

Nahverkehrsplan für den Landkreis Anhalt- Bitterfeld 2017 - 2026

Beschluss Kreistag 105-12/2015

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

Landkreis Anhalt-Bitterfeld
Am Flugplatz 1
06366 Köthen (Anhalt)

D A T U M

11. Februar 2016

**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

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Begriffserklärungen	6
A Anlass und Zielstellung	8
B Strukturelle Entwicklung und Potenziale	11
1. Lage und Einordnung des Landkreises	11
2. Bevölkerung	12
3. Pkw-Verfügbarkeit	15
4. Schulen und Schülerzahlen	16
5. Beschäftigungsstruktur	18
6. Bedeutende Quell- und Zieleinrichtungen	21
C Analyse und Bewertung des ÖPNV	23
1. Erschließungsqualität	23
1.1 Schienenpersonennahverkehr	23
1.2 Regionalbusverkehr	25
1.2.1 Linienbündel und Verkehrsunternehmen	25
1.2.2 Linien und Angebot	25
1.2.3 Entwicklung der Verkehrsleistung	27
1.2.4 Entwicklung der Nachfrage	27
1.3 Stadtbusverkehr	28
1.4 Flexible Bedienung	29
2. Verknüpfungen	29
2.1 Verknüpfungen im Landesnetz	29
2.2 Verknüpfungen Landesnetz - ÖSPV	30
2.3 Verknüpfungen im Regionalbusverkehr	31
2.4 Intermodale Verknüpfungen	32
3. Prognose	33

D	Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV	35
1.	Festsetzungen und Zielstellungen	35
1.1	Linienbündelung	35
1.2	Zielstellungen	37
1.3	Hierarchie des Verkehrsnetzes	39
2.	Netz- und Bedienkonzept	39
2.1	Landesnetz	39
2.2	ÖSPV-Netz Landkreis Anhalt-Bitterfeld	41
2.2.1	Verbindungsachsen	41
2.2.2	Stadt Köthen (Anhalt)	42
2.2.3	Stadt Bitterfeld-Wolfen	42
2.2.4	Stadt Zerbst/Anhalt	43
2.2.5	Flexible Verkehrsbedienung	43
2.2.6	Verknüpfungspunkte zu benachbarten Landkreisen	44
3.	Qualitätskriterien	45
3.1	Erschließungsqualität	45
3.2	Bedienungsqualität	45
3.2.1	Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)	45
3.2.2	Pünktlichkeit	47
3.3	Verbindungsqualität	48
3.3.1	Schnittstellen Landesnetz - ÖSPV	48
3.3.2	Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖSPV	48
3.3.3	Anschluss	49
3.3.4	Erreichbarkeit	49
3.3.5	Intermodale Verknüpfungen	50
3.4	Tarife	51
3.5	Ausrüstungsqualität	52
3.5.1	Barrierefreiheit	52
3.5.2	Zugangsstellen	56
3.5.3	Fahrzeuge	58
3.5.4	Personal	60
3.5.5	Fahrgastinformation und Vertrieb	60
3.6	Qualitäts- und Beschwerdemanagement	63
E	Investitions- und Finanzierungsplan	64
F	Anlagen	66

Abbildungsverzeichnis

Abbildung B-1: Landkreis Anhalt-Bitterfeld	11
Abbildung B-2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld von 2008 bis 2025	12
Abbildung B-3: Prozentuale Veränderung der Bevölkerung in den Altersgruppen von 2008 bis 2025.....	13
Abbildung B-4: Anteile der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung von 2008 bis 2025	13
Abbildung B-5: Entwicklung der Altersgruppen 0 bis 18 Jahre bis 2025.....	14
Abbildung B-6: Bevölkerungsdichte Landkreis (Stand 2012)	15
Abbildung B-7: Entwicklung des Pkw-Bestandes im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Pkw je 1.000 Einwohner)	16
Abbildung B-8: Schulstandorte im Landkreis Schuljahr 2014/15.....	17
Abbildung B-9: Entwicklung der Schülerzahlen für die Schuljahre 2011/12 bis 2018/19.....	18
Abbildung B-10: Entwicklung der Bevölkerung, Zahl der Beschäftigten und Arbeitslosenquote (Stichtag: 30.06.)	19
Abbildung B-11: Einpendler, Auspendler und Pendlersaldo jeweils über die Kreisgrenze von 2008 bis 2012	19
Abbildung B-12: Gesamtbetrachtung Pendlerbeziehungen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld in 2012	20
Abbildung B-13: Binnenpendlerströme im Landkreis Anhalt-Bitterfeld in 2012 ..	21
Abbildung C-1: SPNV-Netz im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Fahrplan 2013/14)..	23
Abbildung C-2: ÖSPV-Grundnetz im Landkreis.....	26
Abbildung C-3: Entwicklung des Fahrplanangebotes im Landkreis Anhalt- Bitterfeld [Tsd. Fpl-km]	27
Abbildung C-4: Entwicklung der ÖSPV-Nachfrage [Beförderungsfälle/Jahr]....	27
Abbildung D-1: Landesnetz	40

Tabellenverzeichnis

Tabelle C-1: SPNV-Angebot im Landkreis Anhalt-Bitterfeld 2013/14.....	24
Tabelle C-2: Angebot der Stadtbusverkehre im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Stand Dezember 2013).....	28
Tabelle D-1: Gliederung des Liniennetzes	39
Tabelle D-2: Mindestbedienung im Regionalbusverkehr	46
Tabelle D-3: Mindestbedienung in der Stadt Köthen (Anhalt)	46
Tabelle D-4: Mindestbedienung in der Stadt Bitterfeld-Wolfen	47
Tabelle D-5: Mindestbedienung in der Stadt Zerbst/Anhalt.....	47
Tabelle D-6: Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV	55
Tabelle D-7: Haltestellenkategorisierung im ÖSPV.....	56
Tabelle D-8: Anforderungen an Informationsmedien.....	62

Begriffserklärungen

B+R, B & R	„Bike and Ride“ beschreibt ein Prinzip in der Verkehrsplanung bei dem in Haltestellen-/Bahnhofsnahe gesondert beschilderte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden, die eine spezielle Zuwegung zur ÖPNV-Zugangsstelle vorweisen.
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002 (BGBI. I S. 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 G zur Änd. des SGB IV und and. G vom 19. 12. 2007 (BGBI. I S. 3024)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
EG	Einheitsgemeinde
FGSV	Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist ein gemeinnütziger technisch-wissenschaftlicher Verein
GVBl. LSA	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Sachsen-Anhalt
HBVA	Hinweise für barrierefreie Anlagen
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
K+R K & R	„Kiss and Ride“ beschreibt ein Verknüpfungsprinzip in der Verkehrsplanung bei dem Fahrgäste des ÖPNV mit dem Kraftfahrzeug zu einem Verknüpfungspunkt (Bahnhof/ Haltestelle) gebracht bzw. abgeholt werden; das Fahrzeug im Gegensatz zum P+R-Prinzip jedoch nicht dauerhaft am Verknüpfungspunkt verbleibt.
KBS	Kursbuchstrecke
Kerngebiet	Die Festlegung der Kerngebiete erfolgt in Anlehnung an die Ausarbeitung der Regionalen Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg „Erfassung der grundzentralen Ausstattungsmerkmale im Zusammenhang mit der Ausweisung von Grundzentren in der Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“: <ul style="list-style-type: none"> - Verstädterter Bereich der Mittelzentren mit zentraler Funktion und hoher Konzentration an Einwohnern, Arbeitsplätzen und/oder Ausbildungsplätzen. - Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, politischen Bereich - Verknüpfungspunkte des ÖPNV und zum über-/regionalen Verkehr <p>Die räumliche Festlegung der Kerngebiete ist für jedes Mittelzentrum in den Anlagen 2-4 dargestellt.</p>
LEntwG LSA	Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr

Mobilitätszentrale	Öffentliche Serviceeinrichtung, welche dem Kunden verkehrsmittelübergreifend Informationen rund um den Verkehr liefert (Verbindungsauskünfte, Tarife, etc.) und diesbezüglich als Ansprechpartner fungiert.
Modal Split	Anteilige Nutzung von Verkehrsmitteln
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (umfasst ÖSPV und SPNV)
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 2012 (GVBl. LSA S. 307)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr (umfasst neben dem öffentlichen Personennahverkehr noch den öffentlichen Personenfernverkehr)
P+R, P & R	„Park and Ride“ beschreibt ein Prinzip in der Verkehrsplanung bei dem in Haltestellen-/Bahnhofsnähe gesondert beschilderte Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge geschaffen werden, die eine spezielle Zuwegung zur ÖPNV-Zugangsstelle vorweisen. VZ 316 macht ein solches P+R-System kenntlich.
PBefG	Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Änd. personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RVB	Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH
SF	Sonn- und Feiertag
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Wohnplatz	Unter Wohnplatz im Sinne dieser Konzeption ist ein räumlich geschlossener, dauerhaft bewohnter geografischer Ort, an dem Menschen in Gebäuden zum Zwecke des Wohnens und Arbeitens zusammenleben. Er weist eine geschlossene Ansammlung von Häusern auf. Als Wohnplatz ist auch ein Orts-, Stadt- oder Gemeindeteil zu verstehen, der ein begrenzter und kommunalpolitisch mit eigenem Namen versehener Teilraum einer selbständigen Gemeinde oder Stadt ist.

A Anlass und Zielstellung

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist nach § 4 Absatz 1 ÖPNVG LSA Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in seinem Territorium. Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Aufgabenträger für den ÖSPV hat nach § 6 ÖPNVG LSA einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen, der insbesondere Aussagen zu folgenden Punkten enthält:

- verkehrspolitische Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers,
- siedlungsstrukturelle Entwicklung und der sich daraus ergebenden Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr,
- die Darstellung des bestehenden und geplanten Netzes 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 einschließlich möglicher flexibler Bedienformen als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und für die Erteilung von Genehmigungen nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.

Die Gebietskörperschaften Landkreis Wittenberg, Landkreis Anhalt-Bitterfeld und kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau haben sich zum Ziel gesetzt, ihren jeweiligen NVP so zu entwickeln, dass langfristig eine verkehrliche sowie tarifliche Kooperation im Gesamtterritorium für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weiterentwickelt wird.

Darüber hinaus erweist es sich als förderlich, dass unter anderem ein einheitlicher Kooperationstarif in den Landkreisen Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld sowie der Stadt Dessau-Roßlau weiter vorangebracht werden sollte.

Die geänderten Rahmenbedingungen machen es notwendig, den aktuellen NVP für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld neu zu entwickeln und an die Anforderungen anzupassen. Die Notwendigkeit dieser Planung resultiert u. a. aus:

- Kreisgebietsreform (2007)
- Kommunalgebietsreform (2009/10)
- ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2010-2015/2025

- Siedlungsstrukturelle- und Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld
- Notwendigkeit der Neuerteilung der Linienverkehrsgenehmigungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zum 01.07.2017
- Schulentwicklungsplanung
- Notwendigkeit zur Gestaltung von Übergangstarifen zum MDSB-Netz (2. Ausbaustufe)

Der ÖPNV - Plan des Landes Sachsen-Anhalt ist dabei für die Erarbeitung des NVP als Grundlagenplan zu beachten.

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld als Aufgabenträger für den ÖSPV lässt sich bei der Gestaltung des NVP von folgenden Grundsätzen leiten:

- **Daseinsvorsorge:** Jedem Bürger soll unabhängig von der Pkw-Verfügbarkeit ein Mindestangebot an Mobilitätsmöglichkeiten mit dem ÖSPV unter kooperativer Betrachtung des SPNV zur Verfügung stehen. Schrittweise ist die Barrierefreiheit, jeweils unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, zu verwirklichen. Eine detaillierte Ausführung zu den Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV erfolgt in Kapitel D 3.5.1.
- **Ausbildungsverkehr:** Auszubildende im Sinne von § 9 Absatz 6 ÖPNVG LSA sollen ihre Ausbildungsstätten günstig und sicher erreichen können.
- **Freie Verkehrsmittelwahl:** Für immer mehr Fahrtenanlässe soll eine brauchbare Alternative zum privaten Pkw verfügbar sein. Die Angebote des Straßenpersonennahverkehrs sind deshalb untereinander sowie mit dem Eisenbahnverkehr und dem Individualverkehr als Zubringer optimal zu verknüpfen und entsprechende Verkehrskooperationen sind zu realisieren. Das Angebot und seine Qualität sind ständig zu verbessern. Es ist offensiv darüber zu informieren.
- **Erfolgsorientierung:** Grundsatz ist eine wirtschaftliche Gestaltung des ÖSPV unter kooperativer Betrachtung des SPNV. Nutzer der bisherigen Angebote sollen weiterhin als Fahrgäste gehalten werden und neue Angebote sind auf Erfolg versprechende Kundenpotenziale auszurichten.
- **Umweltschutz und Ressourcenschonung:** Eine effektive Verkehrsdurchführung und die Vermeidung von Pkw-Fahrten sparen Ressourcen und vermindern die Belastung durch Lärm, Unfälle, Abgase und hohen Flächenbedarf insbesondere in den verdichteten Räumen.

Die Umsetzung dieser Grundsätze wird durch die in diesem NVP benannten Ziele gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden NVP beziehen sich auf den Zeitraum 2017 bis 2026.

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zum Zeitpunkt der Erarbeitung sind:

- Gesetz zur Reform des Kommunalverfassungsrechts des Landes Sachsen-Anhalt und zur Fortentwicklung sonstiger kommunalrechtlicher Vorschriften (Kommunalrechtsreformgesetz) (GVBl. LSA 12-2014 S. 288)

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Änd. personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 2012 (GVBl. LSA S. 307)
- Satzung zur Schülerbeförderung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Schülerbeförderungssatzung) vom 04. Februar 2010 (veröffentlicht im Amtsblatt für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld vom 26. Februar 2010)
- Satzung zum Ausgleich ermäßigter Ausbildungstarife im Ausbildungsverkehr in dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld - Ausgleichssatzung (AusglS) vom 27. Oktober 2011 (veröffentlicht im Amtsblatt für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld vom 18. November 2011)
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, insbesondere Anhang 1
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BBG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 G zur Änd. des SGB IV und and. G vom 19. 12. 2007 (BGBl. I S. 3024)
- Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) vom 23.04.2015 (GVBl. LSA Nr. 9/2015, S. 170)
- Erstes Funktionalreformgesetz (des Landes Sachsen-Anhalt) vom 22.12.2004 (GVBl. LSA 2004, 852)
- Verordnung über den Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt vom 16. Februar 2011 (GVBl. LSA S. 160)
- Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt i. d. F. vom 16.12.2006 (GVBl. LSA, Seite 584, Abschnitt 3, § 13 - Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr)
- Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 21.12.2008 (BGBl. II Nr. 35 vom 31.12.2008)
- Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt
- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt 2010 - 2015/2025 beschlossen durch die Landesregierung am 8. Februar 2011
- Regionaler Entwicklungsplan und sachlicher Teilplan Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg
- Marketingkonzept und Leitbild des Landkreises Anhalt-Bitterfeld

B Strukturelle Entwicklung und Potenziale

1. Lage und Einordnung des Landkreises

Der im Osten Sachsens-Anhalts gelegene Landkreis Anhalt-Bitterfeld erstreckt sich auf einer Fläche von knapp 1.453 km². Im Norden grenzt er an den Landkreis Jerichower Land und den brandenburgischen Landkreis Potsdam-Mittelmark. Im Osten wird der Landkreis Anhalt-Bitterfeld durch den Landkreis Wittenberg und die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau begrenzt. Südlich befindet sich der sächsische Landkreis Nordsachsen. Westlich gelegen sind der Landkreis Saalekreis und der Salzlandkreis.

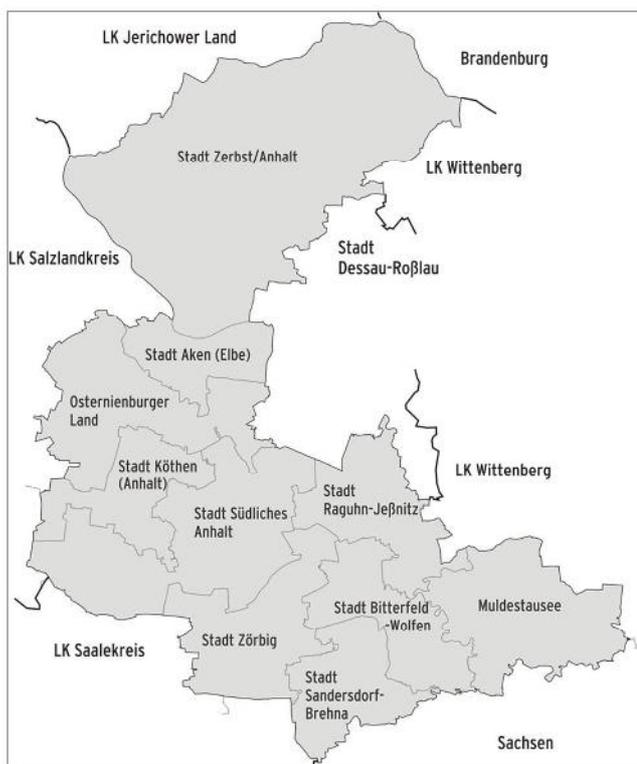


Abbildung B-1: Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld besteht aus den Territorien der Städte Aken (Elbe), Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt), Raguhn-Jeßnitz, Sandersdorf-Brehna, Südliches Anhalt, Zerbst/Anhalt und Zörbig sowie aus den Einheitsgemeinden (EG) Muldestausee und Osternienburger Land (vgl. Abbildung B-1).

Im gesamten Landkreis leben aktuell 172.091 Einwohner.¹ Die zentralörtliche Gliederung des Landkreises weist die Städte Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen und Zerbst/Anhalt als Mittelzentren aus. Weiterhin werden die Orte Aken (Elbe), Zörbig und Raguhn-Jeßnitz, Ortsteil Raguhn als Grundzentren ausgewiesen.

2. Bevölkerung

In den letzten Jahrzehnten ist die Bevölkerung im Landkreis, wie in ganz Sachsen-Anhalt, stetig gesunken. Auch die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes aus dem Jahr 2010 geht davon aus, dass sich der negative Trend fortsetzen wird.² Während im Jahr 2008 noch über 180.000 Einwohner im Landkreis lebten, wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2025 um weitere 16 % auf 144.000 Einwohner zurückgehen (vgl. Abbildung B-2).

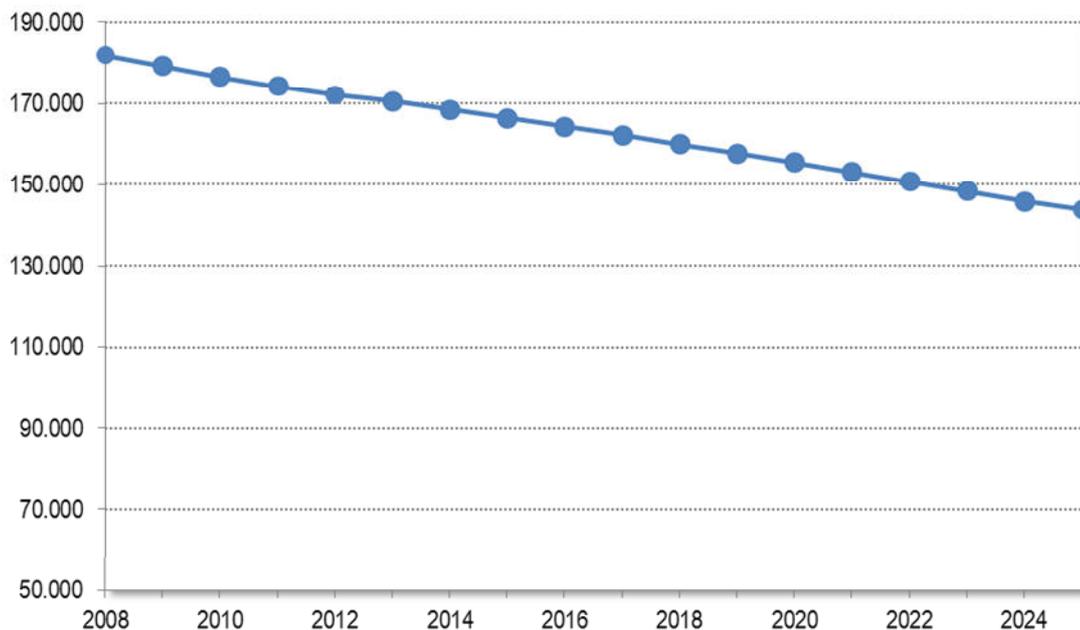


Abbildung B-2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld von 2008 bis 2025

Besonders gravierend ist die Bevölkerungsabnahme in der Gruppe der 20- bis 24-Jährigen (vgl. Abbildung B-3). Bis zum Jahr 2017 wird deren Zahl um 61 % zurückgehen. Bis zum Jahr 2025 wird sich der Anteil der 20- bis 24-Jährigen wieder leicht erhöhen (auf 48 % des Jahres 2008).

¹ Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt (Stand 31.12.2012)

² Quelle: 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt (Stand: 2010)

Die Anzahl der 0- bis 5-Jährigen wird sich bis zum Jahr 2025 um ca. 41 % reduzieren, da die Zahl der Neugeborenen stark abnimmt. Die Nahverkehrsunternehmen werden diese Entwicklung im Schüler- und Ausbildungsverkehr spüren.

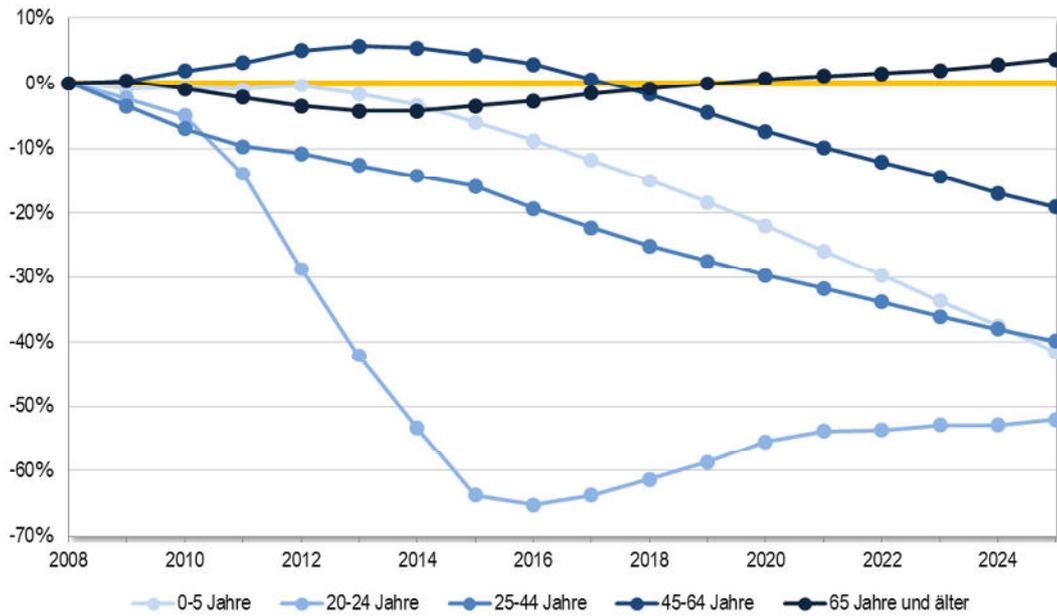


Abbildung B-3: Prozentuale Veränderung der Bevölkerung in den Altersgruppen von 2008 bis 2025

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen wird die Verschiebung innerhalb der Altersgruppen (vgl. Abbildung B-4) die Potenziale für den ÖPNV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld erheblich beeinflussen.

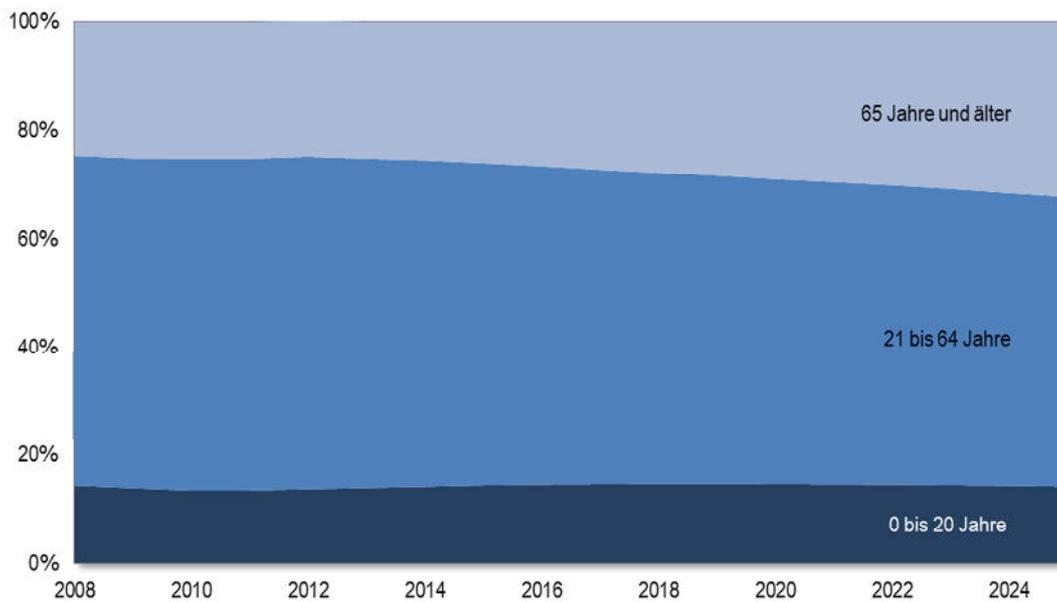


Abbildung B-4: Anteile der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung von 2008 bis 2025

Der Anteil der unter 21-Jährigen wird bis 2025 relativ konstant im Bereich von 15 % bleiben. Der Anteil der Erwerbstätigen reduziert sich langfristig von knapp 60 % im Jahr 2013 auf ca. 53 % im Jahr 2025. Hingegen wird der Anteil der über 65-Jährigen im gleichen Zeitraum von 25 % auf 32 % deutlich zunehmen.

Die prognostischen Berechnungen zur Entwicklung der jungen Altersgruppen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zeigen (vgl. Abbildung B-5), dass sich die Zahl der 0- bis 5-Jährigen von 2008 bis 2025 fast halbieren wird. Die Altersgruppe der 6- bis 9-Jährigen, die die Schülerzahlen im Grundschulbereich repräsentieren, geht um rund ein Viertel bis 2025 zurück. Ein ähnlich hoher Rückgang ist für die 16- bis 18-Jährigen zu verzeichnen, die repräsentativ für Schüler höherer Bildungsstufen sind. Allein die Gruppe der 10- bis 15-jährigen bleibt stabil und nimmt bis 2025 um 10 % zu.

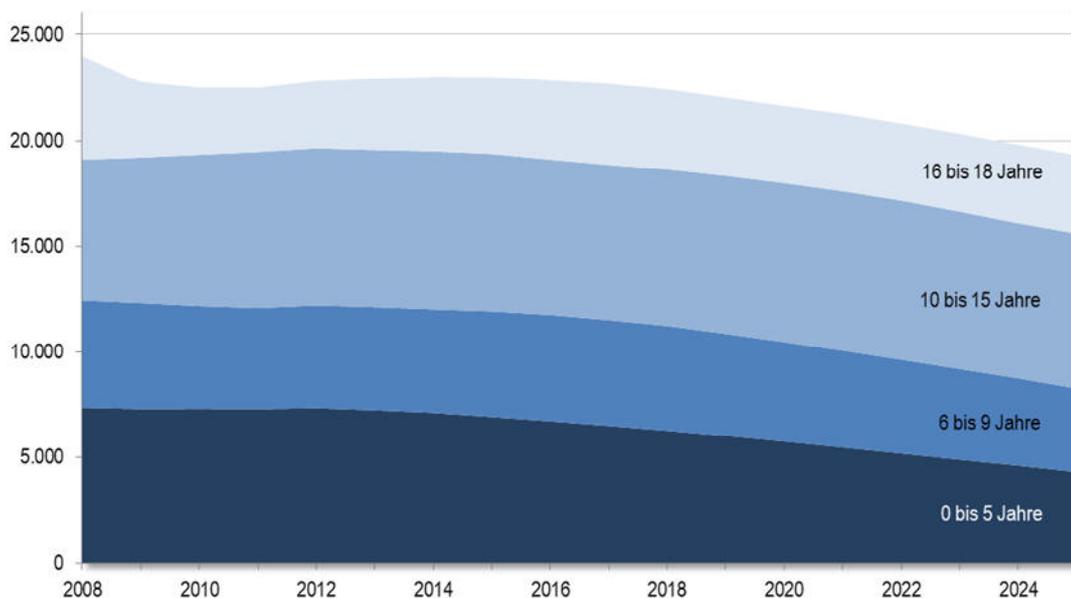


Abbildung B-5: Entwicklung der Altersgruppen 0 bis 18 Jahre bis 2025

Betrachtet man die Kinder und Jugendlichen von 6 bis 18 Jahren, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr im öffentlichen Personennahverkehr von Bedeutung sind, so sind für diese bis zum Jahr 2025 ein Rückgang um 10 % zu verzeichnen.

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld weist ein deutliches Nord-Süd-Gefälle in der Bevölkerungsdichte auf (vgl. Abbildung B-6). So leben auf dem Gebiet der Städte Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen, Raguhn-Jeßnitz und Sandersdorf-Brehna ca. 56 % der Bevölkerung auf 25 % der Landkreisfläche.

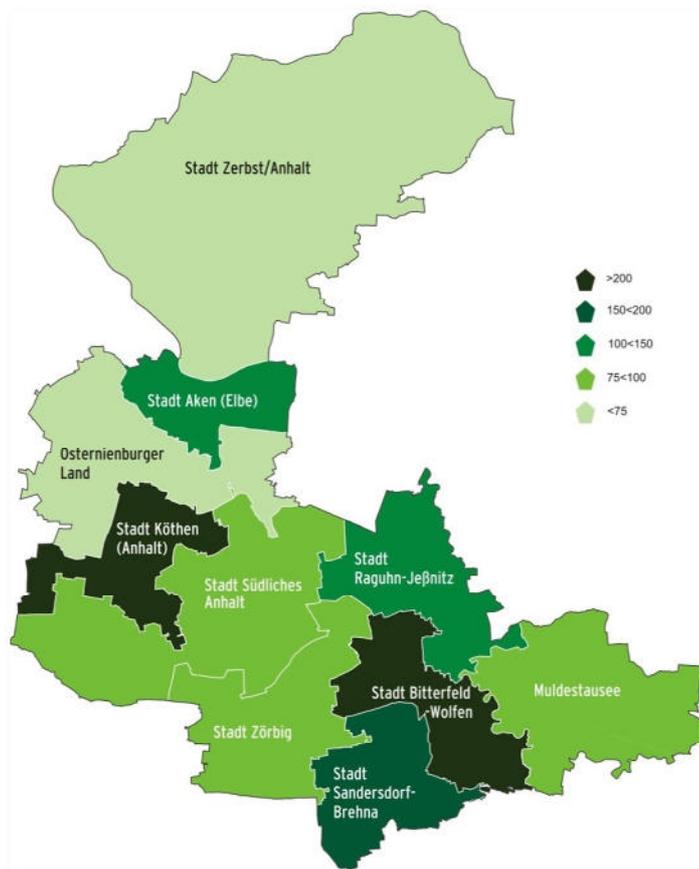


Abbildung B-6: Bevölkerungsdichte Landkreis (Stand 2012)

3. Pkw-Verfügbarkeit

Die Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohner ist im Landkreis Anhalt-Bitterfeld seit 2008 kontinuierlich gestiegen und liegt seit 2011 bei ca. 540 Pkw auf 1.000 Einwohner (vgl. Abbildung B-7).³

Eine weitere Zunahme ist auch künftig wahrscheinlich und könnte sich negativ auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken.

³ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

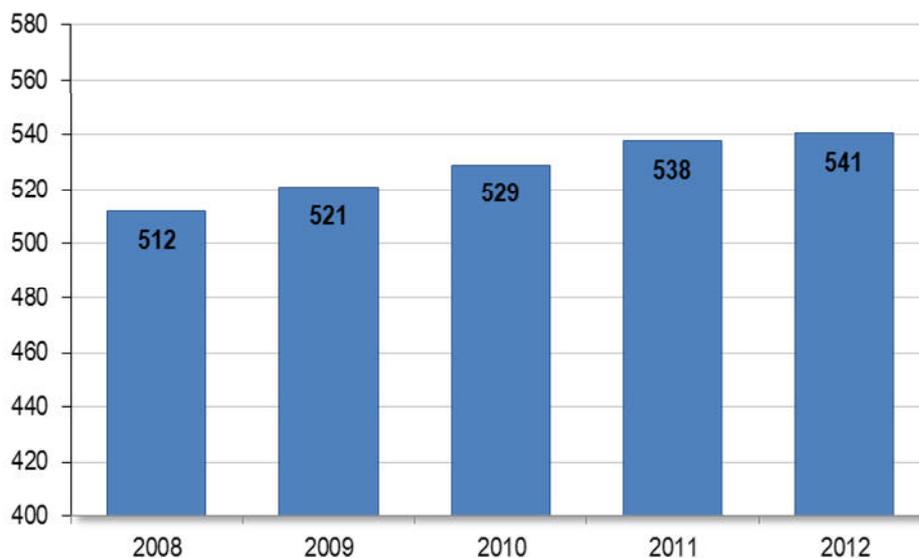


Abbildung B-7: Entwicklung des Pkw-Bestandes im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Pkw je 1.000 Einwohner)

4. Schulen und Schülerzahlen

Das Schulangebot im Landkreis Anhalt-Bitterfeld umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen. Die Schulstruktur für das Schuljahr 2014/15 stellt sich folgendermaßen dar:

- 38 Grundschulen (davon 2 in freier Trägerschaft)
- 11 Sekundarschulen
- 4 Gymnasien
- 1 Gesamtschule (in freier Trägerschaft)
- 7 Förderschulen
- 1 Berufsbildende Schule (Schulen sind fusioniert, Beschulung findet an den Standorten Bitterfeld-Wolfen und Köthen (Anhalt) statt)

Die nachfolgende Abbildung veranschaulicht die Standorte dieser Schulen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld:

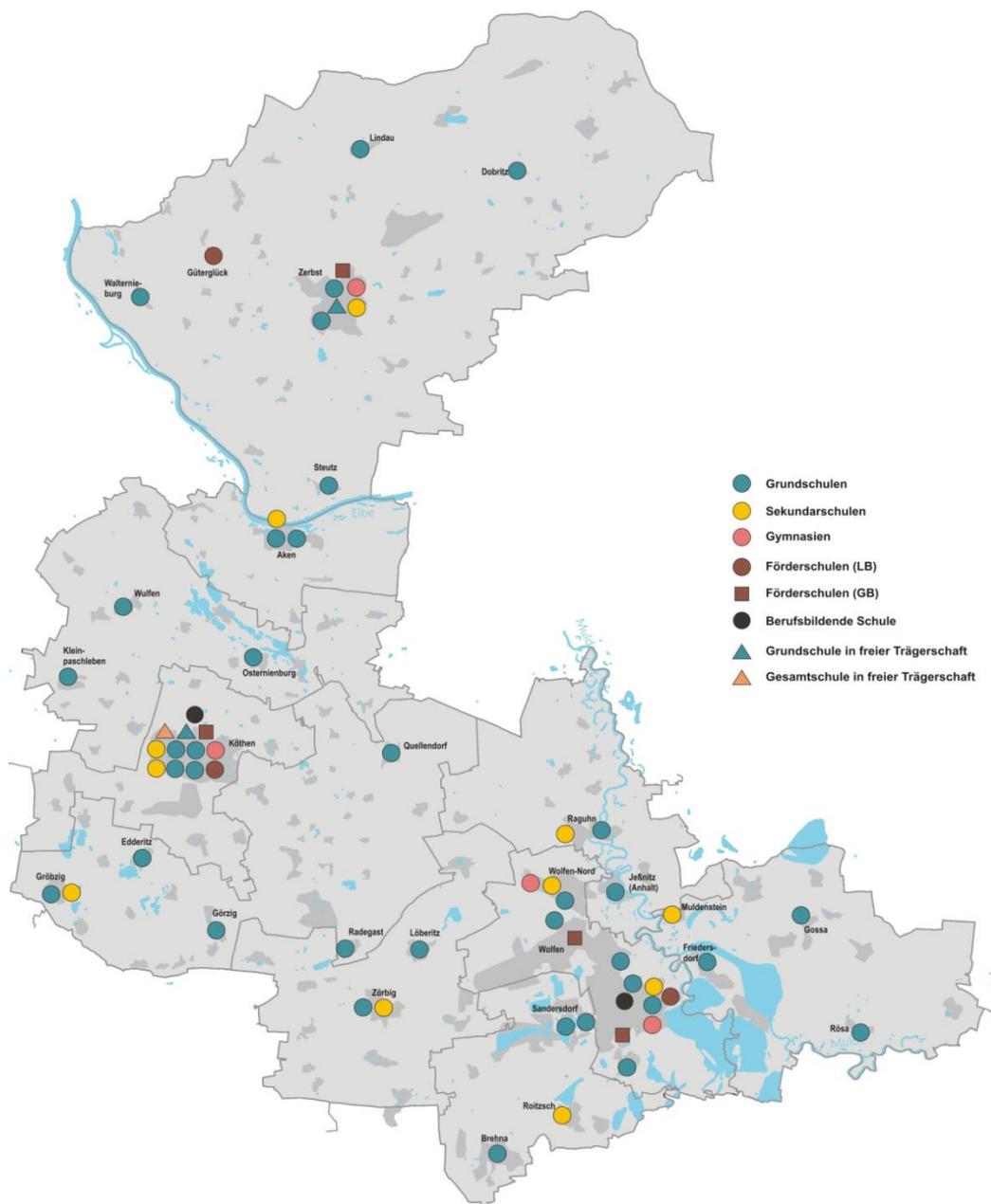


Abbildung B-8: Schulstandorte im Landkreis Schuljahr 2014/15

Im Basis-Schuljahr 2011/12 besuchten 11.686 Schüler eine Schule im Landkreis Anhalt-Bitterfeld.⁴ Wie in Abbildung B-9 veranschaulicht, werden die Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2014/15 weiter steigen und da voraussichtlich ihren Höhepunkt bei 11.981 Schülern erreichen.⁵ Dieser Anstieg ist im Wesentlichen bedingt durch die steigende Zahl der Gymnasiasten, die sich in diesem Zeitraum von 3.457 auf 3.737

⁴ ohne Förderschulen, Berufsbildende Schulen

⁵ Quelle: Anhalt-Bitterfeld, 2010/2011

erhöht (+ 8,1 %). In den folgenden Schuljahren und damit prägend für diesen NVP werden die Auswirkungen des Bevölkerungs- bzw. Geburtenrückgangs insbesondere an den Grundschulen sichtbar: im Schuljahr 2018/19 werden noch 4.195 Schüler eine Grundschule besuchen, was einem Rückgang um 8 % im Vergleich zum Jahr 2011/12 entspricht. Der Schülerverlust fällt bei den Sekundarschulen mit 2,5 % etwas geringer aus.

Diese Tendenzen könnten im zu betrachtenden Zeitraum zu Schulstandortveränderungen führen und gleichzeitig die spezifischen Verkehrserlöse für Auszubildende negativ beeinflussen. Im Ergebnis können mehr zu leistende Fahrplankilometer mit weniger zu befördernden Auszubildenden korrespondieren.



Abbildung B-9: Entwicklung der Schülerzahlen für die Schuljahre 2011/12 bis 2018/19

5. Beschäftigungsstruktur

Trotz des Bevölkerungsrückgangs im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (vgl. Kapitel B 2) ist die Zahl der Beschäftigten in den letzten Jahren leicht gestiegen bzw. annähernd konstant geblieben (vgl. Abbildung B-10). Folglich sank die Arbeitslosenquote von 15 % im Jahr 2008 auf 12,2 % im Jahr 2012.⁶

⁶ Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2013 (Stand 10.04.2013)

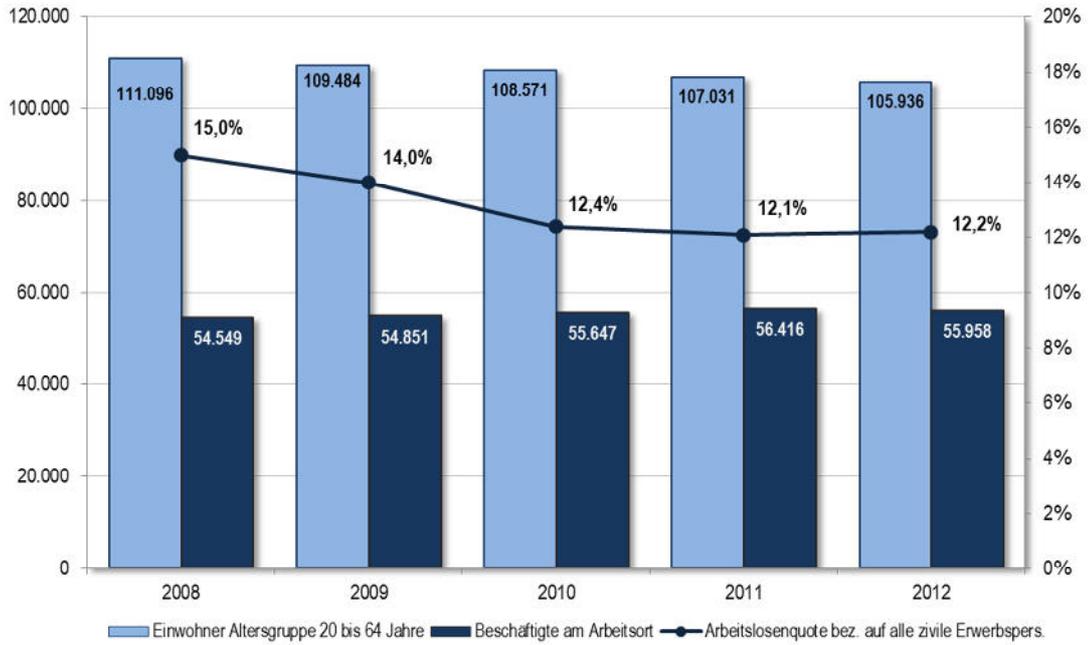


Abbildung B-10: Entwicklung der Bevölkerung, Zahl der Beschäftigten und Arbeitslosenquote (Stichtag: 30.06.)

Auch bei den Pendlerzahlen ist, wie Abbildung B-11 zeigt, eine positive Entwicklung zu erkennen. Zwar ist die Zahl der Auspendler im betrachteten Zeitraum deutlich höher als die der Einpendler. Das Pendlersaldo hat sich seit 2008 allerdings um rund 21 % reduziert, was ein positives Zeichen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landkreises darstellt.

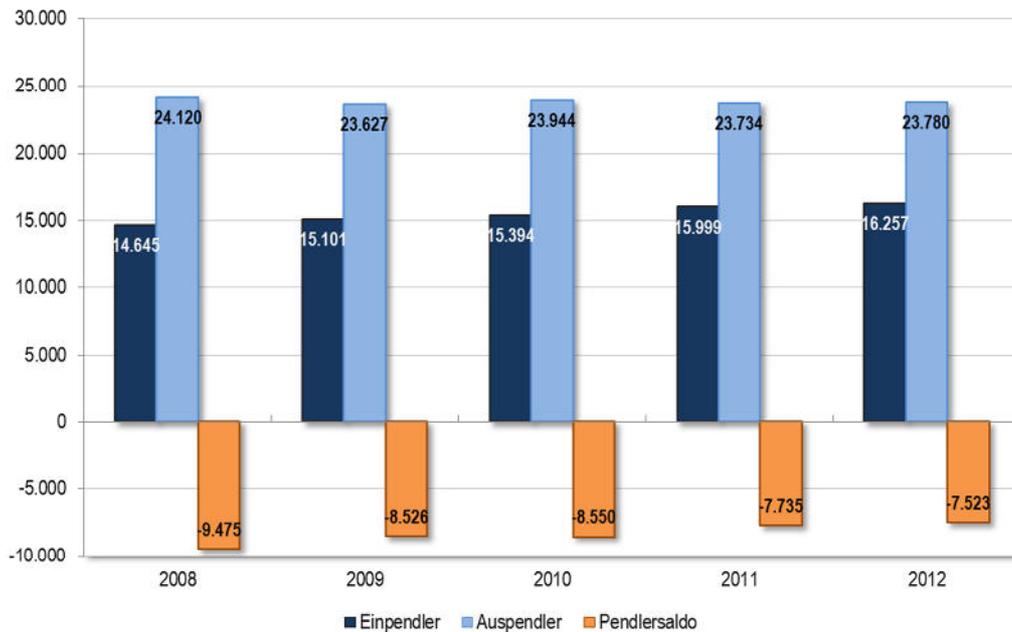


Abbildung B-11: Einpendler, Auspendler und Pendlersaldo jeweils über die Kreisgrenze von 2008 bis 2012

Die unter Beachtung des SPNV und des MIV ein- und ausströmenden Pendlerverkehre in die benachbarten Landkreise setzen sich wie folgt zusammen:⁷

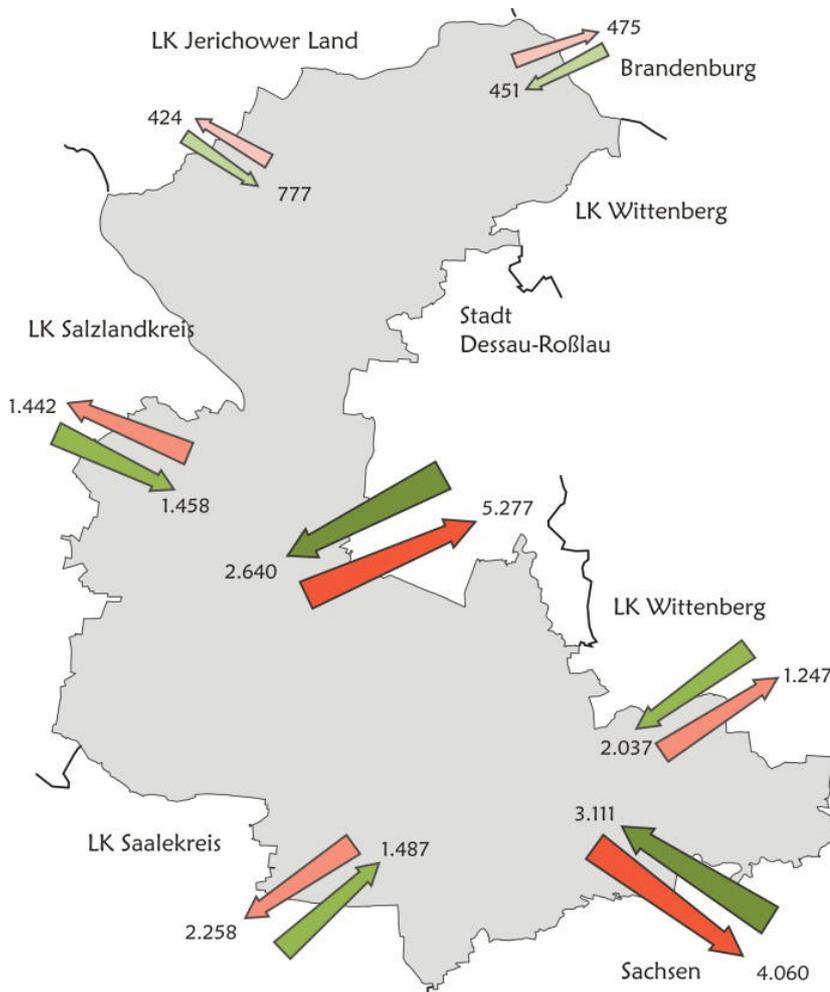


Abbildung B-12: Gesamtbetrachtung Pendlerbeziehungen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld in 2012

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld existiert darüber hinaus ein signifikanter Anteil an Binnenpendlerverkehren, die gleichzeitig ein enormes ÖPNV-Potenzial repräsentieren. Diese Ströme sind vorrangig im südlichen Kreisgebiet um die Städte Bitterfeld-Wolfen und Köthen (Anhalt) verstärkt ausgeprägt.

Markante Verkehrsströme innerhalb des Landkreises Anhalt-Bitterfeld sind in Abbildung B-13 schematisch dargestellt.

⁷ Auspendler sind rot dargestellt, Einpendler sind grün dargestellt.

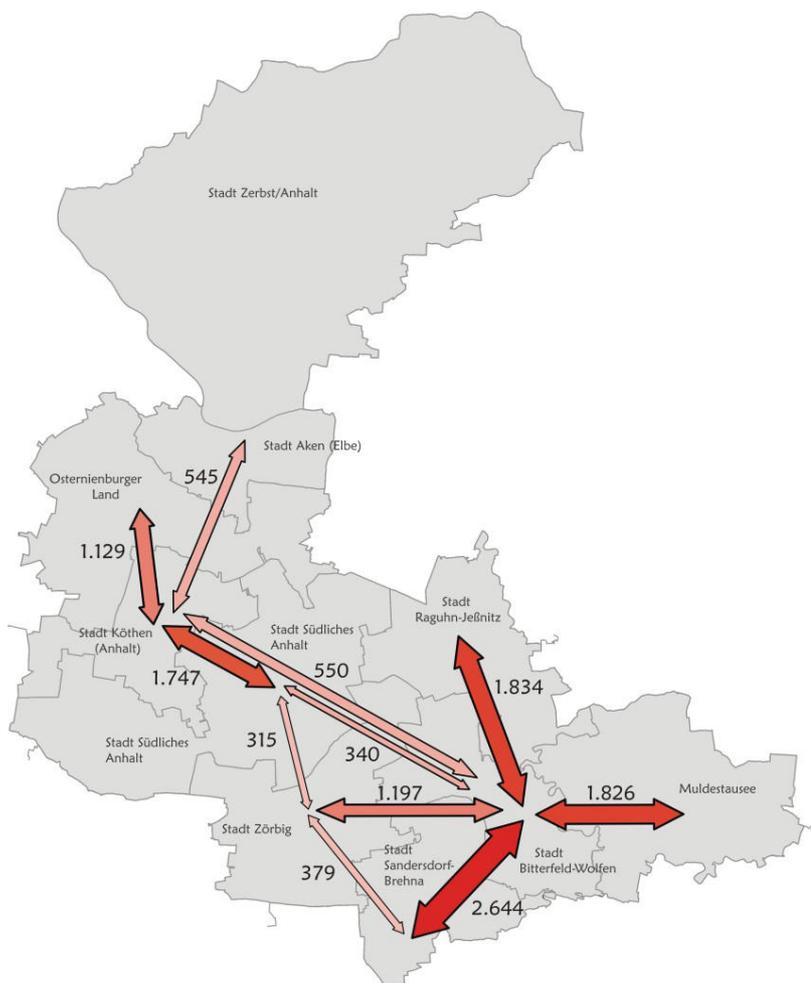


Abbildung B-13: Binnenpendlerströme im Landkreis Anhalt-Bitterfeld in 2012

6. Bedeutende Quell- und Zieleinrichtungen

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld existieren diverse gewerbliche und soziale Verkehrserzeuger.

Industrie- und Gewerbegebiete

Der industrielle Schwerpunkt des Landkreises liegt im Süden. Die Branchen Chemie/Pharmazie (Chemiepark Bitterfeld-Wolfen), Metallverarbeitung und Automobilzulieferung (Thalheim) prägen die wirtschaftliche Struktur des Raumes Bitterfeld-Wolfen. Der Norden des Landkreises ist hingegen vorwiegend landwirtschaftlich geprägt.

Weitere Industriestandorte und damit Arbeitsstätten mit hohen Mitarbeiterzahlen konzentrieren sich dabei auf die Siedlungsschwerpunkte Köthen (Anhalt), Weißandt-Gölzau und Zerbst/Anhalt.

Die 31 im Landkreis ausgewiesenen Industrie- und Gewerbegebiete besitzen vielfältige und entwicklungsfähige Markt-, Zuliefer- und Absatzpotenziale und dadurch zahlreiche Verflechtungsbeziehungen in der Region.

Freizeiteinrichtungen

Die Nutzung von Freizeiteinrichtungen spielt im Landkreis als Wirtschaftsfaktor ebenfalls eine große Rolle.

Die Elbe mit ihrer weitgehend naturbelassenen Flusslandschaft ist einer der Schwerpunkte für Freizeitaktivitäten im Landkreis Anhalt-Bitterfeld, vor allem für den Fahrradverkehr. Neben dem Elberadweg und dem Europaradweg R1 führen mehrere überregionale (z. B. der Mulderadweg) und regionale (z. B. Schlösser- und Burgentour) Radwege durch den Landkreis.

Im Bereich Wassersport bieten besonders der Große Goitzschensee, der Muldestausee, das Seebad Edderitz und die Neolithteiche zahlreiche Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.

Die ausgedehnten Naturlandschaften (Goitzschewald, Dübener Heide, Fläming) und das Biosphärenreservat Mittelelbe sind ebenfalls von Bedeutung.

Die Parkanlagen Altjeßnitz und des Schlosses Köthen (Anhalt) sowie der Landschaftspark Goitzsche sind Bestandteil des Netzwerkes „Gartenträume“.

Weitere Einrichtungen

Andere verkehrserzeugende Einrichtungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind u. a. Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen sowie die Hochschule Anhalt (FH) in Köthen (Anhalt).

C Analyse und Bewertung des ÖPNV

1. Erschließungsqualität

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist an überregionale Eisenbahnstrecken angebunden und wird im Regionalverkehr mit Leistungen des SPNV und ÖSPV bedient. Die Städte Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen und Zerbst/Anhalt verfügen zudem über Stadtbusverkehre. Eine detaillierte Darstellung erfolgt in den folgenden Abschnitten.

1.1 Schienenpersonennahverkehr

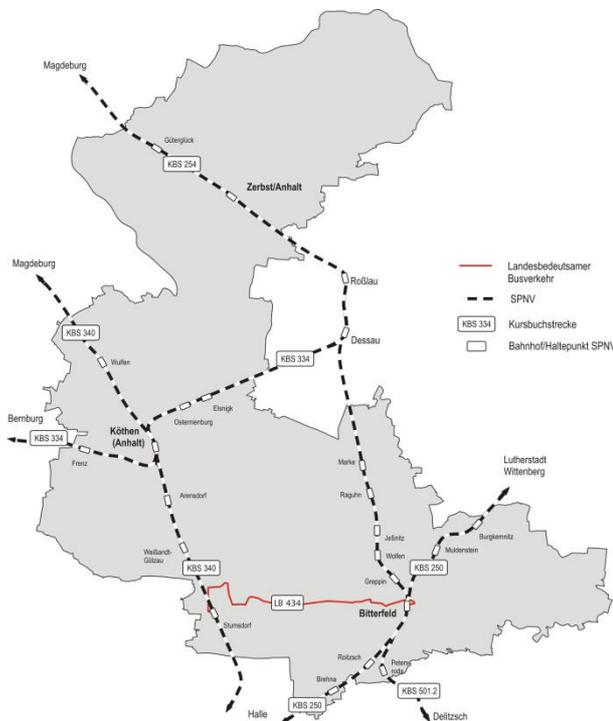


Abbildung C-1: SPNV-Netz im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Fahrplan 2013/14)

Das oben dargestellte Netz des Schienenpersonennahverkehrs inklusive der landesbedeutsamen Buslinie 434 im Landkreis Anhalt-Bitterfeld wurde im Fahrplan 2013/14 wie in Tabelle C-1 dargestellt mit SPNV-Leistungen bedient. Diese Leistungen entsprechen den Festlegungen des Aufgabenträgers des SPNV.

KBS	Pro- dukt	Relation/Bediente Zugangsstellen (Klammer: außerhalb des Landkreises Anhalt- Bitterfeld)	Fahrzeugfolgezeit (Minuten)	
			Mo-Fr	Sa/SF
254 501.2	RE 13	(Magdeburg –) Zerbst/Anhalt (- Roßlau – Dessau) – Wolfen – Bitterfeld (- Leipzig)	120	120
254	RB 42	(Magdeburg –) Güterglück – Zerbst/Anhalt (- Roßlau – Dessau)	120	120
254	RE 15	(Magdeburg –) Güterglück – Zerbst/Anhalt (- Luther- stadt Wittenberg)	einzelne Fahrten	-
250 501.2	RB 54*	(Leipzig –) Petersroda – Bitterfeld – Greppin – Wolfen – Jeßnitz – Raguhn – Marke (- Dessau-Roßlau)	120* + Verdichtung	120*
250 501.2	RB 57*	(Leipzig –) Petersroda – Bitterfeld – Muldenstein – Burgkernitz (- Lutherstadt Wittenberg)	120* + Verdichtung	120*
250	RB 80*	(Halle –) Brehna – Roitzsch - Bitterfeld - Muldenstein - Burgkernitz (-Lutherstadt Wittenberg)	120* + Verdichtung	120*
250	RB 86*	(Halle –) Brehna – Roitzsch – Bitterfeld – Greppin – Wol- fen – Jeßnitz – Raguhn – Marke (- Dessau-Roßlau)	120* + Verdichtung	120*
334	RB 50	(Aschersleben –) Frenz – Köthen (Anhalt) – Osternien- burg – Elsnigk (- Dessau-Roßlau)	60	60
340	RE 20	(Magdeburg –) Wulfen – Köthen (Anhalt) – Arensdorf – Weißandt-Görlau – Stumsdorf (- Halle)	60	60
501.2	S2	(Markkleeberg-Gaschwitz – Leipzig-Connewitz – Leipzig) - Bitterfeld	60	-
	434	Bitterfeld – Stumsdorf	60	180

* Mit Anschluss in Bitterfeld überlagern sich diese Linien auf den jeweiligen Streckenabschnitten nach Dessau, Halle, Leipzig und Lutherstadt Wittenberg zu einem Stunden-takt. Montags bis freitags ergibt sich auf einzelnen Abschnitten durch zusätzliche Lei-stungen zum Teil ein 30-Minuten-Takt. Der RE 13 verstärkt in jeder zweiten Stunde auf der Relation Dessau – Wolfen – Bitterfeld – Leipzig die mindestens stündlichen Leistungen. Die S2 ergibt zusammen mit der RB 54/57 montags bis freitags einen 30-Minuten-Takt zwischen Leipzig und Bitterfeld.

Tabelle C-1: SPNV-Angebot im Landkreis Anhalt-Bitterfeld 2013/14

Bewertung SPNV/SPFV

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist in Bitterfeld und Köthen (Anhalt) über das ICE/IC-Netz gut an Halle/Leipzig, Berlin und Magdeburg angeschlossen.

Seit Dezember 2013 besteht über die Linie S2 des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes wochentags eine direkte Verbindung zwischen Bitterfeld und Markkleeberg-Gaschwitz über Leipzig. Durch die direkte Verbindung des City-Tunnels in Leipzig hat sich die Reisezeit auf diesem Abschnitt um ca. 15 Minuten verkürzt.

Der Landkreis selbst wird durch den SPNV erschlossen. Dieser stellt mit einem 60- bzw. 120-Minuten-Takt ebenfalls die regelmäßige Erreichbarkeit der Oberzentren Halle (Saale), Dessau-Roßlau und Magdeburg sowie die der Mittelzentren Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt her.

Damit ist der Landkreis Anhalt-Bitterfeld über die Schiene grundsätzlich gut erreichbar.

1.2 Regionalbusverkehr

1.2.1 Linienbündel und Verkehrsunternehmen

Der ÖSPV im Landkreis wird aktuell in 7 Linienbündeln durch folgende Verkehrsunternehmen durchgeführt:

- **Vetter GmbH** in den Linienbündeln 1 - 4 mit 5 Stadtbuslinien und 22 Regionalbuslinien
- **Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH (RVB)** im Linienbündel 5 - 7 mit 5 Stadtbuslinien und 14 Regionalbuslinien

1.2.2 Linien und Angebot

Die Regionalbuslinien erschließen alle Gemeinden im Landkreis Anhalt-Bitterfeld und sind in ihrer Linienführung auf die Mittelzentren Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt ausgerichtet.

Der Regionalbus übernimmt dabei neben der Erschließung der Fläche im Landkreis eine Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten des Landkreises und zum Oberzentrum Dessau-Roßlau, wo dies nicht bereits durch Verbindungen des Bahn-Bus-Landnetzes gewährleistet ist.

Die Linie 434 (Stumsdorf - Bitterfeld) der RVB ist als landesbedeutsame Linie eingestuft und wird durch die NASA GmbH gefördert.

Weitere ÖSPV-Angebote aus angrenzenden Landkreisen werden durch den Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH (OBS) (Linie 353 Niemberg - Zörbig - Landsberg - Hohenthurm - Peißen (Center) - Halle und Linie 354 Brachstedt - Zörbig - Oppin - Halle) erbracht.

Die Linienwege im Regionalbusverkehr sind zum Teil erheblich verzweigt. Fahrten und Fahrtlänge innerhalb einer Linie werden durch den in den Linienverkehr integrierten Ausbildungsverkehr geprägt. Das Angebot fester Linienfahrten im Regionalverkehr reduziert sich an schulfreien Tagen (montags-freitags) auf 49 % des Angebotes an Schultagen.

Im Zuge des Fahrplanwechsels im Dezember 2013 sowie der Einführung des S-Bahn-Netzes Mitteldeutschland wurde das Liniennetz angepasst und vor allem in Bitterfeld auf die S-Bahn-Anschlüsse in Richtung Leipzig ausgerichtet.

Die nachfolgende Abbildung C-2 zeigt das zum Schuljahr 2013/14 bestehende ÖPSV-Grundnetz.

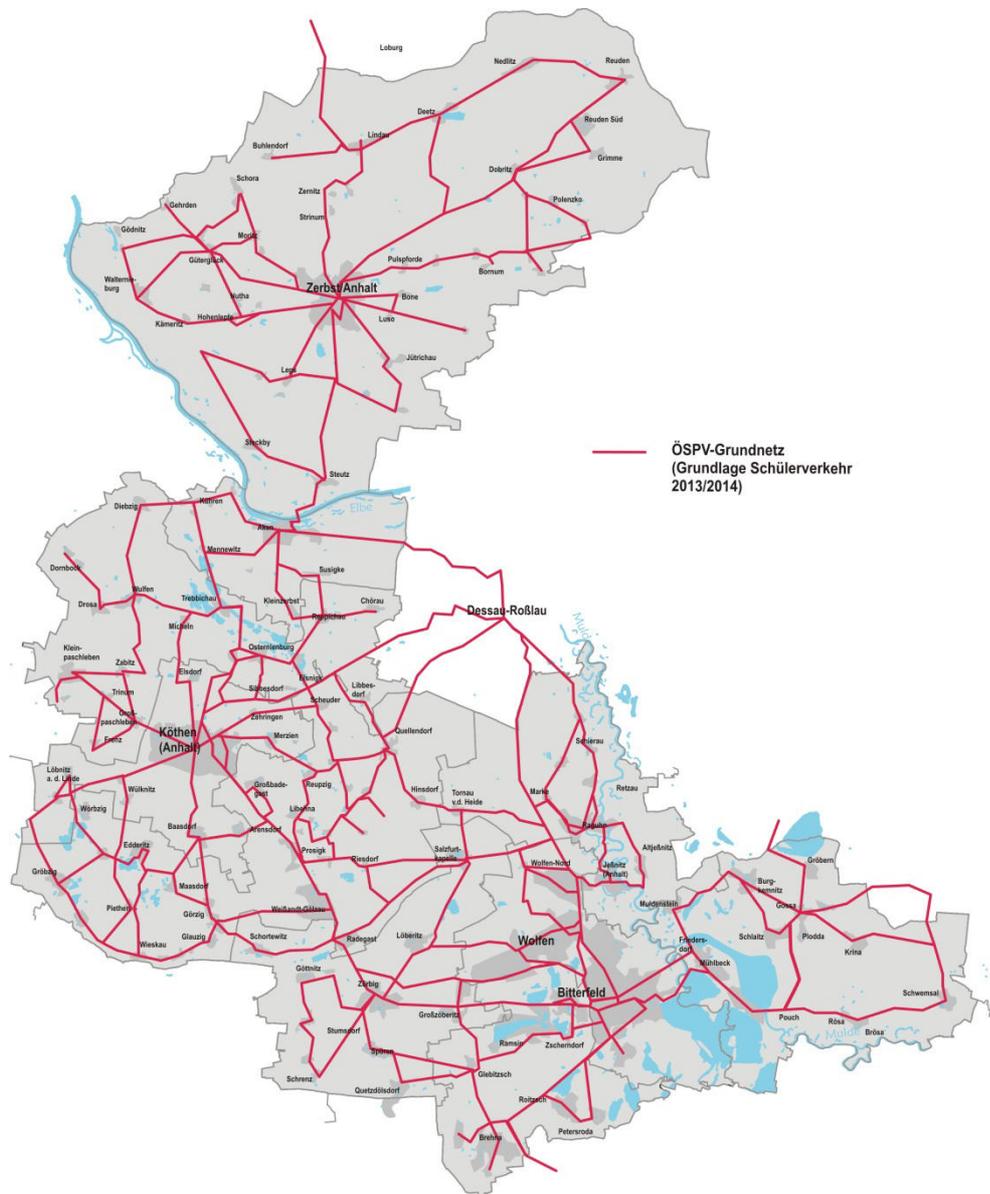


Abbildung C-2: ÖPSV-Grundnetz im Landkreis

1.2.3 Entwicklung der Verkehrsleistung

Die nachstehende Grafik Abbildung C-3 zeigt, dass die Verkehrsleistung von 2010 bis 2013 durchschnittlich bei ca. 5,8 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr lag. Das Fahrplanangebot im Bereich der flexiblen Bedienformen wurde auf einen Anteil von etwa 32 % gesteigert. Der Anteil der Fahrplankilometer im Bereich der flexiblen Bedienformen betrug im Vergleich dazu im Jahr 2010 ca. 8 %.

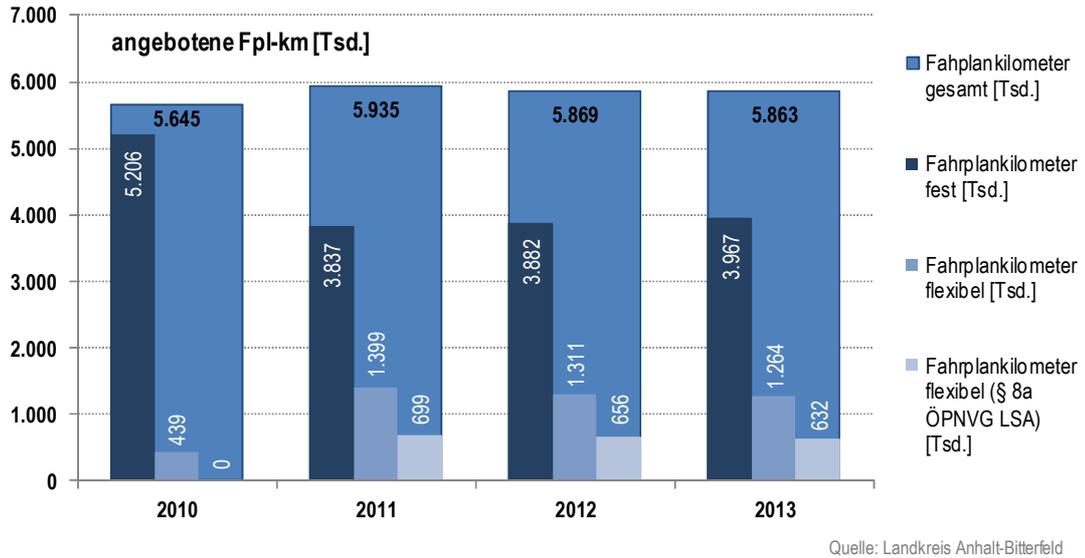


Abbildung C-3: Entwicklung des Fahrplanangebotes im Landkreis Anhalt-Bitterfeld [Tsd. Fpl-km]

1.2.4 Entwicklung der Nachfrage

Die Nachfrage im ÖSPV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld hat sich wie folgt entwickelt:

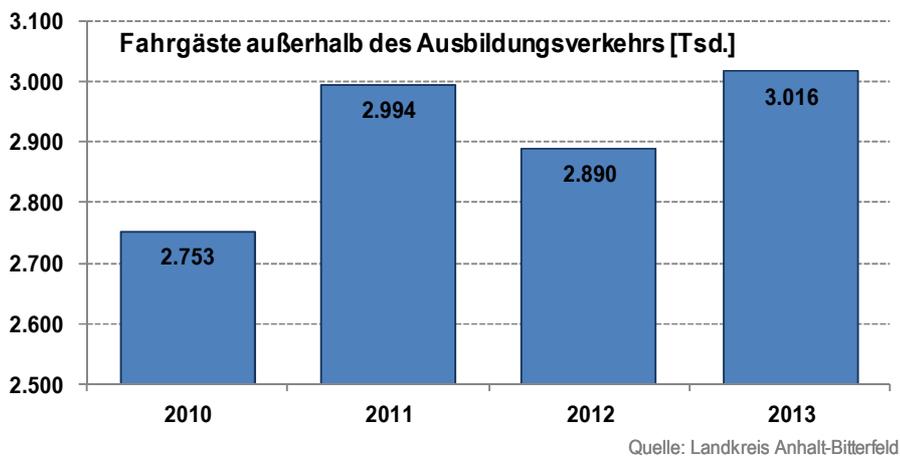


Abbildung C-4: Entwicklung der ÖSPV-Nachfrage [Beförderungsfälle/Jahr]

Durch den Einsatz flexibler Bedienung wurde ein relativ konstantes Nachfrageniveau erreicht. Damit ist das Angebot von flexiblen Bedienformen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld für die Sicherung des Modal Split für den ÖPNV und damit der Umweltqualität im Verkehrsbereich auch weiterhin erforderlich.

1.3 Stadtbusverkehr

In der Kreisstadt Köthen (Anhalt) und in Zerbst/Anhalt wird der Stadtverkehr durch die Vetter GmbH betrieben. In Bitterfeld-Wolfen wird der Stadtverkehr durch die RVB GmbH erbracht.

Eine Übersicht zum Angebot auf der Basis des geltenden Fahrplanes (Stand Dezember 2013) zeigt die folgende Tabelle:

Linie	Einsatzzeit Mo-Fr		Fahrten pro Tag und Richtung		
	von	bis	Mo-Fr	Sa	SF
Köthen (Anhalt)					
395	04:20	18:35	16	9	Anrufbus
396	05:37	18:37	16	4	Anrufbus
399	07:20	16:05	2	Anrufbus	Anrufbus
Bitterfeld-Wolfen					
405	04:40	19:37	13	Anrufbus	Anrufbus
406	05:00	23:58	19	12	12
407	04:54	19:37	28	Anrufbus	Anrufbus
408	06:16	18:10	12	Anrufbus	Anrufbus
409	06:54	15:12	6	Anrufbus	Anrufbus
410	05:57	19:07	10	Anrufbus	Anrufbus
413	06:44	15:58	4	-	-
Zerbst/Anhalt					
450	05:19	18:44	19	6	Anrufbus
451	07:46	17:55	8	3	Anrufbus

Tabelle C-2: Angebot der Stadtbusverkehre im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Stand Dezember 2013)

1.4 Flexible Bedienung

Im gesamten Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird zusätzlich zu den festen Linienfahrten eine flexible Bedienung auf dem Liniennetz angeboten.

In den Linienbündeln 1 bis 4 wird diese durch die Vetter GmbH angeboten. Im Linienbündel 5 bis 7 bietet die RVB GmbH ebenfalls eine flexible Verkehrsbedienung an. Die Anmeldung muss jeweils grundsätzlich eine Stunde vor Fahrtantritt erfolgen.

Für die Nutzung des Anrufbusses wird ein Anrufbuszuschlag in Höhe von 1,00 Euro erhoben.

Bewertung Regional- und Stadtbusverkehr

Der ÖSPV erschließt alle Gemeinden im Landkreis Anhalt-Bitterfeld und ist in seiner Linienführung auf die Mittelzentren Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt ausgerichtet.

Der Regionalbusverkehr ist dabei wie in anderen Landkreisen durch den Schülerverkehr geprägt und orientiert sich in seiner räumlichen und zeitlichen Lage an den zu befördernden Schülern.

Im Gegensatz dazu ist das Angebot in den Stadtverkehren sowohl an Schul- als auch an Ferientagen gleichermaßen regelmäßig und vertaktet.

2. Verknüpfungen

2.1 Verknüpfungen im Landesnetz

Im Nahverkehrsraum Landkreis Anhalt-Bitterfeld stellen die Bahnhöfe Bitterfeld und Köthen (Anhalt) Verknüpfungspunkte zum Schienenpersonenfernverkehr dar. Für alle anderen Zugangsstellen übernehmen die RE und RB eine Zu-/ Abbringerfunktion von/nach Bitterfeld bzw. Köthen (Anhalt) oder den nächsten Knotenbahnhöfen in Magdeburg, Halle (Saale), Leipzig oder Lutherstadt Wittenberg.

Köthen (Anhalt) ist im Landesnetz Sachsen-Anhalt als Taktknoten zur Minute 30 ausgewiesen, an dem stündliche Nahverkehrszüge auf den KBS 334 und 340 sowie stündlich Züge des Fernverkehrs verkehren. Die Züge der KBS 334 sind in Köthen (Anhalt) mit dem Fernverkehrsangebot und den Nahverkehrszügen von/nach Halle/Saale verknüpft. Eine weitere wichtige Schnittstelle innerhalb des Landesnetzes stellt Stumsdorf dar. Im integralen Taktfahrplan des Landesnetzes Sachsen-Anhalt ist der Bahnhof Stumsdorf als Taktknoten zur vollen Stunde ausgewiesen.

Bewertung

Diese Anschlüsse werden auf der landesbedeutsamen Linie gesichert. In allen anderen Verbindungen sind nur dann Anschlussbindungen vorhanden, wenn die Verkehrszeiten nicht durch Bedürfnisse des Schülerverkehrs dem entgegenstehen.

2.2 Verknüpfungen Landesnetz - ÖSPV

Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion zwischen Landesnetz und ÖSPV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind folgende:

- Bitterfeld, Bahnhof (barrierefrei)
- Köthen (Anhalt), Bahnhof (barrierefrei)
- Stumsdorf, Hp. (zzt. barrierefrei)
- Wolfen, Bahnhof (barrierefrei)
- Zerbst/Anhalt, Bahnhof (zzt. bedingt barrierefrei)

Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird als Direktanschluss gewertet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 10 Minuten besteht. Eine Übergangszeit von bis zu 20 Minuten ist noch als vertretbar anzusehen.⁸

Die Übergangszeit muss einerseits eine möglichst minimale Gehzeit zwischen den Verkehrsmitteln und andererseits einen gewissen Verspätungspuffer berücksichtigen. Für die Bewertung der Anschlusssituation im Landkreis wurde daher ein Umstiegszeitraum von 5 bis 20 Minuten gewählt, in dem ein Anschluss als gesichert angesehen wird. Direktanschlüsse von Bus zu Bus mit gegenseitiger Wartepflicht können von diesem Grundsatz nach unten abweichen.

Bewertung

Die Anschlüsse zwischen den SPNV- und den ÖSPV-Linien werden in den Mittelzentren grundsätzlich sichergestellt. Lediglich im Stadtverkehr Köthen (Anhalt) besteht ein Defizit bei den zeitlichen Anschlüssen. Hier ist kein Anschluss zum SPNV in Richtung Halle gegeben.

⁸ FGSV: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr, 2004

2.3 Verknüpfungen im Regionalbusverkehr

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖSPV sind die folgenden Haltestellen:

- Aken (Elbe), Bahnhof (zzt. nicht barrierefrei)
- Bitterfeld, Bahnhof (barrierefrei)
- Brehna, Markt (zzt. nicht barrierefrei)
- Görzig, Schule (barrierefrei)
- Gröbern, Haltestelle (zzt. nicht barrierefrei)
- Köthen (Anhalt), Bahnhof (zzt. SPNV nicht barrierefrei)
- Köthen (Anhalt), Lelitzer Straße (barrierefrei)
- Lindau, Schule (zzt. nicht barrierefrei)
- Nedlitz, Schule (barrierefrei)
- Osternienburg, Apotheke (zzt. nicht barrierefrei)
- Pouch, Schiffmühlenweg (barrierefrei)
- Quellendorf, Schule (zzt. nicht barrierefrei)
- Stumsdorf, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Wolfen, Bahnhof (ÖSPV zzt. nicht barrierefrei)
- Wolfen-Nord, Dessauer Allee (barrierefrei)
- Zerbst/Anhalt, Bahnhof (ÖSPV zzt. nicht barrierefrei)
- Zörbig, Markt (zzt. nicht barrierefrei)
- Zscherndorf, L.-Rückert-Straße (barrierefrei)

Diese gewährleisten die Vernetzung von Stadt- und Regionalbuslinien untereinander mit kurzen und sicheren Wegen.

Bewertung

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

2.4 Intermodale Verknüpfungen

Intermodale Verknüpfungen sind als Übergangsmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Individualverkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad) unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes. Besonders an kleineren Haltepunkten oder Bahnhöfen dominiert hierbei das „wilde Parken“ am Fahrbahnrand. Um dem willkürlichen Abstellen von Kfz und Fahrrad entgegenzuwirken, können sogenannte Park & Ride-Anlagen (bzw. Park & Bike) eingerichtet werden.

Durch die Vernetzung der öffentlichen mit den individuellen Verkehrsmitteln können durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme geschaffen werden.

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind folgende SPNV-Zugangsstellen mit Pkw- bzw. Fahrradabstellanlagen versehen:

	Pkw-Abstell- möglichkeiten*	Fahrrad-Abstell- möglichkeiten**	Taxistand
Arendsdorf			
Bitterfeld	x	x	x
Brehna	x	x	
Burgkernitz	x	x	
Elsnigk		x	
Frenz			
Greppin	x	x	
Güterglück			
Jeßnitz	x	x	
Köthen (Anhalt)	x	x	x
Marke			
Muldenstein	x		
Osternienburg			
Petersroda	x	x	
Raguhn	x	x	
Roitzsch	x	x	
Stumsdorf	x	x	
Weißandt-Görlau	x		
Wolfen	P & R	x	
Zerbst/Anhalt	x	x	x

*Mit Ausnahme von Wolfen handelt es sich hierbei meist um fahrbahnbegleitendes Parken oder das Parken auf unbefestigten Flächen.

**Fahrradabstellmöglichkeiten existieren ausschließlich in Form von Fahrradständern oder -geländern.

Bewertung

Da eine kombinierte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad, Fuß, Pkw) den Einzugsbereich und damit die Erreichbarkeit von Haltestellen vergrößert, sind funktionale Abstellanlagen für Fahrräder bzw. Pkw von großer Bedeutung für die Stärkung des Umweltverbundes⁹.

Daher soll am Bahnhof in Zerbst/Anhalt über das Schnittstellenprogramm des Landes künftig neben P+R-Stellplätzen auch eine überdachte Fahrradabstellanlage entstehen.

Gegenwärtig verfügen nicht alle SPNV-Zugangsstellen über Fahrrad- bzw. Pkw-Abstellflächen.

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gibt es keine ausgewiesenen B+R-Plätze und lediglich einen ausgewiesenen P+R-Platz in Wolfen. Das Bahnhofsumfeld in Wolfen wird aktuell umgestaltet, in dessen Zuge K+R-Plätze sowie Taxistandplätze geplant sind (Stand November 2013).

3. Prognose

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Anhalt-Bitterfeld liegt derzeit bei 541 Pkw je 1.000 Einwohner¹⁰ und ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Außerdem wird die Anzahl der unter 20-jährigen, genau wie die Anzahl der Schüler, im Landkreis bis zum Jahr 2025 weiter sinken. Durch diese Umstände verringert sich die Anzahl der sogenannten Zwangsnutzer des ÖPNV, d. h. die Zahl der Einwohner, die auf ÖPNV-Angebote angewiesen sind.

Der Anteil der über 65-jährigen wird hingegen weiter ansteigen (vgl. Abbildung B-3 und Abbildung B-4). Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung des Landkreises Anhalt-Bitterfeld wird bis zum Jahr 2025 von 25 % auf 32 % ansteigen. Diese Altersgruppe ist in den letzten Jahren generell mobiler geworden und bildet vor allem im Marktsegment des Tourismus- und Freizeitverkehrs eine bedeutender werdende Nachfragegruppe. Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) deutschlandweit durchgeführte Befragung „Mobilität in Deutschland“ von 2008 stellte fest, dass der Anteil der Wege, die diese Gruppe zurücklegt, im Vergleich zu 2002 um 31 % gewachsen ist. Dabei wird von den Senioren verstärkt das Verkehrsmittel Pkw genutzt. Waren im Jahr 2002 noch 73 % der 65- bis 74-Jährigen im Besitz eines Führerscheins, so waren es im Jahr 2008 bereits 83 %.¹¹ Bei den über 75-Jährigen zeigte sich ein ähnliches Bild (2002: 54 %, 2008: 64 %). Gleichzeitig nimmt die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bei den älteren Menschen ab, so dass auch hier der Anteil der über 65-Jährigen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, sinken wird.

⁹ Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger, Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Taxis) sowie Carsharing und Mitfahrzentralen.

¹⁰ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

¹¹ Quelle: Mobilität in Deutschland 2008

Es ist daher anzustreben, die Gruppe der wahlfreien ÖPNV-Nutzer verstärkt anzusprechen und die verringerte ÖPNV-Nachfrage in der Schülerbeförderung durch eine steigende Nachfrage im Tourismus-, Freizeit- und Berufsverkehr weitestgehend zu kompensieren.

Eine attraktive Gestaltung des Angebotes im Jedermann-Verkehr könnte hierdurch innerkreisliche Berufspendler (vgl. Abbildung B-13) zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bewegen. Das Pendlersaldo (Pendlerströme über die Kreisgrenze hinaus; vgl. Abbildung B-11) ist im Zeitraum zwischen 2008 und 2012 deutlich rückläufig.

Hierfür ist es wichtig, die Verknüpfung zum Beispiel zum Fahrradverkehr, vor allem an den Schnittstellen zu überregionalen Radwegen, zu stärken. Das Fahrrad als Zu- und Abbringer zum ÖPNV vergrößert den Einzugsbereich einer Haltestelle um fast das Zehnfache.¹² Dies ist besonders im ländlichen Raum wie hier im Landkreis von Bedeutung. Entsprechend wichtig ist die Qualität der Abstellanlagen.

Im Nahverkehr muss dabei einerseits die Daseinsvorsorge gesichert werden, andererseits besteht der Zwang, die Effizienz im ÖPNV zu erhöhen.

Das folgende Kapitel soll entsprechende Anforderungen an das Verkehrsangebot formulieren und dabei die Bedürfnisse aller Bürger im Landkreis nach Mobilität berücksichtigen.

¹² H. Topp: Öffentliches Auto und privater ÖPNV in DER NAHVERKEHR, 06/2013

D Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

Das Kapitel D dieses NVP umfasst die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen und sichert die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen für die Nutzung des ÖPNV.

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld als Aufgabenträger für den ÖSPV berücksichtigt bei der Verkehrsplanung alle sich aus den Kapiteln A bis C ergebenden Erfordernisse, insbesondere notwendige Grundlagen für die Verkehrserstellung. Er beachtet neben der Bevölkerungsstruktur, der Schulentwicklungsplanung und der Siedlungsstruktur die Faktoren, die diese Strukturen prägen.

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist als Aufgabenträger für den ÖSPV für die Daseinsvorsorge und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV auf seinem Territorium (§ 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) zuständig. Er definiert dazu im Folgenden die grundsätzlichen Anforderungen, welchen zugrunde liegt, dass Verkehrsleistungen im ÖPNV eigenwirtschaftlich zu erbringen sind (§ 8 Absatz 4 PBefG).

Die im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu erstellenden Verkehrsleistungen folgen einer dreistufigen Gliederung. Basis der Verkehrsleistungen ist dabei die Beförderung aller nach der Schülerbeförderungssatzung zu befördernden Schülerinnen und Schüler. Dieses Grundangebot wird durch die für Jedermann-Nutzungen vorzuhaltenden Verkehrsleistungen ergänzt. Um einen individuellen und bedarfsgerechten ÖSPV zu leisten, soll das Verkehrsangebot durch eine flexible Verkehrsbedienung ausgestaltet werden.

1. Festsetzungen und Zielstellungen

1.1 Linienbündelung

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden. Eine Linienbündelung ist stets dann sinnvoll, wenn in Folge der Eigenart des zu überplanenden Verkehrsgebietes - in Ansehung der Bevölkerungsstruktur sowie im Hinblick auf die Qualität des Verkehrsangebotes

auch im Sinne einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung - eine einheitliche Verkehrserstellung geboten ist.

Durch ein integriertes, d. h. linienübergreifendes, Verkehrsangebot können Synergieeffekte erzielt werden (z. B. Optimierung des Fahrzeug- und Personaleinsatzes). Weiterhin werden hierdurch bessere Voraussetzungen für die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln geschaffen.

Das Bediengebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld bietet im Hinblick auf die Bevölkerungszahlen, insbesondere jedoch im Hinblick auf deren Rückgang, auch in Ansehung der Landkreisfläche die Voraussetzungen für eine einheitliche Verkehrserstellung. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld hat im Vergleich zu den anderen Landkreisen des Landes Sachsen-Anhalt - ausgenommen die kreisfreien Städte - eine eher geringe Fläche und Einwohnerzahl mit partiell geringer Einwohnerdichte. Um den Verkehr trotzdem wirtschaftlich gestalten zu können, sieht der Aufgabenträger eine Linienbündelung als erforderlich an. Dies ergibt sich auch daraus, dass eine jeweils isolierte wirtschaftliche Betrachtung von Einzellinien wegen der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur zu unververtretbaren Ergebnissen führt. Das Zulassen der Verkehrsgestaltung mittels Verkehrsraumerschließung durch Einzellinien könnte dazu führen, dass Verkehrsunternehmen lediglich erlösstärkere Linien beantragen und somit die notwendige Raumerschließung in dem flächigen Landkreis beeinträchtigt oder gar ausgeschlossen wäre.

Eine Linienbündelung umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine verkehrliche und betriebswirtschaftliche Optimierung ermöglichen. Damit wird die Voraussetzung für eine wirtschaftliche, kundengerechte und betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung geschaffen. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist dabei, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden. Damit wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang verhindert und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen wirtschaftlichen Risiken erreicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb der Linienbündelung gewährleistet sein.

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

Die bisherige Linienbündelung ist aus der historischen Entwicklung entstanden und entspricht den räumlichen Gebieten der drei Altkreise, welche jeweils die Bildung von einem oder mehreren Linienbündeln beschlossen haben. Nach der Kreisgebietsreform 2007 sind die Nachteile der vielen Linienbündel hervor getreten, z. B. in der notwendigen Koordination der Verkehrsbedienung zwischen mehreren Linienbündeln, vor allem im Rahmen der Schülerbeförderung und auf der Relation Bitterfeld - Köthen (Anhalt).

Unter Beachtung der Größe und Struktur des Planungsraumes Landkreis Anhalt-Bitterfeld, der bestehenden funktionalen Zusammenhänge zwischen den Linien und dem Ziel des Erreichens einer attraktiven Verkehrsbedienung für jeden Fahrgast

sowie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird der Verkehrsraum dieses Landkreises als ein einheitliches Linienbündel überplant.

Die Bedienung des Gesamtliniensbündels erfolgt durch ein Verkehrsunternehmen, so dass sowohl für die Fahrgäste als auch für den Aufgabenträger die Kommunikation mit dem Ersteller vereinfacht wird und die Qualität der Leistungserbringung sowie der anzuwendende Tarif im gesamten Landkreis für alle Fahrgäste gleich ist.

Durch die Möglichkeit für das Verkehrsunternehmen, ertragsstarke und ertragschwache Linien des gesamten Landkreises zusammenfassen zu können und gleichzeitig den Fahrzeug- und Personaleinsatz für den gesamten Landkreis linienübergreifend planen zu können, ergeben sich größere Synergieeffekte (z. B. optimierter Fahrzeug-/ Personaleinsatz) als bei mehreren Linienbündeln mit eventuell mehreren Verkehrsunternehmen als Ersteller. Dies trifft insbesondere auf den Bereich Zerbst/Anhalt zu, da dieser Bereich durch die Elbe räumlich vom Rest des Landkreises getrennt ist. In einem Gesamtliniensbündel kann sich außerdem der finanzielle Aufwand im Rahmen eines Ausgleiches für den Aufgabenträger reduzieren, da das Verkehrsunternehmen den Querausgleich über den gesamten Landkreis selbst vornehmen kann.

1.2 Zielstellungen

Es sind bei der Beantragung der Linien im Linienbündel folgende Anforderungen in der hier vorgenommenen Prioritätsfolge zu erfüllen:

- Der **Ausbildungsverkehr**, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, ist durch das Angebot auf den Linien mit Linienverkehr nach § 42 PBefG im Linienbündel entsprechend der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sicherzustellen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, jeden nach der vorstehenden Satzung beförderungspflichtigen Schüler auf dem durch ihn beantragten Linienbündel tatsächlich zu befördern. Das Verkehrsunternehmen ist ferner verpflichtet, mit seinem Fahrplan im Hinblick auf die beantragten Linienwege, die Beförderungs- und Wartezeiten gemäß den Regelungen der Satzung zur Schülerbeförderung und Erstattung der Aufwendungen für den Schulweg im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu erfüllen. Für Schüler der Primarstufe werden eine Hin- und Rückfahrt angeboten. Für Sekundarschüler werden eine Hin- und bis zu drei Rückfahrten angeboten. Für Schüler der Gymnasien werden eine Hin- und bis zu vier Rückfahrten angeboten.
- Öffentliche Mobilitätsbedürfnisse außerhalb des Ausbildungsverkehrs, also solche zu anderen Verkehrszwecken als Ausbildung und Schule, sind als **Jedermann-Nutzung** als Linienverkehr nach § 42 PBefG darzustellen.
- Der Aufgabenträger sieht im Bereich der fahrplangebundenen, festen Jedermann-Nutzungen die in der Anlage 2 (dortige Abbildung) dargestellten, als Verbindungsachsen bezeichneten Linienwege als im öffentlichen Verkehrsinteresse stehend. Hinsichtlich der Mindestbedienung wird in der Tabelle D-2 Bezug genommen.

- Im Linienbündel sind klare Linienwege mit direkten Linienführungen vorzusehen. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, es sei denn, der Ausbildungsverkehr erfordert dies.
- Linienführung und Verkehrsleistung des ÖSPV auf schienenparallelen Relationen sind dahingehend zum SPNV abzustimmen, dass sich nichtkonkurrierende bzw. kooperierende Angebote ergeben (flächenerschließende Wirkung des Busses zwischen den eingebundenen zentralen Orten, zeitlicher Versatz der Fahrten).
- Das ÖSPV-Netz im Landkreis Anhalt-Bitterfeld hat im Bereich der Jedermann-Nutzung die Zubringerfunktion zum SPNV zu sichern. Erforderliche Anschlüsse Bus-Bahn sind herzustellen.
- Die Verkehrserschließung soll so erfolgen, dass eine bedarfsgerechte Bedienung aus festen Fahrplanfahrten und aus linienweggebundenen **flexiblen Bedienformen** entsteht.
- Das System der flexiblen Bedienung, welches die Verkehre des festen Fahrplanangebotes ergänzt, bedarf einer Voranmeldung vor Fahrtdurchführung, ist Bestandteil des Linienverkehrs nach § 42 PBefG und darf ausschließlich auf genehmigten Linienwegen von und zu Haltestellen sowie von und zu Schnittstellen durchgeführt werden (vgl. Anlage 2). Eine sogenannte Haustürbedienung ist ausgeschlossen.
- Sind verkehrsbedingte Umleitungen erforderlich, ist folgende Verfahrensweise maßgebend:
 - Bei Sperrungen durch Unfälle oder Havarien ist das Verkehrsunternehmen gehalten, trotz zeitlicher Verspätung, den Fahrtverlauf und alle fahrplanmäßigen Haltestellen – soweit möglich – einzuhalten. Das Verkehrsunternehmen informiert unverzüglich den Aufgabenträger über aufgetretene Verspätungen.
 - Bei Sperrungen von Straßen erarbeitet das Verkehrsunternehmen, sofern erforderlich, einen Umleitungsfahrplan und reicht diesen bei der Genehmigungsbehörde zur Zustimmungserteilung ein. Für die rechtzeitige Veröffentlichung und Bekanntmachung ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich.
 - Die durch Umleitungen entstehenden Kosten sind im vollen Umfang durch das Verkehrsunternehmen zu kompensieren. Eine gesonderte Vergütung durch den Aufgabenträger ist ausgeschlossen.
- Das Verkehrsunternehmen, welches im Landkreis Anhalt-Bitterfeld den Linienverkehr betreibt, verpflichtet sich schriftlich mit der Angebotsabgabe, dass es seinen Arbeitnehmern bei der Ausführung dieser Leistungen mindestens das, im Land Sachsen-Anhalt für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen, mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt, nach tarifvertraglich festgelegten Bedingungen zahlt.
Im Falle länderübergreifender Ausschreibungen kann auch ein einschlägiger und repräsentativer Tarifvertrag aus dem jeweiligen Land zugrunde gelegt werden.

1.3 Hierarchie des Verkehrsnetzes

Der öffentliche Personennahverkehr im Planungsraum Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird maßgeblich durch die Verkehrsmittel Eisenbahn und Regionalbus gewährleistet. Das ÖPNV-Netz wird wie folgt gegliedert:

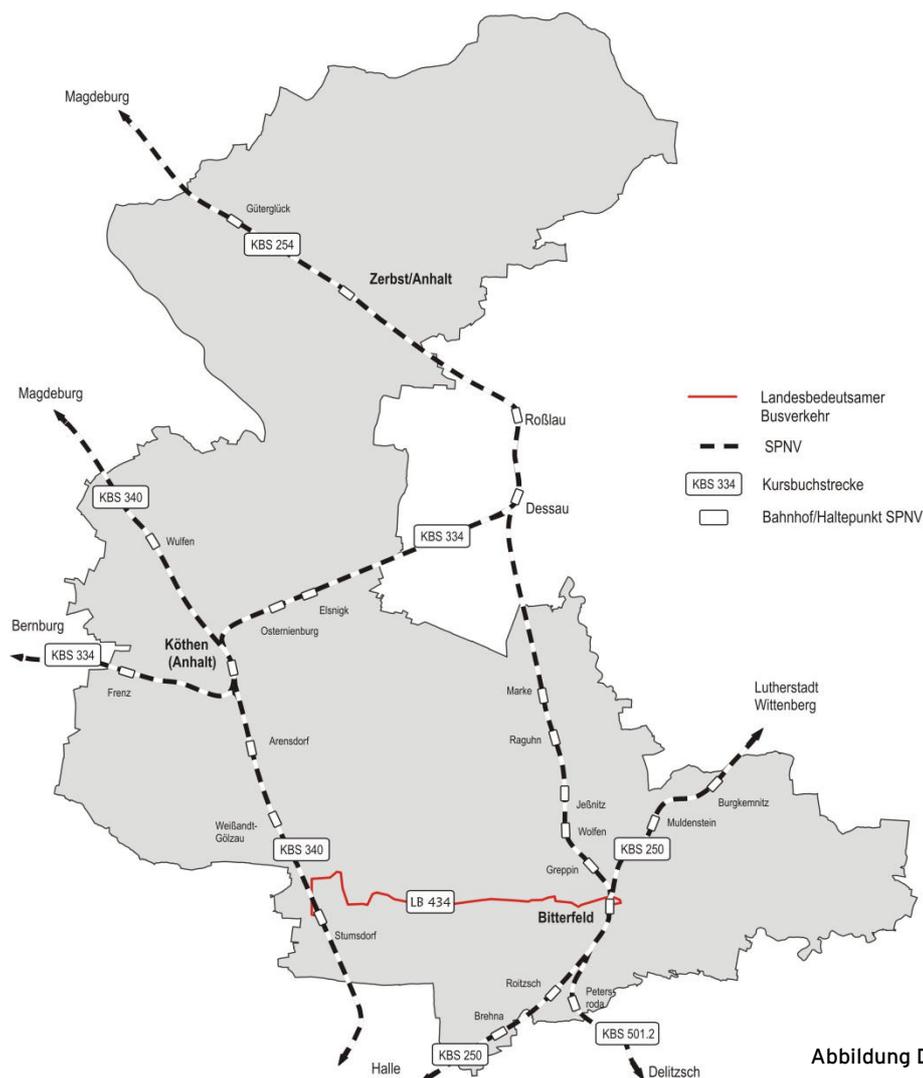
Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Landesnetz	Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Bus (ausschließlich Landesbuslinie 434)	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung von zentralen Orten gemäß Landesentwicklungsplan (ab Grundzentrum mit besonderer Versorgungsfunktion) innerhalb und außerhalb des Landkreises Anhalt-Bitterfeld • Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten innerhalb und außerhalb LSA
ÖSPV-Netz Landkreis Anhalt- Bitterfeld	Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des Landesnetzes mit fest definierten Verbindungsachsen • Erschließung der Fläche durch feste Linienfahrten mit integrierter flexibler Bedienung auf den Verbindungsachsen und Verknüpfung an ausgewiesenen Umsteigepunkten • Bedienung der Städte Bitterfeld, Köthen (Anhalt) und Zerbst/Anhalt mit Stadtverkehr und Integration von Regionalbuslinien auf den Verbindungsachsen • Ergänzende flexible Bedienform auf Fahrtwegen der Linien

Tabelle D-1: Gliederung des Liniennetzes

2. Netz- und Bedienkonzept

2.1 Landesnetz

Das Landesnetz (vgl. Abbildung D-1) stellt Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge überregional bedeutender sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Die Bedienung erfolgt durch den SPNV.



Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld setzt sich gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV (NASA GmbH) dafür ein, dass das im Planungsraum zum Fahrplan 2013/2014 mit Schienenpersonennahverkehr befahrene Streckennetz auch weiterhin erhalten und mit den entsprechenden Linien bedient wird.¹³

Das Landesnetz im SPNV folgt dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2010 bis 2015/25.

Ab Dezember 2015 ist für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld geplant, mit der Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (Teil II) die S2 Gaschwitz - Leipzig City-Tunnel - Delitzsch - Bitterfeld über Bitterfeld hinaus nach Dessau bzw. Lutherstadt Wittenberg zu verlängern. Außerdem ist eine neue Linie S8 vorgesehen, welche auf der Relation Halle Hbf. - Bitterfeld - Dessau (bzw. - Lutherstadt Wittenberg) verkehren wird.

¹³ Buslinie 434: Die Landesnetzfinanzierung für diese Relation ist bis 30.06.2017 avisiert, ein ggf. zukünftiges Angebot wird im Rahmen der Evaluierung des Buslandesnetzes bewertet.

2.2 ÖSPV-Netz Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Die oberste Prämisse im ÖSPV-Netz im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist die Schülerbeförderung. Dem untergeordnet sind der Jedermann-Verkehr und die flexible Bedienung.

2.2.1 Verbindungsachsen

Die Mindestbedienung der Verbindungsachsen mit Linienverkehr ist in Kapitel 3.2.1 konkretisiert dargestellt. Soweit sich Überlagerungen von Linien ergeben, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits). Bestehende Angebote im Landes- und ÖSPV-Netz sind zu beachten. Die aufgeführten Verknüpfungen sind entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten umzusetzen (vgl. Kapitel 3.3).

Es werden die folgenden Verbindungsachsen innerhalb des Landkreises bzw. in benachbarte Zentren als im öffentlichen Verkehrsinteresse stehend wie folgt umschrieben:

Haupt-Verbindungsachse Jedermann-Nutzung

A1: Stumsdorf - Zörbig - Bitterfeld¹⁴

A2: Köthen (Anhalt) - Quellendorf - Wolfen

A3: Bitterfeld - Pouch - Gossa - Krina - Gröbern - Gräfenhainichen

A4: Köthen (Anhalt) - Wörbzig - Gröbzig

A5: Köthen (Anhalt) - Aken (Elbe) - Dessau

A6: Aken (Elbe) - Zerbst/Anhalt - Lindau - Nedlitz

A7: Köthen (Anhalt) - Baasdorf - Görzig

A8: Wolfen-Nord - Raguhn - Möst - Dessau

A9: (Bitterfeld) - Sandersdorf - Brehna

¹⁴ Achse A1 entspricht aktuell der Buslinie 434: die Landesnetzfinanzierung für diese Relation ist bis 30.06.2017 avisiert, ein ggf. zukünftiges Angebot wird im Rahmen der Evaluierung des Buslandesnetzes bewertet

2.2.2 Stadt Köthen (Anhalt)

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld gewährleistet als Aufgabenträger für den ÖSPV die Bedienung und Erschließung der Stadt Köthen (Anhalt) nach den für den ländlichen Raum geltenden Standards und der im Kapitel 3.2 benannten Mindestbedienung.

Die in der Stadt Köthen (Anhalt) bestehenden Stadtverkehrsachsen sind integraler Bestandteil des Gesamtliniensbündels. Die Stadtverkehrsachsen erschließen alle wesentlichen Quellen und Ziele des Kerngebietes¹⁵ der Stadt Köthen (Anhalt). Eine Darstellung der Stadtverkehrsachsen im Kerngebiet¹⁵ der Stadt Köthen (Anhalt) ist der Anlage 3 zu entnehmen. Die Bedienung der Stadtverkehrsachsen mit Linienverkehr erfolgt in der in Kapitel 3.2.1 dargestellten Form.

Zentraler Verknüpfungspunkt aller ÖSPV-Linien ist die Haltestelle Köthen (Anhalt), Bahnhof.

Stadtverkehr Köthen (Anhalt)

K1: Plötzkauer Ring - Bärteichpromenade - Bahnhof - Klepzig (Einbindung in Regionalachse A2)

K2: Landkreisverwaltung - Bahnhof (Einbindung in Regionalachse A7)

K3: Anhaltische Straße - Bahnhof (Einbindung der Regionalachse A4)

K4: Bahnhof - Schlossplatz - Friedhof - Güterseeweg

Regionalachse A5 fährt direkt zum Bahnhof

2.2.3 Stadt Bitterfeld-Wolfen

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld gewährleistet als Aufgabenträger für den ÖSPV die Bedienung und Erschließung der Stadt Bitterfeld-Wolfen nach den für den ländlichen Raum geltenden Standards und der Mindestbedienung gemäß dem Kapitel 3.2.

Die in der Stadt Bitterfeld-Wolfen bestehenden Stadtverkehrsachsen sind integraler Bestandteil des Gesamtliniensbündels. Die Stadtverkehrsachsen erschließen alle wesentlichen Quellen und Ziele des Kerngebietes¹⁵ der Stadt Bitterfeld-Wolfen. Eine Darstellung der Stadtverkehrsachsen im Kerngebiet der Stadt Bitterfeld-Wolfen ist der Anlage 4 zu entnehmen. Die Bedienung der Stadtverkehrsachsen mit Linienverkehr erfolgt in der in Kapitel 3.2.1 dargestellten Form.

Zentraler Verknüpfungspunkt der ÖSPV-Linien ist die Haltestelle Bitterfeld, Bahnhof.

¹⁵ Die Definition des Kerngebietes ist den Begriffsbestimmungen zu entnehmen.

Stadtverkehr Bitterfeld-Wolfen

B1: Wolfen - Chemiepark - Bitterfeld

B2: Wolfen - Sandersdorf - Zscherndorf - Bitterfeld

B3: Wolfen - Greppin - Bitterfeld

Die Regionalachsen A1 und A3 werden direkt nach Bitterfeld Bahnhof, die Regionalachse A2 direkt zum Bahnhof Wolfen und die Regionalachse A8 zum Verknüpfungspunkt Wolfen-Nord geführt.

2.2.4 Stadt Zerbst/Anhalt

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld gewährleistet als Aufgabenträger für den ÖSPV die Bedienung und Erschließung der Stadt Zerbst/Anhalt nach den für den ländlichen Raum geltenden Standards und der im Kapitel 3.2.1 benannten Mindestbedienung.

Die in der Stadt Zerbst/Anhalt bestehenden Stadtverkehrsachsen sind integraler Bestandteil des Gesamtliniensbündels. Die Stadtverkehrsachsen erschließen alle wesentlichen Quellen und Ziele des Kerngebietes¹⁵ der Stadt Zerbst/Anhalt. Eine Darstellung der Stadtverkehrsachsen im Kerngebiet¹⁵ der Stadt Zerbst/Anhalt ist der Anlage 5 zu entnehmen. Die Bedienung der Stadtverkehrsachsen mit Linienverkehr erfolgt in der in Kapitel 3.2.1 dargestellten Form.

Zentraler Verknüpfungspunkt der ÖSPV-Linien untereinander und zum SPNV ist der Bahnhof Zerbst/Anhalt.

Stadtverkehr Zerbst/Anhalt:

Z1: Bahnhof - Markt - Bahnhof

Z2: Bahnhof - Amtsmühlenweg - Bahnhof

Regionalachse A6 wird direkt zum Bahnhof geführt.

2.2.5 Flexible Verkehrsbedienung

Die Erschließung der Verkehrsräume auf und zu den Verbindungsachsen erfolgt durch eine flexible Verkehrsbedienung. Die Ausgestaltung der flexiblen Bedienung ist jeweils Bestandteil der gebildeten Linien. Grundsätzlich besteht bei fehlender fester Linienbedienung stündlich die Möglichkeit, den Anrufbus zu nutzen (§ 42 PBefG). Die Bedienung ausgewiesener Zwischenhaltstellen kann im Nutzungsfall durch die Disposition zeitlich angepasst werden.

Wesentliche Funktion ist dabei das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus der Fläche zu definierten Schnittstellen mit den Verbindungsachsen bzw. mit dem SPNV (vgl. Kapitel D 3.3).

Die flexible Verkehrsbedienung soll dabei mindestens im Zeitraum von 05.00 bis 23.00 Uhr täglich angeboten werden (vgl. Kapitel 3.2.1). Es ist sicherzustellen, dass der Fahrgast Montag bis Freitag von 07.00 bis 20.00 Uhr seinen Fahrtwunsch anmelden kann. Die Anmeldung selbst soll unkompliziert und kostenfrei über eine einheitliche Telefonnummer und andere geeignete Medien wie SMS, Internet, App etc. erfolgen können.

Die Erschließung von Linienwegen mit flexiblen Bedienformen muss im Fahrplan dargestellt sein. Die ausgewiesenen Fahrplanzeiten flexibler Bedienung stellen Richtzeiten dar, die im Nutzungsfall durch die Disposition angepasst werden können. Dabei soll die Erschließung zur nächstgelegenen Schnittstelle mit einer Verbindungsachse ohne Umstieg erfolgen.

Die Beförderung mit flexiblen Bedienformen erfolgt ohne Zuschlag zum Tarif des Landkreises Anhalt-Bitterfeld.

2.2.6 Verknüpfungspunkte zu benachbarten Landkreisen

Zu den Nachbarlandkreisen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld bestehen historisch gewachsene bzw. wirtschaftlich begründete ÖSPV-Verbindungen. Diese Verbindungen sind mit dem Linienverkehr und flexiblen Bedienungsformen zu gewährleisten. Verknüpfungspunkte mit ÖSPV-Linien der Nachbarlandkreise sind:

- Stadt Dessau-Roßlau: Dessau, Hauptbahnhof
- Landkreis Wittenberg: Gräfenhainichen, Bahnhof
Retzau, Fürst-Franz-Straße
Schwemsal, Tornauer Straße
- Landkreis Saalekreis: Zörbig, Markt
- Landkreis Jerichower Land: Loburg, Markt
- Landkreis Nordsachsen: Schwemsal, Tornauer Straße
- Landkreis Salzlandkreis: Gröbzig, Mühlbreite

Dabei ist zu beachten, dass die Verkehrsleistung im Gesamtverkehrskonzept so eingebunden wird, dass zeitlich oder räumlich parallele Verkehrsangebote (Parallelverkehr) unterbleiben bzw. die zeitlichen Fahrplanlagen und Verkehrsführungen aufeinander abgestimmt sind. Es ist sicherzustellen, dass als Mindestforderung die Fahrausweisangebote gegenseitig anerkannt werden.

3. Qualitätskriterien

3.1 Erschließungsqualität

Wohnplätze¹⁶ mit mindestens 50 Einwohnern und Einrichtungen mit einem entsprechenden Quelle-/ Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen u. ä.), sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖSPV erschlossen werden.

Ein Wohnplatz gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich einer Haltestelle von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Als zumutbarer fußläufiger Einzugsbereich gilt dabei eine Luftlinienentfernung von 300 - 500 m im ÖSPV-Kerngebiet und von 500 - 700 m außerhalb des Kerngebietes zur nächsten Haltestelle.¹⁷

3.2 Bedienungsqualität

3.2.1 Zeitliche Erschließung (Bedienungshäufigkeit)

Der Bedienzeitraum für den ÖSPV als Gesamtangebot im Landkreis Anhalt-Bitterfeld unter Einbindung fester Linienfahrten und flexibler Bedienung wird auf den Zeitraum 05.00 - 23.00 Uhr täglich festgelegt.

Das stündliche Gesamtangebot für die Wohnplätze im Landkreis Anhalt-Bitterfeld besteht aus festen Fahrplanfahrten und einer ergänzenden flexiblen Bedienung in Räumen und Zeiten ohne ein entsprechendes festes Fahrplanangebot.

ÖSPV-Netz

Die Linien auf den Verbindungsachsen sind als ein vertaktetes Fahrtenangebot bereit zu stellen. Das zur Gewährleistung des Taktverkehrs nötige durchgängige Grundangebot der Linien auf den Verbindungsachsen soll keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schultagen und Ferientagen aufweisen. Die Bedeutung dieser Achsen rechtfertigt ein durchgängiges und vertaktetes Angebot sowohl an Schultagen als auch an Ferientagen.

Während der Zeiten der Schülerbeförderung sind Abweichungen vom Taktverkehr (Bedienzeiten, vorgegebene Haltestellen) möglich. Die Anzahl der Fahrten entspricht mindestens dem Angebot des Taktverkehrs.

Diese Taktfahrpläne sind die Voraussetzung für eine optimale Verknüpfung mit dem SPNV und der Regionalbuslinien untereinander sowie für eine effiziente Vermark-

¹⁶ Die Definition des Begriffes Wohnplatz ist den Begriffsbestimmungen zu entnehmen.

¹⁷ Vgl. FGSV 050: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs, 2010. Die tatsächliche Fußwegzeit ist mit einem Umweg-Faktor zu berücksichtigen (z. B. 1,2).

tung des Angebotes. Darüber hinaus erleichtern sie dem Fahrgast die Merkbarkeit der Abfahrtszeiten.

Regionalbus (festes Fahrtenangebot)	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag	05.00 bis 18.00 Uhr	60-Min-Takt*
Samstag	08.00 bis 16.00 Uhr	120-Min-Takt**
Sonn- und Feiertag	Flexible Bedienung	

* Auf den Verbindungsachsen A7, A8 und A9 sowie A3.2, A5.2 und A6.2 mindestens zwei feste Fahrtenpaare außerhalb des Schülerverkehrs. Auf der Achse 6.1 genügt ein Mindesttakt von 120 Minuten (Montag - Freitag).

Sollte die Landesfinanzierung für die Achse A1 entfallen, ist für diese Achse ein 120-Min-Takt vorzusehen

** Nur auf der Achse A1; sonst ausschließlich flexible Bedienung

Tabelle D-2: Mindestbedienung im Regionalbusverkehr

Die auf den Verbindungsachsen in den Landkreis Anhalt-Bitterfeld einfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen sind über geeignete Verknüpfungen in die Bedienung einzubeziehen.

Stadt Köthen (Anhalt)

Auf den Stadtverkehrsachsen im Kerngebiet¹⁸ der Stadt Köthen (Anhalt) soll die Mindestbedienung mit festen Fahrplanfahrten unter Einbindung der regionalen Busfahrten erfolgen.

Köthen (Anhalt)	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag	05.00 bis 19.00 Uhr	60-Minuten-Takt
Samstag	08.00 bis 16.00 Uhr	60-Minuten-Takt*
Sonn- und Feiertag	Flexible Bedienung	

* Auf Achse K3 nur flexible Bedienung

Tabelle D-3: Mindestbedienung in der Stadt Köthen (Anhalt)

¹⁸ Die Definition des Kerngebietes ist den Begriffsbestimmungen zu entnehmen.

Stadt Bitterfeld-Wolfen

Auf den Stadtverkehrsachsen im Kerngebiet der Stadt Bitterfeld-Wolfen soll die Mindestbedienung mit festen Fahrplanfahrten unter Einbindung der regionalen Busfahrten erfolgen.

Bitterfeld-Wolfen	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag	05.00 bis 19.00 Uhr*	60-Minuten-Takt
Samstag	08.00 bis 16.00 Uhr	60-Minuten-Takt**
Sonn- und Feiertag	08.00 bis 16.00 Uhr	60-Minuten-Takt**

* B2 nur bis 18 Uhr

** Nur Achse B3, alle andere nur flexible Bedienung

Tabelle D-4: Mindestbedienung in der Stadt Bitterfeld-Wolfen

Stadt Zerbst/Anhalt

Auf den Stadtverkehrsachsen im Kerngebiet der Stadt Zerbst/Anhalt soll die Mindestbedienung mit festen Fahrplanfahrten unter Einbindung der regionalen Busfahrten erfolgen.

Zerbst/Anhalt	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag bis Freitag	05.00 bis 19.00 Uhr	60-Minuten-Takt
Samstag	Flexible Bedienung	
Sonn- und Feiertag	Flexible Bedienung	

Tabelle D-5: Mindestbedienung in der Stadt Zerbst/Anhalt

3.2.2 Pünktlichkeit

Fahrplanzeiten von festen Linienfahrten im Fahrplan sind verbindlich. Die Einhaltung der Fahrzeiten ist dann als pünktlich einzustufen, wenn nicht objektiv verursachte Verspätungen von maximal 10 Minuten vorkommen. Verfrühungen sind immer als unpünktlich zu werten.

Das gleiche gilt für die Pünktlichkeit bei im Rahmen der Disposition dem Fahrgast bei der Anmeldung zugesagten Abholzeiten im Rahmen der flexiblen Bedienung auf

der jeweiligen Linie, die auf der Basis der im Fahrplan stehenden Richtzeiten entstanden sind.

3.3 Verbindungsqualität

3.3.1 Schnittstellen Landesnetz - ÖSPV

Nachfolgende Haltepunkte und Bahnhöfe dienen als Schnittstellen zwischen dem Landesnetz und dem ÖSPV:

- Arensdorf, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Bitterfeld, Bahnhof (barrierefrei)
- Brehna, Hp. (nur SPNV barrierefrei)
- Burgkernitz, Hp. (barrierefrei)
- Elsnigk, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Frenz, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Greppin, Hp. (zzt. barrierefrei)
- Güterglück, Bahnhof (zzt. nicht barrierefrei)
- Köthen (Anhalt), Bahnhof (zzt. SPNV nicht barrierefrei)
- Jeßnitz, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Marke, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Muldenstein Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Osternienburg, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Petersroda, Bahnhof (zzt. bedingt barrierefrei)
- Raguhn, Hp. (barrierefrei)
- Roitzsch, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Stumsdorf, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Weißandt-Gölzau, Bahnhof (zzt. nicht barrierefrei)
- Wolfen, Bahnhof (barrierefrei)
- Wulfen, Hp. (zzt. bedingt barrierefrei)
- Zerbst/Anhalt, Bahnhof (barrierefrei)

3.3.2 Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖSPV

Nachfolgende Verknüpfungspunkte sollen als vorrangige Schnittstellen innerhalb des ÖSPV dienen:

- Bitterfeld, Bahnhof (barrierefrei)
- Köthen (Anhalt), Bahnhof (barrierefrei)

- Stumsdorf, Hp. (zzt. nicht barrierefrei)
- Wolfen, Bahnhof (barrierefrei)
- Wolfen-Nord, Dessauer Allee (barrierefrei)
- Zerbst/Anhalt, Bahnhof (barrierefrei)

3.3.3 Anschluss

Ein Anschluss zwischen ÖSPV und SPNV gilt als gewährt, wenn eine Umstiegszeit von 5 bis 20 Minuten gewährt wird.

Ein Anschluss innerhalb des ÖSPV gilt dann als gewährt, wenn für den Übergang an den Verknüpfungspunkten eine Umstiegszeit von 3 bis 20 Minuten eingehalten wird.¹⁹

3.3.4 Erreichbarkeit

Alle zu erschließenden Wohnplätze mit mindestens 50 Einwohnern sollen an den nächstgelegenen Ort, an dem Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes der Bevölkerung bereitgestellt werden und der weiterführende ÖPNV-Verbindungen aufweist, mit festen und/oder flexiblen Fahrtangeboten angebunden werden.

Orte mit Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfs sind nach der zentralörtlichen Gliederung die Mittelzentren Stadt Bitterfeld und Stadt Wolfen (Einheitsgemeinde Stadt Bitterfeld-Wolfen), die Stadt Köthen (Anhalt) sowie die Stadt Zerbst/Anhalt und die Grundzentren Stadt Aken (Elbe), Stadt Zörbig und Stadt Raguhn (Einheitsgemeinde Stadt Raguhn-Jeßnitz).

Von allen zu erschließenden Wohnplätzen sollen Verbindungen in das nächstgelegene Mittelzentrum mit maximal einem Umstieg und einem vertretbaren Zeitaufwand gewährleistet werden.

Die Reisezeiten sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Reisezeit [Minuten]	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum
Mittelzentrum	45	60	–
Grundzentrum	60	45	30 – 45
Gemeinde	ca. 90	60	30

¹⁹ Vgl. FGSV-Arbeitspapier Nr. 64: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr, 2004.

3.3.5 Intermodale Verknüpfungen

ÖPNV-Rad

Der alltägliche Fahrradverkehr und der Fahrradtourismus im Landkreis Anhalt-Bitterfeld lassen sich durch eine engere Verzahnung mit dem ÖPNV weiter fördern. Der ÖPNV übernimmt dabei in erster Linie die Zubringerfunktion bei der An- und Abreise. Gerade Radtouristen wollen aber oft auch wieder zum Ausgangspunkt der Tour zurück, ohne zwingend eine Rundtour zu planen. Auch hier kann der ÖPNV die Verbindung zwischen Ziel- und Startpunkt der Tour übernehmen. Wenn sich das Wetter verschlechtert oder die Weiterfahrt mit dem Rad aus anderen Gründen erschwert ist, bietet der ÖPNV zudem eine „Rückfallebene“ für die Radtouristen. Die Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsmittel lassen sich somit optimal miteinander kombinieren.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV - im Landkreis vor allem in Freizeit- und Erholungsgebieten - und die flächendeckende Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen sind daher neben der Radwegeinfrastruktur die beiden wichtigsten Bausteine in einem touristischen Radverkehrskonzept.

Aber auch im Alltagsverkehr ist das Fahrrad von Bedeutung, da es als Zu- und Abbringer zum ÖPNV den Einzugsbereich einer Haltestelle vergrößert, was besonders im ländlichen Raum wie hier im Landkreis von Bedeutung ist. Entsprechend von Bedeutung ist die Qualität der Abstellanlagen. Die Einrichtung von B+R-Anlagen sollte an Zugangsstellen zum SPNV generell und an Haltestellen des übrigen ÖPNV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale in Entfernungen zwischen 1 und 3 km von der Zugangsstelle liegen.

Zu grundlegenden Standards gehören insbesondere eine Überdachung, Möglichkeiten zum Anschließen eines Fahr-/Laufrades und des Rahmens zum Schutz vor Diebstahl, Standsicherheit des Fahrrades (Halt an mindestens zwei Punkten), Beleuchtung, gute Einsehbarkeit sowie kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig. Außerdem müssen die Zufahrtswege zur Haltestelle für den Radverkehr geeignet sein. Die im Einzelnen erforderlichen Stellplatzkapazitäten sind durch ortskonkrete Untersuchungen zu ermitteln. Bei der Einrichtung/Aufwertung von B+R-Anlagen ist auch Platz für Erweiterungen zu planen, da gut gestaltete Anlagen langfristig oft über das vorgesehene Maß hinaus frequentiert werden. Als mögliches Zubringerverkehrsmittel muss das Fahrrad in die Gesamtbeförderungskette und damit in die Vermarktung des ÖPNV integriert werden. Die Anwendung einheitlicher Standards sichert, dass langfristig ein einheitlich hohes Niveau bei den Fahrradabstellanlagen im Landkreis erreicht wird.

ÖPNV-Pkw

Die Schaffung günstiger Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Individualverkehr mit Pkw und dem ÖPNV (P+R) erschließen besonders neue und auch touristische Kundenpotenziale für den ÖPNV und stärken den Umweltverbund. P+R-Anlagen verbessern wie die B+R-Anlagen 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 Aufgabe des P+R-Systems in der Region besteht insbesondere darin, Fahrten vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Es ist deshalb vorrangig auf Zugangsstellen zum SPNV bzw. auf die Verbindungsachsen auszurichten. Die Planung von P+R-Anlagen erfordert ein enges Zusammenwirken von Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Als Mindestausbaustandards sollten eine befestigte Aufstellfläche und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden. Die Stellplatzanzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Um einen Missbrauch der für P+R vorgesehenen Anlagen, insbesondere an den Bahnhöfen, auszuschließen, sind ggf. spezielle Gebührenregelungen unter Einbeziehung des ÖPNV-Fahrausweises zu treffen. Bei P+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen sind entsprechende Abstimmungen zwischen dem Landkreis und der DB AG vorzunehmen.

3.4 Tarife

Tarifzonengestaltung

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist vom Verkehrsunternehmen für den ÖSPV ein Zonentarif zu entwickeln. Dabei sind folgende Kriterien bindend:

- Die Größe einer Tarifzone entspricht mindestens der Fläche einer Einheitsgemeinde (Anlage 7).
- Für die Städte Köthen (Anhalt), Zerbst/Anhalt und die Ortsteile Bitterfeld und Wolfen ist jeweils eine City-Zone einzurichten.
- Die Einheitsgemeinde Stadt Zerbst/Anhalt ist in maximal drei annähernd gleichgroße Tarifzonen und die Stadt Südliches Anhalt in maximal zwei annähernd gleichgroße Tarifzonen zu unterteilen.

Tarifstruktur

Die Tarifgestaltung sowie die Tarifstruktur erfolgt unter Beachtung der vom Landkreis verbindlich vorgegebenen Satzung über die Mitfinanzierung von eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten im Öffentlichen Personennahverkehr im Territorium des Landkreises Anhalt-Bitterfeld.

Die Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen entsprechend der im Tarifzonenplan dargestellten Linienwege begründet die Preisstufe.

Zeitkarten sollen mit attraktivitätsverbessernden Angeboten, wie z. B. Mitfahrergewährungen am Wochenende, ausgestattet werden.

Die letzte Preisstufe (Netz) soll den gesamten Landkreis Anhalt-Bitterfeld umfassen.

Die Abstufung der Fahrkartenarten untereinander muss ausgehend von der Einzelfahrkarte durchrechenbar, degressiv und logisch erfolgen. Die Abstufung der Preis-

stufen einer Fahrkartenart muss unter Beachtung des festgesetzten Höchsttarifes (§ 2 der „Satzung über die Mitfinanzierung von eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten im Öffentlichen Personennahverkehr im Territorium des Landkreises Anhalt-Bitterfeld“) gleichfalls durchrechenbar, degressiv und logisch erfolgen.

Der übergeordnete Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg-Tarif ist verbindlich im ÖSPV anzuwenden.

Das Verkehrsunternehmen gewährleistet das Schülerferienticket im gesamten ÖPNV-Angebot des Landkreises Anhalt-Bitterfeld ohne Erhebung von Zuschlägen oder Gebühren für dessen Nutzer.

Flexible Bedienformen sind ohne Zuschlagsforderungen anzubieten.

Tarifänderungen sind vor Beantragung mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Der Aufgabenträger setzt sich dafür ein, dass mit der Inbetriebnahme der 2. Ausbaustufe des MDSB-Netzes im Dezember 2015 die Voraussetzungen für einen geeigneten Übergangstarif zum MDV-Tarif entlang der SPNV-Achse Halle/Leipzig-Bitterfeld-Wittenberg/Dessau-Roßlau geschaffen werden. Mittelfristig sind durch die drei Aufgabenträger der Landkreise Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg und der Stadt Dessau-Roßlau Lösungen zu erarbeiten, die einen einheitlichen Bus-Bahn-Tarif im Kooperationsraum ABW für den Fahrgast ermöglichen.

3.5 Ausrüstungsqualität

3.5.1 Barrierefreiheit

Zu einem barrierefreien ÖPNV gehört nicht nur die motorische (Stufenlosigkeit, Bedienungshöhen), sondern auch die sensorische (Rücksicht auf Seh- und Hörschwächen) sowie die kognitive Barrierefreiheit (Menschen, die nicht deutsch sprechen, nicht lesen können oder kognitiv beeinträchtigt sind).

Personenkreise mit Nutzungsbeeinträchtigungen

1. Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen

Blinde Menschen bewegen sich im Straßenverkehr entweder in Begleitung eines Sehenden oder mit Hilfe eines Langstockes und/oder Blindenführhundes. Ihre Unsicherheiten beim Gehen sind mit den Nutzungsschwierigkeiten gehbehinderter Menschen vergleichbar. Schwierigkeiten ergeben sich vor allem beim Auffinden des Weges aufgrund fehlender Orientierungshilfen (z. B. Kanten, Pflasterungen) und beim Erkennen von Hindernissen und Gefahren (z. B. falsch parkende Pkw, ungenügend abgesicherte Baustellen). Informationen, die ausschließlich optisch vermittelt werden (z. B. Warnschilder, Liniennummer des Busses), sind blinden Menschen nicht zugänglich und behindern die problemfreie Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

2. Sehbehinderte Menschen

Sehbehinderte Menschen können nur die Dinge in der Umwelt wahrnehmen, die einen starken Kontrast aufweisen. Alle Gegenstände im Umfeld, die sich farblich oder mangels Beleuchtung nicht eindeutig absetzen, fallen als Informationsträger aus. Das führt zu Unsicherheiten in der Einschätzung der Umgebung und zu großen Risiken bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

3. Gehbehinderte Menschen

Menschen mit Gehbehinderungen können den Gefahren im Straßenverkehr und an Haltestellen des ÖPNV oft nicht schnell genug ausweichen. Für sie ergeben sich auch Schwierigkeiten bei der beliebigen Überquerung schnell befahrener Straßen. Bordsteine, Treppenstufen und Rampen mit stärkeren Neigungen sind für gehbehinderte Menschen schwer begehbar, bei fehlendem Geländer für viele nicht nutzbar. Für die meisten gehbehinderten Menschen sind Rampen weniger geeignet als Treppen. Bei reduzierter körperlicher Leistungsfähigkeit und schneller Ermüdbarkeit sind längere Umwege und Wartezeiten für gehbehinderte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besonders erschwerend.

4. Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer sowie Reisende mit Kinderwagen

Menschen die auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen sind, können Stufen, Schwellen, Bordsteine, Treppen, stark geneigte Rampen und längere Straßensteigungen – mit Ausnahme einer relativ kleinen Gruppe trainierter Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer – nur mit fremder Hilfe überwinden. Schwierigkeiten ergeben sich auch bei den notwendigen Blickkontakten und Durchgangsmöglichkeiten an zugeparkten Straßenborden sowie bei zu hoch angebrachten Bedienungselementen von Aufzügen, Automaten in Fahrzeugen oder ähnliches.

5. Greifbehinderte Menschen

Schwierigkeiten ergeben sich bei der Bedienung von Bedarfsampeln, Aufzugsanlagen, Automaten, Geländern, Türöffnungs- und Haltewunschtastern. Haltegriffe in Fahrzeugen sind nicht erreichbar bzw. von greifbehinderten Fahrgästen nicht nutzbar.

6. Kleinwüchsige Menschen

Bedienungselemente in einer Höhe über 0,85 m sind nicht erreichbar; gleiches gilt für Geländer an Rampen oder Treppen. Auch Sitzgelegenheiten können nicht sicher genutzt werden, wenn der Sitz zu hoch ist und eine zu große Sitztiefe aufweist. Zugeparkte Straßenüberquerungen erschweren den Blickkontakt Fußgängerinnen/Fußgänger – Fahrerinnen/Fahrer.

7. Hörbehinderte Menschen

Akustische Signale können nicht wahrgenommen werden. Da hörbehinderte Menschen im Straßenverkehr oder in Anlagen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von anderen gewöhnlich nicht erkannt werden, sind sie auf besondere Weise gefährdet.

8. Geistig behinderte Menschen

Die Einsicht in Verkehrsabläufe fehlt häufig. Gefahrensituationen können oft nicht richtig eingeschätzt werden. Schriftliche Informationen werden zum Teil nicht verstanden. Besondere Gefahren ergeben sich bei der Überquerung von Fahrstraßen und durch mangelnde Orientierungsfähigkeiten im ÖV.

9. Kinder

Die erhöhte Verkehrsgefährdung von Kindern ist einerseits auf geringere Aufmerksamkeit, Unberechenbarkeit, Ablenkung durch Spiel, mangelndes Abschätzen von Gefahren etc. zurückzuführen. Die Schwierigkeiten bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln sind mit denen von Kleinwüchsigen vergleichbar. Weiterhin trägt die Rücksichtslosigkeit anderer Verkehrsteilnehmer zu einer gesteigerten Gefährdung von Kindern im Verkehrsraum bei.

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich - vergleichbar mit Gruppe 4 - für Eltern mit Kinderwagen.

10. Alte Menschen

Das allgemein reduzierte körperliche Leistungsvermögen alter Menschen betrifft sowohl ihre Beweglichkeit als auch die Sehfähigkeit und das Hörvermögen. Ihre Nutzungsschwierigkeiten sind ähnlich wie die der Gruppen 2, 3 und 7.

Unter Berücksichtigung der o. g. Personengruppen sind an die barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen, Betriebsabläufen und Fahrgastinformationen im ÖPNV Kriterien anzulegen, die eine weitestgehend selbstständige Nutzung der Verkehrssysteme ermöglichen.

Von einem barrierefreien Ausbau profitieren folglich nicht nur Menschen mit Behinderungen im eigentlichen Sinne, auch älteren und unfallbedingt eingeschränkten Menschen, Reisenden mit Gepäck oder Kleinkindern, Fremdsprachlern und Menschen mit verminderter intellektueller Leistungsfähigkeit wird ein vereinfachter und angenehmerer Zugang zum ÖPNV gewährt. Davon profitieren letztendlich alle Nutzer im ÖPNV. Daher steht die Realisierung eines barrierefreien Zuganges in unmittelbarem Zusammenhang zur Mobilität.

Gemäß § 8 Absatz 3 PBefG ist schrittweise die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 01.01.2022 herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Eine vollständige Barrierefreiheit impliziert jedoch, dass neben den Fahrzeugen auch Haltestellen und Zuwegungen sowie Informationen ohne Barrieren gestaltet sein müssen.

Das PBefG erlaubt Ausnahmen bezüglich dieser Frist, wenn sie konkret benannt und begründet werden.

Auf die Einhaltung der im PBefG benannten Frist einer vollständigen barrierefreien Haltestellengestaltung kann daher im Landkreis aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen verzichtet werden, wenn folgendes gilt:

- Haltestellen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen im Regionalbusverkehr)
- schwach frequentierte Haltestellen (< 15 Einsteiger pro Tag)
- Haltestellen, die sich in zumutbarer Entfernung einer barrierefreien Haltestelle der gleichen Linie befinden (z. B. im Stadtverkehr)

Da im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gemäß Kapitel 3.5.3 nur Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, die über geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg (z. B. Niederflur) verfügen, wird aber sichergestellt, dass auch an diesen Haltestellen der Zugang zu den Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste grundsätzlich möglich ist.

Es wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten eine Prioritätenliste bezüglich der barrierefreien Gestaltung im ÖPNV des Landkreises Anhalt-Bitterfeld erstellt:

Priorität	Maßnahme
Priorität 1	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreie Gestaltung und Zuwegung der Haltestellen der Kategorie A und B (Vgl. Kapitel 3.5.2) • Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Verbindungsachsen²⁰ • Einsatz von Niederflurfahrzeugen bzw. Low-Entry-Fahrzeugen²⁰ in den Stadtverkehren.
Priorität 2	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreie Gestaltung und Zuwegung der Haltestellen der Kategorie C, soweit im Einzugsgebiet entsprechende Einrichtungen liegen, bei denen mit einem erhöhten Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu rechnen ist (z. B. Krankenhäuser, Pflegeheime)
Priorität 3	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreie Gestaltung und Zuwegung von Haltestellen der Kategorie D • barrierefreie Gestaltung und Zuwegung von Haltestellen der Kategorie C, wenn sie in schwierigen räumlichen Verhältnissen liegen (unbefestigte Seitenstreifen, außerhalb bewohnter Gebiete etc.)

Tabelle D-6: Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV

Hinsichtlich der Barrierefreiheit an Haltestellen sind die Bestimmungen des folgenden Kapitels zu beachten. Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind unter anderem der HBVA²¹ zu entnehmen und möglichst umzusetzen.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit bei Fahrzeugen sind die Ausführungen des Abschnittes 3.5.3 zu beachten. Durch eine flexible Fahrzeugdisposition muss ermöglicht werden, auf rechtzeitig angemeldete Fahrtwünsche durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu reagieren. Die Berücksichtigung der

²⁰ Barrierefreie Fahrzeuge verfügen mindestens über geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg (z. B. Rampen, Niederflur) sowie über mindestens einen geeigneten Stellplatz für Rollstühle, Kinderwagen etc. Eine Alternative zu reinen Niederflurbussen können sogenannte Low-Entry-Busse sein, die Vorteile klassischer Hochflurbusse mit denen von Niederflurfahrzeugen kombinieren. An der ersten und zweiten Tür ist ein stufenloser Einstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste möglich. Im hinteren Teil befindet sich ein hochfluriger Fahrgastteil, unter dem genügend Platz zur wirtschaftlichen Anordnung der Antriebskomponenten zu Verfügung steht.

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), Köln 2011

Fahrtwünsche von Bürgerinnen und Bürgern mit Mobilitätseinschränkung bei der Fahrzeugdisposition sichert eine weitreichende Barrierefreiheit.

Der Aufgabenträger hört auch die Interessenvertretung für Menschen mit Behinderungen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld an.

Anforderungen an einen barrierefreien Betriebsablauf

- Zuverlässigkeit des Taktes barrierefreier Fahrzeuge
- schnellstmögliche Verfügbarkeit barrierefreier Ersatzfahrzeuge mit gleichem Standard bei Betriebsstörungen
- geschlossene barrierefreie, d. h. die besonderen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste berücksichtigende, Beförderungsketten
- ausreichende Zeit für das Umsteigen

3.5.2 Zugangsstellen

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

Die Haltestellen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld werden wie folgt kategorisiert:

	Kriterium	Haltestellen
Kategorie A	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfungspunkte zwischen festen Fahrplanfahrten (Bus-Bahn, Bus-Bus) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zerbst/Anhalt, Bahnhof • Köthen (Anhalt), Bahnhof • Bitterfeld, Bahnhof • Stumsdorf, Bahnhof • Wolfen, Bahnhof
Kategorie B	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfungspunkte zwischen flexiblen und festen Fahrten • lokal bedeutsame Haltestellen im Stadtbusverkehr (> 50 Ein-/Aussteiger täglich) • Mind. 60-Min.-Takt 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalbushaltestellen auf den Verbindungsachsen • Stadtbushaltestellen (> 50 Ein-/Aussteiger täglich)
Kategorie C	<ul style="list-style-type: none"> • Standardhaltestellen auf den Verbindungsachsen 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalbushaltestellen auf den Verbindungsachsen • sonstige Stadtbushaltestellen
Kategorie D	<ul style="list-style-type: none"> • Standardhaltestelle Landkreis • aufkommensschwache Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen im Schülerverkehr • ausschließlich flexibel bediente Haltestellen

Tabelle D-7: Haltestellenkategorisierung im ÖSPV

Entsprechend den Bestimmungen der „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahr-
unternehmen im Personenverkehr“ (§ 32 BOKraft) vom 20.7.2000 ist das Ver-
kehrsunternehmen verpflichtet, das Haltestellenzeichen nach § 45 Absatz 3 der
Straßenverkehrsordnung mit Mast und Ausweisung des Unternehmens sowie dem
Fahrplanaushang, dem dynamischen Fahrgastinformationssystem und im Stadtver-
kehr der Bezeichnung der Haltestelle deutlich sichtbar an jeder Haltestelle anzu-
bringen.

Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des
Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sollen die grundlegenden Forderun-
gen gemäß der folgenden Übersicht Berücksichtigung finden.

Kategorie	A	B	C	D
Haltestellenkennzeichnung nach BOKraft, Aushangfahr- plan, Tarifinformationen	x	x	x	x
Liniennetzplan	x	x	(x)	
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, Wegweisung (zw. Verkehrsmitteln)	x	(x)		
Dynamische Fahrgastinformation	x	(x)		
Befestigte Wartefläche	x	x	x	(x)
Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter	x	x	(x)	
Fahrradabstellanlage	x	(x)		

(x) ... ist in Abhängigkeit der Frequentierung und Lage zu entscheiden

Die Betreuung der für die Zugangsstellen der Kategorie A vorgeschriebenen Dy-
namischen Fahrgastinformationssysteme erfolgt durch den Konzessionsinhaber.

Der Bau und die Unterhaltung von Warteflächen und Unterstellmöglichkeiten oblie-
gen den jeweiligen Kommunen. Sie haben diese bei Neu- und Umbau nach den ein-
schlägigen Standards barrierefrei für die Nutzung in ihrer Mobilität oder sensorisch
eingeschränkten Fahrgäste herzustellen. Zu beachten sind dabei u. a. Anforderun-
gen an die Höhe, Breite, Länge und Lage von Warteflächen, an die lichte Höhe, an
die Oberflächenneigung und -qualität, an das taktile Leitsystem, an die Erkennbar-
keit und Hindernisfreiheit, an den Witterungsschutz sowie an die Beleuchtung ge-
mäß den Empfehlungen der FGSV.²² Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung
von Haltestellen sind unter anderem der HBVA zu entnehmen und nach Möglichkeit
umzusetzen.

Anforderungen an barrierefreie Haltepunkte im ÖPNV und SPNV

- ausreichende Breiten an ÖSPV-Haltestellen (Bewegungs-/Wendefläche von min-
destens 150 cm x 150 cm)

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Köln 2003.

- ausreichend helle Beleuchtung
- Erreichbarkeit der Haltepunkte über eine barrierefreie Zuwegung
- rutschhemmende Oberflächenbeläge, d. h. gefahrlose Nutzbarkeit bei jeder Witterung
- Aufmerksamkeitsfelder/Bodenindikatoren als farblich kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für blinde, seh- und hörbehinderte Menschen; Aufmerksamkeitshinweise vor Gefahrenstellen mittels taktiler Orientierungshilfen (vgl. DIN 32984 und E DIN 18030 (Nov. 2002))
- deutlich wahrnehmbare Informationshinweise
- hindernisfreie Erreichbarkeit kontrastreich markierter Hochbordhaltestellen (z.B. Kasseler Bord oder Dresdner Combibord - Höhe von 30 cm zur Fahrbahn) - auf dem Gehweg oder auf einer Mittelinsel; Zuwegungssicherung durch Lichtzeichen-signalanlagen
- stufenlos zugänglicher Witterungsschutz mit ausreichender Tiefe zum gänzlichen Schutz vor Nässe
- für Omnibusse: fahrbahnseitig kontrastreiche Markierung der Haltestellen; Minimierung der Höhendifferenz zum Wagenboden und Optimierung für Einsatz fahrzeuggebundener Einstieghilfen

3.5.3 Fahrzeuge

Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards für den ÖPNV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sollen eingehalten werden:

- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge sollte 8 Jahre nicht überschreiten und 80 % der Fahrzeuge sollten nicht älter als 12 Jahre sein.
- Die Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale entsprechend der jeweils aktuell geltenden EU-Fahrzeugrichtlinien und VDV-Rahmenempfehlungen sind einzuhalten.
- Die Fahrzeuge sind schrittweise unter Einbeziehung der NASA GmbH bei der Neubeschaffung mit Fahrscheindruckern bzw. Bordrechnern, Satellitenortung und Mobilfunk auszustatten, eine Datenübermittlung an die Echtzeiten-Drehscheibe „INSAPlus“ der NASA GmbH ist zu ermöglichen für Echtzeitauskunft und überbetriebliche Anschlusssicherung.
- Auf den Verbindungsachsen im Kerngebiet der Städte Köthen (Anhalt), Bitterfeld-Wolfen und Zerbst/Anhalt sind Busse mit Niederflurbauart und mindestens Euro-5-Norm oder EEV²³ einzusetzen.
- Bei der Neuanschaffung von Bussen ist mindestens die EURO-6-Norm einzuhalten. Insoweit Gebrauchtfahrzeuge beschafft werden, müssen die im Jahr der Erstzulassung gültigen Umweltstandards eingehalten werden.
- Jedes Fahrzeug muss über geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg sowie die Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste besitzen. Es ist schrittweise bis zum 1.1.2022 in jedem Kraftomnibus am hinteren

²³ Enhanced Environmentally Friendly Vehicle - Gegenwärtig anspruchsvollste europäische Abgasnorm

Türeinstieg ein geeigneter Stellplatz für einen Rollstuhl oder 2 Kinderwagen oder ein Fahrrad ≥ 130 cm Länge x 75 cm Breite vorzusehen.

Weitere Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge im ÖSPV und SPNV

Einstieg

- stufenloser, nahezu schwellen- und spaltenloser sowie neigungsarmer Zugang für alle Fahrgäste:
 - Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen unter Beachtung der Bestimmungen des Anhangs VII der „Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.11.2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz“ (sog. Omnibusrichtlinie))
- Haltestangen oder -griffe im Eingangsbereich, jedoch nicht als Mittelstange oder vergleichbare Hindernisse ausgebildet
- leichtgängige, taktil erfassbare und möglichst großflächige Anforderungstasten außerhalb des Fahrzeuges auf einer Höhe von 85 cm oberhalb der standardmäßig vorhandenen Haltestellen-/Bahnsteighöhe; bei Differenz der vorhandenen Haltestellen-/Bahnsteighöhen von mehr als 20 cm mindestens zwei Anforderungstasten in unterschiedlicher Bedienhöhe
- leicht erkennbare, standardisierte Piktogramme am barrierefreien Fahrzeugzugang
- kontrastreiche Gestaltung der Türen und des gesamten Eingangsbereichs einschließlich der Haltegriffe, Bedienelemente und Piktogramme
- kontrastreiche optische Fahrzielinformationen außen am Bug, am Heck und entlang der Längsseite des Fahrzeuges

Innenraum

- stufenlose, schwellenlose und neigungsfreie Gänge und Bewegungsflächen im Bereich der Stellplätze für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer und der besonderen Sitzplätze für behinderte Fahrgäste
- ausreichende Bewegungsflächen und Bewegungsräume in Gängen, an Stell- und Sitzplätzen und vollautomatischer Türbetrieb
- alle Bedienelemente und Kommunikationseinrichtungen immer auch für sitzende Personen:
 - leichtgängige, möglichst großflächige Bedienelemente auf einer Höhe von 85 cm über Fußbodenoberkante
 - Abstand von Bedienelementen und Kommunikationseinrichtungen für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer zu allen Ecken mindestens 50 cm
 - Haltestangen am Stellplatz für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer auf einer Höhe von 85 cm über Fußbodenoberkante
- alle Bedienelemente und Kommunikationselemente kontrastreich und erhaben gestalten (vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002))
- Kennzeichnung aller Bedienelemente mit leicht erkennbaren und standardisierten Piktogrammen

- Eine Nutzung des Fahrzeuges und seiner Innenausstattung muss ohne die Notwendigkeit zur sprachlichen Kommunikation möglich sein (z. B. keine Notwendigkeit zum Gebrauch einer Gegensprechanlage).

Optik

- Wahrnehmbarkeit optischer Angaben in kurzer Entfernung, mit kontraststarker Gestaltung, blendfrei und mit angemessener Schriftgröße gemäß E DIN 18030 (Nov. 2002)
- leichte Wahrnehmung, Erkennung und Unterscheidung aller Ausstattungselementen (Türen, Gänge, Podeste, Sitze, Stehflächen) durch kontraststarke Gestaltung und Vermeidung von Blendung durch Lichtquellen gemäß E DIN 18030 (Nov. 2002))

Akustik

- für den Geräuschpegel und die Nebengeräusche im öffentlichen Bereich ausgelegte akustische Darreichung aller Informationen zu Endhaltestelle, Fahrtverlauf, nächster Haltestelle, Umsteigemöglichkeiten, etc. (vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002))

3.5.4 Personal

Folgende einheitliche Personalmindeststandards sollte der Genehmigungsinhaber umfassend durchsetzen:

- fachliche Kompetenz
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung
- der Tätigkeit entsprechende Kommunikationsfähigkeit - u. a. der Busfahrer - mit den Nutzern des ÖSPV sowie sichere Kenntnis der deutschen Sprache
- Schulung des Fahrpersonals zusätzlich zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung
- Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführerinnen und -führer und des Servicepersonals hinsichtlich der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Fahrgäste (beispielsweise zu Fahr- und Bremsverhalten, Vermeidung von nicht nachgefragter Hilfestellung, besonderen Serviceleistungen u. v. a. m.)
- Einsatz von mindestens drei - besonders für diese Aufgabe geschulten - Busbegleitern für das gesamte Linienangebot zur Erhöhung der Sicherheit in der Schülerbeförderung; täglicher Einsatz während Schulzeit im Rotationsverfahren insbesondere auf problembehafteten Relationen (Dokumentations- und Informationspflicht gegenüber dem Aufgabenträger)

3.5.5 Fahrgastinformation und Vertrieb

Die Fahrgastinformationen für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind in die Informationssysteme des Genehmigungsinhabers für die Linien nach § 42 PBefG im Linienbündel und in das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem für Sachsen-Anhalt („INSA“) einzubinden. Die NASA GmbH betreibt INSA auf Grundlage von Vorgaben des ÖPNV-Planes für Sachsen-Anhalt sowie des IVS-Rahmenplanes für Sachsen-Anhalt. INSA ist ein Dienst der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und informiert über Fahrpläne, Fahr-

zeitprognosen und Tarife. INSA ist verfügbar unter www.insa.de, als App und über eine landesweite Telefonhotline.

Für die Datenbereitstellung zum INSA sind von den Konzessionsinhabern mit der NASA GmbH geeignete Abstimmungen durchzuführen. Von den Konzessionsinhabern sind für INSA immer aktuell bereitzustellen: Fahrplandaten, Tarifdaten, Störungsdaten (HAFAS Information Manager) und Echtzeitdaten (Standortmeldungen oder Fahrzeitprognosen).

Auf der zentralen Webseite des Verkehrsunternehmens ist eine leicht erkennbare Verlinkung zum landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem INSA anzulegen. Auf jedem Aushangfahrplan sind dessen Internetadresse sowie die Telefonnummer der INSA-Telefonauskunft gut lesbar zu bewerben.

Auf die Bewerbung der INSA-Internetadresse kann auf den Aushangfahrplänen verzichtet werden, wenn dort eine Webseite beworben wird, auf der eine leicht erkennbare Verlinkung zu INSA besteht. Auf die Bewerbung der INSA-Telefonhotline kann auf den Aushangfahrplänen verzichtet werden, wenn das Verkehrsunternehmen eine eigene Hotline betreibt, die Fahrplanauskünfte unter Verwendung von INSA anbietet und Anrufe außerhalb der Betriebszeiten zur INSA-Telefonauskunft weitergeleitet werden.

Für potenzielle Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- Informationen vor Fahrtantritt (z. B. Fahrplanheft), an der Haltestelle, an und im Fahrzeug sind inhaltlich und gestalterisch aufeinander abzustimmen, um - aus Sicht der Fahrgäste - eine geschlossene Informationskette zu bilden.
- Informationen sollen zielgerichtet erstellt, schnell erkennbar, leicht verständlich und durch ihre einheitliche Gestaltung wiedererkennbar sein.
- Die verwendeten Medien (Aushangfahrplan, Fahrplanheft, etc.) genügen folgenden Mindestbedingungen:

Inhalt	Anforderung
Übersichtlicher Aufbau	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung der Umschlagseiten des Fahrplanheftes für die Basisinformationen wie Liniennetz und Tarif • Leitfarben den Verkehrssystemen zuordnen, nicht dem Verkehrsunternehmen, ggf. Verwendung der in Verkehrsverbänden üblichen Produktsignets • Einheitliche grafische Gestaltung der Informationsseiten auf Basis eines zu entwickelnden Corporate Designs • Bündelung von touristischen Informationen an einer Stelle
Verständlichkeit der Fahrplantabellen	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitlicher Aufbau und einheitliches Layout der Fahrplantabellen • Mindestschriftgröße entsprechend dem Fahrplan 2012/13 • einheitliche Verwendung von Symbolen, Erläuterung in Fußzeile • Integration von Informationen zu barrierefreien Haltestellen¹⁾ und entsprechend eingesetzten Fahrzeugen

Inhalt	Anforderung
	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Verfahrensweise bei der Angabe von Anschlussbeziehungen • Tarifzoneninformation • flexible und feste Linienfahrten sind gleichermaßen in den Fahrplänen in einzelnen Linien explizit auszuweisen.
Linienetzplan	<ul style="list-style-type: none"> • farbliche Gliederung nach Verkehrssystemen und ggf. Produktqualitäten (ggf. schematischen Linienetzplan mit Einzelliniendarstellung und lagegenaue Gesamtübersicht trennen) • Darstellung Bike+Ride¹⁾, Park & Ride¹⁾, Anschlussknoten
Umsteigepunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Informationen zu den einzelnen Umsteigepunkten an einer Stelle bündeln • Angabe von Umsteigeentfernungen und Barrierefreiheit¹⁾ • einheitliche Gestaltung von Lageplänen¹⁾ • einheitliche Haltestellenbezeichnungen bei Stadt- und Regionalverkehr
Vertriebsinformationen	<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung aller Informationen zum Fahrscheinerwerb (Vertriebsstellen, Kauf im Fahrzeug, über Internet, Handy etc.) auf einer Seite
Flexible Bedienformen	<ul style="list-style-type: none"> • für den Fahrgast verständliche und logische Informationen zu den Besonderheiten der Nutzung der flexiblen Bedienformen (Anmeldezeiten, Anmeldewege, verbindliche Richtzeiten, etc.)
weiterführende Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweise auf Anschriften, Website und Telefonauskunft auf einer Seite bündeln • Linien- und Fahrplanänderungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
¹⁾ ... Darstellung erfolgt entsprechend der Abstimmung mit den Gemeinden	

Tabelle D-8: Anforderungen an Informationsmedien

- Auf einer zentralen Webseite des Genehmigungsinhabers, die von der Webseite des Landkreises Anhalt-Bitterfeld verlinkt ist, sollen für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Anhalt-Bitterfeld alle für den Nutzer relevanten Informationen abrufbar sein.
- In den Fahrzeugen des ÖSPV ist das gesamte Sortiment im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gültiger Fahrscheine zu vertreiben.

Das Verkehrsunternehmen ist angehalten, eine offensive Marketingstrategie zu verfolgen, welche gezielt auf eine ÖPNV-Kundenakquise ausgerichtet ist. Hierbei soll das Verkehrsunternehmen in geeigneten Gremien (Schulen, Seniorenheime, etc.) aktiv Reklame betreiben und dabei über die Möglichkeiten im ÖPNV informieren. Im Fokus liegt dabei insbesondere die Aufklärung zur Nutzung der flexiblen Bedienformen.

Anforderungen an barrierefreie Fahrgastinformationen

- Barrierefrei gestaltete allgemeine Informationsquellen (über die o. g. Darstellung in Fahrzeugen und an Haltepunkten hinaus), die dem üblichen Standard der Fahrgastinformation des jeweiligen Unternehmens/der jeweiligen Region entsprechen
 - vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002)
 - vgl. DIN-Fachbericht 124
 - vgl. sinngemäß auch folgende Verordnungen des Bundes vom 17. Juli 2002:
 1. Kommunikationshilfenverordnung (KHV)
 2. Verordnung über barrierefreie Dokumente in der Bundesverwaltung (VBD)
 3. Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung (BITV)
- barrierefrei gestaltete Informationen für verschiedene Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen hinsichtlich ihrer besonderen Bedürfnisse
- einheitliche Standards bei der Verwendung von Symbolen und Piktogrammen, die ein bestimmtes Maß an Barrierefreiheit dokumentieren sollen

3.6 Qualitäts- und Beschwerdemanagement

Folgende einheitliche Mindeststandards zum Qualitäts- und Beschwerdemanagement sind einzuhalten:

- Das Verkehrsunternehmen hat die folgenden Fahrgastrechte öffentlich bekanntzumachen:²⁴
 - nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen
 - Zugang von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu Verkehrsdiensten ohne Aufpreis
 - Mindestvorschriften über Reiseinformationen für alle Fahrgäste sowohl vor als auch während der Fahrt sowie allgemeine Informationen über ihre Rechte
 - Einrichtung eines transparenten Verfahrens für die Bearbeitung von Beschwerden durch das Verkehrsunternehmen
- Seitens des Genehmigungsinhabers besteht gegenüber dem Aufgabenträger Auskunftspflicht zu Reklamationen, Beschwerden und den daraufhin ergriffenen Maßnahmen.
- Das Beschwerdemanagement ist als Bestandteil eines attraktiven ÖPNV im Verkehrsunternehmen entsprechend vorzuhalten.

²⁴ Seit 01.03.2013 gilt die VO (EG) 181/2011 vom 16.02.2011.

E Investitions- und Finanzierungsplan

Für die Finanzierung des ÖSPV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor den Leistungen der öffentlichen Hand. Ein eigenwirtschaftlicher Verkehr nach § 8 PBefG ist im Genehmigungsverfahren zu priorisieren.

Erst wenn sich zu den im NVP genannten Konditionen keine Antragsteller für die Erbringung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen finden, wird der Landkreis Anhalt-Bitterfeld Verfahren nach den §§ 8a (Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge) oder 8b (Durchführung wettbewerblicher Vergabeverfahren) PBefG durchführen.

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreise) aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes mit zweckgebundenen Zuweisungen auch für eine Erbringung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA erhalten die Landkreise Zuweisungen für den Straßenpersonenverkehr. Die Zuweisungen verändern sich entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel.

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld verpflichtet sich, 17,5 % dieses Zuweisungsbetrages für Investitionen in Haltestellen, Haltestellenausrüstungen und Wendeschleifen (gemäß ÖPNV-Fördersatzung-Infrastruktur) zu verwenden. Weiterhin stellt der Landkreis - unter Beibehaltung der derzeitigen Zuweisungshöhe der Landes-Mittel gemäß § 8 ÖPNVG LSA - einen Betrag in Höhe von maximal 2.000.000 Euro zur Mitfinanzierung des ÖPNV zur Verfügung. Hierbei geht der Landkreis von einem Fahrplanangebot in der Summe von etwa 5.200.000 Fpl-km - aufgeschlüsselt in 4.000.000 Fpl-km aus festen Linienfahrten und 1.200.000 Fpl-km (ohne Faktor 1,5 nach § 8 Abs. 5 ÖPNVG LSA) aus dem flexiblen Angebot - aus.

Hinzu kommen Ausgleichsleistungen vom Land Sachsen-Anhalt für Beförderungen im Ausbildungsverkehr nach §9 ÖPNVG LSA. Dieser Betrag beläuft sich - unter Beibehaltung der derzeitigen Zuweisungshöhe - auf 1.887.900 Euro. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld erhält - für in seinem Bediengebiet tätige Verkehrsunternehmen - einen Ausgleich bis zu einer Höhe von 25 v. H. des Tarifes eines vergleichbaren Zeitfahrausweises des Nichtausbildungsverkehrs und für den Erhalt und die Verbesserung der Qualität und Sicherheit des im Linienverkehr integrierten Ausbildungsverkehrs.

Die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausgleichsleistungen sind

- für die Gewährung von Mitteln im Sinne des § 9 Abs. 3 ÖPNVG LSA:
 - der Nachweis der Rabatte auf Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr unter Beachtung der Begrenzung auf 25 v. H. der entsprechenden vergleichbaren Zeitfahrausweise im Nichtausbildungsverkehr
- sowie zusätzlich für die Gewährung von Mitteln im Sinne des § 9 Abs. 7 ÖPNVG LSA:
 - der Nachweis von Maßnahmen für den Erhalt und die Verbesserung der Qualität und Sicherheit des in den Linienverkehr integrierten Ausbildungsverkehrs (auf der Grundlage der Satzung zur Schülerbeförderung und Erstattung der Aufwendungen für den Schulweg im Landkreis Anhalt-Bitterfeld) und/oder
 - der Nachweis des Nichtausreichens der für den Rabattausgleich gewährten Mittel für den Erhalt oder die Verbesserung des in Linienverkehr integrierten Ausbildungsverkehrs.

Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger hat für seine Bevölkerung eine ausreichende Verkehrsbedienug als Aufgabe der Daseinsvorsorge organisatorisch und finanziell sicherzustellen. Zur Gewährung der Grundversorgung mit Verkehrsdienstleistungen wurden vom Landkreis für seinen Verantwortungsbereich Höchsttarife im Jedermann-Verkehr und im Ausbildungsverkehr festgelegt. Der Landkreis gewährt aus eigenen Mitteln zum Ausgleich dieser Höchsttarife dem Verkehrsunternehmen einen jährlichen Zuweisungsbetrag bis zu einem Betrag von maximal 1.200.000 Euro.

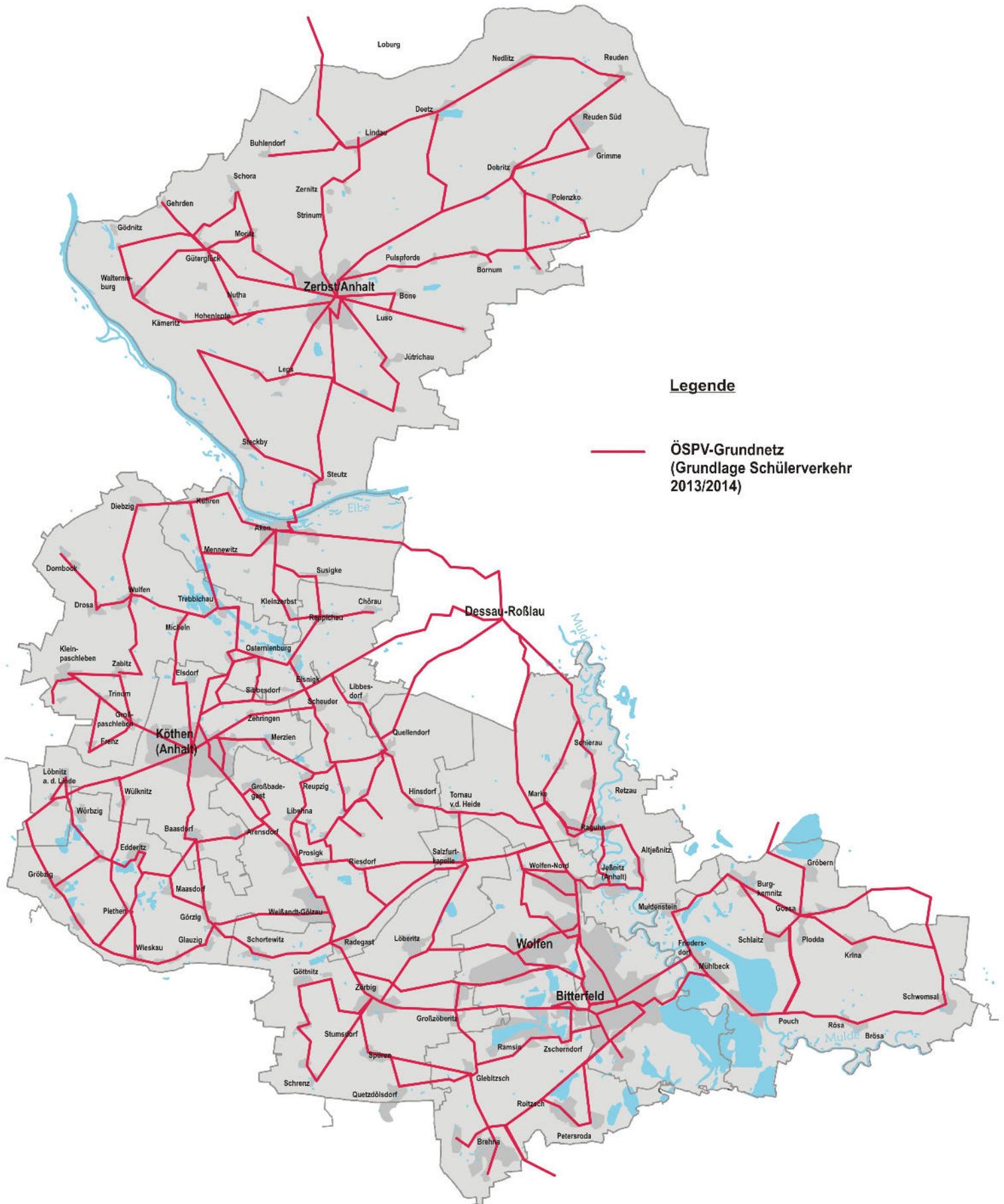
Die Höchsttarife, die Mittelgewährung, die Überkompensationsregelung sowie Vorgaben zum Antrags- und Bewilligungsverfahren sind in der „Satzung über die Mitfinanzierung von eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten im Öffentlichen Personennahverkehr im Territorium des Landkreises Anhalt-Bitterfeld“ festgelegt.

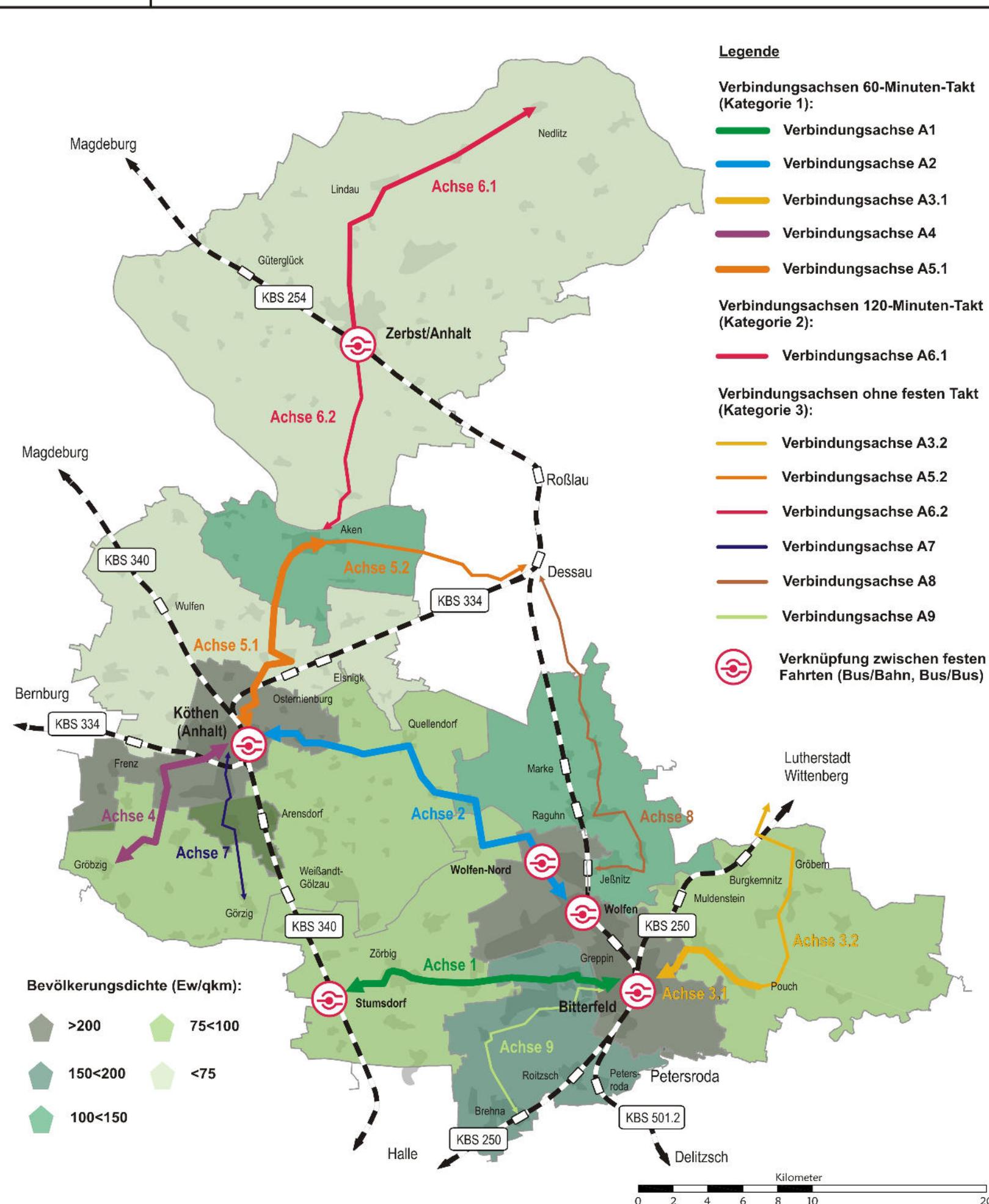
F Anlagen

Anlage 1	ÖSPV-Grundnetz Landkreis Anhalt-Bitterfeld
Anlage 2	ÖSPV-Netz Bedienhäufigkeit im Jedermann-Verkehr
Anlage 3	Verbindungsachsen Stadt Köthen (Anhalt)
Anlage 4	Verbindungsachsen Stadt Bitterfeld-Wolfen
Anlage 5	Verbindungsachsen Stadt Zerbst/Anhalt
Anlage 6	Haltestellenliste per 29.09.2015
Anlage 7	Zentralörtliche Gliederung/ Orte und Gemeinden
Anlage 8	Anhörungsprotokolle



Landkreis Anhalt-Bitterfeld







Legende:

-  Straßenverlauf
-  Bahn
-  Bebaute Flächen
-  Grünflächen
-  Kerngebiet

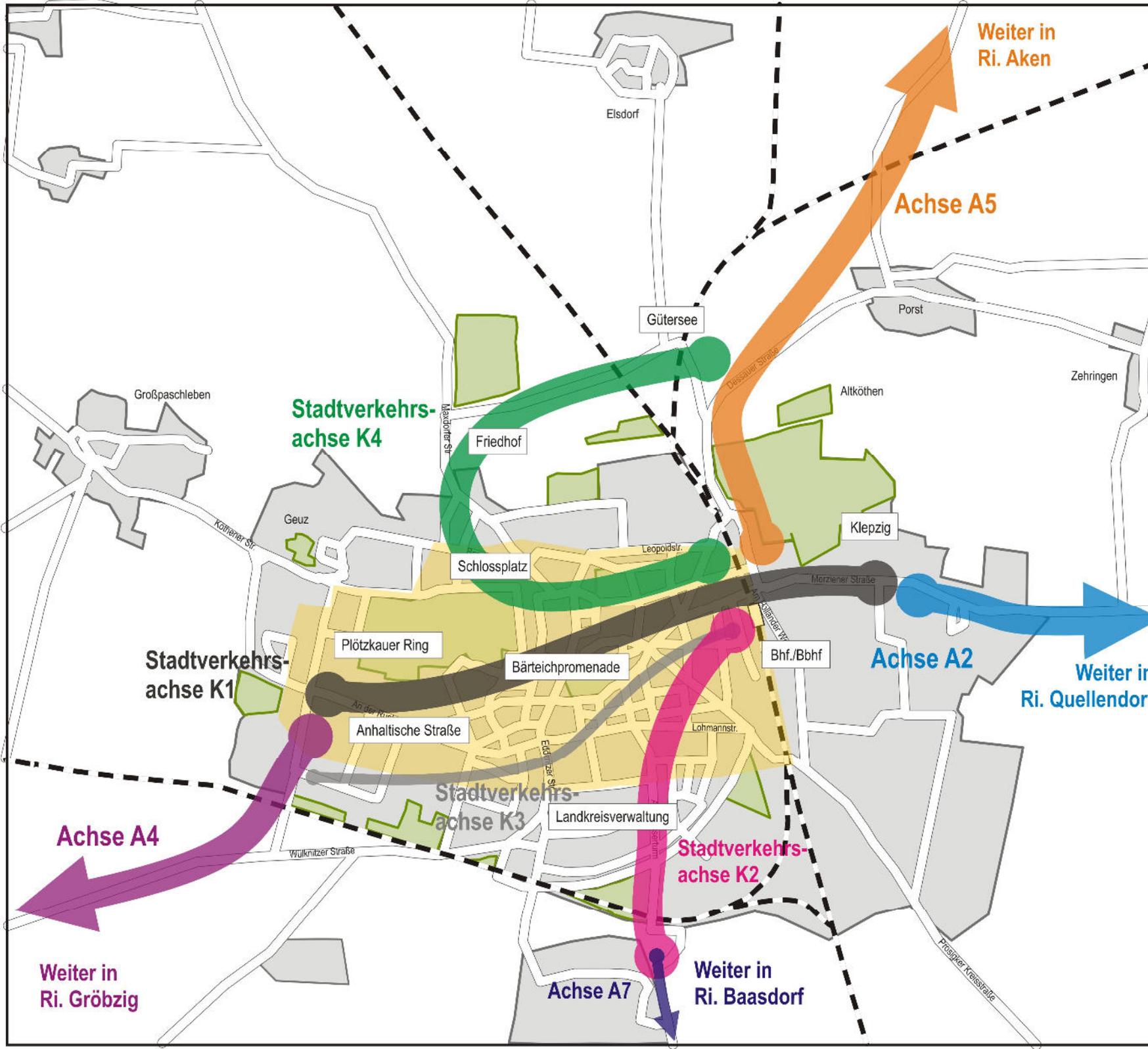
Bedienungskorridore 60-Minuten-Takt:

-  Verbindungssachse A2
-  Verbindungssachse A4
-  Verbindungssachse A5
-  Stadtverkehrsachse K1
-  Stadtverkehrsachse K2
-  Stadtverkehrsachse K4

Bedienungskorridore ohne festen Takt,
flexible Bedienung:

-  Verbindungssachse A7
-  Stadtverkehrsachse K3

Stand: 29.09.2015





Legende:

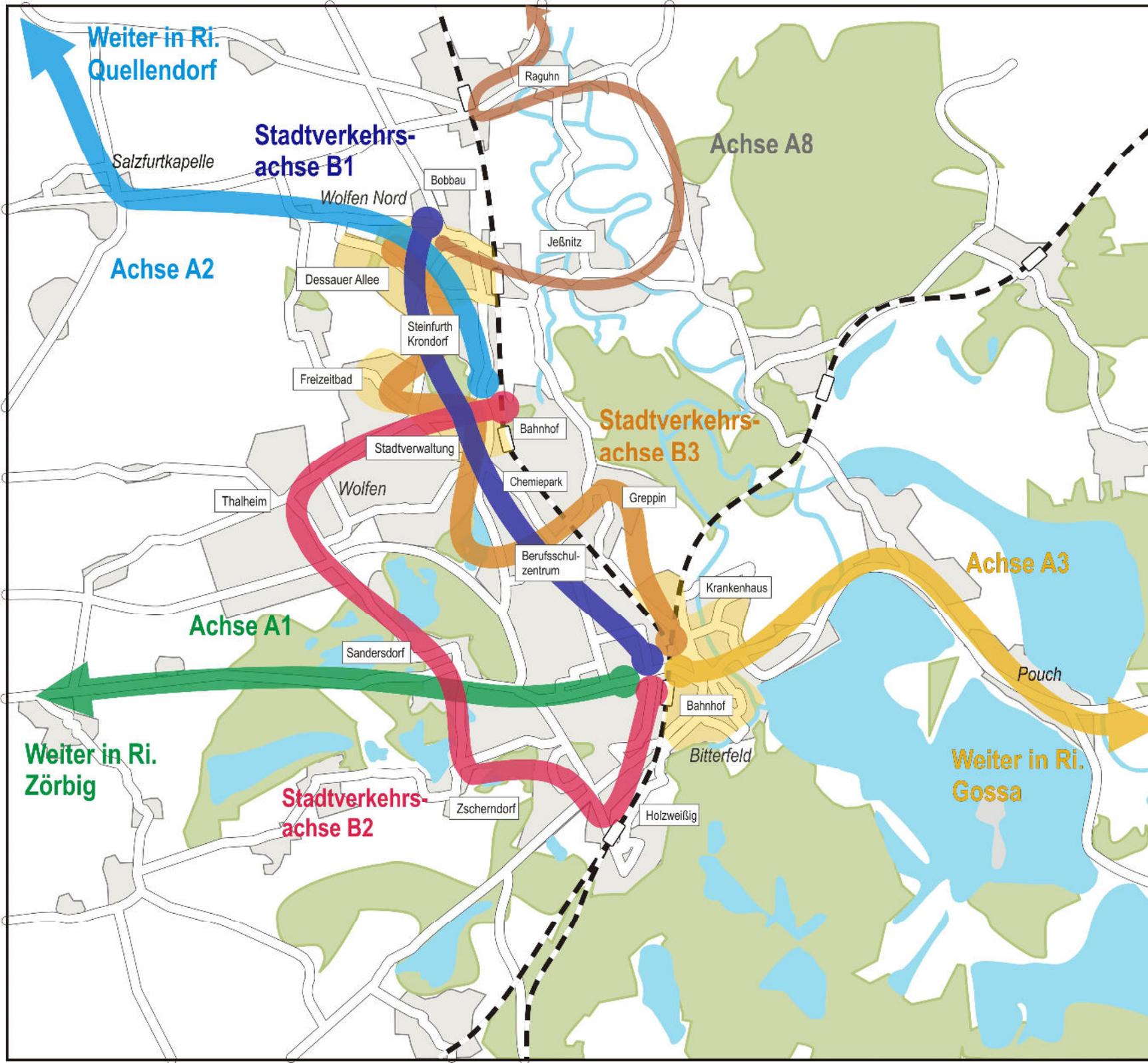
-  Straßenverlauf
-  Bahn
-  Bebaute Flächen
-  Grünflächen
-  Kerngebiet

Bedienkorridore 60-Minuten-Takt:

-  Verbindungsachse A1
-  Verbindungsachse A2
-  Verbindungsachse A3
-  Stadtverkehrsachse B1
-  Stadtverkehrsachse B2
-  Stadtverkehrsachse B3

Bedienkorridore ohne Takt:

-  Verbindungsachse A8





Legende

— Straßenverlauf

- - - - - Bahn

■ Bebaute Flächen

■ Grünflächen

■ Kerngebiet

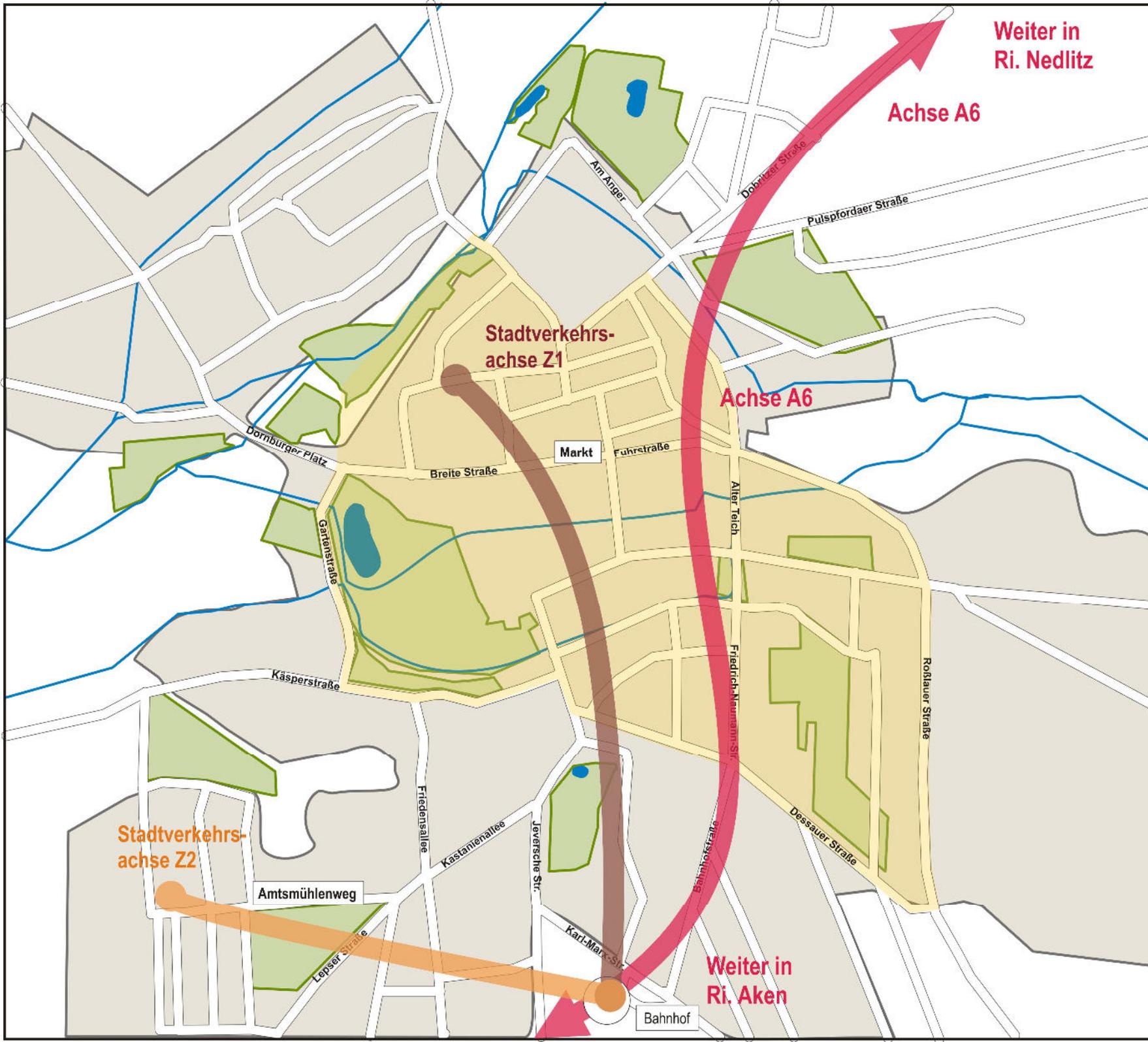
Bedienkorridor 120-Minuten-Takt:

— Verbindungsbachse A6

Bedienkorridor 60-Minuten-Takt:

— Stadtverkehrsachse Z1 (Markt)

— Stadtverkehrsachse Z2 (Amtsmühlenweg)



Weiter in
Ri. Nedlitz

Achse A6

Stadtverkehrs-
achse Z1

Achse A6

Stadtverkehrs-
achse Z2

Weiter in
Ri. Aken

Haltestellenliste Landkreis Anhalt-Bitterfeld	
Aken, Am Finkenherd	Bitterfeld, Parkstr./Bitterfelder Bogen
Aken, Am Markt	Bitterfeld, Parsevalstraße
Aken, Bahnhof	Bitterfeld, Pegelturm / Parkplatz
Aken, Burgstr./Ecke Poststr.	Bitterfeld, Pistorplatz
Aken, Burgstraße	Bitterfeld, Polizeirevier
Aken, Haupteingang Akazienteich	Bitterfeld, Respo
Aken, Heidehof	Bitterfeld, Saarstraße
Aken, Heidestraße	Bitterfeld, Sekundarschule Comenius
Aken, Magnesit	Bitterfeld, Semmelweisstraße
Aken, Mennewitzer Weg	Bitterfeld, Stadt Wien
Aken, Neu-Tornau	Bitterfeld, Stadthafen
Aken, Obselauer Weg	Bitterfeld, Stadtverwaltung
Aken, Parkstraße	Bitterfeld, Steubenstraße
Aken, Seniorenzentrum	Bitterfeld, Steubenstraße / Schule
Aken, Volksbad	Bitterfeld, Straße der Wissenschaft
Aken, Waldschänke	Bitterfeld, Vierzoner Straße
Altjeßnitz, Feuerwehrkrug	Bitterfeld, Vor dem Muldedamm
Altjeßnitz, Parkstraße	Bitterfeld, Walter-Rathenau-Straße
Arensdorf	Bitterfeld, Wasserwerk
	Bitterfeld, Weinbergstraße
Baasdorf, Köthener Straße	Bitterfeld, Zscherndorfer Weg
Badetz	Bitterfeld, ZUP
Badewitz	Bobbau, Dorfgemeinschaftshaus
Bärenthoren	Bobbau, Gemeinde
Beyersdorf	Bobbau, Leipziger Straße
Bias, Ortsmitte	Bobbau, Muldepark
Bitterfeld, Abzw. Zscherndorf	Bobbau, Wollmaus
Bitterfeld, Anhaltsiedlung	Bobbe, Hst.
Bitterfeld, Anhaltstr./ Real	Bone
Bitterfeld, Antonienstraße	Bonitz
Bitterfeld, Ärztehaus	Bornum
Bitterfeld, Bahnhof	Breesen, Hst.
Bitterfeld, Bahnhofstraße	Brehna, Bahnhof
Bitterfeld, Bernsteinring	Brehna, Einkaufsmarkt
Bitterfeld, Berufsschule	Brehna, Feuerwache
Bitterfeld, Bitz	Brehna, Hallesche Straße
Bitterfeld, Brehnaer Straße	Brehna, Markt
Bitterfeld, Chemiapark	Brehna, Münchner Str. / Gewerbepark
Bitterfeld, Dessauer Straße	Brehna, Werner-von-Siemens-Straße
Bitterfeld, Deutsche Grube	Brösa, Hst.
Bitterfeld, E.-Kästner-Schule	Brösa, Mühlstraße
Bitterfeld, Elektronstr.	Buhlendorf
Bitterfeld, Emil-Obst-Straße	Burgkernitz, Bf.
Bitterfeld, Fisch Eck	Burgkernitz, E.-Thälmann-Str.
Bitterfeld, Friedhof	Burgkernitz, Gaststätte
Bitterfeld, Gelbes Wasser	Burgkernitz, Schloss
Bitterfeld, Griesheimstraße	
Bitterfeld, Guts-Muths-Straße	Carlsfeld, Pflegeheim
Bitterfeld, Gymnasium	Cattau, Hst.
Bitterfeld, Helene-Lange-Schule	Chörau, Hst.
Bitterfeld, Ignatz-Stroof-Straße	Cosa, Hst.
Bitterfeld, Kaufland	Cösitz, Hst.
Bitterfeld, Kleingartenanlage	
Bitterfeld, Krankenhaus	Deetz, Nedlitzer Str.
Bitterfeld, Kreuzeck	Deetz, Zerbster Str.
Bitterfeld, Niemecker Straße	Dessau, Hbf.
Bitterfeld, Otto-Lilienthal-Straße	Diebzig, Ortseingang
Bitterfeld, Park der Chemiewerker	Diebzig, Ortsmitte

Haltestellenliste Landkreis Anhalt-Bitterfeld	
Diesdorf, Hst.	Gröbzig, Hallesche Straße
Dobritz, Ortsmitte	Gröbzig, Mühlbreite
Dobritz, Schule	Gröbzig, Schule
Dohndorf, Köthener Straße	Gröbzig, Weintraube
Dornbock, Hst.	Gröbzig, Wiesenweg
Drosa, Hst.	Großbadegast, August-Bebel-Str.
	Großpaschleben, Am Anger
Edderitz, Altes Dorf	Großpaschleben, Köthener Str.
Edderitz, Neues Dorf	Großwülknitz, Hst.
Edderitz, Schule	Großzöberitz, Am Feldrain
Edderitz, Seebad	Großzöberitz, E.-Thälmann-Straße
Eichholz	Güterglück, Bahnhofstr. 84
Elsdorf, Lindenplatz	Güterglück, Bahnhofstraße
Elsnigk, Bahnhof	Güterglück, Bf.
Elsnigk, Hst.	Güterglück, Moritzer Straße
Fernsdorf, Hst.	Hagendorf
Flötz	Heideloh, B 183
Flötz, Seestr. 23/24	Heideloh, Neckermann
Fraßdorf, Hst.	Heideloh, Ort
Frenz, Hst.	Hinsdorf, Hst.
Friedersdorf, Golpaer Weg	Hohenlepte
Friedersdorf, Kraftwerk	Hohnsdorf, Hst.
Friedersdorf, Sportplatz	Hohsdorf, Lindenstraße
Friedersdorf, Wartehalle	Holzweißig, Bitterfelder Bogen
Friedrichsdorf, Ort	Holzweißig, Klubhaus
	Holzweißig, Petersrodaer Str.
Gahrendorf, Hst.	Holzweißig, Querstraße
Garitz, Am Weinberg	Holzweißig, Roitzscher Straße
Garitz, An der L 121	Holzweißig, Schmiede
Gehrden, Ringstraße	Holzweißig, Schule
Glauzig, Hst.	Holzweißig, Straße des Friedens
Glebitzsch, Hst.	Hoyersdorf, Hst.
Gnetsch	
Gödnitz	Jeßnitz, Anger
Gollbogen	Jeßnitz, Dessauer Hof
Görzig, Domäne	Jeßnitz, Hp.
Görzig, Hallesche Straße	Jeßnitz, Leopoldstraße
Görzig, Minna-Anna	Jeßnitz, Lidl
Görzig, Radegaster Str. / Kirche	Jeßnitz, Touristenstation
Görzig, Schule	Jeßnitz, Wall
Gossa, Ambulanz	Jütrichau, Bahnhof
Gossa, B 100	Jütrichau, Feuerwehr
Gossa, Hauptstraße	Kämeritz
Gossa, Schule	Kerchau
Gossa, Schulstraße	Kerchau, Abzweig
Göttnitz, Möster Straße	Kerchauer Wald
Göttnitz, Stumsdorfer Str.	Kermen
Gräfenhainichen, Bf.	Kleinbadegast, Hst.
Greppin, Bahnhof	Klein-Leipzig
Greppin, Bayer	Kleinleitzkau
Greppin, Farbenstraße	Kleinpaschleben, Im Bauerndorf
Greppin, Kino	Kleinpaschleben, Zabitzer Str.
Greppin, Salegaster Chaussee	Kleinweißandt, Hst.
Greppin, Waldstraße	Kleinwülknitz, Hst.
Grimme, Golmenglin	Kleinzerbst, Reppichauer Str.
Grimme, Ort	Klietzen, Hst.
Gröbern, Hst.	Köckern, Hst.

Haltestellenliste Landkreis Anhalt-Bitterfeld	
Körnitz	Krina, Hst.
Köthen, Aldi	Kuhberge
Köthen, Am Dreieck	Kühren, Agrargenossenschaften 39a
Köthen, Am Wasserturm	Kühren, Hst.
Köthen, Anhaltische Str./ Altenheim	
Köthen, Anhaltische Str./ Garagen	Lausigk, Hst.
Köthen, August-Bebel-Str.	Lennewitz, Abzweig
Köthen, Augustenstraße	Lennewitz, Dorfstraße
Köthen, B.-Kellermann-Str.	Leps
Köthen, Bärplatz	Libbesdorf, Wendeplatz
Köthen, Bärteichpromenade	Libehna, Hst.
Köthen, Bernburger Str./ FH Anhalt	Lindau, Alte Sorge
Köthen, Bernburger Str./ Querallee	Lindau, Bahnwärterhäuschen
Köthen, Berufsschule	Lindau, Deetzer Str. / Ortsausgang
Köthen, Bf.	Lindau, Grüne Straße
Köthen, Brauerei	Lindau, Kajenbreite
Köthen, Busbahnhof	Lindau, Neue Sorge
Köthen, Damaschkeweg / Hagebau	Lindau, OT Lietzo
Köthen, Durchbruch	Lindau, OT Quast
Köthen, Edderitzer Str./ Sportplatz	Lindau, Schule
Köthen, Eduardstraße	Lindau, Vordamm
Köthen, Elsdorfer Weg	Lindau, Vordamm (Wendeplatz)
Köthen, Friedhof	Lindau, Wasserwerk
Köthen, Friedrich-Ebert-Str.	Lingenau, Forsthaus
Köthen, Friedrichstr./ Schule	Lingenau, Gaststätte
Köthen, Friedrichstraße	Löberitz, Friedhof
Köthen, Geuz Wendeplatz	Löberitz, Hohe Straße
Köthen, Geuzer Straße	Löberitz, Straße der Jugend
Köthen, Hauptpost	Löbersdorf, Hauptstraße
Köthen, Hubertus	Löbersdorf, Naturheilpraxis
Köthen, Hugo-Junkers-Straße	Löbnitz an der Linde
Köthen, Jürgenweg/ R.-Blum-Str.	Löbnitz an der Linde, K.-u. P. Bergmann
Köthen, Jürgenweg/ Rathenaustr.	Loburg, Markt
Köthen, Kaufland	Locherau
Köthen, Kleingartensparte Gütersee	Luso
Köthen, Klepzig Wendeplatz	
Köthen, Krähenbergstraße	Maasdorf, Hst.
Köthen, Landkreisverwaltung	Marke, Bf.
Köthen, Lelitzer Straße	Marke, Ort
Köthen, Lohmannstr./ FH Anhalt	Maxdorf, Hst.
Köthen, Lohmannstr./ Krankenhaus	Meilendorf, Hst.
Köthen, Lohmannstr./ Spielplatz	Mennewitz, Hst.
Köthen, Maxdorfer Straße	Merzien, Mühle
Köthen, Merziener Str.	Merzien, Straße der DSF
Köthen, Osterköthen	Micheln, Hst.
Köthen, Plötzkauer Ring Nr. 2	Mölz, Hst.
Köthen, Plötzkauer Ring Nr. 21	Moritz, Ortsmitte
Köthen, Ratswall	Moritzer Mühle
Köthen, Rüsternbreite	Möblitz, Hst.
Köthen, Schloßplatz	Möst, Hauptstraße
Köthen, Sebastian-Bach-Straße	Möst, Torhaus
Köthen, Springstraße	Mühlbeck, Dorfplatz 50
Köthen, Stadtwerke	Mühlbeck, Wartehalle
Köthen, Stiftstraße	Mühlsdorf
Köthen, Teichgasse	Mühro, Dorfmitte
Köthen, Weintraubenstraße	Muldenstein, Bf.
Köthen, Wülknitzer Siedlung	Muldenstein, Hohes Ufer
Krina, Gossaer Straße	Muldenstein, Linde

Haltestellenliste Landkreis Anhalt-Bitterfeld	
Muldenstein, Neue Burgk. Str.	Raguhn, Bahnhof
Muldenstein, NP-Kauf	Raguhn, Dessauer Straße
Muldenstein, Schillerstraße	Raguhn, Gartenstraße
	Raguhn, Hall. Str./ Libehna
Naundorf (bei Quellendorf)	Raguhn, Hall. Str./ Prestara
Nedlitz, Dobritzer Straße	Raguhn, Köthener Straße
Nedlitz, ehem. Bf.	Raguhn, Markesche Str. Nr. 4E
Nedlitz, Schule	Raguhn, Markesche Straße
Nedlitz, Schweinitzer Str.	Raguhn, Marktplatz
Niederlepte	Raguhn, Möhlauer Straße
Niesau, Hst.	Raguhn, Schloßstraße
Nutha, Dorf	Raguhn, Wittenberger Straße
Nutha, Siedlung	Ramsin, Arztpraxis
	Ramsin, Kleingartenanlage
Obselau, Hst.	Reinsdorf, Hst.
Osternienburg, Apotheke	Renneritz, Hst.
Osternienburg, Denkmal	Repau, Hst.
Osternienburg, E.-Thälmann-Str.	Reppichau, Am Anger
Osternienburg, Hp.	Reppichau, Chörauer Str.
Osternienburg, Neubau	Retzau, An der Mittagswiese
Osternienburg, R.-Breitscheid-Str.	Retzau, Fürst-Franz-Straße
Osternienburg, Siedlung	Reuden, Hauptstraße
	Reuden/Anhalt, Gaststätte
Pakendorf	Reuden/Anhalt, Süd
Petersroda, Hst./Hp.	Reuden/Anhalt, untere Dorfstraße
Pfaffendorf, Hof Pfaffendorf	Reupzig, Hst.
Pfriemsdorf, Hst.	Rieda, Hallesche Straße
Piethen, Hst.	Rieda, Thomas-Müntzer-Str.
Pißdorf, Ortseingang	Riesdorf, Hst.
Pißdorf, Ortsmitte	Rödgen, Gemeinde
Plodda, Gemeindeamt	Rohndorf, Hst.
Polenzko	Roitzsch, Bahnhofstraße
Porst, Dessauer Straße	Roitzsch, Ernst-Thälmann-Str.
Porst, Dorfstraße	Roitzsch, Lindenstraße/Hp.
Pösigk, Ort	Roitzsch, Schule
Pouch, Alte Gaststätte	Rösa, Am Wäldchen
Pouch, Dorfplatz	Rösa, Dübener Straße
Pouch, Favorit	Rösa, Dübener Straße 17
Pouch, Schiffmühlenweg	Rösa, Ortseingang 11
Priesdorf, Hst.	Rösa, Schule
Priorau Seniorenzentrum	Rösa, Straße des Friedens
Priorau, Hst.	Rosefeld, Hst.
Prosigk, Dreieck	Roßdorf, Kita
Prosigk, Ziebigker Str.	
Prussendorf, Hst.	Salzfurkapelle, Alte Schule
Pulpforde	Salzfurkapelle, Ernst-Thälmann-Straße
	Salzfurkapelle, Hallesche Str.
Quellendorf, Ambulatorium	Salzfurkapelle, Verkehrshof
Quellendorf, Hauptstraße	Salzfurkapelle, Wendeschleife
Quellendorf, Schule	Salzfurkapelle, Zehbitzer Straße
Quetzdölsdorf, Dölsdorfer Str.	Sandersdorf, Am Sportzentrum
Quetzdölsdorf, G.-Scholl-Str.	Sandersdorf, Apotheke
	Sandersdorf, Bahnhof
Radegast, Dessauer Straße	Sandersdorf, Campingplatz
Radegast, Markt	Sandersdorf, Feldstraße
Radegast, Schule	Sandersdorf, Freizeitzentrum
Raguhn, Angerstr. Nr. 19	Sandersdorf, Gemeinde
Raguhn, Angerstraße	Sandersdorf, Grundschule

Haltestellenliste Landkreis Anhalt-Bitterfeld	
Sandersdorf, Ring der Chemiewerker	Trebbichau a.d. Fuhne, Hst.
Sandersdorf, Rosels Treff	Trebbichau, Heidekrug
Sandersdorf, Str. der Neuen Zeit	Trebbichau, Ort
Sandersdorf, Thalheimer Straße	Trebbichau, Wasserwerk
Sandersdorf, Thüringer Hof	Trebbichau, Zum Löbitzsee
Scheuder, Alte Mühle	Trebnitz
Scheuder, Hst.	Trinum, Kirchstraße
Schierau, Hst.	Trinum, Köthener Straße
Schlaitz, August-Bebel-Str.	Trüben
Schlaitz, Freiheitsstr. / Einmündung Altenheim	
Schlaitz, Freiheitsstraße	Wachtendorf, Südkauf
Schlaitz, Naherholung Am Parkplatz	Wadendorf, Hst.
Schlaitz, Schachtbaude	Walternienburg, Hauptstraße
Schmerz, Hst.	Walternienburg, Ronney
Schmerz, Landwirtschaftsgen.	Walternienburg, Schule
Schora, B 184	Wehlau, Hst.
Schora, Ort	Weißandt-Görlau, Station
Schortewitz, Feuerwehr	Weißandt-Görlau, Tanzfleck
Schortewitz, Zeundorf	Weißandt-Görlau, Verwaltungsamt
Schrenz, Neue Siedlung	Werben, Anger
Schwemsal, Bitterfelder Str.	Werdershausen, Dorfgemeinschaftshaus
Schwemsal, Tornauer Straße	Werdershausen, Schlettauer Straße
Sibbesdorf, Am Gutshaus	Wertlau, Ort
Siebenhausen, Dorfstraße	Wieskau, Hst.
Siebenhausen, Hst.	Wolfen, An der Kläranlage
Siegelsdorf, Hst.	Wolfen, Bahnhof
Spören, Grünanger	Wolfen, Baumarkt
Spören, Kastanienallee	Wolfen, Damaschkestraße
Steckby	Wolfen, Filmweg
Steinfurth, B 184	Wolfen, Friedensallee
Steutz, Friedensstraße	Wolfen, Goethestraße
Steutz, Jahnstraße	Wolfen, Greppiner Str.
Steutz, Steckbyter Straße	Wolfen, Gymnasium
Storkau, Ort	Wolfen, Heinrich-Böll-Str.
Straguth	Wolfen, Jahnstraße
Strinum	Wolfen, Kino
Stumsdorf, Bf.	Wolfen, Kirchstraße
Stumsdorf, Turnhalle	Wolfen, Krondorfer Str.
Stumsdorf, Zörbiger Straße	Wolfen, Kulturhaus / Rathaus
Susigke, Hst.	Wolfen, Markt
Susigke, Wartehalle	Wolfen, Mozartstraße
	Wolfen, Oppenheimstraße
Thalheim, Lemoineallee	Wolfen, Reudener Str.
Thalheim, Q-Cells	Wolfen, Siedlung
Thalheim, Sandersdorfer Str.	Wolfen, Sonnenlandschule
Thalheim, Siedlung	Wolfen, Thalheimer Str.
Thalheim, Soex	Wolfen, Woliday
Thalheim, Wolfener Straße	Wolfen-Nord, Auenplatz
Thurau, Hst.	Wolfen-Nord, Comeniusstraße
Thurland, Hauptstraße	Wolfen-Nord, Dessauer Allee
Thurland, Schule	Wolfen-Nord, F.-Mehring-Str.
Tochheim	Wolfen-Nord, Fritz-Reuter-Str.
Töppel, Ort	Wolfen-Nord, K.-Kollwitz-Str.
Torna, Hst.	Wolfen-Nord, Nordpark
Tornau v.d.H., Am Trappenberg	Wolfen-Nord, O.-Nuschke-Str.
Tornau v.d.H., Hoyersdorfer Str.	Wolfen-Nord, Str. der Republik
Tornau v.d.H., Schierstedter Str.	Wolfen-Nord, Verbindungsstraße
Tornau v.d.H., Thurländer Str.	Wolfen-Nord, Wittener Straße

Haltestellenliste Landkreis Anhalt-Bitterfeld	
Wörbzig, Gröbziger Straße	Zerbst/Anhalt, Stadtwerke
Wörbzig, Hst.	Zernitz
Wulfen, Am Anger	Ziebigk, Hst.
Wulfen, Hp.	Zörbig, Bitterfelder Str.
Wulfen, Post	Zörbig, Grünstraße
Wulfen, Schule	Zörbig, Jeßnitzer Str.
Wulfen, Volkshaus	Zörbig, Markt
Würflau, Hst.	Zörbig, Radegaster Straße
	Zörbig, Stumsdorfer Str.
Zabitz, Ernst-Thälmann-Str.	Zörbig, Thura Mark
Zehbitz, Hst.	Zörbig, Turm
Zehmigkau, Hst.	Zörbig, Wohnblock
Zehmitz, Hst.	Zschepkau, Hst.
Zehringen, Hst.	Zscherndorf, EDEKA
Zerbst/Anhalt, Ahornweg	Zscherndorf, Gemeinde
Zerbst/Anhalt, Altbuchsland	Zscherndorf, Lieselotte-Rückert-Str.
Zerbst/Anhalt, Amtsmühlenw./Lepser Str.	Zscherndorf, Schule
Zerbst/Anhalt, Amtsmühlenweg	Zscherndorf, Siedlung
Zerbst/Anhalt, Amtsmühlenweg/Dohlenweg	Zscherndorf, Trafo
Zerbst/Anhalt, Amtsmühlenweg/Springberg	
Zerbst/Anhalt, An der Geistwiese	
Zerbst/Anhalt, Anger/Heidetor	
Zerbst/Anhalt, Bahnhof	
Zerbst/Anhalt, Bahnhofstraße	
Zerbst/Anhalt, Biaser Str./ Waldfrieden	
Zerbst/Anhalt, Breite/ Frauentor	
Zerbst/Anhalt, Breitestein	
Zerbst/Anhalt, Cosw. Str./Einkaufscenter	
Zerbst/Anhalt, Dessauer Straße/Schule	
Zerbst/Anhalt, Dobritzer Straße	
Zerbst/Anhalt, Dr.-Martin-Luther-Promenade	
Zerbst/Anhalt, Eckernkamp	
Zerbst/Anhalt, F.-Naumann-Str./Krankenh.	
Zerbst/Anhalt, Feuerberg	
Zerbst/Anhalt, Francisceum	
Zerbst/Anhalt, Friedensallee/Teufelstein	
Zerbst/Anhalt, Grüne Straße/ REWE	
Zerbst/Anhalt, Grüne Straße/ Schule	
Zerbst/Anhalt, Güterglücker Straße	
Zerbst/Anhalt, Heidetor	
Zerbst/Anhalt, Jever. Str./ Gymnasium	
Zerbst/Anhalt, Jeversche Straße	
Zerbst/Anhalt, Karl-Marx-Straße	
Zerbst/Anhalt, Käspersstraße	
Zerbst/Anhalt, Kirschallee/ Askom	
Zerbst/Anhalt, Kupfergasse	
Zerbst/Anhalt, Landratsamt/ Post	
Zerbst/Anhalt, Lepser Str./ Sandenden	
Zerbst/Anhalt, Lindauer Straße	
Zerbst/Anhalt, Magdeburger Straße	
Zerbst/Anhalt, Marcellstraße	
Zerbst/Anhalt, Markt	
Zerbst/Anhalt, Mozartstraße 20	
Zerbst/Anhalt, Neuer Weg	
Zerbst/Anhalt, Roter Garten	
Zerbst/Anhalt, Schleibank	
Zerbst/Anhalt, Schwimmhalle	
Zerbst/Anhalt, Schwimmhalle/Wolfsbrücke	

Orte und Gemeinden

Einheitsgemeinde (Verwaltungssitz)	Orte	Gemeinden
Stadt Aken (Elbe) Markt 11 06385 Aken (Elbe)	Kleinzerbst Kühren Mennewitz Susigke	
Stadt Bitterfeld-Wolfen Rathausplatz 1 06766 Bitterfeld-Wolfen/OT Wolfen	Bobbau Bitterfeld, Stadt Greppin Holzweißig Rödgen Thalheim Wolfen, Stadt	Zschepkau Reuden
Stadt Köthen (Anhalt) Marktstraße 1-3 06366 Köthen (Anhalt)	Köthen Arensdorf Baasdorf Dohndorf Löbnitz a. d. L. Wülknitz Merzien	Elsdorf Porst Gahrendorf Großwülknitz Kleinwülknitz Hohsdorf Zehringen
Muldestausee Neuwerk 3 06774 Muldestausee/OT Pouch	Burgkernitz Friedersdorf Gossa Gröbern Krina Mühlbeck Muldenstein Plodda Pouch Rösa Schlaitz Schmerz Schwemsal	Brösa
Stadt Raguhn-Jeßnitz Rathausstraße 16 06779 Raguhn-Jeßnitz/OT Raguhn	Altjeßnitz Jeßnitz (Anhalt), Stadt Marke Raguhn, Stadt Retzau Schierau Thurland Tornau vor der Heide	Priorau Niesau Möst Lingenau Hoyersdorf

Einheitsgemeinde (Verwaltungssitz)	Orte	Gemeinden
Stadt Südliches Anhalt Hauptstraße 31 06369 Südliches Anhalt/OT Weißandt-Göolzau	Edderitz	Pfaffendorf Pilsenhöhe
	Fraßdorf	
	Glauzig	Rohndorf
	Görzig	Station Weißandt-Göolzau
	Großbadegast	Kleinbadegast Pfriemsdorf
	Gröbzig, Stadt	
	Hinsdorf	
	Libehna	Locherau, Repau
	Maasdorf	
	Meilendorf	Körnitz Zehmigkau
	Piethen	
	Prosigk	Cosa Fernsdorf Pösigk Ziebigk
	Quellendorf	Diesdorf
	Radegast, Stadt	
	Reinsdorf	
	Reupzig	Breesen Friedrichsdorf Storkau
	Riesdorf	
	Scheuder	Lausigk Naundorf
	Treblichau a. d. F	Hohnsdorf
	Werdershausen	
	Weißandt-Göolzau	Gnetsch Klein Weißandt
	Wieskau	Cattau
	Wörbzig	
Zehbitz	Lennewitz Wehlau Zehmitz	
Zörbig, Stadt Markt 12 06780 Zörbig	Cösitz	Priesdorf
	Göttnitz	Löbersdorf
	Großzöberitz	
	Löberitz	
	Quetzdölsdorf	
	Salzfurkapelle	Wadendorf
	Schortewitz	
	Schrenz	Rieda
	Spören	Prussendorf
	Stumsdorf	Werben
Zörbig	Möblitz	

Einheitsgemeinde (Verwaltungssitz)	Orte	Gemeinden
Stadt Sandersdorf-Brehna Bahnhofstraße 2 06792 Sandersdorf-Brehna	Brehna, Stadt	
	Glebitsch	Beyersdorf
		Köckern
	Heideloh	
	Petersroda	
	Ramsin	
	Renneritz	
	Roitzsch	
Zscherndorf		
Stadt Zerbst/Anhalt Schloßfreiheit 12 39261 Zerbst/Anhalt	Bias	
	Pulspforde	Bonitz
	Luso	Bone Mühlsdorf
	Bornum	Garitz Kleinleitzkau Trüben
	Buhlendorf	
	Deetz	
	Dobritz	
	Gehrden	
	Gödnitz	Flötz
	Grimme	
	Güterglück	Trebnitz
	Hohenlepte	Badetz Kämeritz Tochheim
	Jütrichau	Pakendorf Wertlau
	Leps	Eichholz Kermen
	Lindau, Stadt	Kerchau Lietzo Quast
	Moritz	Schora Töppel
	Nedlitz	Hagendorf
	Nutha	Niederlepte Nutha-Siedlung
	Polenzko	Bärenthoren Mühro
	Reuden/Anhalt	Reuden-Süd
	Steutz	Steckby
	Straguth	Badewitz Gollbogen
	Walternienburg	Ronney
	Zernitz	Kuhberge Strinum

Einheitsgemeinde (Verwaltungssitz)	Orte	Gemeinden
Osternienburger Land Rudolf-Breitscheid-Straße 32 e 06386 Osternienburger Land	Chörau	
	Diebzig	
	Dornbock	Bobbe
	Drosa	
	Elsnigk	Würflau
	Großpaschleben	Frenz
	Kleinpaschleben	Möls
	Libbesdorf	Rosefeld
	Micheln	Klietzen
		Trebbichau
	Osternienburg	Pißdorf
		Sibbesdorf
	Reppichau	
	Trinum	
	Wulfen	
Zabitz	Maxdorf	
	Thurau	

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
1. Nahverkehrsbeirat 25.03.2014		
Kreisellernrat 25.03.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Im Kapitel C.3 erfolgt eine Prognose auf Basis Analyse und Bewertung der vorliegenden Daten zum ÖPNV u. a. zur Schülerbeförderung. Der KER verweist darauf, dass umfangreiche Daten zum Soll / IST – Vergleich zwischen der 5. regionalisierten Bevölkerungs-Prognose unter der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung vorliegen („Die tatsächliche Entwicklung der Bevölkerung Sachsen-Anhalts im Vergleich zur 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose (RBP)“ mit Daten zum Stichtag 31. Dezember 2011). Der KER empfiehlt die vorliegenden Zahlen aus dem 1. Entwurf im Kapitel B.2, Seite 12 ff. mit aktuellen Soll-/Ist-Vergleichen aus den Jahren 2012 zu verifizieren. Auch wird darauf hingewiesen, dass basierend auf den Zensusdaten 2011 eine 6. Regionalisierte Bevölkerungs-Prognose Mitte 2014 veröffentlicht werden soll. Für eine derart weitreichende Entscheidung sind daher aktuellste Zahlen zu verwenden. 2) Verknüpfung der Schülerbeförderung mit dem Fahrradverkehr 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Mit Vorliegen neuer Daten werden die Zahlen aktualisiert 2) Eine Verknüpfung der Schülerbeförderung mit dem Fahrradverkehr bringt fahrzeugseitig inklusionsbedingte Probleme mit sich, da eine Mischnutzungsfläche (Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad) im Fahrzeug immer zulasten von Sitzplätzen einhergeht. Diese wird daher nur in ausgewählten Fahrzeugen eingerichtet.
VU Vetter GmbH 03.04.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Genauere Benennung der Kerngebiete 2) Verkehrliche Kooperation der LK WB, ABI und der Stadt Dessau-Roßlau tariflich und an Linienführung nicht ersichtlich 3) Veraltete Schulstandorte (nicht 2014/2015) 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Achsen und Kerngebiet werden nach endgültiger Definition des Linienerlaufes in den 3 Städten aktualisiert. Anlagen 2-4 sind mit farblich unterlegten Stadtgebietsteilen zu versehen. (Anlagen 2-4 sind mit Texten zu versehen, die Anlaufstellen definieren; Achsen nur als grobe „Striche“ – nicht straßengenau: Kerngebiete sind dort, wo Achsen durchgelegt werden) 2) NVP legt es nur nahe, einen einheitlichen Kooperationstarif über den bestehenden ABW-Tarif hinaus zu entwickeln 3) GS Pouch, GS Weißand-Gölsau und FS Anne Frank in Wolfen werden entfernt und Karte wird auf das Schuljahr 2014/2015 bezogen. Prognose schließender Schulen wird erwartet

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>4) Wie sollen sinkende Verkehrserlöse trotz wachsenden Fahrplankilometer von den VU kompensiert werden?</p> <p>5) Größte Pendlerströme (ABI-DE) finden keine verkehrliche Berücksichtigung (Bus) im NVP</p> <p>6) RB 50 verkehrt im 31/28/61-Min.-Wechseltakt, was festen Bus-Takt bspw. in Köthen unmöglich macht</p> <p>7) Angebot fester Linienfahrten im Regionalverkehr beträgt in den Ferien 49% statt 32% des Angebotes an Schultagen (gemessen an Fahrplankilometer)</p> <p>8) Abweichende Daten bzgl. der Verkehrsleistung 2010-2012 sowie Anteil flexibler Bedienform zu hoch</p> <p>9) Wo wird gewertet, dass ein Anschluss mit einer Übergangszeit von max. 10 Min. als gesichert angesehen wird?</p> <p>10) Umstiegszeitraum von 5...20 Minuten hat zur Folge, dass Schülersatzung nicht einzuhalten ist oder zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen sind, weil alle Anschlüsse im Zeitraum von 2-3 Minuten entfernt werden müssen</p> <p>11) Es fehlen wichtige Verknüpfungspunkte zw. festem und flexiblen Bedienformen</p> <p>12) Kompensation der verminderten ÖPNV-Nachfrage im Schülerverkehr durch eine verstärkte Nachfrage im Tourismus-, Freizeit- und Berufsverkehr funktioniert nur mit dem Einsatz von mehr Hauptlinien</p> <p>13) Es erfolgt keine konkrete Festlegung bzgl. der Anzahl der Linienbündel im LK ABI</p> <p>14) Anpassung des Fahrtenangebots im Schülerverkehr: Primastufe: 1 Hinfahrt/ 2 Rückfahrten (statt 1) Gymnasium: 1 Hinfahrt/ 3 Rückfahrten (statt bis zu 4) Erheblicher zusätzlicher Aufwand führt zu schlechteren Diensten</p>	<p>4) Dafür hat das Verkehrsunternehmen bisher die Tarifhoheit. Alle notwendigen Fahrschulbeziehungen sind durch das Verkehrsunternehmen zu realisieren.</p> <p>5) Mittelzentren des LK ABI sind durch SPNV hinreichend an die Stadt Dessau-Roßlau bzw. LK Wittenberg angebunden.</p> <p>6) Im 60-Min.-Takt (± 1 Min.) besteht aber dennoch die Möglichkeit zur Einrichtung eines Anschlussbusfahrplanes zw. 6 und 21 Uhr</p> <p>7) Zahl wird korrigiert</p> <p>8) Unterschiedliche Quellen</p> <p>9) FGSV: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personenverkehr, 2004</p> <p>10) Ergänzung: „Direktanschlüsse von Bus zu Bus mit gegenseitiger Wartepflicht können von diesem Grundsatz nach unten abweichen“.</p> <p>11) Hst. zw. festen und flexiblen Bedienformen sollten die Kriterien eines barrierefreien Zugangs erfüllen sowie ausreichend befestigte Wart- und Wendflächen aufweisen, da sonst die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen erschwert wird, was dem NVP widerspricht. Grundsätzliche Klärung mit dem Landkreis erforderlich! Mögliche Verknüpfungspunkte wurden ergänzt.</p> <p>12) Hier geht es um die grundsätzliche Forderung einer Kompensation, nicht um ein künftiges Linienkonzept.</p> <p>13) Unter Punkt D1.1 Abs. 6 ff. wird formuliert, dass der Verkehrsraum des LK ABI aufgrund der verkehrlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen als ein einheitliches Linienbündel überplant wird</p> <p>14) Ist in Abstimmung mit dem Landkreis zu diskutieren Ist vom LK so festgelegt worden.</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>15) Hauptverbindungsachse Jedermann-Nutzung: Studenttakt Achse nach Muldenstein sowie Brehna nicht mehr existent. Im Bereich Köthen ist Görzig über Edderitz notwendig</p> <p>16) Achse 2: Bitterfeld statt Bitterfeld-Wolfen</p> <p>17) Achse 4: Geringe Nachfrage zwischen Wülknitz und Gröbzig, besser über Edderitz oder Wörbzig/Löbnitz</p> <p>18) Achse 6: Relation Aken-Zerbst aktuell wenig genutzt außerhalb Schülerverkehr, daher keine Hauptverbindungsachse notwendig</p> <p>19) Unter Punkt D 2.2 wird ein „westliches Linienbündel“ und später ein „östliches Linienbündel“ genannt, obwohl vorher die Rede von einem Gesamtliniensbündel war</p> <p>20) Anlagen verdeutlichen nicht, welche Orte bedient werden sollen</p> <p>21) Anmelde- und Beförderungszeiten der flexiblen Bedienformen unklar formuliert, zudem wäre ein Angebot zwischen 6 und 20 Uhr wirtschaftlich besser umsetzbar</p> <p>22) Es gibt neue Zusatzanforderungen bzgl. eines Tarifzuschlages bei flexiblen Bedienformen</p> <p>23) Wonach richtet sich der Einzugsbereich einer Hst. bzw. wann spricht man von einem ÖSPV-Kerngebiet, sodass man mit EB von 300-500m (sonst 500-700m) kalkuliert?</p> <p>24) Lt. NVP sollen sich bis auf spezielle Schultagsfahrten außerhalb der Taktzeiten keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schul- und Ferienfahrten ergeben, wodurch keine Stichfahrten zur Schule oder Zusatzbedienung von 2-3 Ortschaften möglich sind. Jedoch sind zur Einhaltung der Schülersatzung geringfügige Abweichungen vom Taktverkehr notwendig!</p>	<p>15) Nach Muldenstein und Brehna fährt der SPNV</p> <p>16) Wird geändert</p> <p>17) Achse nach Görzig wird über Edderitz gelegt.</p> <p>18) Verbindung ist notwendig, um keine „Lücke“ im Gesamtliniensbündel entstehen zu lassen. Sonst keine Verbindung, auch aus politischer Sicht notwendig.</p> <p>19) Schreibfehler wird korrigiert.</p> <p>20) Bisher nur Schematische Darstellung, da der Linienweg noch nicht eindeutig definiert</p> <p>21) Unter Punkt D 3.2.1 wird darauf hingewiesen, dass eine flexible Bedienung zwischen 5 und 23 Uhr erfolgt. Zur besseren Verdeutlichung sollte erwähnt werden, dass der Fahrgast zwischen 7 und 20 Uhr (vgl. Wittenberg) seinen Fahrtwunsch anmelden kann.</p> <p>22) Zuschläge zu Tarifen bei flexiblen Bedienungen bedingen Zusatzleistungen des Verkehrsunternehmens für diese Verkehrsform. Nach dem Urteil des BVerwG ist eine flexible Bedienform nur als Linienverkehr nach § 42 genehmigungsfähig und damit an feste Angebotsfahrzeiten, feste Haltestellenbedienung und Linienbindung möglich. Damit gibt es auch keine Grundlage mehr für einen Komfortzuschlag wegen haustürnaher Bedienung. Landkreis will keinen Zuschlag!</p> <p>23) Kerngebiete gibt es nur in den 3 Mittelzentren; ihr Umfang wird noch in den Anlagen farblich gekennzeichnet.</p> <p>24) Die zusätzlichen Schulfahrten müssen so gelegt werden, dass die Schülersatzung eingehalten wird und könnten zusätzliche Ortschaften durch einen angepassten Linienweg bedienen. Auf Verbindungsachsen sind Stichfahrten immer/alternierend oder auch anderweitig regelmäßig anzubieten. Gerade aus diesem Grunde sind Verbindungsachsen nur auf wichtige Relationen beschränkt. Angebote außerhalb dieser Verbindungsachsen sind nicht verboten, sondern nur nicht als Mindestbedienung definiert.</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>25) Notwendigkeit einer Bedienung der Achse 6 (neu:8) am Wochenende ist nicht gegeben.</p> <p>26) Auf den Stadtverkehrsachsen in Köthen ist an Sonn- und Feiertagen eine alternative Bedienung vollkommen ausreichend</p> <p>27) Auf den Stadtverkehrsachsen in Bitterfeld-Wolfen ist Sa+SF auf den Linien 405, 407 und 408 kein 30/60“-Takt notwendig</p> <p>28) Soll die Ortschaft Holzweißig außerhalb des Schülerverkehrs nicht mehr angebunden werden?</p> <p>29) Nachfrage auf Stadtverkehrsachsen in Zerbst ist an Sonn- und Feiertagen mit 5 Fahrgästen/d zu gering für feste Linienfahrten</p> <p>30) Thema „Verfrühte Abfahrten“ gewinnt an Bedeutung und muss an Fahrpersonale besser kommuniziert werden.</p> <p>31) Zum Thema Verbindungsqualität ist die Definition des Begriffs Richtzeit unklar. Was ist mit Anschlüssen, die knapp über dieser Zeit liegen?</p> <p>32) Wenn Busse gleichzeitig als Zu- und Abbringer fungieren, entstehen bei einer Richtzeit von 15 Minuten für den ÖPNV-Nutzer unzumutbare Wartezeiten von bis zu 30 Minuten.</p> <p>33) Ende 2015 soll auf den SPNV-Achsen ein MDV-Tarif eingeführt werden, weshalb im Gültigkeitszeitraum des NVP kein gemeinsamer Bus-Bahn-Tarif angeboten wird (im NVP ist keine Rede vom MDV-Tarif)</p> <p>34) Dass die Fahrt zwischen zwei Wohnplätzen unweigerlich zu gleicher Tarifstufe führt, ist unlogisch und widerspricht der gängigen Tarifpolitik in Deutschland und ist nicht umsetzbar.</p> <p>35) Haltestellenausstattung: Das Kennlichtmachen der angefahrenen Liniennummern an Hst. ist nur im Stadtbereich und nicht im Regionalverkehr notwendig (FIS ausreichend)</p>	<p>25) Zumindest an Sonn- und Feiertagen kann hier auf eine flexible Bedienung reduziert werden.</p> <p>26) Angebot wird auf flexible Bedienung an SF reduziert.</p> <p>27) 60-Minuten-Takt wird an Sa/SF als flexible Bedienung angeboten (außer Stadtachse B5: Wolfen-Nord – Wolfen, Bf. – Bitterfeld, Bf.)</p> <p>28) Holzweißig wird über die Stadtachse B2 an Bitterfeld, Bf. und damit an Regionalachsen A1 und A3 eingebunden</p> <p>29) Am Wochenende nur flexible Bedienung</p> <p>30) Ist aber eindeutig eine Pflichtaufgabe der Verkehrsunternehmen ebenso wie das Nichtzulassen von Nichtbedienung von Haltestellen. – Bedien- und Beförderungspflicht!!!</p> <p>31) Eine Richtzeit ist die anzustrebende maximale Umsteigezeit; natürlich kann man es auch strenger festlegen. Besser: Zwischen ÖSPV und SPNV sollten Anschlusszeiten von 5 bis 20 Minuten und innerhalb des ÖSPV von 3 bis 20 Minuten gewahrt werden.</p> <p>32) BTF, KÖT, ZE sind Anfangs- bzw. Endpunkt von Linien. Dort ist es absolut zuzumuten, Ankunft und Abfahrt an den SPNV anzulehnen. Und damit muss auch kein Fahrgast im Bus warten.</p> <p>33) Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld bekennt sich weiterhin zum ABW als übergeordneten Tarif. Bestrebungen für einen MDV-Beitritt gibt es im Landkreis bisher nicht. Daher können allenfalls Anschluss- oder Übergangstarifregelungen eigenständig durch das Verkehrsunternehmen herbeigeführt werden.</p> <p>34) Etwas unklar formuliert, wird geändert. Bei dem Satz geht es darum, dass die Preisstufe in der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen begründet ist. Gibt es unterschiedliche Fahrwege zwischen zwei Wohnplätzen können nur beim Erwerb der höheren Preisstufe auch beide Fahrwege genutzt werden.</p> <p>35) Satz ist unkorrekt wiedergegeben, nach Unternehmen ... geht es weiter: „Unternehmen, dem Fahrplanaushang, dem dynamischen Fahrgastinformationssystem sowie im Stadtlinienvverkehr die Bezeichnung der Haltestelle deutlich sichtbar an jeder Haltestelle anzubringen.“</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>36) Wer ist dafür verantwortlich, dass bei Modernisierung vorhandener und Einrichtung neuer Hst. grundlegende Forderungen, wie z.B. Hst.-Kennzeichnung nach BOKraft, dynamische FIS, Lautsprecher/Uhr,... Berücksichtigung finden?</p> <p>37) Fahrzeugausstattung: Wenn jedes Fahrzeug über geeignete Mittel für Zu- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Menschen verfügen MUSS, hat dies 100%-ige Niederflur zur Folge. Reicht hier sollte?</p> <p>38) VU benötigen Angaben vom LK (einheitliche Gestaltung von Lageplänen, B+R, P+R, Umsteigeentfernung und-zeiten) um den gestalterischen Anforderungen der Informationsmedien an Hst. gerecht zu werden</p> <p>39) Inwiefern sollen die VU für finanzielle Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung der Mobilitätshilfen aufkommen?</p> <p>40) Zum Thema Ausgleichsleistungen zur Beförderung im Ausbildungsverkehr: Wie sollen Reiseweiten berechnet werden, wenn die Hst. nicht bekannt sind?</p> <p>41) Finanzierungsprinzip: Kilometer oder Beförderungsfälle?</p> <p>42) Warum werden Fahrbahnrand-Hst. nur mit 10.000€ und Buchten mit 20.000€ gefördert, was der RIL widerspricht</p> <p>43) Generell fehlen Aussagen zur Verkehr/ Kooperation MDV/OBS, Wittenberg und Stadt Dessau</p> <p>44) Anlage A1 unklar, da nicht deutlich wird, welche Ortschaften bedient werden, wenn zwei Bf./Hst. nebeneinander liegen (Osternienburg oder Elsnigk)</p>	<p>36) Lautsprecher und dynamische Fahrgastinformationssysteme gehören dem üblicher weise zur Fahrgastinformation und sind damit ebenso wie Tarifinformationen, eventuelle Liniennetzpläne und Haltestellenumgehungspläne Sache des Verkehrsunternehmers. Verpflichtungen dazu gibt es gesetzlich nicht, jedoch wird dieses im Rahmen des Nahverkehrsplanes für Verknüpfungspunkte durch den Aufgabenträger angestrebt: Für die übrigen Elemente ist eindeutig der Baulastträger verantwortlich.</p> <p>37) Laut Personenbeförderungsgesetz muss bis 2022 jedes Fahrzeug über diese geeigneten Mittel verfügen, d. h. jeder Bus muss entweder Niederflur mit Rampe oder Hublift oder Hochbord mit geeignetem Hublift besitzen. Ausnahmen müssten im Nahverkehrsplan begründet stehen. Wir empfehlen hier dieses auf Kraftomnibusse zu beschränken. Im Anrufbusverkehr müsste nur bei entsprechender Bestellung von mobilitätseingeschränkten Personen auch ein entsprechender PKW bereitgestellt werden können. Das Problem ist noch zu diskutieren.</p> <p>38) Das Unternehmen kann natürlich nur verarbeiten, was ihm bekannt ist. Insoweit ist eine enge Zusammenarbeit mit den Städten und Verwaltungsgemeinschaften erforderlich.</p> <p>39) Die VO(EG 181/2011 besitzt generelle Gültigkeit und ist hier nur nachrichtlich aufgenommen (Verordnung über Fahrgastrechte; nicht im NVP zu klären)</p> <p>40) Ermittlung von Reiseweiten gehört nicht in den Nahverkehrsplan. Es wird hier lediglich festgestellt, dass es nach 2014 zu einer Neuberechnung kommen wird.</p> <p>41) Bleibt zu klären</p> <p>42) Frage, die der Landkreis beantworten muss. Eindeutig ist, dass Kaps gegenüber Buchten zu bevorzugen sind.</p> <p>43) Aussagen zur Kooperation sollten noch in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Zuarbeit Landkreis</p> <p>44) Gerade diese Präzisierung wird eigentlich vom Verkehrsunternehmen erwartet.</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	45) Genauere Darstellung der Achsen in den Anlagen A2-A4, woraus der genaue Verlauf der Achsen ersichtlich wird.	45) Gerade diese Präzisierung wird eigentlich vom Verkehrsunternehmen erwartet.
Gemeinde Osternienburger Land 09.04.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Für Fahrgäste der Achse 5 verschlechtert sich die Möglichkeit in die Kreisstadt zu fahren (Umsteigen) 2) Es ist die Möglichkeit zu schaffen mit allen Verkehrsmitteln mit einem Fahrschein zu fahren 3) Hinweise für Mitnahme von Fahrrädern, Krankenfahrstühlen und Kinderwagen ungenügend 4) Größerer Platzbedarf bei Mitnahme von Gehhilfen 5) Nutzung von Anrufbussen am Wochenende 6) Schülerbeförderung muss rechtzeitig mit Hort und Schule abgestimmt werden 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Die Kreisstadt Köthen ist an die wesentlichen Orte Osternienburg und Aken direkt angebunden; es ist nicht zu erkennen warum es hier zu einer Verschlechterung kommen soll. 2) Der ABW-Tarif gibt diese Möglichkeit, allerdings nicht mit einer Einzelfahrkarte sondern erst ab Tageskarte. 3) Im Kapitel 3.5.3 ist zu ergänzen: „Es ist in jedem Kraftomnibus am hinteren Türeinstieg ein geeigneter Stellplatz für einen Rollstuhl oder 2 Kinderwagen oder ein Fahrrad ≥ 130 cm Länge x 75 cm Breite vorzusehen.“ 4) Der Stehplatz ist auch geeignet für Gehhilfen. 5) Punkt D 3.2.:Jeder Wohnplatz ist täglich von 5:00 bis 23:00 Uhr durch ein Gesamtangebot mit festen und flexiblen Fahrten durch den ÖSPV zu erschließen. 6) Jede Schuleinrichtung gibt die zu bedienenden Anfahr- und Abfahrzeiten dem Unternehmen. Nur wenn dieses rechtzeitig geschieht, ist das Unternehmen in der Lage darauf abgestimmte Fahrpläne anzubieten.
Behindertenbeirat 25.03.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Anrufbussystem wie bisher beibehalten 2) Kapitel zu Haltestellengestaltung für mobilitätseingeschränkte Personen fehlt. 3) Forderung nach einem eigenen Kapitel für mobilitätseingeschränkte Personen 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Das ist nach dem Urteil des BVerwG nicht möglich. Bisher wurde der Anrufbus als Flächenbus durchgeführt; jetzt darf er nur mit den Elementen des Linienverkehrs durchgeführt werden. 2) Der Nahverkehrsplan kategorisiert in Punkt D.3.5.2 die Haltestellen in die Kategorien A bis D. Es wurde hierbei darauf verwiesen, dass Haltestellen der Kategorien A und B, die klar definiert sind, für mobilitätseingeschränkte Personen ab 2016 derart gestaltet sein müssen. Die Haltestellen der Kategorie C sollten von den dafür verantwortlichen Städten und Gemeinden benannt werden und sind dann bis 2022 so auszugestalten. Haltestellen der Kategorie D entziehen sich dieser Gestaltung bis 2022. 3) Die genannte UN-Konvention verlangt gerade die Inklusion der mobilitätseingeschränkten Personen in alle Belange des Lebens. Das eigene Kapitel wäre daher kontraproduktiv.

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	4) Hinweis, dass auf Seite 9 und 10 Rechtsvorschriften nicht aktuell sind.	4) Im Zuge der weiteren Anpassung des Entwurfes werden diese Rechtsvorschriften aktualisiert. Hilfreich wäre ein konkreter Verweis auf nicht aktuelle Rechtsvorschriften.
Gemeinde Muldenstausee 03.04.2014	<p>1) Empfehlung: Verlängerung der Verbindungsachse A3 bis nach Gossa mit zentr. Umsteigepunkt in Richtung Gräfenhainichen (für EW der Dübener Heide) sowie bis nach Schwemsal mit Umsteigepunkt in Richtung Bad Dübren → Sicherstellung der Verbindung an Nachbarregionen</p> <p>2) Fahrradmitnahme im ÖPNV höhere Priorität zuweisen</p> <p>3) Forderung der Festschreibung der Gebietsversorgung mit festen Linienfahrten nach aktuellem Fahrplan im NVP (flexible Bedienung wird nicht akzeptiert)</p> <p>4) Erhalt der Verbindung zu Nachbargemeinden mit überörtlich regionalen Aufgaben, da Gemeinde Muldestausee nicht den Status eines Gemeindezentrums erhalten hat. Somit soll der NVP die ÖV-Anbindung „nach außen“ sicherstellen. --> (kein Zugang der Orte Plodda, Krina, Schmerz und Schlaitz zur Achse)</p> <p>5) Anbindung der Gemeinde an den SPNV auch außerhalb der Schülerbeförderungszeiten ist von essenzieller Bedeutung.</p> <p>6) Eigene Anmerkung zum Barrierefreier Ausbau von Hst. in sensiblen Räumen erfolgt bis 2022; Verkehrsraum/-wege müssen bereits barrierefrei sein</p>	<p>1) Auf der Achse A3 sollte es einen Verknüpfungspunkt geben. Aus unserer Sicht ist Pouch, Schiffsmühlenweg geeignet, da er beidseitig für mobilitätseingeschränkte Personen ausgebaut ist. Die Verbindung nach dem Landkreis Wittenberg ist über den behindertengerecht ausgebauten Bahnhofpunkt und Bushaltepunkt Burgkernitz möglich.</p> <p>2) Mit der o. g. Forderung nach einem Stellplatz für einen Rollstuhl oder 2 Kinderwagen oder ein Fahrrad in jedem Kraftomnibus wird diese Forderung erfüllt</p> <p>3) Das feste Linienangebot muss der Nachfrage geschuldet sein. Insoweit gibt es außerhalb der Achse A3 nur feste Fahrten im Schülerverkehr. Gibt es weitere nachfragestarke Fahrten außerhalb der Achse steht es dem Unternehmen frei diese als feste Fahrten im Fahrplan einzufügen.</p> <p>4) Doch im Schülerverkehr und mit flexibler Bedienung.</p> <p>5) Ist durch flexible Bedienung von 5 bis 23 Uhr</p> <p>6) Die Zulieferung der Haltestellen wird Grundlage der Einordnung in die Kategorien A bis D für alle Haltestellen im Bereich der Gemeinde Muldestausee.</p>
Stadt Aken (Elbe) 15.04.2014	<p>1) Haltepunkt Aken Bf. als Verknüpfungspunkt von fester zu flexibler Bedienform</p> <p>2) Verlängerung der Achse A5 bis Dessau (Fahrgäste müssten über Schnittstelle Köthen mit dem Zug nach Dessau geführt werden)</p>	<p>1) Aken wird Verknüpfungspunkt zur Achse A5</p> <p>2) Bei einem koordinierten SPNV/STPNV ist das so</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	3) A6: Aken-Zerbst wenig nachgefragt, daher als flexible Bedienform anbieten – bis Nedlitz auch am Wochenende Zudem werden im Schülerverkehr Standardbusse benötigt, was im Fährbetrieb kritisch ist 4) Anhänge undeutlich, was bedient werden soll und wo die Schnittstellen für den Anrufbus liegen.	3) Werktags erfolgt Angebot mittels fester Bedienung, am Wochenende ist flexible Bedienung ausreichend 4) Dazu sollte die 1. Anhörung dienen; aus unserer Sicht war von den Gebietskörperschaften erwartet worden, dass sie Verknüpfungspunkte definieren.
Stadt Köthen (Anhalt) 25.03.2014	1) Fehlende Erkennbarkeit (Anlage 1), welche Ortschaften auf den künftigen Achsen angefahren werden sollen. Somit keine Beurteilung der qualitativen Veränderung möglich. 2) Parallelverkehr sollte zumindest nicht komplett verhindert werden. Aufgrund der Demografie sollten zusätzliche Umsteigevorgänge vermieden werden oder der Umsteigeweg (Bus-Bahn) barrierefrei gestaltet sein. 3) Zeitliche Erreichbarkeit der Mittelzentren lt. regionalem Entwicklungsplan ist bei künftigen Kombinationen Bus/Bahn nicht gewährleistet 4) Stellungnahme der regionalen Planungsgemeinschaft?	1) Sobald bekannt, erfolgt eine exakte Darstellung der Achsführung. 2) Bei einem koordinierten SPNV/STPNV ist das so; Zur Verbesserung der Bedienung mobilitätseingeschränkter Personen sollte bei der Anmeldung auf diesen Umstand aufmerksam gemacht werden. Sofern eine Bedienung mit dem festen Linienverkehr aufgrund der Einschränkung nicht möglich ist, wird eine alternative Bedienung parallel mit entsprechenden Fahrzeugen zugelassen. 3) Köthen als Mittelzentrum ist von allen Orten des Einzugsbereiches in der Zeit erreichbar. 4) Regionale Planungsgemeinschaft wird im offiziellen Anhörverfahren eingebunden.
Gleichstellungsbeauftragte 02.04.2014	1) Differenzierte Bestandsanalyse der Bevölkerung nach Alter <u>und</u> Geschlecht 2) Besondere Berücksichtigung der Frauen im NVP, da sie den ÖPNV gemäß dem Gender Mainstreaming signifikant häufiger nutzen 3) Prognostizierter Rückgang der Ü65, die auf den ÖPNV angewiesen sind, trifft nur bedingt zu, da eine gesonderte Betrachtung der Seniorinnen nicht erfolgte. 4) Prüfung der Auswirkung des NVP auf Familien (analog zu den Vorgaben des Familienförderungsgesetz)	1) Bis 60 Jahre ist ein Überhang an Männern, danach an Frauen zu verzeichnen. Eine geschlechtsspezifische Betrachtung verändert die Grundaussage nicht. Sie bringt bezüglich der ÖPNV-Nachfrage keine anderslautenden Erkenntnisse. 2) Eine häufigere Nutzung bedingt einen höheren prozentualen Anteil. Dieser höhere Anteil ist aufgrund der höheren Lebenserwartung erst ab 65 signifikant. Diese Frauen unterliegen in der Nachfrage aber genau den Aussagen für alle Senioren. 3) Nach einschlägigen statistischen Untersuchungen ist der Anteil der Frauen mit Fahrerlaubnisbesitz und PKW-Zugriff im Seniorenalter ansteigend, was einer Spezifik von Seniorinnen entgegensteht. 4) Der Nahverkehrsplan unterliegt dem Gleichbehandlungsgrundsatz aller Bevölkerungsschichten. Dementsprechend sind auch Familien berücksichtigt.

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	5) Einrichtung von ÖPNV-Wegekettten (Kinderbetreuung - Arbeitsstätte – Einkaufsmöglichkeit) prüfen, um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu stärken 6) Zuschlagsfreie Beförderung mit flexiblen Bedienformen ist positiv hervorzuheben, was die Mobilitätschancen aller Menschen am öffentlichen Leben erhöht.	5) ÖPNV-W3egeketten unterliegen der Nachfragebetrachtung und sind daher über die Nachfrage Basis von Festlegungen im NVP 6) Dieser Grundsatz war Basis für diese Festlegung
Stadt Bitterfeld-Wolfen 14.04.2014	1) Achse 3: Darstellung sehr grob, was keine konkreten Aussagen diesbezüglich zulässt 2) Derzeitiges Linienangebot sollte nicht unterschritten werden 3) Anbindung Holzweißig nicht erkennbar 4) Verbindung Bitterfeld – Roitzsch - Brehna (Outlet Center) fehlt (Einbeziehung Petersroda und Holzweißig?) 5) Keine Direktverbindung Thalheim – Bitterfeld 6) Keine Busverbindung zwischen Wolfen und Muldenstein sowie zwischen Muldenstein, Friedersdorf und Bitterfeld 7) Fahrzeiten reduzieren durch (Verzicht auf Umwegfahrten, kurze Haltezeiten, Fahrscheinverkauf im Bus reduzieren, Haltestelleneinzugsbereich ausnutzen und damit die Haltestellenanzahl verringern) 8) Auf Linien 405, 406 und 407 Mo-Fr 30“-Takt anstreben 9) Angebot am Sa reduzieren. Soll dabei der auf der Linie 406 liegende Fokus an Sa/SF beibehalten werden? 10) Wichtige Verknüpfungspunkte in Bitterfeld, Bf., Wolfen, Bf. und Wolfen, Nord (Bus-Bus) einrichten.	1) Diese Präzisierung wird eigentlich vom Verkehrsunternehmen erwartet. 2) Das ist schon wegen des Abbaus von Parallelverkehren SPNV-StPNV nicht möglich. Außerdem ist im NVP das Mindestangebot definiert, was in Praxi immer mit Mehrangebot durch das Verkehrsunternehmen untersetzt werden kann. 3) Holzweißig ist über die Stadtverkehrsachse B1 und die Haupt-Verbindungsachsen A1 bis A3 eingebunden 4) Bitterfeld – Roitzsch – Brehna ist eine klassische Parallelbedienung von SPNV und STPNV. Hier muss der Aufgabenträger StPNV auf Fahrten des Schülerverkehrs beschränken. 5) Stadtachse Sandersdorf-Thalheim 6) Muldenstein ist über den SPNV an Bitterfeld angebunden und damit auch Wolfen über den Stadtverkehr; Friedersdorf ist außerhalb der Schülerbeförderung alternativ an die Achse Bitterfeld Pouch angebunden. 7) Ziel sollten „stabile“ Fahrzeiten sein, die auch während der Verkehrsspitzen gehalten werden können. Nur so sind Anschlüsse gesichert. Konkrete Aussagen lassen sich erst mit finaler Achsführung treffen. 8) Als Mindestforderung kann der Landkreis im Zuge der Gleichbehandlung zu regionalen Achsen auch nur einen 60'Takt stabil garantieren. 9) Achsen sind in ihrer Bedienung stabil zu halten; Samstag ist dabei mindestens bis 16:00Uhr wie werktags zu betrachten. 10) Die 3 Verknüpfungspunkte existieren im NVP. Allerdings entspricht der Verknüpfungspunkt Bf. Wolfen keinesfalls einer behindertengerechten Ausführung.

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>11) Buslinien mit Zubringerfunktion sollten an zentralen Umsteigepunkten beginnen/enden damit innerhalb einer Linienfahrt keine langen Wartezeiten auf Zubringer entstehen und älteren bzw. mobilitätseingeschränkten Menschen ausreichend Umsteigezeit zu Verfügung steht. (der Stadt liegen hierbei keine konkreten Zahlen zum Anteil der Umsteiger an der Gesamtzahl der ÖPNV-Nutzer vor)</p> <p>12) Finanzierung zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen muss gesichert sein (alternativ Fristverlängerung oder Ausnahmenregelung), da Kommunen zur Reduzierung der finanziellen Aufwendungen u.U. das Haltestellenangebot verringern wollen, was die Erschließungsqualität senkt.</p> <p>13) Bessere Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen (Mehrzweckflächen für 2 Fahrräder oder 1 Rollstuhl+1 Kinderwagen; Heckträger für Fahrräder) Es wäre zu prüfen, auf welchen Linien Bedarf vorhanden ist?</p> <p>14) Wie will man dem Fahrgastverlust durch den demografischen Wandel entgegenwirken? Direktverbindungen ohne verspätungsanfällige Bus/Bahn-Verbindungen sind dafür essenziell.</p> <p>15) Verkürzung der Vorbestellzeit bei Anrufbussen sowie eine vereinfachte Nutzung via Handy-App</p>	<p>11) Achsen unterliegen genau dieser Bedingung.</p> <p>12) Genau aus diesem Grund ist von den Kommunen erwartet worden, einzuschätzen, welche der Haltestellen bis 20156 im Rahmen ihrer Finanzausstattung behindertengerecht gestaltet werden können. Förderregularien sind bekannt und werden gegenwärtig nicht geändert.</p> <p>13) In Fahrzeugen ist eine Stellfläche für entweder 1 Rollstuhl oder 2 Kinderwagen oder Fahrräder vorgesehen. Weitere Stallflächen reduzieren die Sitzplatzanzahl über Gebühr und führen zu Engpässen in der Schülerbeförderung.</p> <p>14) Verspätungen sind durch Anschlussbindungen des Busses auszugleichen. Die Mittel dafür müssen im ÖPNV-Netz vorgehalten werden.</p> <p>15) 1 Stunde Voranmeldezeit ist deutschlandweit Standard und daher auch hier Forderung. Handy-App kann wirkungsvoll sein, bedingt aber ein RBL mit Ist-Zeiten.</p>
NASA GmbH 14.04.2014	<p>1) Fortbestand der Regionalbuslinie 434 muss intern noch erörtert werden. Im Konzeptionsteil dennoch optional integrieren.</p> <p>2) Zu S.8/Abs. 3: Eine langfristige verkehrliche und tarifliche Kooperation für den ÖPNV im Gesamtterritorium besteht bereits, sie sollte nun weiterentwickelt werden.</p> <p>3) Rundung der Einwohnerzahlen</p> <p>4) Formulierung S.12/Abs. 2 ändern in: "[...] wird sich der Anteil der 20- bis 24-Jährigen wieder leicht erhöhen[...]. Die Anzahl der 0 – 5-Jährigen[...]"</p> <p>5) S.17 Bitterfeld ausschreiben, statt BTF</p>	<p>1) Der Fortbestand der landesbedeutsamen Linie ist wichtig, da ansonsten Ersatz im NVP vorgesehen werden muss.</p> <p>2) Stimmt zum Teil: ABW ist ein Dachtarif, der im Tages- und Zeitkartenbereich eine tarifliche Einheit anbietet. Er ist aber noch keine Tarifliche Kooperation. Verkehrliche Kooperationen werden z. Z. nur durch Einzelabsprachen der VU gewährleistet.</p> <p>3) Wird geändert</p> <p>4) Wird geändert</p> <p>5) Wird geändert</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>6) Auf KBS 340 fährt keine RB 43 sowie Ergänzung unter „*“: „Die S2 ergibt zusammen mit RB 54/57 montags bis freitags einen 30-Minuten-Takt zwischen Bitterfeld und Leipzig Hbf.“</p> <p>7) Anpassung Absatzüberschrift (S.24) „Bewertung SPNV“, da Ausführungen zum SPFV getätigt werden. Zudem Änderung in: „Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist in Bitterfeld und Köthen über das ICE/IC-Netz gut an Halle/Leipzig, Berlin und Magdeburg angeschlossen.“ (ohne Dessau)</p> <p>8) S.26/ Abs. 2 „Der Regionalbus [...] zum Oberzentrum Dessau-Roßlau, wo dies nicht bereits durch Verbindungen des Bahn-Bus-Landesnetzes gewährleistet ist.“</p> <p>9) Bei Angaben zur Steigerung der Fahrplankilometer bei flexibler Bedienform sollte darauf eingegangen werden ob Bezug auf das Angebot oder die tatsächlich geleisteten Rufbuskilometer genommen wird.</p> <p>10) Bf. Leipzig, Halle (Saale), Magdeburg und Lutherstadt Wittenberg sollen als Knotenbahnhöfe bezeichnet werden</p> <p>11) S.29/2.1/Abs. 2 ändern in: „In Köthen halten stündlich um die Minute 30 Züge des Fernverkehrs. Zwischen SPFV und SPNV werden Anschlüsse in /aus Richtung Dessau Hbf. hergestellt. Alle anderen SPNV-Relationen der KBS 334 und 340 werden nicht stringent in einen Taktknoten zur Minute 30 eingebunden. In Bitterfeld werden zwischen SPFV/SPNV und SPNV/SPNV Richtungsanschlüsse hergestellt.“</p> <p>12) Aussagekraft des Satzes „Die Anschlüsse im Landesnetz werden gesichert“ (S.29/ 2.1/Bewertung) unzureichend.</p> <p>13) Anschlussbeziehungen der Verknüpfungsbahnhöfe im Regionalbusverkehr weisen abgesehen von Stumsdorf große Defizite auf, da es keine zeitgleichen Zuganschlüsse aus allen Richtungen gibt.</p>	<p>6) Wird geändert</p> <p>7) SPFV wird ergänzt</p> <p>8) Wird ergänzt</p> <p>9) „tatsächlich geleistete“ wird ergänzt</p> <p>10) Wird ergänzt</p> <p>11) Wird geändert</p> <p>12) Ändern in: Diese Anschlüsse werden auf der landesbedeutsamen Linie gesichert. In allen anderen Verbindungen sind nur dann Anschlussverbindungen vorhanden, wenn die Verkehrszeiten nicht durch Bedürfnisse des Schülerverkehrs dem entgegenstehen.</p> <p>13) Siehe 12)</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>14) Genauere Definition und Überarbeitung der Tabelle zu P+R und B+R mit folgenden Änderungen: Arensdorf: lt. Ortsbesichtigung 2013 keine Fahrradständer Bitterfeld: Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden Brehna: keine ausgebauten P+R-Stellplätze Frenz: lt. Ortsbegehung 2014 keine Fahrradabstellmöglichkeiten Güterglück: P+R und P+R nicht bekannt Muldenstein: Pkw-Parken auf freier Fläche, kein B+R Petersroda: Pkw-Parken nur außerhalb von P+R möglich Raguhn: kein P+R Roitzsch: Parken auf freier Fläche Stumsdorf: parken auf freier Fläche Weißand-Gölsau: P+R-Anlage fehlt, keine Fahrradständer</p> <p>15) In Zerbst sollen P+R Stellplätze sowie eine überdachte Fahrradabstellanlage entstehen</p> <p>16) Entwurf von Vorstellungen für die Entwicklung von Bus-/ Bahn-Schnittstellen erstrebenswert.</p> <p>17) Formulierung, dass Synergieeffekte aufgrund der Abgrenzung durch den Elbe-Verlauf auf die Stadt Zerbst/Anhalt nur bedingt zutreffen, sollte überdacht werden. Ansonsten sollte ein zweites Linienbündel in Erwägung gezogen werden.</p> <p>18) Hierarchie des Verkehrsnetzes: Tab. um Linie 434 ergänzen sowie Funktion des Landesnetzes folgendermaßen ändern: „Verbindung von zentralen Orten gemäß Landesentwicklungsplan (ab Grundzentrum mit besonderer Versorgungsfunktion) innerhalb und außerhalb des LK Anhalt Bitterfeld.“</p> <p>19) Abbildung D-1 um Landesbuslinie 434 erweitern</p> <p>20) Ausblick zum mitteldeutschen S-Bahn-Netz Teil II vornehmen: „Ab Dezember 2015 ist für den LK Anhalt-Bitterfeld geplant, mit der Erweiterung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (Teil II) die S2 Gaschwitz – Leipzig City-Tunnel - Delitzsch – Bitterfeld über Bitterfeld hinaus nach Dessau bzw. Lutherstadt Wittenberg zu</p>	<p>14) Wird vorgenommen</p> <p>15) Wird eingearbeitet</p> <p>16) Mit der Definition von Verknüpfungsstellen ist dieses geboten.</p> <p>17) Ein gesondertes Linienbündel Zerbst/Anhalt ist betriebswirtschaftlich nicht darstellbar. Außer einem Spitzenbedarf im Schülerverkehr und einem bedingten Einsatz von Kleinbussen im Stadtverkehr Zerbst sowie auf der Achse Zerbst-Nedlitz ist die Nachfrage auf alternative Angebote begrenzt. Ein gesondertes Linienbündel, das nicht durch die stärkeren Linien auf der linkselbischen Seite gestützt wird, macht daher keinen Sinn.</p> <p>18) Wird ergänzt</p> <p>19) Sofern die NASA sich dazu bekennt wird dieses ergänzt.</p> <p>20) Wird ergänzt</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>verlängern. Außerdem ist eine neue Linie S8 vorgesehen, welche auf der Relation Halle Hbf. – Bitterfeld – Dessau (bzw. – Lutherstadt Wittenberg) verkehren wird.“</p> <p>21) Achsen A1 und A2 stehen in Konkurrenz zueinander und A2 benötigt keine Bedienung im 60-Min.-Takt</p> <p>22) Landesnetzfinanzierung für die Relation Stumsdorf – Zörbig – Bitterfeld (A1) bis 30.06.2017 gesichert.</p> <p>23) Erfolgt flexible Bedienung über INSA oder eigene Nummer?</p> <p>24) ÖPNV-Pkw: Bzgl. des notwendigen Flächenbedarfes bzw. an Bahnsteig angrenzende Baumaßnahmen sind Abstimmungen mit der DB AG notwendig (vorletzter Abschnitt ist zu vermeiden)</p> <p>25) Tarife: Überarbeitung der Formulierung, dass eine Verbindung zweier Wohnplätze grundsätzlich zu gleichen Preisstufen führt („Für Verbindungen zwischen zwei Wohnplätzen muss der jeweils höhere Tarif auch für alle Verbindungen mit niedrigerem Tarif gültig sein.</p> <p>26) Der übergeordnete Anhalt-Bitterfeld-Tarif ist, so lange der existent ist, verbindlich im ÖPSV anzuwenden.</p> <p>27) Einbezug MDV-Tarif mit folgendem Textbaustein: „Der Aufgabenträger setzt sich dafür ein, dass mit der Inbetriebnahme der zweiten Ausbaustufe des MDSB-Netzes im Dezember 2015 die Voraussetzungen für einen geeigneten Übergangstarif zum MDV-Tarif entlang der SPNV-Achse Halle/Leipzig – Bitterfeld – Wittenberg/Dessau-Roßlau geschaffen werden. Eine weitergehende Kooperation ist anzustreben. Die Verkehrsunternehmen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld wirken dabei konstruktiv bei der Erarbeitung mit und garantieren die Umsetzung soweit dieses den ÖPSV im Landkreis Anhalt-Bitterfeld betrifft.“</p>	<p>21) A1 und A2 stehen keinesfalls in Konkurrenz zueinander und zum SPNV. Bei der Achse A1 handelt es sich um die bisher landesbedeutende Linie, die eine Verbindung von Bitterfeld nach Köthen schafft. Bei der Achse A2 handelt es sich um die Verbindung von Raguhn, Quellendorf und insbesondere von Wolfen Nord mit Bitterfeld einerseits und Köthen andererseits. Hier besteht keinerlei konkurrierender Verkehr.</p> <p>22) Für den NVP bedeutet dieses, eine landesbedeutende Linie ist nur für das 1. Betriebsjahr gesichert?</p> <p>23) INSA ist einzubinden, inwieweit ein Verkehrsunternehmen eine eigene vielleicht kostenfreie Nummer anbietet, obliegt dem Verkehrsunternehmen.</p> <p>24) Der letzte Satz verweist eindeutig auf den notwendigen Abstimmungsbedarf mit der DB.</p> <p>25) Bei dem Satz geht es darum, dass auf einer gleichartigen Linienverbindung zwischen 2 Wohnplätzen der gleiche Tarif gilt, d.h., dass Umwege, die z. B. durch den Schülerverkehr gefahren werden, nicht zu höheren Tarifstufen führen. Es geht nicht darum, dass man zwischen 2 Orten auch Umwegfahrten durchführen kann, die natürlich zu Mehrpreisen führen.</p> <p>26) Genauso steht es im NVP</p> <p>27) Wird so geändert</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>28) Im ABW-Tarif wird derzeit ein Rufbuszuschlag erhoben, warum hier keiner?</p> <p>29) Ergänzung im Text 3.5.3 Fahrzeuge: „Die Fahrzeuge sind mit Fahrscheindruckern bzw. Bordrechnern, Satellitenortung und Mobilfunk auszustatten, eine Datenübermittlung an die Echtzeiten-Drehscheibe „INSAplus“ der NASA GmbH ist zu ermöglichen für Echtzeitauskunft und überbetriebliche Anschlussicherung.“</p> <p>30) Ergänzung zu 3.5.5 Fahrgastinformationen und Vertrieb: „Die NASA GmbH betreibt das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem für Sachsen-Anhalt „INSA“ auf Grundlage von Vorgaben des ÖPNV-Planes für Sachsen-Anhalt sowie des IVS-Rahmenplanes für Sachsen-Anhalt. INSA ist ein Dienst der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen. INSA informiert über Fahrpläne, Freizeitprognosen und Tarife. INSA ist verfügbar unter www.insa.de, als Apps und über eine landesweite Telefonhotline. Für INSA sind von den Konzessionsinhabern bereitzustellen: Fahrplandaten, Tarifdaten, Störungsmeldungen (HIM) und Echtzeitdaten (Standortmeldungen oder Fahrzeitprognosen). Ein detaillierter Anforderungskatalog inkl. Angaben zu Datenformaten und Schnittstellen für die Datenbereitstellung für INSA ist von der Genehmigungsbehörde gemeinsam mit der NASA GmbH zu erstellen und in die Genehmigungsbedingungen aufzunehmen. Auf der zentralen Webseite ist eine Verlinkung zum landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem INSA anzulegen. Die Verlinkung muss leicht erkennbar sein. Auf jedem Aushangfahrplan sind die Internetadresse des landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem INSA sowie die Telefon-</p>	<p>28) Zuschläge zu Tarifen bei flexiblen Bedienungen bedingen Zusatzleistungen des Verkehrsunternehmens für diese Verkehrsform. Nach dem Urteil des BVerwG ist eine flexible Bedienform nur als Linienverkehr nach § 42 genehmigungsfähig und damit an feste Angebotsfahrzeiten, feste Haltestellenbedienung und Linienbindung möglich. Damit gibt es auch keine Grundlage mehr für einen Komfortzuschlag wegen haustürnaher Bedienung.</p> <p>29) Wird so geändert</p> <p>30) Wird so geändert</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>nummer der INSA-Telefon Auskunft gut lesbar zu bewerben. Auf die Bewerbung der INSA-Internetadresse kann auf den Aushangfahrplänen verzichtet werden, wenn dort eine Webseite beworben wird, auf der eine leicht erkennbare Verlinkung zu INSA besteht.</p> <p>Auf die Bewerbung der INSA-Telefonhotline kann auf den Aushangfahrplänen verzichtet werden, wenn das Verkehrsunternehmen eine eigene Hotline betreibt, die Fahrplanauskünfte unter Verwendung von INSA anbietet und Anrufe außerhalb der Betriebszeiten zur INSA-Telefon Auskunft weitergeleitet werden.“</p> <p>31) Ergänzung S.54: Elektronische Fahrplandaten und Tarife sind immer aktuell zu liefern.</p> <p>32) Benennung der Achsen in den grafischen Darstellungen zur besseren Übersichtlichkeit</p>	<p>31) Wird so geändert</p> <p>32) Wird so geändert</p>
<p>Schulverwaltungsamt 29.04.2014</p>	<p>1) Es müssten zwei berufsbildende Schulen ausgewiesen werden, da die Fusion BbS Anhalt-Bitterfeld erst zu Schuljahresbeginn 2013/14 erfolgte.</p> <p>2) Laut Landesschulamt gab es zum Stichtag 07.09.2011 insgesamt 11.686 Schüler im LK ABI (statt 11.770)</p> <p>3) Es sollte Hinweis darauf erfolgen, dass Berufsschüler nicht innerhalb der vom Kultusministerium geforderten 90 Minuten zumutbarer Wegzeit vom Wohnort zur Schule befördert werden. Demzufolge sind Ausnahmegenehmigungen erforderlich, was finanziellen Mehraufwand für den LK ABI bedeutet</p>	<p>1) Wird so geändert</p> <p>2) Wird so geändert</p> <p>3) Wegezeiten unter 90 Minuten können nur dann Berücksichtigung finden, wenn exakte Berufsschüler-Fahrbeziehungen dem Unternehmen vorgegeben werden</p>
<p>ÖPNV-Beirat 25.03.2014 13.05.2014</p>	<p>1) Abhängigkeit der Rufbusse von den Achsen und Handhabung der Nachfrage außerhalb der Achsen?</p> <p>2) Umsteigen und sinkender Komfort in der flexiblen Bedienung widersprechen dem Ziel der Barrierefreiheit (Demografie!)</p>	<p>1) Im NVP gibt es grundsätzlich eine einheitliche Handhabung von Rufbussen.</p> <p>2) Ziel des NVP ist der barrierefreie Aus- und Umbau aller Haltestellen der Kategorien A bis C (gemäß Kap. D3.5.2) bis 2022. Haltestellen, die eine Schnittstelle zwischen Bus-Bus und/oder Bus-Bahn darstellen, unterliegen ebenfalls diesen Vorgaben. Auch unter Berücksichtigung des demografischen Wandels stellt eine flexible Bedienung (feste Abfahrtszeiten und Linienwege) keine Einschränkung der Mobilität für ältere und behinderte Menschen dar.</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>3) Leistungen des Nahverkehrs aktuell gut funktionierend, daher keine Angebotsreduzierung hinnehmbar.</p> <p>4) Nutzung des SPNV über Dessau zu anderen Orten</p> <p>5) Achsenbildung beruht auf Fahrplankonzept der Verkehrsunternehmen von 2013</p> <p>6) Bildung einer Unterachse Zörbig – Radegast überdenken</p> <p>7) Beförderung von mobilitätseingeschränkten Menschen zur nächsten behindertengerechten Haltestelle</p> <p>8) Aufteilung der Einnahmen von ABW-Tickets? (DB)</p> <p>9) Busverkehr erhält nur geringen Anteil der Einnahmen aus ABW-Tickets (Bahn konkurriert)</p> <p>10) Hauptlinie zur Schülerbeförderung und Nebenlinie mit anderer Taktung zur Jedermann-Nutzung</p> <p>11) Fahrradmitnahme nicht in §11 der Allg. Beförderungsbedingungen geregelt: Fahrer entscheidet über Mitnahme</p> <p>12) Priorität zwischen Fahrstühlen oder Kinderwagen?</p> <p>13) Finanzierung zur Umrüstung der Fahrzeuge für dauerhafte Fahrradmitnahme nicht gewährleistet</p> <p>14) Häufigkeit der Fahrradmitnahme ist zu ermitteln</p> <p>15) Komplizierte Nutzung des ÖPNV inkl. Umsteigezwang könnte Nachfrage reduzieren</p> <p>16) Inklusion im NVP beachten, da auch behinderte Schüler in andere Schulen befördert werden müssen</p> <p>17) Aktionsplan des LK Anhalt-Bitterfeld zeigt weitere Ziele</p>	<p>3) Gesetzeskonformität und Wirtschaftlichkeit setzen Grenzen, die in einem auf Mindestbedienstandards ausgelegten NVP umzusetzen sind.</p> <p>4) Logisch kann der SPNV über Dessau auch weiterführend genutzt werden, das ist aber kein Inhalt eines Nahverkehrsplanes im Landkreis Anhalt-Bitterfeld</p> <p>5) Logischerweise fließen Gedanken eines tätigen Verkehrsunternehmens in den Nahverkehrsplan ein.</p> <p>6) Kein ausreichendes Nachfragepotenzial</p> <p>7) Per Anrufbus</p> <p>8) ABW-Tarif ist eine Vereinbarung der VU untereinander und daher kennt der Landkreis die Aufteilungsregeln nicht.</p> <p>9) Siehe 8)</p> <p>10) Hauptlinien (Achse) sind mit integriertem Schülerverkehr zu betreiben aber getaktet. Übrige (Nebenlinien) sind weitgehend außerhalb des Schülerverkehrs auf die Achsen zuzuschneiden.</p> <p>11) Das ist gesetzlich so verankert.</p> <p>12) Betrifft auch die Priorisierung</p> <p>13) Förderregularien sind nicht Gegenstand des NVP</p> <p>14) Förderung ist nicht Gegenstand des NVP</p> <p>15) Eine umstiegsfreie Bedienung bzw. Verknüpfung sämtlicher Standorte ist nicht möglich. Durch die Hauptachsen wird versucht stark nachgefragte Verkehrsbeziehungen direkt miteinander zu verbinden. Die Aufgabe wird es dann sein, möglichst optimale Anschlüsse (vgl. Richtzeiten und gesicherte Anschlüsse) zu gewährleisten, sodass die Fahrzeiten kurz gehalten werden.</p> <p>16) Dafür muss zunächst eine mobilitätsgerechte Ausstattung von Haltestellen gesichert sein. Dieses ist ureigenste Aufgabe der Gemeinden.</p> <p>17) Siehe 16)</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>18) Frage nach Kiss+Ride Plätzen</p> <p>19) Verknüpfungspunkt/Achsverbindung nach Bad Dübren um Anschluss an Sachsen zu sichern</p> <p>20) Anbindung von Jütrichau an Zerbst/Anhalt und Dessau-Roßlau</p>	<p>18) Kiss + Ride ist ein Halteplatz an SPNV-Verknüpfungspunkten, der nur zum Aussteigen kurzfristig genutzt werden darf. In einer Region mit Problemen zum P+R ist K+R erst in ferner Zukunft aktuell.</p> <p>19) Unwirtschaftlich, bzw. wegen zu geringer Nachfrage nur als flexible Bedienung denkbar, da der Tourismus in dieser Relation prägend ist. NVP dient der Daseinsvorsorge und nicht der Tourismus-Förderung</p> <p>20) Abwägungsvorschlag Gerber: Da sich in Zerbst ein Verknüpfungspunkt befindet, wird es in diese Richtung mindestens einen Anrufbus geben. Darüber hinaus kann/soll der SPNV genutzt werden. Aufgrund dessen ist auch keine Bedienung von/nach Dessau-Roßlau erforderlich (Parallelverkehr). NASA GmbH als Ansprechpartner für weitere Fragen.</p>
Stadt Sandersdorf –Brehna 30.04.2014	<p>1) Nahverkehrskonzept stellt Verschlechterung dar, weil der Umstieg auf den Bahnverkehr für ältere Menschen nicht zumutbar ist und kleinere Ortschaften weniger gut angebunden sind (Linie 432 bot umstiegsfreie Verbindung)</p> <p>2) Beschwerden bzgl. fehlender Linienfahrten (bspw. Ramsin: keine Ferienfahrten), sowie reibungslose Anbindung an Bahnverkehr ist nicht gegeben, da hohe Wartezeiten</p> <p>3) Ältere Menschen haben Probleme mit der Bereitstellung eines Anrufbusses</p> <p>4) Erhalt städtischer Anbindungsmöglichkeiten sowie Ausrichtung des Linienverkehrs auf einer engeren Zeitschiene</p>	<p>1) Eine Verbindung Bitterfeld – Roitzsch – Brehna ist Parallelverkehr zum SPNV und kann daher nicht mehr im NVP aufgenommen werden.</p> <p>2) NVP ist kein Fahrplan; solche Fragen sind mit dem Unternehmen bei der Fahrplanung abzustimmen.</p> <p>3) Bei der heutigen Durchsetzung mit Mobiltelefonen bei älteren Personen ist dafür keinerlei Anhaltspunkt zu erkennen. Logisch ist, dass jedes Verkehrsunternehmen angehalten ist, die Verfahrensweise zum Anrufbus stetig allen Bevölkerungsschichten nahe zu bringen.</p> <p>4) Der Stadtverkehr insbesondere von Bitterfeld-Wolfen wird in der jetzigen Ausprägung erhalten.</p>
Stadt Raguhn-Jeßnitz 16.04.2014	<p>1) Nahverkehrsverbindung Wolfen-Nord-Jeßnitz-Raguhn-Priorau-Möst-Dessau sollte aufrecht erhalten bleiben oder zumindest als Anrufbus-Verbindung angeboten werden</p>	<p>1) Eine Verbindungsachse Dessau-Möst-Raguhn-Ost-Rossdorf-Wolfen-Nord ist im aktuellen Entwurf des NVP vorgesehen</p>
Stadt Zerbst/Anhalt 14.04.2014	<p>1) Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPSV Nedlitz, Schule und Lindau, Schule aufnehmen</p> <p>2) Alternative Anbindung (zu Achse A6; neu: A8) der Stadt Zerbst/Anhalt an Bitterfeld-Wolfen und Köthen (über Dessau-</p>	<p>1) Beide Haltestellen stellen wichtige Verknüpfungspunkte im Bus-Bus-Verkehr dar und werden aufgenommen, wobei die Haltestelle in Lindau zzt. nicht den Ansprüchen einer behindertengerechten Gestaltung genügt.</p> <p>2) Eine Alternativroute unter Benutzung des SPNV nach Bitterfeld-Wolfen und Köthen wird es nicht geben (Parallelverkehr). Stattdessen sollen</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>Roßlau) über SPNV, da eine zeitnahe Umsetzung der Elbquerung (B 187a) nicht zu erwarten ist</p> <p>3) Stadtverkehrsachsen zu schematisch, öffentliche Einrichtungen mit hoher Besucherfrequenz sollen angefahren werden</p> <p>4) Notwendigkeit der Achse A6 (Aken-Zerbst-Nedlitz) am Samstag sowie der Stadtachse an Sonn- und Feiertagen ist zu prüfen, ob eine flexible Bedienung ausreicht</p> <p>5) Kostenfreie Fahrradmitnahme aufgrund der wachsenden touristischen Bedeutung der Region wünschenswert</p> <p>6) Haltestellenkategorisierung: Festlegung einer Mindestein-/ Aussteigerzahl (>50 täglich) an lokal bedeutsamen Haltestellen (Kat. B:Krankenhaus, Post, Verwaltung) nicht notwendig</p> <p>7) Kategorisierungsvorschläge: Kat.A: Bahnhof Kat.B: Krankenhaus, Post/Landratsamt, GYM Franciscum (Brüderstr. und Jeverstr.), Alten- und Pflegeheime (Kupfergasse und Breite/Frauentorplatz) Kat.C: Nedlitz/schule, Lindau/Schule, Franciscum (Dess. Str.) Kat.D: restliche Haltestellen in Kernstadt Zerbst/Anhalt und in Ortschaften, die noch nicht barrierefrei sind</p> <p>8) Möglichkeit der Fahrradmitnahme bei Neuanschaffung von Bussen</p>	<p>zwei Hauptachsen ausgehend von Aken (nach Köthen und Dessau) im ÖSPV eingerichtet werden. Eine Verbindung von Dessau nach Bitterfeld wird bereits hinreichend durch den SPNV bedient.</p> <p>3) Der genaue Verlauf der Stadtachsen steht noch nicht fest. Dieser soll auch nicht straßengenau erfolgen, sondern in Textform wichtige „Anlaufstellen“ vorgeben. Hier waren im Rahmen des Anhörungsverfahrens Vorschläge des Verkehrsunternehmens sowie der Städte und Gemeinden erwartet worden.</p> <p>4) Auf den Regionalachsen ist auch samstags zwischen 8 und 16 Uhr ein festes Angebot erforderlich. Sonn- und feiertags reicht im Stadtverkehr Zerbst/Anhalt eine flexible Bedienung vollkommen.</p> <p>5) Soweit möglich, also auf den Achsen wurde darauf orientiert; darüber hinaus geht dieses immer zu Lasten vom Schülerverkehr.</p> <p>6) Einordnung obliegt den Gemeinden/Städten.</p> <p>7) Werden so akzeptiert</p> <p>8) In Bussen, die den Ansprüchen zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen gerecht werden, ist die Fahrradmitnahme automatisch möglich.</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
Schulverwaltungs- und Kulturamt	Keine Einwände	
Stadt Dessau-Roßlau 25.07.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Achse A5.2 (Aken-Dessau) in Kategorie 2 mit 120-Min.-Takt anheben um eine angemessene Verbindung zwischen Aken und Dessau-Roßlau sowie eine fahrplantechnische Abstimmung mit den Stadtbuslinien 10 und 11 sicherzustellen 2) Achse 8 könnte alternativ zur Straßenbahnhaltestelle Tempelhofer Straße geführt werden 3) Linienführung des künftigen ÖPNV-Grundnetz zwischen Dessau-Roßlau und Libbesdorf/Quellendorf/Marke sind einvernehmlich mit Stadt Dessau-Roßlau abzustimmen 4) Klärung bzgl. der Aufrechterhaltung der Anrufbus-Schnittstelle Garitz in Zerbst/Anhalt 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Bleibt Kategorie 3, da das aktuelle Angebot angemessenem ist (nur Angebotsverdichtung); Abstimmung mit Stadtbuslinie 10 und 11 ist anzustreben 2) Ziel ist es, zentrale Verknüpfungspunkte zu schaffen, welche Umsteigemöglichkeiten zwischen regionalen und Stadtlinien ermöglichen. Daher erscheint es als sinnvoll, sowohl A5.2 als auch A8 am Bahnhofplatz enden zu lassen um zugleich einen Übergang zum SPNV zu schaffen. 3) Dies erscheint unerlässlich, vor allem um wichtige Anschlüsse in Dessau herzustellen 4) In Garitz nur sehr geringer Bedarf vorhanden. Garitz liegt auf keiner Achse.
RVB/ Vetter GmbH 28.07.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Achse A2 bis Wolfen um Anbindung an B1-B3 herzustellen, sowie Einbindung der Stadtachsen K2 und K3 in die Regionalachsen A4 und A7 2) In der Stadt Zerbst/Anhalt den Bahnhof als einzigen Verknüpfungspunkt innerhalb des ÖSPV und zum SPNV vorsehen 3) Genehmigungsrechtliche und praktische Gestaltung der flexiblen Bedienformen führen zu einer Einschränkung der bisherigen Bedienqualität und Flexibilität der Anrufbusse für den Fahrgast und damit prognostizieren die VU weitere Fahrgastverluste. Die genehmigungsrechtlichen Bestimmungen für Anrufbusse sollten flexibler gestaltet werden (Ministerium für Städtebau und Verkehr) 4) Samstags festes Fahrplanangebot auf der Achse K3 sowie flexible Bedienung auf Achse K2 in Köthen berücksichtigen. 5) Festes Fahrplanangebot auf der Achse B1 in Bitterfeld werktags bis 19 Uhr verlängern 	<ol style="list-style-type: none"> 1) wird geändert 2) In Anlage 5 wurde dieser Aspekt berücksichtigt, dass ausschließlich der Bf. als Verknüpfungsdienst fungiert. Daher wird auch der Text dahingehende geändert. 3) Das ist gegenwärtig die rechtliche Lage, welche faktisch zu akzeptieren ist. 4) Änderungsvorschlag akzeptiert 5) Wird geändert

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>6) Verknüpfungspunkt in Burgkernitz in Richtung Bitterfeld festlegen; Hp. Wulfen ist wegen fehlender Wendemöglichkeit nur zusammen mit Hst. Post als Verknüpfungspunkt geeignet</p> <p>7) Hst. Petersroda wird derzeit nicht als Anrufbushaltestelle genutzt, daher Hst. Petersroda, Ort im NVP bevorzugen</p> <p>8) In Aken Bahnhof statt Markt und in Brehna Markt statt Bahnhof sowie Aufnahme eines Verknüpfungspunktes in Gröbzig (Mühlbreite)</p> <p>9) Aufwendungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit sind zu kostenintensiv, v.a. bei Betrachtung der tatsächlichen Nutzung. Weiterhin entsteht ein Spannungsverhältnis zwischen Gewährleistung der Barrierefreiheit und den qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung. VU bieten an, eine Lösung mit Behindertenverbänden zu erarbeiten.</p> <p>10) Bei Öffnungszeiten der Informationsbüros müssen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes berücksichtigt werden!</p>	<p>6) Richtungsbezogenheit macht keinen Sinn, da Burgkernitz behindertengerecht ist und beide Richtungen relevant sind (Touristenverkehr) Burgkernitz bleibt uneingeschränkter Verknüpfungspunkt! Hp. Wulfen wird geändert.</p> <p>7) Wird nicht geändert - bleibt Bahnhof; Petersroda nur nach Roitzsch straßengebundenen ÖSPV. Nach Bitterfeld soll der SPNV genutzt/gestärkt werden.</p> <p>8) Aken bleibt Markt; Brehna Markt besitzt keine gute Zuwegung und ist außerdem recht weit (ca. 800 m) vom Bahnhof entfernt. SPNV-Anbindung ist in Brehna aus dem Grund wichtig, da in dem Bereich keine Regionalachse vorhanden ist. Brehna Bahnhof auch, wenn Bf nicht optimal geeignet ist; Gröbzig freie Haltestellenwahl, VU kann verkehrsgünstige Hst. wählen (Mühlenbreite möglich).</p> <p>9) Gesetzliche Forderung! Wenn anderweitige Lösungsvorschläge erarbeitet werden, wird dies begrüßt. Es sollte auch berücksichtigt werden, dass eine nicht barrierefreie Haltestelle einen potentiellen mobilitätseingeschränkten Fahrgast abschreckt, den ÖPSV zu nutzen. Daher könnte der Ausbau vermeintlich wenig genutzter Haltestellen diese attraktivieren und so neue Fahrgäste gewinnen.</p> <p>10) Es werden keine fixe Zeiten, Orte und Anzahl von Informationsbüros vorgeschrieben. Es wird den VU nur nahegelegt.</p>
LK Wittenberg 28.07.2014	Keine Einwände	
LK Jerichower Land 29.07.2014	<p>1) Sicherstellung/Aufrechthaltung der Verbindung zwischen Zerbst/Anhalt über Lindau nach Loburg (vgl. Leitlinie 9 des ÖPNV-Plans) vor allem unter dem Aspekt der SPNV-Anbindung in Richtung Dessau/Leipzig und Wittenberg sowie der Schülerbeförderung (Achtung: NVP JL ist mit NVP ABI abgestimmt, daher sollte diese Relation in diesem NVP sichergestellt werden, weil aufgrund des höheren Streckenanteils die Verantwortung für diese Relation beim LK ABI liegt!)</p>	<p>1) In Lindau befindet sich ein Verknüpfungspunkt zwischen fester und flexibler Bedienung. Schülerbeförderung Loburg-Zerbst/Anhalt ist sicherzustellen. (NVP Punkt 2.2 oberstes Gebot im ÖSPV-Netz im LK ABI ist die Schülerbeförderung); Rufbus-Anmeldung von Lindau wg. SPNV-Sicherung ist anzunehmen.</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
Stadt Sandersdorf-Brehna 29.07.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Weiterhin Bedenken bzgl. der erschwerten Verbindungsmöglichkeiten zur Kreisstadt. 2) Auskunft über barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen im Stadtgebiet wird nachgereicht. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Die Stadt Sandersdorf-Brehna liegt an einer SPNV-Verbindung in Ri. Bitterfeld. Von dort sind sämtliche Ziele gut erreichbar. Restliche Anbindung über landesbedeutsame Linie gesichert. Es kann nur wiederholt werden, dass Parallelverkehre nicht mit dem NVP vereinbar sind, sondern vielmehr bestehende SPNV-Verbindungen gestärkt werden sollen.
Stadt Zerbst/Anhalt 30.07.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Buslinie zwischen Jütrichau und Dessau-Roßlau nach Wegfall des HP Jütrichau und damit der SPNV-Anbindung zwingend erforderlich, findet aber keine Erwähnung im NVP 2) Alternativvorschlag zur Achse A6.2 unter Berücksichtigung des SPNV über Dessau-Roßlau nach Köthen und Bitterfeld aufgrund der witterungsanfälligen Fährquerung der Elbe (geplante Elbequerung über B 187 a mittelfristig nicht umsetzbar) 3) Stadtverkehrsachsen zu schematisch (Ziele mit hoher Besucherfrequenz: Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim, Post, ...) 4) Eindeutigere Darstellung der Bedienung auf den Regionalachsen am Samstag 5) Im Stadtverkehr Köthen sollen Mindestbedienzeiten festgelegt werden, da der Samstag ein Werktag ist 6) Für die Herstellung von barrierefreien Haltestellen der Kategorie B bei lokal bedeutsamen Haltestellen im Stadtbusverkehr sollte über eine Mindestanzahl für Ein-/Aussteiger nachgedacht werden (hier >50) 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ist problematisch, aber schwer realisierbar, zwecks Parallelverkehrs. Dennoch besteht die Möglichkeit der Nutzung der flexiblen Bedienung von Jütrichau zum Bf. Zerbst, wo die Verbindung zu Dessau über den SPNV erfolgen kann. 2) Die Alternative wird so aussehen, dass unter Einbezug des SPNV bis Dessau und der Achse A5.2 die Städte Zerbst und Aken miteinander verbunden werden. 3) Eine exakte Festlegung der konkreten Linienwege auf den Stadtachsen wird im Rahmen des NVP nicht erfolgen, sondern obliegt dem VU. Vielmehr werden wichtige Ziele, wie die von Ihnen genannten, auf diesen Achsen festgelegt, die anzufahren sind. 4) Sh. S.45 Tabelle D-2 ...sonst flexible Bedienung. 5) Ausgenommen der Stadtachse K2 (vorher war es K3) erfolgt samstags eine Bedienung im 60-Min.-Takt, sodass das Stadtgebiet auch samstags hinreichend durch feste Fahrplanfahrten bedient wird. 6) In Tab. D-7 ist eine derartige Ein-/Aussteiger-Frequentierung von >50 Fahrgästen/d bereits definiert
Stadt Bitterfeld-Wolfen 31.07.2014	<ol style="list-style-type: none"> 1) Linienführung und angefahrene Haltestellen auf den Stadtachsen in Bitterfeld-Wolfen nicht ersichtlich, daher keine Beurteilung möglich 2) Forderung nach einer festen Busverbindung Wolfen und Muldenstein sowie zwischen Muldenstein, Friedersdorf und Bitterfeld bspw. mittels Verlängerung der Achse A2 3) Achse B3 sollte entlang des Stadthafens führen 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Eine exakte Festlegung der konkreten Linienwege auf den Stadtachsen wird im Rahmen des NVP nicht erfolgen, sondern obliegt dem VU. Vielmehr werden wichtige Ziele auf diesen Achsen festgelegt, die anzufahren sind. 2) SPNV-Verbindung existiert, daher keine Busverbindung notwendig 3) Die Entscheidungshoheit über die exakte Führung der Stadtachsen liegt beim VU, weil im NVP nur Zwangspunkte vorgegeben werden

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>4) Soll Anbindung von Rödgen, Zschepkau und Reuden ausschließlich mit dem Anrufbus erfolgen?</p> <p>5) Erschließung von Bobbau (Muldepark) ist zwingend erforderlich</p> <p>6) Erschließung von Holzweißig mit fester Bedienung nicht erkennbar, Achse B2?</p> <p>7) Führung Achse B2: Holzweißig-Bitterfelder Bogen-Zentrum-Bf. Bessere Erschließung des südl. Teils sowie bessere Erreichbarkeit für Fahrgäste aus Thaheim, Sandersdorf, Zscherndorf und Holzweißig</p> <p>8) Einbindung des Bitterfelder Bogens in feste Fahrten (v.a. am Sa/SF) aufgrund der touristischen Bedeutung</p> <p>9) Auf Linien 405/406 und 407 Taktverdichtung auf 30 Minuten (Wolfen-Nord, Krondorf, Altstadt Wolfen, Anhaltsiedlung Btf, Bf. Wolfen, Bf. Btf. Und Zentrum Btf)</p> <p>10) Achse B3 samstags bis 20 Uhr feste Fahrplanfahrten</p> <p>11) Anrufbusbedienung bis 23 Uhr</p> <p>12) Stadtverwaltung falsch in Karte platziert</p> <p>13) A2 soll lt. Text im Bf. Wolfen enden, unterscheidet sich von Karte</p> <p>14) Fehlende Haltestellenkategorien</p> <p>15) Finanzierung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen muss gesichert oder der zeitliche Rahmen erweitert werden</p> <p>16) Aufgabenträger sollte für die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus zuständig sein.</p>	<p>4) Ja</p> <p>5) Stadtachse B1</p> <p>6) Holzweißig wird mit der Stadtachse B2 im 60-Min.-Takt bedient.</p> <p>7) Der genaue Linienweg der Stadtachsen wird nicht mit dem NVP festgelegt, sondern ausschließlich wichtige Zwangspunkte, die aufgrund eines erhöhten Fahrgastaufkommens anzufahren sind. Natürlich kann dabei auch der Bitterfelder Bogen einbezogen werden.</p> <p>8) Siehe 7)</p> <p>9) Als Mindestforderung kann der Landkreis im Zuge der Gleichbehandlung zu regionalen Achsen auch nur einen 60'Takt stabil garantieren. Um Verkehrsspitzen abzufedern ist eine temporäre Taktverdichtung möglich.</p> <p>10) Da das Fahrplanangebot auf der Achse B1 aufgrund des späten Berufsverkehrs bis 19 Uhr verlängert wurde, scheint eine ähnliche Anpassung für den Sa sinnvoll – aber besser auf der B1 statt der B3?</p> <p>11) Dafür besteht keine Notwendigkeit, weil die Nachfrage zu gering ist.</p> <p>12) Wird geändert in Rathausplatz 1 in Wolfen</p> <p>13) Achse A2 endet in Wolfen-Bf. An gleicher Stelle beginnt die Stadtachse B3.</p> <p>14) LK und Städte waren (und sind es weiterhin) aufgefordert, „ihre“ Haltestellen zu kategorisieren, bis wann und ob ein barrierefreier Aus- bzw. Umbau bis 2022 erfolgt</p> <p>15) Als Verknüpfungspunkte kommen nur geeignete Haltestellen, d.h. die, die behindertengerecht sind, zum Einsatz. Daher auch die Aufforderung an die Kommunen, den zeitlichen Rahmen einer barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen im Verkehrsgebiet abzustecken. Förderregularien sind bekannt und werden gegenwärtig nicht geändert.</p> <p>16) Gesetzmäßig sind die Städte und Gemeinden Baulastträger. Beim LK können für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Zuständigkeitsbereich Zuschüsse beantragt werden. Zzt. 95% Förderanteil!</p>

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>17) Auf welchen konkreten Linien ist eine Fahrradmitnahme möglich? De facto ist in Bussen mit Multifunktionsfläche keine Fahrradmitnahme möglich</p> <p>18) Kostenfreie Fahrradmitnahme ermöglichen und kommunizieren</p> <p>19) Maßnahmen gegen Fahrgastverlust?</p> <p>20) Viele Direktverbindungen erhalten, weil ältere Fahrgäste Umstiege als Belastung empfinden.</p>	<p>17) Dazu kann noch keine Aussage getroffen werden. Eine multifunktionale Fläche ist so dimensioniert, dass mindestens 1 Rollstuhl, 1 Fahrrad oder 2 Kinderwagen dort Platz finden ohne den Durchgang im Fahrzeug zu blockieren. Vielmehr wird über den Einsatz solcher Flächen im Schülerverkehr zu diskutieren sein.</p> <p>18) Eine generelle Möglichkeit zur Fahrradmitnahme ist natürlich zu begrüßen, allerdings geht dies immer auf Kosten der Schülerbeförderung (größere Multifunktionsflächen bedeuten gleichzeitig weniger Sitzplätze! Außenträger verlängern die Haltestellenaufenthaltszeiten deutlich)</p> <p>19) Aufgrund der Topografie und Demografie im ländlichen Raum des LK ABI profitiert die Hauptnutzerguppe im ÖPSV (neben dem Schülerverkehr) von altersgerechten, d.h. weitgehend barrierefreien, Haltestellen und Fahrzeuge am meisten. Daher sollte der ohnehin bis 2022 geforderte barrierefreie Ausbau im ÖSPV schnellstmöglich vorangetrieben werden.</p> <p>20) Direktverbindungen sind immer wünschenswert, aber nicht überall realisierbar. Hauptziel ist eine flächendeckende ÖPSV-Erschließung zur Daseinsvorsorge, welche an zentralen Punkten Verknüpfungspunkte vorsieht, an denen Anschlüsse gewährt werden müssen. Dabei ist die Koordination mit regionalen Nachfragepotenzialen notwendig.</p>
LK Salzlandkreis 31.07.2014	<p>1) Beendigung der flexiblen Bedienung durch VU des LK ABI in Bereichen der Städte Bernburg (Preußlitz) und Könnern (Cörmigk, Gerlebogk) wird mit Bedauern zur Kenntnis genommen</p> <p>2) Mit o.g. ist die Anlage 1 dahingehend abzuändern, dass keine ausbrechenden Linien im Bereich Wörbzig/Gröbzig auftauchen</p>	<p>1) Der NVP kann darüber nicht befinden, inwieweit der Genehmigungsinhaber den Verkehr außerhalb des LK bedient. Hier liegt die Entscheidung einzig beim VU.</p> <p>2) Da hierfür also keine endgültige Entscheidung vorliegt, werden die ausbrechenden Linien vorerst entfernt.</p>
LK Teltow-Fläming 31.07.2014	Keine Einwände	
Stadt Südliches Anhalt 31.07.2014	1) Fehlende Hauptverbindungsachse von Köthen entlang der B 183 über Weißsand-Görlzau und Radegast bis zu einem Verknüpfungspunkt im Altkreis Bitterfeld zur Anbindung des BSZ in BF	1) Die unmittelbare Nähe der B 183 zum SPNV (KBS 340 Richtung Stumsdorf) lässt eine Führung einer Regionalachse entlang dieser Bundesstraße nicht zu – Problem Parallelverkehr, bzw. Stärkung SPNV. Zudem besteht in Görzig ein Verknüpfungspunkt (Stichwort Anrufbus) zur Achse nach Köthen und damit auch nach Bitterfeld.

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	2) Verknüpfungspunkt in Quellendorf, Schulstraße bei Bewilligung der Fördermittel bis 2014 behindertengerecht 3) Grundzentren gemäß „Regionalem Entwicklungsplan Daseinsvorsorge“ im Bereich der Stadt Südliches Anhalt nicht mit ÖPNV erreichbar	2) Eine barrierefreie Haltestelle in Quellendorf ist von essenzieller Bedeutung, da hier ein Verknüpfungspunkt auf einer Achse der Kategorie 1 entstehen soll. 3) Nicht über feste Fahrten sondern über Rufbusfahrten.
NASA GmbH	1) Tarifliche und verkehrliche Kooperation besteht bereits, sie soll weiterentwickelt werden 2) KBS 251 gibt es nicht mehr, dafür ist KBS 501.2 im Abschnitt Bitterfeld-Delitzsch zu ergänzen 3) Hinsichtlich der angebotenen Fahrplankilometer ist Erläuterungsbedarf vorhanden, mit welcher Methodik die angebotenen Fahrplankilometer ermittelt und berücksichtigt werden. 4) Im Text ist die Rede von Anrufbuszuschlag in Höhe von 0,50 Euro bzw. 1,00 Euro, obwohl keiner erhoben werden soll. 5) Ergänzung im Abschnitt Verknüpfungen im Landesnetz. „Köthen ist im Landesnetz Sachsen-Anhalt als Taktknoten zur Minute 30 ausgewiesen, an dem stündliche Nahverkehrszüge auf den KBS 334 und 340 sowie stündlich Züge des Fernverkehrs verkehren. Die Züge der KBS 334 sind in Köthen mit dem Fernverkehrsangebot und den Nahverkehrszügen von/nach Halle/Saale verknüpft.“ 6) SPNV-Zugangsstellen Marke und Osternienburg ergänzen sowie Definition von P+R und P+B und Planung P+R in Zerbst 7) Aussage zu Synergieeffekten entfernen (S.36) 8) Um Aufnahme der Landesbuslinie 434 in die Hierarchie des Verkehrsnetzes wird gebeten 9) Kennzeichnung der Buslinie 434 bzgl. der Finanzierung ist zu ergänzen, da diese noch geprüft wird. Avisiert ist diese Relation bis 30.06.2017 10) Kenntlichmachung der Bedienfrequenz auf den Regionalachsen (analog zur Anlage 2)	1) Wird geändert 2) Wird geändert 3) Summation aller im Fahrplan angebotener Linienwege (fest+flexibel) 4) Im Analyseteil, also im aktuellen Zustand wird sehr wohl ein Anrufbuszuschlag erhoben. Ziel ist es, diesen wegfällen zu lassen. Seit Fahrplanwechsel am 04.09.2014 weggefallen 5) Wird eingefügt 6) Zugangsstellen werden ergänzt; P+R unterliegen der Verkehrssicherungspflicht der Kommunen. Gegenwärtig ist lediglich am Bf. Wolfen ein solcher ausgewiesen. Auf S.6 wird Definition ergänzt. 7) Mit welcher Begründung? Formulierung bleibt erhalten, da es dem Interesse des Aufgabenträgers entspricht. 8) Wird eingefügt 9) Wird eingefügt 10) Bedienfrequenz ist in Anlagen ersichtlich - Übersichtlichkeit soll erhalten bleiben. Ansonsten Verweis auf Textteil (Tab. D-2)!

Anzuhörender	Hinweis	Reaktion
	<p>11) Achse A8 Dessau-Wolfen-Nord kritisch hinsichtlich der Entstehung einer parallelen Verkehrsführung zum SPNV</p> <p>12) Überarbeitung der Tabelle zur Bedienqualität der Regionalachsen notwendig (bspw. A7 und A8 ohne Takt)</p> <p>13) Hinweise zu Verknüpfungspunkten Landesnetz-ÖSPV</p> <p>14) Besser: Personen mit Nutzungseinschränkungen statt Nutzungsschwierigkeiten</p> <p>15) Höhere Gefährdung von Kindern ist auch auf Rücksichtslosigkeit anderer Verkehrsteilnehmer zurückzuführen.</p> <p>16) Anpassung auf S.53: „ Auf die Einhaltung der im PBefG benannten Frist einer vollständigen barrierefreien Haltestellengestaltung kann daher im Landkreis aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen verzichtet werden, [...]“</p> <p>17) Jede der in Anlage 6 aufgelisteten Haltestellen ist einer Kategorie zuzuordnen</p> <p>18) Liniennetzplan sollte auch für die Kategorie C verpflichtend sein, da auch Stadtbuslinien in diese Kategorie fallen</p> <p>19) Ergänzung zu Fahrgastinformation und Vertrieb. „Für INSA sind von den Konzessionsinhabern immer aktuell bereitzustellen: Fahrplandaten, Tarifdaten, Störungsdaten (HAFAS Information Manager) und Echtzeitdaten (Standortmeldungen oder Fahrzeitprognosen).“</p> <p>20) Anforderungen an die Informationsmedien: SPNV integrieren, Linien auf Hauptachsen und Landesnetzverbindungen hervorheben und auf Schülerfahrtenpaare gänzlich verzichten (Übersicht) Darstellung Anrufbus muss geeignet erscheinen!</p>	<p>11) Es handelt sich hierbei um eine Achse der Kategorie 3, die der Tatsache geschuldet ist, dass sich auf der Bahntrasse im Bereich zwischen Marke und Dessau keine HP befinden und mehrere kleinere Ortschaften keinen Zugang zum SPNV haben. Außerdem ist der Abstand der Achse zur Bahntrasse groß genug, um nicht als parallele Verkehrsführung zu gelten</p> <p>12) Möglichkeit eines stdl. Angebotes ist unter Beachtung von Punkt 3.2.1 auf allen Achsen gegeben.</p> <p>13) Derartige Hinweise werden gern berücksichtigt.</p> <p>14) Wird geändert</p> <p>15) Dieser Aspekt darf nicht vergessen werden.</p> <p>16) Wird ergänzt</p> <p>17) ...was jedoch die Aufgabe der Kommunen ist.</p> <p>18) Liniennetzplan für Kategorie-C-Hst. auf Stadtlinien ist sinnvoll, auf regionalen Linien nicht zwingend erforderlich (Kann/kann nicht)</p> <p>19) Wird ergänzt</p> <p>20) Derartige Details liegen im Zuständigkeitsbereich der VU und können nicht im NVP gefordert werden</p>
LK Saalekreis 01.08.2014	Keine Einwände	