs im Salzlandkreis

Der Stadtverkehr Schönebeck wurde im Jahr 2016 mit dem Ziel der Anbindung des Bahnhofes Schönebeck-Süd neugestaltet. Auf Basis der im Jahre 2017 durchgeführten Haushaltsbefragung wird der Stadtverkehr Schönebeck überarbeitet.

3.6.5 Flexible Bedienung

Flexible Bedienungsangebote im Salzlandkreis sind als Rufbus-Betrieb organisiert. Rufbusfahrten verkehren generell nur nach Voranmeldung und nur zu den im Fahrplanheft veröffentlichten Zeiten und Linienwegen. Rufbusangebote können sowohl ganze Fahrten als auch die Bedienung einzelner Haltestellen oder Fahrtabschnitte innerhalb einer Fahrt betreffen. Die Anmeldung muss spätestens zwei Stunden vor Fahrtantritt erfolgen.

Es wird kein zusätzlicher Anrufbuszuschlag erhoben.

Das Rufbusangebot im Landkreis ist sehr rudimentär ausgeprägt und weist Potenzial auf. Es ist zu prüfen, inwieweit die Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) als Bestellmöglichkeit genutzt werden können.

3.6.6 Verknüpfungen

Verknüpfung im Bahn-Bus-Landesnetz

Wichtige Verknüpfungspunkte **innerhalb des SPNV** sind Aschersleben, Schönebeck (Elbe), Bernburg (Saale), Könnern und Güsten.

Die Bahnhöfe Güsten, Calbe (Saale) Ost und Bernburg sind als **Taktknoten** zur vollen Stunde bzw. zur Minute 15 und 45 im integralen Taktfahrplan des Landes ausgewiesen, wodurch die Anschlüsse hier gesichert sind.

Der Verknüpfungspunkt zwischen **landesbedeutsamen Busverkehr und SPNV** im Salzlandkreis ist der Bahnhof in **Aschersleben**. Hier bestehen Übergangsmöglichkeiten zwischen den Buslinien 140, 240, 410 und dem SPNV.

Verknüpfung Bahn-Bus-Landesnetz - Regionalbusverkehr

Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion zwischen Landes- und Kreisnetz im Salzlandkreis sind die folgenden Haltestellen:

- Aschersleben, Bahnhof (Entfernung zur nächsten ÖSPV-Haltestelle: 200 m)
- Bernburg (Saale), Bahnhof (120 m)
- Schönebeck (Elbe), Bahnhof (50 m)
- Schönebeck (Elbe), Süd (50 m) (nur Stadtverkehr)
- Schönebeck, Bad Salzelmen (50 m)
- Calbe (Saale), Bahnhof Stadt (300m)
- Calbe (Saale), Bahnhof Ost (50 m)
- Staßfurt, Bahnhof (50 m)
- Förderstedt (50 m)
- Gatersleben (50 m)
- Güsten (50 m)
- Nienburg (Saale) (100 m)
- Könnern (100 m)
- Sachsendorf (50 m)

Besonderes Ausstattungsmerkmal der Schnittstellen sind die „Mein-Takt“- Verbindungen, welche sichere Anschlüsse zum Bahn-Bus-Landesnetz garantieren sollen. Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird hierbei als Direktanschluss gewertet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 10 Minuten besteht, wobei eine Übergangszeit von bis zu 15 Minuten noch als vertretbar anzusehen ist. Die Übergangszeit muss einerseits die Gehzeiten zwischen den Zugangsstellen der einzelnen Verkehrsmittel einbeziehen und einen gewissen Verspätungspuffer berücksichtigen, andererseits darf diese aus subjektiven Komfortgründen für den Fahrgast nicht „unnötig“ lang ausfallen. Für die Bewertung der Anschlusssituation im Landkreis wurde daher ein Umstiegszeitraum von 5 bis 15 Minuten gewählt, in dem ein Anschluss als gesichert angesehen wird. Bus-Bus-Direktanschlüsse mit gegenseitiger Wartepflicht können von diesem Grundsatz nach unten abweichen, sollten aber im Fahrplan als solche erkenntlich sein.

Die Anschlüsse zwischen den SPNV- und den Regionalbuslinien werden in den Mittelzentren grundsätzlich sichergestellt. Aufgrund des fehlenden Taktes entfallen in manchen Fahrplanlagen oder Richtungen vereinzelte Anschlüsse.

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

Verknüpfung Bahn-Bus-Landesnetz - Stadtverkehr

In **Bernburg (Saale)** werden Anschlüsse zwischen SPNV und Stadtverkehr von und nach Dessau bzw. Aschersleben gesichert. An Sonn- und Feiertagen beginnt die Bedienzeit des Stadtverkehrs jedoch erst ca. 12 Uhr.

In **Aschersleben** werden gesicherte Anschlussbeziehungen zwischen Stadtverkehr und SPNV in/aus Richtung Magdeburg weitestgehend realisiert.

Am Bahnhof **Schönebeck (Elbe)** werden die Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Stadtverkehr Schönebeck und dem SPNV nach Magdeburg gewährleistet.

Am Bahnhof Schönebeck Süd werden nur Anschlüsse vom SPNV aus Richtung Magdeburg zum Stadtverkehr vermittelt, da die Übergänge in Richtung Magdeburg wegen sehr langer Karenzzeiten (Schranken) unattraktiv sind.

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

Verknüpfung innerhalb des ÖSPV

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖSPV sind die folgenden Haltestellen:

- Bernburg (Saale), Busbahnhof
- Aschersleben, Busbahnhof
- Schönebeck (Elbe), Busbahnhof
- Staßfurt, Nord
- Alsleben (Saale)
- Barby (Elbe)
- Calbe (Saale), mehrere Haltestellen im Stadtgebiet
- Egel, ZOB
- Förderstedt
- Könnern, Bahnhof
- Nachterstedt

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

Intermodale Verknüpfungen

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

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

Im Salzlandkreis sind die Schnittstellen in Aschersleben, Schönebeck, Schönebeck Süd, Staßfurt, Güsten, Bernburg (Saale), Könnern, Förderstedt, Nachterstedt und Ga-

tersleben bereits mit Unterstützung des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt ausgebaut und entsprechen den Anforderungen.

Darüber hinaus ist auch ein Großteil der übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw ausgestattet (vgl. Tabelle 8).

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

3.6.7 Infrastruktur und Fahrzeugpark

Haltestellen und Verknüpfungspunkte

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

Der Zugang zum ÖSPV ist durch ca. 600 Haltestellen im gesamten Kreisgebiet gesichert.

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

Die Grundausstattung mit Haltestellenschild, bedienendes Unternehmen und Fahrplanaushang ist bei allen Haltestellen vorhanden. Bei einem Großteil der Haltestellen werden zusätzlich die Liniennummern und die Fahrtziele angezeigt. Seit Anfang 2018 werden die Haltestellen sukzessive auf das marego.-Design umgerüstet.

Im Rahmen des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt wurde in den letzten Jahren an zahlreichen Bahnhöfen im Salzlandkreis sowohl die Umsteigesituation zu den weiterführenden Verkehrsmitteln als auch die Aufenthaltsqualität verbessert.

Fahrwege

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

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

Fahrzeugpark und Betriebshöfe

Die KVG hat insgesamt 109 Fahrzeuge im Einsatz, darunter 6 Kleinbusse, die alle über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem verfügen (RBL).

Das Durchschnittsalter der Busse beträgt 8,3 Jahre (Bezugsjahr (04/2018)). Rund ein Drittel der Fahrzeuge ist älter als 12 Jahre, das älteste Fahrzeug ist Baujahr 1996.

Der Anteil der Niederflurfahrzeuge beträgt zurzeit 89 %.

Über die Euro-Abgasnorm EEV oder EURO VI verfügen 39 % der Fahrzeuge.

Betriebshöfe der Busunternehmen befinden sich in **Bernburg (Saale), Aschersleben und Calbe (Saale)**.

3.6.8 Tarif und Vertrieb

Der Salzlandkreis liegt im Gebiet des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego, dem Verkehrsverbund des öffentlichen Personennahverkehrs für die sachsen-anhaltische Landeshauptstadt Magdeburg und die umliegenden Landkreise Börde, Jerichower Land und den Salzlandkreis. Der Verbundtarif trat mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 in Kraft.

Das Fahrscheinsortiment umfasst dabei sechs Standardtarife, Tageskarten und verschiedene Abo-Tarife für Vielfahrer und Pendler sowie diverse Sondertarife:

- Einzelfahrt/Einzelfahrt ermäßigt
- 4er-Karte/4er-Karte ermäßigt
- Anschlussfahrt/Anschlussfahrt ermäßigt
- Tageskarte/Tageskarte ermäßigt
- Gruppen-Tageskarte/Minigruppen-Tageskarte
- Wochenkarte/Wochenkarte ermäßigt
- Monatskarte/Monatskarte ermäßigt
- ABO-Monats-Karte (übertragbar, Senioren, ermäßigt, persönlich)
- Jobticket
- Kombi-Tickets

Die Preisbildung unterliegt den marego.-Tarifbestimmungen und differiert nach den Preisstufen 1-12, N und MD je nach Gültigkeitsdauer und Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen⁹.

Der marego-Tarif bietet ein vielfältiges Fahrscheinsortiment, welches für die am meisten nachgefragten Fahrscheinrelationen und Nutzungshäufigkeiten Vergünstigungen bereithält.

Es gibt keinen Übergangstarif zu angrenzenden Tarifgebieten, was vor allem bei den Pendlerbeziehungen zum Tragen kommt.

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

⁹ N = Nachbarortstarif, gilt innerhalb eines Tarifpunktes oder zwischen 2 Tarifpunkten; MD = Tarifzone Magdeburg

- Sachsen-Anhalt-Ticket (gültig auf allen Linien innerhalb des marego-Tarifs)
- Schönes-Wochenende-Ticket
- BahnCard 25/50/100 (berechtigt zum Kauf eines ermäßigten Einzelfahrscheins)

Der Fahrausweiserwerb für den ÖSPV erfolgt in den Bussen über die vom Fahrpersonal bedienten mobilen Fahrscheindrucker sowie über Verkaufs- und Serviceeinrichtungen.

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

Fahrkarten für den SPNV sind zum einen über die Fahrausweisverkaufsautomaten in den Fahrzeugen des Harz-Elbe-Express¹⁰ sowie über die stationären Fahrkartensautomaten bzw. ausgewählte personalbediente Vertriebsstellen an den Bahnstationen erhältlich. Jeweils einen personenbedienten Fahrkartenschalter gibt es im Bahnhof bzw. in Bahnhofsnähe in Aschersleben, Bernburg (Saale) und Schönebeck (Elbe) (DB-Agenturen).

Die Möglichkeiten zum Erwerb elektronischer Tickets (DB-Handyticket, marego online-Fahrkartenshop) bzw. via Smartphone-App (Easy.Go) steigern nicht nur den Komfort und die Flexibilität beim bargeldlosen Fahrscheinkauf, sondern folgen dem allgemeinen Trend der Digitalisierung und sprechen damit auch in besonderem Maße die jüngere Generation Fahrgäste an.

Informationen zu den Tarifen im Landkreis können telefonisch beim Verkehrsunternehmen bzw. über dessen Internetauftritt sowie über die landesweite Telefonauskunft INSA abgerufen werden. Zusätzlich sind diese Informationen auch in den elektronischen Fahrplanmedien von INSA - Der starke Nahverkehr abrufbar.

3.6.9 Information, Service und Marketing

Von dem im Landkreis agierenden Verkehrsunternehmen wird jährlich jeweils ein eigenständiges **Fahrplanbuch** herausgegeben, welches die Fahrplantabellen des Stadt- und Regionalverkehrs, unterteilt nach Bediengebieten und alle weiteren für den Fahrgast relevanten Informationen, wie

- Anschrift des Verkehrsunternehmens
- Ortsverzeichnis
- Linien- und Fahrstreckenübersicht
- Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen und Fahrpreise des Verkehrsverbundes
- Liniennetzpläne für den Regionalverkehr und die Stadtverkehre

Die Fahrplanheft-Seiten in ihrer aktuellen Fassung können auch über den Internetauftritt der KVG abgerufen werden.

¹⁰ Ab Fahrplanwechsel 09.12.2018 sind Fahrkarten in den Fahrzeugen Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH erhältlich.

In den Fahrplantabellen sind Anschlusszeilen dargestellt, die Informationen zu den zwischen den Regionalbuslinien bzw. zum SPNV bestehenden Anschlüssen vermitteln.

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

- Internetauftritt der KVG Salzland mbH (www.kvg-salzland.de)
- das Fahrplaninformationssystem INSA (www.insa.de) als Dienst der Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), des Verkehrsverbundes marego, des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) und der daran beteiligten Verkehrsunternehmen
- INSA-App für mobile Android-, iOS- und Windows-Geräte
- das Auskunftssystem der DB AG (www.bahn.de)

Der Internetauftritt des Unternehmens bietet für den Fahrgast alle wichtigen Informationen zu Linien, Fahrplänen, Tarifen, Fahrplanänderungen usw. Sowohl das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem INSA als auch der Verkehrsverbund sind über die Homepage der KVG verlinkt.

Die **telefonische Fahrgastinformation** erfolgt über die Rufnummer des Verkehrsunternehmens sowie über die INSA-Telefonauskunft, die täglich zwischen 4.00 und 24.00 Uhr erreichbar ist. Darüber hinaus ist die INSA-Auskunft auch als Smartphone-App verfügbar.

Servicezentralen dienen dem Fahrgast bei Fragen und Problemen rund um den ÖSPV als primärer Anlaufpunkt. Größter Vorteil sind die stetigen Geschäftszeiten und der persönliche Kontakt zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast. Fahrgäste haben die Möglichkeit, auf den Betriebshöfen der KVG Informationen einzuholen.

Neben einigen schon vorhandenen sogenannten Regio-DFI's werden ab September 2018 weitere 33 DFI's im gesamten Bediengebiet installiert.

In den Fahrzeugen erfolgt über ein dynamisches System die Haltestellenanzeige optisch und akustisch.

Die Haltestellen im Bediengebiet des Salzlandkreises verfügen mindestens über die geforderte Mindestausstattung, sind teilweise jedoch in einem baulich schlechten Zustand. Haltestellenbezogene Fahrplanaushänge sind vorhanden.

Im Bereich Marketing und Service wird im Salzlandkreis ein Standard angeboten, der den Anforderungen weitestgehend genügt, aber dennoch das Potenzial nicht gänzlich ausschöpft.

Aktive Marketingstrategien, die das ÖPNV-Angebot offensiv bewerben, ermöglichen dem Landkreis, zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Eine moderne Gestaltung der Website des Busunternehmens sollte dies unterstützen.

Vor dem Hintergrund der alternden Bevölkerung bilden Servicebüros die Hauptinformationsquellen älterer Menschen. Hier hat das Verkehrsunternehmen die Aufgabe, der Bevölkerung ausreichend Anlaufstellen zu bieten.

4 Abschätzung künftiger Entwicklungen

Die Entwicklung der Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Salzlandkreis ist abhängig von der Entwicklung der demografischen und strukturellen Rahmenbedingungen. Ausgehend von der Prognose der Strukturdaten (insbesondere Bevölkerungs-, Alters-, Schul-, Arbeitsplatzstruktur) können Tendenzen für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage abgeleitet werden.

4.1 Ausbildungsverkehr

Die Prognose des Landkreises zur Entwicklung des Schüleraufkommens (Prognose-Basisjahr 2015/2016)¹¹ weist für die kommenden Jahre im Bereich der Grund- und Sekundar-/Gemeinschaftsschulen einen kontinuierlichen Rückgang aus, der bei den Grundschulen ab 2023/2024 sehr deutlich ausfällt. Im Grundschulbereich werden im Schuljahr 2027/28 etwa 42 % weniger Schüler als im Jahr 2017/18 erwartet.

Gemäß Schulentwicklungsplan ist langfristig der Bestand einzelner Schulstandorte gefährdet. Das betrifft vor allem Sekundarschulen. Außerdem muss infolge des Ausbaus des gemeinsamen Unterrichts (gU) durch das Land Sachsen-Anhalt die Fördererschullandschaft im Salzlandkreis neu strukturiert werden. Die Berufsbildenden Schulen im Salzlandkreis haben prognostisch zumindest mittelfristig Bestand.

Einen großen Anteil an der nachgefragten ÖPNV-Leistung im Planungsraum hat der Schülerverkehr. Etwa die Hälfte der Schüler im Landkreis nutzt den ÖPNV für den Schulweg. Da die Schülerzahlen langfristig spürbar sinken, insbesondere im Bereich der Grund- und Sekundarschulen, ist auch bei den Fahrschülerzahlen mit einer entsprechenden negativen Entwicklung zu rechnen.

Ursache für den Rückgang der Schülerzahlen ist der fortschreitende Bevölkerungsverlust aufgrund Geburtendefizit und Wanderungsverluste.

Weitere wichtige Ziele im Salzlandkreis sind aber auch die Hochschule Anhalt (FH) in Bernburg (Saale) und die Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt in Aschersleben.

4.2 Berufspendler- und Besorgungsverkehr

Ein erheblicher Teil der Berufstätigen wird auch künftig nicht am Wohnort beschäftigt sein und als Berufspendler auf das eigene oder öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein.

Der **Motorisierungsgrad** im Salzlandkreis ist im Vergleich zu den anderen Landkreisen der niedrigste, obwohl er in den vergangenen Jahren einem kontinuierlichen Wachstum unterlag (vgl. Abbildung 8). Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich das Motorisierungswachstum in den nächsten Jahren fortsetzt, dabei aber, insbeson-

¹¹ Integrierter Sozial-, Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplan im Salzlandkreis. Salzlandkreis, Fachdienst Sozial-, Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung; Stand Januar 2016

dere durch die weiter steigenden Betriebskosten, eine nur vergleichsweise geringe Wachstumsrate erreicht wird. Erhöhungen in der Pkw-Ausstattung der Haushalte haben nicht nur Einfluss auf den Stellplatzbedarf, sondern sind für das Verkehrsverhalten maßgeblich relevant. Ändert sich die Pkw-Verfügbarkeit in einem Haushalt, organisiert sich das Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder neu; auch Personen, die bisher mit dem ÖPNV, zu Fuß oder per Rad unterwegs waren, nutzen dann vermehrt Mitfahrmöglichkeiten. Damit verringert sich das Marktpotenzial der ÖPNV-Zwangskunden weiter; der Anteil derjenigen, die zur Sicherung ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind, bleibt niedrig. Die ÖPNV-Angebote müssen damit stärker auf die Gruppe der wahlfreien Nutzer ausgerichtet werden.

Berufspendler des Individualverkehrs für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, kann nur durch eine ansprechende Angebotsgestaltung (Fahrplanangebot, Taktverkehr, Tarifgestaltung, Serviceleistungen und Marketingstrategien) gelingen. Die unmittelbare Nähe des nördlichen Kreisgebietes zum Oberzentrum Magdeburg bietet hierfür bereits sehr gute Voraussetzungen. Attraktive und schnelle Verbindungen ins Umland begünstigen ein Wachstum der ÖPNV-Pendlerströme. Auch durch den Verbundtarif marego verbessern sich die Rahmenbedingungen für Berufspendler spürbar.

Aufgrund der zahlreich vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete können vielfältige und entwicklungsfähige Markt-, Zuliefer- und Absatzpotenziale sowie zahlreiche Verflechtungsbeziehungen in der Region entstehen. Schwerpunktbranchen im Landkreis sind vor allem:

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

Die Industriestandorte und damit Arbeitsstätten mit hohen Mitarbeiterzahlen konzentrieren sich dabei auf die vier größten Städte im Landkreis: Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe), Aschersleben und Staßfurt. Neben diesen Hauptstandorten weisen das Werk Nachterstedt der Novelis Deutschland GmbH (ca. 890 Arbeitskräfte), die Zuckerfabrik der Pfeifer & Langen KG in Könnern (etwa 190 Arbeitskräfte) und das Leibniz-Institut für Pflanzengenetik und Kulturpflanzenforschung in Gatersleben (etwa 500 Mitarbeiter) ebenfalls Quelle-Ziel-Potenziale auf. Landes- und regionalbedeutsame Vorrangstandorte für großflächige Industrieansiedlungen sind alle zentralen Orte sowie die Gewerbestandorte Westeregeln, Nachterstedt/Gatersleben und Neu-Staßfurt.

Die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen in Stadtrandlagen bzw. außerhalb der Städte wird sich in dem bisherigen Maße nicht fortsetzen. Es ist eine zunehmende Orientierung auf kleinere Einkaufszentren innerhalb der Siedlungsschwerpunkte festzustellen. Der weitläufige, MIV-ausgerichtete Einkaufsverkehr wird damit auf hohem Niveau bestehen bleiben, aber nicht mehr wie bisher expandieren. Auch für Behörden, größere Dienstleistungseinrichtungen o.ä. ist im Prognosezeitraum eine Verlagerung auf periphere Bereiche nicht anzunehmen.

Andere Einrichtungen mit Quelle-Ziel-Potenzial für den Alltagsverkehr im Salzlandkreis sind u. a. Ärzte, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, deren Lage sich in erster Linie auf die Grund- und Mittelzentren konzentriert. Ein weiteres wichtiges tägliches Ziel sind Kindertagesstätten, die im Landkreis flächendeckend vertreten sind.

Ein wachsendes Nachfragepotenzial lässt die demografische Entwicklung der Bevölkerung mit dem zunehmenden Anteil der mobilitätssuchenden Senioren erwarten. Deren Pkw-Verfügbarkeit wird zwar ansteigen, aber ebenso der Anteil der älteren Menschen ohne eigenes Fahrzeug. Neben den Schülern und Auszubildenden stellt diese Altersgruppe den größten Teil der ÖPNV-Zwangsnutzer dar. Einkaufs- und Besorgungsverkehr, Arztbesuche oder die Inanspruchnahme weiterer Dienstleistungen werden bei nicht fußläufiger Erreichbarkeit fast ausschließlich mit dem ÖPNV erledigt. Dies impliziert neben barrierefreien Fahrzeugen und ÖPNV-Zugangsstellen gleichzeitig eine sichere sowie alters- und behindertengerechte Zuwegung. Von einer zunehmenden Ausrichtung an die Bedürfnisse der Senioren profitieren alle anderen Nutzergruppen in gleichem Maß.

4.3 Tourismus-, Freizeit- und Besucherverkehr

Während die bereits genannten Nachfragepotenziale primär auf ein werktätiges Verkehrsangebot ausgerichtet sind, zielt der Tourismus- und Freizeitverkehr stärker auf das Wochenende ab. An diesen Tagen existiert im Salzlandkreis außerhalb der landesbedeutsamen Linien nur ein sehr eingeschränktes Fahrplanangebot.

Der Tourismus spielt eine wachsende Rolle als Wirtschaftsfaktor in der Region. Die Anzahl der Übernachtungen im Salzlandkreis ist in den letzten 5 Jahren um 10 % gestiegen (vgl. Abbildung 12), obwohl die Zahl angebotener Gästebetten im gleichen Zeitraum um 4 % gesunken ist.

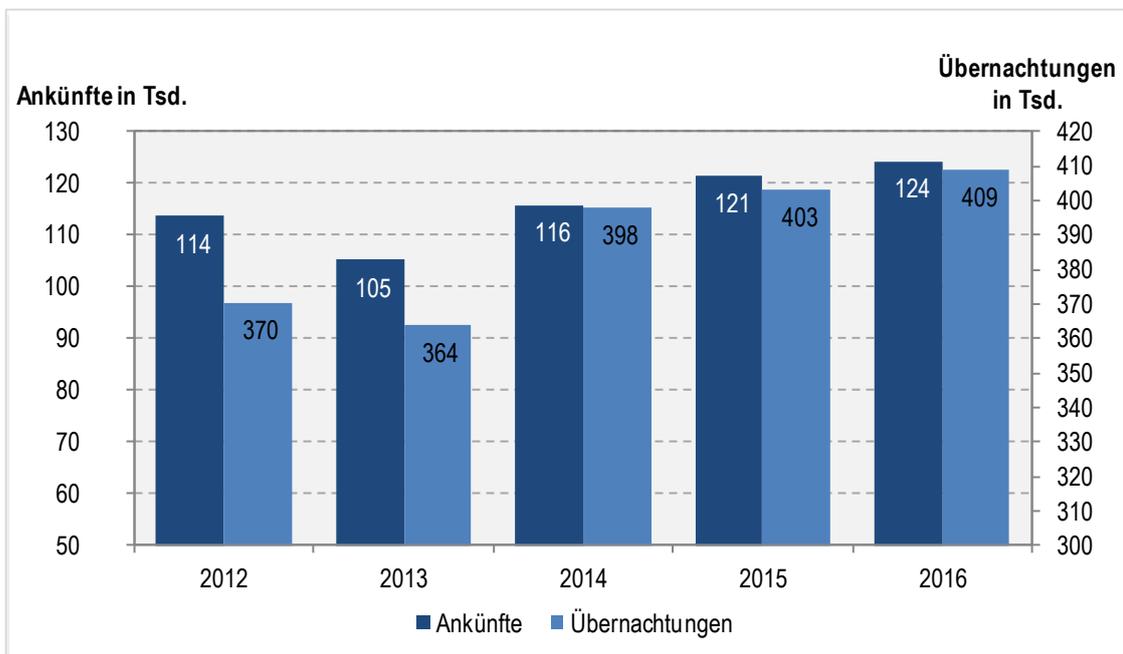


Abbildung 12: Touristische Nachfrage im Salzlandkreis

Die Anbindung bedeutender touristischer Ziele sowie lokaler Kultur- und Freizeiteinrichtungen sollte auf deren Öffnungszeiten abgestimmt sein. Eine stärkere Ausrichtung auf den Tourismus- und Freizeitverkehr ist in besonderem Maße wichtig für strukturschwache ländliche Regionen im Kreisgebiet.

Auch erscheint im Hinblick auf die steigenden Fahrradtouristen (vordergründig in den Monaten April-Oktober) die flächendeckende Möglichkeit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoll.

Von Bedeutung im Salzlandkreis sind vor allem die historischen Innenstädte der Grund- und Mittelzentren im Landkreis. Das Stadtzentrum von Aschersleben ist Bestandteil des Netzwerkes „Gartenträume“. Weiterhin sind fünf Kirchen Bestandteil der touristischen Route der „Straße der Romanik“. Außerdem verlaufen durch den Salzlandkreis verschiedene touristische Routen mit europäischer, nationaler und regionaler Bedeutung. Zahlreiche Schlösser, Museen sowie Naherholungs- und Naturschutzgebiete im Landkreis sind ebenfalls von touristischer Bedeutung. Auch der Wassertourismus hat aufgrund der zahlreichen Fluss-, Seen- und Bergbaufolgelandchaften an Bedeutung gewonnen.

Die wichtigsten Einrichtungen und Stätten sind in Anlage 5 abgebildet.

4.4 Fazit

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

Für den ÖPNV existieren zahlreiche Nachfragepotenziale, die es auch zu erhalten gilt. Umgekehrt sollten neue Potenziale zielgerichtet durch den ÖPNV erschlossen werden.

Insbesondere unter dem demografischen Aspekt führt eine Mischung aus angebots- und nachfrageorientierter Netzgestaltung zu einem guten Kompromiss aus Kundenzufriedenheit und Wirtschaftlichkeit.

Das folgende Kapitel 5 trifft hierzu die entsprechenden Aussagen.

5 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

5.1 Grundlegende Festsetzungen

5.1.1 Ansätze für die Netzgestaltung

Im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt sind die Ziele und Grundsätze verankert, nach denen der ÖPNV in den Städten und Landkreisen des Landes organisiert und gestaltet werden soll.¹²

Darauf aufbauend definiert der Salzlandkreis als Aufgabenträger für den ÖSPV in seinem Territorium folgende Ansätze für die weitere Gestaltung des ÖSPV-Netzes:

1. Der Schülerverkehr, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, muss entsprechend den Bezirken/Einzugsbereichen der Schulen und den mit dem Aufgabenträger abgestimmten Schulanfangs- und -endzeiten sowie in einer der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises entsprechenden Qualität sichergestellt werden.

Eine wirtschaftliche Gestaltung eines sowohl für Schülerbeförderung als auch den Jedermannverkehr nutzbaren ÖPNV-Angebotes erfordert ggf. die Umsetzung von Schulzeitstafelungen mit Harmonisierung der Unterrichtsbeginn- und -endzeiten; die Schulzeiten sollen sich an den Angebotsstrukturen des ÖSPV orientieren.

Der Schülerverkehr ist soweit wie möglich in den Linienverkehr nach § 42 PBefG zu integrieren.

2. Neben dem Schülerverkehr muss der ÖSPV des Salzlandkreises die Mobilität der übrigen Bevölkerung sicherstellen (insbesondere bezüglich Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwege). Dies geschieht durch Realisierung der Erreichbarkeit der zentralen Orte und deren Verbindung untereinander.

Dementsprechend sind alle zu erschließenden Orte an den nächstgelegenen zentralen Ort, der Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes der Bevölkerung bereitstellt und weiterführende ÖPNV-Verbindungen aufweist, anzubinden.

3. Die im ÖSPV hierzu bereits erreichten Erschließungsqualitäten sind zu sichern und noch bestehende Erschließungsdefizite im Sinne der Absicherung einer Mindestbedienung der Städte, Gemeinden und Ortsteile zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte forciert abzubauen.

4. Von allen Orten des Landkreises aus sind Verbindungen in das nächste Mittelzentrum und das Oberzentrum Magdeburg mit maximal einmaligem Umstieg (aus Randbereichen des Landkreises im Ausnahmefall maximal zweimaliger Umstieg)

¹² ÖPNV-Plan 2020 - 2030 - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt. Entwurfsfassung vom 20.10.2017, aktualisiert am 27.11.2017; derzeit im Anhörungsverfahren

und in einem vertretbaren Zeitaufwand zu gewährleisten. Umsteigeverbindungen sind in dem Maße einzubeziehen, wie sie einerseits wirtschaftlich notwendig und netzstrukturell sinnvoll sind und andererseits an für den Fahrgast sinnvollen Orten (übersichtliche, transparent gestaltete Schnittstellen mit kurzen Wegen) stattfinden.

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

5. Es sind möglichst klare Linienwege mit direkten Linienführungen und getakteten Abfahrtszeiten vorzusehen. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, es sei denn, die zu sichernde Wirtschaftlichkeit bei der Durchführung des Schülerverkehrs lässt dies nicht zu.
6. Das ÖSPV-Liniennetz hat die Zubringerfunktion zum SPNV sicherzustellen und dazu an den Verknüpfungspunkten Bus-Bahn entsprechende Anschlüsse in beide Richtungen herzustellen. Wo dies nicht möglich ist, sind bei Anschlüssen im Berufsverkehr die im Tagesverkehr wechselnden Lastrichtungen zu beachten.
Desgleichen sind die ÖSPV-Linien untereinander an definierten Punkten miteinander zu verknüpfen und fahrplanseitig zur Gewährung von Anschlüssen aufeinander abzustimmen. Hierin eingeschlossen sind Verknüpfungen mit dem Bahn-Bus-Landesnetz.
7. Die gegenseitige Integration von Stadt- und Regionalverkehren im Landkreis soll die Verflechtung der Mittelzentren mit dem Umland fördern und die Wirtschaftlichkeit der Stadtverkehre verbessern.
8. Linienführung und Verkehrsleistung des Busverkehrs auf schienenparallelen Relationen sind dahingehend zum SPNV abzustimmen, dass sich nichtkonkurrierende bzw. kooperierende Angebote ergeben (flächenerschließende Wirkung des Busses zwischen den eingebundenen zentralen Orten oder zeitlicher Versatz der Fahrten).
9. Parallele Linienführungen innerhalb des Regionalbusverkehrs sind auf ein Minimum zu begrenzen. Wo sie nicht vermieden werden können, sind die betreffenden Fahrten hinsichtlich der zeitlichen Lage aufeinander abzustimmen, so dass sich ein weitestgehend regelmäßiges Angebot ergibt.
10. Die Linienführungen und Bedienhäufigkeiten des Kreisnetzes sind unter dem Aspekt der Inanspruchnahme und neu entstehender Nachfragepotenziale regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls in Abstimmung mit dem Aufgabenträger entsprechend anzupassen (dazu Auswertung Fahrausweisverkaufsdaten, Durchführung von Verkehrserhebungen). Das beinhaltet auch Anpassungen in der Lage von Haltestellen einschließlich Neueinrichtung und Aufgabe von Haltestellen.
11. In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sind flexible Bedienformen einzusetzen, die nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren und damit ein vertaktetes Grundangebot des ÖSPV in der Fläche mit vertretbarem Aufwand sicherstellen.

12. In den Mittelzentren sind auch zukünftig Stadtverkehre vorzuhalten.

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

5.1.2 Hierarchie des ÖPNV-Netzes

Der ÖPNV im Planungsraum Salzlandkreis wird maßgeblich durch die Verkehrssysteme Eisenbahn und Regionalbus gewährleistet. Folgende Gliederung des ÖPNV-Netzes wird vorgenommen:

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

Tabelle 11: Gliederung des Liniennetzes im Salzlandkreis

5.1.3 Erschließungsqualität

Alle Teilflächen mit mindestens 200 Einwohnern oder einem entsprechenden Quelle-/Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen, Behörden u. ä.), sind mit dem ÖPNV zu erschließen. Teilflächen sind Ortsteile, zusammenhängende Wohn-, Gewerbe- oder Dienstleistungsflächen sowie Freizeit- und Erholungsgebiete, welche als Quelle oder Ziel von Fahrten auftreten können. Diese Flächen sind an den nächstgelegenen Ort mit Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfs oder weiterführenden ÖPNV-Verbindungen anzubinden.

Die Festlegung der Teilflächengröße, die zu erschließen ist, stellt einen Kompromiss dar zwischen dem Wunsch, möglichst für alle Einwohner ein Mindestmaß an Mobilität sicherzustellen, und der Forderung nach einem wirtschaftlichen Betrieb des ÖSPV. Kleine Teilflächen sind oft nur über aufwändige Umwegfahrten zu erreichen, liefern aber meist nur ein sehr geringes Einsteigerpotenzial.

Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderen Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Die Luftlinienentfernungen, die in Abhängigkeit von Lage und

Verkehrsmittel für zumutbar gehalten werden und damit den Einzugsbereich darstellen, gehen aus folgender Tabelle 12 hervor.

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

Quelle: vgl. hierzu VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Ausgabe 6/2001; FGSV 050: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Ausgabe 2010

Tabelle 12: Empfehlungen für Haltestelleneinzugsbereiche

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

Bei Veränderungen in der Nachfragestruktur sind ggf. Haltestellen neu einzurichten bzw. deren Lage entsprechend anzupassen. Dabei sind die Belange der Fahrgäste, des Verkehrsunternehmens, des Aufgabenträgers, der Kommune und des Baulastträgers gegeneinander abzuwägen.

5.2 Netzkonzept

5.2.1 Bahn-Bus-Landesnetz

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

Folgende **SPNV-Hauptachsen** des Bahn-Bus-Landesnetzes durchqueren den Salzlandkreis (siehe hierzu auch Kapitel 3.6.2) und sind entsprechend auch im ÖPNV-Plan 2020 - 2030 des Landes Sachsen-Anhalt¹³ verankert:

- Magdeburg - Calbe Ost - Bernburg/Köthen - Halle
- Schönebeck - Magdeburg - Zielitz - Stendal
- Magdeburg - Staßfurt - Güsten - Aschersleben/Sangerhausen - Erfurt
- Halle - Könnern - Bernburg/Aschersleben - Halberstadt (- Goslar)
- Aschersleben - Güsten - Bernburg - Köthen - Dessau

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 werden die SPNV-Dieselstrecken durch die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH bedient. Außerdem werden ab diesem Zeitpunkt die beiden SPNV-Halte Bebitz und Trebitz aufgelassen.

Der Salzlandkreis setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, dass die im ÖPNV-Plan 2020 - 2030 genannten Zielstellungen und Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des SPNV in den entsprechenden Planungshorizonten umgesetzt werden.

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

Folgende Bus-Verbindungen des Bahn-Bus-Landesnetzes berühren den Salzlandkreis:

- Quedlinburg - Hoym - Aschersleben (Linie 140)
- Quedlinburg - Bad Suderode - Ballenstedt - Aschersleben (Linie 240)
- Lutherstadt Eisleben - Hettstedt - Aschersleben (Linie 410)

Der Salzlandkreis setzt sich dafür ein, dass die bestehenden landesbedeutsamen Buslinien im Bereich des Salzlandkreises aufrechterhalten und bei Bedarf entsprechend erweitert wird (z.B. Verbindung Magdeburg - Egelin; derzeit Prüfung auf Aufnahme in das Bahn-Bus-Landesnetz).

¹³ ÖPNV-Plan 2020 - 2030 - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt. Entwurfsfassung vom 20.10.2017, aktualisiert am 27.11.2017; derzeit im Anhörungsverfahren

5.2.2 Grundnetz

Das Grundnetz als erste Ebene des Kreisnetzes verbindet die Mittel- und Grundzentren des Salzlandkreises außerhalb der Achsen des Bahn-Bus-Landesnetzes. Mit der Vorhaltung eines grundlegenden, aus festen Fahrten bestehenden und weitgehend vertakteten Fahrtenangebotes im Jedermannverkehr (d.h. die Fahrten verkehren nicht nur während der Schulzeit) wird damit die Vernetzung der Versorgungszentren im Landkreis sichergestellt.

Es werden die folgenden Bedienungsachsen innerhalb des Landkreises bzw. in benachbarte Zentren definiert (vgl. auch Anlage 7-1). Auf den Achsen sind umsteigefreie und weitestgehend direkte Linienführungen umzusetzen. Wo sich Linien überlagern, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten möglichst einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits). Die Verknüpfung der Achsen untereinander und mit den Linien des Ergänzungsnetzes und des Stadtverkehrs hat entsprechend den Festlegungen in Kapitel 5.4 zu erfolgen.

Achse	Relation
A-1	Aschersleben - Hoym - Quedlinburg (Bahn-Bus-Landesnetz)
A-2	Egeln - Magdeburg
A-3	Schönebeck (Elbe) - Pömmelte - Barby (Elbe)
A-4	Schönebeck (Elbe) - Großmühlingen - Calbe (Saale)
A-5	Staßfurt - Ilberstedt - Bernburg (Saale)
A-6	Bernburg (Saale) - Plötzkau - Alsleben - Könnern
A-7	Aschersleben - Schneidlingen - Egeln
A-8	Staßfurt - Förderstedt - Wolmirsleben - Egeln

Tabelle 13: Bedienachsen im Grundnetz

Die **Achse A-1** ist Bestandteil des Bahn-Bus-Landesnetzes und ermöglicht den Anschluss des Salzlandkreises an die touristischen Zentren des Harzgebietes über die Schnittstelle Quedlinburg. Die Achse übernimmt außerdem erschließende Funktion im Grundzentrum Hoym.

Die **Achse A-2** bindet das Grundzentrum Egeln sowie die auf der Achse gelegenen Orte an das Oberzentrum Magdeburg an. Außerdem weist sie zusätzliche Erschließungsfunktionen für die auf der Achse gelegenen Orte im Landkreis Börde auf. Die konkrete Ausgestaltung der Bedienung ist daher auch mit den Aufgabenträgern des Landkreises Börde und der Landeshauptstadt Magdeburg abzustimmen.

Die **Achse A-3** bindet das Grundzentrum Barby (Elbe) sowie die auf der Achse gelegenen Orte an das Mittelzentrum Schönebeck (Elbe) an. In Schönebeck bestehen Übergangsmöglichkeiten zum SPNV in Richtung Magdeburg.

Die **Achse A-4** bindet das Grundzentrum Calbe (Saale) sowie die auf der Achse gelegenen Orte an das Mittelzentrum Schönebeck (Elbe) an. In Schönebeck bestehen Übergangsmöglichkeiten zum SPNV in Richtung Magdeburg. Die parallele Linienführung zum SPNV ist als nicht konkurrierend zu gestalten, indem die Busachse zusätzli-

che durch den SPNV nicht erschlossene Gemeinden und Ortsteile bedient. Dies sind mindestens die Orte Eggersdorf, Großmühligen, Kleinmühligen und Zens.

Die **Achse A-5** bietet eine schnelle und direkte Verbindung außerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes zwischen den Mittelzentren Staßfurt und Bernburg (Saale). Gleichzeitig werden die auf der Achse gelegenen Orte an die beiden Mittelzentren angebunden.

Die **Achse A-6** erschließt den Korridor linksseitig der Saale, der vom Bahn-Bus-Landesnetz nicht berührt wird und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Grundzentren Alsleben und Könnern zum Mittelzentrum Bernburg (Saale) dar. In den Zentren bestehen wiederum Anschlüsse zum Bahn-Bus-Landesnetz.

Die **Achse A-7** bindet das Grundzentrum Egelin sowie die auf der Achse gelegenen Orte an das Mittelzentrum Ascherleben an, in welchem wiederum Anschlüsse zum Bahn-Bus-Landesnetz bestehen.

Die **Achse A-8** bindet das Grundzentrum Egelin sowie die auf der Achse gelegenen Orte an das Mittelzentrum Staßfurt an, in welchem wiederum Anschlüsse zum Bahn-Bus-Landesnetz bestehen. Die Erschließung erfolgt über Wolmirsleben und Förderstedt, da hier eine bessere Erschließung der Orte an der Achse möglich ist.

Die Achsen sind dabei nach Möglichkeit dahingehend zu prüfen, ob durch eine entsprechende Umlaufbildung weitere Direktverbindungen ermöglicht werden können.

Die übrige kleinräumliche Erschließung in der Fläche und dessen Anbindung an das Grundnetz erfolgt im nachgeordneten Ergänzungsnetz.

5.2.3 Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz übernimmt die Erschließung der Gemeinden des Landkreises abseits der nachfragestärkeren Achsen des Grundnetzes. Es bindet die Gemeinden in der Fläche an den nächstgelegenen zentralen Ort mit Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung an. Verbindungen zu anderen bzw. weiteren zentralen Orten können sich ergeben, wenn es der Schülerverkehr oder eine wirtschaftliche Linienführung erfordern. An definierten Punkten sind die Linien des Ergänzungsnetzes mit dem Grund- und Landesnetz zu verknüpfen.

Das Ergänzungsnetz wird auch von den Erfordernissen des Schülerverkehrs geprägt. Darüber hinaus hat es ein an der Nachfrage orientiertes, möglichst vertaktetes Grundangebot an festen Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs zu realisieren, ggf. ergänzt durch flexible Bedienung.

Die Linienführungen, die sich aus den herzustellenden Verbindungen ergeben, und die Mindestbedienhäufigkeiten (siehe Kapitel 5.3.2) sind regelmäßig zu überprüfen und bei Änderungen in den nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen bzw. wenn Gründe der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit dies erfordern, entsprechend anzupassen.

5.2.4 Stadtverkehr

Lokale Bus-Stadtverkehre innerhalb des Landkreises sind weiterhin in der Kreisstadt Bernburg (Saale) sowie in Aschersleben, Schönebeck (Elbe) und Staßfurt zu betreiben. Sie dienen der Erschließung der eigentlichen Stadtbereiche und der Anbindung von Ortsteilen an die Zentren (Siehe Anlagen 7-2 bis 7-5).

Verkehrserzeugende Einrichtungen sollten im Einzugsbereich der Haltestellen des Stadtverkehrs liegen. Andernfalls ist die Einrichtung weiterer Haltestellen zu prüfen. Dies betrifft u. a. Schulen, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen, größere Einkaufszentren, Behörden und Freizeit- und Erholungseinrichtungen.

Die Erschließung durch die Stadtbus-Linien wird ergänzt durch das Angebot der in die Städte einfahrenden Regionalbuslinien. Dementsprechend sind die Linienverläufe von Stadt- und Regionalverkehr so aufeinander abzustimmen, dass sich eine optimale Erschließungswirkung ergibt. Verlaufen auf einzelnen Abschnitten mehrere Linien parallel, sind die Fahrtenlagen nach Möglichkeit so zu gestalten, dass weitestgehend gleichmäßige Fahrtenfolgen entstehen.

Die Verknüpfung der Stadtverkehre mit dem SPNV in den jeweiligen Städten hat mit den Prioritäten gemäß Tabelle 18 zu erfolgen.

Stadtverkehr Bernburg (Saale)

Der Stadtverkehr in Bernburg ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Busbahnhofes am Karlsplatz so zu umzugestalten, dass alle wesentlichen Stadtgebiete mit entsprechendem Aufkommen an das Stadtzentrum angebunden werden. Neben den Stadtbuslinien sollen die Regionalbusse, die in einem 2h-Takt die Kernstadt Bernburgs mit den im Umland gelegenen Bernburger Ortsteilen verbinden, nach Möglichkeit weitere Stadtgebiete erschließen.

Für den Stadtverkehr Bernburg wurde bereits ein Entwurf für ein neues Bedienkonzept erarbeitet, welches ein Stadtbusnetz mit zwei sich kreuzenden Linien im 30-Minuten-Takt, die an einer zentralen Haltestelle verknüpft werden, vorsieht. Dadurch wären fast alle Haltestellen in der Kernstadt Bernburg jede halbe Stunde ohne Wartezeit beim Umsteigen miteinander verbunden. Insbesondere betrifft dies auch die Haltestellen im Bereich Strenzfeld, sodass der Hochschulstandort optimal im 30-Minuten-Takt an das Zentrum der Stadt Bernburg angeschlossen wird /24/. Als wesentliche infrastrukturelle Voraussetzung sieht dieses Konzept einen zentralen Umsteigepunkt (Rendezvoushaltestelle) in der Bernburger Innenstadt vor. In einer zweiten Untersuchung /25/ wurde als Vorzugsvariante für diese zentrale Rendezvoushaltestelle der Karlsplatz gewählt. Die Haltestelle muss für die Umsetzung des Konzeptes jedoch zunächst zu einem Inselbussteig mit mehreren Halteplätzen umgebaut werden. Dies erfolgt voraussichtlich erst 2020.

Für den Stadtverkehr Bernburg (Saale) ist der vorliegende Konzeptentwurf in Abstimmung mit der Stadt Bernburg (Saale) und dem Verkehrsunternehmen zeitnah zu prüfen und bei positivem Prüfergebnis umzusetzen und nach ausreichender Zeit hinsichtlich Effektivität und Effizienz zu evaluieren.

Stadtverkehr Schönebeck (Elbe)

Der Stadtverkehr in Schönebeck (Elbe) ist auf Basis der Ergebnisse der im Jahr 2017 durchgeführten Fahrgastbefragung 2019 so zu optimieren, dass alle wesentlichen Stadtgebiete mit entsprechendem Aufkommen möglichst direkt an das Stadtzentrum und an den SPNV angebunden werden. Die Ortsteile Elbenau, Grünwalde, Plötzky, Pretzien, Ranies und Frohse sind weiterhin vorzugsweise durch den Regionalbusverkehr mit Verknüpfungen zum SPNV am Bahnhof zu erschließen (vgl. Anlage 7-3).

Der Stadtverkehr ist mindestens montags-freitags im 60-Minuten-Takt und an den Wochenenden im 120-Minuten-Takt durchzuführen. Die Verknüpfung mit dem SPNV ist dabei am Bahnhof Schönebeck und teilweise am S-Bahnhof Süd vorzunehmen, an letzterem erfolgt auch die Verknüpfung der Stadt-Linien untereinander. Des Weiteren ist, soweit fahrplantechnologisch möglich, der Stadtverkehr mit dem nach Schönebeck einfahrenden Regionalbusverkehr am Bahnhof zu verknüpfen.

Stadtverkehr Aschersleben

Der Stadtverkehr ist mindestens montags-freitags im 60-Minuten-Takt und an den Wochenenden im 120-Minuten-Takt durchzuführen. Die Stadtverkehrslinien sind am Bahnhof mit dem SPNV, den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes und untereinander sowie im Rahmen der Möglichkeiten mit dem übrigen nach Aschersleben einfahrenden Regionalbusverkehr zu verknüpfen (vgl. Anlage 7-4).

Es ist die Möglichkeit zu prüfen, die Bedienung der Achse A-1 ab der Haltestelle Aschersleben, Kaufland, gegebenenfalls unter Verlegung der Haltestelle an die Hauptstraße, als Stadtverkehr in das Stadtbusnetz einzubinden. Die landesbedeutsamen Linien 140, 240 und 410 sollen innerhalb der vertakteten Kantenzeiten erschließende Funktionen im Stadtgebiet übernehmen.

Stadtverkehr Staßfurt

Der Stadtverkehr in Staßfurt ist ab 2020 so zu optimieren, dass alle wesentlichen Stadtgebiete mit entsprechendem Aufkommen an das Stadtzentrum angebunden werden. Die Ortsteile Atzendorf, Brumby, Förderstedt, Glöthe, Löbnitz, Neu-Staßfurt, Rothenförde und Üllnitz sollen wie bisher durch den Regionalbus erschlossen und an den Bahnhof Staßfurt angebunden werden.

Der Stadtverkehr ist mindestens montags-freitags im 60-Minuten-Takt und an den Wochenenden im 120-Minuten-Takt durchzuführen. Die Stadtverkehrslinien sind am Bahnhof mit dem SPNV und, soweit möglich, mit dem Regionalbusverkehr sowie untereinander zu verknüpfen (vgl. Anlage 7-5).

5.3 Bedienung

5.3.1 Bedienungskonzept SPNV

Der Landkreis setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV dafür ein, dass das im SPNV auf seinem Gebiet mit Fahrplan 2017/2018 bestehende Fahrtenangebot künftig mindestens aufrechterhalten wird (vgl. Tabelle 7) und die im ÖPNV-Plan 2020 - 2030 des Landes Sachsen-Anhalt dargestellten Maßnahmen für Angebotserweiterungen soweit wie möglich zu den geplanten Zeitpunkten umgesetzt werden.

5.3.2 Bedienungskonzept ÖSPV

Die Mindestbedienzeiten unter Einbindung von flexiblen Bedienungen in schwach frequentierten Fahrplanrandlagen werden wie folgt festgelegt:

Netzkategorie	Mindestbedienzeit		
	Montag-Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Bahn-Bus-Landesnetz	5 - 21 Uhr	7 - 21 Uhr	7 - 21 Uhr
Grundnetz	6 - 20 Uhr	8 - 19 Uhr	8 - 19 Uhr
Ergänzungsnetz	6 - 18 Uhr	8 - 18 Uhr	8 - 18 Uhr
Stadtverkehr	5 - 20 Uhr	8 - 19 Uhr	8 - 19 Uhr

Tabelle 14: Mindestbedienzeiten im ÖSPV nach Netzkategorien

Abweichungen können entsprechend der Nachfrage in Abstimmung mit dem Aufgabenträger vorgenommen werden.

Im ÖSPV des Salzlandkreises sind mindestens die in der folgenden Tabelle 15 angegebenen Bedienungshäufigkeiten mit festen Fahrten im Jedermannverkehr entsprechend der Netzstruktur und damit der Bedeutung und Frequentierung der Linien anzubieten. An Schultagen wird das Angebot ergänzt durch den Schülerverkehr mit auf die Schulanfangs- und Endzeiten abgestimmten Fahrten (gemäß Schülerbeförderungssatzung).

Netzkategorie	Mindest-Bedienungshäufigkeit		
	Montag-Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
Bahn-Bus-Landesnetz	Bedienungshäufigkeiten nach Vorgaben des Landes Sachsen-Anhalt		
Grundnetz	120-Min.-Takt 7 FP	nachfrageorientiert (120- bis 240-Min.-Takt)	nachfrageorientiert (240-Min.-Takt)
Ergänzungsnetz	2 - 7 FP	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert
Stadtverkehr	30-60-Min.-Takt	60- bis 120-Min.-Takt	120-Min.-Takt
FP - Fahrtenpaare	nachfrageorientiert - feste Fahrten und/oder Rufbus		

Tabelle 15: Mindestbedienungshäufigkeiten nach Netzkategorien

5.3.2.1. Grundnetz

Die Linien des Grundnetzes (Bedienachsen) sollen weitestgehend als Taktbuslinien strukturiert werden, d.h. ein vertaktetes Fahrtenangebot und bis auf spezielle Schultagsfahrten außerhalb der Taktzeiten möglichst keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schultagen und Schulferien aufweisen. Die Bedeutung der Grundnetzlinien rechtfertigt in der Regel ein durchgängiges Angebot ohne wesentliche Abstriche in der Zeit der Schulferien. Die Bedienung soll regelmäßig mit nach Möglichkeit sich wiederholenden, merkbaren Abfahrtsminuten erfolgen. Diese Taktfahrpläne sind die Voraussetzung für eine optimale Verknüpfung der Regionalbuslinien untereinander und mit dem SPNV sowie für eine effiziente Vermarktung des Angebotes. Darüber hinaus erleichtern sie dem Fahrgast die Merkbarkeit der Abfahrtszeiten.

Auf Basis der in Tabelle 15 für das Grundnetz angegebenen Bedienungshäufigkeiten erfolgt in der nachfolgenden Tabelle eine Präzisierung der auf den einzelnen Achsen mindestens zu realisierenden Fahrtenpaare für den Jedermannverkehr. Sofern es zu Linienüberlagerungen auf Teilstrecken kommt, erhöht sich dort die Fahrtenzahl.

Achse	Verbindung			Mindestbedienung Bus (Fahrtenpaare/Tag)			Bemerkung
	von	über	nach	MF	Sa	SF	
A-1	Aschersleben	Hoym	Quedlinburg	Bedienungshäufigkeiten nach Vorgaben des Landes Sachsen-Anhalt			
A-2	Egeln		Magdeburg	8	4	RB ²⁴⁰	
A-3	Schönebeck (Elbe)	Pömmelte	Barby (Elbe)	7	4	RB ²⁴⁰	
A-4	Schönebeck (Elbe)	Großmühlingen	Calbe (Saale)	7	4	RB ²⁴⁰	Beachtung SPNV
A-5	Staßfurt	Ilberstedt	Bernburg (Saale)	7	4	RB ²⁴⁰	Beachtung SPNV
A-6	Bernburg (Saale)	Plötzkau - Alsleben	Könnern	7	RB ¹²⁰	RB ²⁴⁰	
A-7	Aschersleben	Schneidlingen	Egeln	7	RB ¹²⁰	RB ²⁴⁰	
A-8	Staßfurt	Förderstedt - Wolmirsleben	Egeln	7	RB ¹²⁰	RB ²⁴⁰	

Anmerkung: RB¹²⁰ bzw. RB²⁴⁰ - Rufbusverkehr im 120- bzw. 240-Minuten-Takt

Tabelle 16: Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im Jedermannverkehr

5.3.2.2. Ergänzungsnetz

Eine detaillierte Untersetzung der Mindestbedienung in der Fläche außerhalb des Landes- und Grundnetzes in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl der jeweiligen Gemeinden bzw. Ortsteile und Siedlungen enthält nachfolgende Tabelle 17. Die zu realisierende Fahrtenzahl im Jedermannverkehr bezieht sich in der Regel auf den nächstgelegenen zentralen Ort. Verbindungen zu anderen bzw. weiteren zentralen Orten können sich ergeben, wenn die zu erschließenden Gemeinden/Ortsteile auf einer Achse des Grund- bzw. Landesnetzes liegen bzw. wenn es der Schülerverkehr erfor-

dert. Befinden sich Orte/Ortsteile auf einer Bedienachse bzw. einem Linienweg zwischen Orten mit höherem Angebotsumfang, kann die tatsächlich realisierte Fahrtenzahl über der Mindestbedienung liegen. Die Anlage 7-6 gibt einen Überblick über die Mindestbedienung in den einzelnen Gemeinden und Ortsteilen.

Orts- kategorie	Anzahl Einwohner	Mindestangebot Jedermannverkehr		
		Montag-Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
0	< 200	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert
1	200 - <400	2 FP	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert
2	400 - <1.000	5 FP	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert
3	ab 1.000	7 FP	nachfrageorientiert	nachfrageorientiert

FP - Fahrtenpaare fester Linienverkehr

Tabelle 17: Mindestangebot im Ergänzungsnetz im Jedermannverkehr

Die Mindestbedienungshäufigkeit zwischen nicht zentralen Orten einschließlich deren Ortsteilen, die nicht vom Grundliniennetz berührt werden und die der Mindesterschließungsqualität nach Kapitel 5.1.3 entsprechen, und dem nächstgelegenen zentralen Ort bzw. dem Gemeindegemeinschaftsitz wird für Montag-Freitag auf 2 Fahrten pro Tag und Richtung im festen Linienverkehr festgesetzt. Diese Mindestbedienungshäufigkeit entspricht für jeden Ortsteil den Anforderungen der Daseinsvorsorge; damit sind täglich Fahrtenmöglichkeiten in einen zentralen Ort bzw. den Gemeindegemeinschaftsitz und zurück gewährleistet.

Bei geringer Fahrtenhäufigkeit müssen die Fahrten zeitlich so liegen, dass die wesentlichsten Fahrtzwecke damit erledigt werden können (Einkauf, Arztbesuch, Behörden-gang). Außerdem ist zu gewährleisten, dass zwischen den Hin- und Rückfahrten ausreichend Zeit für die Erledigungen besteht (in der Regel mindestens 3 Stunden).

Orte mit unter 200 Einwohnern erhalten dann eine feste Bedienung, wenn Schüler zu befördern sind.

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

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

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

Der Schülerverkehr gemäß den Richtlinien der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises ist in jedem Fall zu gewährleisten. Dementsprechend können sich aus den Erfordernissen der Schülerbeförderung weitere Fahrten ergeben. Das trifft insbesondere dann zu, wenn aus einem Ort Schüler zu mehreren Schulstandorten gefahren werden müssen oder wenn es die Lage der Schulanfangs- und -endzeiten erfordert.

Mit dem Ziel der Gewinnung weiterer Fahrgäste soll außerdem das feste Fahrtenangebot in der Tagesgruppe Montag-Freitag durch zusätzliche Rufbus-Fahrten ergänzt werden. Diese Fahrten sind nach Erfassung der Bedarfssituation in die Zeiten zu legen, die bisher nicht oder nicht ausreichend durch feste Fahrten abgedeckt sind, aber eine gewisse Nachfrage erwarten lassen (z.B. Zeiten von Freizeitaktivitäten sowohl der Kinder/Jugendlichen als auch der Senioren und übrigen Bevölkerungsgruppen). Die Planung des zusätzlichen Rufbusangebotes soll sich dabei ebenfalls an der Größe der zu bedienenden Orte orientieren. Die Rufbusfahrten sollten weitestgehend mit den Fahrten des SPNV und den festen Fahrten des weiterführenden Regionalbusverkehrs an den in Kapitel 5.4.2 und 5.4.3 definierten Schnittstellen zu verknüpft werden.

5.3.2.3. Stadtverkehr

Grundsätzlich soll die Mindestbedienung im Stadtverkehr mit festen Fahrplanfahrten unter Einbindung der Regionallinien erfolgen. Dabei sind weitestgehend Taktfahrpläne umzusetzen.

Verkehren Stadtbus- und Regionalbuslinien auf identischen Fahrtwegen, sind die Fahrtenlagen der einzelnen Linien aufeinander abzustimmen und die Regionalbusfahrten soweit wie möglich in die Vertaktung des Stadtverkehrs zu integrieren. Derartige Regionalbusfahrten sind dementsprechend auch in den Stadtbus-Fahrplänen mit auszuweisen.

Weitergehende Angebote in den Stadtverkehren sind durch ein finanzielles Engagement der jeweiligen Städte möglich, die nach § 4 (2) ÖPNVG LSA Aufgaben im Straßenpersonennahverkehr wahrnehmen können, ohne Aufgabenträger zu werden.

5.3.2.4. Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung ist im Salzlandkreis weitestgehend in den Linienverkehr integriert. Bei Konzentration von mehreren Schulen an einem Standort muss Ziel sein, eine Harmonisierung der Unterrichtszeiten im Sinne einer wirtschaftlichen Gestaltung der Schülerbeförderung zu erreichen. Einzelheiten zu den zulässigen Schulwegzeiten sind in der „Satzung über die Schülerbeförderung im Salzlandkreis“ geregelt.

5.3.2.5. Kreisübergreifende Verbindungen

Zu den Nachbarlandkreisen des Salzlandkreises bestehen historisch gewachsene bzw. wirtschaftlich begründete Verbindungen im Regionalbusverkehr. Anbindungen an die Landeshauptstadt Magdeburg sind besonders wichtig für Pendlerbeziehungen (siehe Kapitel 3.6.3).

Die Regionalbus-Verbindungen aus dem Salzlandkreis in die LH Magdeburg und in die angrenzenden Landkreise sind auch künftig aufrecht zu erhalten, sofern die von diesen Verbindungen zu erfüllenden Funktionen weiterhin gegeben sind.

Sämtliche bestehenden, in das Kreisgebiet einfahrenden Linien dritter Verkehrsunternehmen sollen aus Sicht des Salzlandkreises fortbestehen.

Der Salzlandkreis verfolgt gemeinsam mit den marego-Verbundpartnern das Ziel des weiteren Zusammenwachsens der Region Magdeburg und eine bessere Vernetzung nach außen.

Die Anwendung eines einheitlichen Tarifes bildet hierfür die Basis. Die Ausweitung des Geltungsbereiches auf stark nachgefragten Relationen auch außerhalb des Verbundgebietes sollte weiter vorangetrieben werden. Sowohl der Salzlandkreis und seine Nachbarlandkreise als auch die beteiligten Verkehrsunternehmen setzen sich für nachfrage- und kundenorientierte ÖPNV-Angebote ein - ungeachtet politischer Grenzen.

5.3.3 Alternative Bedienformen

Jeder Bürger im Kreisgebiet hat das Recht auf Mobilität und einen Anspruch auf öffentliche Beförderungsleistungen. Die raumstrukturellen und verkehrsnachfrageseitigen Grundvoraussetzungen im Salzlandkreis erfordern eine wirtschaftliche Herangehensweise an die Angebotskonzeptionierung - insbesondere bei der Flächenerschließung. Wo außerhalb des Schülerverkehrs nur eine geringe Nachfrage vorhanden ist, ist ein regelmäßiges festes Fahrplanangebot für das Verkehrsunternehmen auf lange Sicht wirtschaftlich nicht tragbar.

Alternative Bedienformen bieten hierzu verschiedenste Lösungsansätze des sozio-ökonomischen Konfliktes, einen bezahlbaren ÖPNV für alle anzubieten.

Alternative Bedienformen sind dadurch gekennzeichnet, dass sie zum Teil nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren und damit bei schwachen Verkehrsströmen wirtschaftlicher sind. Die flexible Bedienung kann sich auf eine komplette Fahrt (mit festem oder flexiblem Linienweg) oder auch nur Teile einer Fahrt (Stich- und Umwegfahrten) bzw. einzelne Haltestellen beziehen.

Als Maß für die Einführung alternativer Betriebsformen kann das Absinken der Nachfrage auf unter 5 Fahrgäste je Fahrt gelten.

Im Salzlandkreis ist als bedarfsgesteuerte Bedienform vorrangig das bereits erprobte System **Rufbus** einzusetzen.

Bezüglich der Anmeldefristen ist zu prüfen, ob Fahrtenanmeldungen künftig bis 60 Minuten vor der im Fahrplan ausgedruckten Abfahrtszeit ermöglicht werden können. Die Anmeldung selbst muss unkompliziert und täglich über eine einheitliche Telefonnummer abzuwickeln sein. Weiterhin ist folgendes zu gewährleisten:

- Herstellung von Anschlüssen der Rufbusfahrten an den weiterführenden SPNV und ÖSPV an definierten Verknüpfungspunkten
- Fahrpreis für Rufbusfahrten gemäß marego-Tarif; bei höheren Bedienqualitäten (z.B. haustürnahe Bedienung) ggf. Erhebung eines Komfortzuschlags
- Überführung von Rufbusfahrten, die dauerhaft eine hohe Nachfrage aufweisen, in feste Linienfahrten

- Einbindung von Unternehmen des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes, soweit dies wirtschaftlich darstellbar und die Verfügbarkeit der erforderlichen Fahrzeuge sichergestellt ist

Als bedarfsorientierte Bedienungsform kommt auch das **ServiceBus-Konzept** in Betracht, eine Grundidee aus dem Landkreis Mansfeld-Südharz, die auf eine leichter steuerbare Nachfragebündelung abzielt.

Dieses Konzept ist wie folgt gekennzeichnet:

- Einsatz in Teilräumen mit Bedienungslücken außerhalb des Schülerverkehrs und nur niedriger ÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr
- Betrieb nur an ausgewählten Wochentagen mit einem verdichteten Fahrtenangebot gegenüber täglicher (dünner) Bedienung
- Ausrichtung der Fahrten auf den nächstgelegenen zentralen Ort, der wesentliche Verwaltungs-, Einkaufs- und Dienstleistungsfunktionen für die anzubindenden Orte wahrnimmt
- Verknüpfung mit dem SPNV und den weiterführenden Regionalbuslinien analog dem Rufbus

Die Bedientage müssen hierbei so gewählt werden, dass die potenziellen Fahrgäste möglichst viele Erledigungen mit dem eingeschränkten Fahrtenangebot abwickeln können (z.B. Behördengang, Arztbesuch, Einkauf), gleichzeitig aber ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz sichergestellt ist (unterschiedliche Bedientage auf den einzelnen in Betracht kommenden Linien). Mit der Beschränkung der Bedientage kann den Bedürfnissen von Berufspendlern nicht mehr Rechnung getragen werden, so dass das ServiceBus-Konzept nur dort angewendet werden sollte, wo nur sehr geringe Berufspendlerpotenziale für den ÖSPV bestehen.

Lücken im ÖPNV können unter gewissen Voraussetzungen durch einen von bürger-schaftlicher Initiative begründeten **Bürger-Bus** ausgeglichen werden. Hierbei werden einzelne Fahrten oder Linien durch ehrenamtlich eingesetzte Fahrer bedient. In den meisten Fällen sind derartige Initiativen in einer vereinsähnlichen Struktur organisiert¹⁴.

Generell bedarf die Entscheidung für eine alternative Bedienung einer vorherigen detaillierten Überprüfung der konkreten Bedingungen im zu bedienenden Teilraum. Die Einführung kann in der Regel nur schrittweise erfolgen; Betriebserfahrungen sind permanent zu erfassen und auszuwerten und bei der weiteren Ausgestaltung des jeweiligen Systems zu berücksichtigen.

Die Akzeptanz einer alternativen Bedienung hängt maßgeblich von deren Bewerbung bei der Bevölkerung ab. Aktive Marketingkampagnen und v. a. die Aufklärung zur Notwendigkeit, dem Umfang und den Chancen dieser Betriebsformen steigern die Nachhaltigkeit eines Rufbusses – aber auch anderen innovativen Betriebskonzepten.

¹⁴ Um durchgehende Reiseketten zu ermöglichen, sollte die Anwendung des marego-Tarifses auch bei Bürgerbussen geprüft werden.

Noch sehen insbesondere ältere Fahrgäste in der Notwendigkeit der Anmeldung ihres Fahrtwunsches ein Zugangshemmnis, das durch den Verkehrsbetreiber abgebaut werden muss, um Fahrgäste zu halten oder neue zu gewinnen.

Die Besonderheiten der Nutzung der flexiblen Bedienformen (Anmeldezeiten, Anmeldewege, verbindliche Richtzeiten, etc.) sind daher den Fahrgästen in geeigneter Weise verständlich und logisch aufgebaut zu vermitteln, u.a. im Fahrplanbuch, auf der Internetseite des Verkehrsunternehmens, an betroffenen Haltestellen, über Informationsveranstaltungen und spezielle Flyer.

Das Rufbusangebot im Landkreis ist aktuell sehr rudimentär ausgeprägt. Es ist daher zu prüfen, inwieweit die Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) als Bestellmöglichkeit genutzt werden können.

5.4 Vernetzung der Verkehrsträger

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

Sofern an bestehenden Verknüpfungspunkten die vollständige Barrierefreiheit noch nicht gegeben ist, ist sie hier vorrangig herzustellen (siehe auch Kapitel 5.6.1).

5.4.1 Verknüpfung im Bahn-Bus-Landesnetz

Im Salzlandkreis sind gemäß ÖPNV-Plan 2020 - 2030 des Landes Sachsen-Anhalt¹⁵ die Bahnhöfe Bernburg, Güsten und Calbe Ost als Taktknoten des Integralen Taktfahrplanes (ITF) zu entwickeln. Der Landkreis wird dies gegenüber dem Land Sachsen-Anhalt artikulieren.

Des Weiteren setzt sich der Landkreis dafür ein, dass die Bahnhöfe Schönebeck (Elbe), Aschersleben und Könnern als Verknüpfungspunkte innerhalb des SPNV weiterentwickelt werden.

5.4.2 Verknüpfung Bahn-Bus-Landesnetz - Regionalbusverkehr

Eine Verknüpfung des Regionalbusverkehrs des Salzlandkreises mit dem SPNV ist vorrangig an den in der folgenden Tabelle 18 angeführten Bahnhöfen vorzunehmen. Dabei ist entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten und unter Beachtung der zeitlichen Zwänge des Schülerverkehrs ein Maximum an Anschlüssen vom Bus zur Bahn sicherzustellen. Bei der Anschlussgestaltung sind die angegebenen Pri-

¹⁵ ÖPNV-Plan 2020 - 2030 - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt. Entwurfsfassung vom 20.10.2017, aktualisiert am 27.11.2017; derzeit im Anhörungsverfahren

oritäten sowie bestehende Tageszeitabhängigkeiten in den Umsteigebeziehungen (Lastrichtungen) zu beachten.

Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sind darüber hinaus an allen übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Busanbindung anzustreben.

SPNV-Zugangsstelle	Anschluss Bus an SPNV in/aus Richtung	
	1. Priorität	2. Priorität
Aschersleben	Bernburg (Saale)	Halle (Saale)
Bernburg (Saale)	Magdeburg*	Halle (Saale)
Calbe (Saale) Ost	Halle (Saale)	Magdeburg
Förderstedt	Staßfurt	Magdeburg
Gatersleben	Aschersleben/ Halle (Saale)	Halberstadt
Güsten	Magdeburg	Bernburg (Saale)
Könnern	Halle (Saale)	Bernburg (Saale)
Nienburg	Magdeburg	Bernburg (Saale)
Sachsendorf	Magdeburg	Halle (Saale)
Schönebeck (Elbe)	Magdeburg	Halle (Saale)
Staßfurt	Magdeburg	Aschersleben
* vorzugsweise an die stündliche SPNV-Verbindung über Güsten		

Tabelle 18: Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV

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

5.4.3 Verknüpfung innerhalb des ÖSPV

Grundsätzlich sind die Linien des Grundnetzes untereinander und die Linien des Ergänzungnetzes mit den Linien des Grundnetzes zu verknüpfen. Für den Landkreis bedeutsame Umsteigepunkte, an denen Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien entsprechend den nachgefragten Verbindungen und den fahrplantechnologischen Möglichkeiten zu vermitteln sind, betreffen die in Kapitel 3.6.6 genannten Haltestellen. Außerdem sind Verknüpfungen von Fahrten in flexibler Bedienung (Rufbus) mit weiterführenden festen Fahrtenangeboten an dafür geeigneten Schnittstellen vorzunehmen.

Vorrang bei der Verknüpfung ÖSPV - ÖSPV haben Anschlüsse, die eine Verbindung mit der Kreisstadt Bernburg bzw. dem nächsten Mittel- oder Grundzentrum herstel-

len. Die Anschlussgestaltung ist ein komplexer Abgleichungsprozess zwischen den Erfordernissen des Schülerverkehrs, den räumlich und zeitlich nachgefragten Quelle-Ziel-Beziehungen der übrigen Fahrgäste und den Zwängen der optimalen Wagenumlaufplanung.

Zusätzlich sind an den in Tabelle 18 angeführten Zugangsstellen zum SPNV die Regionalbuslinien des Salzlandkreises in Abhängigkeit von ihrer Linienführung nach Möglichkeit zusätzlich untereinander zu verknüpfen.

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

5.4.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Fahrplanzeiten von festen Linienfahrten sind verbindlich. Der Kunde erwartet, dass die von ihm benutzten öffentlichen Verkehrsmittel fahrplamtreu fahren, das heißt konkret, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Anschlüsse eingehalten werden.

Ursachen für wesentliche und wiederkehrende Fahrplanabweichungen sollen durch das Verkehrsunternehmen identifiziert und, soweit erforderlich gemeinsam, mit dem Aufgabenträger beseitigt werden, um Beförderungsgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖSPV zu erhöhen. Ziel ist, dass alle fahrplanmäßigen Fahrten stattfinden und mindestens 98 % aller Fahrten, bezogen auf eine repräsentative Stichprobe, nicht mehr als 5 min nach der planmäßigen Abfahrtszeit verkehren. Verfrühungen werden immer als Unpünktlichkeit gewertet.

Anschlüsse sind zeitorientiert unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrsangebotes zu realisieren.

5.4.5 Erreichbarkeit zentraler Orte

Aus dem zentralen Bereich eines Ortes soll der nächstgelegene zentrale Ort gleicher oder höherer Stufe in einer angemessenen Reisezeit und möglichst ohne Umstieg erreichbar sein. Gleiches gilt für die Anbindung von Ortsteilen an den zentralen Bereich des Ortes. Grundsätzlich sollen Reisezeiten angeboten werden, die in einem akzeptablen Verhältnis zu den Verkehrsmitteln des MIV stehen. Die anzustrebenden Verbindungsqualitäten zeigt Tabelle 19; angegeben sind die reinen Fahrzeiten ohne Zugangs- und Abgangszeit und ohne Wartezeit auf das erste Verkehrsmittel.

Lage des Quellortes		Erreichbarkeit	
		nächster zentraler Ort	Fahrzeit [Minuten] / Umsteigehäufigkeit ¹⁾
Mittelzentrum	zentraler Bereich	Mittel-, Oberzentrum	45/0
	Ortsteile (Teilflächen)	Mittelzentrum	(30/0)
Grundzentrum	zentraler Bereich	Grund-, Mittelzentrum	45/0

	Ortsteile (Teilflächen)	Grundzentrum	(30/0)
Ort ohne zentral-örtliche Funktion	zentraler Bereich	Grund-, Mittelzentrum	45/0
	Ortsteile (Teilflächen)	Grundzentrum	60/1
¹⁾ Klammerwerte beziehen sich auf Verbindungen zum zentralen Bereich innerhalb des Quellortes			

Tabelle 19: Anzustrebende Erreichbarkeit zentraler Orte

Die angegebenen Zeiten sind als Höchstwerte zu betrachten; in Einzelfällen sind deutlich niedrigere Werte erreichbar. Die Nutzung bestehender Landesnetzverbindungen insbesondere im SPNV ist hierin eingeschlossen. Bewertungsmaßstab für den wahlfreien Kunden ist in der Regel die Reisezeit, die er mit dem Pkw erreichen würde. Bei erforderlichem Umstieg sind entsprechende Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sicherzustellen. Zweimaliges Umsteigen muss sich auf Außenbereiche von Quell- und Zielort beschränken.

5.4.6 Intermodale Vernetzung

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

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

Fahrradabstellanlagen sind anspruchsgerecht auszuführen unter Anwendung möglichst einheitlicher Standards. Zu grundlegenden Standards gehören insbesondere eine Überdachung, Anschließbarkeit eines Laufrades und des Rahmens zum Schutz vor Diebstahl, Standsicherheit des Fahrrades (Halt an mindestens zwei Punkten), Beleuchtung, gute Einsehbarkeit und kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig. Die Entfernung von B+R-Standorten zur nächsten ÖSPV-Haltestelle sollte 50 m nicht überschreiten. Außerdem müssen die Zufahrtswege zur Haltestelle für den Radverkehr geeignet sein.

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

Die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen des Regional- und Stadtverkehrs ist unter Berücksichtigung der Beförderungskapazitäten und Platzverhältnisse sowie des Vorrangs der Beförderung von Rollstuhlfahrern und Fahrgästen mit Kinderwagen weiterhin zu gewährleisten. Auch die flächendeckende Möglichkeit der Fahrradmit-

nahme für Gruppen in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu prüfen (zum Beispiel durch Fahrradträger).

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

Als Mindestausbaustandard sollte eine befestigte Aufstellfläche und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden¹⁶. Die Stellplatzzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Eine weiträumige Beschilderung, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, soll Fahrgäste über dieses Angebot informieren und den Weg weisen. Um einen Missbrauch der für P+R vorgesehenen Anlagen, insbesondere an den Bahnhöfen, auszuschließen, sind ggf. spezielle Gebührenregelungen unter Einbeziehung des ÖPNV-Fahrausweises zu treffen.

Die bereits bestehenden Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen sollen weiterbetrieben und entsprechend des Bedarfs kapazitätsmäßig angepasst werden.

Die Planung von P+R- und B+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen erfolgt unter Abstimmung mit der NASA GmbH sowie unter Berücksichtigung des Schnittstellenprogramms des Landes.

Die Möglichkeit der **Fahrradmitnahme in den Bussen** des Verkehrsunternehmens ist unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und des Vorrangs von Rollstühlen und Kinderwagen weiterhin zu gewährleisten.

Der Salzlandkreis setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür ein, dass der marago-Verbund seine Kooperationen mit Anbietern von **Car-Sharing** fortsetzt und ggf. ausbaut und damit ÖPNV-Kunden, die Inhaber einer ABO-Karte sind, einen einfachen und kostengünstigen Zugang zu derartigen Angeboten ermöglicht. Gute Car-Sharing-Angebote erleichtern den Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug, führen dadurch auch dem ÖPNV neue Kunden zu und entlasten die Umwelt.

¹⁶ vgl. hierzu auch: Konzeption, Planung und Betrieb von P+R; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Februar 1993 (VDV-Schrift 3)

5.5 Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022. Dies bedarf zwingend einer ganzheitlichen Betrachtung von

- Haltestelleninfrastruktur inkl. Zuwegung
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Betrieb und Unterhaltung der Anlagen sowie
- Information und Kommunikation

und impliziert eine Abstimmung der einzelnen Teilaspekte untereinander genauso wie eine Anpassung auf die örtlichen Gegebenheiten.

Methodisches Vorgehen

Im Nahverkehrsplan sind detaillierte Aussagen zu mindestens nachfolgenden Punkten zu treffen:

- Bestandsaufnahme zum erreichten Stand der Barrierefreiheit
- Festsetzung der Standards (Zielvorgaben) zur barrierefreien Gestaltung des ÖSPV
- Prioritätenbildung für die Umsetzung
- Festlegung und Begründung von Ausnahmen
- umzusetzende Maßnahmen inkl. Kostenkalkulation

Die fachliche Konkretisierung und Definition der örtlichen Standards zur Barrierefreiheit obliegt den kommunalen Aufgabenträgern in enger Zusammenarbeit mit den Betreibern des ÖSPV, den Behindertenbeauftragten und -beiräten sowie den Fahrgastgremien.

Spezifische Ausführungen zur Vorgehensweise erfolgen in den nachfolgenden Kapiteln.

Regelwerke und technische Normen

Vorgaben liefern in erster Linie die Standard-Regelwerke für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen bezogen auf die Barrierefreiheit im ÖPNV, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV):

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ), 2013

Weitere Vorgaben und Empfehlungen enthalten:

- Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2012
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, September 2014

Grundlegende gesetzliche Normen zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit sind u. a. in folgenden Schriften festgehalten:

- E-DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum; Normausschuss Bau, Dezember 2014
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; Normausschuss Bau, 2009
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum; Normausschuss Medizin, 2011
- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude; Normausschuss Bau
- BOKraft und BOStrab sowie § 30d Straßenverkehrszulassungsordnung - Kraftomnibusse i. V. mit RL 2001/85/EG (sog. „Busrichtlinie“) Anhang VII: „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ für Klasse I Busse

Als weitere, auch im Salzlandkreis anwendbare Ausarbeitung bezüglich Barrierefreiheit ist der Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)¹⁷ zu nennen. Die Umsetzung eines einheitlichen Standards der Barrierefreiheit aller marego-Verbundmitglieder fördert die Attraktivität des ÖSPV in der Region Magdeburg.

Eine bewährte Herangehensweise an Barrierefreiheit beschreibt das Zwei-Sinne-Prinzip, welches besagt, dass dem Grunde nach bei wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden müssen. Jegliche Informationen sind demzufolge visuell und akustisch oder taktil vorzuhalten, um Menschen mit Sinneseinschränkungen die Kompensation eines fehlenden Sinns zu ermöglichen.

Bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist zu beachten, dass der Kreis der in ihrer Mobilität und sensorisch eingeschränkten Personen sehr breit gefächert ist. Er umfasst neben Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer, geh-, seh- und hörbehinderten Menschen insbesondere auch Kinder, kleinwüchsige Menschen, alte Menschen und Personen mit Kinderwagen.

Ausnahmebestimmungen

Der Landkreis, die Kommunen und die tätigen Verkehrsunternehmen werden sich für eine bestmögliche Einhaltung der im PBefG festgesetzten Frist zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV einsetzen. Grundsätzlich ist jedoch bereits zum

¹⁷ Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard. Anforderungen an die Herstellung barrierefreier Haltestellen, barrierefreier Fahrzeuge und barrierefreier Fahrgastinformationen im ÖSPV. Landeshauptstadt Magdeburg, Februar 2016

jetzigen Zeitpunkt erkennbar, dass, wie in allen anderen Gebietskörperschaften, die vollständig barrierefreie Gestaltung des ÖPNV bis 2022 aufgrund fehlender Kapazitäten zur Planung, Ausführung und Finanzierung nicht realisierbar ist. Das PBefG erlaubt Ausnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis 01.01.2022, wenn sie im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden. Der Aufgabenträger kann in seine Abwägungen hierzu sowohl die eigenen finanziellen Möglichkeiten als auch die bestehenden sachlichen Notwendigkeiten einbeziehen.

Im Einzelnen erforderliche Ausnahmen, die zu einer Fristverlängerung oder einer permanenten Ausnahmeregelung führen, werden in den nachfolgenden Kapiteln benannt und begründet.

Fördermöglichkeiten

Das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt, nach Maßgabe hierzu zu erlassender Richtlinien Zuwendungen für den barrierefreien Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an ÖSPV-Haltestellen zu gewähren¹⁸.

Gegenstand der Förderung sind:

- Barrierefreier Bau und Ausbau von ÖSPV-Haltestellen
- Statische Fahrgastinformation an ÖSPV-Haltestellen
- Erfassung des IST-Zustandes der Barrierefreiheit an ÖSPV-Haltestellen

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des ÖSPV nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA.

Die für die Gewährung einer Zuwendung zu erfüllenden Voraussetzungen regeln sich nach den Richtlinien und sind in Verantwortung des Aufgabenträgers umzusetzen bzw. sicherzustellen.

¹⁸ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum barrierefreien Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an ÖSPV-Haltestellen (Haltestellenprogramm). Land Sachsen-Anhalt, Entwurf

5.6 Verkehrsinfrastruktur

5.6.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Zugangsstellen zum SPNV

Der Salzlandkreis setzt sich dafür ein, dass die Programme zur Aufwertung der Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV einschließlich deren Umfeldes (Bahnhofsprogramm, Schnittstellenprogramm, Programm REVITA) fortgeführt und bereits erreichte Qualitätsstandards gesichert werden. Dazu sind die im ÖPNV-Plan 2020 - 2030 des Landes Sachsen-Anhalt aufgeführten Maßnahmen und Ausbaustandards umzusetzen. Das betrifft insbesondere:

- a) die barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen einschließlich der Zuwegung
- b) eine angemessene Ausstattung
- c) die räumliche Verknüpfung der angebotenen öffentlichen Verkehrsmittel und die Verknüpfung mit dem Rad- und Autoverkehr (Park+Ride, Bike+Ride)
- d) die Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit

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

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

Zugangsstellen zum übrigen ÖPNV

Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben eine wichtige Funktion als Teil der Systemidentität des ÖPNV; sie sind ein wesentlicher Maßstab für die Qualität der Verkehrssysteme und die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen. Maßgebende Beurteilungskriterien seitens der Kunden sind Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie Zustand und Unterhaltung. Die Einrichtung und Ausstattung von Zugangsstellen ist nach weitestgehend einheitlichen Standards in Abhängigkeit von der Bedeutung und Frequentierung der Anlagen vorzunehmen.

Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sind bezüglich **Lage, Erreichbarkeit und Gestaltung** die folgenden grundlegenden Forderungen zu berücksichtigen:

- bedarfsgerechter Standort, umwegfreie Zuwegung
- fußgängerfreundliche Gestaltung der umliegenden Straßen mit ausreichenden und sicheren Querungshilfen; ggf. Einrichtung von Fußgängerüberwegen bzw. Fußgänger-Lichtsignalanlage an stark frequentierten Haltestellen
- kurze und sichere Umsteigewege an Verknüpfungspunkten und zentralen Umsteigeanlagen

- Bereitstellung ausreichend dimensionierter, befestigter, spritzwassergeschützter und gegenüber dem übrigen Kfz-Verkehr abgesicherter Fahrgast-Warteflächen, insbesondere bei Haltestellen am Straßenrand ohne Fußweg
- einheitliche, deutlich sichtbare und optisch ansprechende Wegweisung zu den Haltestellen sowie zwischen den einzelnen Haltestellen an Verknüpfungspunkten
- Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste durch entsprechende Anordnung der Haltestellen (soziale Kontrolle)

Der konkrete Standort der Haltestellen muss sich an der Lage der Nachfrage orientieren. Treten hier Veränderungen ein oder werden Unzulänglichkeiten festgestellt, sind Haltestellen entsprechend zu verlegen, neu einzurichten oder ggf. einzustellen.

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

Die Tabelle 20 gibt eine Empfehlung zur **Ausstattung der Haltestellen** in Abhängigkeit von der Lage und regionalen und verkehrlichen Bedeutung der Haltestellen, wobei im Einzelfall auch weitere Besonderheiten (z.B. saisonale Schwankungen im Fahrgastaufkommen) zu berücksichtigen sind. Die Haltestellenausstattung muss als Teil des Gesamtsystems ÖPNV erkennbar und wirksam sein und einen guten, gleichzeitig aber wirtschaftlich vertretbaren Service bieten. Es sind vorrangig solche Konstruktionen und Materialien einzusetzen, die wartungsarm sind und wenig Angriffspunkte für Vandalismus bieten. Entsprechend den Bestimmungen der BOKraft ist dabei das Verkehrsunternehmen verpflichtet, an jeder Haltestelle das Haltestellenzeichen mit Mast und Ausweisung des Unternehmens sowie den Fahrplanaushang anzubringen.

Haltestellenkategorie	Ausstattungsmerkmal
a) Mindestausstattung für alle Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> - Einheitliche Haltestellengestaltung und -kennzeichnung (Haltestellenschild mit Haltestellenname, Liniennummern und Fahrtzielen, grafischen Produktsignets, Logo der Verkehrsunternehmen, Logo des Verkehrsverbundes, Kennzeichnung von anrufpflichtigen Linien) - Aushangfahrplan, Tariffhinweise - Ausreichende Beleuchtung - Abfallbehälter
b) Zusätzliche Ausstattung für Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Grundnetz	<ul style="list-style-type: none"> - Liniennetzplan - Sitzgelegenheit - ggf. Leitinformationen (Wegweisung) - ggf. dynamische Fahrgastinformation ((Regio-DFI) - ggf. Fahrgastunterstand (in transparenter Ausführung)

Haltstellenkategorie	Ausstattungsmerkmal
c) Zusätzliche Ausstattung für Haltstellen des Bahn-Bus-Landesnetzes und wichtige Haltstellen im Ortsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - weitergehende Tarifinformationen, Umgebungs-/Stadtplanplan, Leitinformationen (Wegweisung) - Fahrgastunterstand (in transparenter Ausführung) - dynamische Fahrgastinformation mit zusätzlichen akustischen Informationsmöglichkeiten - ggf. Fahrscheinverkaufsautomat

Tabelle 20: Empfohlene Haltstellenausstattung in Abhängigkeit der Lage

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

Die Errichtung, Unterhaltung, regelmäßige Reinigung und die Sicherung der Funktionsfähigkeit der Haltstellen sind im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten überwiegend von den Kommunen als Baulastträger sicherzustellen.

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

Umsetzung der Barrierefreiheit

Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit der Haltstellen hat nach den anerkannten Regeln der Technik und den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen. Mindestforderungen hierbei sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zur Haltestelle aus dem örtlichen Wegenetz (Einrichtung abgesenkter Borde, regelwerkskonformer Rampen etc.)
- Realisierung der erforderlichen Höhe der Bussteige (mindestens 16 cm) in Abstimmung mit der Einstiegshöhe der einzusetzenden Niederflurbusse (siehe hierzu Kapitel O) mit dem Ziel der Minimierung der verbleibenden Reststufenhöhe und Spaltbreite im Zusammenspiel von Bahnsteig und Fahrzeug; dazu Ausstattung mit Sonderbordsteinen, die ein verschleißarmes und komfortables Auflaufen der Busreifen ermöglichen und somit die verbleibenden Spaltmaße verringern
- Realisierung der vorgeschriebenen Mindestbreiten (in Abhängigkeit von der verfügbaren Straßenraumbreite); Sicherstellung einer Durchgangsbreite von mindestens 1,50 m zwischen Bordstein und Einbauten

- rutschhemmende Oberflächenbelege für die Warteflächen
- taktile Oberflächengestaltung durch Bodenindikatoren (u.a. bodenindikatorenbasiertes, kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld auf Höhe der Einstiegszone des Fahrzeugs, Blindenleitstreifen etc.)
- optisch kontrastierende Gestaltung der Warteflächen und der Einbauten bzw. Ausrüstungen
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformationen
- Aushänge (Fahrplan, Liniennetz etc.) in auch für ältere Menschen lesbarer Schrift und durch Kinder und Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer erreichbarer Höhe (mittlere Sichthöhe etwa 1,3 m, keine Blockade des Zugangs durch Sitzgelegenheiten)

Die Standards ergeben sich aus den Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Aufzählung gibt nachrichtlich den aktuellen Stand wieder. Barrierefreies Bauen ist ein stetig fortlaufender Prozess. Künftige Änderungen der Regelwerke bzw. Weiterentwicklungen der Technik sind zu beachten.

Da bisher noch keine detaillierte Übersicht zum Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen im Salzlandkreis (einschließlich der Zuwegung und der Haltestellenausstattung) vorhanden ist, muss kurzfristig ein **Haltestellenkataster** erarbeitet werden.

Bei der Aufstellung des Katasters sind alle für die Bewertung der Barrierefreiheit relevanten Aspekte zu erfassen. Das betrifft die bauliche Gestaltung der Haltestelle, die Haltestellenausstattung und die Zuwegung zur Haltestelle. Außerdem sind die Haltestellenfrequenzierung und die sich im Umfeld befindlichen Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Personen zu ermitteln.

Im Rahmen des Projektes "Beauskunftung barrierefreier Reiseketten" plant die NASA GmbH die Erstellung einer sogenannten Ersterfassungsdatenbank, in die alle durch die ÖSPV-Aufgabenträger erhobenen Barrierefreiheitsdaten integriert werden sollen. Ziel ist die Vorhaltung einer landesweiten Haltestellen-Datenbank, die den Aufgabenträgern und den Kommunen Zugriff zu den erhobenen Daten gewährt. Je nach Fortschritt des landesweiten Projektes ist sicherzustellen, dass die landesweite Datenbank für die Erstellung des Haltestellenkatasters im Salzlandkreis genutzt wird.

Erst mit dem Vorliegen eines kompletten Haltestellenkatasters kann eine Aussage getroffen werden, welche konkreten Maßnahmen an den einzelnen Haltestellen umgesetzt werden müssen und welcher zeitliche und finanzielle Aufwand dazu insgesamt erforderlich ist. Gleichzeitig bildet das Kataster die Grundlage für die Festlegung einer Prioritätenliste und die Definition von Ausnahmen.

Nach Fertigstellung des Haltestellenkatasters und damit Vorliegen von Informationen, an welchen Haltestellen welche Maßnahmen umzusetzen sind, ist eine **Prioritätenliste** für den Ausbau der noch nicht oder nicht vollständig barrierefreien Haltestellen aufzustellen. Die Priorisierung ist in den nachfolgend dargestellten Stufen vorzunehmen.

Priorität	Merkmal
Priorität 1	<ul style="list-style-type: none"> - stark frequentierte Haltestellen (> 100 Fahrgäste pro mittleren Werktag in der Schulzeit und Richtung) - Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern des ÖPNV - Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung (z. B. Schulen, Krankenhäuser, kommunale Verwaltungen), Pflege- und Wohnheimen und Kindertageseinrichtungen, sonstige Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen sowie Haltestellen für Sonderverkehre für behinderte Menschen (sofern mit Niederflurbussen erbracht)
Priorität 2	<ul style="list-style-type: none"> - mäßig frequentierte Haltestellen (> 20 Fahrgäste pro mittleren Werktag in der Schulzeit und Richtung) - Haltestellen im Schülerverkehr (Bedienung nur Montag-Freitag Schule) - Haltestellen in Orten/Ortsteilen, die bislang über keine barrierefreie Haltestelle verfügen sowie Haltestellen an medizinischen Einrichtungen mit örtlicher Bedeutung (z. B. Arztpraxen) und Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand)
Priorität 3	<ul style="list-style-type: none"> - übrige Haltestellen

Tabelle 21: Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen

Niederflurgerecht ausgebaute Haltestellen gelten als für die Nutzung von Rollstühlen barrierefrei, sofern das Ein- und Aussteigen mittels fahrzeuggebundener Rampe/Spaltbrücke gewährleistet ist.

Die Prioritätenliste ist kontinuierlich fortzuschreiben und an sich ändernde Bedingungen anzupassen.

Ausnahmen von einem fristgemäß und vollständig barrierefreien Ausbau einzelner Haltestellen des ÖSPV aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen sollen für folgende Fälle möglich sein:

Dauerhafte Ausnahmen:

- Haltestelle ist nur temporär eingerichtet, z.B. im Zusammenhang mit Baustellen; eine dauerhafte Nutzung ist nicht vorgesehen.
- Haltestelle ist neu eingerichtet und befindet sich zunächst im Probetrieb.
- Haltestelle wird nur von Fahrzeugen angefahren, die bauartbedingt für den Ein-/Ausstieg keinen Bussteig benötigen (z.B. Bedarfshaltestelle für flexible Bedienformen mit ausschließlich Pkw).
- Haltestelle wird nicht durch ÖSPV-Linien bedient (z.B. Haltestelle von Fernbussen).

Ausnahmen mit dem Ziel einer Fristverlängerung unter der Voraussetzung, dass kein erhöhtes Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen im Einzugsbereich der Haltestelle besteht:

- Haltestellen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitt), so dass die Barrierefreiheit mit vertretbarem Aufwand nicht umsetzbar ist
- Haltestellen, in deren Umfeld in absehbarer Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann
- sehr gering frequentierte Haltestellen (< 10 Fahrgäste pro mittleren Werktag in der Schulzeit)
- Haltestellen, die sich in zumutbarer Entfernung einer barrierefreien Haltestelle der gleichen Linie und Fahrtrichtung befinden
- Bedarfshaltestellen für flexible Bedienformen

Die dauerhaften Ausnahmen betreffen Haltestellen, bei denen der Aufwand für einen barrierefreien Ausbau in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen würde (temporäre Haltestellen) oder bei denen die Barrierefreiheit ausschließlich über das Fahrzeug herstellbar ist. Zeitlich befristete Ausnahmen sind erforderlich, um die begrenzten Mittel bezüglich Finanzierung, Planung und Bauausführung zunächst dort einzusetzen, wo der höchste Nutzen für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu erwarten ist.

Mit Feststehen der Prioritätenliste und der zulässigen Ausnahmen zum barrierefreien Haltestellenausbau ist auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel (einschließlich möglicher Fördermittel) sowie Planungs- und Baukapazitäten die konkrete Planung der jährlich auszubauenden Haltestellen vorzunehmen.

5.6.2 Fahrwege

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

- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z.B. Einrichtung von Halte-/Parkverboten, Linksabbiegeverbote u. ä.
- Sicherung eines intakten Fahrbahnzustandes bei Straßen mit Busbetrieb; Beseitigung der hierzu unter Abschnitt 0 aufgezählten Unzulänglichkeiten.
- Sicherstellung des Winterdienstes im Nebenstraßennetz und an Wendeschleifen und Haltestellen
- Realisierung einer ÖSPV-Bevorrechtigung an signalgeregelten Knoten

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

Zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste in den Haltestellenbereichen ist der Individualverkehr durch Fahrbahnmarkierungen oder ausreichend große Hinweisschilder auf die Haltestellen hinzuweisen.

5.7 Fahrzeuge

Allgemeine Anforderungen

Die im ÖSPV im Linienverkehr einzusetzenden Fahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgast-sitzplätzen müssen im Rahmen planmäßiger Neubeschaffungen mindestens folgenden allgemeinen Anforderungen genügen:

- a) Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl Türen zur Realisierung eines zügigen Fahrgastwechsels
- b) Bereithaltung von Flächen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und Gepäck (Mehrzweckbereiche);
Beachtung künftiger Entwicklungen und Vorschriften bezüglich der Beförderung von Hilfsmitteln für Menschen, die aufgrund einer körperlichen Behinderung in der Fähigkeit zum Gehen beeinträchtigt sind (z.B. E-Scooter)
- c) helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung, Vermeidung von Blendungen durch Lichtquellen
- d) ausreichend Festhaltungsmöglichkeiten für die Fahrgäste einschließlich für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer und für kleine Kinder
- e) Ausstattung mit kontrastreichen Außenanzeigen für Fahrtziel und Liniennummer, verständlichen akustischen und kontrastreichen optischen Informationseinrichtungen im Fahrzeuginnern zur Vermittlung von Fahrtziel, nächster Haltestelle, Störungen und sonstiger Informationen, ausreichend dimensionierten Beheizungs- und Belüftungsanlagen sowie ergonomisch gestalteten Sitzplätzen in genügender Anzahl
- f) gleichmäßige Anordnung von Haltewunschtastern im Fahrzeug
- g) Realisierung barrierefreier Einstiege einschließlich Ausstattung mit erforderlichen Zusatzeinrichtungen (z.B. Rampe, Spaltbrücke, Kneeling, Hublift) zur Sicherstellung des Zugangs für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (siehe Unterkapitel „Umsetzung Barrierefreiheit“)
- h) Kennzeichnung der barrierefreien Zu-/Ausstiege
- i) Ausstattung mit den für die Betriebsabwicklung notwendigen Einrichtungen, z.B., Fahrausweisverkaufstechnik, Funk, Bordrechner/RBL
- j) geringe Belastung durch fahrzeugseitige Geräusche, Gerüche und Erschütterungen sowie überhitzte und stickige Luft im Innenraum
- k) Erfüllung der zum Zeitpunkt der Beschaffung jeweils gültigen Euro-Abgasnorm mit den niedrigsten Schadstoffgrenzwerten
- l) Grundsätzlich Repräsentierung des neuesten Standes der Technik bezüglich Geräuschemission, Energieverbrauch, Fahrsicherheit und Fahrverhalten zum Zeitpunkt der Beschaffung

Die sich aus den EU-Fahrzeugrichtlinien¹⁹ und den VDV-Rahmenempfehlungen²⁰ in der jeweils aktuellen Fassung ergebenden Anforderungen an die Gestaltung der Fahrzeuge sind zu beachten.

Bei der Neubeschaffung von Bussen sind die Möglichkeiten der Bereitstellung von WLAN in den Fahrzeugen zu prüfen.

Im Rahmen der Möglichkeiten wird sich das Verkehrsunternehmen an Projekten zur Einführung von ÖSPV-Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unter Nutzung der hierzu vom Land gebotenen Unterstützung beteiligen.

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

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

Sofern im Rahmen alternativer Bedienformen (Rufbus) Fahrzeuge von Auftragsunternehmen eingesetzt werden, müssen diese mindestens ein Hinweisschild vorn rechts hinter der Windschutzscheibe aufweisen, auf dem deutlich erkennbar ist, dass dieses Fahrzeug im Auftrag des Konzessionsinhabers verkehrt.

Fahrzeu g a l t e r

Das Durchschnittsalter aller Busse soll nicht über 8 Jahre liegen. Fahrzeugneubeschaffungen sollen möglichst gleichmäßig über die Jahre verteilt werden.

Der Einsatz moderner, attraktiver Fahrzeuge ist für das Image des ÖPNV und damit für die Bereitschaft der Kunden, die Angebote zu nutzen, sehr wichtig.

U m s e t z u n g B a r r i e r e f r e i h e i t

Die vollständig barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformationen in/an den Fahrzeugen ist gemäß § 8 (3) PBefG bis 01.01.2022 entsprechend den hierzu bestehenden Standards und sonstigen einschlägigen Vorschriften in der jeweils aktuellen Fassung zu realisieren.

Bei der künftigen Fahrzeugbeschaffung ist dazu vorrangig auf Niederflurbusse zu orientieren. In den Stadtbusverkehren sind generell Niederflurfahrzeuge einzusetzen.

Eine Alternative zu reinen Niederflurbussen können sogenannte Low-Entry-Busse sein, die über stufenlose Einstiege und einen teilweise niederflurigen Bereich im Innenraum, meist zwischen der Vorder- und Mitteltür verfügen und damit die Vorteile von Hoch- und Niederflur effektiv miteinander kombinieren.

¹⁹ Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG

²⁰ VDV-Schriften 231: Rahmenempfehlung für Überland-Niederflur-Linienbusse, 2004

Neufahrzeuge müssen auch künftig, unabhängig vom Stand der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen, über Einstiegshilfen verfügen (z.B. Rampe und/oder Kneeling oder Hublift). Diese sind erforderlich, um in Havariesituationen ein Verlassen der Fahrzeuge auch außerhalb von Haltestellen zu ermöglichen, an Haltestellen, die von der Umsetzung der Barrierefreiheit gemäß Kapitel 5.6.1 befristet oder dauerhaft ausgenommen sind, den Ein-/Ausstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sicherzustellen sowie nicht auszuschließende größere Spalte zwischen Fahrzeug und Bussteig überbrücken zu können.

Solange noch nicht alle Busse über die Möglichkeit eines barrierefreien Ein-/Ausstiegs verfügen, soll durch eine flexible Fahrzeugdisposition sichergestellt sein, dass von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen für eine konkrete Linienfahrt ein barrierefreies Fahrzeug im Rahmen eines akzeptablen Zeitfensters bestellt werden kann. Gleiches trifft zu, wenn im Rahmen von alternativen Bedienformen auch Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die von ihrer Bauart her nicht barrierefrei zu gestalten sind (z.B. Pkw).

5.8 Tarif und Vertrieb

Tarifgestaltung

Vom Betreiber des ÖSPV im Salzlandkreis ist auch künftig der Tarif des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego anzuwenden.

Der Salzlandkreis setzt sich gemeinsam mit den beteiligten Verkehrsunternehmen und den anderen Aufgabenträgern dafür ein, dass das bestehende marego-Tarifsystem beständig weiterentwickelt und an sich ändernde Kundenbedürfnisse und regionale Rahmenbedingungen angepasst wird. Ein gemeinsamer und verständlicher Tarif für alle Verkehrsangebote innerhalb des marego-Verbundgebietes ist Voraussetzung für eine systemübergreifende Nutzung des ÖPNV und liegt damit im Interesse der Fahrgäste.

Das Verkehrsunternehmen ist angehalten, Jobticket-Verträge mit großen Arbeitgebern zu akquirieren und dafür entsprechende Fahrplanangebote zu erarbeiten.

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

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

Fahrkartenerwerb und Tarifinformation

Es ist weiterhin zu gewährleisten, dass in allen Fahrzeugen des ÖSPV im Salzlandkreis Fahrkarten für den ÖSPV erworben werden können. Damit ist sichergestellt, dass der **Fahrkartenerwerb** nicht zu einem Hemmnis für die Nutzung des ÖSPV wird. Darüber hinaus können weitere Vertriebswege zu einem unkomplizierten Fahrkartenerwerb beitragen, z.B. die Einbeziehung von Vertriebsstellen, die im fußläufigen Einzugsbe-

reich des ÖSPV liegen und kundenfreundliche Öffnungszeiten aufweisen (u.a. Agenturen, Reisebüros, Geschäften des Einzelhandels u. ä.; hier meist Begrenzung auf ein ausgewähltes Teilsortiment).

Bei Fahrten unter Nutzung mehrerer Verkehrsunternehmen muss gewährleistet sein, dass der Fahrgast entsprechend den marego-Tarifbestimmungen eine Fahrkarte für die gesamte Wegekette erwerben kann.

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

Bei Erwerb neuer Fahrscheinverkaufstechnik ist diese für das Auslesen von Chipkarten und anderen elektronischen Fahrscheinarten auszurüsten. Dabei sind die zum Zeitpunkt der Beschaffung im marego Regionalverkehrsverbund und im Land Sachsen-Anhalt genutzten E-Ticket-Systeme zu berücksichtigen. Zum aktuellen Stand der im Land Sachsen-Anhalt genutzten Systeme ist vor der Beschaffung eine Abstimmung mit der NASA GmbH zu führen.

Bei Abo- und Jahreskarten ist ein unkomplizierter Vertrieb sicherzustellen (mindestens in den Reisezentren und den Agenturen der DB und in den Verkaufsstellen der Magdeburger Verkehrsbetriebe).

In allen Fahrzeugen sowie an allen Haltestellen im Salzlandkreis ist darüber zu informieren, auf welchem Wege sich die Fahrgäste nähere **Informationen** zum marego-Tarif einholen können.

Die Details und Besonderheiten des marego-Tarifs sind im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketing permanent zu kommunizieren, um insbesondere Wenigfahrer und ältere Bürger mit der Handhabung des Tarifs vertraut zu machen.

5.9 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

5.9.1 Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen

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

Der erreichte Standard hinsichtlich Gestaltung und inhaltlicher Aufbereitung des bisher herausgegebenen Fahrplanheftes ist dabei mindestens beizubehalten. Das betrifft insbesondere die Vermittlung bestehender Anschlüsse zu weiterführenden Linien auf nachfragestarken Relationen durch entsprechende Anschlussleisten in den Fahrplantabellen.

Mögliche Verbesserungen betreffen:

- a) Prüfung, inwieweit für Relationen mit parallel verkehrenden Buslinien die Aufnahme auch der Fahrten der jeweils anderen Linien in die betreffenden Fahrplantabellen mit Kennzeichnung der Linien- und Fahrtnummer erfolgen kann, sofern es für den Fahrgast sinnvoll ist und die Übersichtlichkeit erhalten bleibt.
- b) In allen Fahrplantabellen, die Rufbus-Fahrten oder -Haltestellen aufweisen, Vermittlung des Hinweises über die bestehenden Anmeldemodalitäten.
- c) Prüfung der Aufnahme von Angaben zur Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen.

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

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

Das den ÖSPV im Salzlandkreis betreibende Verkehrsunternehmen hat bezüglich **Fahrplanauskunft** weiterhin sicherzustellen:

- die Erteilung telefonischer Auskünfte zum gesamten ÖPNV-Angebot im Landkreis über eine einheitliche Telefonnummer (z.B. über die Leitstelle)
- die Vermittlung der aktuellen Fahrplantabellen auf seiner Internetseite; ggf. ergänzt um Informationen zu längerfristig auftretenden Abweichungen vom regulären Linienbetrieb aufgrund von Baustellen
- die Verlinkung seiner Internetseite zum landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem „INSA“ der NASA GmbH, das entsprechende Verbindungsauskünfte zum SPNV und zu den Stadt- und Regionalverkehren liefert

Durch das Verkehrsunternehmen ist die Integration des im Landkreis bereitgestellten ÖSPV-Angebots in regionale und überregionale elektronische Fahrplan- und Tarifauskunftssysteme Dritter (insbesondere „INSA“ der NASA GmbH und Bahn.de) durch Bereitstellung der erforderlichen Fahrplandaten und deren permanente Aktualisierung zu gewährleisten. Die elektronische Fahrplanauskunft hat nicht nur Relevanz für Privathaushalte, sondern z.B. auch für die Beratung durch Reisebüros, Fremdenver-

kehrsämtler u. ä; sie stellt damit die Vermittlung des kompletten ÖPNV-Angebotes des Planungsraumes an einen großen Kundenkreis sicher.

Darüber hinaus übermittelt das Verkehrsunternehmen weiterhin über die zur Verfügung stehende Technik (vgl. Kapitel 3.6.7 und O) entsprechende IST-Daten an die landesweite Echtzeit-Datendrehscheibe INSAplus, die von der NASA GmbH im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt betrieben wird und Fahrplanauskünfte in Echtzeit ermöglicht. Zur Eingabe und Übermittlung von Störungsinformationen stellt die NASA GmbH dem Verkehrsunternehmen einen Zugang zum INSA-System („HIM Hafas Information-Manager“) zur Verfügung.

An jeder Haltestelle des Bediengebietes ist für alle die jeweilige Haltestelle berührenden Linien ein aktueller **Aushangfahrplan** anzubringen, der mindestens die Abfahrtszeiten enthält. Fahrgäste sind auf jedem Fahrplanaushang auf die INSA-Auskunft hinzuweisen.

Wenn es die Form der Aushangfahrpläne gestattet, sind außerdem bestehende Anschlüsse zu Bahn und Bus darzustellen. Darüber hinaus sollten soweit möglich zumindest an stark frequentierten Haltestellen Liniennetzpläne, ggf. auch Teilnetzpläne, vermittelt werden (vgl. auch Kapitel 5.6.1). Die Aushänge sind so anzubringen, dass sie, möglichst auch bei Dunkelheit, für alle Fahrgäste gut lesbar sind.

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

Zur **Informationen in den Fahrzeugen** sind zumindest die optische und die akustische Ankündigung der nächsten Haltestelle und der Aushang eines Liniennetzplanes zu realisieren. Hiervon ausgenommen sind Kleinbusse und Taxis, bei denen persönliche Hinweise des Fahrpersonals ausreichend sind.

Eine akustische Information ist für Menschen mit Sehbehinderung unerlässlich.

Netz-, Angebots- und Tarifänderungen sowie sonstige Informationen zum ÖPNV sind dem Kunden in bewährter Weise unter Nutzung aller dazu geeigneten Medien (örtliche Presse, Rundfunk, Internet, Broschüren, Flyer u. ä.) durch das Verkehrsunternehmen zu vermitteln. Größere Fahrplanänderungen, v.a. bei lang andauernden Baumaßnahmen mit Umleitungsverkehr und Änderungen im Schülerverkehr, sind in Berichtigungs- bzw. Ergänzungsblättern darzustellen.

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

- a) Generelle Verbesserung der Wegweisung zu den Zugangsstellen des SPNV und zu zentralen Haltestellen des übrigen ÖPNV.
- b) An den Verknüpfungspunkten Bahn - übriger ÖPNV Realisierung einer Wegweisung zwischen den einzelnen Haltestellen.

- c) Bereitstellung weiterführender Informationen an aufkommensstarken bzw. touristisch bedeutsamen Haltestellen; das betrifft u. a. Angaben zur örtlichen Lage der Haltestelle und zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Haltestellenumgebungsplan, Wegweiser). In analoger Weise kann an wichtigen Punkten über die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle(n) informiert werden.

Insgesamt gilt, dass alle Informationen zielgerichtet erstellt, schnell erkennbar, leicht verständlich und durch ihre einheitliche Gestaltung wiedererkennbar sein müssen.

Umsetzung Barrierefreiheit

Bei der barrierefreien Ausgestaltung der vorstehend genannten Fahrgastinformationen (Fahrplanhefte, Haltestellen, Fahrzeuge, Internetauftritte etc.) und Services (inkl. Fahrscheinerwerb) hat das Verkehrsunternehmen die detaillierten Anforderungen aus den hierzu erlassenen einschlägigen Vorschriften und Standards in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden (vgl. Kapitel O). Das betrifft insbesondere:

- a) Schriftgrößen und -arten, Kontrast
- b) Blendfreiheit und Beleuchtung
- c) Verständlichkeit akustischer Informationen (Lautstärke, Artikulation, Ankündigung usw.)
- d) Anzeigedauer bei Wechselanzeigen
- e) Höhe der Anbringung von Informationstafeln und Bedienelementen an Haltestellen und in Fahrzeugen
- f) Verwendung standardisierter Piktogramme
- g) Bedienelemente und Menüführung von Informationseinrichtungen und Fahrscheinautomaten
- h) Gestaltung von Internetseiten

Die Umsetzung dieser Forderungen sichert gleichzeitig, dass die darauf angewiesenen Menschen im gesamten ÖSPV gleiche Bedingungen vorfinden.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, im Fahrplan, in der Fahrplanauskunft und in sonstigen Informationsmedien alle für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Menschen relevanten Informationen zu vermitteln. Solange noch keine vollständige Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖSPV besteht, ist darzustellen, wie mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen für eine konkret von ihnen gewünschte Fahrt im ÖSPV den Einsatz eines barrierefrei zugänglichen Fahrzeuges erreichen können.

Um zeitnah auf Probleme reagieren und für unterschiedliche Gruppen von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen geeignete Lösungen einführen zu können, ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen deren Vertretungen, dem Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen.

5.9.2 Beratung und Service

Die **persönliche und telefonische Beratung** der Kunden zum ÖPNV über den Betriebssitz des konzessionierten Verkehrsunternehmens ist fortzuführen und insbesondere vor dem Hintergrund zunehmenden Informationsbedarfs weiter zu qualifizieren. Ergänzend hierzu sind durch das Verkehrsunternehmen alle für den ÖPNV-Nutzer relevanten Informationen auf seiner Internetseite unter Einbeziehung von Links zu anderen Informationsanbietern (insbesondere INSA, marego, DB AG) zu vermitteln.

Gemäß ÖPNV-Plan 2020 - 2030 des Landes Sachsen-Anhalt ist auch künftig die Erteilung von Fahrplan- und Tarifauskünften über die INSA-Telefon-auskunft mit einer landesweit einheitlichen Rufnummer sichergestellt.

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

Das in den Fahrzeugen des ÖSPV sowie im Service eingesetzte **Personal** muss folgende Fähigkeiten aufweisen:

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

Das Personal ist dementsprechend regelmäßigen Schulungen zu unterziehen.

5.9.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Offensives, professionelles Marketing und engagierte Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung der Vorzüge des ÖPNV und Bekanntmachung des ÖPNV-Angebotes sind auch künftig Schwerpunktaufgaben im Zusammenspiel von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Das trägt dazu bei, das Image des ÖPNV und das allgemeine Informationsniveau über dessen Leistungen und Qualitäten weiter anzuheben, um damit neue Kunden zu gewinnen und vorhandene Kunden stärker zu binden.

Als Maßnahmen sind insbesondere fortzuführen:

- Präsentation des ÖPNV durch Informationsbroschüren, Beiträge in den regionalen Medien (Presse, Rundfunk, Amtsblatt), Eigenwerbung an den Fahrzeugen, Einbeziehung öffentlicher Werbeträger;

- Darstellung der Vorteile und des Nutzens des ÖPNV sowie seines Beitrages zum Umweltschutz und zur Lebensqualität.
- Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z.B. Linienwegänderungen zur Anbindung neuer Nachfragepotenziale), durch eine intensive Produktwerbung.
- Umsetzung eines Dialogmarketing, bei dem potenzielle Kunden (z.B. Jugendliche, Firmen, Senioren) mit den Gegebenheiten des ÖPNV vertraut gemacht werden und gleichzeitig die Möglichkeit erhalten, Fragen zu stellen und ihre Meinung zu äußern.
- Ausbau der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit. Behörden, öffentliche Einrichtungen, Tourismusanbieter u. ä. sollten bei allen Medien und Publikationen (z.B. Internet, Briefköpfe, Werbebroschüren) auf ihre Erreichbarkeit mittels des ÖPNV hinweisen.

Das Verkehrsunternehmen leistet seinen Beitrag hierzu durch Weiterentwicklung des eigenen Internetauftritts.

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

Landkreis und Verkehrsunternehmen setzen sich dafür ein, dass die Dachkommunikation des Landes „INSA - Der starke Nahverkehr“ weiter ausgebaut wird und auch künftig zur umfassenden Vermarktung des Gesamtangebotes im ÖPNV in Sachsen-Anhalt beiträgt.

Analyse Nachfragepotenziale und Kundenzufriedenheit

Die Gestaltung des Angebotes im ÖPNV und die Gewinnung neuer Fahrgäste erfordern die regelmäßige Analyse des Verkehrsnachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen und -befragungen sowie Analysen des Verkehrsverhaltens und der Mobilität der Bürger insgesamt. Darüber hinaus ist eine kontinuierliche Messung der Kundenzufriedenheit unverzichtbar. Sich verändernde Wünsche der Bürger und die Akzeptanz von neuen und alten Produkten sind fortwährend zu erfassen und in den Planungsprozess aufzunehmen. Das sichert die Attraktivität des ÖPNV für den Fahrgast und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs für das Verkehrsunternehmen.

Insbesondere gewinnt das Verkehrsverhalten der älteren Generation immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst, zugleich hier aber eine zunehmende Pkw-Verfügbarkeit besteht. Deshalb sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, eine stärkere ÖPNV-Nutzung und ÖPNV-Bindung für die Gruppe der über 60-Jährigen zu erreichen.

Bezüglich Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen Behindertenverbänden, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zu pflegen,

um diesbezüglich neu auftretende Problemstellungen möglichst zügig erkennen und lösen zu können.

Qualitäts- und Beschwerdemanagement

Das Qualitätsniveau bei der Durchführung des ÖSPV im Salzlandkreis ist auf dem gegenwärtigen Stand aufbauend stetig weiterzuentwickeln, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV anzubieten und weitere Fahrgäste zu gewinnen. Der Aufgabenträger wird darauf hinwirken, dass das vom Verkehrsunternehmen eingeführte und zertifizierte Qualitätsmanagementsystem aufrechterhalten wird.

Vom Aufgabenträger werden gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen geeignete Instrumentarien zur Kontrolle der Erfüllung der im Nahverkehrsplan verankerten Qualitätsstandards erarbeitet und umgesetzt. Auf Qualitätsabweichungen, die im Einflussbereich des Leistungserbringers stehen, muss mit entsprechenden Regelungen bzw. Maßnahmen reagiert werden.

Als Bestandteil eines attraktiven ÖSPV ist beim Verkehrsunternehmen ein Beschwerdemanagement vorzuhalten. Dieses hat sicherzustellen, dass auf Kundenbeschwerden und -anliegen in einem angemessenen Zeitraum von 5 Arbeitstagen reagiert wird. Die Behandlung derartiger Vorgänge ist durch das Verkehrsunternehmen periodisch auszuwerten; die Ergebnisse sind dem Aufgabenträger vorzulegen.

Seitens des Verkehrsunternehmens besteht gegenüber dem Aufgabenträger Auskunftspflicht zu Reklamationen und Beschwerden und den daraufhin ergriffenen Maßnahmen.

5.9.4 Fahrgastsicherheit

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

Sofern erforderlich, sind in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weitere Maßnahmen zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit einzuleiten.

6 Finanzierung des ÖPNV

6.1 Vorbemerkung

Dem Landkreis obliegt nach §§ 4 und 8 ÖPNVG LSA als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr die Finanzverantwortung. Die Finanzierungspraxis des ÖPNV im Salzlandkreis ist eng verbunden mit den Rechtsentwicklungen auf europäischer Ebene und der Überführung in nationales Recht.

Für die Finanzierung des ÖPNV im Salzlandkreis gilt der Grundsatz des Vorrangs der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand (§ 8 Absatz 4 Satz 1 PBefG).

Auf der Grundlage der im Kapitel 1.2 dargestellten gesetzlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV wird im Folgenden auf die konkrete Ausgestaltung der Finanzierung vor Ort eingegangen.

6.2 Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

Rechtsgrundlage für die Finanzierung des ÖPNV im Salzlandkreis ist derzeit das europäische Primärrecht gemäß den Vorgaben der „Altmark-Trans-Entscheidung“ des Europäischen Gerichtshofs.

Der Kreistag des Salzlandkreises hat die Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH (KVG) zum 01.08.2012 mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der Durchführung des ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises betraut.

Die Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH erhält vom Landkreis auf der Grundlage des ÖDAs Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Die jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazugehörigen Parameter sowie das Ausgleichsverfahren sind dort entsprechend beschrieben.

Dem Landkreis stehen folgende Zuwendungen des Landes Sachsen-Anhalt für die Finanzierung des Straßenpersonennahverkehrs zur Verfügung:

- Zweckgebundene Zuweisungen für den ÖSPV auf der Basis des § 8 ÖPNVG LSA nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltes, insbesondere für Fahrplan- und Tarifabstimmungen, für ÖSPV-Investitionen und für die Aufstellung des Nahverkehrsplans; die Höhe der Zuweisungen verändert sich in den nachfolgenden Jahren entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel. Jeder Aufgabenträger ist verpflichtet, mindestens 17,5 % des Zuweisungsbetrages des Landes Sachsen-Anhalt aus § 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA für Investitionen in den Straßenpersonennahverkehr zu verwenden.
- Zusätzliche Finanzmittel nach § 8b ÖPNVG LSA nach Maßgabe des Haushaltsplanes.
- Zuweisungen gemäß § 9 ÖPNVG LSA zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs; der Landkreis reicht diese Mittel offen, transparent und diskriminierungsfrei an

die auf dem Gebiet des Landkreises tätigen Verkehrsunternehmen, die die Anforderungen des § 9 ÖPNVG LSA erfüllen, aus.

Finanzielle Leistungen bezüglich des Verkehrsverbundes marego sind im Grundvertrag und Herleitungsvertrag geregelt. Sie betreffen insbesondere den Ausgleich der sich ergebenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste.

Gemäß Verbundvertrag für den Verkehrsverbund in der Region Magdeburg marego erhält der Salzlandkreis für das Jahr 2018 einen Betrag rd. 30 TEUR und für die Jahre 2019 bis 2021 abschmelzende Beträge in Höhe von rd. 22,5 TEUR, rd.15 TEUR und rd. 7,5 TEUR. Der Salzlandkreis leitet diese Mittel an die auf dem Gebiet des Salzlandkreises tätigen Verkehrsunternehmen weiter.

Gemäß § 8 ÖPNVG LSA erhält der Salzlandkreis zudem Zuweisungen für 2018 in Höhe von insgesamt rd. 2.100 TEUR vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV). Für die Jahre 2019 bis 2021 erwartet der Salzlandkreis Zuweisungen in verminderter Höhe. Von den jährlichen Landeszuweisungen muss der Salzlandkreis 17,5 % für Investitionen in den ÖSPV einsetzen (siehe Kapitel 6.3).

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

Außerdem erhält der Salzlandkreis gemäß § 9 ÖPNVG LSA jährlich 1.636,8 TEUR vom MLV zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs. Nach der aktuellen Änderung des ÖPNVG LSA bleibt diese Zuwendungshöhe in den nächsten Jahren konstant. Der Landkreis reicht die Mittel transparent und diskriminierungsfrei an die auf dem Gebiet des Landkreises tätigen Verkehrsunternehmen aus, die die Anforderungen des § 9 ÖPNVG LSA erfüllen.

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

6.3 Investitionen

Ein moderner, attraktiver und barrierefreier ÖSPV erfordert regelmäßige Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Für Investitionen können u.a. folgende Finanzmittel eingesetzt werden:

- Fördermittel EU (EFRE)
- Förderprogramme des Bundes (z. B. Entflechtungsgesetz, Stadtumbau Ost)
- Förderprogramme des Landes Sachsen-Anhalt (z. B. Schnittstellenprogramm, Haltestellenprogramm)
- ÖPNV-Landesmittel gemäß § 8 (4) ÖPNG LSA (mind. 17,5 % der Zuweisungen)

Von den jährlichen Landeszuweisungen nach § 8 ÖPNVG LSA muss der Salzlandkreis 17,5 % für Investitionen in den ÖSPV einsetzen. Dazu gehören u. a.:

- Errichtung und Ausstattung von Haltestellen
(Errichtung ortsfester Anlagen, die das Ein-, Aus- und Umsteigen von Fahrgästen erleichtern; Einrichtungen, die dem Witterungsschutz und der Sicherheit der wartenden Fahrgäste, der Aufenthaltsqualität sowie der Fahrgastinformation dienen)
- Errichtung von Busbuchten und Buswendeplätzen
- Beschaffungskosten für Niederflurlinienomnibusse oder Kleinbusse.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit in den kommenden Jahren im Salzlandkreis sind der Um- und Ausbau von Haltestellen zur Herstellung der Barrierefreiheit und regelmäßige Erneuerungsinvestitionen der Verkehrsunternehmen in den Fahrzeugpark.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit der Haltestellen des ÖSPV erfordert einen nicht unerheblichen finanziellen Aufwand. Die Zuständigkeit hierfür obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger, somit sind neben dem Landkreis auch die Kommunen in der Pflicht.

Bei der Fahrzeugneubeschaffung sind die Anforderungen an die Fahrzeuge gemäß Kapitel 5.7 mit Schwerpunkt Barrierefreiheit zu erfüllen. Die Investitionen sind so zu tätigen, dass sich bei Einhaltung des festgelegten Durchschnittsalters eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Neubeschaffungen über die Jahre ergibt.

Sofern im Rahmen neuer Planungen und Untersuchungen weitere, bisher noch nicht berücksichtigte Investitionen notwendig werden und dafür Möglichkeiten der Förderung bestehen, sind bei der Fortschreibung des Investitionsplans entsprechende Ergänzungen bzw. Präzisierungen vorzunehmen. Werden einzelne Vorhaben nicht wie geplant realisiert, sind sie in die Folgejahre zu übernehmen.

7 Verzeichnisse

7.1 Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
EC/IC/ICE	Eurocity/Intercity/Intercity-Express
EW	Einwohner
FGI	Fahrgastinformation
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
Hst	Haltestelle
HEX	Harz-Elbe-Express
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
LH	Landeshauptstadt
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LV	Linienverkehr
LZA	Lichtzeichenanlage
KVG	Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUM	Magdeburg & Umland
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NJL	Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land
NVP	Nahverkehrsplan
OBS	Omnibusbetrieb Saalkreis GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
PNVG	Personennahverkehr Staßfurt GmbH

RB/RE	RegionalBahn/RegionalExpress
RBL	Rechnergestützte Betriebsleitsysteme
SFT	Schülerferienticket
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

7.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersichtskarte Salzlandkreis (Stand 05/2018)	19
Abbildung 2:	Bevölkerungsentwicklung im Salzlandkreis.....	21
Abbildung 3:	Bevölkerungsentwicklung im IST und in der Prognose.....	23
Abbildung 4:	Bevölkerungsprognose - Entwicklung in den Altersgruppen	24
Abbildung 5:	Entwicklung des Arbeitsmarktes im Salzlandkreis	25
Abbildung 6:	Pendlerbeziehungen des Salzlandkreises mit benachbarten Landkreisen und Städten in 2016.....	26
Abbildung 7:	Entwicklung der Schülerzahlen.....	28
Abbildung 8:	Motorisierungsgrad der Landkreise in Sachsen-Anhalt	29
Abbildung 9:	Bestandsnetz SPNV im Salzlandkreis	32
Abbildung 10:	ÖSPV-Liniennetz im Salzlandkreis (Stand 04/2018).....	34
Abbildung 11:	Verkehrsangebot und -nachfrage im Salzlandkreis.....	35
Abbildung 12:	Touristische Nachfrage im Salzlandkreis.....	47

7.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerzahlen in der Region Magdeburg.....	19
Tabelle 2:	Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden.....	22
Tabelle 3:	Bevölkerungsentwicklung und -prognose nach Altersgruppen	23
Tabelle 4:	Beschäftigte und Arbeitsmarktlage im Salzlandkreis	25
Tabelle 5:	Entwicklung der Anzahl Schulen und Schüler im Salzlandkreis	27
Tabelle 6:	Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit im Salzlandkreis	29
Tabelle 7:	SPNV-Angebot im Salzlandkreis.....	31

Tabelle 8:	SPNV-Zugangsstellen im Salzlandkreis	33
Tabelle 9:	Kreisgrenzen überschreitende Linien der KVG	36
Tabelle 10:	Angebot des Stadtbusverkehrs im Salzlandkreis.....	37
Tabelle 11:	Gliederung des Liniennetzes im Salzlandkreis.....	51
Tabelle 12:	Empfehlungen für Haltestelleneinzugsbereiche	52
Tabelle 13:	Bedienachsen im Grundnetz.....	54
Tabelle 14:	Mindestbedienzeiten im ÖSPV nach Netzkategorien.....	58
Tabelle 15:	Mindestbedienungshäufigkeiten nach Netzkategorien	58
Tabelle 16:	Mindestbedienhäufigkeit auf den Achsen im Jedermannverkehr	59
Tabelle 17:	Mindestangebot im Ergänzungsnetz im Jedermannverkehr	60
Tabelle 18:	Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV	65
Tabelle 19:	Anzustrebende Erreichbarkeit zentraler Orte	67
Tabelle 20:	Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit der Lage	74
Tabelle 21:	Prioritäten bei der Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen.....	76

7.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31.07.2012, zuletzt geändert durch Art. 11 des Gesetzes vom 17.12.2014 (GVBl. LSA S. 525, 528)
- /2/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808)
- /3/ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016
- /4/ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.1.1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 463 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- /5/ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 01.12.2016 (BGBl. I S. 2755)

- /6/ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)
- /7/ das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 2 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3234)
- /8/ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 21.06.1975 (BGBl. I S. 1573), zuletzt geändert durch Art. 483 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- /9/ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 06.10.2017 (BGBl. I S. 3549)
- /10/ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - ÖPNV-Plan - Fortschreibung vom 08.02.2011 für den Zeitraum 2010 bis 2015/2025
- /11/ ÖPNV-Plan 2020 - 2030 - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt - Entwurfsfassung vom 20.10.2017, aktualisiert am 27.11.2017 nach Mitzeichnungsverfahren ergänzt um die Abbildungen
- /12/ Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt (BGG LSA) vom 16.12.2010
- /13/ Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA) in der Fassung der Bekanntmachung vom 09.08.2018 (GVBl. LSA 2018, S. 244, 245)
- /14/ Gesetz über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Sachsen-Anhalt (Landesvergabegesetz - LVG LSA) vom 19. November 2012, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.10.2015 (GVBl. LSA S.562)
- /15/ 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt 2014 bis 2030. Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, Juli 2016
- /16/ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2013
- /17/ Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009. FGSV-Verlag, Ausgabe 2010
- /18/ Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. VDV-Schrift 4, 06/2001
- /19/ Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung - BITV 2.0) vom 12.09.2011, zuletzt geändert durch Art. 4 der VO vom 25.11.2016 (BGBl. I S. 2659)
- /20/ Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, September 2014
- /21/ VDV-Statistiken 2011-2015, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

- /22/ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum barrierefreien Ausbau von ÖSPV-Haltestellen und über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Erhöhung der Informationsqualität an ÖSPV-Haltestellen (Haltestellenprogramm). Land Sachsen-Anhalt, Entwurf
- /23/ Nahverkehrsplan 2012 - 2020 für den Salzlandkreis; in der Fassung des Beschlusses des Kreistages vom 11.05.2011, Beschluss-Nr. B/668/2011
- /24/ Demografieprojekt „Mobilität im Salzlandkreis“, ÖPNV-Konzept für den Stadtverkehr Bernburg und den ländlichen Raum im Bereich der Stadt Könnern, TRAMP GmbH, 03.08.2015
- /25/ Untersuchung alternativer Standorte für eine Rendezvous Haltestelle in Bernburg (Saale) - Kurzbericht / Ergebnisübersicht -, TRAMP GmbH, 08.09.2017
- /26/ Klimaschutzprogramm 2020 des Landes Sachsen-Anhalt, 2010

Internetauftritte

Landkreis Salzlandkreis, www.salzlandkreis.de

Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH (KVG), www.kvg-bernburg.de

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG, www.mvbnet.de

BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH, www.boerde-bus.de

Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH (NJL), www.njl-burg.de

Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS), www.vgs-suedharzlinie.de

Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH, www.marego-verbund.de

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH), www.nasa.de

Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt, www.statistik.sachsen-anhalt.de

Statistisches Bundesamt, www.destatis.de

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, www.regionalstatistik.de

Bundesagentur für Arbeit, Statistik, www.statistik.arbeitsagentur.de

7.5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Raumstruktur
Anlage 2	Standorte der Schulen im Salzlandkreis
Anlage 3	Fahrschüler (Schuljahr 2017/18)
Anlage 4-1	Linienetz IST im ÖPNV des Salzlandkreises
Anlage 4-2	Linien­daten zum Regionalverkehr im Salzlandkreis
Anlage 5	Touristische Ziele
Anlage 6	Ziele im Alltagsverkehr
Anlage 7-1	Bedienachsen
Anlage 7-2	Erschließung der Stadt Bernburg (Saale)
Anlage 7-3	Erschließung der Stadt Schönebeck (Elbe)
Anlage 7-4	Erschließung der Stadt Aschersleben
Anlage 7-5	Erschließung der Stadt Staßfurt
Anlage 7-6	Mindestbedienung im Ergänzungsnetz
Anlage 8-1	Verbundgebiet marego.
Anlage 8-2	Tarif im Verkehrsverbund marego.

Anlagen