



NAHVERKEHRSPLAN Burgenlandkreis Kurzfassung

Planungszeitraum: 2019 - 2029

IMPRESSUM

Der vorliegende Nahverkehrsplan entstand in Kooperation:

Burgenlandkreis: Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr

Wirtschaftsamt
Schönburger Straße 41
06618 Naumburg

Telefon +49 34 45 73-0
Telefax +49 34 45 731199
Internet: www.burgenlandkreis.de
E-Mail: wirtschaftsamt@blk.de

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH: Verkehrsverbund

Prager Straße 8
04103 Leipzig

Telefon +49 341 86843 – 0
Telefax +49 341 86843 - 99
Internet: www.mdv.de
E-Mail: post@mdv.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Ron Böhme Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Sven Heider M.A., M.Sc. Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Dipl.-Ing. Hendrik Oehme Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Dipl.-Ing. Thomas Böhm Burgenlandkreis
Dipl.-Ing. Matthias Hillger Burgenlandkreis

Die Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurde begleitet durch die Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan“ unter Leitung des Aufgabenträgers Burgenlandkreis, unter Mitwirkung der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), der Naumburger Straßenbahn GmbH und der Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH (PVG).

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird im vorliegenden Nahverkehrsplan auf geschlechterspezifische Substantive und Pronomen verzichtet. Dies soll jedoch keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung zum Ausdruck bringen.

Titelbild: Christian Hüller

Aufstellung: Naumburg (Saale) / Leipzig, 2017 – 2018

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Kurzfassung.....	4
2.	verkehrspolitische Grundlagen und Ziele	5
3.	Bestandsaufnahme.....	6
4.	Festlegungen des Bedienungsstandards und des Leistungsangebots	9
5.	Bewertung des ÖPNV-Angebots	13
6.	Gestaltung des ÖPNV	15
7.	Verkehrsprognose ÖPNV.....	21
8.	Finanzierung des ÖPNV.....	23
9.	Schlusswort.....	26

1. KURZFASSUNG

Die vorliegende Kurzfassung des Nahverkehrsplans des Burgenlandkreises gibt wesentliche Kernpunkte der ausführlichen Version wieder und ermöglicht damit eine Übersicht über die thematischen Schwerpunkte. Für eine umfassende Kenntnisnahme der ÖSPV-Ausrichtung im Burgenlandkreis wird auf die ausführliche Fassung verwiesen, die über die Kreisverwaltung bzw. die Internetseite des Burgenlandkreises abgerufen werden kann.

In der Kurzfassung wurden Verweise in blau markiert, wenn diese sich auf die Langversion des Nahverkehrsplans des Burgenlandkreises beziehen. Der vollständige Nahverkehrsplan ist unter: <https://www.burgenlandkreis.de/de/nahverkehrsplan.html> abrufbar.

2. VERKEHRSPOLITISCHE GRUNDLAGEN UND ZIELE

Der Burgenlandkreis ist als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in seinem Gebiet zuständig. Er plant, organisiert und finanziert somit das Angebot des ÖSPV und ist verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben (gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt ÖPNVG LSA §§ 5, 6). Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird in Sachsen-Anhalt und damit auch im Burgenlandkreis durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) organisiert, die als SPNV-Aufgabenträger den ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt beschließt.

Der Nahverkehrsplan für den Burgenlandkreis ist nach seiner letzten Fortschreibung vom 02.03.2010 und der Aktualisierung vom 30.11.2015 nun erneut fortzuschreiben. Anpassungsbedarf ergibt sich z. B. durch die Veränderungen des Bevölkerungsstands und des Verkehrsangebots sowie Änderungen der finanziellen Rahmenbedingungen. Folgende verkehrspolitische Zielsetzungen sind bezogen auf das Leistungsangebot des ÖSPV im Burgenlandkreis vorgegeben:

- Berücksichtigung von Empfehlungen des „Zukunftssicheren ÖPNV-Konzeptes 2020 für den Burgenlandkreis“ (Clever unterwegs im Burgenlandkreis) mit der Zielstellung der Einführung des integralen Taktfahrplans auf den Hauptverkehrsachsen („Erweitertes Netz“)
- Anbindung aller Ortschaften mindestens im 2-h-Takt von Montag bis Freitag, in Kombination mit flexiblen Bedienformen und teilweiser Verdichtung zum 1-h-Takt
- Erhaltung bzw. Verbesserung von Qualität und Nachfrage im Linienbusverkehr durch Anschlusssicherung zwischen vertakteten Linien und alternativen Bedienformen sowie zum Schienenpersonennahverkehr
- Beachtung und schrittweise Umsetzung der Anforderungen der Barrierefreiheit in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen, Straßenbauasträgern und den betroffenen Beiräten
- Verbesserte Abstimmung von Schulanfangs- und -endzeiten im Einvernehmen mit den Schulgesamtkonferenzen, der Schülerbeförderungssatzung und den Vorgaben des Schulgesetzes Sachsen-Anhalt an die Taktzeiten des neuen ÖPNV-Konzeptes
- Berücksichtigung der fachlichen und finanziellen Grundlagen zur Prüfung einer Tarifzonenanpassung im Burgenlandkreis
- Verbesserung des Kostendeckungsgrades des ÖPNV
- Einführung eines „Service-Busses“ als zusätzl. Mobilitätsangebot in der Naherschließung anstelle von vorhandenen RufBus-Angeboten und unter finanzieller Beteiligung von Gemeinden von ca. 5 Prozent der zusätzlichen Betriebskosten gegenüber der RufBus-Leistung
- bedarfsgerechte Erweiterung flexibler Bedienformen in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage
- weiterer Ausbau der Verknüpfungsstellen zw. den Verkehrsträgern insbesondere im Zuge des Aufbaus eines Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes
- Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt zur zukunftsorientierten Weiterentwicklung der Verbindungen des ÖPNV-Landesnetzes
- Verstärkung der Aktivitäten im Hinblick auf Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung zur Kundeninformation und -bindung, verstärkt in der Einlaufphase des neuen ÖPNV-Konzeptes

Der Burgenlandkreis als Gesellschafter des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) verfolgt zudem die Ziele des MDV-Strategieprozesses 2020.

3. BESTANDSAUFNAHME

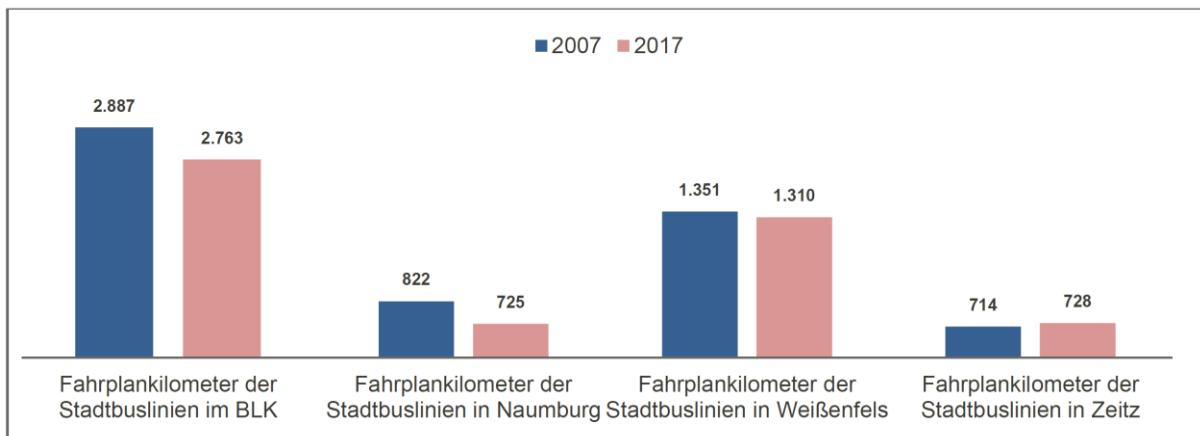
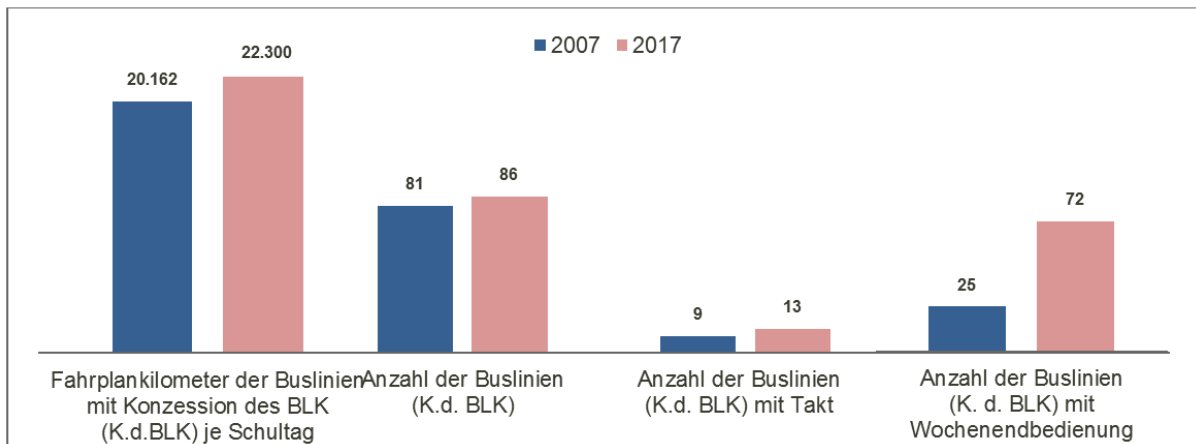
Als zusammenfassender Überblick zur Bestandsaufnahme werden im Folgenden das Verkehrsangebot des Regionalbusverkehrs, die Entwicklung im Busverkehr und der Stadtbuslinien sowie die Nachfrageentwicklung im ÖSPV dargestellt.

Tabelle 1: Regionalbusverkehr der PVG BLK im Burgenlandkreis

Aufgabenträger	Burgenlandkreis	
Verkehrsunternehmen	PVG <i>Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH</i>	
Gesamtanzahl der Linien	86	
<i>davon: im Regionalverkehr</i>	71	
Fahrplanleistung der Linien pro Schultag	22.300 km	
<i>davon: im Regionalverkehr</i>	18.507 km	
Gesamtanzahl der Fahrplanfahrten	1.431	
<i>davon: im Regionalverkehr</i>	1.091	
	<i>absolut</i>	<i>%</i>
Linien mit Takt	27	31 %
<i>davon: im Regionalverkehr</i>	13	18 %
Linien mit Fahrten am Samstag	52	60 %
<i>davon: im Regionalverkehr*</i>	40	56 %
Linien mit Fahrten am Sonntag	44	51 %
<i>davon: im Regionalverkehr*</i>	32	45 %

* überwiegend als RufBus; Quelle: Fahrplanstand: Dezember 2017

Abbildung 1: Entwicklungen im Busverkehr und der Stadtbuslinien 2007/2017



Auswertung für mittleren Wochentag. Quelle: Fahrplanstand: Dezember 2017, NVP 2009.

Aus der TABELLE 2 wird deutlich, dass der Rückgang der Verkehrsnachfrage noch über die Abnahme der Bevölkerungszahlen hinausgeht. Als Begründung dafür kann u.a. die im ländlichen Raum noch weiter gewachsene Motorisierung genannt werden. Ein Handlungsbedarf ist daraus abzuleiten.

Tabelle 2: Linienbezogene Nachfrage der Stadtlinien in den Mittelzentren

Stadt	Linie	Linienbeförderungsfälle 2006/2007	Linienbeförderungsfälle 2013/2014	Linienbeförderungsfälle 2016/2017
Naumburg	1/ 101	336.000	410.000	381.000
	2/ 102	206.000	200.000	173.000
	3/ 103	18.000	10.000	7.000
	Tram 4	71.000	96.000	152.000
	Summe	631.000	716.000	713.000
Weißenfels	1/ 201	45.000	182.000	55.000
	2/ 202	10.000	176.000	79.000
	-/ 203	-	286.000	11.000
	4/ 204	218.000	15.000	7.000
	5/ 205	172.000	56.000	46.000
	6/ 206	146.000	-	63.000
	7/ 207	117.000	-	80.000
	8/ 208	152.000	-	63.000
	9/ 209	191.000	-	138.000
	10/ -	107.000	-	-
	11/ -	58.000	-	-
	12/ -	40.000	-	-
15/ -	3.000	-	-	
	Summe	1.259.000	715.000	542.000
Zeititz	A/ 301	426.000	151.000	186.000
	B/ 302	84.000	151.000	86.000
	C/ 303	26.000	137.000	143.000
	D/ -	14.000	-	-
	Summe	550.000	439.000	415.000
Gesamt				
	Stadtbus	2.369.000	1.774.000	1.518.000
	Naumburger Straßenbahn	71.000	96.000	152.000
	Regionalbus	3.063.000	2.535.000	2.268.000
	Summe	5.503.000	4.405.000	3.938.000

Quelle: PVG Burgenlandkreis mbH, Naumburger Straßenbahn GmbH

4. FESTLEGUNGEN DES BEDIENUNGSSTANDARDS UND DES LEISTUNGSANGEBOTS

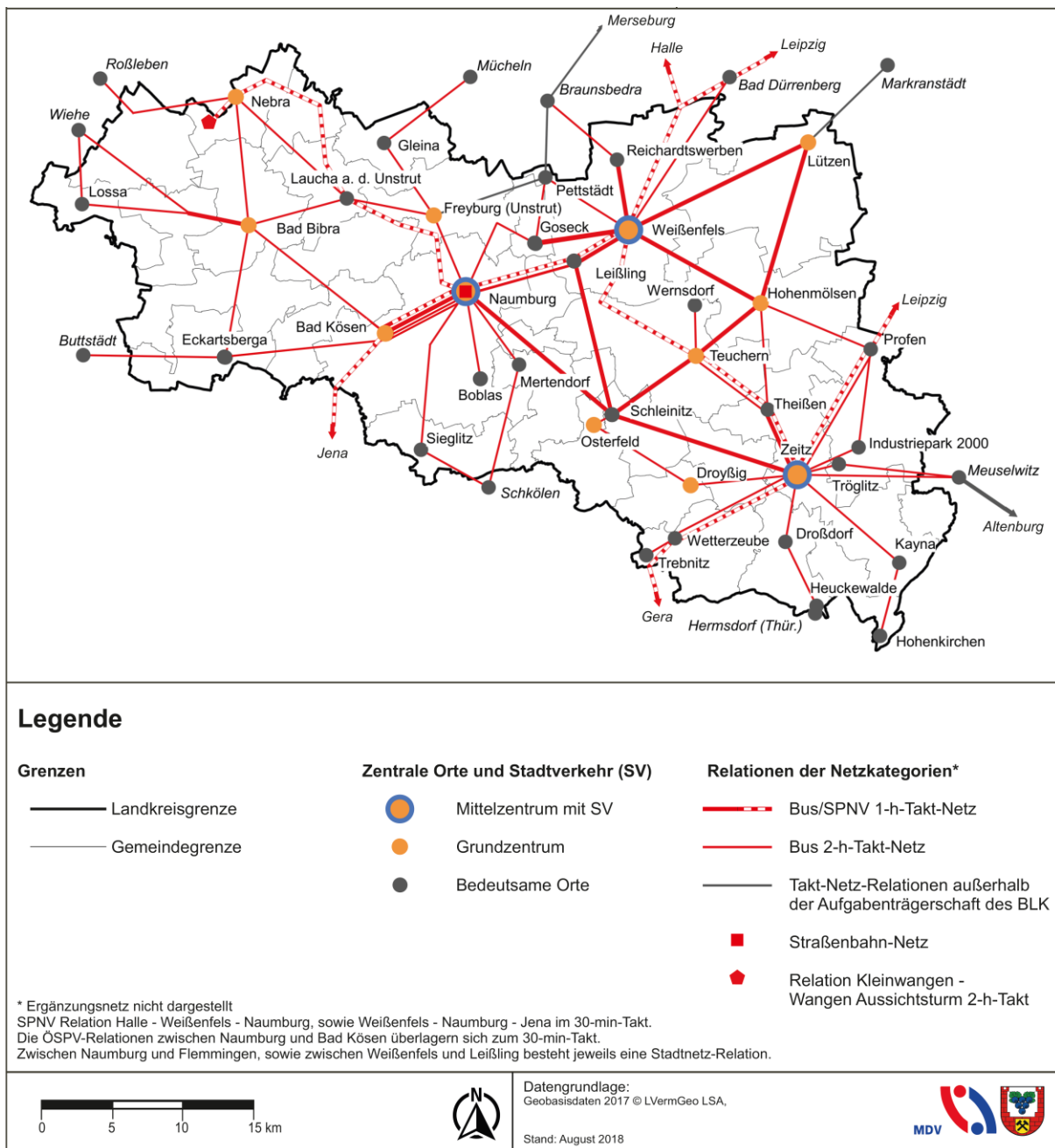
Alle Festsetzungen des Nahverkehrsplans sind von den Akteuren des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖSPV) im Verkehrsraum des Burgenlandkreises einzuhalten. Mit der Beschlussfassung des Kreistages des Burgenlandkreises zu dem vorliegenden Nahverkehrsplan treten diese Festsetzungen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch den Burgenlandkreis bis zum Laufzeitende des Nahverkehrsplans in Kraft. Als Überblick zu den Festsetzungen des ÖSPV im Burgenlandkreis wird sich auf die Netzgliederung fokussiert.

Tabelle 3: Standards der Netzgliederung und Angebotsstruktur im ÖSPV

		Regionalverkehr				Stadtverkehr		
		1-h-Takt-Netz	2-h-Takt-Netz	Ergänzungsnetz	Straßenbahnnetz	Stadtbusnetz		
Legende								
x bzw. Wert	Kriterium muss mindestens erfüllt werden							
-	Kriterium darf nicht zu treffen							
offen	Kriterium kann frei gewählt werden							
mögliche Verkehrsträger	SPNV	X	X	-	-	-		
	Bus	X	X	X	-	X		
	Straßenbahn	-	-	-	X	X		
	RufBus	Zur Ergänzung der Mindestbedienung möglich.			X	-	X	
Reisezeitverhältnis von ÖPNV/MIV bzw. Beförderungsgeschwindigkeit		≤2 oder maximal 30 min länger als MIV		min.: 25 km/h	offen	min.: 15 km/h		
Umsteige-häufigkeit <i>je nach definierter Relation (ANLAGE 38)</i>	Regelfall: ohne Umstieg	X	-	-	X	-		
	max. ein Umstieg	-	X	-	-	-		
	max. ein Umstieg mit Anschluss	X	-	-	-	-		
Markenname im ÖSPV	PlusBus	-	TaktBus	-	Bus/RufBus	Tram	StadtBus	
Zeitraumen der Bedienung <i>an Schul- wie an Ferientagen</i>	Mo bis Fr (Uhrzeit)	05-21	06-18	06-18	06-18	06-18	05-21	05-20
	Samstag (Uhrzeit)	06-20	08-18	08-18	08-18	08-18	08-21	08-18
	Sonntag/Feiertag (Uhrzeit)	06-20	09-18	09-18	09-18	09-18	08-21	09-18
Bedienungshäufigkeit <i>an Schul- wie an Ferientagen</i>	Angebotsorientiert	X	X	-	X	X		
	Bedarfsorientiert	-	-	X	-	-		
	Takt: Mo-Fr	60 min	120 min	120 min	30 min	30/60 min		
	Takt: Sa	offen	offen	offen	30 min	60/120 min		
	Takt So/ Ftg.				offen			
	min. Fahrten/Ri.: Mo bis Fr	13-15 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	Schultag: 5-8 Fahrten Ferien: 3-5 Fahrten	30 vertaktete Fahrten	vertaktete Fahrten	
	min. Fahrten/Ri.: Samstag	6 vertaktete Fahrten	offen	4 vertaktete Fahrten	offen	offen	24 vertaktete Fahrten	einzelne Fahrten
min. Fahrten/Ri.: Sonntag/Feiertag	4 vertaktete Fahrten	offen	offen	offen	offen	24 vertaktete Fahrten	einzelne Fahrten	

In begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich.

Karte 1: Festlegung des 1-h-, 2-h- Takt und Straßenbahnnetz im Burgenlandkreis



Für regionalbedeutsame Ziele gelten zudem spezifische Anforderungen, die in der nachfolgenden TABELLE 4 dargestellt sind. Als regionalbedeutsame Ziele innerhalb des Burgenlandkreises werden Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächige Industrie- und Gewerbegebiete, Freizeitziele und touristische Einrichtungen, medizinische Einrichtungen (Krankenhäuser) sowie Berufsschulen definiert (siehe [KAPITEL 2.3](#)). Ausnahmen können für Ziele gelten, die nur ein saisonal beschränktes Angebot aufweisen (z.B. Badeseen). In solchen Fällen sind gesonderte Abstimmungen mit dem Aufgabenträger durchzuführen.

Tabelle 4: Festsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

Regionalbedeutsame Ziele	Angebotsqualität: Mindeststandard	Besonderheiten
bedeutsame Einzelhandelsstandorte	1-h-Takt-Netz	Anbindung an Sonn-/ Feiertagen nicht erforderlich, Öffnungszeiten beachten.
Gewerbegebiete	2-h-Takt-Netz	Ergänzung von Verstärkerfahrten zu den ortsüblichen Arbeitszeiten, ggf. als RufBus
Freizeitziele (ggf. nur saisonales Angebot)	2-h-Takt-Netz	zusätzlich 4 Fahrtenpaare am Samstag, Sonntag und Feiertag, ggf. als RufBus
Klinikstandorte und MVZ	1-h-Takt-Netz	Öffnungszeiten und ServiceBus* beachten.
Berufsschulen	1-h-Takt-Netz	Anbindung an Sonn-/ Feiertagen nicht erforderlich

*Beim ServiceBus kann von den Taktzeiten abgewichen werden.

5. BEWERTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTS

Nachdem in **KAPITEL 2** eine Bestandsaufnahme durchgeführt und damit der ÖPNV im Burgenlandkreis analysiert wurde, sollen im Folgenden diese Kriterien auf Basis der in **KAPITEL 3** festgelegten Standards bewertet werden.

Fokus	Fazit
Das 1-h- und 2-h-Takt-Netz	Durch die Analyse und Bewertung des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes wird deutlich, dass circa 58 Prozent der Relationen noch nicht den künftigen qualitativen Anforderungen entsprechen. Diese Relationen sind dem Buslinienverkehr zugeordnet. Um erforderliche Maßnahmen ableiten zu können, ist es notwendig, diese Relationen einer vertiefenden Betrachtung zu unterziehen und dabei den jeweiligen Relationen spezifische Linien zuzuordnen. Diese Zuordnung als Element der Gestaltung des zukünftigen ÖSPV im Burgenlandkreis erfolgt in KAPITEL 6 .
Das Straßenbahnnetz	Die Analyse zeigt, dass die Festsetzungen zum Standard des Straßenbahnnetzes eingehalten werden. Insgesamt ist das Niveau gut und sollte in der Laufzeit des Nahverkehrsplans beibehalten werden, um der besonderen Bedeutung der Straßenbahn für den Stadtverkehr als auch in Hinblick auf ihre touristische Wirkung gerecht zu werden. Die Anerkennung des MDV-Tarifs durch die Naumburger Straßenbahn ist langfristig zu sichern. Zur Entscheidung über die Wiederherstellung eines Ringverkehrs sollen mittelfristig konzeptionelle Untersuchungen im Sinne einer ausgewogenen Aufgabenverteilung zwischen Stadtbus und Straßenbahn durchgeführt werden.
Das Stadtnetz	In den Städten Naumburg, Weißenfels und Zeitz wird ein heterogenes Bild hinsichtlich der ÖPNV-Angebotsqualitäten deutlich. Insbesondere in Weißenfels und Zeitz bestehen Defizite hinsichtlich der festgesetzten Anforderungen im Stadtnetz. Dies betrifft im Wesentlichen die Angebotsqualität in einigen Stadtteilen der Städte. Zudem besteht Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Komplexität des Stadtnetzes in Weißenfels. Eine Überprüfung und ggf. Neukonzeptionierung der Stadtverkehre in Weißenfels und Zeitz ist unter Einbindung des Regionalverkehrs anzustreben. In Naumburg sollte geprüft werden, ob die Linie 102 in einen Zweirichtungsverkehr umgestaltet werden kann. Außerdem sollten die Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV innerhalb der Städte geprüft werden, um die Attraktivität der Stadtlinien zu erhöhen. Als weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV als Gesamtsystem sollte geprüft werden, inwiefern die Einrichtung neuer Haltepunkte im SPNV in Naumburg den Stadtverkehr aufwerten kann. Die Linienkennzeichnung im Stadtverkehr im Burgenlandkreis entspricht derzeit nicht der einheitlichen ÖPNV-Systematik im MDV (Buchstaben).
Das Ergänzungsnetz	Insgesamt zeigt die Analyse der ÖSPV-Anbindung hinsichtlich der Kriterien des Ergänzungsnetzes, dass für nahezu alle Ortschaften die Anforderungen aus KAPITEL 3 erfüllt sind. Für die restlichen 7 Ortschaften ist im Rahmen des Maßnahmenkonzepts des Nahverkehrsplans eine Anbindung vorzusehen. Im Zusammenhang mit der Beseitigung bestehender Defizite des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes sollte geprüft werden, inwiefern Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. die Anbindung bestimmter Ortschaften neu strukturiert oder durch alternative Bedienformen optimiert werden können.
Ortserschließung durch Haltestellen	Die Erschließung je Ortsteil kann in ANLAGE 45 nachvollzogen werden. Insgesamt sind 69 % der Siedlungsfläche im Burgenlandkreis durch ÖPNV Haltestellen erschlossen. Damit ist das Ziel eines Erschließungsgrads von 80 % bisher noch nicht vollständig erreicht. Aus KARTE 6 wird deutlich, dass insbesondere in den Ortschaften Leißling, Lützen, Teuchern, Tröglitz, Zeitz, Osterfeld sowie Freyburg (Unstrut) geprüft werden sollte, ob eine Haltestellenverdichtung weitere Fahrgastpotenziale erschließen kann (siehe ANLAGE 49). Diese Prüfung sollte unter der Beachtung der verkehrstechnischen Verhältnisse der Orte durchgeführt werden. Es ist das Ziel im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans die Erschließungsquote im ÖPNV auf 80 % zu steigern. Dafür ist eine explizite Mitwirkung der Kommunen als Träger der Haltestellen notwendig.
Flexible Bedienformen	Beide Varianten der flexiblen Bedienformen haben sich für den Burgenlandkreis bewährt und sollten weiterhin zum Instrumentarium des ÖPNV-Angebots gehören. Zudem sollte in Hinblick auf dünn besiedelte Räume oder bisher nicht angebundene Ortschaften geprüft werden, inwiefern in bestimmten Gebieten auch von Montag bis Freitag noch stärker RufBusse angeboten werden können (siehe ANLAGE 39). Für die Ausschöpfung der Vorteile und der weiteren Entwicklung der flexiblen Angebote

Fokus	Fazit
	sollten eine Erweiterung der Bestellmöglichkeiten über technische Systeme und die Verbesserung der Informationsübermittlung an die Fahrgäste geprüft werden.
Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung	Eine gute Verknüpfung wird bereits aktuell bei der Angebotsgestaltung berücksichtigt (d.h. günstige Umsteigewege und -zeiten). Gerade die PlusBus- und Landesnetzlinien sind hierbei positiv hervorzuheben. In Hinblick auf zukünftige Veränderungen des Liniennetzes im Burgenlandkreis ist bzgl. der Verknüpfung entscheidend, dass insbesondere noch nicht bestehende Verknüpfungspunkte eingerichtet sowie alle Punkte im Alltag „überwacht“ und dauerhaft beachtet werden (schritt haltend mit Veränderungen beim SPNV). Besondere Bedeutung hat dabei die Schnittstelle am Kaufland Logistik-Center (Kaufland Verteilzentrum), die für den gesamten Regionalverkehr des Burgenlandkreises essentiell ist. Sollten die baulichen Voraussetzungen für zukünftige Verknüpfungsstellen noch nicht vorhanden sein, ist ein Ausbau der Infrastruktur durch den Baulastträger erforderlich.
Anschluss-sicherung	Die im Rahmen der Festsetzungen getroffene Vorgabe, dass Abbringerbusse bei der letzten Fahrt jeder Linie bis maximal zehn Minuten auf verspätete Zubringerverkehrsmittel warten, stellt eine Minimalforderung dar, welche verkehrlich ohne hohen Mehraufwand umsetzbar erscheint und umzusetzen ist. Eine Ausdehnung auf den Gesamtfahrplan ist im Grunde wünschenswert, erfordert aber eine Berücksichtigung bereits im Zusammenhang mit der Fahrplangestaltung, z. B. in Form der Berücksichtigung zusätzlicher Pufferzeiten und bedingt dadurch ggf. einen Anstieg der betrieblichen Aufwendungen und längere Vorbereitungszeiten. Neben der kontinuierlichen Versorgung mit unternehmensübergreifenden Ist-Fahrplandaten in Echtzeit („Datendrehscheibe“) sind darüber hinaus die möglichen maximalen Wartezeiten der Abbringerfahrten linienscharf zu definieren und in Abhängigkeit von Fahrplanwechseln regelmäßig zu überprüfen und zu aktualisieren. Eine flächendeckende und alle Fahrplanfahrten einschließende Anschlusssicherung erscheint vor diesem Hintergrund als erstrebenswert und ist umzusetzen.
Regionalbedeut-same Ziele	Insgesamt sind die meisten regionalbedeutsamen Ziele durch den ÖPNV angebunden und die Anbindung entspricht überwiegend den festgelegten Anforderungen. Bei einigen Standorten bestehen noch Defizite, die durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden sollten (siehe KAPITEL 4.1.9). Für eine ÖPNV-Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele muss der Straßenraum in der Nähe der jeweiligen Standorte gewisse infrastrukturelle Voraussetzungen erfüllen, wie beispielsweise Bushaltemöglichkeiten oder Fußwege. Diese Voraussetzungen sind von den Straßenbaulastträgern bzw. Kommunen ggf. in Abstimmung mit dem Burgenlandkreis und dem Verkehrsunternehmen herzustellen.
Tarifzonen	Die Analyse zeigt, dass der Burgenlandkreis im Vergleich zu den anderen MDV-Landkreisen eher kleinflächige Tarifzonen aufweist. Die Größe der Tarifzonen im Burgenlandkreis liegt derzeit ca. 11 % unter dem MDV-Durchschnitt. Es besteht Überprüfungsbedarf, inwiefern eine Reduktion der Tarifzonenanzahl oder ein veränderter Tarifzonenzuschnitt unter Beachtung der Verkehrswege die Attraktivität des ÖPNV im Burgenlandkreis erhöhen und welcher Finanzierungsbedarf hierfür erforderlich ist. Zudem ist ein Übergangstarif in angrenzende Regionen zu prüfen.

6. GESTALTUNG DES ÖPNV

Die Ausgestaltung des ÖSPV im Burgenlandkreis soll in der Laufzeit des Nahverkehrsplans innovativ, wirtschaftlich und fahrgastfreundlich weiterentwickelt werden. Dafür wurde ein ÖPNV-Konzept erarbeitet, das der zukünftigen Gestaltung des ÖSPV zugrunde liegt. Das folgende Kapitel stellt die jeweiligen Maßnahmen näher dar. Die Grundlage für die Erarbeitung dieses Gestaltungs- bzw. Entwicklungskonzepts für den Burgenlandkreis bilden:

- Bewertungsergebnisse (**KAPITEL 4**) und Umsetzungsanalyse (**KAPITEL 4.8**)
- Ergebnisse aus den Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren
- Zukunftssicheres ÖPNV-Konzept 2020 für den Burgenlandkreis
- Beratungen mit dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen
- Laufende und abgeschlossene Planungen des Landes Sachsen-Anhalt als Aufgabenträger des SPNV

Um dieses Ziel zu erreichen sind neben einer detaillierten Feinplanung unter Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung zahlreiche Maßnahmen durchzuführen. In der folgenden TABELLE 5 sind einige ausgewählte Maßnahmen aufgeführt, die als Meilensteine für die Umsetzung des strategischen Liniennetzes evident sind.

Karte 2: strategisches Liniennetz für den Burgenlandkreis

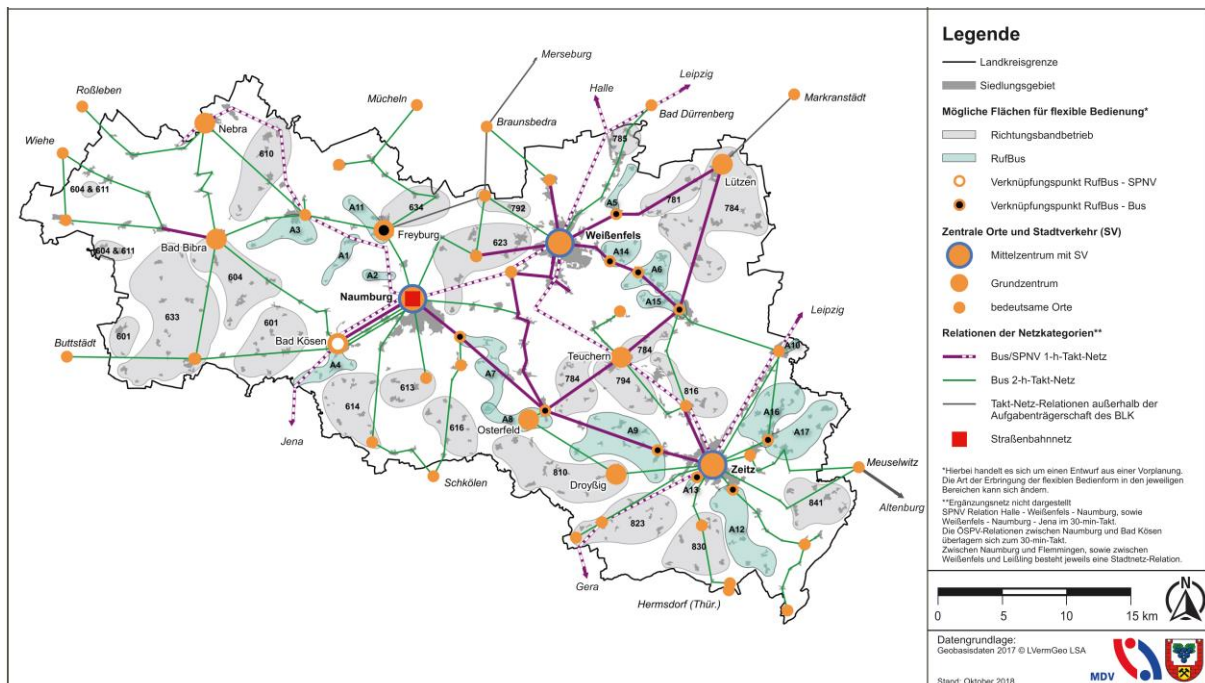


Tabelle 5: ausgewählte Maßnahmen zur Umsetzung des strategischen Liniennetzes

Nr.	Maßnahme	Beispiele von Teilmaßnahmen
1	Angebotsanpassungen bzw. Neugestaltung von Relationen, insbesondere der 1-h- und 2-h-Takt-Relationen gemäß KAPITEL 3 BZW. 4.1.1.	<ul style="list-style-type: none"> • Nr.14: Lützen – Hohenmölsen – Teuchern – Schleinitz: Neugestaltung einer Linie für die Relation im 1-h-Takt-Netz • Nr. 16: Weißenfels – Leißling: bestehende Fahrten vertakten im 1-h-Takt • Nr. 28: Naumburg – Goseck: vertakte Fahrten ergänzen zum 2-h-Takt sowie Wochenendangebot erweitern
2	Integrale Taktfahrplangestaltung aller 1-h- und 2-h-Takt-Linien und Abstimmung zu Stadtbus- und Ergänzungsnetz sowie zu flexiblen Bedienformen	<ul style="list-style-type: none"> • Integrale Neugestaltung und Abstimmung der Fahrpläne aller ÖSPV-Linien auf Grundlage der definierten Relationen der Netze, u.a. zur Herstellung von Verknüpfungen und der vorgegebenen Taktzeiten • Berücksichtigung der SPNV-Fahrpläne zur Herstellung von fahrplanmäßigen Verknüpfungen (Ausnahme: Schülerverkehr)
3	Prüfung und Anpassung der Stadtverkehre Naumburg, Zeitz und Weißenfels an das integrierte Liniennetz und an die geforderten Festsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Komplexität und Angebotsanpassungen im Stadtverkehr Weißenfels • Umgestaltung der Linie 102 in Naumburg in einen Begegnungsverkehr • Neukonzeptionierung des Stadtverkehrs in Zeitz, Angebotserweiterung zu einem 30-Minuten-Takt möglichst in Abhängigkeit vom SPNV • Prüfung von Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV innerhalb der Mittelzentren
4	Aufwertung der erforderlichen Infrastruktur, insbesondere der Schnittstellen und Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer Verknüpfungshaltestelle im Gewerbegebiet Osterfeld (Schleinitz: Kaufland Logistik-Center) mit sechs Halteplätzen • Ausbau des Verknüpfungspunktes in Laucha am Bahnhof um eine weitere barrierefreie Halteposition • Errichtung bzw. Neugestaltung des City-Busstopps in Naumburg mit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kurzem Zugang zur Innenstadt ○ Prüfung einer möglichst direkten Bus-Tram-Verknüpfung ○ Umsetzung sämtlicher Anforderungen des ÖPNV-Konzeptes 2020, insbesondere Errichtung von 11 Bussteigen bei Verknüpfung von Stadt- und Regionalbuslinien sowie weiterer Abstellflächen zur Gewährung erforderlicher Buswendezeiten in unmittelbarer Nähe ○ Umsetzung der Anforderungen zur Errichtung barrierefreier ÖPNV-Anlagen einschließlich sämtlicher Zuwegungen (Grundlage MDV-Leitfaden)“ ○ Errichtung einer dynamischen Fahrgastinformationsanlage in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen ○ Öffentlicher Toilettenanlage ○ Wetterschutz mit ausreichend Sitzmöglichkeiten ○ Ausreichender Beleuchtung ○ Errichtung von Aufenthaltsmöglichkeiten für Fahrpersonale ○ Errichtung eines stationären Kundencenters • Prüfung und ggf. Einrichtung zahlreicher neuer Haltestellen gemäß ÖPNV-Konzept: ANLAGE 50
5	Abstimmung der Schulanfangs- und Schulendzeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung und Umsetzung einer Anpassung der Schulzeiten an den integralen Takt, um eine Effizienzsteigerung und Etablierung des integralen Taktfahrplans zu ermöglichen (Maßnahme 2) • Erstellung von ÖPNV-Informationen für die Schulen (Schuldatenblätter)

Nr.	Maßnahme	Beispiele von Teilmaßnahmen
6	Anbindung aller Ortschaften und Ausgestaltung der Relationen im Ergänzungsnetz	<ul style="list-style-type: none"> • ÖSPV-Erschließung bisher nicht angeschlossener Ortschaften • Gewährleistung der Schülerbeförderung
7	Schaffung von personellen und verkehrstechnischen Ressourcen beim Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Gewährleistung und Schulung von Buspersonal zur Leistungserbringung des neuen Liniennetzes • Bereitstellung ausreichender Fahrzeuge sowie technischer Hintergrundsysteme (einheitliche: Bordsysteme, Handyticketsysteme, Chipkarten)
8	Bindung von Subunternehmen für Kleinbus- und RufBus-Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> • Akquise, Schulung und vertragliche Vereinbarungen mit Subunternehmen für die neuen Fahrtangebote mit Kleinbussen bzw. für flexible Angebote
9	Planung von Gebieten zur alternativen Bedienformen	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der räumlichen und demografischen Strukturen und Definition der Gebietsabgrenzungen • Entwicklung von integralen Fahrplänen
10	Aktive Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • Information politischer Gremien • Kommunikation und Austausch mit kommunalen Vertretern • Information und Marketing für die Bevölkerung

Insgesamt sind neben der Umsetzung des strategischen Liniennetzes für die Weiterentwicklung des ÖSPV im Burgenlandkreis noch weitere Maßnahmen für die Laufzeit des Nahverkehrsplans geplant, um die vollständige Umsetzung der geforderten Festlegungen aus **KAPITEL 3** umzusetzen.

Tabelle 6: Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Nr	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungszeitraum
1	Strategisches Liniennetz <i>KAP. 3;</i> <i>KAP. 4.1.1-4.1.4</i>	Umsetzung des „zukunftssicheren ÖPNV-Konzepts 2020 für den Burgenlandkreis“ im erweiterten Netz und der Maßnahmen aus TABELLE 5	hoch	zusätzliche Kosten für den Betrieb, Finanzierung: offen	2018-2020
2	Barrierefreiheit <i>KAP. 3.12;</i> <i>KAP. 4.6</i>	Erhebung und Erfassung von Grundlegendaten zur Analyse und Bewertung der Barrierefreiheit gemäß den Festsetzungen aus <i>KAP. 3</i> . Priorisierung von nicht barrierefreien Haltestellen. Aktualisierung des Nahverkehrsplans.	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: vsl. Fördermittel NASA	2018-2019
3	Verknüpfungspunkte <i>KAP. 3.5;</i> <i>KAP. 4.1.7;</i> <i>KAP. 6.2.1;</i> <i>KAP. 6.2.2</i>	In Hinblick auf zukünftige Veränderungen des Liniennetzes im Burgenlandkreis ist bzgl. der Verknüpfung entscheidend, dass insbesondere noch nicht bestehende Verknüpfungspunkte eingerichtet sowie alle Punkte im Alltag „überwacht“ und dauerhaft beachtet werden (schritt haltend mit Veränderungen beim SPNV). Besondere Bedeutung hat dabei die Schnittstelle am Kaufland Logistik-Center (Kaufland Verteilzentrum), die für den gesamten Regionalverkehr des Burgenlandkreises essentiell ist. Sollten die baulichen Voraussetzungen für zukünftige Verknüpfungspunkten noch nicht vorhanden sein, ist ein Ausbau der Infrastruktur durch den Baulasträger erforderlich.	hoch	Zusätzliche Kosten für Infrastrukturmaßnahmen Finanzierung: offen	2018-2019
4	Anschluss-sicherung <i>KAP. 3.6.</i> <i>KAP. 4.1.8</i>	Eine systematische Sicherung des Anschlusses an den Verknüpfungspunkten ist bei der täglich letzten Fahrt der ÖSPV-Linien vorzusehen und umzusetzen. Zudem sollte dann dieses Angebot in den öffentlichen Raum bzw. an die Fahrgäste kommuniziert werden. Als Voraussetzung sind die technischen Systeme (RBL) zu beschaffen und einsatzfähig zu konfigurieren.	hoch	keine	ab 2020
5	Ortterschließung durch Haltestellen <i>KAP. 3.3;</i> <i>KAP. 4.1.5</i>	Erhöhung des Erschließungsgrades durch Haltestellenverdichtung. Prüfung und ggf. Umsetzung insbesondere der Standorte aus <i>ANLAGE 50</i> . Weitere neue Standorte für Haltestellen sind möglich.	mittel	zusätzlich Kosten im niedrigen Bereich Finanzierung: Eigenmittel PVG	2018-2019
6	Flexible Bedienformen <i>KAP. 3.4;</i> <i>KAP. 4.1.6</i> <i>KAP. 6.3.2</i>	Die ÖPNV-Angebote durch flexible Bedienformen in dünn besiedelten Räumen sind zu stärken und auszuweiten (siehe <i>ANLAGE 39</i>). Für die Ausschöpfung der Vorteile und der weiteren Entwicklung der flexiblen Angebote sollten eine Erweiterung der Bestellmöglichkeiten über technische Systeme und die Verbesserung der Informationsübermittlung an die Fahrgäste geprüft werden.	mittel	zusätzliche Kosten für die Erweiterung der technischen Systeme Finanzierung: offen	2018-2020

Nr	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs- zeitraum
7	Anbindung regionalbedeutsamer Ziele <i>KAP. 3.8;</i> <i>KAP. 4.1.9</i>	Anbindung aller regionalbedeutsamen Ziele gemäß den definierten Anforderungen aus <i>KAPITEL 3</i> . Für einige Standorte müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen durch die kommunalen Akteure geschaffen werden, bevor ein Angebot etabliert wird. Abstimmungen sind dahingehend vorzunehmen.	mittel	Ziel: ohne zusätzliche Kosten durch Umstrukturierung	2019-2021
8	Durchbindung nach Altenburg	Die Durchbindung von Zeitz nach Altenburg wird durch den Burgenlandkreis angestrebt. Dafür sollen mit dem Altenburger Land und der THÜSAC die Gespräche weitergeführt werden.	mittel	keine	ab 2018
9	Tarif <i>KAP. 3.1;</i> <i>KAP. 3.11;</i> <i>KAP. 4.3;</i> <i>KAP. 6.5</i>	Es besteht Überprüfungsbedarf, inwiefern eine Reduktion der Tarifzonenanzahl oder ein veränderter Tarifzonenzuschnitt die Attraktivität des ÖPNV im Burgenlandkreis erhöhen könnte und welcher Finanzierungsbedarf hierfür erforderlich wäre. Außerdem ist zu prüfen, inwiefern ein neuer möglicher Übergangstarif in thüringische Nachbargebiete (z.B. Jena, Gera) gestaltet sein müsste, damit neue Fahrgastpotentiale erschlossen werden können. Diese Prüfungen sind in Abstimmung und Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und dem MDV vorzunehmen.	mittel	zusätzliche Kosten durch Einbindung Dritter und ggf. Ausgleichzahlungen Finanzierung: offen	2019-2022
10	Anbindung aller SPNV-Stationen	Prüfung und ggf. Einbindung von allen SPNV-Stationen in das Busnetz des BLK. Insbesondere der Stationen Weißenfels-West, Leißling und Prittitz sowie bei Reaktivierung auch ehemalige SPNV-Stationen, insofern dies verkehrsplanerisch sinnvoll ist. Zudem sollten ggf. neue SPNV-Stationen bei einer möglichen Verlängerung der Unstrutbahn berücksichtigt werden.	mittel	keine	ab 2019
11	Beschwerde-management	Es ist ein Beschwerdemanagement gemäß den Festsetzungen in <i>KAPITEL 3.10</i> durchzuführen	mittel	keine	ab 2019
12	Information und Service <i>KAP. 3.1;</i> <i>KAP. 3.10;</i> <i>KAP. 4.4.</i>	Hinsichtlich der Information und Kommunikation sind die geforderten Festsetzungen aus <i>KAPITEL 3</i> sowie die Verbesserungsmaßnahmen aus <i>ANLAGE 47</i> anzustreben.	niedrig	keine	ab 2018
13	Straßenbahn <i>KAP. 3.2;</i> <i>KAP. 4.1.2.;</i>	Hinsichtlich einer potenziellen Steigerung der Attraktivität der Straßenbahn in Naumburg ist eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich einer Ringschließung durchzuführen. Die Ergebnisse sind für die weitere Ausgestaltung zu berücksichtigen.	niedrig	keine	ab 2018
14	Erhöhung der Auslastungsquoten <i>KAP. 6.6</i>	Umsetzung der <i>TABELLE 56</i>	niedrig	ggf. zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2018

Nr	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs- zeitraum
15	Fahrgastbeirat	Für eine bedürfnisgerechte Einbindung der verschiedenen Fahrgastgruppen in die Ausgestaltung des ÖSPV im Burgenlandkreis soll die Etablierung eines Fahrgastbeirates geprüft werden.	niedrig	ggf. zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2019
16	Fahrzeuge <i>KAP. 3.9, 4.4</i>	Im Sinne einer Etablierung eines Corporate Design bzw. bei der Nutzung der Fahrzeuge als Informationsträger sollte ein Konzept dafür entwickelt werden. Die Umsetzung der geforderten Kennzeichnung der Fahrzeugflotte muss durch den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen in Kooperation verfolgt werden.	niedrig	ggf. zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	2020- 2022
17	Evaluierung	Im Rahmen des neuen strategischen Liniennetzes ist nach einer mehrjährigen Testphase nach der Umsetzung eine Evaluierung vorzusehen. Dabei soll das Nutzerverhalten der Bürger des BLK sowie Erhebungen und Zählungen zur Bewertung des ÖSPV im Fokus stehen. Im Betrachtungsfeld sollten sowohl der Regional- als auch der Stadtverkehr stehen.	niedrig	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	2022- 2024
18	Linienbezeichnung im Stadtverkehr	Im Sinne der einheitlichen ÖPNV-Systematik ist zu prüfen, ob eine Umgestaltung der Linienbezeichnung (Buchstaben oder einstellige Zahlen) möglich und umsetzbar ist.	niedrig	zusätzliche Kosten Finanzierung: ggf. NASA Förderung	2020- 2022
19	Alternative Antriebe im ÖSPV	Zur Erhöhung des Beitrages zum Umweltschutz und zur Reduktion von Emissionen sollen alternative Antriebe für die Fahrzeuge im Busverkehr geprüft werden. Dabei sind verschiedene Aspekte, u.a. die infrastrukturellen Anforderungen in den Betriebshöfen zu prüfen und eine Machbarkeitsstudie mit Kosten-Nutzen-Bilanz zu erstellen. Bestehende Konzepte sind zu berücksichtigen.	niedrig	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2024

7. VERKEHRSPROGNOSE ÖPNV

Im Rahmen der Verkehrsprognose des ÖSPV im Burgenlandkreis werden die relevanten Entwicklungen bis zum Jahr 2025 abgeschätzt. Für den weiteren Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans über das Jahr 2025 hinaus ist die Prognose im Rahmen einer Aktualisierung fortzuschreiben.

Für die Verkehrsnachfrage im Burgenlandkreis werden unter Annahme eines gleichbleibenden ÖPNV-Angebots bis 2025 – also ohne die Umsetzung des ÖPNV-Konzepts „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ – die folgenden Entwicklungen erwartet (Prognose-0-Fall):

Tabelle 7: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Burgenlandkreis bis 2025 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)

beförderte Personen		2016/17	2025	Entwicklung
Gesamtnachfrage	Regionalbus	2.275.100	2.161.300	-5,0%
	Stadtbus	1.518.000	1.466.400	-3,4%
	Straßenbahn	152.000	150.500	-1,0%
Summe/Mittel		3.945.100	3.778.200	-4,2%

Dabei liegt die erwartete Nachfrageentwicklung im Jedermann-Verkehr noch deutlich unterhalb von -4,2 %, da die zunächst noch positive Nachfrageentwicklung in der Schülerbeförderung das Gesamtergebnis maßgeblich beeinflusst.

Im Rahmen des durch das Ingenieurbüro TRAMP – Traffic and Mobility Planning GmbH erstellten „Zukunftssicheren ÖPNV-Konzepts 2020 für den Burgenlandkreis“ wurde eine Prognose für die erwartete Verkehrsnachfrage unter der Voraussetzung erstellt, dass eine vollständige Umsetzung erfolgt. Die Prognose erfolgte für den Zeithorizont 2025 und berücksichtigt die nachfrageseitigen Auswirkungen der Angebotsumstellung ebenso wie die erwarteten Strukturdaten Anpassungen (analog Prognose-0-Fall). Im genannten Gutachten wird ein Nachfragegewinn durch angebotsseitige Maßnahmen um ca. 5 % im Jedermannverkehr abgeschätzt. Für die Umsetzung des „erweiterten Netzes“ (siehe [KAPITEL 4.8.2](#)) werden für den Regionalbus im Jedermannverkehr weitere 10 % Nachfragezuwachs (jeweils bezogen auf die Annahme einer konstanten Bevölkerungszahl) veranschlagt. Diese ambitionierte Nachfragesteigerung ist im Sinne einer Zielvorgabe zu verstehen, welche neben einer vollständigen Umsetzung des verbesserten Verkehrskonzepts die entsprechenden flankierenden Maßnahmen wie insbesondere Kommunikation und intensive Vermarktung voraussetzt. Die volle Nachfragewirkung kann dabei erst nach einer mehrjährigen Etablierungsphase erwartet werden. Hinsichtlich der Nachfrage in der Schülerbeförderung ist von einer analogen Entwicklung auszugehen wie im Prognose-0-Fall erwartet (s.o.), da die Fahrten zur Schule und zurück auch im bisherigen Netz abgesichert sind. Zusätzliche Fahrten, welche Schülerinnen und Schüler im Ergebnis der Umsetzung des verbesserten ÖPNV-Angebots in ihrer Freizeit mit dem ÖPNV durchführen, sind dem Jedermannverkehr zuzurechnen und dort entsprechend berücksichtigt.

Bezogen auf die in [KAPITEL 2.5](#) angegebene Ist-Nachfrage lässt sich die Verkehrsnachfrage (Linienbeförderungsfälle) im straßengebundenen ÖPNV des Burgenlandkreises für den Fall der Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzepts wie folgt abschätzen (TABELLE 8):

Tabelle 8: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Burgenlandkreis bis 2025 unter Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzepts (Prognoseplanfall)

beförderte Personen	2016/17	2025	Entwicklung
Regionalbus	2.275.100	2.274.600	+/-0
Stadtbus	1.518.000	1.496.700	-1,4 %
Straßenbahn	152.000	156.000	+2,6 %
Summe/Mittel	3.945.100	3.927.300	-0,4 %

Der vergleichsweise hohe relative Nachfragezuwachs bei der Naumberger Straßenbahn erfordert weitere intensive Vermarktung und die Beibehaltung der Tarifanerkennung. Er berücksichtigt die wachsende touristische Bedeutung der Stadt Naumburg insgesamt und der historischen Straßenbahn. Es verbleibt in Folge der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2025 gegenüber 2016 voraussichtlich insgesamt dennoch ein geringer Nachfragerückgang, welcher durch Vermarktungsmaßnahmen und Kundenbindung weiter reduziert werden sollte. Das Ziel sollte darin bestehen, durch entsprechende flankierende Maßnahmen trotz der ungünstigen demografischen Entwicklung die ÖPNV-Nachfrage im Burgenlandkreis mindestens auf dem derzeitigen Niveau zu halten. Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass sich für die Zeit nach dem Prognosehorizont 2025 voraussichtlich ein weiterer Nachfragerückgang abzeichnet, welcher aus einem dann rückläufigen Bedarf an Schülerbeförderungsleistungen resultiert (siehe deutlich abnehmende Bevölkerung in der Altersgruppe 0 bis 5 Jahre in [TABELLE 59](#)). Im Rahmen einer Aktualisierung des vorliegenden Nahverkehrsplans im Zeitraum 2022/2023 ist diese Entwicklung besonders zu berücksichtigen.

Trotz der für den Prognose-0-Fall erwarteten deutlichen Nachfragerückgänge wird im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans für den Prognosehorizont als Zielvorgabe von einer annähernd konstanten Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV des Burgenlandkreises im Vergleich zum Analysezeitraum ausgegangen. Hierbei ist jedoch zu erwarten, dass die Nachfrageentwicklung von einer zielgerichteten Umsetzung des ÖPNV-Konzepts „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ abhängig ist und durch intensive Vermarktungsmaßnahmen begleitet werden muss.

8. FINANZIERUNG DES ÖPNV

Investitionen im ÖSPV ab 2019

Für einen attraktiven und modernen ÖSPV sind verschiedene Investitionen in die Zukunft sinnvoll. Zudem sind für das neue strategische Liniennetz im Burgenlandkreis und damit für die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ verschiedene investive Maßnahmen durchzuführen. Im Folgenden wird der spezifische Investitionsbedarf für das Umsetzungskonzept „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ und für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖSPV dargestellt. Eine Übersicht weiterer notwendiger Investitionen in die mobile Technik und die Infrastruktur ist der **ANLAGE 54** zu entnehmen.

Tabelle 9: Investitionen im ÖSPV

Nr.	Verwendungszweck	Abschätzung Betrag in T€	Zeitraum	Förderung durch
Investitionen im Rahmen des ÖPNV-Konzepts				
1	Neubau Busschnittstelle Kaufland Logistik Osterfeld	300	2019 - 2020	LSA/NASA
2	Ersatzbau Naumburg, City-Busstopp	3.500	2024 ff.	offen
3	Neue Haltestellen zur Verbesserung der Erschließung in den Ortsteilen (ggf. zunächst behelfsmäßig)	640	2020 ff.	LSA/NASA
4	Umsetzung des Vermarktungskonzepts	33	2019	-
5	Evaluierung und Erhebung der Nachfragewirkung		2022 - 2023	
Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit				
1	Landkreisweite Erfassung aller Haltestellen (Zustand)	15	2018 - 2019	NASA GmbH
2	Förderung des Ausbaus durch die Gemeinden	1.920	2019 - 2024	NASA GmbH

Quelle: Landratsamt Burgenlandkreis, Stand: August 2018

Die neue Verknüpfungshaltestelle Kaufland Logistik (Gewerbegebiet Osterfeld) sowie die Durchführung der Vermarktungsmaßnahmen sind für eine erfolgreiche Umsetzung des Konzepts als unverzichtbar anzusehen.

Ausblick auf die ÖPNV-Finanzierung bis 2024

Bei der Planung des neuen ÖPNV-Konzeptes 2020 für den Burgenlandkreis (s.a. **KAPITEL 6.1**) wurde eine Kostenrechnung für alle Busverkehre der PVG Burgenlandkreis mbH durchgeführt. Busverkehre anderer Unternehmen und Schienenpersonennahverkehre wurden nicht berücksichtigt.

Berücksichtigt wurden dabei folgende Leistungsgrößen bzw. Kostenbestandteile:

- Laufleistungsabhängige Fahrzeugkosten ohne Personalkosten
- Fixe Fahrzeugkosten
- Zeitabhängige Personalkosten
- Sonstige Fix-, Gemein- und Overheadkosten.

Die Kostenrechnung erfolgte auf Basis der Ist-Kostensätze der PVG Burgenlandkreis mbH des Jahres 2014. Aufgestellt und verglichen wurden neben dem Analysefall zwei unterschiedliche Planfälle.

Der Gutachter betrachtete im Rahmen der Kostenrechnung somit folgende Fallgestaltungen:

Analysefall	Die Kostenrechnung erfolgt auf Basis der Kostensätze und Leistungsparameter der PVG für das Jahr 2014 (Abrechnung Verkehrsbedienungsvertrag). Es ergibt sich ein Kostensatz von 27,86 €/h bezahlter Dienstzeit.
Planfall	<p>Der Gutachter unterscheidet im Planfall nach einer Minimalvariante, dem sogenannten Basisnetz und einer erweiterten Variante (Erweitertes Netz).</p> <p>Basisnetz In der Kostenrechnung werden neue Elemente im Rahmen flexibler Bedienformen wie folgt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsleistungen im Richtungsbandbetrieb: Abrufquote von Rufbusfahrten wird planungsseitig mit 20 % angesetzt. • Rufbusfahrten: Auf Basis vorliegender Erfahrungen wurde angenommen, dass ca. jeder 250. Einwohner eine Rufbusfahrt pro Tag unternimmt. Am Wochenende werden Orte ohne Linienbedienung durch einzelne Rufbusfahrten erschlossen. <p>Erweitertes Netz Das erweiterte Netz unterscheidet sich vom Basisnetz durch verschiedene Bausteine, welche weitgehend unabhängig voneinander zum Basisnetz hinzugefügt werden können (siehe TABELLE 10).</p>

Tabelle 10: Maßnahmen des erweiterten Netzes

Gruppe	Maßnahmen	Kosten/Jahr (T€/Jahr)
A	Taktverdichtung von Regionallinien von 2-Std. auf Std.-Takt	268
B	Umstellung einzelner Rufbusverkehre auf Linienverkehr	247
C	neue Linien in Nachbarkreise (Ersatz z.T. von Rufbusfahrten)	301
D	Ausweitung Samstagsverkehr	207
E	Ausweitung Sonn-/Feiertagsverkehr	157
Summe		1.180

Im Variantenvergleich der untersuchten Fälle ergibt sich somit folgender Stand:

Tabelle 11: Variantenvergleich für Kosten und Fahrplan-km

	Analysefall		Planfall			
			Basisnetz		Erweitertes Netz	
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
Betriebskosten (T €/a)	16.790	100	16.750	100	17.910	107
Vergleich (T€/a)			- 40		+ 1.120	
Fahrplan-km (T km)	5.438	100	6.411	118	6.925	127
Kosten/Fpl.-km (€/km)	3,09		2,61		2,59	

Im Vergleich Analysefall zum Planfall / Basisnetz ergeben sich Minderkosten von ca. 40 T€; im Vergleich zum Planfall / erweitertes Netz ergeben sich Mehrkosten von ca. 1,2 Mio. €.

Im Rahmen der Beratungen des Kreistages Burgenlandkreis wurde in der 24. Sitzung des Kreistages am 18.10.2017 der Grundsatzbeschluss zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Burgenlandkreises gefasst (Beschluss-Nr. 196-24/2017 KT). Mit diesem Beschluss wurde die verwaltungsseitig vorgesehene Deckelung der Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers Burgenlandkreis gestrichen. Damit konnte auf der Grundlage dieser politischen Entscheidung als verkehrsplanerischer Grundsatz des Nahverkehrsplans das erweiterte Netz mit dem 2-Stunden-Takt als Basistakt mit Verdichtung zum 1-Stunden-Takt auf gut nachgefragten Relationen angenommen werden.

Nach Einführung des neuen Verkehrskonzeptes sollte nach einem angemessenen Zeitraum von mindestens 3 Jahren das neue Verkehrsnetz aus Sicht der Nachfrage und Effektivität der Verkehrsdurchführung evaluiert und ggfs. Nachsteuerungen vorgenommen werden.

9. SCHLUSSWORT

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Burgenlandkreises wurde in Abstimmung zentraler Akteure des ÖPNVs durchgeführt sowie in unterschiedlichen Veranstaltungen mit Trägern öffentlicher Belange beraten und abgestimmt. Insgesamt dreimal wurde in diesem Zusammenhang der ehrenamtliche Nahverkehrsbeirat einberufen.

Zudem fand ein schriftliches Anhörungsverfahren statt, bei dem wichtige Akteure und Institutionen die Möglichkeit hatten, zum Nahverkehrsplan Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahmen wurden einem Abwägungsprozess unterzogen und nach Möglichkeit im Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Der Nahverkehrsplan des Burgenlandkreises wird voraussichtlich im Jahr 2029 vollständig fortgeschrieben. Bereits ca. fünf Jahre nach Beschlussfassung ist eine Aktualisierung wichtiger Themenbereiche des Nahverkehrsplans vorgesehen.