



NAHVERKEHRSPLAN Burgenlandkreis

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. verkehrspolitische Rahmenbedingungen	6
2. Bestandsaufnahme	7
2.1. <i>Raum- und Bevölkerungsstruktur</i>	7
2.1.1. Einordnung des Untersuchungsgebiets	7
2.1.2. Raum- und Siedlungsstruktur	8
2.1.3. Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	10
2.2. <i>Schulstruktur</i>	12
2.3. <i>Regionalbedeutsame Ziele</i>	12
2.3.1. Bedeutende Standorte des großflächigen Einzelhandels.....	12
2.3.2. Bedeutsame Industrie- und Gewerbegebiete	13
2.3.3. Freizeitziele, touristische und kulturelle Schwerpunkte.....	14
2.3.4. Klinikstandorte und MVZ	16
2.3.5. Berufsschulen.....	16
2.4. <i>Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs</i>	18
2.4.1. Verkehrsangebot im Schienenverkehr	18
2.4.2. Verkehrsangebot im ÖSPV	19
2.5. <i>Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme</i>	28
2.5.1. Grundlagen	28
2.5.2. Schienenpersonennahverkehr	28
2.5.3. Regionalbusverkehr	29
2.5.4. Stadtbusverkehre	32
2.5.5. Straßenbahnverkehr (TRAM).....	33
2.5.6. Flexible Bedienformen	33
2.5.7. Schülerbeförderungsströme	34
2.5.8. Zusammenfassung / zurückliegende Entwicklung.....	35
2.5.9. Motorisierter Individualverkehr	35
2.6. <i>Tarif</i>	36
2.6.1. Tarifsysteem im MDV.....	37
2.6.2. Besonderheiten und Sonderregelungen im Burgenlandkreis	37
2.7. <i>Kundeninformation und Vertrieb</i>	38
2.7.1. Einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure	38
2.7.2. Fahrplaninformation.....	38
2.7.3. Vertriebswege	41
2.7.4. Kundenservice und Beschwerdemanagement	41
2.7.5. Image- und Kampagnenarbeit.....	41
2.8. <i>Infrastruktur und Fahrzeuge</i>	42
2.9. <i>Organisation</i>	45

3. Festlegungen des Bedienungsstandards und des Leistungsangebots	47
3.1. Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen.....	48
3.2. Netzgliederung	53
3.3. Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums	58
3.4. Flexible Bedienformen	58
3.5. Verknüpfungspunkte	60
3.6. Anschlusssicherung.....	63
3.7. Schülerbeförderung.....	63
3.8. Anbindung regional bedeutsamer Ziele.....	64
3.9. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge.....	65
3.10. Information und Kundenservice	66
3.11. Tarif.....	71
3.12. Barrierefreiheit	71
3.12.1. Haltestellen	73
3.12.2. Fahrzeuge.....	75
3.12.3. Information und Kommunikation.....	76
4. Bewertung des ÖPNV-Angebots.....	78
4.1. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten.....	78
4.1.1. Das 1-h- und 2-h-Takt-Netz	78
4.1.2. Das Straßenbahnnetz	80
4.1.3. Das Stadtnetz	80
4.1.4. Das Ergänzungsnetz	85
4.1.5. Ortserschließung durch Haltestellen.....	86
4.1.6. Flexible Bedienformen	88
4.1.7. Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung.....	88
4.1.8. Anschlusssicherung	90
4.1.9. Regionalbedeutsame Ziele.....	90
4.2. Beförderungsströme.....	92
4.3. Tarifzonen	94
4.4. Information und Service.....	94
4.5. Infrastruktur und Fahrzeuge.....	96
4.6. Barrierefreiheit	97
4.7. Organisation.....	97
4.8. Umsetzungsanalyse des zurückliegenden NVP.....	98
4.8.1. Umsetzungsanalyse des zurückliegenden NVP	98
4.8.2. Weiterentwicklung des ÖSPV im Betrachtungszeitraum	100
5. Verkehrspolitische Zielsetzung / Leitlinien.....	102

6. Gestaltung des ÖPNV	104
6.1. ÖPNV-Konzept 2020 für den Burgenlandkreis	104
6.2. Entwicklung des Liniennetzes	105
6.2.1. Maßnahmen zum strategischen Liniennetz	105
6.2.2. Verflechtungen zu den umliegenden Oberzentren	108
6.3. Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger	108
6.3.1. Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung	109
6.3.2. Integration flexibler und alternativer Bedienformen	110
6.3.3. Intermodalität und Multimodalität	110
6.4. Barrierefreiheit im ÖPNV	111
6.5. Tarifentwicklung	111
6.6. Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten	112
6.7. Maßnahmenübersicht und Priorisierung	114
7. Verkehrsprognose ÖPNV	117
7.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur	117
7.2. Entwicklung der Verkehrsnachfrage	120
7.2.1. Grundlagen	120
7.2.2. Methodik	121
7.2.3. Ergebnisse	121
8. Vergabe der ÖSPV-Leistungen	124
9. Finanzierung des ÖPNV	125
9.1. Allgemeine Grundsätze der Finanzierung	125
9.2. Landeszuweisungen nach § 8 a ÖPNVG LSA	126
9.3. Zuwendungen der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)	127
9.4. Finanzierung der Naumburger Straßenbahn	128
9.5. Investitionen im ÖSPV ab 2019	129
9.5.1. Umsetzung des ÖPNV-Konzepts „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“	129
9.5.2. Herstellung der Barrierefreiheit im ÖSPV (Haltestellen)	130
9.6. Ausblick auf die ÖPNV-Finanzierung bis 2024	130
10. Ergebnisse von Anhörungs- und Beteiligungsverfahren	133

1. VERKEHRSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

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 aufstellt.

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. In diesem Zusammenhang hat der Kreistag des Burgenlandkreises mit Beschluss vom 18.10.2017 u.a. folgende Ziele für den vorliegenden Nahverkehrsplan formuliert:

- Berücksichtigung von Empfehlungen des „Zukunftssicheren ÖPNV-Konzeptes 2020 für den Burgenlandkreis“ mit der Zielstellung der Einführung des integralen Taktfahrplans auf den Hauptverkehrsachsen
- Erhaltung bzw. Verbesserung von Qualität und Nachfrage im Linienbusverkehr durch Anschlusssicherung zwischen vertakteten Linien, Rufbusverkehren und weiteren alternativen Bedienformen sowie zum Schienenpersonennahverkehr
- Beachtung der Anforderungen der Barrierefreiheit
- Verbesserte Abstimmung von Schulanfangs- und -endzeiten im Einvernehmen mit den Schulgesamtkonferenzen und den Vorgaben des Schulgesetzes Sachsen-Anhalt an die Taktzeiten des neuen ÖPNV-Konzeptes
- Umsetzung von Marketing- und Vertriebsmaßnahmen zur Kundeninformation und -bindung, verstärkt in der Einlaufphase des neuen ÖPNV-Konzeptes
- Berücksichtigung der fachlichen und finanziellen Grundlagen zur Prüfung einer Tarifzonenanpassung im Burgenlandkreis
- Verbesserung des Kostendeckungsgrades des ÖPNV.

Damit zielt der Burgenlandkreis auf eine Steigerung der Attraktivität des gesamten ländlichen Raums sowie auf eine stärkere verkehrliche Vernetzung mit Bus und Bahn in den Mitteldeutschen Raum ab.

Durch den Nahverkehrsplan des Burgenlandkreises wird die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung für alle Akteure des ÖSPV festgeschrieben. Dafür werden im Folgenden zunächst eine Bestandsaufnahme des aktuellen ÖSPV durchgeführt und Bedienungsstandards definiert. Anhand dieser Ausführungen wird dann der ÖSPV im Landkreis bewertet und eine Umsetzungsanalyse des zurückliegenden Nahverkehrsplans durchgeführt. Anschließend werden die verkehrspolitischen Zielsetzungen dargestellt, um darauf aufbauend auf grundlegende Gestaltungsmöglichkeiten und -ziele im ÖSPV einzugehen. Eine Verkehrsprognose über die zukünftige Entwicklung des ÖSPV im Burgenlandkreis wird als weitere wichtige Dimension des Nahverkehrsplans ebenso erläutert, wie ein Konzept zur Linienbündelbildung und Leistungsvergabe. Weitere Betrachtungsfelder sind zudem die Verkehrsinfrastruktur und die Finanzierung des ÖSPV im Burgenlandkreis. Der Planungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans ist 2019 bis 2029.

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt der Burgenlandkreis die Belange von Nutzergruppen des ÖPNV und führt deshalb unter anderem Abstimmungen mit dem Nahverkehrsbeirat, den Verkehrsunternehmen und der NASA GmbH durch. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden die relevanten gesetzliche Regelungen sowie die überregionalen, regionalen und lokalen Planungen berücksichtigt. Eine Übersicht dazu kann der ANLAGE 1 entnommen werden.

2. BESTANDSAUFNAHME

Das Ziel der Bestandsaufnahme ist es, die derzeitige Situation im Burgenlandkreis zu analysieren. Dafür werden die Raum- und Bevölkerungsstruktur, das Angebot des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs, die Beförderungsströme, der Tarif, das Angebot an Informationen und Service, die Infrastruktur und die Organisation betrachtet.

2.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1. Einordnung des Untersuchungsgebiets

Der vorliegende Nahverkehrsplan wird für den Nahverkehrsraum des Burgenlandkreises aufgestellt. Der Burgenlandkreis liegt im Süden des Landes Sachsen-Anhalt mit einer heterogenen Kommunalstruktur aus sieben Einheitsgemeinden (davon sechs Städte) und vier Verbandsgemeinden. Insgesamt umfasst der Burgenlandkreis 33 Gemeinden.

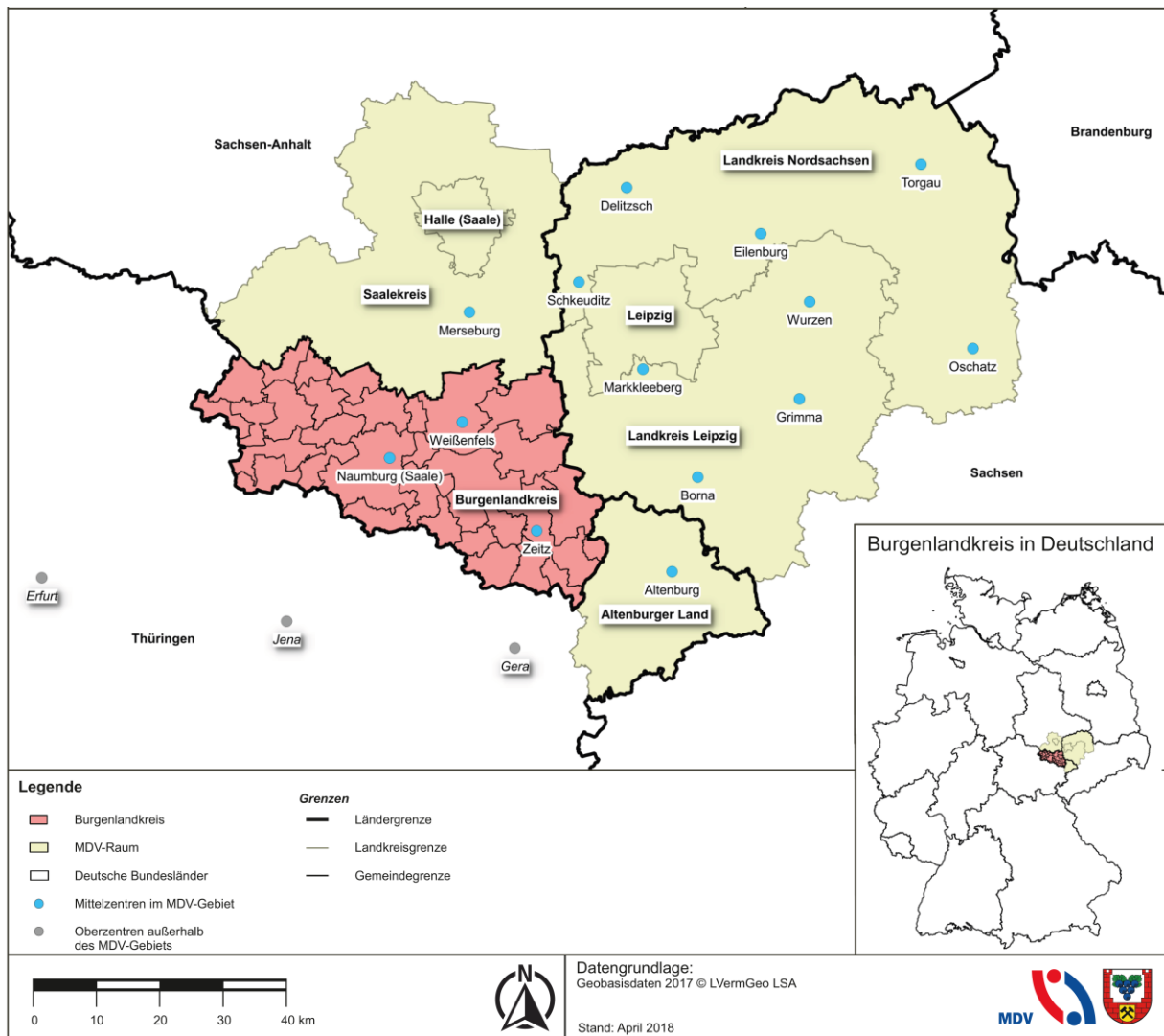
Der Burgenlandkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen Personennahverkehr im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV¹ ist das Land Sachsen-Anhalt bzw. entsprechend vertraglicher Regelungen die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA). Sowohl der Burgenlandkreis als auch die NASA sind Gesellschafter und Verbundpartner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV).

Der MDV hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit seinen Partnern für die Menschen in Mitteldeutschland einen integrierten, kundenfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu realisieren – mit einem einheitlichen Tarifangebot, abgestimmten Liniennetzen und Fahrplänen sowie einem übergreifenden Service. Der MDV ist sowohl Dienstleister für die Kunden des ÖPNV als auch für seine Gesellschafter, die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.

Die räumliche Einordnung des Burgenlandkreises ist in *KARTE 1* einsehbar. In *ANLAGE 2* ist das Untersuchungsgebiet in den mitteldeutschen Raum eingeordnet.

¹ Alle Regelungen zum SPNV sind aus dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt zu entnehmen. Im Nahverkehrsplan des Burgenlandkreises wird daher nur auf den SPNV eingegangen, wenn dieser unmittelbaren Bezug zum Bus-/Straßenbahnverkehr hat.

Karte 1: Lage des Burgenlandkreises im Gebiet des MDV



2.1.2. Raum- und Siedlungsstruktur

Die Raumstruktur wird im Wesentlichen geprägt durch das System der Zentralen Orte, Achsen und Raumkategorien. Hierzu sind im Burgenlandkreis die Landesentwicklungsplanung Sachsen-Anhalt und die Regionalplanung der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle heranzuziehen.

Das dreistufige System der Zentralen Orte, bestehend aus Ober-, Mittel- und Grundzentrum, repräsentiert verschiedene übergemeindliche Entwicklungs- und Versorgungsfunktionen im jeweiligen Wirkungs- und Verflechtungsbereich. Aus diesem Grund ist die Erreichbarkeit solcher Orte von besonderer Bedeutung. Sie muss im Nahverkehrsplan angemessene Berücksichtigung finden (siehe TABELLE 1).

Tabelle 1: Übersicht der Zentralen Orte im Burgenlandkreis

Grundzentrum	Mittelzentrum	Oberzentrum
Bad Bibra	Naumburg	-
(Bad Kösen)**	Weißenfels	
Droyßig	Zeitz	
(Eckartsberga)*		
Freyburg		
Hohenmölsen (mit besonderer Bedeutung für die Versorgung im ländlichen Raum)		
Lützen		
(Kayna)*		
Nebra		
Osterfeld		
Teuchern		

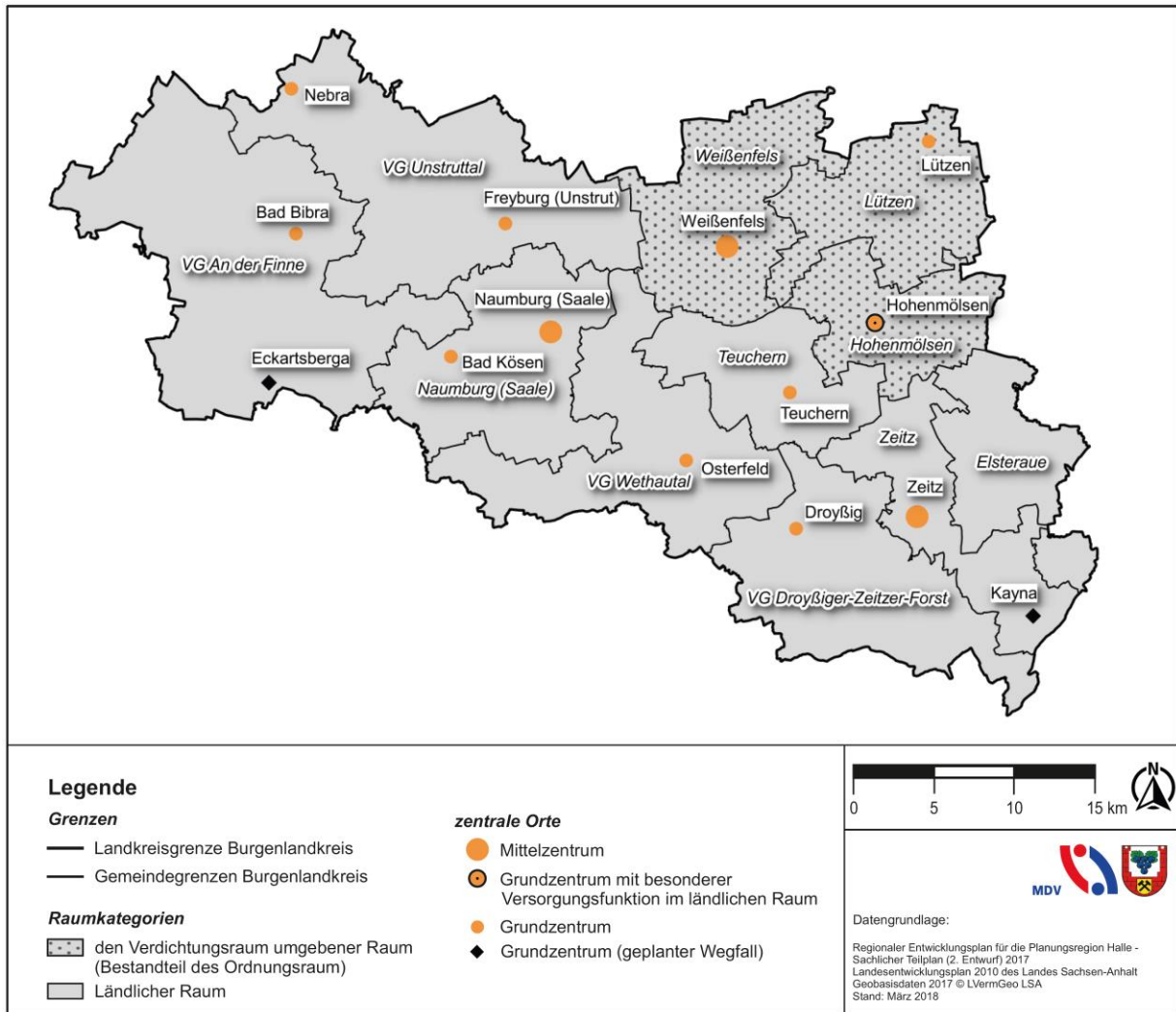
* Grundzentrum nicht mehr vorgesehen gemäß Änderung nach REP: 2. Entwurf (2017);
 ** integriert nach Naumburg, Ortsteil Heilbad Bad Kösen gemäß Änderung nach REP: 2. Entwurf (2017).
 Quellen: LEP 2010 des Landes Sachsen-Anhalt; REP Halle 2010; REP Halle,
 2. Entwurf Sachlicher Teilplan, 2017 (STp ZO 2017).

Eine weitere Möglichkeit zur Untergliederung des Burgenlandkreises bieten die Raumkategorien. Das raumordnerische Gebietsraster kann zur Bewertung von Entwicklungsprozessen und strukturellen Unterschieden der Teilräume herangezogen werden, ohne spezielle Gegebenheiten zu vernachlässigen. Die Raumkategorien werden unterschieden in Ländlicher Raum und Ordnungsraum (Verdichtungsraum und den Verdichtungsraum umgebender Raum).

An dieser Stelle wird auf die räumliche Nähe der Oberzentren Halle (Saale), Leipzig, Gera und Jena hingewiesen, die zwar außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, jedoch aufgrund ihrer engen funktionellen und verkehrlichen Verflechtung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden müssen.

In KARTe 2 können die Gemeindegliederung, die zentralörtliche Gliederung, die Entwicklungsachsen sowie die Raumkategorien für den Burgenlandkreis nachvollzogen werden. Die ANLAGE 3 zeigt eine Karte der Gemeindestruktur im Burgenlandkreis.

Karte 2: Raumstruktur im Burgenlandkreis



2.1.3. Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Neben der Raumstruktur liefert auch die Bevölkerungsstruktur bedeutsame Erkenntnisse zur Analyse des Burgenlandkreises und damit zur Einschätzung von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung. Bei der Betrachtung der Bevölkerungsstruktur wird vor allem auf die Einwohnerzahlen, Altersstruktur, Beschäftigtenzahlen und Schülerzahlen fokussiert.

Für den Burgenlandkreis sind die verschiedenen Strukturdaten der Bevölkerung in TABELLE 2 dargestellt.

Tabelle 2: Übersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

		Landkreis Burgenlandkreis		Sachsen- Anhalt
		2009	2016	2016
Einwohner	insgesamt	199.186	184.081	2.245.470
	männlich	97.519	91.276	1.106.689
	weiblich	101.667	92.805	1.138.781
Fläche in km²		1413,69	1413,69	20.450
Einwohnerdichte: EW/km²		141	130	110
Gemeinden (<i>Gemeinden im Verband & Einheitsgemeinden</i>)		57	33	218
davon: Städte		14	6	81
Alters- verteilung	unter 6	8.194	8.215	106.461
	6 bis unter 15	11.582	12.394	155.474
	15 bis unter 18	3.941	4.074	51.918
	18 bis unter 20	4.739	2.488	33.864
	20 bis unter 30	22.763	15.526	222.485
	30 bis unter 65	97.125	92.499	1.110.646
	über 65	50.842	48.885	564.622
SV-pflichtig Beschäftigte: am Wohnort		68.542	70.094	848.872
SV-pflichtig Beschäftigte: am Arbeitsort		53.677	56.282	777.294
Einpendler über jeweilige Gebietsgrenze		9.698	11.465	62.157
Auspendler über jeweilige Gebietsgrenze		24.051	25.617	141.163
Pendlersaldo		-14.353	-14.152	-79.006

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: Recherche 2017, NVP BLK 2009.

Aus diesen Daten können unterschiedliche Erkenntnisse gewonnen werden. Im Folgenden werden beispielhaft einige Merkmale erläutert.

Der Burgenlandkreis umfasst circa 8,2 Prozent aller Einwohner von Sachsen-Anhalt. Die bevölkerungsreichste Stadt ist Weißenfels mit ungefähr 40.000 Einwohnern und einer Einwohnerdichte von fast 360 EW/km². Hinsichtlich der absoluten Einwohnerzahl hat die Gemeinde Stößen mit ca. 906 Einwohnern das geringste Aufkommen an Einwohnern. Die Gemeinde Molauer Land hat mit 31 EW/km² die geringste Einwohnerdichte im Burgenlandkreis.

Insgesamt sind die Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die Städte und Gemeinden des Landkreises heterogen verteilt. Die Spannweite reicht von ca. 60 bis 13.600 Personen. Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Burgenlandkreis arbeiten in der Stadt Weißenfels (ca. 13.600 Personen), die wenigsten in der Gemeinde Finne (ca. 60 Personen).

Bei Betrachtung der Pendlerbewegungen im Burgenlandkreis zeigt sich, dass circa 440 Personen die Gemeindegrenze von der Gemeinde Finne überschreiten und damit diese Kommune die niedrigste Häufigkeit an Pendlerbewegungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis aufweist, den höchsten Wert hat die Stadt Weißenfels mit ca. 15.200 Personen. Die Berufspendler stellen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, ein hohes Verkehrsnachfragepotenzial dar.

Zudem kann in:

- *ANLAGE 4* eine Karte zur Einwohnerdichte, in
- *ANLAGE 5* eine Karte zur Beschäftigtendichte am Arbeitsort, in
- *ANLAGE 6* eine Karte zur Beschäftigtendichte am Wohnort, in
- *ANLAGE 7* eine Karte zu den Auspendlern, in
- *ANLAGE 8* eine Karte zu den Einpendlern, in
- *ANLAGE 9* eine Karte zum Pendlersaldo und in
- *ANLAGE 10* eine Tabelle zu den Strukturdaten der Kommunen eingesehen werden.

2.2. Schulstruktur

Bei Betrachtung der Schulstandorte im Burgenlandkreis zeigt sich, dass die Kernstädte Naumburg (3.100 Schüler), Weißenfels (2.800 Schüler), Zeitz (2.200 Schüler), Hohenmölsen (1.100 Schüler) und Droyßig (870) eine besondere Bedeutung für die Schülerbeförderung aufweisen. In diesen Städten werden mehr als die Hälfte (66 %) aller Schüler des Landkreises an 42 allgemeinbildenden Schulen unterrichtet. Hierdurch wird eine entsprechend hohe Schülerbeförderungsnachfrage generiert. Insgesamt befinden sich im Burgenlandkreis 76 allgemeinbildende Schulen, vor allem das Netz der Grundschulen ist dabei mit 44 Standorten sehr dicht. Eine Übersichtskarte zu den Schulstandorten im Burgenlandkreis, differenziert nach Schultypen und Schülerzahlen kann der *ANLAGE 11* entnommen werden. Die wesentlichen Merkmale der Schülerbeförderung werden in KAPITEL 2.5.7 dargelegt.

2.3. Regionalbedeutsame Ziele

Neben der Bevölkerungs- und Schulstruktur befinden sich noch weitere regionalbedeutsame Ziele und Standorte im Burgenlandkreis, die Mobilitätsbedürfnisse hervorrufen und daher für die Analyse des ÖPNV eine bedeutende Relevanz besitzen.

2.3.1. Bedeutende Standorte des großflächigen Einzelhandels

Die wichtigsten Standorte des großflächigen Einzelhandels (ausgenommen separat gelegene Möbel-, Bau- u. dgl. Märkte) im Burgenlandkreis zeigt TABELLE 3:

Tabelle 3: Bedeutende Standorte des großflächigen Einzelhandels im Burgenlandkreis

Nr.	Standort	Bezeichnung	Verkaufsfläche (m ²)
1	Kretzschau, OT Grana	EKZ "Floßgraben" Naumburger Straße	8.020
2	Naumburg	EKZ Kaufland, Weißenfelser Str. 70	8.575
3	Naumburg	OBI-Baumarkt, Weißenfelser Straße	11.080
4	Naumburg	EKZ Overwegstraße	13.700
5	Weißenfels	Gebiet Max-Planck-Straße	10.955
6	Weißenfels, OT Borau	EKZ Selauer Straße	28.625
7	Weißenfels	Heuweg-Center, Merseburger Str.	12.280
8	Weißenfels, OT Leißling	EKZ Schöne Aussicht, Leißling Marktweg	31.835
9	Zeitz	EKZ Michaelpark Friedensstraße	6.710
10	Zeitz	EKZ Hainichener Dorfstraße	17.005
11	Zeitz, OT Theißen	Einkaufszentrum Globus	8.930

Quelle: IHK-Handelsatlas 2017

Als besondere Orte mit erhöhtem Verkehrsnachfragepotenzial können diese Einzelhandelsstandorte in der *ANLAGE 12* in einer Karte nachvollzogen werden. In *ANLAGE 13* sind diese Standorte und deren aktuelle Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt, wobei nur die ÖPNV-Angebote berücksichtigt wurden, die eine Bedeutung für Einzelhandel aufweisen.

2.3.2. Bedeutsame Industrie- und Gewerbegebiete

Als bedeutende Industrie- und Gewerbebestandorte sind im Burgenlandkreis die in TABELLE 4 aufgeführten Gewerbegebiete mit mindestens 300 Beschäftigten vorhanden.

In der Summe sind in den genannten großflächigen Industrie- und Gewerbegebieten des Burgenlandkreises ca. 12.300 Mitarbeiter beschäftigt. In *ANLAGE 14* sind diese Gewerbegebiete in einer Karte mit deren Verkehrsanbindung dargestellt. In *ANLAGE 15* sind diese Standorte und deren aktuelle Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt, wobei nur die ÖPNV-Angebote berücksichtigt wurden, die eine Bedeutung für Gewerbegebiete aufweisen.

Tabelle 4: Gewerbegebiete ab ca. 300 Beschäftigten im Burgenlandkreis

Nr.	Standort	Bezeichnung	ca. Beschäftigte*
1	Gutenborn, OT Droßdorf	Gewerbegebiet an der B2	300
2	Elsteraue OT Tröglitz, Göbitz, Rehmsdorf	Industrie- und Gewerbepark	1.000
3	Mertendorf, OT Görtschen	Gewerbegebiet an der B180	320
4	Lützen, OT Zorbau	Gewerbegebiet Zorbau-Süd	1.400
5	Meineweh OT Schleinitz, Pretzsch	Sachsen-Anhalt Süd	3.500
6	Naumburg	Steinkreuzweg	500
7	Naumburg, OT Flemmingen	Gewerbegebiet Kohlenstraße	760
8	Osterfeld, OT Kleinhelmsdorf, Weickelsdorf	Heidegrund Süd	560
9	Weißenfels	Weißenfels, Käthe-Kollwitz-Straße	650
10	An der Finne, OT Klosterhäseler	Henglein GmbH & Co. KG	400
11	Zeitz	Gewerbegebiet Leipziger Straße	500
12	Zeitz	Gewerbegebiet Zeitz West	500
13	Zeitz	Industriegebiet Südzucker	420
14	Hohenmölsen	Agco Hohenmölsen	320
15	Elsteraue, OT Profen: Standort Profen	Mibrag	900
16	Elsteraue, OT Profen: Standort Tagebau		
17	Verbandsgemeinde Wethautal, OT Schönburg/ Wethau	Gewerbegebiet Am hohen Stein, Über dem Rostental	300
Summe			12.330

*bei fehlenden Daten erfolgte eine Abschätzung auf Basis der Gewerbeflächen und der Art der ansässigen Firmen.
Quelle: Kreisverwaltung Burgenlandkreis, 2018.

2.3.3. Freizeitziele, touristische und kulturelle Schwerpunkte

Im Burgenlandkreis bestehen zahlreiche touristische sowie kulturelle Standorte mit regionaler Bedeutung. Aufgrund der besonderen Nachfrage sind für die ÖPNV-Anbindung die touristischen und kulturellen Schwerpunkte gemäß folgender TABELLE 5 relevant.

Im Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP 2010 LSA) ist die Wein- und Burgenregion Saale-Unstrut als Vorbehaltsgebiet für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Gemäß Zielvorgabe des Landesentwicklungsplans ist für die Vorbehaltsgebiete eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV anzustreben.

Im Burgenlandkreis besteht darüber hinaus ein gut ausgebautes Rad- und Wanderwegenetz:

- **ausgewählte Radwanderwege:** Saale-Radwanderweg, Unstrut-Radweg, Elster-Radweg, Saale-Unstrut-Elster-Radacht, Mühlenradwanderweg, Hasselbach-Radwanderweg, Zuckerbahnradweg
- **ausgewählte Wanderwege:** Mühlenwanderweg, Saale-Weinwanderweg, Rudelsburgweg, Himmereichweg, Unstrut-Wanderweg, Finne-Wanderweg

ANLAGE 16 enthält eine Übersicht zu den wichtigsten regional bedeutsamen Freizeit- und Erholungsgebieten einschließlich deren Anbindung. Die genannten Freizeitangebote stellen Anziehungspotenziale für Touristen und Einheimische dar. Sie erzeugen Nachfrage nach dem öffentlichen Personennahverkehr und sollten daher an das Verkehrsnetz angebunden sein. Alle relevanten Freizeitziele sind in ANLAGE 17 in einer Karte geographisch verortet.

Tabelle 5: touristische und kulturelle Schwerpunkte

Nr.	Ort	Touristische und kulturelle Schwerpunkte
1	Naumburg (Saale)	Dom St. Peter und Paul mit Domschatz und Domgarten
2		Stadtkirche St. Wenzel mit Hildebrandt-Orgel. Stadtmuseum „Hohe Lilie“, Nietzsche-Haus und Dokumentationszentrum, Historische Altstadt, Historische Straßenbahn
3		Bulabana Freizeitbad
4	Weißenfels	Schloss Neu-Augustusburg, Gruft, Schuhmuseum
5		Heinrich-Schütz-Haus, Gustav-Adolf-Museum im Geleitshaus, Novalisgedenkstätte, Fürstenhaus
6		Allwetterrodelbahn und Minigolf
7		Heimatnaturgarten
8	Zeitz	Schloss Moritzburg (inkl. Deutsches Kinderwagenmuseum), Schlosspark, Dom St. Peter und Paul
9		Gang- und Kellersystem „Unterirdisches Zeitz“
10		Industriedenkmal Brikettfabrik „Hermannschacht“
11	Bad Bibra	staatlich anerkannter Erholungsort mit verschiedenen vorhandenen Freizeit- und Sportanlagen im unmittelbaren Einzugsbereich der Stadt (u.a. Erlebnisbad, Kneipp-sche Anlagen, Campingplatz, Tennisplätze, Reittouristik), Ausstellung im Alten Rathaus
12	Bad Kösen	Rudelsburg
13		Burg Saaleck
14		Museum Hassenhausen (Schlacht bei Auerstädt)
15		Landweingut Kloster Pforta
16		Romanisches Haus, Gradierwerk, Köseener Spielzeug Manufaktur GmbH, Tierpark, Personenschiffahrt
17	Burgscheidungen	Schloss und Schlosspark mit Unstrut
18	Droyßig	Schloss Droyßig mit Schlosskirche und Bärengehege
19	Eckartsberga	Eckartsburg, Freizeitspaß (Irrgarten, Minigolf, Sommerrodelbahn, DinoWeltWäldchen, Burgenland, Bungee-Trampolin, Geister- und Spielehaus)
20	Freyburg	Schloss Neuenburg, Rotkäppchen Sektkellerei, Stadtkirche St. Marien, Jahnmuseum, Winzervereinigung Freyburg/ Unstrut, Herzoglicher Weinberg
21		Wassermühle Zeddenbach, Klosterkirche Zscheiplitz
22	Goseck	Schloss Goseck, Sonnenobservatorium
23	Großjena/ Blütengrund	Max-Klinger-Haus und Weinberg, Steinernes Bilderbuch
24	Haynsburg	Haynsburg mit Burgturm, Burgschänke und Reiterhof
25	Hohenmölsen	Erholungspark Mondsee mit Strandbad und Campingplatz
26	Lützen	Gustav-Adolf-Gedenkstätte, Museum im Schloss Lützen
27	Memleben	Museum Kloster und Kaiserpfalz Memleben, Erlebnistierpark
28	Nebra	Arche Nebra – Fundort: Himmelsscheibe, Heimathaus Nebra,
29		Bienenlehrgarten, Erlebnisbad
30	Schönburg	Die Schönburg
31	Osterfeld	Naturbad Osterfeld
32	Würchwitz	Würchwitzer Milbenkäsemuseum

Quelle: Kreisverwaltung Burgenlandkreis, Stand 2017.

2.3.4. Klinikstandorte und MVZ

Im Burgenlandkreis bestehen die in der folgenden TABELLE 6 aufgeführten größeren Gesundheitseinrichtungen. Für diese medizinischen Institutionen besteht aufgrund der Anzahl an Patienten, Besuchern und Beschäftigten eine besondere ÖPNV-Relevanz. In der ANLAGE 18 sind die Standorte mit deren aktueller Anbindung durch den ÖPNV dargestellt, wobei nur die ÖPNV-Angebote berücksichtigt wurden, die eine Bedeutung für diese medizinischen Einrichtungen aufweisen. Weitere für die Bewohner des Burgenlandkreises bedeutsame medizinische Standorte befinden sich zudem in den Oberzentren Halle (Saale), Leipzig und Jena. Die ANLAGE 19 zeigt die Standorte der medizinischen Einrichtungen in einer Karte.

Tabelle 6: medizinische Einrichtungen im Burgenlandkreis

Nr.	Name	PLZ	Ort	Straße	Typ
1	Saale-Unstrut-Klinikum	06618	Naumburg	Humboldtstraße 31	Krankenhaus
2	Georgius-Agricola Klinikum	06712	Zeitz	Lindenallee 1	Krankenhaus
3	Asklepios Klinik	06667	Weißenfels	Naumburger Straße 76	Krankenhaus
4	Saale Reha-Klinikum Bad Kösen, Klinik I	06628	Naumburg, OT Bad Kösen	Am Rechenberg 18	Reha-Klinikum
5	Saale Reha-Klinikum Bad Kösen, Klinik II	06628	Naumburg, OT Bad Kösen	Elly-Kutscher-Straße 14	Reha-Klinikum
6	Ärztehaus	06712	Zeitz	Röntgenstraße 1	Ärztehaus
7	Ärztehaus	06712	Zeitz	Platz der deutschen Einheit 5	Ärztehaus
8	Radiologisches Zentrum Burgenlandkreis	06712	Zeitz	Am Hermannschacht 8	Ärztehaus
9	Radiologisches Zentrum Burgenlandkreis	06618	Naumburg	Kösener Straße 30	Ärztehaus
10	Radiologisches Zentrum Burgenlandkreis	06667	Weißenfels	Selauer Straße 5	Ärztehaus
11	Landambulatorium	06647	Bad Bibra	Auenstr. 15	Ärztehaus
12	MEDIAN Kinderklinik "Am Nicolausholz"	06628	Naumburg, OT Bad Kösen	Elly-Kutscher-Straße 16	Reha-Klinikum
13	MVZ Dreiländereck, Gemeinde Molauerland	06618	Molauer Land	Casekirchen 34	Ärztehaus

Quelle: Kreisverwaltung Burgenlandkreis 2017.

Als weiteren regionalen Klinikstandort mit ÖPNV-Bedeutung kann sich der Gesundheitspark in Hohenmölsen entwickeln. Dieser Standort wird voraussichtlich im Jahr 2020 eröffnet.

2.3.5. Berufsschulen

Im Burgenlandkreis befindet sich in Naumburg, Weißenfels und Zeitz jeweils ein Standort der Berufsbildenden Schulen Burgenlandkreis (BbS BLK). An diesen Standorten können unterschiedliche Abschlüsse der Berufsschule, Berufsfachschule und Fachoberschule erworben werden. Außerdem existieren im Landkreis für medizinische Berufe die Berufsschulen der MBA Medizinische Berufs-Akademie GmbH (MBA), die sich zusätzlich in Naumburg und Zeitz befinden. Die folgende TABELLE 7 gibt einen Überblick zu den Berufsschulen und deren Anbindung an den ÖPNV.

Tabelle 7: Berufsschulen im Burgenlandkreis

Berufsschule	Adresse	Haltestelle	Linie	Schüler
BbS BLK, Standort Naumburg	Markgrafenweg 46, 06618 Naumburg	Naumburg, Hauptbahnhof	Tram 4, 101,103, 606, 820, 610, 622, 636, SPNV	84
MBA Naumburg	Bahnhofstraße 38, 06618 Naumburg			k.A.
BbS BLK, Standort Weißenfels	Tagewerbener Str. 75, 06667 Weißenfels	Weißenfels; Heuweg, Tagewerbener Str.	202, 792, 793	722
BbS BLK, Standort Zeitz	Alte Werksstraße 1, 06712 Zeitz	Zeitz; Berufsschulzentrum	301, 303, 818, 820, 821, 823, 828	973
MBA Zeitz	Geschwister-Scholl- Straße 4, 06712 Zeitz	Zeitz, Badstubenvorstadt	301, 303, 824, 830	k.A.

In Naumburg liegen sowohl die BbS BLK Naumburg als auch die MBA Naumburg im Erschließungsradius des Hauptbahnhofs in Naumburg. Dadurch haben die Berufsschüler direkten Zugang zu zahlreichen Regionalzügen sowie zu verschiedenen Stadt- und Regionalverkehrslinien mit günstigen Taktlagen. Zudem fährt die Straßenbahnlinie 4 im 30-Minuten Takt und stellt damit ebenso wie der Stadtverkehr einen Zugang zur Naumburger Innenstadt her.

Die Berufsschüler der BbS BLK Weißenfels haben die Möglichkeit mehrmals die Stunde durch die Stadtverkehrslinie 202 und die Regionallinien zum Busbahnhof in Weißenfels zu kommen. Der Busbahnhof ermöglicht dann den weiteren Übergang zu zahlreichen Regionalbuslinien oder den Zugang zum Bahnhof in Weißenfels und damit die Möglichkeit verschiedene Züge zu nutzen.

Die BbS BLK Zeitz wird von zahlreichen Buslinien bedient, so dass einerseits der Busbahnhof in Zeitz und damit der Bahnhof mehrfach pro Stunde erreicht werden kann und andererseits direkte Verbindungen nach Osterfeld, Naumburg oder Droyßig bestehen. Die MBA Zeitz ist durch zwei Stadtverkehrslinien und zwei Regionalverkehrslinien angebunden. Somit wird mehrmals stündlich ein Angebot zum Bahnhof in Zeitz bzw. zur Zeitzer Innenstadt hergestellt. Die Distanz zum Bahnhof in Zeitz liegt bei circa 450 m, so dass vielen Berufsschülern auch ein direkter Zugang zum SPNV ermöglicht sein sollte.

2.4. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV). Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird nach einer kurzen Übersicht des Verkehrsangebots des SPNV vor allem das Angebot des ÖSPV differenziert dargestellt². Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot ab 10. August 2017 im Burgenlandkreis. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

2.4.1. Verkehrsangebot im Schienenverkehr

Der SPNV deckt viele Verbindungsrelationen zwischen Orten des Burgenlandkreises ab. Zudem stellt der Eisenbahnverkehr eine vertaktete und schnelle Verbindung zwischen den Mittelzentren Naumburg, Weißenfels und Zeitz mit den benachbarten Oberzentren Erfurt, Gera, Halle (Saale), Jena und Leipzig her. Durch den SPNV werden darüber hinaus viele Grundzentren mit den regionalen Mittel- und Oberzentren vernetzt.

Die Bahnhöfe und Haltepunkte sowie die Streckenverläufe der einzelnen Linien können in *ANLAGE 20* nachvollzogen werden. Die Bedienung der einzelnen SPNV-Linien findet in der Regel täglich mindestens zwischen 04 Uhr und 23 Uhr statt. Einige SPNV-Linien verkehren zudem bis 24 Uhr. Seit 2015 wurde durch die Inbetriebnahme der ICE-Trasse Erfurt – Leipzig/ Halle (Saale) die Anbindung von Naumburg und Weißenfels durch den Schienenpersonenfernverkehr stark reduziert. Die *TABELLE 8* zeigt eine Übersicht der SPNV Verbindungen und deren Angebotsqualität.

Tabelle 8: SPNV-Linien im Burgenlandkreis

Linie	Verkehrsunternehmen	Streckenverlauf	grundsätzliche Taktung in min
EBx 12/ EB 22	Erfurter Bahn GmbH	Leipzig – Zeitz – Gera – Saalfeld	60
RB 76	Burgenlandbahn	Weißenfels – Teuchern – Deuben (Zeitz) – Zeitz	Mo-Fr: 60 Sa/So: 120
RB 77	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	(Wangen –) Nebra – Naumburg (– Naumburg Ost)	60
RB 20		Leipzig – Weißenfels – Naumburg – Erfurt – Eisenach	60
RB 25		Halle (Saale) – Merseburg – Weißenfels – Naumburg – Jena – Saalfeld	60
RE 16		Halle (Saale) – Merseburg – Weißenfels – Naumburg – Erfurt	120
RE 17		Naumburg – Erfurt	120
RE 18		DB Regio AG	Halle (Saale) – Merseburg – Weißenfels – Naumburg – Jena
RE 42	Leipzig – Weißenfels – Naumburg – Jena – Nürnberg		120

Quelle: Fahrplanstand: Dezember 2018

² Für das Angebot des SPNV gilt der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt. Der ÖPNV-Plan wird durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) erstellt und kann unter folgendem Link eingesehen werden: <https://www.nasa.de/verkehr-planung/oePNV-plan/>, Stand: 10.10.2017.

2.4.2. Verkehrsangebot im ÖSPV

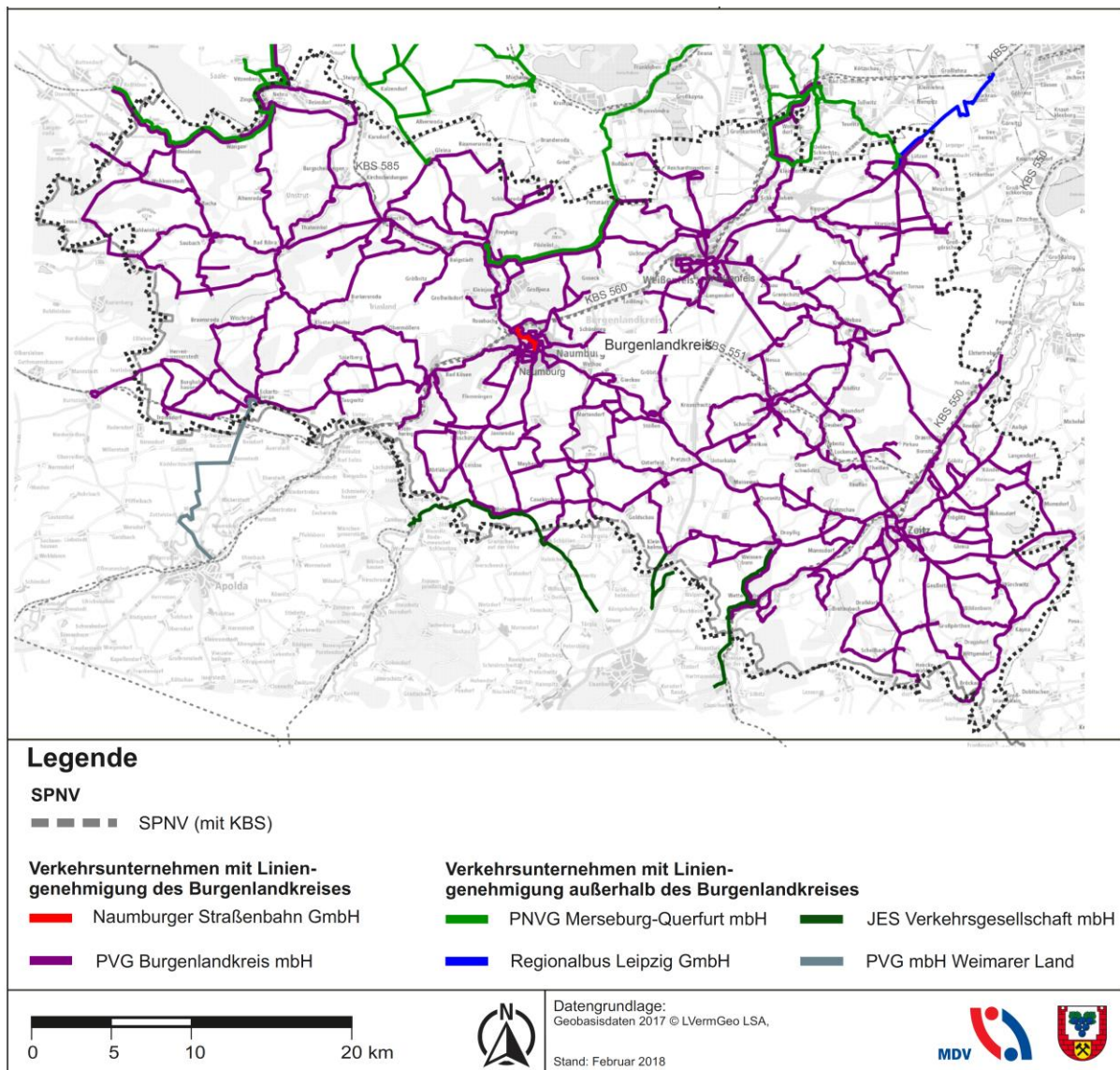
Das Verkehrsangebot im ÖSPV ist die Grundvoraussetzung für die innerräumliche und zeitliche Erschließung des Burgenlandkreises. Durch eine fahrgastorientierte und effiziente Ausgestaltung des ÖSPV kann der Landkreis seinen Aufgaben, wie beispielsweise der Daseinsvorsorge, der Schülerbeförderung oder Freizügigkeit der Verkehrsmittelwahl gerecht werden. Für die Analyse der Verkehrsangebote werden daher verschiedene Facetten des ÖSPV näher beleuchtet.

2.4.2.1. Verkehrsunternehmen und Bediengebiete im ÖSPV

Um den Bedarf an Verkehrsleistung des ÖSPV zu decken, hat der Burgenlandkreis an die Personenverkehrsgesellschaft (PVG) Burgenlandkreis mbH einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Rahmen der Direktvergabe der Verkehrsleistungen erteilt. Auf dieser Grundlage wurden Genehmigungen für die Linienbeförderung im gesamten Landkreis an die PVG vergeben. Die PVG Burgenlandkreis betreibt insgesamt 86 Buslinien und unterhält in Bad Bibra, Naumburg, Weißenfels und Zeitz Betriebsstellen. Neben den Bussen der PVG Burgenlandkreis verkehren zudem weitere 9 Buslinien, die von nicht im Burgenlandkreis ansässigen Verkehrsunternehmen betrieben werden. In Verantwortung der Naumburger Straßenbahn GmbH steht die einzige Straßenbahnlinie im Burgenlandkreis. Diese erbringt Verkehrsleistungen im Stadtverkehr von Naumburg mit historischen Fahrzeugen. Die detaillierten Bediengebiete aller Verkehrsunternehmen, die im Burgenlandkreis Linien betreiben, können in der *KARTE 3* nachvollzogen werden.

Eine Besonderheit stellt die Linie 700 dar, denn für den nördlichen Teil der Linie im Gebiet des Saalekreises besteht eine Gemeinschaftskonzession von Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH (PNVG) und der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH. Für den Abschnitt Querfurt – Roßleben und damit auch für Haltestellen im Burgenlandkreis besitzt die PVG Burgenlandkreis mbH die Linienkonzession für Linie 700 (Süd) bis zum 28.02.2019. Nach gegenwärtiger Planung könnte die Förderung der Linie durch das Land Sachsen-Anhalt aufgrund geringer Nachfrage bereits im Laufe des Kalenderjahres 2019 als Landesbuslinie entfallen.

Karte 3: Bediengebiete der Verkehrsunternehmen im Burgenlandkreis

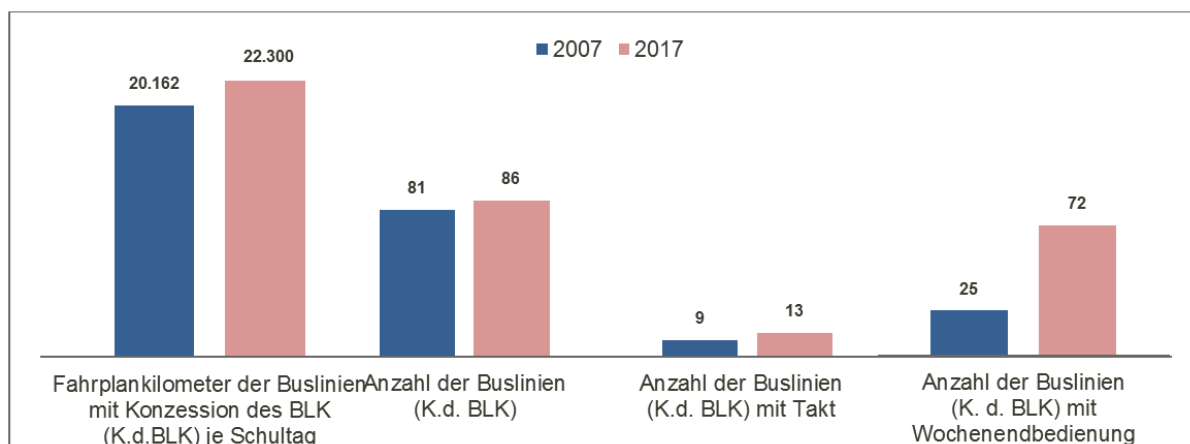


2.4.2.2. Busverkehr im Burgenlandkreis

Das Verkehrsangebot im Regionalverkehr des Burgenlandkreises setzt sich hauptsächlich aus ca. 1.100 Fahrplankilometern mit insgesamt ca. 18.500 Fahrplankilometern pro Schultag zusammen, die durch die PVG Burgenlandkreis erbracht werden. Dieses Verkehrsvolumen wird durch 71 ÖSPV-Linien der PVG BLK erbracht, die mindestens zwischen Montag bis Freitag an Schultagen verkehren. An Wochenenden fahren von den 71 Linien ca. 56 % am Samstag und 45 % an Sonntagen (überwiegend als RufBus). Insgesamt verkehren von den Linien im Regionalverkehr ca. 18 % mit einem Takt, demnach ist die überwiegende Mehrheit des Verkehrsangebots bedarfsorientiert organisiert.

In der folgenden ABBILDUNG 1 kann die Entwicklung für ausgewählte Angebotskriterien im Busverkehr seit 2007 entnommen werden. Dabei zeigt sich, dass die Anzahl der Buslinien und der Busse im Takt stabil geblieben ist, während sich das Wochenendangebot fast verdreifacht hat.

Abbildung 1: Entwicklungen im Busverkehr 2007/2017



Quelle: Fahrplanstand: Dezember 2017, NVP 2009.

In TABELLE 9 findet sich eine Übersicht zum Verkehrsangebot des Regionalbusverkehrs der PVK BLK im Burgenlandkreis. Eine detaillierte linienbezogene Auswertung aller im Burgenlandkreis verkehrenden ÖSPV-Unternehmen findet sich in ANLAGE 21.

Tabelle 9: 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

2.4.2.3. Stadtverkehre

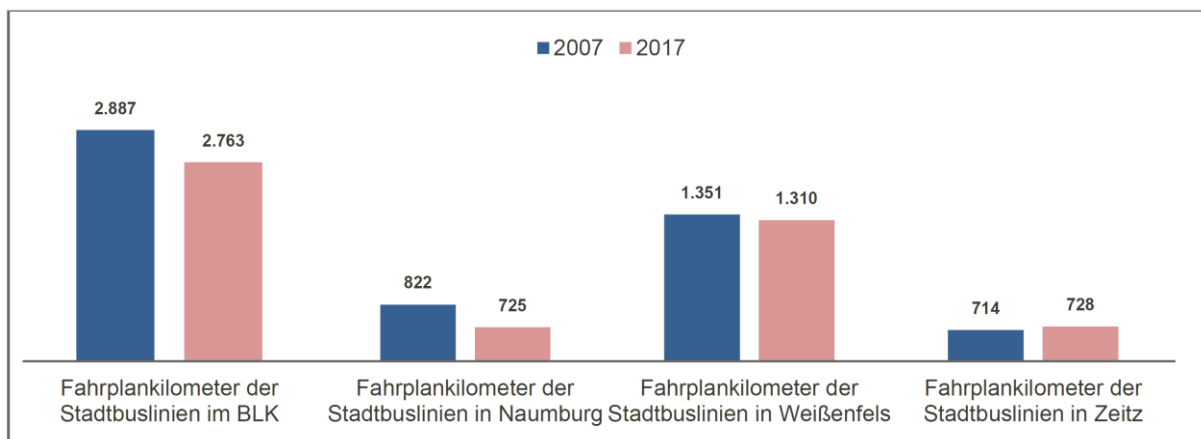
Stadtverkehre werden in den Städten Naumburg, Weißenfels und Zeitz angeboten. Das Angebot der Stadtverkehre variiert in den unterschiedlichen Städten, wobei in allen Städten am Wochenende Fahrtmöglichkeiten mit dem ÖSPV bestehen.

In Naumburg verkehren 2 von 3 Stadtbuslinien vertaktet. Zudem verbindet die Straßenbahnlinie 4 den Hauptbahnhof mit der Innenstadt von Naumburg. Insgesamt erbringt diese Straßenbahnlinie 150 Fahrplankilometer pro Wochentag. In Weißenfels findet auf 7 der 9 Stadtbuslinien ein Taktverkehr statt und in Zeitz fahren alle drei Linien im Takt. Demnach findet in allen Stadtverkehren im Burgenlandkreis hauptsächlich eine angebotsorientierte Bedienung statt. Fast alle der 15 Stadtbuslinien im Burgenlandkreis sowie die Straßenbahnlinie besitzen zudem einen systematisierten Fahrplan und verkehren auch regulär an Wochenenden.

Für die Stadtverkehre im Burgenlandkreis können in:

- ANLAGE 22 eine Übersicht zu den Stadtverkehren und deren Angebot
- ANLAGE 23 das Stadtverkehrsnetz von Naumburg
- ANLAGE 24 das Stadtverkehrsnetz von Weißenfels
- ANLAGE 25 das Stadtverkehrsnetz von Zeitz
eingesehen werden.

Abbildung 2: Entwicklung der Stadtbuslinien 2007/2017



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

Die ABBILDUNG 2 zeigt die Entwicklung der Stadtbuslinien im Burgenlandkreis zwischen 2007 und 2017 hinsichtlich der Fahrplankilometer an einem Schultag. In diesem Zeitraum blieb trotz der Reduktion der Anzahl an Stadtbuslinien von 18 (2007) auf 15 (2017) die Verkehrsleistung weitgehend stabil.

2.4.2.4. Flexible Bedienformen

Im Burgenlandkreis kommen bei 63 Buslinien teilweise oder vollständig flexible Bedienformen zum Einsatz. Dabei können zwei Varianten von flexiblen Bedienformen unterschieden werden³ - der RufBus und der Richtungsbandbetrieb. Das Ziel ist dabei in Zeiten bzw. Räumen schwacher Nachfrage bestimmte Linienfahrten oder Haltestellen nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung des Fahrtwunsches zu bedienen. In welchen Bedienzeiträumen bzw. Gebieten diese Bedarfslinienverkehre konkret eingesetzt werden, ist dem Fahrplan zu entnehmen.

Tabelle 10: Übersicht flexible Bedienformen

Flexible Bedienform	Flexibles Angebot	Zeitraum	Bediengebiet/ Linie	Anz.	Kontakt/ Bestellung	
RufBus	einzelne Fahrt(en)	Mo-Fr	101, 205, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 608, 616, 618, 621, 623, 633, 778, 780, 782, 783, 784, 785, 786, 792, 793, 796, 797, +800 , 804, 805, 806, 807, 816, 818, 821, 823, 824, 825, 828, 830, 836, 840, 841, 842, +844 , 845, 847, 848, +850 , 851	48	PVG BLK: Anmeldung 60 min vor Fahrtbeginn: Tel.: 0391/5363180	
		Sa	101, 205, +844 , +850	4		
		So	101, +844 , +850	3		
	vollständiges Fahrtangebot	Mo-Fr	204	1		
		Sa	601, 604, 610, +611 , 615, 616, 618, 620, 621, 623, 629, 633, 634, 781, 782, 783, 785, 792, 793, 794, 797, 801, 802, 816, 817, 821, 823, 824, 830, 836, 841, 842	32		
		So	205, 601, 604, 610, +611 , 615, 616, 618, 623, 629, 633, 781, 782, 783, 785, 792, 793, 797, 801, 802, 816, 817, 821, 841, 842	25		
	einzelne Fahrt(en)	Mo-Fr	742, 744	2		PNVG: Anmeldung 60 min vor Fahrtbeginn: Tel.: 03462/83263
	vollständiges Fahrtangebot	Sa	742, 744	2		
		So	742, 744	2		
	Richtungsbandbetrieb	einzelne Haltestellen	Mo-Fr	777, 783, 785, 793, 794, 797, 801, 816, 817, 824, 842		11

+Fett = PlusBus; Quelle: Fahrplanbuch 2017.

In der TABELLE 10 sind für den Burgenlandkreis die verkehrenden flexiblen Bedienformen nach Bedienform, Bedienangebot, Bediengebiet und Bestell- bzw. Kontaktmöglichkeiten dargestellt.

³ Für weitere Informationen zu den verschiedenen Varianten von flexiblen Bedienformen: siehe ANLAGE 26.

2.4.2.5. Sonderformen des Linienverkehrs

Abseits des regulären Linienverkehrs bestehen im Burgenlandkreis Sonderformen, die nach § 43 des PBefG genehmigt werden. Als Sonderformen sind diese Relationen nicht durch den Nahverkehrsplan zu regeln und werden an dieser Stelle ausschließlich nachrichtlich erwähnt. Folgende Sonderformen bestehen im Burgenlandkreis:

- Marktfahrten zu Einkaufszentren (Theißen: Globus, Leißling: EKZ, Zeitz: Kaufland)
- Schülerfahrten zu Sonderschulen nach Halle (Saale)
- Berufsverkehr zur Caritas-Behindertenwerk GmbH (Naumburg – Osterfeld)
- Berufsverkehr zur Integra Weißenfels (WfB).

2.4.2.6. Umsteigepunkte ÖSPV – SPNV

Im Burgenlandkreis bestehen verschiedene Umsteigepunkte zwischen dem ÖSPV und dem SPNV. Die TABELLE 11 zeigt die möglichen Umsteigepunkte ÖSPV – SPNV im Burgenlandkreis.

Tabelle 11: Umsteigepunkte ÖSPV – SPNV

Nr.	Umsteigepunkte	ÖSPV		SPNV
		Anz. Linien	Sum. Abfahrten	
1	Bad Kösen Bf.	2	35	RB 20, RB 25, RE 16, RE 17, RE18
2	Freyburg (Unstrut) Bf.	4	36	RB 77
3	Großkorbetha Bf.	2	21	RB 20, RB 25
4	Laucha (Unstrut) Bf.	5	38	RB 77
5	Naumburg Hbf.	6	66	RB 20, RB 25, RB 77, RE 16, RE 17, RE 18, RE 42
6	Naumburg Ost Bf.	1	29	RB 77
7	Nebra (Unstrut) Bf.	3	29	RB 77
8	Profen Bf.	1	30	EBx 12, EB 22
9	Teuchern Bf.	2	18	RB 76
10	Weißenfels Bf./ Busbf.	22	241	RB 20, RB 25, RB 76, RE 16, RE 18, RE 42
11	Zeitz Bf.	20	191	EBx 12, EB 22, RB 76

Quelle: Fahrplanbuch 2017, SPNV: Fahrplanentwurf ab 2018.

2.4.2.7. Umsteigepunkte ÖSPV – ÖSPV

Neben den Umsteigepunkten zwischen ÖSPV – SPNV gibt es im Burgenlandkreis auch solche zwischen Buslinien. Die TABELLE 12 zeigt die möglichen Umsteigepunkte ÖSPV – ÖSPV im Burgenlandkreis.

Tabelle 12: Umsteigepunkte ÖSPV - ÖSPV

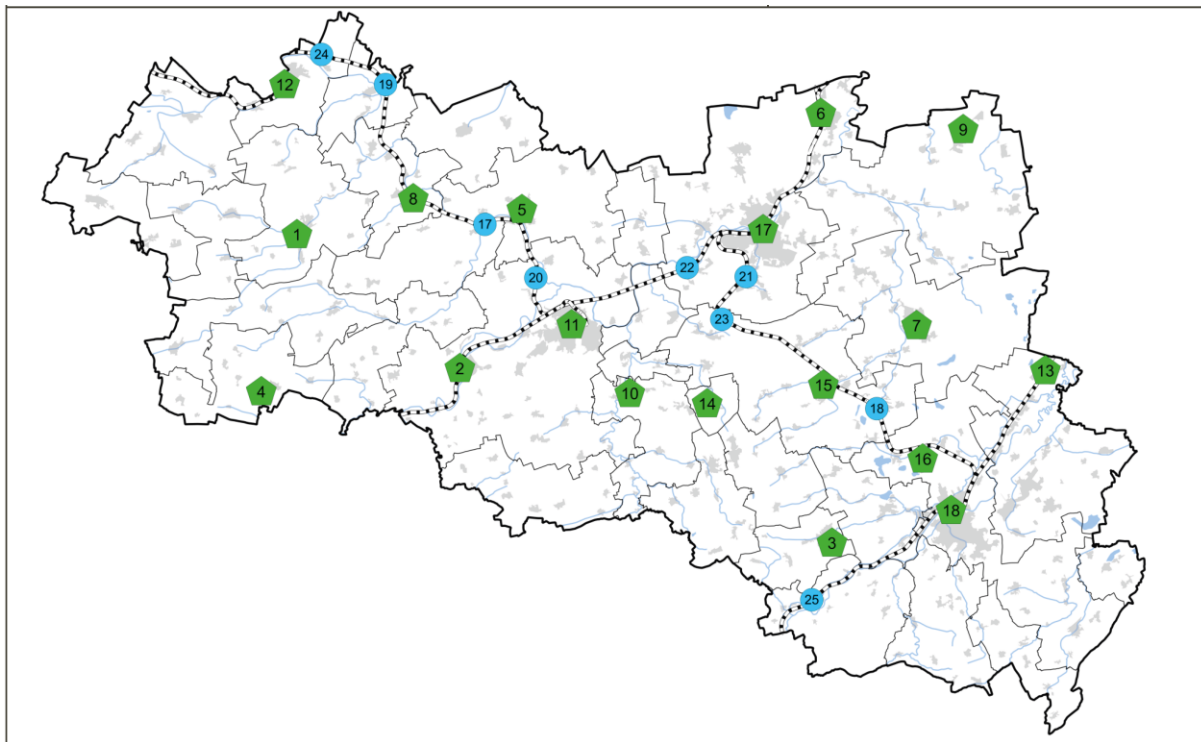
Nr.	Umsteigepunkt	ÖSPV	
		Anzahl der Linien	Summe der Abfahrten
12	Bad Bibra, Schule	5	30
13	Bad Kösen, Kaufhalle	6	72
14	Droyßig, Busplatz	7	18
15	Eckartsberga, Buttstädter Straße	4	33
2	Freyburg, Bahnhof	4	36
16	Freyburg, Busbahnhof	5	36
17	Hohemölsen, Busbahnhof	15	85
18	Laucha, Schule	6	31
4	Laucha, Bahnhof	5	38
19	Lützen, Markt	5	59
20	Mertendorf, Schule	4	25
5	Naumburg (Saale), Bushst. am Hbf.	6	66
21	Naumburg (Saale), City-Busstopp	20	235
22	Nebra, Busbahnhof	5	47
23	Stößen, Zeitzer Straße	4	61
24	Teuchern, Busbahnhof	7	43
25	Theißen, Schule	2	9
10	Weißenfels, Busbahnhof	22	241
11	Zeitz, Busbahnhof	20	191
26	Zeitz, Platanenweg	15	74
27	Zeitz, Moskauer Straße	4	11
28	Zeitz, Schützenplatz	6	45

Quelle: Fahrplanbuch 2017.

2.4.2.8. Multimodale Verknüpfungen

Multimodalität und damit die Möglichkeit für Fahrgäste ihre Wegstrecken durch die Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsträgern zurückzulegen, ist im Burgenlandkreis schon seit vielen Jahren möglich. Unterstützt wird der unkomplizierte Umstieg zwischen Zug, Straßenbahn und Bus für die Nutzer durch den einheitlichen Verbundtarif des MDV, der die Fahrt mit nur einem Ticket ermöglicht. Zudem bestehen im Burgenlandkreis viele besondere Übergangsstellen zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr (siehe KARTE 4). Diese B+R und P+R Standorte ermöglichen das sichere Abstellen von individuellen Verkehrsmitteln (PKW, Fahrrad) und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV.

Karte 4: Umsteigepunkte und B+R/P+R Standorte



Legende

Umsteigepunkte mit P+R und B+R
 ÖSPV – SPNV
 ÖSPV – ÖSPV

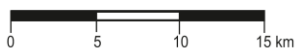
Nr. Umsteigepunkt	Anzahl	
	P+R	B+R
1 Bad Bibra	-	-
Schule	-	-
2 Bad Kösen	14	16
Bahnhof	-	-
Kaufhalle	-	-
3 Droyßig	-	-
Busplatz	-	-
4 Eckartsberga	-	-
Buttstädter Str.	-	-
5 Freyburg (Unstrut)	7	12
Bahnhof	-	-
Bahnhof	-	-
Busbahnhof	-	-
6 Großkorbetha	14	24
Bahnhof	-	-
7 Hohenmölsen	-	-
Busbahnhof	-	-

Nr. Umsteigepunkt	Anzahl	
	P+R	B+R
8 Laucha (Unstrut)	50	20
Bahnhof	-	-
Bahnhof	-	-
Schule	-	-
9 Lützen	-	-
Markt	-	-
10 Mertendorf	-	-
Schule	-	-
11 Naumburg (Saale)	273	156
Bahnhof	-	-
Bushst. am Hbf.	-	-
City-Busstop	-	-
Ost Bahnhof	-	6
12 Nebra (Unstrut)	-	16
Bahnhof	-	-
Busbahnhof	-	-
13 Profen	12	10
Bahnhof	-	-
14 Stößen	-	-
Zeitzer Straße	-	-
15 Teuchern	-	-
Bahnhof	-	-
Busbahnhof	-	-

Nr. Umsteigepunkt	Anzahl	
	P+R	B+R
16 Theißen	-	-
Schule	-	-
17 Weißenfels	26	25
Bahnhof	-	-
Busbahnhof	-	-
18 Zeitz	69	11
Bahnhof	-	-
Busbahnhof	-	-
Moskauer Straße	-	-
Platanenweg	-	-
Schützenplatz	-	-

Sonstige Haltepunkte mit P+R und B+R

Nr. Haltepunkt	Anzahl	
	P+R	B+R
19 Balgstädt	3	8
20 Deuben (b. Zeitz)	-	10
21 Karsdorf	-	8
22 Kleinjena	5	5
23 Langendorf	23	14
22 Leißling	16	16
23 Prittitz	2	6
24 Reinsdorf (b. Nebra)	3	6
25 Wetterzeube	-	15



Datengrundlage:
 Geobasisdaten 2017 © LVerGeo LSA,
 NASA GmbH

Stand: Juni 2018



2.4.2.9. Verkehrsanbindung zentraler Orte

Der ÖSPV stellt abseits der Eisenbahnstrecken die Erschließung der Grund- und Mittelzentren im Landkreis Burgenlandkreis sicher. Zudem wird durch den Regionalbusverkehr die Feinerschließung in der Fläche gewährleistet. Die Zentren des Burgenlandkreises werden neben den 15 Stadtverkehrslinien überwiegend durch den regionalen Busverkehr bedient. In Naumburg verkehrt zudem eine Straßenbahnlinie mit historischen Fahrzeugen.

Das Verkehrsangebot in den wichtigsten Zentren kann in der folgenden TABELLE 13 eingesehen werden.

Tabelle 13: Verkehrsanbindung zentraler Orte

Zentraler Ort	Ortschaft	Linien im Regionalverkehr	Linien im Stadtverkehr	Σ
Grundzentrum	Bad Bibra	604, 607, 608, 611 , 631, 633		6
	Naumburg, Ortsteil Heilbad Bad Kösen	601, 602, 603, 604, 606, 614		6
	Droyßig	807, 818, 820 , 821, 823, 826, 828		7
	Freyburg	610, 622, 630, 634, 636, 723		6
	Lützen	165, 777, 780, 781, 783, 784		6
	Nebra	610, 629, 633, 700		4
	Osterfeld	618, 797, 818, 820 , 821		5
Teuchern	794, 797, 804, 805, 807, 816, 817		7	
Grundzentrum mit besonderer Versorgungsfunktion für den ländlichen Raum	Hohenmölsen	780, 782, 784, 794, 800 , 801, 802, 804, 805, 806, 807, 808, 811, 816, 850*		15
Mittelzentrum	Naumburg	601, 603, 604, 606, 610, 613, 614, 615, 616, 618, 620, 621, 622, 623, 636, 820 , 826	Tram 4, 101, 102, 103	21
	Weißenfels	781, 782, 783, 785, 786, 792, 793, 794, 796, 797, 800 , 801, 802	201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209	22
	Zeitz	816, 817, 818, 820 , 821, 823, 824, 825, 828, 830, 836, 841, 842, 844 , 845, 847, 850 , 851	301, 302, 303	21

Quellen: LEP 2010 des Landes Sachsen-Anhalt; REP Halle 2010; REP Halle, Entwurf Sachlicher Teilplan, 2017 (STp ZO 2017). **Fett** = PlusBus. MDV-Fahrplan: Landkreis Burgenlandkreis 2017/2018. * Fahrplan ab 12/2017.

2.5. Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme

Analysen zur Verkehrsnachfrage sind erforderlich, um die Bedeutung des ÖPNV im Gesamtverkehrssystem einschätzen zu können. Darüber hinaus ermöglichen sie, Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit angebotener öffentlicher Verkehre durchzuführen.

Die zurückliegende Entwicklung wird durch den Vergleich mit den entsprechenden Daten aus zurückliegenden Nahverkehrsplänen analysiert.

2.5.1. Grundlagen

In den nachfolgenden Ausführungen wird die aktuell erreichte Verkehrsnachfrage im ÖPNV sowie im motorisierten Individualverkehr des Burgenlandkreises analysiert. Beim öffentlichen Verkehr wird zwischen schienen- bzw. straßengebundenem ÖPNV unterschieden. Die Aufnahme wesentlicher Kenndaten zur Nachfrage im SPNV in den Nahverkehrsplan erfolgt nachrichtlich, verdeutlicht jedoch die große Bedeutung des schienengebundenen Nahverkehrs im Gesamtsystem des ÖPNV des Burgenlandkreises.

Zur Abschätzung der zurückliegenden Entwicklung erfolgt ein Vergleich der realisierten Nachfrage im Zeitraum 2015/16 mit der zum Analysezeitpunkt des abgelaufenen Nahverkehrsplans vorhandenen Verkehrsnachfrage.

Die Angaben zur derzeitigen Verkehrsnachfrage basieren auf folgender Grundlage:

- SPNV (Aufgabenträger NASA GmbH)
- straßengebundener ÖPNV (PVG Burgenlandkreis, Naumburger Straßenbahn)
- MIV, Querschnittsbelastungen Busverkehr (Verkehrsmodell des MDV)

2.5.2. Schienenpersonennahverkehr

ANLAGE 27 zeigt die klassifizierte Frequentierung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Burgenlandkreis sowie die Querschnittsbelegungen der SPNV-Strecken im Landkreis (Verkehrstag Mo-Fr). Hierbei wurden lediglich die Zugprodukte des SPNV (RB, RE, SE) berücksichtigt. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecken des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit VDE 8 wurde der Fernverkehr im Saaletal weitgehend eingestellt. Die Bahnhöfe Naumburg Hbf und Weißenfels verloren ihre Bedeutung als Halte des Fernverkehrs. Fernverkehrsreisende müssen seitdem die Angebote des Nahverkehrs zwischen Naumburg, Weißenfels und den Übergängen zum ICE/IC-Verkehr in Halle (Saale), Leipzig oder Erfurt nutzen. Die Fahrgäste aus dem Raum Zeitz sind bereits seit langem auf den Übergang zum Fernverkehr im Bahnhof Leipzig Hbf eingestellt.

Den SPNV im Burgenlandkreis nutzen jährlich etwa 1,6 Mio. Personen als Einsteiger. Die Analyse des abgelaufenen Nahverkehrsplans wies mit Stand 2007 noch 1,4 Mio. Einsteiger pro Jahr aus, woraus sich eine Steigerung um 15 Prozent binnen neun Jahren ergibt. Am höchsten ist die Nachfrage weiterhin auf den Strecken in Richtung der Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig, wobei insbesondere Richtung Leipzig die Nachfrage im SPNV infolge des geänderten Angebotskonzepts auf mehr als das Doppelte des Ausgangswerts angestiegen ist. Die Nachfrage auf den lokalen Strecken Naumburg – Laucha – Nebra – Wangen sowie Weißenfels – Teuchern – Zeitz ist demgegenüber gering, konnte jedoch zuletzt annähernd konstant gehalten werden (Weißenfels – Zeitz) bzw. war wieder

leicht anwachsend (Unstrutbahn)⁴. Die zuletzt sehr gering genutzte SPNV-Verbindung zwischen Naumburg (Saale) und Zeitz wurde während der Laufzeit des zurückliegenden Nahverkehrsplans eingestellt. Ebenfalls wurde die Relation Großheringen – Buttstädt (KBS 594) zum Fahrplanwechsel 2017 eingestellt.

Die Nachfragedaten belegen die wesentliche und zuletzt weiter gewachsene Rolle des SPNV im gesamten öffentlichen Regionalverkehr des Burgenlandkreises, der somit zu Recht die Funktion eines „Rückgrates“, insbesondere hinsichtlich der schnellen Verbindungen zu den benachbarten Oberzentren, übernimmt. Darüber hinaus besitzt der SPNV auch für Fahrten innerhalb des Burgenlandkreises eine hohe Bedeutung. Die Stationen mit der größten Verkehrsnachfrage mit in der Summe mindestens 500 Ein- und Aussteigern sind die Mittelzentren Naumburg (Saale), Weißenfels und Zeitz. Weitere Zugangsstellen mit vergleichsweise hoher Bedeutung sind Bad Kösen, Freyburg und Großkorbetha (siehe ANLAGE 27).

2.5.3. Regionalbusverkehr

Im Zeitraum der Erfassung (2006 bis 2017, Verbundjahre 2006 bis 2016) verkehrten im Burgenlandkreis insgesamt 70 Regionalbuslinien, davon fünf Linien innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes (<o> Mein Takt). Die Verkehrsnachfrage und deren Entwicklung seit 2006/2007 ist nachfolgender TABELLE 14 zu entnehmen:

Tabelle 14: Verkehrsnachfrage der Regionalbuslinien

Linie	2006/2007	2013/2014	2016/2017
	Linienbeförderungsfälle pro Jahr	Linienbeförderungsfälle pro Jahr	Linienbeförderungsfälle pro Jahr
601	114.000	104.000	81.000
602	47.000	46.000	24.000
603	47.000	25.000	24.000
604	31.000	31.000	40.000
605	32.000	30.000	36.000
606	70.000	62.000	58.000
607	18.000	6.000	2.000
608	86.000	86.000	71.000
609	32.000	0	0
610	159.000	118.000	142.000
611	60.000	41.000	47.000
613	15.000	21.000	24.000
614 (A+B)	43.000	49.000	44.000
615	24.000	16.000	12.000
616	39.000	25.000	22.000
618	41.000	38.000	39.000
619	1.000	0	0
620	41.000	36.000	25.000
621	54.000	20.000	20.000
622	17.000	34.000	30.000
623	19.000	14.000	15.000
629	25.000	23.000	15.000
630	27.000	24.000	21.000
631	21.000	16.000	28.000
632	9.000	3.000	0
632-1	0	41.000	7.000
633	78.000	72.000	90.000
634	33.000	31.000	26.000

⁴ Wesentlicher Grund für das leichte Anwachsen der Nachfragezahlen der Unstrutbahn war das veränderte Verkehrskonzept im Unstruttal im Jahr 2013.

Linie	2006/2007	2013/2014	2016/2017
	Linienbeförderungsfälle pro Jahr	Linienbeförderungsfälle pro Jahr	Linienbeförderungsfälle pro Jahr
635	12.000	0	0
636	25.000	19.000	16.000
700	31.000	22.000	21.000
723 (PVG)	23.000	0	0
777	29.000	5.000	11.000
778	21.000	4.000	5.000
780	47.000	90.000	50.000
781	63.000	25.000	19.000
782	5.000	3.000	2.000
783	19.000	11.000	14.000
784	11.000	3.000	2.000
785	59.000	54.000	44.000
786	6.000	6.000	3.000
792	86.000	68.000	66.000
793	54.000	50.000	48.000
794	56.000	38.000	57.000
796	22.000	71.000	70.000
797	70.000	37.000	28.000
800	0	102.000	78.000
801	107.000	18.000	14.000
802	23.000	3.000	5.000
804	32.000	35.000	20.000
805	21.000	22.000	14.000
806	23.000	25.000	27.000
807	33.000	44.000	31.000
808	16.000	11.000	10.000
811	30.000	40.000	14.000
815	34.000	37.000	0
816	24.000	19.000	18.000
817	56.000	28.000	25.000
818	41.000	30.000	29.000
819	7.000	0	0
820	64.000	129.000	112.000
821	28.000	54.000	48.000
822	47.000	0	0
823	6.000	44.000	36.000
824	1.000	300	100
825	8.000	10.000	10.000
826	83.000	30.000	30.000
827	40.000	0	0
828	71.000	37.000	35.000
830	39.000	52.000	51.000
831	10.000	0	0
836	5.000	8.000	4.000
838	0	0	0
839	8.000	0	0
840	14.000	16.000	15.000
841	23.000	29.000	25.000
842	35.000	31.000	28.000
844	70.000	60.000	47.000
845	56.000	19.000	12.000
847	16.000	13.000	12.000
848	67.000	35.000	44.000
850	74.000	61.000	51.000
851	29.000	16.000	31.000
Summe	3.063.000	2.576.300	2.275.100

Quellen: PVG Burgenlandkreis (RVG Weißenfels)

Die grau markierten Felder weisen darauf hin, dass die betreffende Linie noch nicht bestand bzw. von der Betriebs- und Beförderungspflicht befreit war. Bei Betrachtung der Fahrgastzahlen im Korridor Naumburg (Saale) – Zeitz ist zu berücksichtigen, dass im Dezember 2010 die direkte SPNV-Verbindung eingestellt und in diesem Zusammenhang wesentliche Anpassungen im Busangebot erfolgt sind.

Innerhalb der Linien des Landesnetzes (<o>MeinTakt) kommt im Burgenlandkreis den Linien 800 (Weißenfels – Hohenmölsen – Profen) und 820 (Naumburg (Saale) – Stößen – (Osterfeld) – Zeitz) mit in Summe ca. 190.000 beförderten Fahrgästen eine überragende Bedeutung zu. Die Nachfrage auf der Linie 700 (Abschnitt Querfurt – Nebra) blieb hinter den Erwartungen zurück und ist deshalb eine Ursache, die weitere Zugehörigkeit dieses Linienabschnitts zum Landesnetz zu hinterfragen. Die Regionalbuslinien aus TABELLE 15 zeichnen sich aktuell (2016/17) durch ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen aus.

Tabelle 15: Linien mit min. 200 beförderten Personen pro mittleren Werktag

Linie	Relation	Pers./Jahr	Fplkm/Jahr
610	Naumburg (Saale) – Freyburg – Laucha – Nebra	142.000	153.000
820	Naumburg (Saale) – Zeitz	112.000	400.000
633	Nebra – Bad Bibra – Eckartsberga	90.000	120.000
601	Naumburg (Saale) – Bad Kösen – Eckartsberga – Buttstädt	81.000	170.000
800	Weißenfels – Hohenmölsen – Profen	78.000	211.000
608	Lossa – Saubach – Bad Bibra – Laucha	71.000	50.000
796	Weißenfels – Leißling – Plotha – Gröbitz – Stößen	70.000	54.000
792	Weißenfels – Uichteritz – Lobitzsch – Goseck – Pettstädt – Weißenfels	66.000	154.000
606	Naumburg (Saale) – Bad Kösen – Kleinheringen	58.000	106.000
794	Weißenfels – Nessa – Teuchern – Hohenmölsen	57.000	110.000
830	Zeitz – Golben – Droßdorf – Heuckewalde – Dragsdorf – Hohenkirchen	51.000	101.000
850	Zeitz – Profen – Elstertrebnitz	51.000	132.000
780	Meuchen – Lützen – Starsiedel – Hohenmölsen	50.000	47.000

Quellen: PVG Burgenlandkreis

Demgegenüber gibt es Linien mit vergleichsweise sehr geringer Nachfrage, diese können der TABELLE 16 entnommen werden.

Tabelle 16: Linien mit max. 20 beförderten Personen pro mittleren Werktag

Linie	Relation	Pers./Jahr	Fplkm/Jahr
778	Kleinkorbetha – Poserna – Rippach	5.000	10.000
802	Weißenfels – Aupitz – Hohenmölsen	5.000	31.000
836	Zeitz – Großpörthen – Dragsdorf	4.000	24.000
786	Weißenfels – Kleinkorbetha	3.000	17.000
782	Weißenfels – Poserna – Söhesten	2.000	36.000
784	Hohenmölsen – Poserna – Lützen	2.000	20.000
607	Bad Bibra – Roßleben	2.000	19.000
824	Zeitz – Raba – Breitenbach – Droßdorf	<1.000	5.000

Quellen: PVG Burgenlandkreis

Die Angaben zu den jährlichen Fahrplankilometern sind inklusive aller ggf. als RufBus angebotener Leistungen. Das Fahrgastaufkommen aller verbleibenden Linien liegt zwischen ca. 10.000 und 50.000 beförderten Personen im Jahresdurchschnitt, entsprechend etwa 40 bis 200 Personen pro mittleren Werktag.

2.5.4. Stadtbusverkehre

Die linienbezogene Nachfrage der Stadtbuslinien in den Mittelzentren des Burgenlandkreises zeigt die nachfolgende TABELLE 17. Die Basis bilden Auswertungen aus den automatischen Fahrgastzählungen für die Zeiträume 2006/2007, 2013/2014 sowie 2016/2017.

Die Bewertung der zurückliegenden Nachfrageentwicklung seit 2006/2007 ist nicht ohne Berücksichtigung der erfolgten Anpassungen im Verkehrsangebot möglich. In allen drei Mittelzentren waren die Stadtverkehre im Betrachtungszeitraum hinsichtlich Fahrplangestaltung und Linienführung Veränderungen unterworfen. Für Details zur gewachsenen Bedeutung der Naumburger Straßenbahn innerhalb des städtischen ÖPNV-Systems siehe nachfolgendes Kapitel.

Tabelle 17: 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	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	
Zeitz	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		2.440.000	1.870.000	1.670.000

Quellen: PVG Burgenlandkreis

Der insgesamt feststellbare Nachfragerückgang im Stadtverkehr um mehr als ein Drittel kann nicht allein auf die Entwicklung der Bevölkerungszahlen zurückgeführt werden. In der Stadt Naumburg kam es zu Nachfragerückgängen im ÖSPV aufgrund längerer Baumaßnahmen und der damit einhergehenden Sperrung zentraler Straßen, wie der Overwegstraße und der Marienstraße. In Weißenfels mussten erhebliche Fahrgastrückgänge hingenommen werden, da umfangreiche und langwierige Baumaßnahmen zur Neugestaltung des Busbahnhofes sowie des verkehrlich bedeutsamen Klingenplatzes durchgeführt wurden. Als Ursache für den Nachfragerückgang in der Stadt Zeitz war die baulich bedingte Sperrung der Innenstadtzufahrt über die Mühlgrabenbrücke für mehr als zwei Jahre und die damit verbundenen umfangreichen Veränderungen im Stadtverkehrsangebot ausschlaggebend. Strukturelle Änderungen und die noch weiter wachsende Pkw-Verfügbarkeit im ländlichen Raum sind ebenso bedeutsame Rahmenbedingungen.

Die Linien mit der derzeit höchsten Bedeutung sind:

- **101:** Naumburg, Stadtbuslinie (381.000 Nutzer/a)
- **301:** Zeitz, Stadtbuslinie (186.000 Nutzer/a)
- **102:** Naumburg, Stadtbuslinie (173.000 Nutzer/a)

In der Summe werden mit den genannten Linien ca. 50 % der in den drei Stadtbusnetzen insgesamt vorhandenen Fahrgäste befördert.

Die Zahl von etwa 14 (Weißenfels, Zeitz) bis 21 Stadtverkehrsmittelfahrten (Naumburg, inkl. der historischen Straßenbahn, s.u.) je Einwohner und Jahr deutet jedoch auf bestehende Steigerungspotenziale hin. In bundesweit modellhaft ausgestalteten Stadtbusnetzen werden in der Praxis unter günstigen Rahmenbedingungen Nutzungskoeffizienten zwischen 50 und 100 Fahrten je Einwohner und Jahr erzielt.

2.5.5. Straßenbahnverkehr (TRAM)

In der Linie TRAM-4 (Naumburger Straßenbahn GmbH) wurden im Jahr 2016 ca. 152.000 Personen befördert. Im Vergleich mit der Verkehrsnachfrage des Jahres 2014 (96.000 Personen) ist ein wesentlicher Nachfragezuwachs festzustellen (Zunahme um ca. 58%), siehe TABELLE 17. Ursächlich für das sprunghafte Wachstum der Nutzerzahlen sind insbesondere:

- Neuausrichtung des SPNV-Angebots in Naumburg (Saale) mit Regionalexpress-Verbindungen nach Leipzig, nach Halle – Magdeburg, Weimar – Erfurt und Jena – Saalfeld
- Anerkennung der Fahrscheine des MDV in der Straßenbahn seit Dezember 2015 (lt. Geschäftsbericht der NSB lässt sich über die Hälfte des Zuwachses an Fahrgästen darauf zurückführen)

Die Fahrgastzahlen sprechen für eine weiterhin erfolgreiche Etablierung des historischen Straßenbahnangebots. Der Anteil der Straßenbahnfahrgäste an allen im Stadtverkehr Naumburg beförderten Fahrgästen liegt bei rund 21 Prozent.

2.5.6. Flexible Bedienformen

Die Bedeutung der flexiblen Bedienformen (RufBus) für den ÖPNV im Burgenlandkreis ist in den zurückliegenden Jahren weiter angewachsen. Während im Jahreszeitraum 2006/2007 noch ca. 6.000 Fahrgäste gezählt wurden, hat sich diese Zahl für den Zeitraum 2013/2014 um rund 25 % auf ca. 7.500 Bestellungen erhöht.

Dennoch ist der Anteil an allen im ÖSPV des Burgenlandkreises beförderten Personen mit ca. 0,2 Prozent weiterhin unbedeutend.

2.5.7. Schülerbeförderungsströme

Die Schülerbeförderung wird durch die Satzung für die Schülerbeförderung im Burgenlandkreis (Stand April 2010) geregelt.

Gemäß Statistik der PVG Burgenlandkreis gab es im Schuljahr 2016/2017 im Burgenlandkreis 6.190 Schüler mit Fahrberechtigung (Fahrschüler). Wie sich die Anteile der Fahrschüler je nach Schulform unterscheiden, sowie die zurückliegende Entwicklung seit 2001 ist TABELLE 18 zu entnehmen.

Tabelle 18: Entwicklung der Anteile der Fahrschüler 2001/2002-2016/2017

		Allgemeinbildende Schulen						Förderschule	Berufsbildende Schule	Gesamt			
		Grundschule		Sekundarschule		Gymnasium							
Schüler	2000/2001	5.872		12.310		5.415		1.558	3.685	28.840			
	2008/2009	5.419		3.623		3.957		980	3.421	17.400			
	2014/2015	5.475		4.064		4.476		707	2.889	17.611			
	2016/2017	5.701		4.188		4.497		692	1.779	16.857			
		<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%		
Fahrschüler	2000/2001	1.734	30%	4.435	36%	2.371	44%	686	44%	419	11%	9.645	33%
	2008/2009	2.011	37%	1.779	49%	1.722	44%	269	27%	188	5%	5.969	34%
	2014/2015	1.735	32%	2.017	50%	1.764	39%	154	22%	73	3%	5.743	33%
	2016/2017	1.865	33%	2.213	53%	1.836	41%	117	17%	159	9%	6.190	37%

Quelle: bisherige Nahverkehrspläne, Amt für Bildung, Kultur und Sport

Der Anteil der Schüler, welche das Angebot der Schülerbeförderung in Anspruch nehmen, ist bezogen auf die Gesamtschülerzahl seit 2015 wieder gestiegen und liegt aktuell bei 37 Prozent. Eine Ausnahme bilden hierbei die Förderschulen.

Im ÖPNV des Burgenlandkreises ist somit nach wie vor ein Großteil der Nachfrage auf die Schülerbeförderung zurückzuführen. Hochgerechnet auf ein Schuljahr (ca. 190 Schultage) liegt die hierdurch realisierte ÖPNV-Verkehrsnachfrage bei ca. 2,35 Mio. Personenfahrten.

2.5.8. Zusammenfassung / zurückliegende Entwicklung

Querschnittsbelastungen im Busverkehr

ANLAGE 28 stellt die unter Anwendung des integrierten Verkehrsmodells des MDV ermittelten Querschnittsbelastungen im städtischen und regionalen Busverkehr dar. Hierbei werden vor allem die hohe Bedeutung der Zentren verbindenden Achsen außerhalb des SPNV, die auf die Mittelzentren zulaufenden ÖPNV-Achsen und die nachfragestarken Stadtverkehre in den Mittelzentren deutlich. In ANLAGE 29 ist die Querschnittsbelastung im Busverkehr – inklusive kreisgrenzenübergreifender Verbindungen – sowie die SPNV-Nachfrage dargestellt. Für den Stadtverkehr im Burgenlandkreis kann die mittlere Nachfrage für Schultage nach Verkehrsmittel in:

- ANLAGE 30 für die Stadt Naumburg,
- ANLAGE 31 für die Stadt Weißenfels und
- ANLAGE 32 für die Stadt Zeitz nachvollzogen werden.

Nachfrageentwicklung des ÖSPV im Zeitraum 2001 bis 2017

Nachfolgende TABELLE 19 gibt einen Überblick zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage im regionalen und städtischen Busverkehr sowie bei der historischen Naumburger Straßenbahn seit 2001:

Tabelle 19: Nachfrageentwicklung im ÖSPV des Burgenlandkreises

Netz	realisierte Verkehrsnachfrage: Pers. pro Jahr			
	2000	2006/2007	2013/2014	2016/2017
Regionalbus	3.667.000	3.063.000	2.535.000	2.268.000
Stadtbus	2.689.000	2.369.000	1.774.000	1.518.000
Naumburger Straßenbahn	-	71.000	96.000	152.000
Summe	6.356.000	5.503.000	4.405.000	3.938.000

Quelle: PVG Burgenlandkreis mbH, Naumburger Straßenbahn GmbH

Es 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.

2.5.9. Motorisierter Individualverkehr

Die nachfolgend dargestellten Auswertungen zum motorisierten Individualverkehr (MIV=Pkw-Nutzung) dienen der Orientierung und wurden auf Basis des beim MDV vorhandenen Verkehrsmodells erstellt. Aussagen zum MIV sind im Rahmen des Nahverkehrsplans insofern von Bedeutung, dass der überwiegende Teil der Wege in der Region unter Nutzung eines Pkw zurückgelegt wird. Somit wird auf dieser Basis die Bestimmung der Hauptverkehrsachsen mit bestehenden Verlagerungspotenzialen auf den öffentlichen Personennahverkehr möglich.

ANLAGE 33 verdeutlicht die Hauptachsen des MIV im Burgenlandkreis. Die größtenteils überregionalen Verkehrsströme im Zuge der den Burgenlandkreis schneidenden Bundesautobahnen 9 und 38 sind dabei in geringem Maße bedeutsam. Es verbleiben somit als Hauptverkehrsachsen insbesondere die auf die Mittelzentren des Landkreises ausgerichteten sowie zwischen diesen bestehenden Korridore:

- Naumburg (Saale) – Zeitz (B 180)
- Weißenfels – Zeitz (B 91)
- Weißenfels – Naumburg (verschiedene Trassen)
- Bad Bibra – Freyburg – Naumburg (Saale) (B 176)
- Bad Kösen – Naumburg (Saale) (B87)

Abseits der Autobahnen verlaufende Kreisgrenzen übergreifende Verkehrsströme sind insbesondere:

- Weißenfels – Kreisgrenze (– Merseburg) (B 91)
- Zeitz – Kreisgrenze (– Gera) (B 2)
- Zeitz – Kreisgrenze (– Altenburg) (B 180)
- Zeitz – Kreisgrenze (– Leipzig) (B2)
- Freyburg – Kreisgrenze (– Braunsbedra)

Es ergeben sich in vielen Fällen Übereinstimmungen des MIV mit den Hauptachsen des regionalen Bus- bzw. Schienenverkehrs (s. o.) und der regionalplanerischen Achse. Die Abschätzung mittels Verkehrsmodell zeigt, dass werktäglich in Summe in den Städten und Gemeinden des Burgenlandkreises jeweils ca. 300.000 Pkw-Fahrten beginnen bzw. enden. Bei mehr als 80 % dieser Fahrten liegen sowohl Start- als auch Zielort innerhalb des Burgenlandkreises. Nur rund 5 % aller Fahrten beginnen bzw. enden in einem der Oberzentren Halle (Saale) bzw. Leipzig.

2.6. Tarif

Im Burgenlandkreis gilt für den ÖPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Die Menschen im Burgenlandkreis haben dadurch die Möglichkeit mittels ÖPNV:

- verschiedene Verkehrsmittel (Bus, Tram, Zug, S-Bahn) mit nur einem Ticket jederzeit kombinierbar zu nutzen
- den Burgenlandkreis, Saalekreis, Landkreis Leipzig, Landkreis Nordsachsen, Landkreis Altenburger Land sowie die Städte Halle (Saale) und Leipzig mit nur einer Fahrkarte zu bereisen
- ein integriertes und umfassendes Verkehrssystem aus 20 Verkehrsunternehmen in Mitteldeutschland unkompliziert zu nutzen.

Das Tarifsystem im MDV wird in den Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen detailliert definiert und kann unter www.mdv.de eingesehen werden. Im Folgenden werden einige Grundzüge des MDV-Tarifs dargestellt.

2.6.1. Tarifsystem im MDV

Das Verbundgebiet des MDV besteht aus insgesamt 61 nummerierten Tarifzonen. Zudem gibt es in bestimmten Städten lokale Stadtverkehrsangebote innerhalb gesonderter Tarifzonen. Jede Tarifzone entspricht einer Preisstufe. Der Fahrpreis ergibt sich prinzipiell aus der Anzahl der Tarifzonen, die ein Fahrgast durchfährt. Zudem stehen den Kunden des ÖPNV vielfältige Varianten von Tickets und Abonnements zum Kauf zur Verfügung, um ein passendes Angebot für die individuellen Reiseanforderungen bzw. verschiedenen Nutzergruppen zu ermöglichen. Insbesondere für Kinder, Schüler, Auszubildende und Studenten sowie Senioren und ABO-Kunden gibt es Ermäßigungen von Tickets. Als Übersicht dazu findet sich in:

- ANLAGE 34 der Tarifzonenplan
- ANLAGE 35 die ABO-Angebote im MDV
- ANLAGE 36 die Preisübersicht der Verbundtarife
- ANLAGE 37 die Preisentwicklung seit dem Jahr 2006.

Grundsätzlich gilt innerhalb des MDV, dass nicht eingeschulte Kinder bis einschließlich des 8. Geburtstages und eingeschulte Kinder bis einschließlich des 6. Geburtstages kostenlos befördert werden. Für Kinder von sechs bis 13 Jahren werden ermäßigte Fahrkarten angeboten. Kinderwagen und Rollstühle werden generell unentgeltlich mitgenommen. Fahrräder werden im gesamten Verbundgebiet in den Zügen des Nahverkehrs sowie in Bussen und Straßenbahnen im Saalekreis und Burgenlandkreis bei vorhandener Platzkapazität unentgeltlich mitgenommen. Die DB-Ländertickets Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen werden im ÖPNV des MDV anerkannt.

Bei Fahrten über die Grenzen des MDV hinaus, gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der jeweiligen Unternehmen, welche die Strecke bedienen. BahnCard-Inhaber haben die Möglichkeit, für SPNV-Fahrten auch innerhalb des Verbundgebietes Fahrausweise mit entsprechender BahnCard-Ermäßigung zum DB-Tarif zu nutzen. Zudem werden in den Bussen der Landeslinien bestimmte Bahntarife, wie das Sachsen-Anhalt-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket und die BahnCard, anerkannt.

2.6.2. Besonderheiten und Sonderregelungen im Burgenlandkreis

Der ÖPNV im Burgenlandkreis ist in 13 Tarifzonen untergliedert. Zusätzlich gibt es in Naumburg, Weißenfels und Zeitz eigene Stadtverkehrstarife, die die Nutzung der örtlichen Stadtbusverkehre ermöglichen. Im Stadtverkehr von Weißenfels wird für den Kauf von Fahrkarten beim Busfahrer (ausgenommen Zeitkarten) ein Kassierzuschlag von 0,20€ erhoben.

Für den im Burgenlandkreis angebotenen RufBus der PVG kommt der MDV-Tarif zur Anwendung. Die Naumburger Straßenbahn verfügt über einen eigenen Tarif. Daneben werden MDV-Fahrscheine seit 2016 anerkannt.

Im Burgenlandkreis besteht für Schüler die Möglichkeit die SchülerZeitKarte des MDV zu nutzen. Eine Erstattung der Fahrkosten für diese Fahrkarte bzw. eine Beförderung zur Schule kann bei der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen gemäß der Schülerbeförderungssatzung des Burgenlandkreises (SBS, 2010) durch den Landkreis erfolgen. Als Ergänzung kann für den Freizeitverkehr die SchülerZeitKarte mit der SchülerRegioFlat erweitert werden, die die Nutzung des ÖPNVs für das gesamte Verbundgebiet ermöglicht.

Ausschließlich für die Linie 632-1 von Kleinwangen zur Arche Nebra gilt ein Sondertarif (Tageskarte Erwachsener: 1,00€, Tageskarte Kind: 0,70€); MDV-Tickets werden auf dieser Linie nicht anerkannt.

Die Nutzung der Straßenbahn in Naumburg kann mit Fahrscheinen des MDV-Tarifs erfolgen, da alle gültigen MDV-Tickets anerkannt werden. Für Fahrgäste der Straßenbahn ohne MDV-Ticket gibt es zusätzlich einen eigenen Haustarif der Naumburger Straßenbahn GmbH. Diese Fahrscheine werden durch das Straßenbahnpersonal verkauft.

Auf den Buslinien des Bahn-Bus-Landesnetzes Sachsen-Anhalt werden zudem das Schönes-Wochenende-Ticket anerkannt und ermäßigte Einzelfahrkarten für Bahn-Card-Inhaber ausgegeben.

2.7. Kundeninformation und Vertrieb

Neben der Angebotsgestaltung, den Tarifangeboten und der Durchführung von Fahrten gehören die Informationsvermittlung sowie die Kundenbetreuung zum Kerngeschäft des ÖPNV. Die einfache und intuitive Verständlichkeit des ÖPNV-Systems verringert Zugangsbarrieren und ermöglicht die Nutzung durch Fahrgäste und potentielle Fahrgäste. Aus diesen Gründen ist die Qualität von Information und Service im ÖPNV ständig an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten, zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

Als grundlegende Bausteine der Qualität von Information und Service gelten im ÖPNV:

- einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure
- Fahrplaninformation
- Vertriebswege
- Kundenservice und Beschwerdemanagement
- Image- und Kampagnenarbeit

Grundsätzlich werden alle Informationen digital, gedruckt oder persönlich bereitgestellt und nach dem Bedarf der unterschiedlichen Zielgruppen ausgerichtet.

2.7.1. Einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure

Für eine kundenorientierte Kommunikation ist ein einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure des ÖPNV von besonderer Bedeutung. Dadurch kann eine erleichterte Nutzung sowie für Transparenz im ÖPNV gesorgt werden. Für die Fahrgäste sind die komplexen Zusammenhänge der unterschiedlichen ÖPNV-Akteure und Betreiber im Sinne des spezifischen Beförderungswunsches meist nicht von Interesse. Aus diesem Grund werden im Mitteldeutschen Verkehrsverbund zahlreiche Informationsprodukte und Öffentlichkeitskampagnen durch die Geschäftsstelle des MDV vernetzt und in einem einheitlichen Corporate Design umgesetzt bzw. initiiert. Ein zentraler Bestandteil des einheitlichen Marktauftritts des ÖPNV ist das Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. Zusätzlich veröffentlichen die Abellio Rail Mitteldeutschland, die DB Regio Südost, die NASA und die PVG Burgenlandkreis eigene Informationsangebote in deren eigenen spezifischen Layouts. Ein Teil dieser ergänzenden Kundeninformationen wird mit dem MDV abgestimmt.

2.7.2. Fahrplaninformation

Die Information von Kunden und potenziellen Kunden über die jeweiligen Linienfahrpläne ist wichtigstes Ziel im Bereich der Kundeninformation, um eine ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen. Im Burgenlandkreis und dem gesamten Verkehrsverbund haben sich zur Fahrplaninformation vielfältige Möglichkeiten etabliert.

Neben den klassischen Informationsprodukten wie der persönlichen Beratung und dem Verteilen von Druckerezeugnissen werden Informationen verstärkt auch digital bereitgestellt. Der Einsatz digitaler Kommunikationsmedien wird auch mittelfristig die Fahrplanbücher nicht ersetzen, um den Zielgruppen, die keinen Zugang zu diesen Medien besitzen, Informationssicherheit zu bieten. Die verbundweit einheitlich gestalteten und jährlich aktualisierten Fahrplanbücher enthalten:

- Fahrplandtabellen,
- Angaben zu Ansprechpartnern und Servicestellen,
- Informationen zu Park & Ride-Plätzen,
- Angaben zu Übergangsstellen zum SPNV,
- Übersichtspläne,
- Liniennetzpläne,
- Tarifzonenplan,
- Hinweise zu Änderungen im Bahn- und Busverkehr,
- Auszüge aus den Tarifbestimmungen.

Die Informationsangebote zu den Fahrplänen werden derzeit durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), die NASA und die Verkehrsunternehmen umgesetzt. Durch den Landkreis Burgenlandkreis werden eigenständig keine Informationen bereitgestellt. Alle Akteure sind bestrebt, bei der Weiterentwicklung der Kundeninformation im ÖPNV als Gesellschafter des MDV mitzuwirken. Die Bereitstellung von Fahrplandaten und Störungsmeldungen für die landesweite INSA-Auskunft erfolgt durch das Verkehrsunternehmen PVG BLK.

Die folgende TABELLE 20 zeigt die wesentlichsten Informationsprodukte für den ÖSPV im Burgenlandkreis:

Tabelle 20: Übersicht zu Fahrplaninformationsprodukten

Produkt	Medium	Inhalte (Beispiele)	Verantwortung	Nutzung								
Fahrplanbuch <i>(jährlich für BLK)</i>	Druckerzeugnis	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrpläne aller Linien nach Landkreisen • Übergangsstellen zum SPNV • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren 	MDV, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	<i>Auflage im BLK:</i> <table border="1"> <tr> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>3.200</td> <td>3.200</td> <td>3.200</td> </tr> </table>	2015	2016	2017	3.200	3.200	3.200		
2015		2016	2017									
3.200		3.200	3.200									
Fahrplanbuch <i>für Sachsen-Anhalt</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Fahrpläne aller SPNV Linien in Sachsen-Anhalt • Fahrpläne der landesbedeutsamen ÖSPV-Linien 	NASA	<i>Auflage im BLK:</i> <table border="1"> <tr> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>2450</td> <td>2425</td> <td>2100</td> </tr> </table>	2015	2016	2017	2450	2425	2100		
2015		2016	2017									
2450	2425	2100										
Pocketpläne	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplan je Linie <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pocketpläne PlusBus 	MDV bzw. NASA, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	<i>Auflage im BLK:</i> <table border="1"> <tr> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>1.250</td> <td>1.300</td> <td>1.300</td> </tr> </table>	2015	2016	2017	1.250	1.300	1.300			
	2015	2016	2017									
1.250	1.300	1.300										
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pocketpläne für Busse im Landesnetz: Verteilung an anliegende Haushalte (HHV) 		<i>Auflage im BLK:</i> <table border="1"> <tr> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>6475</td> <td>6525</td> <td>9825</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"><i>ohne HHV</i></td> </tr> </table>	2015	2016	2017	6475	6525	9825	<i>ohne HHV</i>		
2015	2016	2017										
6475	6525	9825										
<i>ohne HHV</i>												
Aushang am Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplan aller Linien der jeweiligen Haltestelle 	Verkehrsunternehmen	<i>ca. 1300 Fahrplanaushänge in 2017</i>									
Aushang in Fahrzeugen und Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Liniennetzpläne und Tarifaushänge 	MDV, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	<i>Auflage im BLK:</i> <table border="1"> <tr> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>500</td> <td>370</td> <td>370</td> </tr> </table>	2015	2016	2017	500	370	370			
2015	2016	2017										
500	370	370										

Produkt	Medium	Inhalte (Beispiele)	Verantwortung	Nutzung																		
www.mdv.de <i>(Internetseite)</i>	Digitale und mobile Information	<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarife Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren Fahrplanabweichungen im ÖPNV Freizeitportal 	MDV <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	Aufrufe, gesamt: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>909.000</td> <td>2,4 Mio.</td> <td>5,5 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	909.000	2,4 Mio.	5,5 Mio.												
2015		2016	2017																			
909.000		2,4 Mio.	5,5 Mio.																			
easy.Go <i>(Smartphone-App)</i>		<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen Fahrplanabweichungen im ÖPNV Ticketvertrieb 	MDV, LVB, DB Regio, HAVAG	registrierte Nutzer: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,5 Mio.</td> <td>1,9 Mio.</td> <td>2,8 Mio.</td> </tr> </tbody> </table> Ticketverkäufe: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>151.400</td> <td>158.400</td> <td>166.300</td> </tr> </tbody> </table> abgeforderte Auskünfte: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>27 Mio.</td> <td>34 Mio.</td> <td>38 Mio.</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	1,5 Mio.	1,9 Mio.	2,8 Mio.	2015	2016	2017	151.400	158.400	166.300	2015	2016	2017	27 Mio.	34 Mio.	38 Mio.
2015		2016	2017																			
1,5 Mio.		1,9 Mio.	2,8 Mio.																			
2015		2016	2017																			
151.400	158.400	166.300																				
2015	2016	2017																				
27 Mio.	34 Mio.	38 Mio.																				
www.insa.de <i>(Internetseite)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren Fahrplanabweichungen/ Störungsmelder 	NASA	Zugriffe 2017: 785.400																			
INSA App	<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Karten, Fahrplänen und Tarifen Störungsmelder/ Fahrplanabweichungen 	NASA	Zugriffe 2017: 54.684.000																			
DB Navigator App	<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen 	DB	k.A.																			
Internetseiten der Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen Hinweise zu Änderungen im Busverkehr ggf. Ticket-Online-Shops (HAVAG, LVB) 	Verkehrsunternehmen	k.A.																			
E-Mail/ Kontaktformular	<ul style="list-style-type: none"> individuelle Auskünfte auf Anfrage Beschwerdemanagement 	MDV, NASA, Verkehrsunternehmen	Anfragen, MDV: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.500</td> <td>1.600</td> <td>1.800</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	1.500	1.600	1.800													
2015	2016	2017																				
1.500	1.600	1.800																				
MDV- Infotelefon 0341 - 91 35 35 91 <i>(Ortstarif)</i>	Persönliche Beratung	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen 	MDV	Anrufe, gesamt: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14.400</td> <td>14.400</td> <td>16.000</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	14.400	14.400	16.000												
2015		2016	2017																			
14.400		14.400	16.000																			
INSA-Servicetelefon 0391 - 5363180		<ul style="list-style-type: none"> Beschwerdemanagement Buchung flexibler Bedienformen im ÖPNV (NASA) 	NASA	Anrufe, gesamt: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80.000</td> <td>89.000</td> <td>87.000</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	80.000	89.000	87.000												
2015		2016	2017																			
80.000	89.000	87.000																				
MDV- Infomobil <i>(mobile Beratung)</i>	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen Beschwerdemanagement Informationen zu neuen Verkehrsnetzen Informationen zu Freizeitprogramm „Ausgeflogen“ 	MDV	Einsatztage im BLK: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17</td> <td>19</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	17	19	18													
2015	2016	2017																				
17	19	18																				
Fahrpersonale und Servicestellen <i>der Verkehrsunternehmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen 	Verkehrsunternehmen	k. A.																			
Kontakt-Telefon <i>der Verkehrsunternehmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Beschwerdemanagement 	Verkehrsunternehmen	k. A.																			

Quelle: MDV, NASA; Stand: 2017.

2.7.3. Vertriebswege

Der Vertrieb von Fahrausweisen für den ÖPNV ist durch vielfältige Wege für die Kunden möglich. Insgesamt gibt es im MDV sieben verschiedene Möglichkeiten ein ÖPNV-Ticket zu erwerben. Folgende Varianten zum Fahrscheinkauf stehen zur Verfügung:

- Erwerb beim Fahrer/Fahrerin des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus)
- Stationäre Verkaufsstellen (Kundencenter/ Servicecenter)
- Ticketautomaten (stationär, Fahrzeuge)
- Vertriebspartner (z.B. Reisebüros)
- MDV-Infomobil
- Online-Shops (LVB, HAVAG) sowie
- Handy-App (easy.Go).

Zusätzlich zu diesen Vertriebswegen können auch außerhalb der Verbundgrenzen Fahrkarten für den SPNV bei den von der NASA beauftragten Eisenbahnunternehmen erworben werden.

2.7.4. Kundenservice und Beschwerdemanagement

Um einen fahrgastorientierten ÖPNV zu gewährleisten, ist ein ständiger Kontakt zwischen den Kunden und den Akteuren von zentraler Bedeutung. Durch die Hinweise, Anregungen sowie Probleme der Fahrgäste wird es den Verantwortlichen ermöglicht die Verkehrsgestaltung hinsichtlich der realen Anforderungen zu optimieren. Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden persönlich, telefonisch, und per E-Mail erreichbar. Über diese Medien können Auskünfte zu Fahrplänen und Tarifen sowie zu Fahrplanabweichungen eingeholt werden. Auch alle sonstigen Fragen, den ÖPNV des Nahverkehrsraums betreffend, werden beantwortet. Dort, wo keine Servicestellen betrieben werden, kann das MDV-Infomobil auf Anforderung die Beratung leisten und bietet zudem den Fahrscheinverkauf an. Die Webseiten des MDV (www.mdv.de), die Internetseiten des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) (www.insa.de) und die Webauftritte der Verkehrsunternehmen bieten zudem zahlreiche Informationsmöglichkeiten. Verbundweite Auskünfte (zum Ortstarif) bietet das MDV-Infotelefon unter 0341 – 91 35 35 91 sowie die INSA-Kundenhotline: 0391 – 5363180. Das Beschwerdemanagement der Verkehrsunternehmen und des MDV stellt einen wichtigen Teil der Kundenbetreuung dar, der inzwischen auch im Rahmen der Verkehrsverträge mit dem Aufgabenträger vertraglich geregelt wird. Sämtliche Korrespondenzen sind unter den allgemeinen Datenschutzrichtlinien zu behandeln.

2.7.5. Image- und Kampagnenarbeit

Der ÖPNV leistet wichtige Beiträge zur Stadt- bzw. Regionalentwicklung, zur gesellschaftlichen Daseinsvorsorge und zum Klima- und Umweltschutz. Diese positiven Effekte für die Menschen im Burgenlandkreis können mittels Kundeninformation zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Gesamtsystems und somit zur Standortqualität beitragen. Aus diesem Grund wird von den Akteuren des ÖPNV im Burgenlandkreis eine Image- und Kampagnenarbeit geleistet, die für den Zeitraum ab 2015 in folgender Übersicht auszugsweise dargestellt ist:

Tabelle 21: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit im Burgenlandkreis

Kategorie	Thema/ Inhalt	Medium	Akteur	Laufzeit	Nutzung/ Auflage					
Allgemeine Informationen	Mehrsprachige Informationen	Flyer	MDV	2016	5.000					
		Ergänzung Webseite			k.A.					
	Linienetzplan: Metropolregion Mitteldeutschland, Teilgebiet BLK/SK	Karten- aushang	MDV, BLK, NASA, Metropolregion	12/ 2016	Auflage: 680					
	Hin&Weg: Themenschwerpunkte aus BLK und weiteren LK	Magazin	MDV, VU	laufend	220.000 Expl./ Ausgabe; 3-4 Ausgaben/ Jahr					
	MDV-Freizeitprogramm „Ausgeflogen“	Broschüre	MDV in Kooperation mit DB, Abellio, Saale-Unstrut- Tourismus GmbH, ZVNL	jährlich	Auflage, gesamt: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18.000</td> <td>11.000</td> <td>15.000</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	18.000	11.000
2015		2016		2017						
18.000		11.000		15.000						
online Freizeit- portal	laufend	k.A.								
Promotion, Werbe- artikel	laufend	k.A.								
Themenspezifische Informationen	Weinbus Naumburg	Plakate, Flyer	NASA, MDV, VU	2015	k.A.					
	IG Unstrutbahn	Flyer	NASA, MDV	2016	10.000					
	Wein- und Stadtfeste: z.B.: Weinfrühling Freyburg, Welterbewandertag, Straßen- bahnhof in Naumburg, Zucker- fest in Zeitz, Seniorentag, Bahn- hofsfest Laucha der IG Unstrut- bahn	Infomobil, Promotion	MDV mit VU	laufend	Vorort-Termine: 2015-2017: 14					
	Tourismuskarte für die Region „Saale-Unstrut“	Flyer	NASA, MDV	ab 2018 lau- fend	15.000					

Quelle: MDV, NASA; Stand: 2017.

2.8. Infrastruktur und Fahrzeuge

Die Verkehrsinfrastruktur für den ÖSPV im Burgenlandkreis umfasst neben Straßen und Gleisanlagen für den Straßenbahnbetrieb auch Haltestellen und Betriebshöfe. Bei den öffentlichen Straßen richtet sich die Verantwortung für deren Unterhalt nach der Baulastträgerschaft, die nur bei den Kreisstraßen beim Burgenlandkreis liegt. Die Gleisanlagen der Naumburger Straßenbahn befinden sich im Eigentum der Stadt Naumburg und sind an das Verkehrsunternehmen verpachtet. Die Unterhaltung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen obliegt der Naumburger Straßenbahn GmbH. Die Herstellung und Unterhaltung von Haltestellen (z.B. Zuwegung, Wartebereiche) liegt bei den jeweiligen Kommunen. Als Verkehrsunternehmen ist die PVG Burgenlandkreis für das Haltestellenschild sowie die Aushangfahrpläne der Bushaltestellen zuständig. Die Betriebshöfe in Bad Bibra, Naumburg, Weißenfels

und Zeitz sind Eigentum der PVG BLK. Eine Übersicht zur Anzahl der regelmäßig bedienten Haltestellen⁵ pro Kommune findet sich in folgender TABELLE 22:

Tabelle 22: bediente ÖSPV-Haltestellen der Kommunen

Kommune	Anzahl: Haltestellen
An der Poststraße	11
Bad Bibra	16
Balgstädt	9
Droyßig	9
Eckartsberga	13
Elsteraue	47
Finne	4
Finneland	9
Freyburg	17
Gleina	7
Goseck	4
Gutenborn	11
Hohenmölsen	37
Kaiserpfalz	8
Karsdorf	4
Kretzschau	12
Lanitz- Hassel-Tal	12

Kommune	Anzahl: Haltestellen
Laucha (U.)	15
Lützen	59
Meineweh	9
Mertendorf	12
Molauer Land	14
Naumburg (Saale)	118
Nebra	14
Osterfeld	15
Schnaudertal	5
Schönburg	7
Stößen	4
Teuchern	40
Weißenfels	100
Wethau	5
Wetterzeube	14
Zeitz	88
Summe	749

Quelle: MDV-Verkehrsmodell, 2017.

Die PVG Burgenlandkreis unterhält zum Einsatz im Linienbusverkehr insgesamt 169 Fahrzeuge. Eine Übersicht und Charakterisierung der Fahrzeuge findet sich in der folgenden TABELLE 23:

⁵ In dieser Darstellung werden unter einer Haltestelle alle Bus- bzw. Straßenbahnhaltepunkte verstanden, die den gleichen Haltestellenamen besitzen (d.h. eine Haltestelle besteht meist aus einer Hin- und einer Rückrichtung).

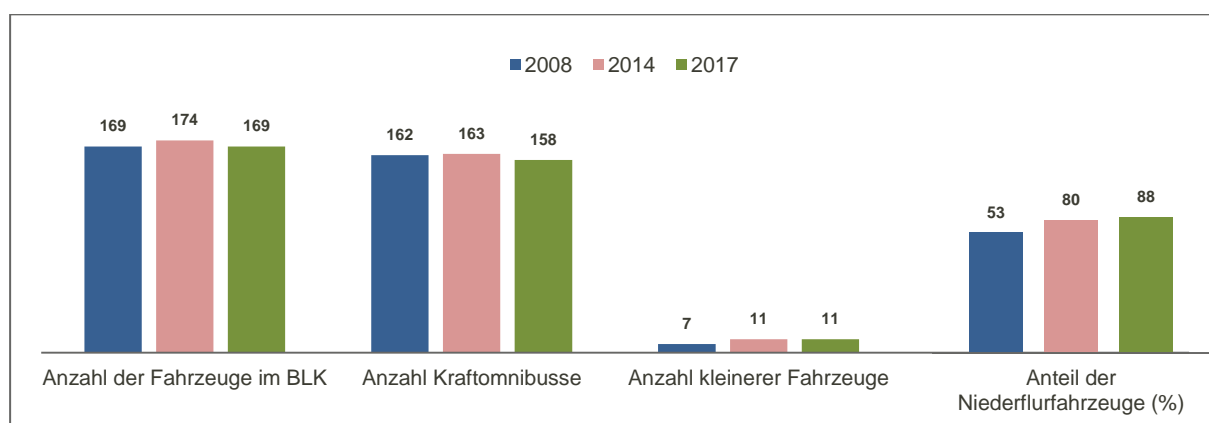
Tabelle 23: Fahrzeugbestand des Busverkehrs im Burgenlandkreis

		Gesamt-Anzahl	Gesamt-prozent
Anzahl der Fahrzeuge		169	100%
Durchschnittsalter des Fahrzeugbestands des ÖSPV im Burgenlandkreis		7,8 Jahre	
Fahrzeugeigenschaften		Anzahl	Prozent
Fahrzeugart	Hochflur	21	12%
	Niederflur	148	88%
Baujahr	Baujahr vor 2012 (älter als 5 Jahre)	104	63%
	Baujahr vor 2009 (älter als 8 Jahre)	75	44%
	Baujahr vor 2005 (älter als 12 Jahre)	28	17%
Fahrradmitnahme	Möglichkeit zur Fahrradmitnahme von weniger als 4 Fahrrädern	158	93%
	keine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme	11	7%
Fahrausweisverkauf	Ticketverkauf durch Fahrer mit Zahltschequipment/ Bordrechner	158	93%
Umwelteigenschaften	Schadstoffklasse EEV	88	52%
	Abgasnorm „EuroVI“	38	22%

Quelle: PVG BLK, 2017.

Für die ÖSPV-Fahrzeuge im Burgenlandkreis sind in ABBILDUNG 3 die Veränderungen hinsichtlich des Fahrzeugbestands und der Niederflurquote seit 2008 dargestellt. Anhand der Darstellung wird deutlich, dass bei relativ gleicher Anzahl an Fahrzeugen der Anteil an Niederflurfahrzeugen erheblich gesteigert werden konnte (seit 2008: um 35 Prozentpunkte). Für vertiefende Aussagen zur Barrierefreiheit des eingesetzten Fuhrparks wird auf KAPITEL 4.6 verwiesen.

Abbildung 3: Entwicklung des Fahrzeugbestands seit 2008



Quelle: PVG BLK: 2008, 2014, 2017.

2.9. Organisation

Die Organisation des ÖPNVs im Burgenlandkreis lässt sich im Wesentlichen in drei Ebenen strukturieren (siehe ABBILDUNG 4). In die Ebene der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbunds.

Abbildung 4: ÖPNV-Organisationsstruktur im Burgenlandkreis



Quelle: MDV, 2017.

Die erste Ebene bildet die Aufgabenträgerschaft. Auf dieser Ebene werden die Organisation und die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt und die entsprechenden Finanzierungsmittel bereitgestellt. Der Burgenlandkreis ist Aufgabenträger im Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) gemäß § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA in seinem Verkehrsgebiet. In dieser Funktion ist er verantwortlich für die Planung und Finanzierung des ÖSPV. Der Burgenlandkreis finanziert den ÖSPV aus Landeszuweisungen nach §§ 8a, 8b und 9 ÖPNVG LSA, aus Zuwendungen der NASA GmbH für den Betrieb von Landesbuslinien. Er reicht diese Mittel gemeinsam mit einer beinahe 50%-igen Eigenfinanzierung an die PVG Burgenlandkreis mbH auf Grundlage des Verkehrsbedienstvertrages sowie an die Naumburger Straßenbahn GmbH auf Grundlage von Zuwendungsbescheiden weiter, plant und überwacht die Mittelbereitstellung und rechnet die Landesmittel gegenüber dem Land und der NASA GmbH ab. Er ist Gesellschafter der PVG Burgenlandkreis mbH und der MDV GmbH. Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ist Aufgabenträger für den SPNV. Auf Grund der unterschiedlichen Aufgabenträgerschaften für SPNV und ÖSPV ist eine entsprechende Abstimmung zur Koordination der Angebote im ÖPNV notwendig, damit ein integrierter ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum realisiert werden kann. Die finanziellen Zuschüsse des Landes Sachsen-Anhalt, der NASA GmbH und des Burgenlandkreises sichern eine hohe Angebotsqualität im ÖSPV des Burgenlandkreises ab.

Die zweite Ebene bilden die Verkehrsunternehmen, die Inhaber der Linienverkehrsgenehmigungen sind. In deren Verantwortungsbereich liegen somit die betriebliche Planung, Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen gegenüber den Fahrgästen sowie die Anwendung des MDV-Tarifs. Darüber hinaus zählen u.a. die Kundenbetreuung, der Vertrieb von Fahrausweisen, das Beschwerdemanagement sowie die technische Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugparks und der Betriebshöfe zu den Aufgaben der Verkehrsunternehmen.

Die dritte Ebene der Organisationsstruktur wird durch die Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV) wahrgenommen. Dieser Verkehrsverbund ist als länderübergreifender Mischverbund organisiert, der die Interessenslagen der Mitglieder ausgleicht. Zum MDV gehören in Sachsen-Anhalt die kreisfreie Stadt Halle (Saale), der Saalekreis und der Burgenlandkreis, die dort tätigen Verkehrsunternehmen sowie die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA). Des Weiteren gehören neben dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) auch die Stadt Leipzig, der Landkreis Nordsachsen und der Landkreis Leipzig dem MDV an sowie die dort tätigen Verkehrsunternehmen. Zudem sind auch der Landkreis Altenburger Land, die dort tätigen Verkehrsunternehmen sowie die zuständige Landesverkehrsgesellschaft des Freistaats Thüringen für den Bereich des SPNV Mitglied bzw. Gesellschafter des MDV. Der MDV ist für die Gestaltung des Verbundtarifs in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern sowie für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verbundunternehmen zuständig. Hinzu kommen die übergreifende Koordinierung des ÖPNV-Angebots, Marktforschungsaufgaben und die übergreifende Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Auch die NASA übernimmt Aufgaben auf der Managementebene und nimmt hauptsächlich Planungs- und Koordinierungsaufgaben im Bereich des SPNV wahr. Insbesondere obliegen der NASA Vorbereitung, Abschluss und Durchführung von Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Ausgestaltung des ÖPNV-Landesnetzes.

3. FESTLEGUNGEN DES BEDIENUNGSSTANDARDS UND DES LEISTUNGSANGEBOTS

Der Burgenlandkreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV definiert im Nahverkehrsplan einheitliche und hochwertige Bedienungsstandards sowie die Anforderungen an das Leistungsangebot im ÖSPV. Die Grundlage dafür bilden verkehrspolitische und allgemeine Grundsätze und Festsetzungen des Burgenlandkreises für den ÖSPV. Darauf aufbauend werden ausgehend von einer festgelegten Netzgliederung verschiedene Netzkriterien sowie das Qualitätsniveau von Verkehrsverbindungen und der eingesetzten Fahrzeuge als Rahmenbedingungen für den straßengebundenen ÖPNV formuliert. Auf diese Weise werden Grundsätze, Festsetzungen und Anforderungen an die Gestaltung des ÖSPV im Burgenlandkreis beachtet und umgesetzt.

Die festgelegten Standards und Anforderungen an den straßengebundenen ÖPNV im Burgenlandkreis sind verbindlich einzuhalten. Für bestehende Abweichungen von den Festlegungen sind im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die die vollständige Einhaltung der Anforderungen sicherstellen. In Fällen von ausbleibender Nachfrage bei Linienverkehren sind dem Aufgabenträger Burgenlandkreis durch das Verkehrsunternehmen geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Nachfrage vorzuschlagen und umzusetzen. Sofern diese Maßnahmen innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes nicht den notwendigen Verkehrserfolg aufweisen, können bedarfsgesteuerte bzw. flexible Bedienformen eingeführt oder abgeändert werden. Die vorgegebenen Mindeststandards können überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen zweckmäßig ist oder aufgrund von besonders hoher Fahrgastnachfrage begründet werden kann. Die Nicht-Erfüllung der Anforderungen ist in bestimmten Einzelfällen zulässig, wenn die betroffenen Angebote über einen angemessenen langen Zeitraum nicht ausreichend nachgefragt werden oder ein untragbar hoher betrieblicher Aufwand entstehen würde. Eine Abweichung von den festgesetzten Anforderungen ist in jedem Fall dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter und schriftlicher Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwands- und Ertragskalkulation) nachzuweisen. Auf der Grundlage der Erhebungshinweise sind zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Festlegungen über die Zeitdauer und die Art der Unterschreitung von Mindeststandards zu vereinbaren.

Alle folgenden Festsetzungen sind von den Akteuren des 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 gemäß KAPITEL 9 in Kraft.

3.1. Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen

Der Burgenlandkreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV hat für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes und der -qualität im ÖSPV grundsätzliche Ziele und Festsetzungen definiert. Insbesondere sind diese für die im Burgenlandkreis tätigen Linienverkehrsunternehmen gültig. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung, insbesondere des ÖPNV-Planes des Landes Sachsen-Anhalt, sowie gesetzgebender Institutionen zu berücksichtigen. Im Falle von widersprüchlichen Regelungen sind die Festsetzungen der Bundes- bzw. Landesgesetzgebung denen des Nahverkehrsplans vorzuziehen. In TABELLE 24 finden sich die grundsätzlichen Ziele und in TABELLE 25 die grundsätzlichen Festlegungen des Burgenlandkreises für den ÖSPV.

Tabelle 24: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im ÖSPV

1/2	Ziele	Beschreibung
gesellschaftspolitische Ziele	ÖPNV gemäß Nutzerbedürfnisse	Neuausrichtung der Angebotsstruktur im Nahverkehr mit angebotsorientierten Netz, bei der die Mobilitätsangebote stärker an den spezifischen Nachfragepräferenzen der ÖPNV-Kunden zu orientieren sind (z.B. demografischer Wandel)
	familienfreundlicher ÖPNV	Unterstützung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf auf Grund der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern in Familien mit Kindern
	Gender Mainstreaming	Hoher Stellenwert des ÖPNV für die Mobilität im Sinne des Gender Mainstreaming (besondere Berücksichtigung u.a. des subjektiven Sicherheitsempfindens der Nutzerinnengruppen des ÖPNV)
	Barrierefreiheit	Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen durch schrittweise Herstellung der Barrierefreiheit gemäß PBefG hinsichtlich der Zugangsmöglichkeiten, Fahrzeuge und Informationsangebote im ÖPNV.
	Erleichterung des ÖPNV-Zugangs	Abbau von Zugangshemmnissen zu ÖPNV-Angeboten durch Verbesserung der Fahrgastinformation.

2/2		Ziele	Beschreibung
raumordnungs-, verkehrs- & umweltpolitische Ziele	Regional- entwicklung	Entwicklung eines attraktiven ÖPNV-Angebots als Unterstützung bei der Raumer-schließung und -entwicklung. Der ÖPNV als ein wichtiger Standortfaktor trägt zur Stärkung der zentralen Orte, der Innenstädte, des ländlichen Raums, der regionalen Wirtschaftsstruktur und des Tourismus bei.	
	Verkehrssicherheit	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV	
	Reduktion von Straßen- und Umweltbelastung	Verringerung der Belastung des Straßenraums und Reduzierung von Lärm, Energie-verbrauch, Schadstoffemissionen durch Stärkung des ÖPNV (Vermeidung von MIV-Fahrten). Der ÖPNV leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz.	
finanzpolitische Ziele	Wirtschaftlichkeit	Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes bei der Planung, Organisati-on und Betrieb des ÖPNV.	
	Effizienz	Stringente Vereinbarung von Leistungszielen durch den Aufgabenträger im Rahmen von Verkehrsvergaben. Konsequente Nutzung möglicher Effizienzpotenziale und betrieblicher Synergien durch das Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades im ÖSPV.	
	Landes-finanzierung	Ausrichtung der ÖPNV-Landesfinanzierung mit dem Schwerpunkt der Verlagerung der Finanzzuweisungen des Landes von Strukturkomponenten auf Erfolgskompo-nenten	
	Landkreis- Finanzierung	Durch kreisliche Ausgleichsleistungen werden unter Einbeziehung von Landeszuwei-sungen ertragsseitige Unterdeckungen der ÖSPV-Verkehrsleistungen ausgeglichen. Entstehende Mehrkosten durch Einführung des neuen ÖPNV-Konzeptes werden übernommen. Das vertaktete Verkehrsangebot wird spätestens 5 Jahre nach seiner Einführung auf Wirtschaftlichkeit und Kundenbindung überprüft.	

Tabelle 25: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im ÖSPV

1/4		grundsätzliche Festlegungen	Beschreibung
Koordination, Kooperation & Verkehrsverbund	Integration in den MDV	Linienvetehre sind vollumfänglich durch das betroffene Verkehrsunternehmen in den MDV zu integrieren. Insbesondere gehört dazu die Anwendung des MDV-Verbundtarifs, Teilnahme am Einnahmeaufteilungsverfahren, Mitwirkung bei der verbundübergreifenden Fahrgastinformation. Die entsprechenden vertraglichen und sonstigen Regelungen sind zu beachten (siehe „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“). Eine Aus-nahme stellt die Naumburger Straßenbahn GmbH dar, die aufgrund ihrer Beson-derheit als ein in den ÖSPV integriertes historisches Verkehrsmittel und ihrer beson-deren Bedeutung für den Tourismus nicht vollständig in den MDV integriert sein muss (bei Anerkennung des MDV-Tarifs).	
	Kooperation	Die bestehenden Kooperationen zwischen dem Burgenlandkreis, den Verkehrsun-ternehmen und der Verbundgesellschaft sind im Interesse der Fahrgäste weiter zu vertiefen.	
	Koordination	Zur Aufgabenbündelung und Nutzung von Synergien sind im MDV die ÖPNV-Kernfelder: Angebot, Vertrieb, Tarif, Service, Fahrgastinformation und Kommunikati-on angesiedelt. Diese Arbeitsfelder sind entsprechend des Bedarfs mit dem Aufga-benträger BLK und den Verkehrsunternehmen abzustimmen.	
	Verkehrsverbund	Die aktuellste Fassung des MDV-Handbuches ist durch alle Akteure im Zusammen-hang mit dem ÖPNV zu berücksichtigen.	

2/4		grundsätzliche Festlegungen	Beschreibung
Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation	Erschließung von Fahrgastpotenziale		Es sind Maßnahmen zur Kundenbindung und Neukundengewinnung zu realisieren und vorhandene Potenziale bestmöglich auszuschöpfen. Durch eine ständige Präsenz der Verkehrsunternehmen in der Öffentlichkeit sollte eine Erhöhung des Marktanteils angestrebt werden.
	Erleichterung des ÖPNV-Zugangs		Es sind geeignete Maßnahmen zum Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV vorzunehmen, insbesondere sollten dabei die Themen Anschlussicherung und Fahrgastinformation im Fokus stehen.
	Planung, Organisation & Umsetzung		Die Funktion des Verkehrsverbundes (MDV) als Organisationsebene für Maßnahmen bzgl. Fahrgastinformation, Kundenbetreuung, Marketing und Service ist beizubehalten. Das ÖPNV-Angebot ist durch die Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Burgenlandkreis, der NASA GmbH und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund in entsprechender Form und Qualität zu kommunizieren. Dazu gehört v.a. die Fahrgastinformation an Haltestellen, in Fahrzeugen und die Nutzung entsprechender analoger und digitaler Medien. Zudem sind Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten und umzusetzen. Die Umsetzung von Maßnahmen bzgl. Fahrgastinformation, Kundenbetreuung, Marketing und Service obliegt den Verkehrsunternehmen.
	einheitliches Erscheinungsbild		Es ist eine einheitliche Präsentation des ÖPNV im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit in der Region sicherzustellen, indem entweder das Corporate Design des MDV oder des Verkehrsunternehmens angewendet wird. Es ist die Wort-/ Bildgestaltung von „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ anzuwenden. Ausgenommen von dieser Regelung ist die Naumburger Straßenbahn GmbH.

Angebotsgestaltung des ÖSPV	Sicherstellung der Daseinsvorsorge und Bedarfsgerechte Gestaltung	Allen Bürgerinnen und Bürgern ist ein ÖPNV-Mindestangebot zur Verfügung zu stellen, das eine Erreichbarkeit zentraler Orte bedarfsgerecht ermöglicht. Der ÖSPV ist außerhalb von zentralen Orten bedarfsorientiert unter anderem zur Schülerbeförderung und zur Daseinsvorsorge einzusetzen. Die Verkehrsbedienungen auf den Hauptverkehrsachsen sind angebotsorientiert auszugestalten. In den Mittelzentren sind angebotsorientierte Stadtverkehre anzubieten. Im Hinblick auf die Anbindung von Industrie, Gewerbe- und Erholungsbereichen sind der verkehrliche Bedarf und die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.
	Verkehrsmittelwahl	Der ÖPNV ist in seiner Gesamtheit als geeignete Alternative zum Individualverkehr weiterzuentwickeln und soll eine freie Wahl des Verkehrsträgers ermöglichen.
	Auszubildenden & Schüler	Schüler und Auszubildende sind entsprechend der Satzung für die Schülerbeförderung im Burgenlandkreis günstig und sicher zu deren Ausbildungsstätten zu befördern.
	Tourismus- & Freizeitverkehr	Der Anteil von Verkehren für Touristen oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten soll ständig erhöht und verbessert werden. Die Erreichbarkeit wichtiger Tourismusziele im Burgenlandkreis, unter Beachtung erforderlicher Kapazitäten für die Fahrradbeförderung, ist zu verbessern.
	integriertes ÖPNV-System	Eine Weiterentwicklung des ÖPNV als arbeitsteiliges Gesamtsystem aller Verkehrsträger ist innerhalb des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes durch die Verknüpfung der Verkehrsmittel Zug, Bus, Fahrrad und Pkw im Sinne eines integrierten Angebotes bestmöglich und bedarfsgerecht umzusetzen. Insbesondere die Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verknüpfung von SPNV, Stadtbus, Regionalbus und flexiblen Bedienformen ist sowie der Ausbau der Verknüpfung von Rad und Pkw mit dem ÖPNV anzustreben. Das Liniennetz des ÖSPV ist weitestgehend und sinnvoll auf die Netzstruktur und das Taktsystem des SPNV auszurichten; die Zubringerfunktion des ÖSPV zum SPNV ist zu stärken und konkurrierende Parallelverkehre zum SPNV sind zu vermeiden. Der ÖSPV stellt die zentrale Verbindungsfunktion auf Relationen dar, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden können und zur flächenhaften Erschließung dienen.
	Einschränkungen der Betriebstage	An gesetzlichen Feiertagen sowie an weiteren ausgewählten Tagen kann das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger den Bedienungszeitraum und die Bedienungshäufigkeit einschränken.

3/4	grundsätzliche Festlegungen	Beschreibung
Angebotsqualität des ÖSPV	Qualitätsstandards	Das ÖSPV-Angebot ist in einer einheitlichen und standardisierten Qualität zu erbringen und stetig an die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen anzupassen. Auf entsprechenden Achsen sind die MDV-Busmarken (PlusBus, Taktbus) zu etablieren.
	Pünktlichkeit	Alle im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind zu erbringen. Dabei sind Pünktlichkeitswerte von mindestens 95% zu erreichen. Unpünktlich sind grundsätzlich alle vor der im Fahrplan ausgewiesenen Zeit beginnenden Fahrten sowie die, die mit einer Verspätung von mehr als drei Minuten an der jeweiligen Haltestelle ankommen. Verspätungen, die aufgrund einer vereinbarten Wartepflicht zur Anschlusssicherung oder durch objektive äußere Einflüsse auf die Fahrplandurchführung entstehen, werden nicht zu Lasten des Unternehmens gewertet.
	Verknüpfungspunkte	Die im Burgenlandkreis existierenden Verknüpfungspunkte im ÖSPV sind attraktiv, barrierefrei und sicher zu gestalten, d.h. sie sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den Anforderungen der Fahrgäste entsprechen.
	Fahrzeugauslastung	Die Fahrzeugeinsatzplanung muss den Platzbedarf möglichst aller Fahrgastgruppen berücksichtigen. Bei Schülerbeförderungsfahrten ist im Normalfall bei vollständiger Nutzung der vorhandenen Sitzplätze auf eine maximale Auslastung der ausgewiesenen Stehplätze von 50% abzielen
	Fahrtausfälle	Fahrtausfälle sind grundsätzlich durch den Einsatz eines Ersatzfahrzeugs in einer angemessenen Zeit zu kompensieren. Als Ausnahme gilt, wenn die darauffolgende Fahrt früher erfolgt. Insgesamt darf die Ausfallquote maximal 1% der Fahrplanfahrten betragen, sofern die Gründe der Ausfälle beim Verkehrsunternehmen selbst liegen.
	Sicherheit	Der Unternehmer übt in seinen Fahrzeugen das Hausrecht aus. Er hat ggf. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit und den Schutz vor Belästigungen der Fahrgäste vom Betreten bis zum Verlassen des Fahrzeuges zu gewährleisten.
	Sauberkeit/Fundsachen	Für saubere Fahrzeuge und Haltestelleneinrichtungen ist täglich Sorge zu tragen. Fundsachen sind sicherzustellen und aufzubewahren.
	Qualitätskontrolle	Der Aufgabenträger führt zur Überprüfung der geforderten Festsetzungen regelmäßig unangekündigte Kontrollen des ÖSPV im Burgenlandkreis durch. Insbesondere wird dabei auf die Qualitätsstandards der Fahrzeuge sowie von Information und Kundenservice eingegangen.
Tarif, Vertrieb und Finanzierung	Tarif	Der Flächenzonentarif im Gebiet des MDV ist ohne Einschränkungen anzuwenden. Vor dem Hintergrund ständig steigender Kosten und um die Finanzierbarkeit des ÖPNV sicherzustellen sowie den Aufgabenträger zu entlasten, sind bei Bedarf Tarifanpassungen vorzunehmen. Diese sind jedoch für den Fahrgast sozial vertretbar, ausgewogen und verständlich zu gestalten. Sollten Veränderungen des Tarifzonenzuschnittes erforderlich werden, ist Tarifgerechtigkeit anzustreben. Eine Ausnahme stellt die Naumburger Straßenbahn GmbH dar, die einen eigenen Haustarif betreiben kann. Der MDV-Tarif sollte durch die Naumburger Straßenbahn GmbH anerkannt werden.
	Vertrieb	Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre durchführen, haben dem Kunden bei Fahrtantritt jederzeit die Möglichkeit einzuräumen, einen Fahrausweis für die gesamte Reisstrecke im MDV im Fahrzeug zu erwerben (siehe KAPITEL 3.10).
	Finanzierung	Der Aufgabenträger unterstützt die Verkehrsunternehmen bei der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Effizienzsteigerung des Linienbusverkehrs. Er leistet im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Ausgleichzahlung zur Finanzierung auftretender Betriebskostenunterdeckungen.
	Fördermittel	Die Nutzung von möglichen Fördermitteln für investive und konsumtive Maßnahmen für den ÖSPV ist obligatorisch. Die Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger gehen dabei koordiniert und im gegenseitigen Einvernehmen vor und informieren sich regelmäßig über die geplante Vorgehensweise.

4/4 grundsätzliche Festlegungen		Beschreibung
Infrastruktur und Betrieb	Fahrzeuge	Bei der Fahrzeugbeschaffung sind insbesondere die Kriterien Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Kundenanforderungen und Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Die Möglichkeiten der Förderung durch Dritte sind zu prüfen. Zukünftig ist die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu prüfen, sofern deren Serienreife und eine wirtschaftliche Betriebsführung vorliegt, die das heutige durchschnittliche Kostenniveau von Dieselfahrzeugen nicht wesentlich übersteigen darf. Eine Kostenminderung durch den Einsatz entsprechender Fördermittel ist zulässig.
	Informationsmanagement bei Störfällen	Die Information der Fahrgäste über Störfälle ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Zu informieren sind die Fahrgäste: <ul style="list-style-type: none"> • in den Fahrzeugen, • an Haltestellen • bei der Fahrtplanung. Darüber hinaus bietet die Handy-App easy.GO die Anzeige aktueller Störungsmeldungen und Baustellenmeldungen. Der Dienst „HIM“ gibt Störungsmeldungen direkt in der Fahrplanauskunft INSA aus. Die Verkehrsunternehmen übergeben die Informationen in Echtzeit zu Störfällen umgehend an das System „HIM“. Dafür sind im Verkehrsunternehmen die dafür erforderlichen Personalressourcen vorzuhalten.

Interessensvertretung	Vertretung der Interessen	Die Hauptakteure der Verkehrsunternehmen und des Aufgabenträgers vertreten in ihrer dienstlichen Funktion die Interessen des ÖPNV nach außen und stärken damit die Präsenz des ÖPNV in allen anderen gesellschaftlichen Teilbereichen.
	Bevorrechtigung des ÖPNV	Der ÖSPV soll in den Mittelzentren und im ländlichen Raum bevorrechtigt vor dem MIV agieren dürfen. Der Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV-System und die Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufes sind in den kommunalen Gremien konkret zu thematisieren (Abbau von Behinderungen des ÖPNV, Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufes, Berücksichtigung bei Bauarbeiten/ Vermeidung von Umleitungen).
	Beachtung bei Regional- & Bauleitplanung	Bei der Entwicklung neuer Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen ist auf die Berücksichtigung der vorhandenen oder zukünftigen ÖPNV-Strukturen hinzuwirken.
	Tourismus- und Freizeitförderung	Im Rahmen von Maßnahmen zur Förderung von Tourismus und Freizeitaktivitäten sind die Belange und Interessen des ÖPNV zu berücksichtigen. Eine Kooperation zwischen Tourismus- und ÖPNV-Einrichtungen zur Entwicklung gemeinsamer Dienstleistungen ist anzustreben.
	SPNV	Neben der Beachtung der entsprechenden Festsetzungen des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt setzt sich der Burgenlandkreis und die Verkehrsunternehmen gegenüber dem Land Sachsen-Anhalt für die Weiterentwicklung des SPNV und eine attraktive Systemverknüpfung der Verkehrsträger untereinander ein. Die Einbindung der SPNV-Hauptachsen zwischen Burgenlandkreis und den Oberzentren Leipzig, Halle (Saale), Erfurt, Jena und Gera in das Mitteldeutsche S-Bahnnetz bis zum Jahre 2030 wird angestrebt.

3.2. Netzgliederung

Durch die Netzgliederung des ÖSPV-Angebots wird sichergestellt, dass der ÖPNV alle verkehrlich relevanten Schwerpunkte des Burgenlandkreises in der entsprechenden Qualität anbindet sowie eine strategische Entwicklung des Verkehrsnetzes in Abstimmung mit anderen relevanten räumlichen Planungen durchgeführt werden kann. Zudem unterstützt die Netzgliederung eine integrierte Planung aller Verkehrsträger.

Die Netzgliederung im Burgenlandkreis basiert auf den

- Empfehlungen des ÖPNV-Konzeptes „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“
- Planungen der Raumordnung (Zentrale Orte),
- maßgeblichen Beförderungsströmen im motorisierten Individualverkehr und
- Anforderungen der Daseinsvorsorge.

Eine Unterscheidung erfolgt zwischen den Netzkategorien: „1-h-Takt Netz“, „2-h-Takt-Netz“, „Straßenbahnnetz“, „Stadtbusnetz“ und „Ergänzungsnetz“.

Die 1-h- und 2-h-Takt-Netze dienen zur Verbindung von regionalbedeutsamen, zentralen Orten und weisen eine besondere Angebotsqualität auf. Beide Netze zeichnen sich dadurch aus, dass die ÖPNV-Fahrten in einem Takt von Montag bis Freitag durchgeführt werden und dass auch am Wochenende reguläre Fahrplanfahrten stattfinden. Im Bezug zum MIV ist zudem ein bestimmtes Reisezeitverhältnis festgelegt, um zum Individualverkehr (PKW-Verkehr) eine zweckmäßige Alternative darstellen zu können. Innerhalb der beiden Netze besteht die Möglichkeit für bestimmte Relationen jeweils zwischen zwei Variationen zu wählen. Diese Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Angebotsqualität zwischen den Verkehrstagen Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag. Im gesamten MDV-Raum, aber auch in anderen Gebieten Sachsen-Anhalts sowie Sachsens und im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wird für besonders hochwertige Linien die Markenbezeichnung „PlusBus“ gewählt. Diese verkehrt von Montag bis Freitag zwischen 6–20 Uhr im Stundentakt und besitzt zudem ein Wochenendangebot. Diese Marke kommt auch auf ausgewählten Verbindungen im Burgenlandkreis zum Einsatz.

Das Straßenbahnnetz bezieht sich auf die bestehende Straßenbahnverbindung im Stadtzentrum von Naumburg auf der Relation Hauptbahnhof – Vogelwiese – Salztor.

Das Stadtbusnetz besteht in den Mittelzentren zur Bedienung des Binnenverkehrs, das heißt jeweils zur Verbindung zwischen den zentralen Stadtteilen und den Stadtzentren. Dies bezieht sich ausschließlich auf die Städte Naumburg, Weißenfels und Zeitz.

Als Ergänzungsnetz werden ÖSPV-Relationen bezeichnet, die primär lokale Verbindungsfunktionen wahrnehmen, beispielsweise um isoliert liegende Ortsteile mit dem relevanten Zentralen Ort zu verbinden oder um Schüler zu den Schulstandorten zu befördern, wenn die Angebote der höherrangigen Netze hierfür nicht ausreichen. Die Relationen des Ergänzungsnetzes sind in ANLAGE 38 festgesetzt. Die Angebotsqualität beim Ergänzungsnetz ist ausschließlich bedarfsorientiert und richtet sich dabei stark am Schülerverkehr aus. Eine Möglichkeit zur Ausgestaltung der Relationen im Ergänzungsnetz ist die Etablierung von „Service-Bus-Linien“. Der „Service-Bus“ als Angebot für schwach besiedelte Räume zeichnet sich gegenüber flexiblen Bedienformen durch folgende Punkte aus:

- fester Fahrplan ohne Voranmeldung an ein bis zwei Werktagen pro Woche
- Zubringerfunktion zu 1-h- und 2-h-Taktlinien
- Anbindung von medizinischen Einrichtungen und Einkaufsgelegenheiten im Nahbereich
- Einsatz von kleinen, modernen und barrierefreien Fahrzeugen
- Fahrkartenverkauf im Fahrzeug.

Es handelt sich um ein zusätzliches Service-Angebot als Linienverkehr gemäß §42 PBefG im Burgenlandkreis. Das Einsatzgebiet von „Service-Bussen“ wird mit den zuständigen kommunalen Akteuren abgestimmt, um ein bedarfsgerechtes und bürgernahes Angebot zu etablieren. Dabei ist eine langfristige Zusammenarbeit mit den Kommunen anzustreben, die bspw. auf einer finanziellen Unterstützung des Angebots, einer Vermarktungs- bzw. Informationskooperation und/ oder einem personellem Beitrag durch die Kommunen basiert.

Die Relationen im Ergänzungsnetz können auch durch flexible Bedienformen abgedeckt werden. Für flexible Angebote bieten sich im Burgenlandkreis mehrere schwach besiedelte Räume an, die einerseits insbesondere für RufBus-Angebote und andererseits für Angebote durch einen Richtungsbandbetrieb in Frage kommen. Diese Gebiete sind in ANLAGE 39 dargestellt.

Die folgende TABELLE 26 zeigt die Netzkategorien und deren jeweiligen Mindeststandards. Für ausgesuchte Verkehrstage wie zum Beispiel 24./31. Dezember oder lokale Veranstaltungstage gelten gesonderte Regelungen, die jeweils zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde abgestimmt werden. Eine Übersicht zu den Verbindungen der jeweiligen Netzkategorien kann für den Burgenlandkreis aus ANLAGE 38 entnommen werden. Die Relationen sind gemäß den festgesetzten Netzkategorien im Burgenlandkreis umzusetzen.

Die definierten Relationen überschneiden bzw. harmonisieren die Festsetzungen der NASA GmbH zum Bahn-Bus-Landesnetz vom Land Sachsen-Anhalt. Dadurch stellt das Landesnetz eine wesentliche Basis für die Umsetzbarkeit der definierten Netzkategorien und Relationen für den Burgenlandkreis dar. Die definierten Netzkategorien bilden die gemeinsame Basis für den ÖSPV im Burgenlandkreis.

Bei der Entwicklung der Netze wurde die Bus-Markensystematik der NASA GmbH und des MDV berücksichtigt, so dass die einzelnen Netze problemlos durch die Markenfamilie für Busse des MDV dargestellt und vermarktet werden können. Eine Übersicht zu den zu verwendenden Symboliken und den inhaltlichen Kernqualitäten findet sich in ANLAGE 40. Die Zuordnung der Marken hinsichtlich der Netzgliederung kann aus der TABELLE 26 entnommen werden.

Tabelle 26: 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	24 vertaktete Fahrten	einzelne Fahrten	

Auf Basis der Netzgliederung und zur Erfüllung der Netzstandards leitet sich das strategische Liniennetz für den Burgenlandkreis ab. Die KARTE 5 zeigt dieses Liniennetz für das 1-h-Takt-Netz, das 2-h-Takt-Netz und das Straßenbahnnetz.

Zur Verbindung der Stadt Naumburg und dem Ortsteil Bad Kösen ist eine Relation im 30-minuten Takt durchzuführen.

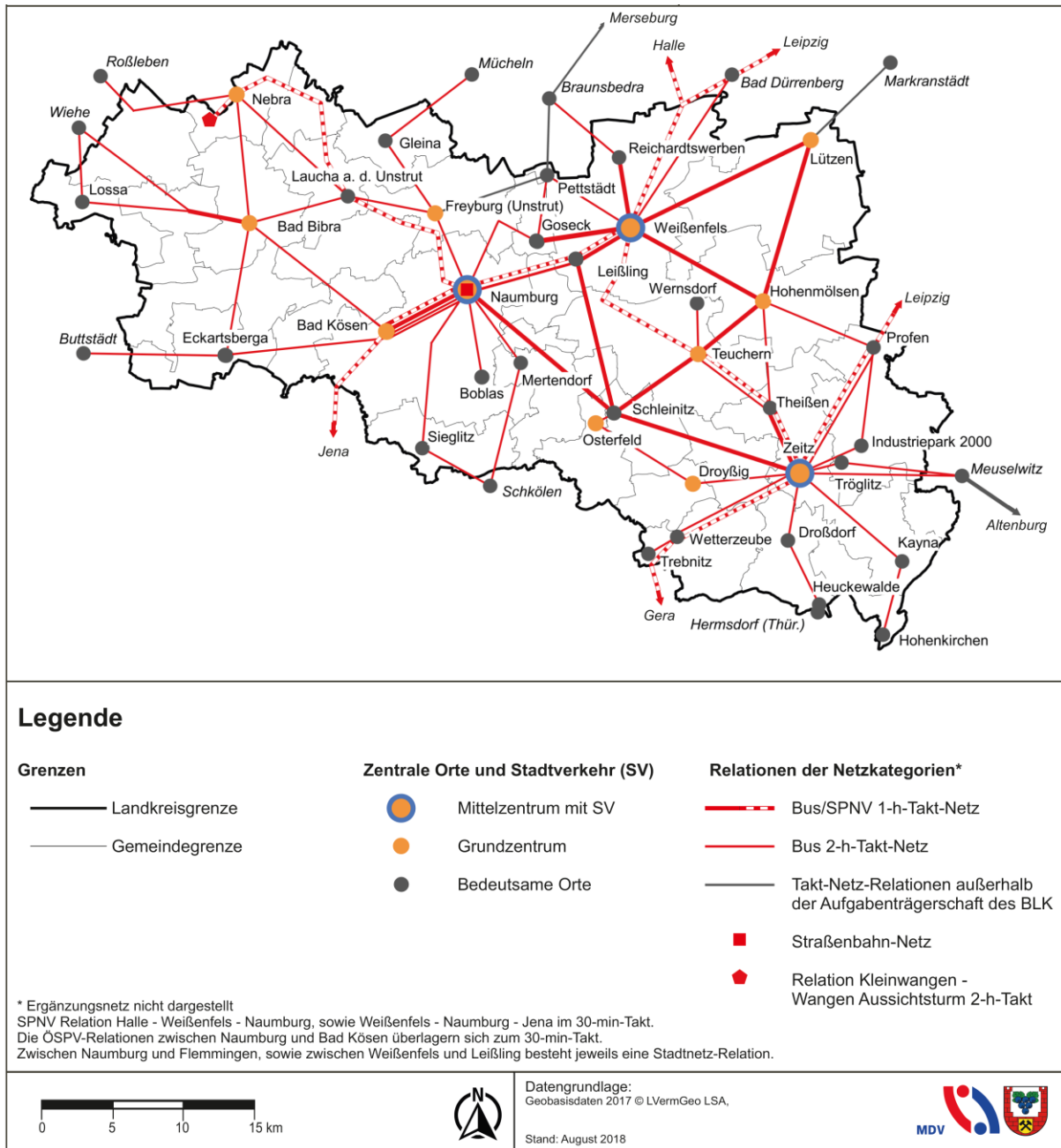
Für die Relationen zwischen Weißenfels – Naumburg – Bad Kösen, Zeitz – Teuchern, Profen – Zeitz und Zeitz – Wetterzeube ist anzumerken, dass diese keinen konkurrierenden Parallelverkehr zum SPNV darstellen, da die jeweiligen Relationen unterschiedliche Funktionen besitzen und zudem unterschiedliche Ortsteile bzw. Haltestellen bedienen. Demnach ergänzen sich die Relationen zu einem am Fahrgast orientierten ÖPNV.

Für Buslinien, welche dem ÖPNV-Landesnetz Sachsen-Anhalt zugeordnet sind, gelten gemäß Förderrichtlinie der NASA GmbH ergänzende Vorgaben zum Mindestbedienstandard welche durch das entsprechende Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen sind.

Der Burgenlandkreis befürwortet und unterstützt zudem die Entwicklung und den Erhalt von Verbindungen zu bedeutsamen Orten außerhalb des Landkreises. Für neue Durchbindungen der folgenden Relationen strebt der Burgenlandkreis Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern an:

- Lützen - Markranstädt
- Artern - Nebra
- Nebra - Querfurt
- Zeitz - Altenburg (Thüringen)
- Zeitz - Eisenberg
- Naumburg - Eisenberg

Karte 5: 1-h-, 2-h- Takt und Straßenbahnnetz im Burgenlandkreis



3.3. Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums

Eine ausreichende ÖPNV-Verkehrerschließung des Nahverkehrsraums Burgenlandkreis liegt vor, wenn eine regelmäßige Verkehrsbedienung aller Siedlungsgebiete erfolgt. Zudem wird ein besonderer Fokus auf Industrie- und Gewerbegebiete gesetzt, die mehr als 200 Berufspendler bzw. Auszubildende aufweisen oder auf Gebiete, die eine vergleichbare verkehrliche Wirkung haben (z.B. öffentliche und medizinische Einrichtungen, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele).

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn 80 % der Personen innerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen wohnen oder tätig sind. Der Haltestelleneinzugsbereich um den Standort einer Haltestelle im besiedelten Gebiet wird definiert als:

- ein Radius von 300 m.

Demnach beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand in bebauten Siedlungsflächen zwischen zwei Haltestellen ca. 600 m. Der maximale Zeitbedarf zur Erreichung der Haltestelle für erschlossene Gebiete entspricht höchstens ca. 5 min.

3.4. Flexible Bedienformen

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in dünnbesiedelten peripheren Räumen stellen die Aufgabenträger vor die Frage, wie attraktive Leistungen im öffentlichen Personenverkehr finanzierbar bleiben bzw. der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge weiter sichergestellt werden kann. Eine Möglichkeit bilden hier flexible, d.h. bedarfsgesteuerte Bedienungsformen, die nur bei tatsächlichem Bedarf mit meist kleineren Fahrzeugen verkehren (mögliche Bedarfsgebiete siehe *ANLAGE 39*). Die flexiblen Bedienformen sollen im Takt angeboten werden.

Die flexible Verkehrsbedienung ist im Burgenlandkreis in der Regel durch den Einsatz von RufBussen – ggf. Linienfahrten mit abschnittswisen Richtungsbandbetrieb – durchzuführen⁶. Die Ausgestaltung der flexiblen Bedienung ist jeweils Bestandteil der betreffenden Linien. Wesentliche Funktion ist dabei das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus der Fläche zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten und damit allen regulären Verkehren des ÖPNV. Die flexible Verkehrsbedienung berücksichtigt dabei die Festsetzungen der jeweiligen Netze, daher ist der RufBus grundsätzlich vertaktet anzubieten. Die ausgewiesenen Fahrplanzeiten flexibler Bedienung stellen Richtzeiten dar, die im Nutzungsfall durch die Disposition angepasst werden können. Dabei soll die Erschließung zum nächstgelegenen Anschlusspunkt ohne Umstieg erfolgen. Für flexible Bedienformen sind die Anforderungen der TABELLE 27 zu erfüllen.

⁶ Zur Systembeschreibung siehe „Leitlinie für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienformen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“.

Tabelle 27: Anforderungen für flexible Bedienformen

<i>Genehmigung nach PBefG</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Genehmigungsfähigkeit nach PBefG, d.h. in der Regel RufBus-Angebote
<i>Anmeldezeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • die Möglichkeit zur Anmeldung von Fahrtwünschen ist mindestens eine Stunde vor und während der gesamten Betriebszeiten zu ermöglichen • späteste Anmeldezeit: <ol style="list-style-type: none"> (1) 60 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt; (2) 120 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt, wenn ein spezielles bzw. barrierefreies Fahrzeug zum Einsatz kommen muss (3) 48 Stunden von Mo-Fr vor gewünschtem Fahrtantritt, für Personengruppen ab 8 Personen • die Anmeldung ist unkompliziert und kostengünstig über eine einheitliche Telefonnummer und andere geeignete Medien wie SMS, Internet, App etc. zu gewährleisten
<i>Tarif und Fahrscheine</i>	<ul style="list-style-type: none"> • der MDV-Tarif ist ausnahmslos anzuwenden • Verkauf von MDV-Einzelfahrscheinen in den RufBus-Fahrzeugen
<i>Kennzeichnung in Fahrplänen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche und übersichtliche Darstellung der Linienwege bzw. Haltestellen in den betreffenden Fahrplankarten • RufBus ist unabhängig vom bedienenden Verkehrsunternehmen als normale Linienfahrt aufzuführen • die erforderliche Anmeldung ist in den Fahrplänen deutlich zu kennzeichnen • notwendigen Informationen zur Nutzung (Bestellung) sind verständlich zu erläutern • Anwendung eines einheitlichen RufBus-Symbols in Fahrplankarten
<i>Kennzeichnung der Fahrzeuge</i>	<ul style="list-style-type: none"> • die als RufBus eingesetzten Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen und Subunternehmen müssen eindeutig gekennzeichnet sein • Die Vorschriften hinsichtlich der Kennzeichnung nach PBefG und BOKraft sind einzuhalten
<i>Kommunikation in INSA</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrpläne der flexiblen Bedienformen sind im „INSA“ (Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt) darzustellen
<i>Barrierefreiheit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • grundsätzlich sollten die RufBus-Fahrzeuge auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sicherstellen • Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben

Die Anforderungen zu Fahrzeugen gemäß *KAPITEL 3.9* gelten nur dann bei RufBus-Angeboten, wenn die Bauart der eingesetzten Fahrzeuge die Einhaltung dieser Festsetzungen zulässt. Eine mögliche Abweichung von den Standards der Barrierefreiheit kann nur im Einklang mit gesetzlichen Regelungen vorgenommen werden.

3.5. Verknüpfungspunkte

Für einen attraktiven ÖPNV im Allgemeinen als auch für eine optimale Reisekette im Speziellen sind Verknüpfungspunkte von besonderer Bedeutung. An solchen räumlichen Punkten ist ein Umstieg zwischen verschiedenen oder gleichen Verkehrsträgern möglich. Demnach kann zwischen Bus und Bus/Straßenbahn – also zwischen ÖSPV und ÖSPV – umgestiegen werden oder ein Übergang erfolgt zwischen Bus/Straßenbahn und Zug/S-Bahn (ÖSPV und SPNV)⁷. Empfehlungen zu den Verknüpfungspunkten wurden in der „Leitlinie für die Systemverknüpfung SPNV-ÖSPV-IV im MDV“ einheitlich koordiniert definiert.

In der folgenden *TABELLE 28* sind die Verknüpfungspunkte innerhalb des Burgenlandkreises mit ihrer Bedeutung und den bedienenden Verkehrsträgern bestimmt. Die Verknüpfungspunkte innerhalb des Burgenlandkreises werden nach den folgenden Kategorien auch hinsichtlich ihrer Bedeutung eingestuft. Diese Einstufung nach Bedeutung der Verknüpfungspunkte ist insbesondere bei konkurrierender Fahrplangestaltung einzelner Linien oder bei Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Prinzipiell ist an allen Verknüpfungspunkten zwischen den relevanten Linien ein Anschluss zwischen den Verkehrsträgern herzustellen.

Die Kategorien sind wie folgt definiert:

- 1: zentrale Verknüpfungsstellen zw. ÖSPV-SPNV
- 2: zentrale Verknüpfungsstellen zw. ÖSPV-ÖSPV
- 3: nachgeordnete Verknüpfungsstellen zw. ÖSPV/SPNV-RufBus

⁷ Der Übergang zwischen Zug/S-Bahn und Zug/S-Bahn (SPNV-SPNV) wird im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht detailliert betrachtet. Entsprechende Aussagen können dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt entnommen werden.

Tabelle 28: Verknüpfungspunkte im Burgenlandkreis

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	Kommune	Kategorie	Verkehrsträger		
				Anschluss Bus - Bus	Anschluss SPNV - Bus	Anschluss RufBus - SPNV/ Bus
1	Naumburg, Bushaltestelle am Hbf.	Naumburg (Saale)	1	X	X	
2	Weißenfels, Bahnhof/ Busbahnhof	Weißenfels	1	X	X	
3	Zeitz, Bahnhof/ Busbahnhof	Zeitz	1	X	X	
4	Bad Kösen, Bahnhof	Naumburg (Saale)	1		X	X
5	Freyburg, Bahnhof (Unstrut)	Freyburg (Unstrut)	1		X	X
6	Kleinwangen	Nebra	1		X	
7	Laucha, Bahnhof (Unstrut)	Laucha an der Unstrut	1		X	X
8	Nebra, Bahnhof	Nebra (Unstrut)	1		X	
9	Profen, Bahnhof	Elsteraue	1		X	X
10	Flemmingen	Naumburg (Saale)	2	X		
11	Hohenmölsen, Busbahnhof	Hohenmölsen	2	X		X
12	Kaufland Verteilzentrum	Meineweh	2	X		X
13	Leißling , EKZ	Weißenfels	2	X		
14	Lützen, Markt	Lützen	2	X		
15	Naumburg, City-Busstopp	Naumburg (Saale)	2	X		
16	Nebra, Busbahnhof	Nebra	2	X		
17	Teuchern, Busbahnhof	Teuchern	2	X		
18	Zeitz, Schützenplatz	Zeitz	2	X		
19	Balgstädt, Bahnhof	Balgstädt	3			X
20	Granschütz, Ort	Hohenmölsen	3			X
21	Industriepark 2000	Elsteraue	3			X
22	Kleinjena, Bahnhof	Naumburg (Saale)	3			X
23	Kretzschau	Kretzschau	3			X
24	Lösau, Ort	Lützen	3			X
25	Wethau, Mitte	Wethau	3			X
26	Zeitz, Am Elsterhang	Zeitz	3			X
27	Zeitz, Klinikum	Zeitz	3			X
28	Zorbau, Ort	Lützen	3			X

An den Verknüpfungspunkten sind vor allem Linien des SPNV, des 1-h-Takt-Netzes, des 2-h-Takt-Netzes und des Stadtbusses miteinander zu verknüpfen. Für diese verknüpfungsrelevanten Linien sind abzüglich ggf. vorhandener Wegezeiten (Mindestübergangszeit) in den Hauptumsteigerichtungen maximale Umsteigewartezeiten von 10 bis 15 Minuten zulässig. Für den Fall auftretender Konflikte im Zusammenhang mit der Anschlussherstellung sind die Umsteigezeiten an den höherrangigen Verknüpfungspunkten bevorzugt zu optimieren. Kurze Umsteigewege sowie technische Systeme zur Anschlusssicherung sind an den definierten Verknüpfungspunkten vorrangig zu realisieren.

Buslinien des ÖPNV-Landesnetzes sind gemäß Förderrichtlinie der NASA GmbH mit dem SPNV zu verknüpfen und in das System des Integralen Taktfahrplans (ITF) des Landes Sachsen-Anhalt einzubinden. Sonstige Regeln der Förderrichtlinie der NASA insbesondere zum Marketing und zur Qualität sind auf den landesbedeutsamen Linien einzuhalten.

Mindestübergangszeiten

Hinsichtlich der Verknüpfung zwischen SPNV und ÖSPV stellen bestimmte Standorte eine Besonderheit dar, da aufgrund der geografischen Lage nicht die üblichen Übergangszeiten angenommen werden können. Für diese Standorte müssen bei der Verknüpfung spezielle Mindestübergangszeiten berücksichtigt werden, die in der folgenden *TABELLE 29* eingesehen werden können.

Tabelle 29: Mindestübergangszeiten bestimmter Verknüpfungspunkte

Bahnhof (SPNV)	Haltestelle (ÖSPV)	Entfernung	Mindestübergangszeit
Bad Kösen	Bahnhof	100 m	5 min
Freyburg (Unstrut)	Bahnhof	50 m	3 min
Kleinwangen	Bahnhof	50 m	3 min
Laucha	Bahnhof	100 m	5 min
Naumburg (Saale) HBF	Bahnhof	100 m	5 min
Nebra	Bahnhof	50 m	3 min
Profen	Bahnhof	100 m	5 min
Teuchern	Bahnhof	200 m	8 min
Weißenfels	Busbahnhof	250 m	10 min
Zeititz	Busbahnhof	100 m	5 min

Anschlussprioritäten

Grundsätzlich sind Fahrpläne symmetrisch aufzubauen. Die Anschlüsse sollen regelmäßig entsprechend der Hauptumsteigerelationen im Übergang ÖSPV/SPNV bzw. ÖSPV/ÖSPV gebildet werden. In Konfliktfällen zwischen mehreren möglichen Anschlussbeziehungen ist nach folgender Prioritätensetzung vorzugehen:

- 1. Priorität: in/aus Richtung der Oberzentren
- 2. Priorität: in/aus Richtung des relevanten Mittelzentrums

In besonderen Ausnahmefällen ist zudem ausgehend von den besonders relevanten Fahrtzwecken des Ausbildungs- und Berufsverkehr das Angebot wie folgt auszurichten:

- morgens/ vormittags auf den SPNV in Richtung auf die Oberzentren bzw. die relevanten Mittelzentren
- nachmittags/ abends auf den SPNV aus den Oberzentren bzw. den relevanten Mittelzentren

3.6. Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung eines attraktiven Anschlusses an allen Verknüpfungspunkten ist eine Anschlusssicherung für die tägliche letzte Fahrt der ÖSPV-Linien definiert. Bei Vorliegen der technischen Voraussetzungen ist zudem eine ganztägige Anschlusssicherung auf den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes durch die Verkehrsunternehmen zu gewährleisten. Die maximal möglichen Wartezeiten sind in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen, Burgenlandkreis und NASA linienscharf zu definieren. Dadurch wird sichergestellt, dass ein Anschluss auch bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten abgesichert ist. Soweit eine einsatzfähige Verfügbarkeit vorliegt, sind dafür rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) einzusetzen und Echtzeit-Daten vorzuhalten. Die Datenpflege der Anschlussbeziehungen im Rahmen der RBL-Systeme ist durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen.

3.7. Schülerbeförderung

Für den Schülerverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. im freigestellten Schulbusverkehr ist die Schülerbeförderungssatzung des Burgenlandkreises in ihrer aktuellsten Version anzuwenden (derzeit: Satzung für die Schülerbeförderung im Burgenlandkreis 2010). Die folgenden Mindestfestsetzungen (Auszug) aus *TABELLE 30* sind dabei u.a. einzuhalten:

Tabelle 30: Mindestfestsetzungen der Schülerbeförderung im Burgenlandkreis

Schulformen	max. Schulwegezeiten je Beförderungsrichtung (Geh- und Fahrtzeit)	Wartezeit für umsteigende Schüler	Mindestangebot der Fahrthäufigkeit je Schultag und Schule	Zumutbare Wartezeit zw. (1) Ankunft und Unterrichtsbeginn (2) Unterrichtsschluss und Abfahrt
Primarstufe (Kl. 1 bis 4, einschließlich Vorklassen)	30 min	15 min	1 Hinfahrt 1-2 Rückfahrt(en)	(1) 30 min (2) 30 min
Sekundarstufe I (Kl. 5 bis 10)	60 min		1 Hinfahrt 2 Rückfahrten	
Schulisches Berufsgrundbildungsjahr / Berufsvorbereitungsjahr / erster Schuljahrgang der Berufsfachschüler, ohne Zugangsvoraussetzung eines mittleren Schulabschlusses	120 min			
Gymnasien, Gesamtschulen (Schuljahrgänge 11 bis 12/13)	<i>keine Festsetzungen</i>			
Berufsfachschulen, Fachschulen, Fachoberschulen, Fachgymnasium				

Für Förderschulen gelten Ausnahmeregelungen, die in der aktuellen Satzung zur Schülerbeförderung des Burgenlandkreises eingesehen werden können. Zur Vermeidung von Verkehrsspitzen und von Leerfahrten ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit zudem eine Koordinierung der Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den Schulträgern, Schulen und den Verkehrsunternehmen abzustimmen.

3.8. Anbindung regional bedeutsamer Ziele

Als regionalbedeutsame Ziele innerhalb des Burgenlandkreises werden Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächige Industrie- und Gewerbegebiete, Freizeitziele und touristische Einrichtungen, Klinikstandorte und MVZ sowie Berufsschulen definiert. Die spezifischen Standorte dieser regionalbedeutsamen Ziele sind festgelegt, für:

- bedeutsame Einzelhandelsstandorte in TABELLE 3 (KAPITEL 2.3.1)
- Gewerbegebiete in TABELLE 4 (KAPITEL 2.3.2)
- Freizeitziele in TABELLE 5 (KAPITEL 2.3.3)
- Klinikstandorte und MVZ in TABELLE 6 (KAPITEL 2.3.4)
- Berufsschulen in TABELLE 7 (KAPITEL 2.3.5).

Im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Ausschöpfung von vorhandenen Verkehrsnachfragepotentialen ist ein entsprechendes ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Für die Erreichbarkeit bzw. Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele im ÖPNV ist vorzusehen, dass diese Ziele mindestens durch Linien des 1-h-Takt- bzw. 2-h-Takt-Netzes anzubinden sind. Die spezifischen Zielvorgaben je nach regionalbedeutsamem Ziel sind in der nachfolgenden TABELLE 31 dargestellt.

Tabelle 31: 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.

In der Regel ist gemäß den getroffenen Festsetzungen eine ÖPNV-Anbindung an das benachbarte Grund- bzw. Mittelzentrum vorzusehen.

Im Grundsatz werden im Burgenlandkreis die Freizeitziele ganzjährig angebunden (z.B. Museen). 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. Insbesondere für Freizeitziele soll gemäß den in KAPITEL 3.9 definierten Anforderungen die Mitnahme von Fahrrädern möglich sein. Der Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen wirken darauf hin, dass die ÖPNV-Erreichbarkeit der jeweiligen Freizeitziele in den entsprechenden Informationsquellen der Tourismusbranche kommuniziert wird. Festsetzungen zur ÖPNV-Erreichbarkeit der außerhalb des Burgenlandkreises liegenden Freizeitziele erfolgen im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht.

3.9. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

Für die im Burgenlandkreis eingesetzten Fahrzeuge des Buslinienverkehrs und des Straßenbahnverkehrs gelten spezifische Festsetzungen (Mindeststandards). Diese Anforderungen für Fahrzeuge sind sowohl von konzessionierten Linienverkehrsunternehmen als auch von dessen beauftragten Subunternehmer einzuhalten. Prinzipiell müssen die Fahrzeuge an die Bedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere den Anforderungen der Barrierefreiheit sowie an einen optimalen betrieblichen Ablauf angepasst werden. Für ein Corporate Design der ÖSPV-Fahrzeugflotte ist Kapitel 3.10 zu beachten. Für die Fahrzeuge der Straßenbahnlinie in Naumburg gelten die folgenden Mindeststandards in TABELLE 32.

Tabelle 32: Anforderungen für Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr

Anforderungen für Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr	
Allgemeinzustand	<ul style="list-style-type: none">• Die einzusetzenden Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gewartet und gereinigt werden und sollen einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln.
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none">• Bei der Naumburger Straßenbahn wird der reguläre Betrieb mit historischen Fahrzeugen durchgeführt. Für historische Triebfahrzeuge und Straßenbahnwagons gelten Ausnahmeregelungen, um den originalgetreuen Zustand zu erhalten (siehe Kapitel 3.12.2). Nach Möglichkeit sind die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen und eine Mitnahme aller Personen im Straßenbahnverkehr anzustreben.
Innenausstattung	<ul style="list-style-type: none">• Das Platzangebot hat der Verkehrsaufgabe Rechnung zu tragen.• Der Fahrkartenverkauf ist in den Fahrzeugen zu ermöglichen.• Es sind ausreichend Festhaltungsmöglichkeiten zu bieten.

Für die Fahrzeuge im Buslinienverkehr gelten die folgenden Mindeststandards in TABELLE 33.

Tabelle 33: Anforderungen für Fahrzeuge im Buslinienverkehr

Anforderungen für Fahrzeuge im Buslinienverkehr	
Allgemeinzustand	<ul style="list-style-type: none"> • Die einzusetzenden Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gewartet und gereinigt werden und sollen einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln.
Komfortmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichende Platzkapazitäten (primär Sitzplätze) und Fahrradmitnahme • auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Linienabschnitten ausreichende Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme, besonders am Wochenende, an Feiertagen und in den Schulferienzeiten, zumindest bei vorheriger Anmeldung • Fahrausweisverkauf: im Busverkehr durch Fahrer, i.d.R. mittels Bordrechner, bei Kleinbussen mit eingeschränkten Möglichkeiten zur Installation von Bordrechnern mit Zahltschequipment Einsatz von mobilen Handverkaufsterminals • durchschnittliches Fahrzeugalter der im Linienverkehr im Gebiet des Burgenlandkreises regelmäßig eingesetzten Busflotte eines Unternehmens durchgängig bei höchstens 8 Jahren • 75 % der im Regional- und Stadtbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge nicht älter als 12 Jahre • In den Buslinien der für den Burgenlandkreis tätigen Verkehrsunternehmen ist nach technischer Verfügbarkeit für die Fahrgäste schrittweise kostenloses W-Lan anzubieten.
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • bei Fahrzeugneubeschaffung sind vorrangig niederflurige bzw. low-entry-Fahrzeuge mit Platz zur Beförderung von Rollstühlen/ Rollatoren/ Kinderwagen zu wählen • Barrierefreiheit der einzusetzenden Fahrzeuge gemäß KAPITEL 3.12.2 (100% barrierefreie Fahrzeuge ab 1. Januar 2022)
Umwelteigenschaften	<ul style="list-style-type: none"> • Neufahrzeuge entsprechend dem Stand der Technik bezüglich Schadstoff- und Geräuschemissionen, Energieverbrauch und Sicherheit • bei Neufahrzeugen: Einhaltung der bei der Erstzulassung aktuell gültigen EU-Abgasnorm
Schülerbeförderung	<ul style="list-style-type: none"> • Eingesetzte Fahrzeuge – sofern sie während der Schülerbeförderung eingesetzt sind – müssen der gültigen Fassung des „Anforderungskataloges für Kraftomnibusse (KOM) und Kleinbusse (Pkw), die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern eingesetzt werden“ (Schulbuskatalog) entsprechen.
Echtzeitinformation	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeuge sind mit technischen Systemen auszustatten, die minütlich Standortmeldungen an das verbundweite Informationssystem INSA verschicken. Die hierfür benötigten Systeme sind vom Verkehrsunternehmen bereit zu halten. Bezüglich der Verfügbarkeit ist zu gewährleisten, dass 95% aller Fahrten mit Echtzeitdaten geliefert werden.
Anforderungen an Fahrzeuge des ÖPNV-Landesnetzes	<ul style="list-style-type: none"> • Die eingesetzten Fahrzeuge des ÖPNV-Landesnetzes müssen den Anforderungen gemäß der aktuellen Förderrichtlinie der NASA GmbH entsprechen.

3.10. Information und Kundenservice

Eine kundenorientierte, einheitliche sowie intuitive Gestaltung von Informationen bzw. der Kommunikationsstrukturen für den ÖPNV ist für den Burgenlandkreis von hoher Bedeutung. Das Ziel dabei ist Zugangsbarrieren zum ÖPNV zu verringern und das Angebot für alle Menschen einfach und transparent nutzbar zu machen. Aus diesem Grund sind folgende Festsetzungen (TABELLE 34-38) einzuhalten:

Tabelle 34: Einheitlicher und integrierter Marktauftritt

Corporate Design	Für ein intuitives Verständnis der ÖPNV-Angebote soll ein verbundweites Corporate Design hinsichtlich aller Informationsmedien angewendet werden. Dieses muss Querverweise bzw. Anknüpfungspunkte zu den Informationsmedien der weiteren ÖPNV-Akteure im Burgenlandkreis bieten (ÖPNV-Verkehrsunternehmen und NASA), so dass der (potenzielle) Nutzer über das Gesamtangebot des ÖPNV zügig informieren kann.
Kooperation	Für alle Belange der Information und Kommunikation ist eine enge Zusammenarbeit der ÖPNV-Akteure zu gewährleisten. Insbesondere bei neuen Informationsprodukten und Kampagnen muss eine Abstimmung des regionalen Verkehrsunternehmens mit dem Burgenlandkreis, dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund, anderen betroffenen Verkehrsunternehmen (Bus/ Bahn) und der NASA stattfinden.
Haltestellenbeschilderung	Für die Haltestellenbeschilderung im Busverkehr (u.a. Haltestellenmast, Haltestellenfahne, Rahmen für Aushangfahrplan) ist das „Informationskonzept für Haltestellen im MDV“ anzuwenden. Die Umsetzung soll durch die Verkehrsunternehmen an den Verknüpfungspunkten aller Kategorien beginnen (siehe Tabelle 27). Im übrigen Liniennetz soll die Modernisierung der Ausstattung schrittweise im Rahmen der unabhängig davon anstehenden Ersatzbeschaffung der Haltestellenbeschilderung erfolgen. Die Produktmarken im MDV sind bei Haltestellenkennzeichnung entsprechend zu berücksichtigen. Alternativ ist auch eine gesamthafte Realisierung zu einem Zeitpunkt möglich. Bei Beschädigung oder Verlust der Haltestellenbeschilderung ist umgehend ein Austausch bzw. Ersatz vorzunehmen.
Fahrzeuge	An den Standardlinienbussen des regionalen Verkehrsunternehmens sind Liniennummer und Fahrtziel in der Frontanzeige darzustellen. An den Seitenanzeigern sind zusätzlich wichtige Zwischenziele anzuzeigen. Bedient das Fahrzeug eine Plus-Bus-Linie ist die entsprechende Markierung in der Frontanzeige vorzunehmen. Fahrzeuge, die als flexible Bedienformen oder von Subunternehmen im Auftrag der Verkehrsunternehmen eingesetzt werden, müssen eindeutig gekennzeichnet sein. Als ein einheitliches Wiedererkennungsmerkmal zum ÖPNV-Konzept „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ ist auf möglichst vielen Heckflächen von Omnibussen die Werbung anzubringen. Im Außenbereich sind alle Fahrzeuge im Einklang mit der BO-Kraft mit dem Logo des Verkehrsunternehmens und der Verbundkennzeichnung auszustatten. In Fahrzeugen, die auf Linien des ÖPNV-Landesnetzes verkehren, ist gemäß Förderrichtlinie der NASA GmbH die Verteilung von Informationsmaterial durch entsprechende Halterungen (bevorzugt im Format DIN-A4) zu ermöglichen.
Haltestellenansage/-zeige	Alle Haltestellen sind rechtzeitig akustisch im Fahrzeug anzukündigen. Eine optische Information ist bei allen Neufahrzeugen vorzusehen. In Fahrzeugen, die nicht für die Beförderung von mehr als 16 Personen (einschl. Kfz-Führer) zugelassen sind, genügt die direkte Ansage der Ausstiegs-Haltestellen durch den Kfz-Führer. Im Falle automatisierter Haltestellenansagen in Fahrzeugen sollen auch wichtige Umsteigemöglichkeiten an Schnittstellen mit angesagt werden. Bei Neuanlagen/-ausrüstungen ist diese Funktionalität vorzusehen bzw. die vorhandene Technik entsprechend weiterzuentwickeln (auch für digitale visuelle Darstellungsmöglichkeiten). Die Straßenbahnfahrzeuge in Naumburg müssen nach Möglichkeit über Innenlautsprecher zur Haltestellenansage, über eine Information zur Haltestellenabfolge sowie gut sichtbare Linienbeschilderung (außen) mit Liniennummer und Fahrtziel verfügen. Eine Haltestellenbenennung hat ggf. vor jeder Haltestelle über die Innenlautsprecher zu erfolgen. Als zusätzlicher Service sollten ausgewählte regionalbedeutsame Ziele an den jeweiligen Haltestellen angesagt werden.

Tabelle 35: Fahrplaninformation

Informations- medien	Fahrplan- buch	Fahrpläne sind vor Beginn der Fahrplanperiode und in ihrer Gültigkeit für diese, einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen in Heftform zu veröffentlichen. Die Fahrplantabellen der verknüpfungsrelevanten Linien haben die möglichen Anschlussbeziehungen in den Hauptumsteigerelationen – auch zum SPNV – zu enthalten. Die Herstellung der Fahrplanbücher muss in Kooperation mit dem MDV erfolgen. Veränderungen und Ergänzungen müssen mindestens im Internet (insbesondere beim Verkehrsunternehmen sowie MDV) und in Informationsblättern, die im Bus bzw. Tram ausliegen, bekannt gegeben werden. Änderungen müssen dem Verkehrsverbund und der NASA GmbH rechtzeitig vor Inkrafttreten zur Kenntnis gegeben werden.
	Fahrplan- Flyer	Als Ergänzung zum Fahrplanbuch sind für die Landes- und PlusBus-Linien zusätzlich Flyer zur Fahrplaninformation sowie mit einer „ÖPNV-Basisinformationen“ zu gestalten. Die Auflage pro Linie und Jahr ist nach Absprache mit der NASA bzw. dem MDV zu ermitteln. Die Abgabe von Flyern durch die NASA bzw. dem MDV an die Verkehrsunternehmen erfolgt in der Regel kostenfrei.
	digitale Medien	<p>Internet: Die Verkehrsunternehmen haben eine ansprechende und zeitgemäße Internetseite mit den ÖPNV-Angeboten, insbesondere den Fahrplänen, Fahrplanänderungen und Tarifinformationen sowie einer digitalen Fahrplanauskunft zu veröffentlichen. Eine Weiterleitung (Link) zum Burgenlandkreis, zur NASA und zum MDV ist präsent auf diesen Internetseiten zur Verfügung zu stellen.</p> <p>App: Für den ÖPNV im Burgenlandkreis ist den (potenziellen) Nutzern eine digitale Informationsquelle per Smartphone-App bereitzustellen. Dies erfolgt über easy.GO bzw. ggf. Nachfolgern sowie die INSA-App der NASA GmbH. Diese beiden Apps werden durch den Burgenlandkreis vorrangig unterstützt. Neben Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und Fahrplanabweichungen ist auch der Ticketkauf zu gewährleisten. Die im Burgenlandkreis tätigen Verkehrsunternehmen haben den Betrieb und die Weiterentwicklung dieser beiden Apps zu unterstützen, indem sie Änderungen des Fahrplans sowie Echtzeitdaten und Störungsmeldungen in der erforderlichen Qualität bereitstellen.</p>
	persönliche Beratung	Für die persönliche Beratung von Bürgern hinsichtlich der ÖPNV-Angebote im Burgenlandkreis unterstützt der Landkreis die mobile Beratung des MDV. Es sind durch das Infomobil ca. 20 Einsatztage in verschiedenen Orten (vorrangig in den Grundzentren) pro Jahr durchzuführen. Darüber hinaus haben die Verkehrsunternehmen sowie der MDV telefonische Beratungen zum ÖPNV während der Bürozeiten anzubieten. Weiterhin stehen zu telefonischen Fahrplanauskünften die Hotline der INSA und das MDV-Infotelefon zur Verfügung.

Haltestellen	<p>An den Haltestellen haben die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, übersichtlicher, lesbarer und sauberer Weise anzubringen. Die Fahrpläne sollen alle Abfahrten in chronologischer Reihenfolge mit Linie, Fahrtziel, Laufweg und etwaigen Anschlüssen umfassen. Zudem sind Hinweise auf das INSA-Informationsangebot (Website, App, Telefonauskunft), das Servicetelefon der Verkehrsunternehmen und des MDV sowie ein easy.GO QR-Code darzustellen. In den Aushangfahrplänen soll auf bestehende Umsteigemöglichkeiten hingewiesen werden. Die Aushangpläne sind stets auf dem aktuellen Stand zu halten. Abweichungen oder Änderungen sind deutlich zu kennzeichnen. Bei Beschädigung oder Verlust ist umgehend ein Austausch vorzunehmen.</p> <p>Das „Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ sowie der aktuelle Stand der Technik bei der baulichen Gestaltung von Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit sind beim Neubau bzw. Ersatzneubau einzuhalten. An besonders stark frequentierten Haltestellen sind detaillierte Informationen vorzusehen, um den Fahrgästen den Systemzugang zu erleichtern.</p> <p>Die Gestaltung der Fahrplanaushänge kann nach Zustimmung des Burgenlandkreises nach Erarbeitung eines einheitlichen und ganzheitlichen Kommunikationskonzeptes auch abweichend von den oben genannten Festlegungen durchgeführt werden.“</p>
---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabelle 36: Kundenservice und Beschwerdemanagement

bestimmte Kundengruppen	<p>Eine Abstimmung hinsichtlich der fahrgastorientierten Beförderung bestimmter Kundengruppen (Mitarbeiter von großen Institutionen, wie Unternehmen oder Verwaltungen, Senioren, Jugendliche) sollte durch eine stetige direkte Kundenpflege (z.B. Informationsveranstaltungen, Gruppentrainings etc.) ermöglicht werden.</p> <p>Die Fahrpläne für Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, sind jährlich vor Schuljahresbeginn mit den Schulträgern abzustimmen.</p>
Unmittelbare Kundenbetreuung und Personal	<p>Die Kundenbetreuung erfolgt vorrangig vor Ort, d. h. im Fahrzeug. Der Kunde gewinnt über das Fahr- und Bedienpersonal sein Bild vom Unternehmen und vom ÖPNV. Deshalb ist neben dem äußeren Erscheinungsbild auch die Fähigkeit zum höflich bestimmten Auftreten, auch in Konfliktsituationen, sowie zur sicheren Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift erforderlich. Das Buspersonal verfügt über Kenntnisse zum Fahrplan, Verbundtarif und Fahrausweisangebot sowie sonstigen Dienstleistungen der Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus besteht umfangreiches Wissen bezogen auf den Verkehrsraum (Linienführung, Haltestellen, zeitliche und räumliche Verknüpfung, Ortskenntnisse, überörtliches Verkehrsangebot). Das Personal ist u.a. zu den Themen: Kommunikationsfähigkeit, Konfliktbewältigung, Notfallsituationen sowie Barrierefreiheit regelmäßig zu schulen. Die Verkehrsunternehmen haben Hilfebedürftigen bei der Nutzung des ÖSPV Hilfestellung zu leisten.</p>
Beschwerdemanagement	<p>Die Verkehrsunternehmen im Burgenlandkreis sowie der MDV sind für die Bürger hinsichtlich deren Belange bezüglich des ÖPNV mindestens zwischen 08-15 Uhr von Montag bis Freitag erreichbar. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, alle schriftlichen (inkl. E-Mail) und telefonischen Hinweise und Beschwerden, die sich auf das ÖPNV-Angebot im Burgenlandkreis beziehen und in den Betriebsstätten eingehen, zu protokollieren und ggf. in Kooperation mit dem Aufgabenträger oder MDV entgegenzunehmen sowie fachgerecht zu bearbeiten. Dem Aufgabenträger ist einmal jährlich eine Auswertung der eingegangenen Hinweise und Beschwerden hinsichtlich deren Häufigkeit, Inhalt sowie deren Bearbeitung zu übermitteln (Stichtag 31.Januar des Folgejahres).</p> <p>Alle Eingaben und Hinweise unterliegen dem allgemeinen Datenschutz und sind unter Berücksichtigung der gültigen Regelungen weiter zu verarbeiten.</p>

Tabelle 37: Vertriebswege

<p>Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung</p>	<p>Der Burgenlandkreis befürwortet ein durch die Unternehmen oder Dritte (z. B. Reisebüros) vorgehaltenes Netz von Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung. Aus diesem Grund ist mindestens je eine zentral in der Stadt gelegene Informations- und Verkaufsstelle für die Mittelzentren im Burgenlandkreis (Naumburg, Weißenfels, Zeitz) einzurichten bzw. geeignete vorhandene Einrichtungen mit zu nutzen. Zudem ist in Wangen (Arche Nebra) eine Verkaufsstelle vorzusehen. Für den stationären personenbedienten Verkauf an gemeinsamen Standorten (Zug/Bus) sind aus Gründen der Transparenz und Vereinfachung für den Fahrgast möglichst Kooperationen zwischen den Busunternehmen und den SPNV-Unternehmen anzustreben.</p>
<p>Datennutzungsrechte</p>	<p>Es ist sicherzustellen, dass die Fahrplandaten, Fahrplanabweichungen und Störungsmeldungen für alle Nutzungszwecke ohne Einschränkung des Nutzerkreises zur Verfügung gestellt werden.</p>
<p>Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs</p>	<p>Folgende Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs sind vorzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erwerb beim Fahrer/Fahrerin des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus/Tram) • Stationäre Verkaufsstellen (Kundencenter/ Servicecenter) • Ticketautomaten (stationär, Fahrzeuge) • Vertriebspartner (z.B. Reisebüros) • MDV-Infomobil • Online-Shops sowie • Handy-App (easy.GO). <p>Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt im Rahmen der Digitalisierung den Vertrieb über das Handyticket bzw. E-Ticketing (Chipkarte) gemäß einem landesweiten Standard, für dessen Realisierung eine Mitwirkung der ÖPNV-Unternehmen Voraussetzung ist.</p> <p>Die einzelnen Verkehrsunternehmen und Akteure des ÖPNV im Burgenlandkreis müssen nicht alle Vertriebswege des Fahrscheinerwerbs vorhalten. Sie sollten aber auf vielfältige Vertriebsmöglichkeiten abzielen.</p>

Tabelle 38: Image-/ Kampagnenarbeit

<p>Imagearbeit/ Kampagnen</p>	<p>Der Burgenlandkreis setzt sich dafür ein, dass der ÖPNV in der Bevölkerung und bei Touristen als attraktive und umweltfreundliche Alternative zum PKW-Verkehr wahrgenommen wird. Dafür initiiert der Burgenlandkreis gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, dem MDV und der NASA Kampagnen.</p> <p>Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans setzt sich der Burgenlandkreis für Informationskampagnen zu folgenden Themen ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit des ÖPNV-Konzepts „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ • Öffentlichkeitsarbeit Stadt- und Weinfeste/ touristische Ziele • Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung von flexiblen Bedienformen • Öffentlichkeitsarbeit bezüglich betrieblicher Mobilität • Öffentlichkeitsarbeit zu Netzwirkung, Verknüpfungen bzw. Umsteigemöglichkeiten • Öffentlichkeitsarbeit zum ÖPNV-Angebot • ÖPNV- Konkurrenzfähigkeit zum PKW
<p>Ausbau der ÖPNV-Präsenz</p>	<p>Alle Akteure des ÖPNV wirken darauf hin, dass die Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit steigt. Insbesondere sollten Behörden, öffentliche Einrichtungen, Tourismusanbieter, Dienstleister usw. angehalten werden, in allen Medien und Veröffentlichungen (bspw. Internet, Briefköpfe, Flyer) auf die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV zu informieren.</p>

3.11. Tarif

Innerhalb des Burgenlandkreises ist im straßengebundenen ÖPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes GmbH (MDV) anzuwenden. Für die Naumburger Straßenbahn GmbH besteht zudem die Möglichkeit einen eigenen Haustarif für die Straßenbahnbedienung in Naumburg umzusetzen, wobei der MDV-Tarif nach Möglichkeit gleichzeitig anerkannt werden soll.

Die Förderrichtlinie der NASA GmbH für Buslinien des Landesnetzes sieht eine kostenlose Fahrradmitnahme vor. Darüber hinaus sind auf diesen Linien die Anerkennung der überregionalen Tarife Sachsen-Anhalt-Ticket/Sachsen-Ticket/Thüringen-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket und BahnCard (Inhaber einer gültigen BahnCard 25, 50 oder 100 erhalten im Bus einen Einzelfahrschein zum ermäßigten Tarif) ist durch das betreffende Verkehrsunternehmen auf den entsprechenden Linien zu gewährleisten und in die Tarifbestimmungen aufzunehmen.

3.12. Barrierefreiheit

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Mitteldeutschen Verkehrsverbund ist darauf auszurichten, dass allen Menschen die Nutzung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs ermöglicht wird. Deshalb wird angestrebt – entsprechend dem Leitbild der vollständigen Teilhabe des „Designs für alle“ – eine vollständige Barrierefreiheit im Sinne des PBefG herzustellen. Dieses Ziel soll durch eine systematische Herangehensweise planvoll und koordiniert erreicht werden⁸. Aus diesem Grund werden im Folgenden einheitliche Mindeststandards der Barrierefreiheit sowie Ausnahmemöglichkeiten festgelegt, um den Ausbaustandard mittels einer Bestandsaufnahme der verschiedenen ÖPNV-Ebenen (s.u.) zu evaluieren und die Umsetzung im Planungsgebiet zu priorisieren und zu unterstützen. Der Fokus liegt dabei auf den zentralen ÖPNV-Ebenen: Haltestellen, Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation. Entsprechend der Verantwortung des Burgenlandkreises werden ausschließlich Regelungen zum straßengebundenen ÖPNV getroffen. Für die folgenden Festlegungen gilt, dass diese für die flächenhafte Planung der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit maßgeblich sind. Werden Elemente des ÖPNV neu beschafft, neu entwickelt oder saniert, sind hinsichtlich der Barrierefreiheit die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen sowie der aktuelle Stand der allgemein anerkannten Regeln der Technik zusätzlich zu den Festsetzungen des vorliegenden Nahverkehrsplans zu beachten und umzusetzen.

Als Ausgangspunkt für die Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit folgendem Abschnitt von elementarer Bedeutung:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [in Satz 3] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“ (PBefG, 2016: §8 Abs. 3).

Die Definition von Barrierefreiheit richtet sich in erster Linie nach dem Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit wie folgt bestimmt: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (Behindertengleichstellungsgesetz, 2016: §4).

⁸ Als Grundlage dafür gilt der „Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ sowie die „Erhebungshinweise für die Barrierefreiheit von Haltestellen“.

Aufgrund der Komplexität des Konzepts „Barrierefreiheit“ muss beachtet werden, dass eine „Freiheit von Hemmnissen und Hürden für alle Formen von Behinderungen [...] unmöglich und damit rechtlich nicht regelungsfähig [ist]. Das Konzept „Barrierefreiheit“ ist und bleibt ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen“ (ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV, 2014: S. 8).

Die durch das Behindertengleichstellungsgesetz getroffene Begriffsbestimmung muss für eine detaillierte Bestandsaufnahme und Planung noch weitergehend spezifiziert werden. Aus diesem Grund müssen ganz konkrete Standards für das Planungsgebiet definiert werden. „Die Definition der örtlichen Standards zur Barrierefreiheit, die dem NVP zu Grunde gelegt werden, obliegt aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände den Aufgabenträgern vor Ort auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik in Abstimmung mit den Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, den Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie den Fahrgastverbänden“ (ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV, 2014: S. 10).

Diese Standards wurden in Zusammenarbeit der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und verschiedener Betroffenenverbände einheitlich für den MDV-Raum festgelegt. Die ausführliche Betrachtung der ÖPNV-Ebenen: Haltestellen, Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation erfordert jeweils eine eigene Analyse hinsichtlich der Barrierefreiheit. Für die Analyse des bisherigen Ausbaugrads der ÖPNV-Ebenen werden im vorliegenden Nahverkehrsplan spezifische Mindeststandards der Barrierefreiheit definiert. Eine Haltestelle oder ein Fahrzeug des ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn alle dieser Mindeststandards erfüllt sind. Andernfalls wird davon ausgegangen, dass die jeweilige Haltestelle oder das betreffende Fahrzeug nicht barrierefrei ist und prinzipiell eine barrierefreie Ausgestaltung noch vorgenommen werden muss. Die zur Analyse herangezogenen Mindeststandards der Barrierefreiheit dienen nur dem vorgenannten Zweck. Sie sind nicht als Maßstab bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen oder bei Neubeschaffung von Fahrzeugen anzulegen, da hierbei die anerkannten Regeln der Technik, Förderrichtlinien und gesetzlichen Bestimmungen zu beachten und einzuhalten sind. Eine Auswahl von Bestimmungen zur Barrierefreiheit findet sich in folgender Übersicht (ABBILDUNG 5):

Abbildung 5: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit

DIN	Regelungen
E DIN 18030	BOStrab
DIN 18040-1	BOKraft
DIN 18040-3	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
DIN 32974	Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107
DIN 32975	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
DIN 32976	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
DIN 32984	Kommunikationshilfenverordnung (KHV)
DIN 32986	Verordnung über barrierefreie Dokumente in der Bundesverwaltung (VBD)
DIN EN 81-70	Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung (BITV)
DIN Fachbericht 124	RICHTLINIE 2001/85/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG
	Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen – EFA
	Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt (§§ 5,13)

Grundsätzlich besteht das Ziel, dass bis zum 01.01.2022 alle ÖSPV-Ebenen barrierefrei geplant sind. Daher sind Abweichungen tolerabel, solange ein Maßnahmenkonzept zur Zielerreichung verfolgt wird.

Der Burgenlandkreis unterstützt Aktivitäten der NASA GmbH und des MDV zur Realisierung eines Routenplanners für barrierefreie Reiseketten.

3.12.1. Haltestellen

Damit eine Haltestelle im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss diese die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (TABELLE 39). Erfüllt eine Haltestelle eines oder mehrere der Kriterien nicht, gilt diese als nicht barrierefrei und muss prinzipiell barrierefrei um- beziehungsweise neugebaut werden. Die Realisierung der Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen obliegt den Straßenbaulastträgern.

Tabelle 39: Mindeststandards der Barrierefreiheit von Haltestellen

Mindeststandard	Definition
Zuwegung an und zur Haltestelle	Im Nahbereich der Haltestelle ist eine Bordabsenkung (max. Höhe ca. 3 cm) oder stufenfreier Zugang vorhanden. Der Nahbereich ist dabei unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten so kurz wie möglich vor Ort zu bestimmen.
Oberflächenbeläge/ Fugen	Die Haltestelle verfügt über erschütterungsfreie, rollfeste, stufenlose und rutschfeste Oberflächenbeläge.
Niveaugleichheit/ Bordhöhe	Ein erhöhter Sonderbordstein ist an allen barrierefreien Türen des Standard-Fahrzeugs vorhanden.
Kontrastreiche Gestaltung	Vorhandene Haltestelleneinbauten sind von der Umgebung visuell kontrastierend unterscheidbar.
Bodenindikatorenbasiertes Aufmerksamkeitsfeld	Es ist ein bodenindikatorenbasiertes, kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld in der Einstiegszone des Fahrzeugs vorhanden.
Durchgangsbreiten der Haltestelle	Die Durchgangsbreiten zwischen Einbauten und Bussteig (Bahnsteig) betragen mindestens 1,50 m.

Ausnahmen

Der Burgenlandkreis hat die Möglichkeit im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans, Ausnahmen für Haltestellen zu gewähren, die nach den oben genannten Mindeststandards noch nicht barrierefrei sind. Haltestellen können dann in dem bisherigen Zustand belassen werden, wobei die Dauer der Ausnahmegewährung dem Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans entspricht. Eine Ausnahmeregelung für Haltestellen gilt nur für spezifische Fälle. Im Regelfall werden nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen gemäß der Priorisierung in einer zeitlichen Rangfolge kategorisiert und in einen Umsetzungsplan aufgenommen.

Folgende Ausnahmesachverhalte für Haltestellen sind zulässig:

- die Haltestelle wird nicht im regulären Linienbetrieb angefahren
- die Haltestelle hat nicht auf Dauer Bestand (temporäre Haltestelle: z.B. Saisonverkehre, Pilotprojekte, Umleitungsverkehre...)
- die Haltestelle wird ausschließlich durch alternative Bedienformen⁹ bedient.

⁹ Unter alternativen Bedienformen wird im MDV-Gebiet der Einsatz von Kleinbussen, Großraumtaxi und Taxis verstanden, die nach Anrufbestellung eine Haltestellen- oder Haustürbedienung durchführen. Dabei werden die Varianten AnrufBus, AnrufSammel-Taxi, RufBus, Anruflinien-Taxi und Richtungsbandbetrieb unterschieden, die verschiedene Eigenschaften hinsichtlich Fahrplan, Fahrtroute, Tarifzuschlag, Haustürbedienung und Fahrzeugtyp aufweisen.

Priorisierung

Für die systematische Planung und Umsetzung der Barrierefreiheit von Haltestellen, die bisher noch nicht barrierefrei sind, werden folgende Kriterien für eine Priorisierung festgelegt (TABELLE 40):

Tabelle 40: Priorisierung von Haltestellen

1. Priorität	<ul style="list-style-type: none">- Haltestellen an öffentlichen, medizinischen, Bildungs- und Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand)- Haltestellen an Einrichtungen von Menschen mit Behinderung- Haltestellen im Zusammenhang mit vorgesehenem grundhaften Straßenausbau oder vorgesehenem Ausbau der Verkehrsnebenanlage
2. Priorität	<ul style="list-style-type: none">- Haltestellen an Verknüpfungspunkten, z.B. Busbahnhöfen
3. Priorität	<ul style="list-style-type: none">- Innerhalb geschlossener Bebauung ist mindestens eine barrierefreie Haltestelle (Hin- und Rückrichtung) vorzusehen
4. Priorität	<ul style="list-style-type: none">- verbleibende Haltestellen, die keine Ausnahmen sind

Neuanlage von Haltestellen

Ein strategisches Ziel des ÖPNV im MDV-Raum ist die Verdichtung des Haltestellennetzes. Durch die zusätzliche Einrichtung von Haltestellen werden die Zugangswege der Fahrgäste reduziert und damit ein Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV geleistet. Die Verkürzung der Zugangswege stellt zudem für mobilitätseingeschränkte Personen einen weiteren Schritt zur Barrierefreiheit im ÖPNV dar, da die Hürde von längeren Distanzen vermindert und dadurch auch die Wahrscheinlichkeit von Hindernissen zwischen Startort und Haltestelle gesenkt wird. Um eine bedarfsgerechte und ökonomisch vertretbare Verdichtung des Haltestellennetzes zu schaffen, ist es notwendig, bestimmte Haltestellen mit geringem Aufwand für eine gewisse Testphase zu realisieren. In dieser Zeit ist es möglich, Haltestellen von den baulichen Anforderungen der Barrierefreiheit zu entlasten. Dadurch ist es möglich, spezifische neue Haltestellen in Einfachbauweise (Mast, Schild) zu errichten. Sollten ohnehin umfassende Tiefbaumaßnahmen für die Neueinrichtung einer Haltestelle notwendig sein, ist diese direkt baulich gemäß den anerkannten Regeln der Technik, den Förderrichtlinien und gesetzlichen Bestimmungen, barrierefrei anzulegen. Ziel ist, dass sowohl Bestandshaltestellen als auch neue Haltestellen den Anforderungen der Barrierefreiheit unter Berücksichtigung der Ausnahmen und der Priorisierung entsprechen müssen.

3.12.2. Fahrzeuge

Damit ein Fahrzeug im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss dieses die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (TABELLE 41). Erfüllt ein Fahrzeug nicht diese Kriterien, gilt es als nicht barrierefrei und muss prinzipiell barrierefrei umgebaut/ nachgerüstet beziehungsweise neu beschafft werden.

Tabelle 41: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge

Mindeststandard	Definition
Fahrzeugeinstieg & -ausstieg / Niveaugleichheit	<ul style="list-style-type: none"> - Busse: Fahrzeuge mit Niederflureinstieg und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 <u>und</u> Kneeling und Klapprampe <u>oder</u> Hochflurbusse mit Hublift oder ähnlicher Ausstattung - Straßenbahn: Niederflureinstieg, Spaltbrücke und Niederflurbereich - visuell kontrastierende Gestaltung der Türen
Visuelle und akustische Informationsvermittlung	<ul style="list-style-type: none"> - Nummer und Ziel in Zielanzeige vorn - Nummer, Ziel und Linienverlauf an der Fahrzeugaußenseite rechts - Nummernanzeige am Heck - Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs - Piktogramme: visuell kontrastierend und ausreichende Größe
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende, erreichbare und visuell kontrastierende Haltevorrichtungen - Fußbodenbelag: rutschfest - Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung - Mindestens 30% der Sitzplätze sind stufenfrei erreichbar. - Haltewunschtasten (bei Neufahrzeugen mit Brailleschrift) - Mehrzweckfläche: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stufenlose Erreichbarkeit der Mehrzweckfläche bei Niederflurtechnik ▪ Platz für mindestens einen Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen

Ausnahmen

Der Burgenlandkreis hat die Möglichkeit, Ausnahmen für Fahrzeuge zu gewähren, die nach den oben genannten Mindeststandards nicht barrierefrei sind. Fahrzeuge können dann in dem bisherigen Zustand belassen werden, wenn insbesondere folgende Ausnahmesituationen vorliegen:

- Das betreffende Fahrzeug wird ausschließlich für alternative Bedienformen genutzt.
- Historische Triebwagen und Beiwagen der Naumburger Straßenbahn, die für den Linienverkehr Verwendung finden, zurzeit mit den Baujahren zwischen 1928 und 1973. Alle historischen Wagen sind mit Stufen versehen und für mobilitätseingeschränkte Personen nur mit fremder Hilfe zugänglich. Der Umbau zu vollständiger Barrierefreiheit wäre unverhältnismäßig und würde den originalgetreuen Aufbau stark beeinträchtigen.
- Es liegt für das betreffende Fahrzeug eine spezifische Genehmigung auf Ausnahme des Aufgabenträgers vor.

3.12.3. Information und Kommunikation

Damit die Information und Kommunikation im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, müssen die folgenden Mindeststandards (TABELLE 42) vollständig erfüllt werden. Sind diese Kriterien nicht erfüllt, gelten die betreffenden Informations- bzw. Kommunikationswege als nicht barrierefrei und müssen prinzipiell barrierefrei weiterentwickelt werden.

Tabelle 42: Mindeststandards der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation

Mindeststandard	Definition
Internetseite/Apps der MDV-Gesellschafter und des MDV ➤ Umsetzungsmöglichkeit: barrierefreie Verlinkung auf mdv.de, easy.go, DB Navigator oder insa.de	<ul style="list-style-type: none"> - Kontrastmodusänderung für kontrastreiche Darstellung - Anpassung der Schriftgröße sowie Nutzung einer serifenlosen Schriftart - Möglichkeit zur Darstellung in leichter Sprache/ Verwendung von Symbolen - Vorlesefunktion und Spracheingabe - Informationsauskunft für barrierefreie Reiseketten
Informationen an den Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrplanaushang: <ul style="list-style-type: none"> ➤ visuell stark kontrastierende Darstellung ➤ Schriftgröße mindestens 12 Punkt, serifenlose Schriftart ➤ Anbringungshöhe ca. 1,50 m - Leichte Sprache - Verwendung von Piktogrammen - Nutzung von QR-Codes für Bereitstellung von Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen - Reduktion von Fußnoten auf notwendiges Maß
Wege des Fahrscheinerwerbs	<ul style="list-style-type: none"> - Der Fahrscheinerwerb im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Vertriebswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter) ➤ Fahrer des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus) ➤ Vertriebspartner (z.B. Reisebüro) ➤ MDV-Infomobil ➤ Ticketautomat (stationär, Fahrzeuge) ➤ Online-Shops ➤ Handy-App (easy.go)
Mobilitätsberatung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Kommunikation und Beratung im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Informationswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Telefonische Beratung ➤ Persönliche Beratung ➤ Beratung über E-Mail ➤ (Beratung über Social-Media) - Das Personal für die persönliche Beratung ist jährlich durch die Verkehrsunternehmen speziell für barrierefreie Auskünfte zu schulen.

Ausnahmen

Als Ausnahme von einer barrierefreien Information und Kommunikation wird die eingeschränkte zeitliche Verfügbarkeit von Dienstleistungen in diesem Bereich definiert, die personenbedient erbracht werden. Solche Angebote können sich auf bestimmte Zeiten der Verfügbarkeit (Öffnungszeiten) begrenzen.

Priorisierung

Prinzipiell sollen folgende Ziele bei der zukünftigen Gestaltung mit besonderer Priorität verfolgt werden:

- technisch basierte Lösungen des 2-Sinne-Prinzips (bspw. Apps)
- Schulung der Fahrpersonale zum Thema Barrierefreiheit z.B. nach Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

4. 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. In *KAPITEL 4.8* wird darüber hinaus die Umsetzung der Maßnahmen aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan (Aktualisierung 2015) analysiert.

4.1. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten

Im Burgenlandkreis ist ein vielfältiges Angebot an Leistungen des ÖSPV vorhanden. Für die qualifizierte Bewertung dieses Angebots werden die in *KAPITEL 3.2* definierten Netzkategorien (1-h-Takt-Netz, 2-h-Takt-Netz, Ergänzungsnetz, Straßenbahnnetz, Stadtnetz) mit dem bestehenden Netz abgeglichen, um Übereinstimmungen und Differenzen zu ermitteln. Im Fokus stehen dabei die festgelegten Relationen (*ANLAGE 38*), die unabhängig von einzelnen Linien hinsichtlich des bestehenden Gesamtangebots (inkl. SPNV) ausgewertet werden. Abweichend von dieser Vorgehensweise wird das Stadtnetz konkret hinsichtlich der spezifischen Linien bewertet. Darüber hinaus werden die Erschließung der Ortschaften, die Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele, die Verknüpfungspunkte und die Anschlusssicherung hinsichtlich der Einhaltung der getroffenen Festsetzungen geprüft.

4.1.1. Das 1-h- und 2-h-Takt-Netz

Die dem 1-h- und 2-h-Takt-Netz zugeordneten Relationen (*KARTE 5*) wurden in *ANLAGE 38* hinsichtlich der Einhaltung der Festsetzungen aus *KAPITEL 3* analysiert und bewertet. Dabei ist zu beachten, dass diese Auswertung nicht fokussiert auf bestimmte einzelne Linien erfolgte. Es wurden alle sinnvoll nutzbaren Linienverbindungen berücksichtigt, die für die Erfüllung der festgesetzten Anforderungen in Frage kommen. Dieser Gesamteindruck der jeweiligen Relationen ermöglicht es, den Handlungsbedarf hinsichtlich der festgesetzten Anforderungen für die Netze aufzudecken.

Eine Übersicht zur Auswertung der *ANLAGE 38* findet sich in der folgenden *TABELLE 43*.

Tabelle 43: Auswertung des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes

		absolut	Prozent von Gesamtanzahl
Gesamtanzahl der Relationen		43	100%
Relationen im	1-h-Takt-Netz – SPNV	10	23%
	1-h-Takt-Netz – PlusBus	5	12%
	1-h-Takt-Netz	5	12%
	2-h-Takt-Netz – TaktBus	8	19%
	2-h-Takt-Netz	15	34%
Relationen nach eingesetztem Verkehrsmittel	SPNV	10	23%
	Bus	33	77%
Bewertung der Relationen nach Festsetzungen (Kap. 3)	Erfüllt	17	40%
	Geringe Defizite (leichte Abweichungen)	1	2%
	Handlungsbedarf (starke Abweichungen)	25	58%
<i>Relationen mit Bewertung: Handlungsbedarf</i> davon: Defizite	Ohne Takt	12	30%
	Überschreitung des Reisezeitverhältnisses	2	5%
	Verbindungsrelationen noch nicht realisiert	9	21%
	Vertaktete Fahrten fehlen	2	5%

Fazit

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*.

4.1.2. Das Straßenbahnnetz

Im Burgenlandkreis bildet im Stadtzentrum von Naumburg die Relation Hauptbahnhof – Vogelwiese – Salztor das Straßenbahnnetz. Die Strecke wird durch die Linie 4 mit historischen Fahrzeugen bedient und durch die Naumburger Straßenbahn GmbH realisiert. Das Straßenbahnnetz ist angebotsorientiert und verbindet in Naumburg verschiedene Stadtteile miteinander. Das Angebot im Straßenbahnnetz zeichnet sich insbesondere durch einen 30-Minuten-Takt an allen Wochentagen aus. Die festgesetzte Angebotsqualität sowie die realisierten Verbindungseigenschaften können in TABELLE 44 eingesehen werden. Die Naumburger Straßenbahn besitzt einen eigenen Haustarif und erkennt zusätzlich den MDV-Tarif an.

Tabelle 44: Analyse Straßenbahnnetz

		Das Straßenbahnnetz	
		Festsetzung (vgl. Kap. 3)	Analyse
Linie		-	Linie 4
Strecke		-	Hauptbahnhof – Vogelwiese – Salztor
Verkehrsunternehmen		-	Naumburger Straßenbahn GmbH
Anzahl Haltestellen in Naumburg		-	9
Bedienzeitraum	Mo-Fr	05-21 Uhr	05.45-20.40 Uhr
	Sa	08-21 Uhr	08.45-20.40 Uhr
	So	08-21 Uhr	08.45-20.40 Uhr
Bedienungshäufigkeit	Takt: Mo-So & Ftg	30 min	30 min
	Mo-Fr: Fahrten/ Ri.	30 vertaktete Fahrten	30 vertaktete Fahrten
	Sa: Fahrten/ Ri.	24 vertaktete Fahrten	24 vertaktete Fahrten
	So: Fahrten/ Ri.	24 vertaktete Fahrten	24 vertaktete Fahrten

Quelle: Fahrplanstand: August 2017

Fazit

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.

4.1.3. Das Stadtnetz

Im Burgenlandkreis wird in den Städten Naumburg, Weißenfels und Zeitz ein Verkehrsangebot im Sinne von Stadtnetzen (Stadtbus) angeboten. Aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen und der verschiedenen Strukturen dieser Städte finden sich für diese im Folgenden differenzierte Auswertungen.

Naumburg

Das Stadtverkehrsangebot der Stadt Naumburg besteht aus drei Stadtbuslinien und der historischen Straßenbahnlinie 4. Diese Linien bilden gemeinsam das Stadtnetz von Naumburg und werden durch bestimmte Linien des Regionalverkehrs ergänzt. Bei der Gegenüberstellung der einzelnen Linien mit den Festsetzungen aus KAPITEL 3 wird deutlich, dass die Linien unterschiedliche Qualitäten aufweisen.

Die Linie 101 verkehrt als Durchmesserlinie im Abschnitt von Flemmingen über den City-Busstopp zum Naumburger Hauptbahnhof im 30-Minuten Takt. Alle festgelegten Anforderungen werden eingehalten. Mit einem 60-Minuten Takt erfüllt die Linie 101 zudem auch am Wochenende die definierten Festlegungen.

Die Ringlinie 102 erfüllt ebenso alle festgelegten Bedingungen, indem der Streckenabschnitt zwischen dem City-Busstopp über Markt und Saltor und zurück zum City-Busstopp in einem 30-Minuten Takt von Montag bis Sonntag bedient wird. Wobei die Anzahl an vertakteten Fahrten am Wochenende entsprechend der geringeren Fahrgastnachfrage durch Taktlücken reduziert wird. Die Linie 102 besitzt durch die Anbindung der Innenstadt mit den westlichen Siedlungsgebieten von Naumburg und dem Hauptbahnhof im Sinne des Stadtverkehrs eine wichtige Funktion. Die Konzeption als nur in einer Richtung bedienten Ringlinie wirkt sich für bestimmte Fahrgäste als nachteilig aus, denn dadurch müssen in bestimmten Fällen für kurze Distanzen lange Fahrzeiten in Kauf genommen werden. Eine Prüfung zur Umgestaltung dieser Linie in einen Begegnungsverkehr wäre sinnvoll.

Die Linie 103 erreicht mit einem annähernden 60-Minuten Takt bei nur 6 Fahrten nicht die geforderten Festlegungen. Zudem verkehrt die Linie 103 am Wochenende nicht. Im Wesentlichen ergänzt die Linie 103 die Angebote (Haltestellen) der Linien 101 und 102 durch weitere Fahrten bzw. stellt Querverbindungen her. Ein Defizit besteht dadurch nur im westlichen Innenstadtbereich, da am Wochenende in diesem Streckenabschnitt (4 Haltestellen) keine Bedienung angeboten wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Linie 101 und 102 die festgelegten Bedingungen erfüllen und gemeinsam mit der Straßenbahn die hauptsächliche Abdeckung des Stadtgebiets von Naumburg übernehmen (siehe TABELLE 45). Durch die beiden Linien werden neben dem Innenstadtbereich auch die nördlichen, östlichen sowie südwestlichen Siedlungsgebiete der Stadt abgedeckt. Durch die Ringlinie 103 besteht ein ergänzendes Angebot zwischen dem südlichen Innenstadtbereich und dem Naumburger Hauptbahnhof, wobei im Vergleich zur Linie 101 oder 102 die westlichen Siedlungsgebiete der Naumburger Innenstadt bedient werden. Der südliche Bereich von Naumburg wird nicht durch den Stadtverkehr abgedeckt. Diese Funktion übernimmt die Linie 615 in Richtung Boblas, wobei jedoch Defizite hinsichtlich Fahrtenangebot und Vertaktung verbleiben, die aus geringen Nachfragepotenzialen resultieren. Der westliche Bereich von Naumburg wird in Richtung Bad Kösen durch die Regionallinien 604 und 606 in einem 30-Minuten Takt abgedeckt.

Tabelle 45: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Naumburg

Naumburg	Kriterien	Wochentag	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.
Festsetzung, vgl. Kap.3	Zeitraumen der Bedienung		05-20 Uhr	08-18 Uhr	09-18 Uhr
	Takt		30/60 min	60/120 min	offen
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		vertaktete Fahrten*	einzelne Fahrten*	einzelne Fahrten*
101	Bedienzeitraum		05.00-21.43	08.00-19.56	09.15-19.56
	Takt		30 min	60 min	60 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri.:		29 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten	11 vertaktete Fahrten*
102	Bedienzeitraum		05.00-20.00	08.30-18.30	12.00-18.30
	Takt		30 min	30 min**	30 min**
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		28 vertaktete Fahrten	16 vertaktete Fahrten**	9 vertaktete Fahrten
103	Bedienzeitraum		09.00-16.58	-	-
	Takt		60 min**	-	-
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		6 (vertaktete) Fahrten**	-	-
Bewertung			erfüllt	kritisch	nicht erfüllt

* Fahrtenangebot kann/ wird auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden. ** Fahrtangebot mit Taktlücken.

Alle Stadtbuslinien von Naumburg, die Tram 4 sowie die innerstädtische Bedienung der Regionalbuslinien bilden in ihrer Gesamtheit ein Netz, das überwiegend die geforderten Festlegungen erfüllt. Als gemeinsamer Umsteigepunkt zwischen diesen Linien dient die Haltestelle City-Busstopp. Die wichtigsten POIs¹⁰ im Stadtgebiet werden angebunden. Defizite bestehen insbesondere bei ÖPNV-Angeboten im 30-Minuten Takt im südlichen und westlichen Bereich von Naumburg. Am Wochenende besteht in diesen Bereichen ebenso Verbesserungsbedarf, da dort kein ausreichendes vertaktetes Angebot erbracht wird. Dies wird auch aus der Karte in ANLAGE 41 deutlich. Prinzipiell ist der Fahrplan an allen Verkehrstagen soweit möglich symmetrisch und systematisch aufgebaut und daher gut im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit für die Fahrgäste kommunizierbar. Zudem sollte geprüft werden, ob zusätzliche Haltepunkte der Burgenlandbahn, beispielsweise im Bereich von Kaufland/ Landratsamts bzw. des Klinikums, neue Fahrgastpotentiale erschließen können.

Weißenfels

Den Stadtverkehr Weißenfels bilden insgesamt 9 Buslinien, wovon 8 Linien als Ringlinie und eine als Durchmesserlinie konzipiert sind. Das Stadtnetz ist dabei so aufgebaut, dass in der Regel zwei Buslinien einen Stadtbereich abdecken, wobei diese in gegenläufiger Richtung meist gemeinsame und in einigen Fällen zusätzliche Haltestellen bedienen. Diese Buslinienführung ergibt sich teilweise durch zahlreiche Einbahnstraßen im Stadtgebiet von Weißenfels. Alle Stadtbuslinien in Weißenfels fahren den Busbahnhof als zentralen Umsteigepunkt an. Die Linien 201 und 202 bedienen gemeinsam den nördlichen Bereich von Weißenfels, wobei an zahlreichen Haltestellen ein 30-Minuten Takt in Richtung Busbahnhof erreicht wird. Die Linie 203 und 208 verbinden sowohl den nordöstlichen als auch die südöstlichen Siedlungsgebiete von Weißenfels, wobei die meisten Haltestellen in einem 60-Minuten Takt angebunden werden. Die Linie 204 verbindet mit einzelnen Fahrten von Montag bis Freitag den östlichen Bereich bis nach Zorbau und Boraus. Am Wochenende fährt diese Linie nicht. Die Linie 205 verbindet den Innenstadtbereich von Weißenfels mit den südlichen Stadtteilen bis nach Leißling und Wiedebach mit unvertakteten Fahrten. Dadurch werden in den südlichen Stadtgebieten die festgelegten Anforderungen nicht erreicht. Die Linie 206 und 207 binden den Westen von Weißenfels an die Innenstadt in einem überwiegenden 60-Minuten Takt an. Die Ringlinie 209 wird zur Bedienung des Zentrums von Weißenfels und der südlichen sowie südwestli-

¹⁰ Als POIs („point of interest“) werden wichtige Einrichtungen und Orte für die Einwohner der jeweiligen Siedlungsgebiete verstanden, wie z.B. Supermärkte, Ärzte, öffentliche Einrichtungen oder Schulen.

chen Bereiche in einem 30-Minuten Takt eingesetzt. Am Wochenende verkehrt die Linie 209 in einem 60-Minuten Takt.

Tabelle 46: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Weißenfels

Weißenfels	Kriterien	Wochentag	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.
Festsetzung, vgl. Kap.3	Zeitraumen der Bedienung		05-20 Uhr	08-18 Uhr	09-18 Uhr
	Takt		30/60 min	60/120 min	offen
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		vertaktete Fahrten*	einzelne Fahrten*	einzelne Fahrten*
201	Bedienzeitraum		06.15-18.48	-	-
	Takt		60 min	-	-
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		13 vertaktete Fahrten	-	-
202	Bedienzeitraum		05.15-19.56	06.45-19.54	09.00-19.15
	Takt		60 min	60 min	60 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		14 vertaktete Fahrten	13 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten
203	Bedienzeitraum		05.45-19.53	07.45-18.12	09.45-18.12
	Takt		60 min	120 min	120 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		14 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	5 vertaktete Fahrten
204	Bedienzeitraum		08.45-15.46	-	-
	Takt		-	-	-
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		5 Fahrten*	-	-
205	Bedienzeitraum		05.54-18.41	08.30-17.44	08.30-19.05
	Takt		-	-	
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri.:		13 Fahrten*	9 Fahrten*	4 Fahrten*
206	Bedienzeitraum		06.45-19.11	07.15-19.41	09.15-19.41
	Takt		60 min	120 min	120 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		13 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten
207	Bedienzeitraum		05.15-19.40	06.15-18.40	10.15-18.40
	Takt		60 min	120 min	120 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		15 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	5 vertaktete Fahrten
208	Bedienzeitraum		05.30-18.39	06.58-19.59	08.58-19.59
	Takt		60 min	120 min	120 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		13 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten
209	Bedienzeitraum		05.15-19.41	07.15-19.41	09.15-19.41
	Takt		30 min	60 min	60 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		29 vertaktete Fahrten	13 vertaktete Fahrten	11 vertaktete Fahrten
Bewertung			erfüllt	kritisch	nicht erfüllt

* Fahrtenangebot kann/ wird auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden. ** Fahrtangebot mit Taktlücken.

Insgesamt zeigt das Stadtnetz einige Defizite hinsichtlich der ÖPNV-Abdeckung gemäß den festgelegten Anforderungen (siehe TABELLE 46). Insbesondere der östliche und südliche Randbereich von Weißenfels wird nicht

im entsprechenden Takt von Montag bis Freitag angebunden. Am Wochenende werden zudem noch die westlichen Stadtteile in unzureichender Qualität angebunden. Die ANLAGE 42 zeigt eine Karte für die Angebotsqualität des Stadtnetzes in Weißenfels. Die wichtigsten POIs werden durch den ÖPNV in Weißenfels angebunden. Die hohe Anzahl und die Konzeption von Ringlinien machen das Stadtnetz von Weißenfels aus Fahrgastperspektive teilweise unübersichtlich. Die Fahrplangestaltung der Linie 205 ist zudem komplex, da verschiedene Linienwege bedient werden. Eine Systematisierung dieser Linie, die Reduktion der Gesamtlinienzahl sowie die Konzeption von Ringverkehren sollte überprüft werden. Zudem müssen an einigen Stellen vertaktete Fahrten ergänzt werden, um die Festsetzungen zu erfüllen und ein fahrgastfreundliches Stadtnetz zu etablieren.

Zeitz

Die Stadt Zeitz besitzt einen Stadtverkehr aus drei Ringlinien, die von Montag bis Freitag im 40-Minuten Takt und am Wochenende im 60-Minuten oder 80-Minuten Takt verkehren. Der Busbahnhof am Bahnhof und die Haltestellen Schützenstraße werden von allen drei Stadtlinien sowie weiteren Regionallinien angefahren, wobei nur der Busbahnhof als verkehrlicher Verknüpfungspunkt fungiert. Die Haltestellen Schützenstraße bieten zwar einen günstigen Zugang zur Zeitzer Innenstadt, jedoch ist eine Ausgestaltung als Verknüpfungspunkt an dieser Stelle aus baulichen Gegebenheiten nicht möglich. In Zukunft sollte daher die Haltestelle Schützenplatz als Verknüpfungspunkt verkehrlich gestärkt werden. Die Linie 301 bedient gemeinsam mit der Linie 303 den unmittelbaren Bereich nördlich des Bahnhofs. Abseits dieses Streckenabschnitts verkehren die Linien 301 und 303 um den Innenstadtbereich, um neben dem Klinikum den südöstlichen Teil des Stadtgebiets mit teilweise unterschiedlichen Haltestellen anzubinden. Die Linie 302 wird zur Erschließung des südlichen und westlichen Teils von Zeitz eingesetzt und bindet diese Bezirke an den Busbahnhof an. Für Montag bis Freitag erreicht das Stadtnetz nicht den geforderten 30-Minuten-Takt für große Teile des Stadtgebiets. Am Wochenende besteht insbesondere im südöstlichen Teil der Stadt ein Defizit hinsichtlich der geforderten Angebotsqualität (siehe TABELLE 47). Bei der Betrachtung der Haltestellenlage wird deutlich, dass insbesondere im nordwestlichen und nordöstlichen Randbereich die Stadt durch die Regionalbuslinien 816, 817, 820 und 850 erschlossen wird (siehe ANLAGE 43). Als Defizite im Stadtnetz von Zeitz ist insbesondere der nicht vorhandene 30-Minuten Takt sowie eine unzureichende Angebotsqualität am Wochenende in einigen Bereichen der Stadt hervorzuheben. Die Akteure der Stadt Zeitz haben in Eigenregie zur Beseitigung einiger Defizite ein Nahverkehrskonzept im Jahr 2015 entwickelt. Nach Prüfung des Konzepts und dem Abgleich der zukünftigen strategischen Ausgestaltung des ÖPNV im Burgenlandkreis ist das Nahverkehrskonzept der Stadt Zeitz aus verkehrsplanerischer Sicht nicht praxistauglich umsetzbar. Aus diesem Grund wurde das Stadtverkehrskonzept im Rahmen der Planungen des „Zukunftssicheren ÖPNV-Konzepts 2020 für den Burgenlandkreis“ überarbeitet und weiterentwickelt.

Tabelle 47: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Zeitz

Zeitz	Kriterien	Wochentag	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.
Festsetzung, vgl. Kap.3	Zeitraumen der Bedienung		05-20 Uhr	08-18 Uhr	09-18 Uhr
	Takt		30/60 min	60/120 min	offen
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		vertaktete Fahrten*	einzelne Fahrten*	einzelne Fahrten*
301	Bedienzeitraum		05.50-19.08	09.30-18.08	10.50-18.08
	Takt		40 min	80 min	80 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		20 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten
302	Bedienzeitraum		05.10-19.27	09.10-18.47	10.10-18.47
	Takt		40 min	60 min	60 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		21 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten	9 vertaktete Fahrten
303	Bedienzeitraum		04.10-20.27	10.10-18.45	10.10-18.45
	Takt		40 min	80 min	80 min
	Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri. (Ringlinie):		24 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten
Bewertung			erfüllt	kritisch	nicht erfüllt

* Fahrtenangebot kann/ wird auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden. ** Fahrtangebot mit Taktlücken.

Fazit

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).

4.1.4. Das Ergänzungsnetz

Für das Ergänzungsnetz kann eine detaillierte Analyse und Bewertung hinsichtlich der Maßstäbe aus KAPITEL 3 in ANLAGE 38 nachvollzogen werden. Zudem kann in ANLAGE 21 die Angebotscharakterisierung der Linien eingesehen werden. Eine Zusammenfassung stellt die TABELLE 48 dar.

Aus der Analyse wird deutlich, dass 96 Prozent aller Ortschaften im Burgenlandkreis eine ÖPNV-Anbindung in der geforderten Qualität an den festgelegten Zentralen Ort besitzen.

Alle angeschlossenen Ortschaften beziehungsweise die vorhandenen Relationen des Ergänzungsnetzes werden durch die betreffenden Linien in der geforderten Fahrtenanzahl und Beförderungsgeschwindigkeiten erschlossen (gemäß KAPITEL 3). Die meisten Ortschaften werden dabei von mehreren Linien angebunden. Bei insgesamt 7 Ortschaften werden bisher nicht die festgesetzten Anforderungen erfüllt (siehe auch Karte in ANLAGE 44).

Tabelle 48: Bewertung des Ergänzungsnetzes

Analyse für Schultage	Analyse zum Ergänzungsnetz	
	Absolut	Prozent
Gesamtanzahl der Ortschaften im Burgenlandkreis (ohne die 11 Zentralen Orte)	349	100%
Ortschaften mit Anbindung zum Zentralen Ort	342	98%
ohne ÖPNV Anbindung	7	2%

Fazit

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.

4.1.5. Ortserschließung durch Haltestellen

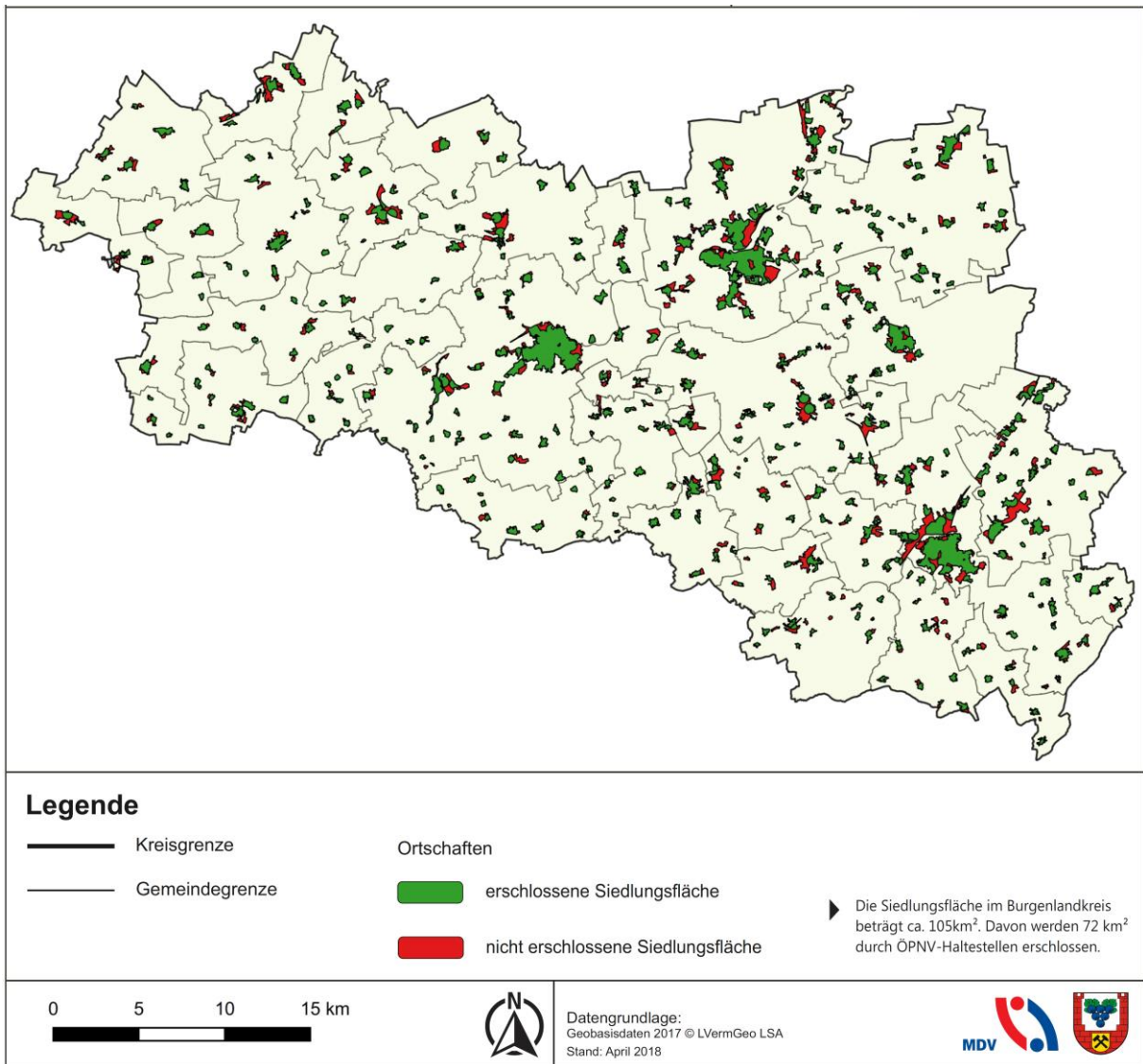
Die Erschließung von Ortschaften durch den ÖPNV ist die Grundvoraussetzung für eine Nutzung des ÖPNV durch die Bevölkerung.

Eine besondere Bedeutung hat dies für die verwaltungsübergreifende Aufgabe der öffentlichen Hand zur Gewährleistung einer Grundmobilität als Bestandteil der Daseinsvorsorge für alle Einwohner des Burgenlandkreises, die nur dann erfüllt wird, wenn der Bevölkerung eine praxistaugliche Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV gesichert wird. Zudem trägt ein hoher Erschließungsgrad zur Inklusion aller Bevölkerungsgruppen bei. Zum Beispiel stellt die Reduktion von Zugangswegen für mobilitätseingeschränkte Personen einen weiteren Schritt zur Barrierefreiheit dar (Design für alle), da die Hürde von längeren Distanzen vermindert und dadurch auch die Wahrscheinlichkeit von Hindernissen zwischen Startort und Ziel gesenkt wird. Ein weiteres Beispiel ist die zunehmende Alterung der Bevölkerung im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel. Gerade für ältere Menschen spielt die Erreichbarkeit und die Distanz der Zugangswege zum ÖPNV eine entscheidende Rolle für die Nutzbarkeit des Nahverkehrs.

Zusätzlich ist der Erschließungsgrad ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV, das in besonderem Maß als Vergleichswert zum konkurrierenden PKW-Verkehr steht. Demnach ist u.a. die Qualität der Erschließung und Anbindung an den ÖPNV ein wichtiges Mittel, um eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV zu erreichen und somit die zahlreichen negativen Auswirkungen des PKW-Verkehrs zu reduzieren. Das heißt, sollen Ziele wie die Reduktion von Schädigungen durch den Natur- und Landschaftsverbrauch, Luftverschmutzung (z.B. Feinstaubbelastung), durch Treibhausgase sowie Beeinträchtigungen durch Lärm erreicht werden, müssen die Zugangsbarrieren für den ÖPNV beseitigt bzw. verringert werden.

Gemäß den Anforderungen aus *KAPITEL 3* beträgt der Haltestelleneinzugsbereich in besiedelten Gebieten um den Standort einer Haltestelle prinzipiell 300m. Die *KARTE 6* zeigt den Erschließungsgrad im Burgenlandkreis.

Karte 6: Haltestellenerschließung im Burgenlandkreis



Fazit

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.

4.1.6. Flexible Bedienformen

Für Regionen und Zeiten mit schwacher Nachfrage nach Beförderungsleistungen im ÖSPV bietet sich eine konsequent bedarfsgesteuerte Bedienung an. Der Vorteil dieser Bedarfsverkehre liegt in einer effektiven Nutzung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel einerseits und der Schaffung eines attraktiven Angebotes für die Nutzer andererseits. Charakteristisch für alle Bedienungsformen ist die notwendige Anmeldung des Fahrtwunsches durch den Fahrgast mit zeitlichem Vorlauf.

Im Burgenlandkreis sind derzeit zwei verschiedene Varianten flexibler Bedienformen umgesetzt: der RufBus und der Richtungsbandbetrieb. Von den 86 Buslinien der PVG Burgenlandkreis verkehren 48 Linien bei einzelnen Fahrten von Montag bis Freitag als RufBus. Am Wochenende wird bei 57 Buslinien die angebotene Fahrplanleistung durch RufBusse erbracht. Damit wird diese Variante der flexiblen Bedienung am meisten im Burgenlandkreis genutzt. Beim RufBus im Burgenlandkreis handelt es sich um einen Bedarfslinienverkehr. Die Bedienung erfolgt folglich nur nach vorheriger Anmeldung eines Fahrtwunsches auf festgelegtem Linienweg und nach Fahrplan. In der Regel muss diese telefonische Anmeldung mindestens 60 Minuten vor dem gewünschten Fahrtantritt über die INSA-Zentrale erfolgen. Es gibt für den Burgenlandkreis eine einheitliche Rufnummer für das Anfordern einer RufBus-Fahrt (KAPITEL 2.4.2.4), die in den entsprechenden Linienfahrplänen vermerkt ist. Ein Aufpreis auf den Regel-Tarif des MDV ist nicht zu leisten. Die RufBus-Angebote erfüllen die Kriterien für einen Linienverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes.

Als zweite Form werden durch 11 Buslinien der PVG Burgenlandkreis bestimmte Haltestellen im Richtungsbandbetrieb angefahren. Charakteristisch für dieses Angebot ist die Bedienung einzelner Haltestellen nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung, während die restlichen Haltestellen eines Linienweges regulär bedient werden. Die Anmeldung muss ebenso wie beim RufBus 60 Minuten vor dem geplanten Fahrtantritt über die einheitliche Telefonnummer der INSA-Zentrale erfolgen.

Die Kommunikation der flexiblen Angebote erfolgt derzeit hauptsächlich über Informationen im Fahrplanaushang oder Fahrplanbuch. Eine Erläuterung bzw. Anleitung zur Nutzung von RufBussen oder der Funktionsweise des Richtungsbandbetriebs findet sich bisher nicht auf der Internetseite des Verkehrsunternehmens. Solche Informationen sind außerdem bisher noch nicht als Printmedium vorhanden.

Fazit

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 sollten eine Erweiterung der Bestellmöglichkeiten über technische Systeme und die Verbesserung der Informationsübermittlung an die Fahrgäste geprüft werden.

4.1.7. Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung

Die Bewertung wurde für die festgelegten Verknüpfungspunkte (siehe KAPITEL 3.5) durchgeführt. Es wurde anhand der geltenden Fahrpläne eingeschätzt, ob die Verkehrsträger räumlich und zeitlich verknüpft sind (ANLAGE 46). Weitere (hier nicht aufgeführte bzw. definierte) Haltestellen haben ggf. aktuell und auch zukünftig im Burgenlandkreis eine wichtige Verknüpfungsfunktion im Rahmen des Schülerverkehrs, diese sind von den Verkehrsunternehmen weiterhin zu berücksichtigen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsträger im Burgenlandkreis aktuell bereits vielfach in der Angebotsgestaltung berücksichtigt wird. Gerade die PlusBus-/Landesnetzlinien und überwiegend auch die Stadtverkehrslinien sind hierbei positiv hervorzuheben. Häufig geben allerdings verschiedenste Einflussfaktoren (z.B. Verknüpfungen an anderen Stellen im Linienverlauf,

raumstrukturelle Gegebenheiten, Wirtschaftlichkeitsfaktoren, Taktversatz SPNV etc.) Schranken vor bzw. engen Optimierungsmöglichkeiten ein.

Im Rahmen der festgelegten Anforderungen für die zukünftige Netzgliederung oder auch für flexible Bedienformen erhält die Vernetzung nunmehr ein deutlich höheres Gewicht im gesamten ÖPNV-System des Burgenlandkreises. Gerade die dann geschaffenen zeitlichen Verknüpfungen sind auch im Alltagsbetrieb zu überwachen und bei späteren Änderungen, z.B. ausgelöst durch Änderungen beim SPNV, zwingend zu beachten. Bezüglich der aktuellen Verknüpfung lassen sich für die Verknüpfungspunkte verschiedene Aussagen ableiten, die in TABELLE 49 dargestellt sind.

Tabelle 49: Übersicht zur Bewertung der Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte		Bewertung
Nr.	Haltestelle	Inhaltliche Bewertung
1	Naumburg, Bushaltestelle am Hbf.	• die drei großen Verknüpfungsstellen im Burgenlandkreis zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern erfüllen aktuell eine wichtige Verknüpfungsfunktion, die auch in Zukunft beibehalten werden muss
2	Weißenfels, Bahnhof/ Busbahnhof	
3	Zeitz, Bahnhof/ Busbahnhof	
4	Bad Kösen, Bahnhof	• verschiedene Bahnhöfe erfüllen bereits aktuell eine gewisse Verknüpfungsfunktion • in Zukunft sollte der Umfang und die Bedeutung als Verknüpfungspunkt stabil gehalten werden oder weiter ansteigen
5	Freyburg, Bahnhof (Unstrut)	
6	Kleinwangen, Haltepunkt	
7	Laucha, Bahnhof (Unstrut)	
8	Nebra, Bahnhof	
9	Profen, Bahnhof	
15	Naumburg, City-Busstopp	• zwei innerstädtische Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bus erfüllen aktuell (Zeitz, Schützenplatz nur tlw.) eine bedeutende Verknüpfungsfunktion, die in Zukunft verstärkt werden sollte
18	Zeitz, Schützenplatz	
11	Hohenmölsen, Busbahnhof	• weitere Verknüpfungsstellen Bus/Bus erfüllen bereits aktuell eine gewisse Verknüpfungsfunktion, die in Zukunft in Umfang und Bedeutung in den meisten Fällen weiter ansteigen sollte
13	Leißling, EKZ	
14	Lützen, Markt	
16	Nebra, Busbahnhof	
17	Teuchern, Busbahnhof	
10	Flemmingen	• eine Verknüpfungsfunktion besteht an diese Ortschaften bisher nicht, • in Zukunft sollen in diesen Ortschaften Verknüpfungen der ÖPNV-Linien erfolgen, um u.a. auch flexible Bedienformen besser anzuschließen und die Angebotsqualität im Sinne der Fahrgäste zu verbessern
20	Granschütz, Ort	
21	Industriepark 2000	
22	Kleinjena, Bahnhof	
23	Kretzschau	
24	Lösau, Ort	
25	Wethau, Mitte	
26	Zeitz, Am Elsterhang	
27	Zeitz, Klinikum	
28	Zorbau, Ort	
12	Kaufland Verteilzentrum	
19	Balgstädt, Bahnhof	

Fazit

Eine gute Verknüpfung wird bereits aktuell bei der Angebotsgestaltung berücksichtigt (d.h. günstige Umsteige- 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.

4.1.8. Anschlusssicherung

Eine Anschlusssicherung innerhalb des straßengebundenen ÖPNV des Burgenlandkreises sowie vom SPNV zum ÖSPV wurde bisher nicht verwirklicht. Zur Überführung der entsprechenden Festsetzungen in die Praxis sind zunächst die technischen Voraussetzungen zu schaffen. Die aktuell zu beschaffenden Bordrechnersysteme bieten die entsprechende Funktionalität grundsätzlich mit an und eine entsprechende Einführung wird durch das Verkehrsunternehmen PVG Burgenlandkreis derzeit vorbereitet.

Fazit

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.

4.1.9. Regionalbedeutsame Ziele

Als regionalbedeutsame Ziele wurden Standorte des bedeutsamen Einzelhandels, Industrie- und Gewerbegebiete, Freizeitziele und touristische Einrichtungen (Standorte der Kultur und Denkmalpflege) sowie Klinikstandorte und MVZ definiert. Bei der Bewertung der regionalbedeutsamen Ziele wurden nur regulär eingesetzte ÖPNV-Angebote berücksichtigt, so dass Marktfahrten § 43 PBefG nicht berücksichtigt wurden. Die Integration von Marktfahrten in den regulären Linienverkehr ist anzustreben, ohne dass dabei Nachteile für die Fahrgäste entstehen.

Eine Bewertung hinsichtlich der in *KAPITEL 3* festgelegten Anforderungen für die regionalbedeutsamen Ziele kann

- für Einzelhandelsstandorte in *ANLAGE 13*
- für Gewerbegebiete in *ANLAGE 15*
- für Freizeitziele in *ANLAGE 16*
- für Klinikstandorte und MVZ in *ANLAGE 18*
- für Berufsschulen in *KAPITEL 2.3.5* eingesehen werden.

Eine Zusammenfassung der Bewertung der einzelnen regionalbedeutsamen Ziele zeigt die TABELLE 50. Dabei wird deutlich, dass ca. 58 % der Standorte (45 von 78) kein Defizit hinsichtlich der geforderten Festsetzungen und knapp 22 % ein geringes Defizit aufweisen. Die überwiegende Mehrheit (80 %) der bedeutenden Ziele in der Region besitzt eine Anbindung in der geforderten ÖPNV-Qualität. Für diese Standorte besteht kein oder geringer Handlungsbedarf. Für 16 regionalbedeutsame Ziele besteht Anpassungsbedarf, um eine ausreichende ÖPNV-Anbindung herzustellen.

Tabelle 50: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele

		Bewertung der Festsetzungen (vgl. Kapitel 3)			Zeilen- summe
		erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt	
Einzelhandelsstandorte: Anzahl		9	2	-	11
davon: Defizite	unzureichender Takt	-	2	-	2
Gewerbestandorte: Anzahl		7	4	6	17
davon: Defizite	keine Anbindung	-	-	4	4
	vertaktete Fahrten fehlen	-	1	2	3
	Haltestellenentfernung	-	3	-	3
Freizeitziele: Anzahl		16	7	9	32
davon: Defizite	keine Anbindung	-	-	2	2
	unzureichender Takt	-	1	-	1
	vertaktete Fahrten fehlen	-	2	5	7
	Haltestellenentfernung	-	4	-	4
	kein Wochenendangebot	-	-	2	2
Klinikstandorte und MVZ: Anzahl		8	4	1	13
davon: Defizite	vertaktete Fahrten fehlen	-	4	1	5
Berufsschulen: Anzahl		5	-	-	5
davon: Defizite	-	-	-	-	-

Fazit

Insgesamt sind die meisten regionalbedeutsamen Ziele durch den ÖPNV angebunden und die Anbindung entspricht überwiegend den festgelegten Anforderungen. Bei folgenden Standorten bestehen noch Defizite, die durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden sollten:

Gewerbestandorte	<ul style="list-style-type: none">• Gutenborn, OT Droßdorf; Gewerbegebiet an der B2 (Nr.1)• Elsteraue OT Tröglitz, Göbitz, Rehmsdorf; Industrie- und Gewerbepark (Nr.2)• Lützen, OT Zorbau; Gewerbegebiet Zorbau-Süd (Nr. 4)• Osterfeld, OT Kleinhelmsdorf, Weickelsdorf; Heidegrund Süd (Nr. 8)• Elsteraue, OT Profen: Mibrag: Standort Tagebau (Nr. 16)• Verbandsgemeinde Wethautal, Am hohen Stein (Nr.17)
Freizeitziele	<ul style="list-style-type: none">• Bad Kösen; Rudelsburg (Nr. 12)• Bad Kösen; Burg Saaleck (Nr. 13)• Bad Kösen; Landweingut Kloster Pforta (Nr. 15)• Freyburg; Wassermühle Zeddenbach, Klosterkirche Zscheiplitz (Nr. 21)• Großjena/ Blütengrund; Max-Klinger-Haus & Weinberg, Steinernes Bilderbuch (Nr. 23)• Haynsburg; Haynsburg mit Burgturm, Burgschänke und Reiterhof (Nr. 24)• Lützen; Gustav-Adolf-Gedenkstätte, Museum im Schloss Lützen (Nr. 26)• Schönburg; Die Schönburg (Nr. 30)• Würchwitz; Würchwitzer Milbenkäsemuseum (Nr. 32)
Klinikstandorte und MVZ	<ul style="list-style-type: none">• MVZ Dreiländereck, Gemeinde Molauerland (Nr. 13)

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.

4.2. Beförderungsströme

Es werden an dieser Stelle die erzielten Nachfrageströme im straßengebundenen ÖPNV betrachtet. Eine Bewertung der SPNV-Nachfrage erfolgt unter Verweis auf den ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt nicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass insbesondere auf den durch den SPNV bedienten Verkehrsachsen zwischen dem Burgenlandkreis und dem benachbarten Saalekreis sowie den Oberzentren Halle (Saale), Leipzig, Jena, Erfurt und Gera wesentliche Verkehrsnachfrageanteile durch den SPNV abgedeckt werden und demzufolge auch der ÖPNV-Anteil an allen zurückgelegten Wegen in diesen Relationen deutlich höher liegt als im Gesamtdurchschnitt des Burgenlandkreises.

Neben den ÖPNV-Anteilen an der insgesamt realisierten Verkehrsnachfrage des Burgenlandkreises ist die zurückliegende Entwicklung von Interesse. Darüber hinaus erfolgt eine Bewertung der insgesamt erzielten Auslastungsquoten im Busverkehr (Abschätzung der realisierten ÖSPV-Nachfrage in Relation zur angebotenen Verkehrsleistung).

Ergebnisse durchgeführter Verkehrsbefragungen (SrV, MID) in vergleichbaren Räumen in Deutschland gehen von ca. 3,2 zurückgelegten Wegen je Einwohner und Tag aus. Für den Burgenlandkreis bedeutet dies, dass auf Basis der Bevölkerungszahl ca. 590.000 Wege pro Werktag (außer Samstag), unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel, zurückgelegt werden. Hochgerechnet auf ein Jahr ergeben sich ca. 180 Mio. zurückgelegte Wege, wobei für das Wochenende eine entsprechend geringere Mobilitätsrate zugrunde gelegt wurde.

Bus- und Straßenbahnverkehr allgemein

In Auswertung der Verkehrsnachfrage im ÖSPV des Burgenlandkreises (vgl. KAPITEL 2.5) entsprechen die ca. 3,9 Mio. gezählten Linienbeförderungsfälle im Bus- und Straßenbahnverkehr einem Anteil 2,2 % an allen Wegen. Bei der Interpretation dieser Angabe ist zu berücksichtigen, dass ein erheblicher Teil der ÖSPV-Nutzer Schüler sind.

Es wird ersichtlich, dass der straßengebundene ÖPNV einen wesentlichen Teil des Verkehrsmarkts abdeckt. Andererseits erscheint die relative Nachfrage durchaus noch steigerungsfähig. Sofern es gelänge, den Anteil des straßengebundenen ÖPNVs im Burgenlandkreis um einen Prozentpunkt auf 3,2 % zu steigern, entspräche dies einem Zuwachs um fast 1,8 Mio. Fahrgäste im Jahr, mit einer entsprechenden Steigerung der Erlöse.

Stadtverkehre

Bezüglich der realisierten Verkehrsnachfrage in den Stadtverkehren (KAPITEL 2.5.4) wurden Nutzungshäufigkeiten zwischen 14 und 21 Mitfahrten pro Einwohner und Jahr ermittelt. Die Tatsache, dass im bundesweiten Vergleich in einigen Städten mit modellhaft ausgebauten Stadtverkehren Nutzungshäufigkeiten von 50 bis zu 100 Mitfahrten pro Jahr erreicht wurden, verdeutlicht, dass in den Mittelzentren des Burgenlandkreises Anstrengungen unternommen werden sollten, um die Attraktivität der vorhandenen Stadtbusangebote (in Naumburg (Saale) inkl. der historischen Straßenbahn) zu steigern und zusätzliche Potenziale zu erschließen bzw. die in Folge zahlreicher Baumaßnahmen und Netzanpassungen verlorenen Fahrgäste zurückzugewinnen. Neben einem attraktiven Verkehrsangebot selbst ist hierfür eine entsprechend intensive Vermarktung erforderlich. Eine Gesamtfrequenzierung der Stadtverkehre in Höhe von 25 bis 30 Fahrten je Einwohner und Jahr erscheint für Städte in der Größenordnung der Mittelzentren im Burgenlandkreis durchaus realistisch.

Schülerbeförderung

Im Burgenlandkreis verfügen zurzeit ca. 6.200 Schüler über eine ÖPNV-Fahrberechtigung. Die auf der Grundlage einer Nutzungshäufigkeit an 190 Tagen im Jahr ermittelte Nutzung des ÖPNV durch ca. 2,35 Mio. Personen im Jahr im Rahmen der Schülerbeförderung (s. KAPITEL 2.5.7) verdeutlicht die derzeit hohe Bedeutung der Schülerbeförderung innerhalb des ÖPNV insgesamt. Auf Basis obiger Abschätzung ist festzustellen, dass derzeit ca. 60 % aller Personen, die den ÖPNV im Burgenlandkreis nutzen Schüler/innen sind. Es lässt sich schlussfolgern dass:

- der ÖPNV im Burgenlandkreis den Bedürfnissen anderer Fahrgastgruppen, welche keine Schüler sind, noch nicht in ausreichendem Maße gerecht wird und dass
- die Schülerbeförderung in ihrer tragenden Rolle im Zusammenhang mit Weiterentwicklungen des Verkehrsangebots mit hoher Priorität zu berücksichtigen ist.

Fazit

Insbesondere auch vor der in KAPITEL 2.5.8 dargestellten kontinuierlich rückläufigen Nutzung des ÖPNV seit dem Jahr 2001 um mehr als 38 % wird deutlich, dass Maßnahmen angezeigt sind, um diese negative Entwicklung zu stoppen und dem straßengebundenen ÖPNV im Burgenlandkreis wieder bessere Zukunftsperspektiven zu eröffnen.

4.3. Tarifzonen

Die 13 Tarifzonen in der Fläche bilden zusammen mit den Stadtverkehrs-Zonen in Naumburg, Weißenfels und Zeitz die Basis der Tarifzonenstruktur im Burgenlandkreis. Die Struktur der Tarifzonen ist das Ergebnis eines Abwägungsprozesses zwischen den Interessen der Fahrgäste und denen des Aufgabenträgers bzw. der Verkehrsunternehmen. Also einerseits den ÖPNV möglichst preisgünstig zu halten und andererseits ein Mindestmaß an Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Dieses Spannungsverhältnis auszugleichen, liegt in der Verantwortung der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen bzw. der politischen Entscheidungsträger im Landkreis und im Land Sachsen-Anhalt. In der folgenden TABELLE 51 ist eine Analyse der Tarifzonenstruktur des Burgenlandkreises im Vergleich zum übrigen MDV-Gebiet dargestellt:

Tabelle 51: Tarifzonenstruktur im Burgenlandkreis und MDV

	Einwohner	Fläche [km ²]	Einwohnerdichte [km ²]	Tarifzonen (Anzahl in der Fläche)	Stadt-Tarifzonen (Anzahl)	Fläche pro Tarifzone [km ²]
Altenburger Land	92.344	569	162	4	2	142
Burgenlandkreis	184.081	1.414	130	13	3	109
LK Leipzig	258.408	1.651	156	14	4	118
LK Nordsachsen	197.605	2.028	97	17	5	119
Saalekreis	186.431	1.434	130	10	3	143
MDV-Gebiet (ohne Leipzig & Halle)	918.869	7.097	135	58	17	122

Quelle: MDV-Verkehrsmodell, 2017.

Fazit

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.

4.4. Information und Service

Für einen auf den Fahrgast orientierten ÖPNV spielen insbesondere Information und Service eine bedeutende Rolle. Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte gemäß KAPITEL 3 bewertet. Für eine Übersicht kann zudem auch ANLAGE 47 eingesehen werden.

Einheitlicher und integrierter Marktauftritt

Fahrzeuge: Alle Fahrzeuge außer Kleinbusse verfügen über die entsprechenden Möglichkeiten der Darstellung der Liniennummer und des Fahrtzieles. Zudem werden auch das Signet und der Linienvorlauf dargestellt. An der Darstellung der Pflichtangaben wird auch in der Zukunft festgehalten. Sämtliche Busse sind mit der MDV-Partnerkonstante versehen.

Durchsagen und digitale Anzeigen: Die automatische Anzeige und Ansagen der nächsten Haltestelle ist in allen Bussen außer bei Kleinbussen möglich (u.a. durch Bordrechnersysteme). Bei Neuanschaffung solcher Fahrzeuge sind beide Funktionen weiterhin vorzusehen.

Haltestellenbeschilderung: Die Haltestellenbeschilderung – im Detail Haltestellenmast und -fahne – sind als Standardversion vorhanden. Die flächendeckende Erneuerung wird in den nächsten Jahren angestrebt. Mittels des Aushangfahrplanes werden den Fahrgästen die wichtigsten Informationen zur jeweiligen Haltestelle angezeigt. Im Wesentlichen handelt es sich hier um den Fahrplan für die verkehrenden Linien an der Haltestelle sowie Informationen zum Fahrscheinerwerb. An größeren Verknüpfungsstellen sind zudem noch Tarifinformationen dargestellt.

Fahrplaninformation

Fahrplaninformationsmedien: Für den Landkreis Burgenlandkreis wird einmal jährlich ein Fahrplanbuch herausgegeben. Inhaltlich ist das Buch mit allen relevanten Linien für das Landkreisgebiet versehen sowie Linien, die aus/in das Gebiet aus/einbrechen. Insbesondere für die PlusBus- und landesbedeutsamen Linien werden zum Fahrplanwechsel Pocketpläne ausgegeben. Mittels der Webseite www.mdv.de und der eigenen Webseiten der einzelnen Verkehrsunternehmen kann sich der Fahrgast umfassend über das Angebot der Region informieren. Zusätzlich steht mittels der Auskunft durch INSA ein weiteres Infotool zur Verfügung.

Kundenservice und Beschwerdemanagement

Kundenbetreuung: Die Punkte dieser Rubrik sind flächendeckend umgesetzt und werden im Sinne der Servicequalität weiter ausgebaut (gemäß TABELLE 36).

Telefonische Beratung, Webauftritt: Den Fahrgästen stehen neben dem MDV-Kundentelefon sowie easy.GO auch telefonisch die Einrichtungen der Verkehrsunternehmen (während der Betriebszeiten) zur Verfügung. Die INSA-Auskunft kann zur Informationsbeschaffung im Internet oder auch als App für Handys für unterschiedliche Betriebssysteme genutzt werden. Die telefonische Fahrgastinformation der NASA erfolgt über die INSA Telefonauskunft, die täglich zwischen 4 bis 24 Uhr erreichbar ist. Mittels der verschiedenen Webseiten sind dem Fahrgast alle wesentlichen Informationen 24 Stunden verfügbar.

Information bei Störungen: Die Verkehrsunternehmen erfassen über das Onlinesystem HIM Störungen, die dadurch öffentlich einsehbar sind. Zukünftig muss die Nutzung des Erfassungssystems weiter ausgebaut werden.

Beschwerdemanagement: Die Verkehrsunternehmen im Burgenlandkreis sowie der MDV sind für die Bürger hinsichtlich deren Belange bezüglich des ÖPNV erreichbar. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, jeden Kontakt zu protokollieren und ggf. in Kooperation mit dem Aufgabenträger oder MDV entgegenzunehmen und fachgerecht zu bearbeiten. Dem Aufgabenträger ist einmal jährlich eine Auswertung der eingegangenen Hinweise und Beschwerden hinsichtlich deren Häufigkeit, Inhalt sowie deren Bearbeitung zu übermitteln (Stichtag 31. Januar des Folgejahres).

Alle Eingaben und Hinweise unterliegen dem allgemeinen Datenschutz und sind unter Berücksichtigung der gültigen Regelungen weiter zu verarbeiten.

Vertriebswege

Verkaufsstellen: Das Verkehrsunternehmen (oder beauftragte Dritte z.B. Reisebüros) verantwortet das Betreiben von Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung mindestens jeweils in den Mittelzentren (Naumburg, Weißenfels und Zeitz). In Wangen (Arche Nebra) ist bisher noch keine Verkaufsstelle eingerichtet, sollte aber aus touristischer Sicht angestrebt werden. Für den stationären personenbedienten Verkauf an gemeinsamen Standorten (Zug/Bus) sind aus Gründen der Transparenz und Vereinfachung für den Fahrgast möglichst Kooperationen zwischen den Busunternehmen und den SPNV-Unternehmen anzustreben. Im Stadtverkehr von Weißenfels wird für den Kauf von Fahrkarten beim Busfahrer (ausgenommen Zeitkarten) ein Kassierzuschlag von 0,20€ erhoben. Ein Fortbestehen dieser Regelung sollte geprüft werden.

Fazit

Um weiterhin einen attraktiven und nutzerorientierten Öffentlichen Nahverkehr anbieten zu können, ist es notwendig die oben genannten Punkte bzw. ANLAGE 47 anzuwenden bzw. umzusetzen. Durch eine umfängliche Kommunikation des Angebotes und Bereitstellung von Informationen sowie ein leichter Zugang zum Ticket-system werden bestehende Zugangshemmnisse abgebaut und die Nutzung des ÖPNV für eine breite Bevölkerungsschicht ermöglicht. Der Kassierzuschlag im Stadtverkehr Weißenfels sollte überprüft werden.

4.5. Infrastruktur und Fahrzeuge

Die Infrastruktur sowie die Fahrzeuge des ÖSPV stellen die Basis für die Beförderung der Fahrgäste dar. Eine moderne und fahrgastorientierte Ausstattung von Haltestellen obliegt dabei im Wesentlichen den Baulastträgern (Kommunen). Weiterführende Anforderungen an Haltestellen werden insbesondere durch das Ziel der Barrierefreiheit definiert. Detaillierte Informationen zur Ausstattung von Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeugen hinsichtlich der Barrierefreiheit finden sich in KAPITEL 3.12.

Für die Fahrzeuge gelten zudem Mindeststandards, die gemäß des KAPITELS 3 u.a. die Ebenen: Komfortmerkmale, Information bzw. Corporate Design und Umwelteigenschaften berücksichtigen.

Fazit

Die meisten Anforderungen an die Fahrzeuge sind im laufenden Betrieb umgesetzt oder werden systematisch verfolgt. Derzeit besteht beispielsweise eine Niederflerquote der eingesetzten Busse im Burgenlandkreis von fast 90 %. Im Rahmen der Beschaffungspläne der Bus-Verkehrsunternehmen wird diese Quote in den nächsten Jahren weiter steigen. Das durchschnittliche Fahrzeugalter der Busse entspricht den Vorgaben und der Verkauf von Fahrausweisen ist in den Fahrzeugen möglich. Die Busse erfüllen die geforderten Schadstoffklassen bzw. Abgasnormen.

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.

Die Fahrzeuge der Straßenbahn entsprechen den geforderten Festsetzungen. Ein Handlungsbedarf bei Stra-

Benbahnen besteht darin, den originalgetreuen historischen Zustand auch in Zukunft zu erhalten.

4.6. Barrierefreiheit

Für eine Bewertung der Barrierefreiheit hinsichtlich der in KAPITEL 3 festgelegten Anforderungen bedarf es umfangreicher Bestandsaufnahmen und Analysen. Diese Daten liegen zum Stand der Erarbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht vor. Aus diesem Grund kann eine Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen, Fahrzeugen sowie Information und Kommunikation nicht vorgenommen werden. Es ist ein Ziel bis 2021 alle notwendigen Daten zu erfassen und entsprechende Datenbanken zu erstellen (z.B. Haltestellenkataster). Anschließend soll der Nahverkehrsplan zum Thema Barrierefreiheit mit Kreistagsbeschluss aktualisiert und ergänzt werden. Grundlage für die weitere Vorgehensweise bilden die Empfehlungen des Leitfadens für Barrierefreiheit im MDV, danach sind Priorisierungen hinsichtlich der Bedeutung für die Allgemeinheit und die Einordnung des barrierefreien Umbaus eingeordnet. Alle Städte und Gemeinden im Burgenlandkreis wurden aufgefordert ihre Bushaltestellen aufzunehmen und entsprechend dem Leitfaden zu priorisieren.

4.7. Organisation

In KAPITEL 2.9 ist die Organisationsstruktur des ÖPNV im Burgenlandkreis, basierend auf dem sogenannten „Drei-Ebenen-Modell“ ausführlich dargelegt. Während sich einige Aspekte wie beispielsweise die Aufgabenträgerschaft des Landkreises für den straßengebundenen ÖPNV und die Durchführung der Verkehre durch ein oder mehrere Verkehrsunternehmen aus den gesetzlichen Rahmenbedingungen ergeben, erfolgten der Beitritt des Burgenlandkreises und des Verkehrsunternehmens PVG Burgenlandkreis als Gesellschafter zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund auf freiwilliger Basis und eigene Initiative. Die Mitgliedschaft im Verbund besteht seit 2004 und hat sich für alle Beteiligten bewährt.

Die Naumburger Straßenbahn GmbH ist dem MDV bisher nicht als Gesellschafter beigetreten. Unter Berücksichtigung der vergleichsweise lokalen Bedeutung und der weiteren Besonderheiten (siehe KAPITEL 2.4.2.3) des historischen Straßenbahnverkehrs sowie der Anerkennung der MDV-Fahrausweise in der Straßenbahn wird hinsichtlich eines möglichen MDV-Beitritts derzeit kein Handlungsbedarf gesehen. Die Betrauung des kreiseigenen Verkehrsunternehmens PVG Burgenlandkreis mit der Durchführung des Buslinienverkehrs im Burgenlandkreis hat sich bewährt und sollte fortgesetzt werden.

Eine Besonderheit stellt darüber hinaus die Funktion der NASA GmbH dar, welche neben Ihrer Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt die Umsetzung des Bahn-Bus-Landesnetzes weiter vorantreibt und in diesem Zusammenhang unterstützend auch hochwertige Busverkehre (ko-)finanziert. Dies ist für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs des Burgenlandkreises mit zahlreichen Vorteilen verbunden. Neben den genannten Finanzierungsbeiträgen für den straßengebundenen ÖPNV ist insbesondere die Stärkung und koordinierte Planung Kreisgrenzen übergreifender Verbindungen zu nennen sowie die Anerkennung überregional gültiger Tarifangebote in den Bussen des Landesnetzes.

Es kann festgestellt werden, dass sich die etablierte Organisationsstruktur im Hinblick auf ein attraktives ÖPNV-Angebot bewährt hat, wobei insbesondere die verkehrsunternehmensübergreifende Fahrgastinformation und Anschlussgestaltung sowie der Verbundtarif Aspekte sind, die (potenziellen) ÖPNV-Kunden den Zugang zum ÖPNV erleichtern.

4.8. Umsetzungsanalyse des zurückliegenden NVP

4.8.1. Umsetzungsanalyse des zurückliegenden NVP

Seit dem Nahverkehrsplan von 2009 und dessen Aktualisierung 2015 wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Für einen vollständigen Überblick zu den einzelnen Maßnahmen wird zunächst der Zeitraum von 2009 bis 2015 betrachtet, um anschließend den Zeitraum nach der Aktualisierung des Nahverkehrsplans ab 2015 darzustellen.

Maßnahmenumsetzung zwischen 2009 bis 2015

In der Aktualisierung des Nahverkehrsplans 2015 wurde im Rahmen einer Zwischenbilanz geprüft, welcher Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmenvorschläge bereits erreicht werden konnte. Folgende und hier nochmals aufgeführte Erkenntnisse waren insbesondere hervorzuheben (siehe auch Anlage 24.2 aus der Aktualisierung des Nahverkehrsplans des Burgenlandkreises von 2015):

- Für das Verkehrsgebiet des Unstruttals wurde die zwischen NASA GmbH, Burgenlandkreis, PVG Burgenlandkreis und Burgenlandbahn bestehende „Vierseitige Vereinbarung“ umgesetzt und ein neues Verkehrskonzept unter Abbau der Parallelbedienungen zwischen SPNV und Regionalbusverkehr in die Praxis übergeführt.
- Im Zusammenhang mit der Abbestellung des SPNV zwischen Naumburg und Zeitz erfolgte zum Jahreswechsel im Dezember 2010 die Aufwertung der Buslinie 820 als Bestandteil des Bahn-Bus-Landesnetzes (zugleich PlusBus).
- Im Korridor Naumburg (Saale) – Bad Kösen wurde das Angebot weiter verstetigt und als Gesamtfahrplan im Fahrplanheft übersichtlich dargestellt. Bei Berücksichtigung der vorhandenen RufBus-Angebote ist die Vorgabe, einen 120-Minuten-Takt am Wochenende anzubieten, annähernd umgesetzt worden. Ein konsequenter 60-Minuten-Takt in Überlagerung der Linien 601 und 606 wurde bisher nicht realisiert.
- Im Korridor Weißenfels – Hohenmölsen – Profen wurde die Linie 800 des Bahn-Bus-Landesnetzes „<0> mein Takt“, zugleich PlusBus, umgesetzt, jedoch ohne die vorgeschlagene Durchbindung bis Zeitz.
- Zwischen Zeitz und Profen wurde die Linie 850 zur Landesnetzlinie (zugleich PlusBus) aufgewertet und übernimmt die Bedienung der stillgelegten SPNV-Stationen Bornitz und Reuden.
- Der Bahnhof Haynsburg wird nicht mehr im SPNV bedient. Ersatzweise erfolgt die Bedienung durch die Buslinie 823, jedoch im Wesentlichen ohne die empfohlenen Angebotserweiterungen.
- Im Verkehrskorridor Zeitz – Osterfeld wurde der vorgeschlagene 120-Minuten-Takt umgesetzt. Die frühere Linie 822 wurde in den Linienlauf der Linien 820 und 823 übernommen und konnte daher entfallen.
- Im Korridor Weißenfels – Goseck (- Naumburg) wurden die empfohlenen Maßnahmen weitgehend umgesetzt (bessere Vertaktung Mo – Fr und Durchbindung einzelner Fahrten bis Naumburg (Saale) als Linie 623).
- Der Busbahnhof in Weißenfels wurde innenstadtnah neu errichtet und in diesem Zusammenhang näher an den Bahnhof Weißenfels verlegt. Zeitgleich erfolgte eine Anpassung des Stadtbusses Weißenfels unter Zusammenfassung bisheriger Radiallinien zu Durchmesserverbindungen.

- Die dynamische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen wurde durch die weitergehende Einführung automatischer Haltestellenansagen und -anzeigen weiter verbessert.
- Das Tarifsystem des MDV wurde mit Einführung gleitender Wochen- und Monatskarten sowie durch differenzierte Abo-Produkte mit bzw. ohne Zusatznutzen in kundenorientiertem Sinne weiterentwickelt.
- Mit verbundweiter Umsetzung des Handyticket-Systems „easy.go“ steht eine weitere, unkomplizierte Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs zur Verfügung.
- Der Anteil der angebotenen RufBusfahrten am Gesamtangebot der PVG Burgenlandkreis hat sich von ca. 8,5 % in 2007/2008 auf ca. 11,5 % im Jahresfahrplan 2014/2015 signifikant erhöht. Hierdurch konnten Kosten für ansonsten nicht in Anspruch genommene Verkehrsleistungen eingespart werden.
- Hinsichtlich erfolgter Marketing-Aktivitäten seien insbesondere die Etablierung des Bahn-Bus-Landesnetzes Sachsen-Anhalt („<o> Mein Takt“) sowie der Dachmarke PlusBus des MDV hervorgehoben.

Die Zwischenbilanz zeigte, dass mit Ablauf der halben Gültigkeitsdauer des 3. Nahverkehrsplans wesentliche Bestandteile des Maßnahmenkonzepts bereits umgesetzt werden konnten. Einige Maßnahmenvorschläge wurden durch die zurückliegende Entwicklung bzw. geänderte Rahmenbedingungen obsolet.

Maßnahmenumsetzung ab 2015

Die für diesen Zeitraum erfolgte Umsetzungsanalyse bezieht sich auf die

- Schwerpunkte der Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV und die
- Detailmaßnahmenempfehlungen aus dem Umsetzungskonzept der Aktualisierung 2015, ergänzt um eine generelle Einschätzung zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Burgenlandkreis.

Schwerpunkte der Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV

In der knappen Zeit seit Ende 2015 lag der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des ÖSPV's insbesondere auf:

- den Anpassungen des Busverkehrs an das veränderte SPNV-Angebot zum Dezember 2015 sowie Dezember 2017
- der Neustrukturierung des Stadtverkehrs Weißenfels
- der verbesserten Angebotsgestaltung im Abschnitt Bad Kösen – Naumburg (durch Linienüberlagerung mit guter Angebotsdichte und -struktur)
- der Anerkennung des MDV-Tarifs bei der Naumburger Straßenbahn
- der Erarbeitung regionaler ÖPNV-Konzepts wie zum Stadtverkehr Zeitz oder in der Region Hohenmölsen, Lützen, Teuchern, Weißenfels („Rippach-/Saaletal mobil“)
- der Erarbeitung des landkreisweiten ÖPNV-Konzeptes für den Burgenlandkreis 2020 als Grundlage für die Maßnahmenempfehlung des vorliegenden Nahverkehrsplans und damit als Leitlinie für die Umgestaltung des Busverkehrs im gesamten Burgenlandkreis.
- der Begleitung einer kreisweiten Befragung zu Anforderungen an den Nahverkehr im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes für den Burgenlandkreis 2020

- der Mitwirkung bei den notwendigen Schritten zur zukünftig geforderten Barrierefreiheit (z.B. Mitwirkung bei der Erstellung des Leitfadens zur Barrierefreiheit im MDV)

Einzelne Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität im touristischen Verkehr wurden realisiert, es konnte aber keine entsprechende Nachfragewirkung erzielt werden (z.B. Rad-Wander-Bus im Bereich Droyßiger-Zeitzer Forst an der Elster, Weinbus an der Unstrut), sodass die entsprechenden Angebote nur zeitweise bestanden haben.






Detailmaßnahmenempfehlungen aus dem Umsetzungskonzept der Aktualisierung 2015

Die seit 2009 nur teilweise oder nicht umgesetzten Detail-Maßnahmenvorschläge aus der Aktualisierung 2015 bzw. die dort benannten Daueraufgaben wurden auf ihre weitere Aktualität und Stimmigkeit zur Gesamtausrichtung des ÖPNV im Burgenlandkreis (insb. ÖPNV-Konzept Burgenlandkreis 2020) geprüft und im positiven Fall im vorliegenden Nahverkehrsplan als Maßnahme erhalten (vgl. ANLAGE 48).

4.8.2. Weiterentwicklung des ÖSPV im Betrachtungszeitraum

Der Nahverkehrsplan 2009 bzw. dessen Aktualisierung 2015 waren wichtige Grundlagen für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Burgenlandkreis. Ein Gesamtblick auf die – naturgemäß nicht nur durch den Nahverkehrsplan vorangebrachte – Weiterentwicklung des Nahverkehrssystems im Burgenlandkreis zeigt die nachstehende TABELLE 52, in der nachrichtlich auch Schlaglichter des SPNV dargestellt sind.

Tabelle 52: Schwerpunkte der Weiterentwicklung des ÖPNV im BLK

Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Burgenlandkreis seit 2009 Schwerpunkte und Beispiele				
Konzepte erarbeitet	Tarif weiterentwickelt	Infrastruktur und Technik modernisiert	Busverkehr weiterentwickelt	Zugverkehr weiterentwickelt
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Konzept BLK 2020 inkl. kreisweiter Bürgerbefragung • Verkehrskonzept Unstruttal • Verkehrskonzept Region Hohenmölsen, Lützen, Teuchern, Weißenfels sowie Stadt Zeitz • Aktualisierung Nahverkehrsplan 2015 	<ul style="list-style-type: none"> • Zielgruppenorientierte Tarifangebote realisiert, z.B. Abodifferenzierung, Gültigkeit Sachsen-Anhalt-Ticket auch im Bus • Straßenbahn in Naumburg in den MDV-Tarif integriert 	<ul style="list-style-type: none"> • moderne Fahrgastinformation etabliert, z.B. Handy-App easy.GO • Busflotte modernisiert • neue (barrierefreie) Haltestellen realisiert, z.B. Busbahnhof Weißenfels 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsumfang in schwierigem Umfeld sogar leicht ausgebaut • Landesnetz-Linien/ PlusBus-Linien realisiert • Busangebot Naumburg - Bad Kösen verbessert, Stadtbus Weißenfels neu strukturiert • Wochenendverkehr ausgebaut, touristische Verkehre an Elster u. Unstrut getestet 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot verbessert, insb. bei Zügen zwischen Naumburg /Weißenfels und den Oberzentren Halle/Leipzig bzw. Erfurt/Jena • Stationen erneuert, z.B. neue oder verlegte Halte an der Unstrutbahn
				

5. VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSETZUNG / LEITLINIEN

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Aufgabe der Daseinsvorsorge und als ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik versteht sich als integraler Bestandteil der Gesellschafts-, Wirtschafts- und Umweltpolitik. Er wird in Zusammenarbeit mit dem Land (vertreten durch die NASA – Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH), den Kommunen, dem Landkreis, den Verkehrsunternehmen und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (im Auftrag der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) gestaltet. Die verschiedenen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen, welche an die Verkehrspolitik gestellt werden, sind dabei sorgfältig und gegeneinander abzuwägen. Für den Nahverkehrsplan des Burgenlandkreises werden die allgemeinen Grundsätze aus den entsprechenden Gesetzen und den übergeordneten Fachplanungen sowie die grundsätzlichen Ziele und Festsetzungen aus KAPITEL 3.1 berücksichtigt. Die Umsetzung dieser Ziele und Grundsätze wird durch die im Rahmen der weiteren Planung zu entwickelnden konkreten Maßnahmen gewährleistet. Zudem sind die Ziele aus dem ÖPNVG LSA und dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt umzusetzen. Der vorliegende Nahverkehrsplan gilt ab Beschluss des Kreistages des Burgenlandkreises bis zur nächsten Aktualisierung.

Folgende verkehrspolitische Zielsetzungen sind bezogen auf das Leistungsangebot 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, Straßenbausträgern 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 MDV verfolgt zudem die Ziele des MDV-Strategieprozesses.

MDV-Strategie

Beim MDV wurde 2012 mit allen MDV-Gesellschaftern ein Strategieprozess initiiert, in dessen Verlauf Vorschläge für die zukünftige Ausrichtung des ÖPNV in Mitteldeutschland mit dem Zielhorizont 2025 erarbeitet werden sollten. Er umfasste dabei u.a. die Entwicklung von Mobilitätsszenarien, die Definition einer Strategie mit Kern- und Teilzielen, eine Ideensammlung zur Strategieumsetzung, eine Clusterung zu Lösungsansätzen sowie eine Bewertung und Auswertung von Lösungsansätzen. Die Strategie umfasst die in **ABBILDUNG 6** dargestellte Kernausrichtung. Ab Sommer 2014 erfolgten die Planungen zur Umsetzung der MDV-Strategie 2025. Über einen abgestimmten Auswahl- und Bewertungsprozess wurde dieser letztendlich zu ca. 40 "Lösungsansätzen" für die Strategieumsetzung verdichtet.

Der Abschluss der Konzeption und Beschluss zur Strategieumsetzung erfolgte in der MDV-Gesellschafterversammlung im Juni 2015. Die Ergebnisse sind bei Fortschreibungen von Nahverkehrsplänen durch MDV-Gesellschafter zu berücksichtigen.

Abbildung 6: Kernausrichtung der MDV-Strategie



Die Kernziele der MDV-Strategie sind durch zahlreiche konkrete Themen bzw. Unterziele untersetzt, wie beispielsweise dem Paradigmenwechsel im ländlichen Raum durch Stärkung der ÖPNV-Angebotsqualität, Digitalisierungsmaßnahmen im Tarif oder ein zeitgemäßer und informativer Systemzugang für Haltestellen. Die Umsetzung der strategischen Kernziele durch die entwickelten spezifischen Lösungsansätze erfolgt einerseits durch die Gesellschafter des MDV in Eigenregie als auch in bestehenden und neuen Arbeitsgruppen im Rahmen der Kooperation des MDV. Die Akteure der Arbeitsgruppen beschäftigen sich mit spezifischen Themen und verfolgen die dazugehörigen Ziele systematisch und im Sinne eines fahrgastfreundlichen ÖPNVs. Die in der Strategie entwickelten organisatorischen bzw. strukturellen Veränderungen in der Zusammenarbeit der MDV-Akteure wurden bereits unmittelbar nach Beschlussfassung der Strategie umgesetzt. Bis zum Jahr 2025 sollen die wesentlichen Kernziele der Strategie erreicht sein, wobei im Jahr 2019 eine Aktualisierung und Fortschreibung der Strategie in Abstimmung aller MDV-Akteure vorgesehen ist. Alle Gesellschafter des MDVs werden mindestens einmal jährlich über den Umsetzungsstand des Strategieprozesses in MDV-Gremien informiert.

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

Das Entwicklungskonzept basiert dabei auf den vorhandenen ÖPNV-Strukturen und führt im Wesentlichen Maßnahmen auf, die zur Erreichung der festgesetzten Ziele (KAPITEL 3) beitragen. Zudem sind weiterführende Maßnahmen möglich, die zur Erfüllung der Anforderungen und Ziele aus KAPITEL 3 und 5 dienen sowie mit den betreffenden Aufgabenträgern des ÖSPV und SPNV abgestimmt sind.

6.1. ÖPNV-Konzept 2020 für den Burgenlandkreis

Der demografische Wandel stellt den ÖPNV im Burgenlandkreis vor schwierige Herausforderungen, wie beispielsweise sinkende Einwohnerzahlen oder die älter werdende Bevölkerung. Zur Bewältigung der Probleme als auch zur Erfüllung der Aufgabe der Daseinsvorsorge hat der Burgenlandkreis gemeinsam mit den Projektpartnern MDV, NASA und PVG BLK im Jahr 2017 das „zukunftssichere ÖPNV-Konzept 2020 für den Burgenlandkreis“ vorgelegt. Im Rahmen dieses Konzepts wurde zudem die Chance genutzt, neue Akzente hinsichtlich der Angebotsqualität im ÖPNV zu setzen und damit eine zukunftsfähige Ausrichtung des öffentlichen Busverkehrs vorzunehmen. Nach umfangreichen Analysen und Bewertungen in unterschiedlichen Detailstufen wurde ein neues Liniennetz für den gesamten Burgenlandkreis entwickelt.

Das Konzept zielt auf folgende Punkte ab:

- Stabilisierung bzw. Steigerung der Nutzerzahlen im ÖPNV,
- Steigerung der Effizienz im Verkehrsangebot,
- Systematisierung des Liniennetzes,
- Einführung von integrierten Taktfahrplänen im Hauptliniennetz,
- Optimierung des Schülerverkehrs sowie
- Stärkung der flexiblen Bedienformen zur Flächenerschließung.

Das Liniennetz stellt die zentrale Grundlage für die Erfüllung der Festlegungen des Bedienungsstandards des vorliegenden Nahverkehrsplans dar. Die Orientierung der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNVs im Burgenlandkreis an diesem Konzept kann neben einer Qualitätssteigerung im ÖPNV auch zu einer Steigerung der Attraktivität

tät bzw. Lebensqualität des gesamten Burgenlandkreises beitragen. Detaillierte Analysen und Umsetzungsschritte des Konzepts sind dem Schlussbericht vom August 2017 zu entnehmen.

6.2. Entwicklung des Liniennetzes

Für die Entwicklung des Strecken- bzw. Liniennetzes im Burgenlandkreis sind in erster Linie die Umsetzung der Netzkategorien und damit die Etablierung eines strategischen Liniennetzes von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus ist die Verflechtung mit den angrenzenden Oberzentren ein wichtiges Kriterium des Liniennetzes, da die Städte Halle (Saale), Leipzig, Erfurt, Jena und Gera wichtige Bezugspunkte für die Bewohner des Burgenlandkreises darstellen.

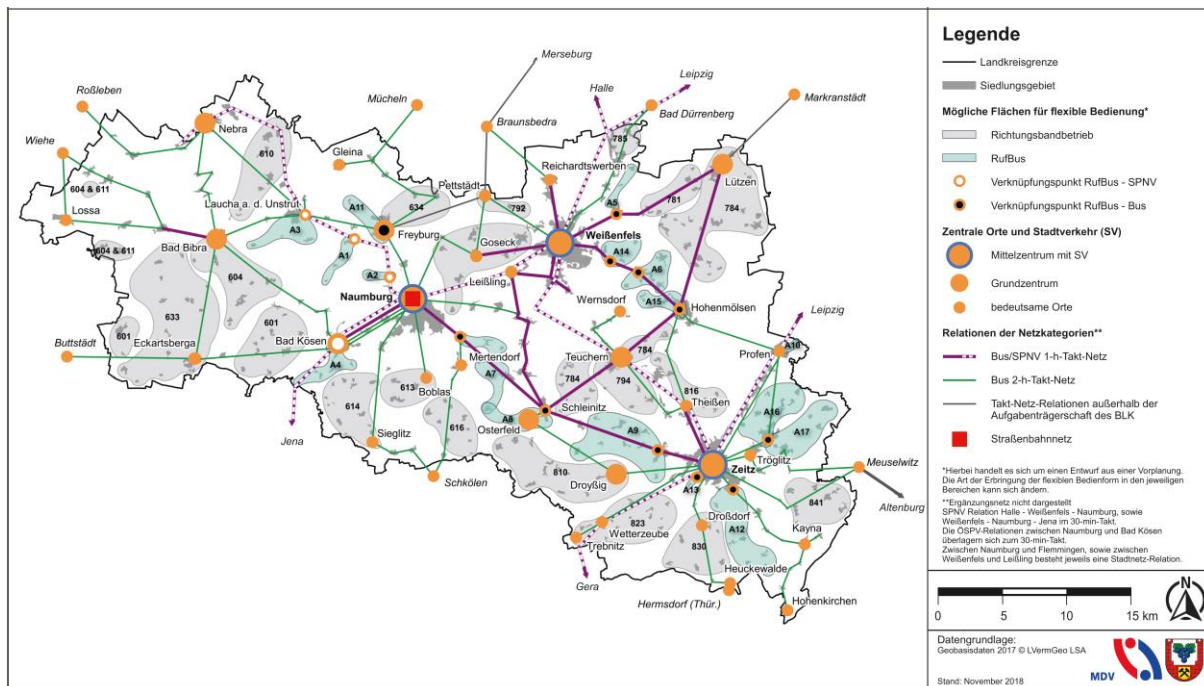
6.2.1. Maßnahmen zum strategischen Liniennetz

Das Ziel des Burgenlandkreises ist die Umsetzung eines strategischen Liniennetzes. Damit sollen die bestehenden Linien – im Sinne des Fahrgastes – in schnelle und unkomplizierte Verbindungen zwischen den Ortschaften des Burgenlandkreises weiterentwickelt werden. Im Besonderen ist dabei auch auf die vereinfachte Kommunizierbarkeit der Angebote zu achten, die insbesondere den Grundsätzen und Zielen der Barrierefreiheit Rechnung tragen sollen.

Das strategische Liniennetz wird durch die verschiedenen Netzkategorien gebildet, die in *KAPITEL 3* definiert sind. Diese Netzkategorien stellen dabei verschiedene Ebenen der Angebotsqualität dar und ergänzen sich zu einer den gesamten Landkreis umfassenden ÖPNV-Erschließung. Für die Umsetzung und Entwicklung eines zukunftsfähigen und fahrgastfreundlichen Liniennetzes müssen die definierten Relationen in spezifische Linien realisiert werden, wobei eine Relation ggf. auch durch mehrere Linien umgesetzt werden kann. Für alle Linien wird in besonderem Maße auf Übersichtlichkeit der Fahrpläne, kurze Reisezeiten und Verstetigung der Linienverläufe geachtet.

Die Analyse und Bewertung des derzeitigen ÖPNV-Angebots hat gezeigt, dass insbesondere für die geforderten Relationen im 1-h- und 2-h-Takt zahlreiche Defizite im Bestandsnetz bestehen. Aus diesem Grund und für eine integrale Planung aller Netze sowie die Stärkung flexibler Bedienformen durch die Ergänzung von spezifischen RufBus-Gebieten muss eine grundlegende Neugestaltung des Liniennetzes in der Laufzeit des Nahverkehrsplans erfolgen. Als Grundlage dafür dient das durch die Projektpartner entwickelte „zukunftssichere ÖPNV-Konzept 2020 für den Burgenlandkreis“, um das strategische Liniennetz mit den entsprechenden Anforderungen aus *KAPITEL 3* umzusetzen. Als Ergebnis ist ein Liniennetz gemäß *KARTE 7* bzw. *ANLAGE 49* umzusetzen.

Karte 7: strategisches Liniennetz für den Burgenlandkreis



Um dieses Ziel zu erreichen sind neben einer detaillierten Feinplanung unter Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung zahlreiche Maßnahmen durchzuführen. In der folgenden TABELLE 53 sind einige ausgewählte Maßnahmen aufgeführt, die als Meilensteine evident sind.

Tabelle 53: 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

Nr.	Maßnahme	Beispiele von Teilmaßnahmen
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-Busstops 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)
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 mit 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

Für die geforderten Relationen, die durch den SPNV abgedeckt werden, müssen keine Maßnahmen im Sinne des ÖSPV erfolgen. Aus Sicht des Burgenlandkreises sollten diese SPNV-Relationen mindestens in ihrer gegenwärtigen Angebotsqualität dauerhaft für die Bevölkerung erhalten bleiben (siehe auch KAPITEL 6.2.2).

Das Straßenbahnnetz mit der Linie 4 in Naumburg ist als historische Straßenbahnlinie zu erhalten. 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 Stadtbuss und Straßenbahn durchgeführt werden.

6.2.2. Verflechtungen zu den umliegenden Oberzentren

Zwischen dem Burgenlandkreis und den Oberzentren Halle (Saale), Leipzig, Jena und Gera bestehen enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen. Dies wird auch durch die folgenden Pendlerzahlen deutlich.

Tabelle 54: Pendlerbewegungen der umliegenden Oberzentren

	Einpendler in den Burgenlandkreis	Auspendler aus dem Burgenlandkreis
Leipzig, Stadt	1.178	3.013
Halle (Saale), Stadt	663	1.682
Gera, Stadt	321	947
Jena, Stadt	212	798

Pendlerbewegung von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und am Arbeitsort
Quelle: Pendleratlas Juni 2017: Bundesagentur für Arbeit.

Für Fahrgäste aus bzw. in Richtung einer dieser Oberzentren fungiert der ÖSPV als Zu- und Abbringer zum SPNV. Damit der ÖPNV in seiner Gesamtheit für die Fahrgäste eine gute Alternative zum PKW-Verkehr darstellen kann, ist es von elementarer Bedeutung, dass die Oberzentren in einer guten Angebotsqualität durch den SPNV angebunden sind.

In diesem Zusammenhang prüft die NASA GmbH als Aufgabenträger des SPNVs ein „Leitprojekt S-Bahn“ für den Burgenlandkreis. Die Einbeziehung der Relationen Naumburg – Leipzig als zusätzlich zu prüfendes Angebot und Naumburg – Halle als umzustellende Linie findet die Zustimmung des Burgenlandkreises. Weiterführend geht der Burgenlandkreis davon aus, dass die Umwandlung in das neue S-Bahn-Produkt insbesondere die heutige Regionalbahn "RB 20" bzw. die neu einzuführende Regionalbahn "RB 25" betreffen wird. Auf beiden Relationen (Naumburg – Leipzig, Naumburg – Halle) sollten Halbstundentakte in Verbindung mit den RegionalExpress-Fahrten mit jeweils ca. 36 bis 40 Fahrten/Richtung (analog Altenburg – Leipzig) anvisiert werden. Weiterhin sollte geprüft werden, die heutigen Produkte "RE" und "SE" dann systemkonform als S-Bahn-Express "SX" zu bezeichnen. Der Burgenlandkreis sieht auch die Relation Gera – Zeitz – Leipzig als S-Bahn-würdig an. Aufgrund der dort noch fehlenden Voraussetzungen (Streckenelektrifizierung; ggfs. durchgehender zweigleisiger Ausbau) sollte mittelfristig deren Umstellung auf einen S-Bahn-Betrieb geprüft werden. Der Burgenlandkreis regt an, diese Strecke unter den Relationen, die für eine Umstellung bestehender Linien auf S-Bahn zu prüfen sind, einzuordnen.

6.3. Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger

Für einen attraktiven ÖPNV ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger – also die Verknüpfung zwischen Bus, Zug und/oder Straßenbahn – von besonderer Bedeutung. Eine praxistaugliche Verbindung dieser Verkehrsmittel ermöglicht eine nutzerfreundliche Etablierung von Reiseketten, um die Fahrgäste an ihre gewünschten Ziele zu befördern. Zudem können flexible Bedienformen oder multimodale Systeme zur Vernetzung der Verkehrsträger beitragen.

6.3.1. Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung

Der ÖPNV wird durch verschiedene Verkehrsträger realisiert, die unterschiedliche Bedeutungen für die Beförderungsströme besitzen und aufeinander abgestimmt einen attraktiven Nahverkehr hervorbringen können. Als Verkehrsträger im Burgenlandkreis sind daher die Straßenbahn, der Busverkehr und der Zugverkehr je nach Bedeutung integriert zu planen und umzusetzen. In der folgenden TABELLE 55 sind die Eigenschaften und Bedeutungen der Verkehrsträger dargestellt.

Tabelle 55: Verkehrsträger nach Bedeutung im Burgenlandkreis

Verkehrsträger	Ausprägung	Verkehrsfunktion	Rangfolge der Angebotsgestaltung	
			Rang	abhängig von:
Zugverkehr	RB, RE, SE	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen lokalen Mittelzentren und regionalen Mittel- und Oberzentren (Leistungserbringung im Stadtverkehr) • teilweise innerhalb von Naumburg 	1	Fernverkehr: SPNV
Busverkehr	PlusBus TaktBus Bus	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu-/ Abbringer zum SPNV • Verbindung der zentralen Orte • Erschließung der Fläche Leistungserbringung im Stadtverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der Stadtverkehrslinien in den Mittelzentren 	2	Zugverkehr
Busverkehr	Stadtbus	Leistungserbringung im Stadtverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu-/ Abbringer zum SPNV • Zu-/ Abbringer zum regionalen Busverkehr • Erschließung von Stadtteilen in den Mittelzentren Naumburg, Weißenfels und Zeitz 	3	Zugverkehr Busverkehr
Straßenbahn	Tram 4	Leistungserbringung im Stadtverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu-/ Abbringer zum SPNV • Zu-/ Abbringer zum regionalen Busverkehr • Erschließung in Naumburg: Innenstadt bis zum Hauptbahnhof • Touristisches Verkehrsmittel 	3	Zugverkehr Busverkehr
Busverkehr	RufBus	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu-/Abbringer zum höherwertigen ÖPNV Angebot • Feinerschließung der Fläche 	4	allen anderen Verkehrsträger
Busverkehr	ServiceBus	Leistungserbringung als Ergänzung des RufBus <ul style="list-style-type: none"> • festes Angebot an 1-2 Wochentagen • Feinerschließung der Fläche 	4	allen anderen Verkehrsträgern

Die Vernetzung der Verkehrsträger stellt eine wichtige Grundlage für das zukünftige Liniennetz im Burgenlandkreis dar. Die Kombination von Busverkehr, Straßenbahn und Zugverkehr ist so umzusetzen, dass in allen Ortschaften mindestens ein Angebot im 2-h-Takt etabliert werden kann. Das wichtigste Element für die Vernetzung sind dabei die Verknüpfungspunkte, an denen die einzelnen Verkehrsträger räumlich und zeitlich verknüpft sind sowie kurze und komfortable Umstiege realisiert werden. Die Rangfolge der Angebotsgestaltung der einzelnen Verkehrsträger und deren Ausprägung ergibt sich aus TABELLE 55. Zudem ist als Basis der Vernetzung zwischen Bus und Bahn an der grundsätzlichen Anbindung der SPNV-Haltepunkte durch den Busverkehr festzuhalten. Deshalb ist im Laufe des Gültigkeitszeitraums des Nahverkehrsplans zu prüfen, ob das bisherige gute Niveau von 23 angebundenen Stationen noch weiter gesteigert werden kann, damit alle 26 Haltepunkte des SPNVs durch

den Busverkehr erschlossen werden. Dies betrifft die Stationen Weißenfels-West, Leißling und Prittitz. Zudem setzt sich der Burgenlandkreis dafür ein, dass die ehemaligen SPNV-Stationen Bornitz, Reuden und Haynsburg bei einer möglichen Angebotserweiterung des SPNV wieder eröffnet werden. Insgesamt ist der Burgenlandkreis bestrebt alle SPNV-Stationen in das Busnetz einzubinden, insofern es verkehrsplanerisch sinnvoll ist.

6.3.2. Integration flexibler und alternativer Bedienformen

Der Einsatz von flexiblen Bedienformen in nachfrageschwachen Räumen oder Zeiten stellt für den Landkreis eine gute Möglichkeit dar, den Bewohnern des Burgenlandkreises ein praxistaugliches und wirtschaftliches ÖSPV-Angebot zu gewährleisten. Deshalb stellen flexible Bedienformen eine wichtige Grundlage des neuen Liniennetzes dar, um in der Fläche einen 2-h-Takt zu gewährleisten. Für eine langfristige Weiterentwicklung dieses Angebots im Sinne der vereinfachten Kundenkommunikation und des umsichtigen Angebotsausbaus zielt der Burgenlandkreis darauf ab, dass nicht die gesamte Bandbreite an Möglichkeiten von flexiblen Bedienformen zum Einsatz kommt, um die Systemverständlichkeit sicherzustellen. Zudem soll die Disposition der Angebote in Zukunft hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit der Kontaktmöglichkeiten (Telefonnummer, Internet- und App-Portal) überprüft und weiterentwickelt werden. Die Umsetzung dieser Ziele ist aufgrund der organisatorischen und finanziellen Aufwendungen nur in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen, dem MDV und der NASA möglich. Aus diesem Grund strebt der Burgenlandkreis eine Fokussierung und verstärkte Zusammenarbeit der Akteure bei diesem Thema an.

6.3.3. Intermodalität und Multimodalität

Intermodalität und damit die Möglichkeit für Fahrgäste ihre Wegstrecken durch die Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsträgern zurückzulegen, ist im Burgenlandkreis schon seit vielen Jahren möglich. Unterstützt wird der unkomplizierte Umstieg zwischen Zug, Straßenbahn und Bus für die Nutzer durch den einheitlichen Verbundtarif des MDV, der die Fahrt mit nur einem Ticket ermöglicht. Zudem bestehen im Burgenlandkreis viele besondere Übergangsstellen zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr (siehe KARTE 4). Diese B+R und P+R Standorte ermöglichen das sichere Abstellen von individuellen Verkehrsmitteln (PKW, Fahrrad) und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV. Der Burgenlandkreis als Aufgabenträger befürwortet solche Übergangsstellen und unterstützt die kommunalen Akteure nach verfügbaren Möglichkeiten hinsichtlich des Ausbaus, Erneuerung oder Modernisierung dieser Anlagen.

Im Bereich des Fahrradverkehrs können die Bestrebungen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV an verschiedenen Bereichen verstärkt werden. In Hinblick auf den Radwanderweg „Radacht“ im Burgenlandkreis sind in diesem Zusammenhang insbesondere die SPNV-Haltepunkte zu beachten, die in ANLAGE 51 dargestellt sind. Diese günstigen Umsteigepunkte zwischen ÖPNV und Radverkehr sollten besonders fahrradfreundlich gestaltet und auf die Belange von Radfahrern ausgerichtet werden. Außerdem sollten die Kommunen im Burgenlandkreis für sichere Abstellmöglichkeiten¹¹ von Fahrrädern sensibilisiert werden. Der Burgenlandkreis prüft die Möglichkeiten einer Förderung ggf. in Kooperation mit der NASA GmbH in der Laufzeit des Nahverkehrsplans.

Zu diesen bereits teilweise etablierten Formen der Intermodalität hat der Burgenlandkreis auch weitere Möglichkeiten, wie innovative Mitfahrgelegenheiten oder Ergänzungsalternativen zum ÖPNV im Blick. Diese innovativen Formen sind für den Einsatz im Rahmen des ÖSPV derzeit noch nicht genügend ausgereift oder bedürfen detaillierterer Analysen sowie der Prüfung des konkreten Bedarfs der Einwohner des Burgenlandkreises. Eine allgemeingültige Empfehlung im Rahmen des Nahverkehrsplans kann daher nicht erteilt werden. In einzelnen Fällen der Umsetzung des Entwicklungskonzepts des Burgenlandkreises sind solche innovativen Verfahren zu berücksichtigen.

Insgesamt verfolgt der Landkreis das Ziel, auch über multimodale Formen den ÖPNV im Burgenlandkreis zu stärken. Damit wird neben der Erfüllung der verkehrlichen Hauptaufgaben auch ein Beitrag zu gesellschaftspoli-

¹¹ Dabei eignen sich insbesondere abschließbare Fahrradboxen, welche die Fahrräder vor Vandalismus und Diebstahl schützen. Zudem können in diesen Boxen Ladestationen für Pedelecs installiert werden.

tischen Zielsetzungen geleistet, wie die CO₂-Reduzierung oder die Abmilderung von Folgen des demografischen Wandels. Für den Gültigkeitszeitraum unterstützt der Burgenlandkreis die Realisierung einer verkehrsmittelübergreifenden Auskunfts- und Buchungssapp durch den MDV.

6.4. Barrierefreiheit im ÖPNV

Derzeit ist es aufgrund fehlender Analysedaten nicht möglich, fundierte Maßnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit im ÖSPV abzuleiten. Die Erfassung und detaillierte Analyse sowie Bewertung ist durch den Burgenlandkreis in Vorbereitung. Zu einem späteren Zeitpunkt werden bei bestehenden Defiziten an dieser Stelle Handlungsmöglichkeiten und eine Priorisierung gemäß KAPITEL 3.12 vorgenommen.

6.5. Tarifentwicklung

Für eine mögliche Weiterentwicklung des Tarifs sollen Veränderungsmöglichkeiten hinsichtlich der Größe und des Zuschnitts der Tarifzonen sowie Optionen zur Schaffung eines Übergangstarifs in Richtung Thüringen geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Größe und Zuschnitt der Tarifzonen

Im Rahmen der Analyse und Bewertung des Tarifs im Burgenlandkreis wurde festgestellt, dass die vorhandenen Tarifzonen, welche die Basis zur Fahrpreisermittlung bilden, verglichen mit den Zonen in anderen Landkreisen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), eher kleinteilig sind. Das führt dazu, dass die Fahrpreise, welche sich nach der Anzahl durchfahrener Tarifzonen richten, im Burgenlandkreis vergleichsweise höher sind als in den benachbarten Landkreisen auf vergleichbaren Relationen.

Der Burgenlandkreis hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen, dem MDV und ggf. unter Mitwirkung eines externen Gutachters zu prüfen, wie durch Anpassungen der Tarifzonenstruktur der ÖPNV im Landkreis preislich attraktiver gestaltet werden kann. Grundsätzlich sind dabei aus Sicht des Landkreises zwei Varianten zu prüfen:

- Variante 1: Zusammenlegung und Neustrukturierung einzelner Tarifzonen
- Variante 2: Neustrukturierung sämtlicher Tarifzonen nach den Verwaltungsgrenzen von Verbands- bzw. Einheitsgemeinden im Burgenlandkreis

Wesentliche Bestandteile der Prüfung sind einerseits die Betrachtung der möglichen Auswirkungen auf der Einnahmeseite, andererseits aber auch das vorhandene Fahrgastpotenzial, soweit es sich aus Pendlerzahlen ableiten lässt.

Während für die Analyse der Variante 1 eine gemeinsame Erarbeitung durch Verkehrsunternehmen und MDV möglich ist, ist für die Variante 2 aufgrund der zeitlichen und inhaltlichen Komplexität die Einbeziehung eines externen Gutachters zwingend erforderlich. Vor der Entscheidung, ob die Variante 2 weiter verfolgt wird, erscheint die Betrachtung und Diskussion bisheriger Ergebnisse (insbesondere die erfolgte Analyse zu den Auswirkungen einer Tarifzonenänderung im Raum Zeit) innerhalb des Landkreises sinnvoll.

Mit den Untersuchungen soll innerhalb eines Jahres nach Beschluss des Nahverkehrsplans begonnen werden.

Übergangstarife zwischen dem Burgenlandkreis und den angrenzenden Thüringer Regionen (z. B. Jena, Gera, ...)

Zur Stärkung des Standortes Burgenlandkreis und zur besseren verkehrlichen Anbindung an Thüringen hat sich der Landkreis zum Ziel gesetzt, die Umsetzung von Übergangstarifen gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und den Verkehrsverbänden VMT und MDV zu prüfen. Im Fokus stehen insbesondere die Verbindungen zwischen Naumburg und Weißenfels mit Jena und Erfurt einerseits sowie Zeititz mit Gera andererseits. Außerdem sollte geprüft werden, ob ein Übergangstarif zwischen dem Saale-Holzland-Kreis und dem Burgenlandkreis zu einer besseren Ausschöpfung von Verkehrsnachfragepotenzialen führt.

Das Ziel dabei ist, den Fahrausweiserwerb zwischen beiden benachbarten Verkehrsverbänden zu vereinfachen und zudem für den Fahrgast kostengünstigere Tarife anzubieten. Für die fachliche Analyse als Grundlage für eine Entscheidungsfindung sind folgende Bearbeitungsschritte vorgesehen:

- Berechnung und Darstellung der aktuellen Preissituation
- Analyse der verkehrlichen Potenziale (Pendler- und Fahrgastzahlen)
- Aufstellung und Bewertung tariflicher und vertrieblicher Alternativmodelle
- Ermittlung möglicher Mindereinnahmen
- Eruierung der Möglichkeiten und Bereitschaft zur Übernahme von Ausgleichszahlungen für entstehende Mindereinnahmen

Mit den Untersuchungen soll innerhalb eines Jahres nach Beschluss des Nahverkehrsplans begonnen werden.

6.6. Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten

Neben der Beseitigung von Defiziten, die zur Erfüllung der Mindeststandards des ÖSPV im Burgenlandkreis dienen, bestehen Möglichkeiten die Auslastungsquoten des ÖSPV zu erhöhen und somit dessen Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei als Empfehlungen zu verstehen, die ggf. nach eingehender Prüfung im Einzelfall bestehende Angebote verbessern, die Fahrgastzufriedenheit erhöhen oder das Controlling des Aufgabenträgers ergänzen sollen (TABELLE 56).

Tabelle 56: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung

Nr.	Maßnahme	Verantwortung
1	Integration der Linie 632-1 in den MDV Tarif	Burgenlandkreis PVG BLK MDV
2	Überprüfung der Notwendigkeit zur Erhebung des Kassiererzuschlags im Stadtverkehr Weißenfels in Hinblick auf die Neukonzeptionierung durch das neue zukunftssichere ÖPNV Konzept, städtische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sowie der Einheitlichkeit des MDV-Tarifs.	Burgenlandkreis Stadt Weißenfels PVG BLK
3	Prüfung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte im Burgenlandkreis	Burgenlandkreis
4	Stärkung des Vertriebs von Job-Tickets, insbesondere in Hinblick auf kommunaler Verwaltung, Einzelhandel, Unternehmen	Burgenlandkreis PVG BLK
5	Prüfen der Haltestellenamen auf Eindeutigkeit hinsichtlich der Bezeichnung. Zur Vermeidung von Verwechslungen bzw. für eine gute Übersichtlichkeit ist anzustreben, dass jede Haltestelle einen einheitlichen Namen im Burgenlandkreis besitzt. Siehe ANLAGE 52	PVG BLK
6	Verbesserung der physischen Wegeleitung (Schilder) zwischen Busbahnhof Weißenfels und Bahnhof Weißenfels	Burgenlandkreis Stadt Weißenfels
7	jährliches Controlling der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge des NVP durch den Landkreis in einer Übersicht zur Kurzinformation der Kreisgremien, z.B. mit den Kriterien: <ul style="list-style-type: none"> • erfüllt/ • offen/ • überholt/ • nicht realisierbar/ • andere Maßnahme, die nicht im NVP enthalten ist umgesetzt 	Burgenlandkreis
8	Überprüfung und ggf. Ausweitung der Informations- und Verkehrsangebote, insbesondere durch die Anerkennung des Naumburger Doms als Weltkulturerbe (Mehrsprachigkeit, Wochenendangebot, Flyer mit Kernangebot ÖV etc.)	Burgenlandkreis PVG BLK
9	Überprüfung und ggf. Ausweitung der Informationsangebote bzw. -kampagnen im Rahmen des Weintourismus bzw. für Radfahrer und Wanderer (z.B. Aktualisierung der Karte „(Rad-)Wandern / Bus und Bahn im Burgenlandkreis“).	Burgenlandkreis PVG BLK
10	Flyer für den Burgenlandkreis zum RufBus-Angebot erarbeiten, der überall verwendet werden kann (Fahrplanbuch, an Haltestelle, auf Nahverkehrswebseiten etc.) - derzeit finden sich die Inhalte an verschiedenen Stellen: bei Fahrplänen, im Vorwort des Fahrplanbuches, auf Website etc.	Burgenlandkreis PVG BLK
11	Internetseite des Landkreises bezüglich ÖPNV aufwerten: <ul style="list-style-type: none"> • kein MDV-Routenplaner auf Landkreis-Website • keine Verlinkung zum MDV auf Landkreis-Start-Website • keine Verlinkung zu den fahrenden VU auf Landkreis-Start-Website 	Burgenlandkreis
12	Für die Öffentlichkeitsarbeit des ÖPNV sind Änderungen der Linienrouten oder Fahrtzeiten im ÖSPV durch die Verkehrsunternehmen übersichtlich und frühzeitig (14 Tage vor Änderung) an die Öffentlichkeit und den MDV zu übermitteln. Damit kann eine verständliche und zeitnahe sowie verbundweite Kundeninformation stattfinden.	PVG BLK
13	Ergänzung der Stadtnamen in den Überschriften der Fahrpläne zum Stadtverkehr	PVG BLK
14	Einführung eines Kombiticket für den Tourismus im Burgenlandkreis ähnlich der Leipzig Regio Card-Classic und -Premium in Zusammenarbeit mit der Tourismusförderung im Burgenlandkreis	Burgenlandkreis PVG BLK
15	Ausweitung von Angeboten des Mobilitätstrainings (Schulung zu ÖPNV-Grundlagen) für spezielle Zielgruppen, wie bspw. Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen	Burgenlandkreis PVG BLK
16	Unterstützung der Stadt Naumburg bei der Mitwirkung einer Prüfung der Verlängerung der RB 77 bis zum Kaufland und in diesem Zusammenhang bis zu drei neue Stationen (Burgenlandklinikum, Landratsamt und Kaufland).	Burgenlandkreis Stadt Naumburg

6.7. Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Für die Zukunft muss sich der Burgenlandkreis auf einige Herausforderungen, wie beispielsweise den demografischen Wandel einstellen. Zudem müssen klimapolitische Ziele verstärkt umgesetzt werden. Aus diesen Gründen muss sich der ÖPNV weiterentwickeln und künftige Entwicklungen berücksichtigen. Das Ziel bleibt dabei, einen kundenfreundlichen und qualitativ hochwertigen ÖSPV den Einwohnern des Burgenlandkreises anzubieten, der auch wirtschaftliche Aspekte beachtet. Außerdem muss eine wesentliche Aufgabe der öffentlichen Hand und zwar die Daseinsvorsorge hinsichtlich des ÖPNV weiterhin erfüllt werden, damit eine Grundlage für die Bevölkerung des Burgenlandkreises geschaffen ist, um sich am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben zu beteiligen. Für die Weiterentwicklung des ÖSPV im Burgenlandkreis sind daher die folgenden Maßnahmen aus TABELLE 57 für die Laufzeit des Nahverkehrsplans geplant, um die vollständige Umsetzung der geforderten Festlegungen aus KAPITEL 3 umzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens in Kooperation mit dem Burgenlandkreis.

Tabelle 57: Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Nr	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs- zeitraum
1	Strategisches Liniennetz Kap. 3; Kap. 4.1.1-4.1.4	Umsetzung des „zukunftsicheren ÖPNV-Konzepts 2020 für den Burgenlandkreis“ im erweiterten Netz und der Maßnahmen aus TABELLE 53	hoch	zusätzliche Kosten für den Betrieb, Finanzierung: offen	2018- 2020
2	Barrierefreiheit Kap. 3.12; Kap. 4.6	Erhebung und Erfassung von Grundlagendaten zur Analyse und Bewertung der Barrierefreiheit gemäß den Festsetzungen aus Kap. 3. Priorisierung von nicht barrierefreien Haltestellen. Aktualisierung des Nahverkehrsplans.	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: vsl. Fördermittel NASA	2018- 2019
3	Verknüpfungspunkte Kap. 3.5; Kap. 4.1.7; Kap. 6.2.1; Kap. 6.2.2	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 Baulastträger erforderlich.	hoch	Zusätzliche Kosten für Infrastrukturmaßnahmen Finanzierung: offen	2018- 2019
4	Anschlusssicherung Kap. 3.6. Kap. 4.1.8	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

Nr	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungszeitraum
5	Ortterschließung durch Haltestellen Kap. 3.3; Kap. 4.1.5	Erhöhung des Erschließungsgrades durch Haltestellenverdichtung. Prüfung und ggf. Umsetzung insbesondere der Standorte aus ANLAGE 50. Weitere neue Standorte für Haltestellen sind möglich.	mittel	zusätzlich Kosten im niedrigen Bereich Finanzierung: Eigenmittel PVG	2018-2019
6	Flexible Bedienformen Kap. 3.4; Kap. 4.1.6 Kap. 6.3.2	Die ÖPNV-Angebote durch flexible Bedienformen in dünn besiedelten Räumen sind zu stärken und auszuweiten (siehe ANLAGE 39). 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
7	Anbindung regionalbedeutsamer Ziele Kap. 3.8; Kap. 4.1.9	Anbindung aller regionalbedeutsamen Ziele gemäß den definierten Anforderungen aus KAPITEL 3. 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 Kap. 3.1; Kap. 3.11; Kap. 4.3; Kap. 6.5	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 Kapitel 3.10 durchzuführen	mittel	keine	ab 2019
12	Information und Service Kap. 3.1; Kap. 3.10; Kap. 4.4.	Hinsichtlich der Information und Kommunikation sind die geforderten Festsetzungen aus KAPITEL 3 sowie die Verbesserungsmaßnahmen aus ANLAGE 47 anzustreben.	niedrig	keine	ab 2018

Nr	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs- zeitraum
13	Straßenbahn Kap. 3.2; Kap. 4.1.2.;	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 Kap. 6.6	Umsetzung der TABELLE 56	niedrig	ggf. zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2018
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 Kap. 3.9, 4.4	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 ÖSPV

Im Rahmen der Verkehrsprognose des ÖSPV im Burgenlandkreis werden die relevanten Entwicklungen bis zum Jahr 2025 abgeschätzt. Zunächst wird ein Ausblick für die Raum- und Bevölkerungsstruktur mittels fundierter Annahmen gegeben, um anschließend Erwartungen hinsichtlich der künftigen ÖSPV-Nachfrage zu skizzieren. Für den weiteren Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans über das Jahr 2025 hinaus ist die Prognose im Rahmen einer Aktualisierung fortzuschreiben.

7.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur

Für eine Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur wurde vergleichend zu den Ausführungen des KAPITELS 2 geprüft, inwiefern sich Änderungen für den Prognosezeitraum bis 2025 abzeichnen. Entsprechende Entwicklungen werden, soweit sie quantifizierbar und signifikant sind, in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

In den beiden nachstehenden TABELLEN 58 UND 59 wurden entsprechende Prognosen zusammengestellt. Besonders berücksichtigt werden muss die Bevölkerungs- und Schülerstruktur (Zahlenwerte siehe Tabellen), da sich folgende Entwicklungen abzeichnen:

- weiterer Rückgang der Bevölkerung im Landkreis mit geringer Differenzierung zwischen Mittelzentren und ländlichem Raum
- auch in den Nachbarlandkreisen ist von sinkender Bevölkerungszahl auszugehen
- in den Oberzentren Halle (Saale) bzw. Leipzig wächst dagegen die Bevölkerungszahl wieder an
- die Gesamtschülerzahl entwickelt sich in den allgemeinbildenden Schulformen unterschiedlich, ist tendenziell aber bis 2025 steigend
- die Altersstruktur ändert sich deutlich
- absolute Zunahme der Anzahl der Bevölkerung in den Altersgruppen 6 bis unter 19 und ab 65 Jahre
- absolute Abnahme der Anzahl der Bevölkerung in den Altersgruppen unter 6 und 19 bis 65 Jahre

Diese Entwicklungen wurden im Verkehrsmodell möglichst genau abgebildet (siehe KAPITEL 7.2).

Tabelle 58: Zusammenstellung und Abschätzung der Entwicklung prognoserelevanter Parameter der Raum- und Bevölkerungsstruktur für 2025

Raum- und Bevölkerungsstruktur	Prognoseannahmen				
Einordnung des Untersuchungsgebietes zu Kap. 2.1.1	unveränderte(r) Kreiszuschnitt und Gemeindestruktur				
	unveränderte Einbindung in die Verbundstruktur des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes				
Raumstruktur zu Kap. 2.1.2	unverändert: Zentrale Orte, Raumkategorien				
Bevölkerungsstruktur zu Kap. 2.1.3	veränderte Einwohnerzahl		Variante 1	Variante 2	
	im Burgenlandkreis 2025 zu 2016		-9,2%		
	benachbarte Landkreise/ kreisfreie Städte:	im Saalekreis 2025 zu 2016:		-6,2%	
		im Landkreis Leipzig 2025 zu 2016:		+0,7%	-2,7%
		im Landkreis Altenburger Land 2025 zu 2016:		-10,2%	
		in der Stadt Gera 2025 zu 2016:		-6,3%	
		im Landkreis Greiz 2025 zu 2016:		-10,4%	
		im Saale-Holzland-Kreis 2025 zu 2016:		-9,3%	
		im Landkreis Weimarer Land 2025 zu 2016:		-4,3%	
		im Landkreis Sömmerda 2025 zu 2016:		-6,2%	
		im Kyffhäuserkreis 2025 zu 2016:		-9,4%	
		im Landkreis Mansfeld-Südharz 2025 zu 2016:		-10,5%	
		in der Stadt Jena 2025 zu 2016:		+2,5%	
		in der Stadt Halle 2025 zu 2016:		+2,9%	
		in der Stadt Leipzig 2025 zu 2016:		+10,3%	+8,9%
Proportionale Entwicklung bei Anzahl der Beschäftigten am Wohnort/Arbeitsort					
<small>Hinweis: grüne Markierung steht für steigende Werte, rote Markierung steht für sinkende Werte. Quelle: 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030 Sachsen-Anhalt bzw. 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030 mit 2 Varianten bzw. 1. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Thüringen</small>					
weitere regional bedeutsame Ziele und Standorte zu Kap. 2.3	unveränderte Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächiger Industrie- und Gewerbegebiete, der Freizeitziele und touristischen Einrichtungen, medizinischer Einrichtungen				

Tabelle 59: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2025

	Einwohner	Einwohnerprognose 2025
Elsteraue	8.452	7.765
Hohenmölsen	9.822	8.887
Lützen	8.625	7.891
Naumburg	33.012	30.002
Teuchern	8.262	7.484
Weißenfels	40.398	35.946
Zeitz	29.052	26.821
Verbandsgemeinde Droyßiger-Zeitzer Forst:		
Droyßig	2.016	1.806
Gutenborn	1.821	1.670
Kretzschau	2.505	2.374
Schnaudertal	972	903
Wetterzeube	1.833	1.658
Verbandsgemeinde An der Finne:		
An der Poststraße	1.698	1.557
Bad Bibra	2.783	2.581
Eckartsberga	2.449	2.197
Finne	1.186	1.103
Finneland	1.092	1.002
Kaiserpfalz	1.585	1.462
Lanitz-Hassel-Tal	1.131	997
Verbandsgemeinde Unstruttal:		
Balgstädt	1.143	1.037
Freyburg (Unstrut)	4.735	4.345
Gleina	1.266	1.133
Goseck	1.018	914
Karsdorf	1.655	1.466
Laucha an der Unstrut	2.969	2.774
Nebra	3.349	3.008
Verbandsgemeinde Wethautal:		
Meineweh	1.075	944
Mertendorf	1.662	1.525
Molauer Land	1.055	935
Osterfeld	2.490	2.245
Schönburg	1.070	933
Stößen	906	816
Wethau	994	892
Summe Landkreis		184.081
davon:	unter 6 Jahre (J.)	8.215
	6 bis unter 16 J.	13.799
	16 bis unter 19 J.	3.978
	19 bis unter 67 J.	114.524
	über 67 J.	43.565

*Hinweis: grüne Markierung steht für steigende Werte, rote Markierung steht für sinkende Werte.
Berechnungsbasis: 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030 Sachsen-Anhalt*

Hinsichtlich einer kleinteiligen, schulbezogenen Prognose der Schülerzahlen liegt eine „Schulentwicklungsplanung der allgemeinbildenden Schulen für den Zeitraum 2014/2015 bis 2018/2019“ des Amtes für Bildung, Kultur und Sport des Burgenlandkreises vor. Dieses Planwerk basiert für die enthaltenen Langfristprognosen bis 2025 noch auf den Daten der zwischenzeitlich überholten 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Landes Sachsen-Anhalt und ist deshalb nicht mehr für die Prognosen des vorliegenden Nahverkehrsplans zu verwenden.

Hinsichtlich der Entwicklung der Schülerzahlen (als Grundlage für den künftigen Schülerbeförderungsbedarf) wird deshalb von den in Tabelle 60 aufgeführten Prognosedaten der betreffenden Altersklassen ausgegangen (6 bis unter 16 bzw. 16 bis unter 19 Jahre). Hieraus ist die folgende Entwicklung ableitbar:

Tabelle 60: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2025

Schulstruktur zu Kap. 2.2	unverändertes Standortnetz der allgemeinbildenden Schulen (Grundschule, Sekundarschule, Gymnasium, Förderschule) als auch der Berufsbildenden Schulen	
	veränderte Gesamtschülerzahl aller öffentlichen Grundschulen im Schuljahr 2025/2026 zu 2016/2017	+2%
	veränderte Gesamtschülerzahl aller Sekundarschulen im Schuljahr 2025/2026 zu 2016/2017	+2%
	veränderte Gesamtschülerzahl aller öffentlichen Gymnasien im Schuljahr 2025/2026 zu 2016/2017	+4%
	Förderschüler im Schuljahr 2025/26 zu 2016/2017	+2%
	Mittlere Entwicklung (alle Schulformen)	+3%

*Hinweis: grüne Markierung steht für steigende Werte, rote Markierung steht für sinkende Werte;
Quelle: Eigene Abschätzung auf Basis der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose Sachsen-Anhalt*

7.2. Entwicklung der Verkehrsnachfrage

7.2.1. Grundlagen

Gegenstand und Szenarien

Die strukturelle Entwicklung im Burgenlandkreis ist für die kommenden Jahre (fortschreitender demografischer Wandel, älter werdende Bevölkerung, vgl. KAPITEL 7.1) mit Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage insgesamt verbunden und beeinflusst somit auch die Nachfrageströme im ÖPNV. Zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen (KAPITEL 6) auf deren verkehrliche Wirksamkeit sowie zur Beurteilung der Auswirkungen erwarteter struktureller Entwicklungen ist es erforderlich, verschiedene (Prognose-) Szenarien zu definieren und zu bewerten:

Analysefall 2015/2016

Es werden das Verkehrsangebot im ÖPNV des Burgenlandkreises im Jahresfahrplan 2016 sowie die in diesem Zeitraum aktuellen Strukturdaten berücksichtigt. Der Analysefall dient als Referenzfall für die Beurteilung der Prognosefälle.

Prognose-0-Fall 2025

Der Prognose-0-Fall dient dazu, die Wirkungen der strukturellen Entwicklungen auf die Verkehrsnachfrage abzuschätzen, wenn von einem gegenüber der Analyse konstant bleibenden Verkehrsangebot ausgegangen wird. Auf der Grundlage dieses Szenarios wird es möglich, festzustellen, ob erwartete Nachfrageänderungen Folgen der strukturellen Entwicklung oder/ und der angebotsseitigen Maßnahmen sind.

Prognoseplanfall 2025

Ergänzend zur absehbaren Strukturdatenentwicklung erfolgt eine Abschätzung der Wirkung der Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen linien- und fahrplanbezogenen Maßnahmen zur Gestaltung des ÖPNV (KAPITEL 6).

7.2.2. Methodik

Als Hilfsmittel für die Berechnung des Prognose-0-Falls wird auf das beim MDV vorhandene, integrierte Verkehrsmodell (unter Nutzung der Planungssoftware PTV-Visum) zurückgegriffen. Das Verkehrsmodell enthält für den gesamten MDV-Verbundraum die relevanten Verkehrsangebote des ÖPNV sowie ergänzend das Netz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in vereinfachter Form. Zur Bewertung der Auswirkungen der strukturellen Änderungen werden die prognostizierten Entwicklungen in Relation zu den derzeitigen Nachfragekenngrößen gesetzt.

Für den Prognoseplanfall wird auf die im Rahmen des „zukunftsicheren ÖPNV-Konzepts 2020 für den Burgenlandkreis“ („Clever unterwegs im Burgenlandkreis“) erstellte Verkehrsprognose zurückgegriffen.

Prognosen für den Schienenpersonennahverkehr sind kein Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans. Hierzu wird auf den geltenden ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt verwiesen.

7.2.3. Ergebnisse

Entwicklung bis 2025 ohne Angebotsänderungen (Prognose-0-Fall)

Die Strukturdatenprognose berücksichtigt die in KAPITEL 7.1 genannten Rahmenbedingungen:

- Entwicklung der Bevölkerung (-9 %, differenziert nach Gemeinden)
- Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen Schulen (+3 %, im Mittel)
- zur Bevölkerung proportionale Entwicklung der Beschäftigungsdaten
- Konstanz der weiteren Größen wie Verkaufsflächen etc.

Weiterhin berücksichtigt ist die zu erwartende Strukturdatenentwicklung in den benachbarten Landkreisen sowie in den Oberzentren Leipzig und Halle, welche in Folge der starken Verflechtungen Auswirkungen auf die Verkehrsströme in Richtung des Burgenlandkreises haben.

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“ (siehe KAPITEL 6) – die folgenden Entwicklungen erwartet:

- Rückgang der Verkehrsnachfrage im Busverkehr (Jedermannverkehr) um insgesamt ca. 16 %, dabei
 - 17 % im Regionalverkehr,
 - 13 % im Stadtverkehr
- Rückgang der Verkehrsnachfrage (Jedermannverkehr) in der Naumburger Straßenbahn um rund 8 %
- Zuwachs der Nachfrage in der Schülerbeförderung um ca. 3 %
- Rückgang des Pkw-Verkehrs um ca. 10 % im Binnenverkehr des Burgenlandkreises.

Es kann davon ausgegangen werden, dass der für die derzeit realisierte Verkehrsnachfrage ermittelte Schülerverkehrsanteil von ca. 60 Prozent an der Gesamtfahrgastzahl (KAPITEL 4.2) ohne angebotsseitige Maßnahmen und deren entsprechende Vermarktung deutlich weiter anwachsen würde, da die Fahrgastrückgänge fast ausschließlich den Jedermann-Verkehr betreffen. Mit dem in KAPITEL 6 angegebenen Maßnahmenkonzept wird deshalb das Ziel verfolgt, dieser Entwicklung gegenzusteuern und den ÖPNV attraktiver auch für in der Verkehrsmittelwahl freie „Jedermann-Fahrgäste“ auszugestalten.

Unter Berücksichtigung der hinsichtlich Jedermannverkehr bzw. Schülerbeförderung abweichenden Entwicklungen wäre, sofern das ÖPNV-Angebot in der derzeitigen Qualität unverändert erhalten bleibt, bezogen auf die Verkehrsnachfrage im Analysezustand 2016/2017 (siehe KAPITEL 2.5) bis zum Zielhorizont 2025 die in der nachfolgenden TABELLE 61 angegebene Entwicklung zu erwarten:

Tabelle 61: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Burgenlandkreis bis 2025 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)

beförderte Personen	2016/17	2025	Entwicklung
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%

Die Naumburger Straßenbahn weist neben ihrer Funktion als innerstädtisches Verkehrsmittel eine hohe Bedeutung im Rahmen des Tourismus auf, so dass die prognostizierte Nachfrageentwicklung nicht allein auf Basis der negativen Bevölkerungsentwicklung abgeschätzt werden sollte. Die hier in den zurückliegenden Jahren erreichten Nachfragezuwächse (vgl. KAPITEL 2.5.5) verdeutlichen dies. Der oben angegebene Rückgang um lediglich 1 Prozent trägt dieser Sonderrolle der Naumburger Straßenbahn Rechnung.

Entwicklung bis 2025 unter Umsetzung geplanter Maßnahmen

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 62):

Tabelle 62: 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 Naumburger 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.

Fazit

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. VERGABE DER ÖSPV-LEISTUNGEN

Die Raum- und Bevölkerungsstruktur im Burgenlandkreis erlauben es nicht, dass ÖSPV-Leistungen eigenwirtschaftlich durchgeführt werden. Aus diesem Grund vergibt der Burgenlandkreis zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge und als Beitrag zu einer umweltfreundlichen Alternative zum PKW-Verkehr ÖSPV-Leistungen, um die geforderten Festlegungen aus KAPITEL 3 und damit einen attraktiven ÖPNV für die Bewohner des Burgenlandkreises zu ermöglichen. Die Vergabe von Leistungen des ÖSPV erfolgt durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA), in dem zusätzlich zum Nahverkehrsplan spezifische Regelungen zur Leistungserbringung vertraglich abgesichert werden. Die Vergabe richtet sich nach der EU-Verordnung 1370/2007.

Als Vergabeverfahren für den Linienbusverkehr nach § 42 PBefG wird im Burgenlandkreis eine Direktvergabe durchgeführt, um an das kommunale Verkehrsunternehmen PVG Burgenlandkreis mbH Verkehrsleistungen zu übertragen. Dabei wird das gesamte Liniennetz des ÖSPV in seiner Gesamtheit vergeben, um eine ausreichende Verkehrsbedienung (Daseinsvorsorge) zu gewährleisten sowie die Verkehrsgestaltung wirtschaftlich, integriert und kooperativ zu organisieren. Die Bildung von sogenannten „Linienbündeln“ ist aus diesem Grunde nicht erforderlich. Die Vergabe im Busverkehr erfolgt ab 01. März 2019 und hat eine Laufzeit von 10 Jahren.

Hinsichtlich der Vergabe ist das Landesvergabegesetz des Landes Sachsen-Anhalt insbesondere hinsichtlich der Tariftreue und Entgeltgleichheit zu berücksichtigen.

9. FINANZIERUNG DES ÖPNV

Der Burgenlandkreis führt im Rahmen der Gesamtorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA; i.d.F. d. Bek. vom 31. Juli 2012; GVBl. LSA S. 307) die Funktion des Aufgabenträgers für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖSPV) im Sinne von § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aus. Der Straßenpersonennahverkehr ist dabei vom ÖPNVG bestimmt als Pflichtaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis. Die Finanzverantwortung als eine der wesentlichen Aufgabenschwerpunkte obliegt gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG LSA dem Aufgabenträger.

Im Burgenlandkreis bedingen die historisch gewachsenen Gegebenheiten, insbesondere die homogene Struktur und Organisation der Betreiber der Verkehre in den ehemals vorhandenen zwei Altkreisen als kommunales Unternehmen, dass einheitliche Finanzierungsformen im ÖSPV angewendet werden können. Eine Besonderheit stellt der historische Straßenbahnverkehr der Naumburger Straßenbahn GmbH als privater Betreiber dar, auf den gesondert eingegangen wird.

Aufgrund der einheitlichen Herangehensweise im ÖSPV für das gesamte Kreisgebiet wurde bei der Neuvorgabe der Linienverkehre entschieden, entgegen der früheren Verfahrensweise nunmehr ein einheitliches Linienbündel für den gesamten Verkehrsraum zu bilden.

9.1. Allgemeine Grundsätze der Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmt sich für den Burgenlandkreis nach den §§ 8 ff. ÖPNVG LSA. Der Aufgabenträger Burgenlandkreis erhält vom Land Sachsen-Anhalt Zuweisungen für den allgemeinen ÖSPV (Jedermann-Verkehre), für Fahrplan- und Tarifabstimmungen, für Investitionen in den ÖSPV und zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes sowie zur Finanzierung von Rabatten auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs und für den Erhalt und die Verbesserung der Qualität und Sicherheit des in den Linienverkehrs integrierten Ausbildungsverkehrs gemäß §§ 8, 8a und 9 ÖPNVG LSA. Aufgrund nichtzureichender Landesmittel stellt der Burgenlandkreis zusätzlich eigene Mittel zur Verfügung. Die Zuweisungen gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA verändern sich entsprechend der Höhe der dem Land aus dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mittel.

Der Burgenlandkreis verwendet grundsätzlich mindestens 17,5 % des Zuweisungsbetrages gem. § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA für Investitionen in barrierefreie Omnibusse und sonstige Infrastruktur der den Linienverkehr betreibenden Verkehrsunternehmen.

9.2. Landeszuweisungen nach § 8 a ÖPNVG LSA

Wie unter KAPITEL 9.1. allgemein dargestellt wurde, erhält der Burgenlandkreis vom Land Sachsen-Anhalt zweckgebundene Landeszuweisungen für den ÖSPV. Diese berechnen sich nach der gesetzlich vorgegebenen Methodik nach § 8 a (1) ÖPNVG LSA und setzen sich aus folgenden Finanzierungsanteilen zusammen:

1. Anteil der Fahrplankilometer (Fpl.-km) des Aufgabenträgers an den gesamten Fahrplankilometern im Land (Angebotsfaktor) 25 v.H.
2. Anteil der Fläche des Aufgabenträgers an der Gesamtfläche des Landes (Flächenfaktor) 30 v.H.
3. Anteil der Fahrten je Einwohner des Aufgabenträgers an der Gesamtsumme der Fahrten je Einwohner im Land, ohne Berücksichtigung der Fahrten der Schüler und Auszubildenden, der Fahrten der schwerbehinderten Menschen und von Fahrten, die aufgrund vertraglicher Regelungen mit Dritten erfolgen (Erfolgsfaktor) 40 v.H.
4. Anteil der auf das Gebiet des Aufgabenträgers entfallenden Streckenlänge des Straßenbahnnetzes an der Gesamtstreckenlänge des Straßenbahnnetzes im Land bei nicht nur zeitweiliger Gewährleistung des Straßenpersonennahverkehrs durch Straßenbahnen (Straßenbahnfaktor) 5 v.H.

Die Berechnungen erfolgen durch das Landesverwaltungsamt auf der Grundlage der bis zum 15. Mai eines jeden Jahres einzureichenden ÖSPV-Statistik des zurückliegenden Haushaltsjahres. Der Aufgabenträger erhält im laufenden Haushaltsjahr Vorauszahlungen auf den Zuweisungsbetrag für das laufende Jahr in Höhe von 90 v.H. in vier Ratenzahlungen des für das vorvergangene Jahr festgelegten Zuweisungsbetrages und eine Schlusszahlung für das abgelaufene Jahr.

Die jeweiligen Anteile des Burgenlandkreises sind in TABELLE 63 prozentual von den Landeszuweisungen dargestellt:

Tabelle 63: Anteile des Burgenlandkreises der Landeszuweisung

	prozentuale Anteile BLK an der Landeszuweisung (in %)				
	2012	2014	2015	2016	2017
Angebotsfaktor	6,58	6,19	6,02	6,26	6,17
Flächenfaktor	6,91	6,91	6,91	6,91	6,91
Erfolgsfaktor	4,91	5,21	5,04	5,13	5,19
Straßenbahnfaktor	1,32	1,32	1,32	1,33	1,47
Gesamtanteil (finanziell)	5,75	5,77	5,66	5,76	5,77

Die Landeszuweisungen werden jährlich durch den Aufgabenträger anteilig auf die Verkehrsunternehmen PVG Burgenlandkreis mbH (PVG) und Naumburger Straßenbahn GmbH (NSB) entsprechend ihres Anteils an den jeweiligen Finanzierungsfaktoren aufgeteilt. Die Zuwendungen erfolgen an die PVG im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sowie an die NSB per Zuwendungsbescheid.

Auf Basis der jeweiligen Abrechnungen der Verkehrsunternehmen an den Aufgabenträger erfolgt per 30. Juni d.J. die Einreichung des Jahresverwendungsnachweises des BLK an das Landesverwaltungsamt.

Die Abrechnung des erforderlichen Investitionsanteiles i.H.v. 17,5 % an den Landeszuweisungen erfolgt in einem 4-jährigen Turnus gemäß § 8 (4) ÖPNVG LSA.

9.3. Zuwendungen der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)

Eine weitere Finanzierungssäule des straßengebundenen ÖPNV im Burgenlandkreis stellt die anteilige Zuschussung der NASA GmbH für landesbedeutsame Linien im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt dar. Diese Finanzierungsart geht zurück auf die frühere Finanzierung sogenannter ÖPNV-Optimierungsverkehre in den 1990- und 2000-er Jahren. Diese Verkehre wurden als Ersatz unrentabler SPNV-Verkehre mit z.T. unterschiedlichen Finanzierungssätzen eingerichtet. Seit dem Jahr 2010 wurde diese Finanzierung landesseitig vereinheitlicht und nach Verbindungskategorien gemäß ÖPNV-Plan des Landes geordnet neu aufgestellt. Die Mindestbedienstandards gemäß Verbindungskategorien können nachfolgender TABELLE 64 entnommen werden:

Tabelle 64: Mindestbedienstandards landesbedeutsame Linien

Verbindungsgemäß ÖPNV-Plan	Angebot			Bedienungszeit (Std.)		
	Mo-Fr (Taktfrequenz)	Sa (Fahrtenpaare)	So/ Ftg. (Fahrtenpaare)	Mo-Fr	Sa	So/ Ftg.
Oberzentrum – Oberzentrum	Keine Fälle im Busverkehr					
Mittelzentrum / Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrum – Oberzentrum	1 + V	4	4	18	12	12
Mittelzentrum / Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrum – Mittelzentrum sowie MOZ – MOZ	1	4	4	16	12	12
Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums – Zentrum jeder Art	2 + V	4	4	14	12	12
Sonstige Funktion im Landesinteresse	2	4	4	14	12	12

Quelle: NASA, Stand: 2018.

Weitere wesentliche Qualitätskriterien und Merkmale des Landesbusnetzes sind:

- Vermarktung des ÖPNV-Landesnetzes erfolgt einheitlich im Rahmen der ÖPNV-Dachmarkenkommunikation des Landes
- abgestimmter Fahrplan
- Verknüpfung der Buslinien im System des integralen Taktfahrplans (ITF) mit anderen Bahn- und Buslinien des Landesnetzes
- Festlegung und Einhaltung von Anschlussprioritäten
- Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen in technisch/optisch einwandfreiem Zustand mit Stellfläche zur Aufnahme von Rollstuhl / Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Fahrrädern
- kostenlose Fahrradbeförderung (Beförderung erfolgt nur bei entsprechendem Platzangebot); Vorrang der Rollstuhl- bzw. Kinderwagenbeförderung
- Vorhandensein elektronischer Haltestellenansagen und -anzeigen
- Anerkennung überregionaler Tarife und Tarifangebote des Landes

- Verpflichtung: Überprüfung aller Qualitätskriterien durch den Aufgabenträger
- Überprüfung der Nachfrage durch Fahrgasterhebungen des Landes.

Der derzeitige Ausgleichsbetrag des Landes beträgt für zusätzlich zu erbringende Fahrplan-km des ÖPNV-Landesnetzes 1,55 €/Fpl.-km.

Der Ausgleichsbetrag für die Erfüllung vorgegebener Qualitätsstandards beträgt für sämtliche Fahrplan-km einer Landesbuslinie 0,30 €/Fpl.-km.

Zur Bewilligung der Landesnetzzuwendungen erteilt die NASA GmbH für jede betroffene Landesbuslinie einen entsprechenden Zuwendungsbescheid. Der Aufgabenträger leitet die erhaltene NASA-Zuwendung innerhalb seines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die PVG weiter.

Für die Bewirtschaftung, Verwendung und den Nachweis der Verwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 Landeshaushaltsordnung in der jeweils aktuellen Fassung. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen. So bleiben die im Rahmen der NASA-Zuwendung geförderten zusätzlichen Fahrplankilometer bei der Berechnung der Landeszuweisung nach § 8 a ÖPNVG LSA unberücksichtigt.

Der Aufgabenträger hat die zweckgebundene Verwendung der Mittel in jährlichen linienweisen Verwendungsnachweisen zu dokumentieren und gegenüber der NASA GmbH abzurechnen.

Eine Übersicht der gewährten Mittel ist in ANLAGE 53 enthalten.

9.4. Finanzierung der Naumberger Straßenbahn

Eine gewisse Sonderstellung auch in der Finanzierung ihrer Verkehrsleistung nimmt derzeit die historische Naumberger Straßenbahn ein. Die Naumberger Straßenbahn GmbH ist ein privatrechtlich organisiertes Verkehrsunternehmen ohne kommunale Beteiligung. Die Straßenbahnverkehre werden ausschließlich mit historischen Straßenbahnfahrzeugen erbracht. Seit 2007 verkehrt die Straßenbahn wieder im täglichen Linienverkehr (2007 – 2011 als Probetrieb). Nachdem anfänglich der Schwerpunkt auf Touristen als Fahrgäste gelegt wurde („Naumberger Touristenbahn“), erlangte die Straßenbahn im Laufe der Jahre mehr und mehr Bedeutung auch als ÖPNV-Verkehrsmittel und ist seitdem im Stadtverkehr Naumburg als Linie 4 gleichberechtigt mit den Stadtbuslinien 101 – 103 unterwegs (vgl. KAP. 4.1.2).

Die bisherige Finanzierung der historischen Straßenbahn umfasst derzeit Einnahmen und Ausgaben i.H.v. insgesamt ca. 370 T€ und setzt sich wie folgt zusammen:

• Einnahmen aus Linienbetrieb und sonstige Erlöse	ca. 50,0 %
• Zuwendung des Burgenlandkreises nach § 8 a ÖPNVG LSA	ca. 25,0 %
• Zuwendung des Burgenlandkreises nach § 8 b ÖPNVG LSA	ca. 18,0 %
• freiwillige Zuwendung der Stadt Naumburg	ca. 7,0 %

Von den derzeitigen Ausgaben entfallen ca. 9,5 % auf Material-, ca. 64 % auf Personal- und 6,5 % auf sonstigen Aufwand sowie ~ 20 % auf bezogene Leistungen.

Der Aufgabenträger Burgenlandkreis nimmt jährlich die Zuwendungsanträge der Straßenbahn entgegen und reicht seinerseits beim Land die Leistungsstatistik der Straßenbahn nach § 8 a ÖPNVG LSA sowie den Antrag auf zusätzliche Finanzierung ein. Mit der Novellierung des ÖPNVG LSA im Jahr 2010 wurde seitens des Gesetzgebers

die Möglichkeit eingeräumt, dass nach § 8 b Abs. 2 Nr. 4 ÖPNVG LSA über die Zuweisungen nach § 8 Abs. 3 hinaus nach Maßgabe des Landeshaushaltes Zuwendungen gemäß § 44 Landeshaushaltsordnung an die Aufgabenträger gewährt werden, u.a. für Straßenpersonennahverkehre durch Straßenbahnen, die im Gebiet eines Aufgabenträgers ausschließlich mit historischen Fahrzeugen erbracht werden.

Weiterhin leistet derzeit die Stadt Naumburg aufgrund der Bedeutung der historischen Straßenbahn als Alleinstellungsmerkmal einen eigenen freiwilligen finanziellen Beitrag im Rahmen der Wirtschaftsförderung.

Der Burgenlandkreis leistet aus grundsätzlichen kommunalpolitischen Erwägungen heraus bisher keinen eigenen finanziellen Beitrag aus Kreismitteln, sondern reicht die o.g. Landesmittel mit Hilfe von Zuwendungsbescheiden vollständig und zweckgebunden an die Straßenbahn aus. Des Weiteren trägt der Aufgabenträger für eine ordnungsgemäße jährliche Mittelverwendung und –abrechnung bzw. Verwendungsnachweisführung gegenüber dem Landesverwaltungsamt die Verantwortung.

9.5. 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.

9.5.1. Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“

Neben laufenden Betriebskosten für das erweiterte Verkehrsangebot ist die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes mit weiteren, einmaligen Investitionen bzw. Kosten verbunden. Die Kosten betreffen sowohl Investitionen in die Infrastruktur, als auch die Finanzierung von begleitenden Maßnahmen. Die nachfolgende TABELLE 65 liefert hierzu einen Überblick:

Tabelle 65: Investitionen im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes

Nr.	Verwendungszweck	Abschätzung Betrag in T€	Zeitraum	Förderung durch
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 Vermarktungskonzeptes	33	2019	-
5	Evaluierung und Erhebung der Nachfragewirkung		2024ff	

Quelle: Landratsamt Burgenlandkreis, Stand: August 2018

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

9.5.2. Herstellung der Barrierefreiheit im ÖSPV (Haltestellen)

Gemäß Personenbeförderungsgesetz hat der Nahverkehrsplan die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Dazu sollen in einer Ergänzung des vorliegenden Planentwurfs zeitnah sämtliche Bushaltestellen im Burgenlandkreis entsprechend ihrer Bedeutung gemäß Leitfaden Barrierefreiheit des MDV eingeordnet und für den späteren barrierefreien Umbau im Zeitraum 2022 bis 2029 priorisiert werden (s. KAPITEL 3.12). Hierfür sind entsprechende Mittel bereitzustellen, welche der nachfolgenden TABELLE 66 entnommen werden können:

Tabelle 66: Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit

Nr.	Verwendungszweck	Abschätzung Betrag in T€	Zeitraum	Förderung durch
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

Es wird davon ausgegangen dass sich der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen gemäß Priorisierung über die gesamte Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans erstreckt. Im Zusammenhang mit der für 2023 vorgesehenen Aktualisierung sind die obigen Daten entsprechend fortzuschreiben.

9.6. Ausblick auf die ÖPNV-Finanzierung bis 2024

Die ÖPNV-Finanzierung basiert zum einen auf dem Sachsen-Anhalt zustehenden Anteil an den Regionalisierungsmitteln des Bundes. Über deren Entwicklung bis 2031 hatten sich Bund und Länder bereits im Jahr 2016 über den sogenannten Kieler Schlüssel i.H.v. jährlich 8 Mrd. Euro mit einer jährlichen Dynamisierung von 1,8 % ab 2017 verständigt. Die unveränderte Anwendung des Kieler Schlüssels hätte jedoch bedeutet, dass vor allem die ostdeutschen Bundesländer deutlich weniger Regionalisierungsmittel erhalten hätten. Um diese Nachteile zu kompensieren, stellt der Bund bis 2031 zusätzlich jährlich ~200 Mio. Euro zur Verfügung, die nach einem besonderen Verteilungsschlüssel unter den betroffenen Ländern verteilt und ebenfalls mit 1,8 % dynamisiert werden. Die Gesamtzuweisung nach dem 4. Regionalisierungsgesetz erhöhte sich im Jahr 2016 um ca. 4,1 Mio. € und damit auf 109,0 % der Altzuweisung. Allerdings ergibt sich in den darauffolgenden Jahren ein deutlich geringerer Zuwachs auf 105,2 % in 2019, 102,4 % in 2024 und 103,6 % in 2029.

In der Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Verantwortung des Burgenlandkreises ergeben sich insgesamt die Finanzierungsanteile lt. ANLAGE 53. Ersichtlich ist, dass sich der prozentuale Anteil des Burgenlandkreises im jährlichen Durchschnitt bei ca. 50 % bewegt. Für das Jahr 2020 wird der prozentuale Anteil auf rund 55 % und ab dem Jahr 2024 auf ca. 65 % ansteigen. Auf die Ursachen wird im Folgenden eingegangen.

Bei der Planung des neuen ÖPNV-Konzeptes 2020 für den Burgenlandkreis (s.a. KAPITEL 6.1) wurde durch den Gutachter 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	Der Gutachter unterscheidet im Planfall nach einer Minimalvariante, dem sogenannten Basisnetz und einer erweiterten Variante (Erweitertes Netz).	
	Basisnetz	In der Kostenrechnung werden neue Elemente im Rahmen flexibler Bedienformen wie folgt berücksichtigt: <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.
	Erweitertes Netz	Das erweiterte Netz unterscheidet sich vom Basisnetz durch verschiedene Bausteine, welche weitgehend unabhängig voneinander zum Basisnetz hinzugefügt werden können (siehe TABELLE 67).

Tabelle 67: Maßnahmen des erweiterten Netzes

Gruppe	Maßnahmen	Kosten/Jahr (T€/Jahr)
A	Taktverdichtung von Regionallinien von 2-Std. auf 1-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 68: 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	-

*Basisjahr 2014.

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 Burgenlandkreis 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 das neue Verkehrsnetz aus Sicht der Nachfrage und Effektivität der Verkehrsdurchführung evaluiert und ggfs. Nachsteuerungen vorgenommen werden.

10. ERGEBNISSE VON ANHÖRUNGS- UND BETEILIGUNGSVERFAHREN

Entsprechend § 6 ÖPNVG LSA sowie § 8 (3) PBefG hat die Aufstellung des Nahverkehrsplans unter Beteiligung zumindest der örtlich tätigen Nahverkehrsunternehmen, der kreisangehörigen Gemeinden, der Straßenbaulastträger und des ehrenamtlichen Beirats zu erfolgen. Die im Rahmen des Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesses durchgeführten Schritte sind nachfolgend zusammengestellt.

Frühzeitige Beteiligung

Zu Beginn der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurde zwischen Oktober 2017 und Januar 2018 im Rahmen einer schriftlichen Abfrage die Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften, die Verkehrsunternehmen, welche im Burgenlandkreis Leistungen des ÖSPV anbieten sowie die benachbarten Aufgabenträger um die Übermittlung von Hinweisen und Anregungen zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans gebeten. Die Hinweise wurden soweit möglich im Rahmen der Planungen berücksichtigt. Die ANLAGE 55 gibt eine Übersicht zu allen Stellungnahmen der frühzeitigen Beteiligung sowie deren Antwort in Bezug auf den Nahverkehrsplan. Zudem fanden Beratungen mit spezifischen Akteuren des Burgenlandkreises statt, um deren Belange und Hinweise zu diskutieren. Folgende zusätzliche Beratungen wurden durchgeführt:

- 08.05.2018 – Beratung mit Vertretern der Mittelzentren
- 07.06.2018 – Beratung mit Vertretern der Verbandsgemeinden

Sitzungen des ehrenamtlichen Beirats

Im Rahmen der Einberufungen des Nahverkehrsbeirats¹² und den dazugehörigen Veranstaltungen hat der Burgenlandkreis auch unabhängige Bürger für diesen Beteiligungsprozess gewinnen können. Insgesamt beteiligten sich acht zufällig ausgewählte Bürger ehrenamtlich am Nahverkehrsbeirat und brachten ihre Perspektive und Verbesserungsvorschläge in die Beratungen mit ein.

05. Dezember 2017 – Erster Nahverkehrsbeirat

- Information des Nahverkehrsbeirats über den Bearbeitungsbeginn sowie die beabsichtigten Bearbeitungsschwerpunkte und Formalien
- Diskussion und Aufnahme von Hinweisen und Anregungen zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans

19. Juni 2018 – Zweiter Nahverkehrsbeirat

- Vorstellung des Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans
- Vorstellung Umsetzungsprojekt „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“
- Vorstellung des ÖPNV-Projekts „Muldental in Fahrt“ aus dem Landkreis Leipzig
- Diskussion der Inhalte

¹² Die Ergebnisniederschriften zu den Veranstaltungen des Nahverkehrsbeirates können der ANLAGE 56 entnommen werden.

24. September 2018 – Dritter Nahverkehrsbeirat

- Vorstellung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens
- Diskussion der Inhalte
- Terminkette bis zur Beschlussfassung

Arbeitsberatungen

Die Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgte im Rahmen der bestehenden Kooperation vom Burgenlandkreis und dem Mitteldeutschem Verkehrsverbund unter regelmäßiger Einbeziehung der Verkehrsunternehmen PVG Burgenlandkreis und Naumburger Straßenbahn sowie dem SPNV-Aufgabeträger NASA. In diesem Zusammenhang fanden die folgenden Abstimmungstermine statt:

12.06.2017 – Erste Arbeitsberatung

- Das Arbeitsprogramm für den Nahverkehrsplan wurde vorgestellt und gemeinsam erörtert.

26.01.2018 – Zweite Arbeitsberatung

- Vorstellung der Bestandsaufnahme
- Abstimmungen zum Anforderungsprofil

27.03.2018 – Dritte Arbeitsberatung

- Abstimmungen zur strategischen Ausrichtung des ÖSPV im Burgenlandkreis und zu einer künftigen Netzstruktur

23.04.2018 – Vierte Arbeitsberatung

- Abstimmungen zum Anforderungsprofil

12.06.2018 – Fünfte Arbeitsberatung

- Abstimmung zur Bewertung des vorhandenen ÖPSV
- Vorbereitung 2. Nahverkehrsbeirat

13.07.2018 – Sechste Arbeitsberatung

- Diskussion der Maßnahmenplanungen
- Feinabstimmungen

03.08.2018 – Siebte Arbeitsberatung

- Diskussion Entwurfsfassung
- Vorbereitung Anhörungsverfahren
- Terminkette bis zur Beschlussfassung

Anhörung

Die Anhörung der Verkehrsunternehmen, Gemeinden und sonstigen zu Beteiligten (z.B. benachbarte Aufgabenträger, Aufgabenträger SPNV, relevanter Ämter der Verwaltung des Burgenlandkreises, Fach- und Interessenverbände sowie anerkannte Vereine) erfolgte im Zeitraum August/ September 2018. Den Beteiligten wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans in elektronischer Form übersandt. Für die Übermittlung der Stellungnahmen wurde ein Formblatt zur Verfügung gestellt.

Eine Zusammenfassung der zahlreichen im Zusammenhang mit der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen einschließlich deren Berücksichtigung im Ergebnis einer vorgenommenen Abwägung findet sich in ANLAGE 57.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
EKZ	Einkaufszentrum
EW	Einwohner
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Land Sachsen-Anhalt
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MID	Mobilität in Deutschland (bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PNVG	Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH
PVG	Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RES	Reisendenerfassungssystem
REP	Regionaler Entwicklungsplan
SBS	Schülerbeförderungssatzung
SGB IX	Sozialgesetzbuch IX
SoFt	Sonn- und Feiertage
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen (Verkehrserhebungen)
VGS	Verkehrsgesellschaft Südharz mbH

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Entwicklungen im Busverkehr 2007/2017.....	21
Abbildung 2: Entwicklung der Stadtbuslinien 2007/2017.....	22
Abbildung 3: Entwicklung des Fahrzeugbestands seit 2008	44
Abbildung 4: ÖPNV-Organisationsstruktur im Burgenlandkreis.....	45
Abbildung 5: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit	72
Abbildung 6: Kernaussrichtung der MDV-Strategie.....	103

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der Zentralen Orte im Burgenlandkreis	9
Tabelle 2: Übersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	11
Tabelle 3: Bedeutende Standorte des großflächigen Einzelhandels im Burgenlandkreis	13
Tabelle 4: Gewerbegebiete ab ca. 300 Beschäftigten im Burgenlandkreis	14
Tabelle 5: touristische und kulturelle Schwerpunkte	15
Tabelle 6: medizinische Einrichtungen im Burgenlandkreis	16
Tabelle 7: Berufsschulen im Burgenlandkreis	17
Tabelle 8: SPNV-Linien im Burgenlandkreis.....	18
Tabelle 9: Regionalbusverkehr der PVG BLK im Burgenlandkreis.....	21
Tabelle 10: Übersicht flexible Bedienformen.....	23
Tabelle 11: Umsteigepunkte ÖSPV – SPNV	24
Tabelle 12: Umsteigepunkte ÖSPV - ÖSPV.....	25
Tabelle 13: Verkehrsanbindung zentraler Orte	27
Tabelle 14: Verkehrsnachfrage der Regionalbuslinien.....	29
Tabelle 15: Linien mit min. 200 beförderten Personen pro mittleren Werktag	31
Tabelle 16: Linien mit max. 20 beförderten Personen pro mittleren Werktag.....	31
Tabelle 17: Linienbezogene Nachfrage der Stadtlinien in den Mittelzentren	32
Tabelle 18: Entwicklung der Anteile der Fahrschüler 2001/2002-2016/2017	34
Tabelle 19: Nachfrageentwicklung im ÖSPV des Burgenlandkreises	35
Tabelle 20: Übersicht zu Fahrplaninformationsprodukten	39
Tabelle 21: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit im Burgenlandkreis.....	42
Tabelle 22: bediente ÖSPV-Haltestellen der Kommunen.....	43
Tabelle 23: Fahrzeugbestand des Busverkehrs im Burgenlandkreis.....	44
Tabelle 24: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im ÖSPV	48
Tabelle 25: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im ÖSPV.....	49
Tabelle 26: Standards der Netzgliederung und Angebotsstruktur im ÖSPV.....	55
Tabelle 27: Anforderungen für flexible Bedienformen	59
Tabelle 28: Verknüpfungspunkte im Burgenlandkreis.....	61
Tabelle 29: Mindestübergangszeiten bestimmter Verknüpfungspunkte.....	62

Tabelle 30: Mindestfestsetzungen der Schülerbeförderung im Burgenlandkreis.....	63
Tabelle 31: Festsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele	64
Tabelle 32: Anforderungen für Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr	65
Tabelle 33: Anforderungen für Fahrzeuge im Buslinienverkehr	66
Tabelle 34: Einheitlicher und integrierter Marktauftritt.....	67
Tabelle 35: Fahrplaninformation.....	68
Tabelle 36: Kundenservice und Beschwerdemanagement.....	69
Tabelle 37: Vertriebswege	70
Tabelle 38: Image-/ Kampagnenarbeit.....	70
Tabelle 39: Mindeststandards der Barrierefreiheit von Haltestellen.....	73
Tabelle 40: Priorisierung von Haltestellen	74
Tabelle 41: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge	75
Tabelle 42: Mindeststandards der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation	77
Tabelle 43: Auswertung des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes	79
Tabelle 44: Analyse Straßenbahnnetz.....	80
Tabelle 45: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Naumburg.....	82
Tabelle 46: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Weißenfels.....	83
Tabelle 47: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Zeitz	84
Tabelle 48: Bewertung des Ergänzungsnetzes.....	85
Tabelle 49: Übersicht zur Bewertung der Verknüpfungspunkte	89
Tabelle 50: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele	91
Tabelle 51: Tarifzonenstruktur im Burgenlandkreis und MDV	94
Tabelle 52: Schwerpunkte der Weiterentwicklung des ÖPNV im BLK	101
Tabelle 53: ausgewählte Maßnahmen zur Umsetzung des strategischen Liniennetzes	106
Tabelle 54: Pendlerbewegungen der umliegenden Oberzentren	108
Tabelle 55: Verkehrsträger nach Bedeutung im Burgenlandkreis	109
Tabelle 56: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung	113
Tabelle 57: Maßnahmenübersicht und Priorisierung.....	114
Tabelle 58: Zusammenstellung und Abschätzung der Entwicklung prognoserelevanter Parameter der Raum- und Bevölkerungsstruktur für 2025	118

Tabelle 59: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2025	119
Tabelle 60: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2025	120
Tabelle 61: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Burgenlandkreis bis 2025 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)	122
Tabelle 62: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Burgenlandkreis bis 2025 unter Umsetzung des neuen ÖPNV-Konzepts (Prognoseplanfall)	123
Tabelle 63: Anteile des Burgenlandkreises der Landeszuweisung	126
Tabelle 64: Mindestbedienstandards landesbedeutsame Linien	127
Tabelle 65: Investitionen im Rahmen des ÖPNV-Konzepts	129
Tabelle 66: Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit	130
Tabelle 67: Maßnahmen des erweiterten Netzes	131
Tabelle 68: Variantenvergleich für Kosten und Fahrplan-km	132

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Lage des Burgenlandkreises im Gebiet des MDV	8
Karte 2: Raumstruktur im Burgenlandkreis.....	10
Karte 3: Bediengebiete der Verkehrsunternehmen im Burgenlandkreis.....	20
Karte 4: Umsteigepunkte und B+R/P+R Standorte.....	26
Karte 5: 1-h-, 2-h- Takt und Straßenbahnnetz im Burgenlandkreis.....	57
Karte 6: Haltestellenerschließung im Burgenlandkreis	87
Karte 7: strategisches Liniennetz für den Burgenlandkreis.....	106

LITERATURVERZEICHNIS

ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV, 2014. Siehe: http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/internet/fachinformationen/2013/handreichung_hinweise_barrierefreiheit_im_%C3%B6pnv_20140926.pdf, Stand: 02/2018.

Behindertengleichstellungsgesetz, 2016: Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. Siehe: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BGG.pdf>, Stand: 01/2018.

Burgenlandkreis, 2010: Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum des Burgenlandkreises. Laufzeit: 2009-2019.

Burgenlandkreis, 2015: Nahverkehrsplan für den Verkehrsraum des Burgenlandkreises. Laufzeit: 2009-2019. Aktualisierung 2015.

Burgenlandkreis, 2014: Schulentwicklungsplanung von 2014/2015 bis 2018/2019. Amt für Bildung, Kultur und Sport.

Europäische Union, 2002: VERORDNUNG (EG) Nr. 91/2003 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs. Siehe: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003R0091&rid=1>, Stand: 04/2018.

Europäische Union, 2007: VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Siehe: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&rid=1>, Stand: 04/2018.

GVFG, Bundesrepublik Deutschland, 2015c: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), das zuletzt durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist. Siehe: <https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gvfg/gesamt.pdf>, Stand: 03/2018.

LEP 2010 des Landes Sachsen-Anhalt: Sachsen-Anhalt (Hrsg.), 2010, Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt.

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, 2016, Statistische Berichte, A I j/15, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Bevölkerung nach Alter und Geschlecht, Stand: 31.12.2015, Land, Kreisfreie Stadt, Landkreis

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, 2012, Statistische Berichte, AI -/10, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Bevölkerung der Gemeinden nach Kreisen, 1964 – 2010

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, 2016, Statistische Berichte, A V j/15, Gebiet, Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung, Stichtag: 31.12.2015

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, Kreisfreie Städte und Landkreise, Anzahl der Gemeinden sowie Anzahl der Verwaltungsgemeinschaften, Verbandsgemeinden und Einheitsgemeinden, Zugriff auf: <https://www.statistik.sachsen-anhalt.de/gk/fms/fms110113li.html> am 25.07.17

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, 2009, Statistische Berichte, AI j/08, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Bevölkerung nach Alter und Geschlecht, Stand: 31.12.2008, - Land, Kreisfreie Stadt, Landkreis -

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, 2017, Statistische Berichte, A VI j/15, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, 30.06.1999 bis 31.12.2015 - Revidierte Ergebnisse -

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, 2016, Statistische Berichte, A VI j/15, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Stichtag: 30.06.2015

LSA Sachsen-Anhalt, Statistisches Landesamt, 2010, Statistische Berichte, AVI j/09, Bevölkerung und Erwerbstätigkeit, Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Stichtag: 30.06.2009

LSA Sachsen-Anhalt (2015): Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA). Vom 23. April 2015. Siehe: <https://goo.gl/jvBHUQ>, Stand: 12/2017.

LSA Sachsen-Anhalt (2010): ÖPNV-Plan 2010-2015/25 des Landes Sachsen-Anhalt. Siehe: https://mlv.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MLV/aaa_fm_mlv_neu/Service/Publikationen/OePNV-Plan-Sachsen-Anhalt_2010-2015-25.pdf, Stand: 12/2017.

PBefG, Bundesrepublik Deutschland, 2015d: Personenbeförderungsgesetz. Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist. Siehe: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>, Stand: 12/2017.

RegG, Bundesrepublik Deutschland, 2015b: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz). Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), das durch Artikel 1 und 2 des

Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322) geändert worden ist. Siehe: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>, Stand: 12/2017.

REP Halle 2010: Regionale Planungsgemeinschaft Halle (Hrsg.), 2010, Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle.

REP Halle, Entwurf Sachlicher Teilplan, 2015: Regionale Planungsgemeinschaft Halle (Hrsg.), 2017, Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle, Entwurf Sachlicher Teilplan Zentrale Orte, Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge sowie großflächiger Einzelhandel für die Planungsregion Halle.

SABL (2016): Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), online unter <https://www.regionalstatistik.de>, Zugriff 02/2018

SBS (2010): Burgenlandkreis, 2010: Satzung zur Schülerbeförderung im Burgenlandkreis (Schülerbeförderungssatzung). Siehe: https://www.burgenlandkreis.de/media/kreisrecht_satzungen/satzung_schuelerbefrderung.pdf, Stand: 06/2018.

ANLAGENVERZEICHNIS

siehe extra Dokument