



Landkreis Nordsachsen **NAHVERKEHRSPLAN**

2019-2024





Impressum

Aufgabenträger

für den straßengebundenen
Öffentlichen Personennah-
verkehr

Landkreis Nordsachsen
Straßenverkehrsamt
Schlossstraße 27
04860 Torgau
Telefon (03 42 1) 758 5101
Internet: www.landkreis-nordsachsen.de
E-Mail: info@lra-nordsachsen.de

Verkehrsverbund

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
Prager Straße 8
04103 Leipzig
Telefon (03 41) 8 68 43 – 0
Internet: www.mdv.de
E-Mail: post@mdv.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Klaus Huth	Landkreis Nordsachsen
Dipl.-Geogr. Christian Hoyas	Landkreis Nordsachsen
Dipl.-Ing. Ron Böhme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Sven Heider M.A., M.Sc.	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Dipl.-Ing. Hendrik Oehme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Sebastian Schüttlöffel B.Sc.	Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Der vorliegende Nahverkehrsplan entstand in Kooperation zwischen dem Landkreis Nordsachsen und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und wurde begleitet durch die Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan“ unter Leitung des Aufgabenträgers Landkreis Nordsachsen.

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



INHALTSVERZEICHNIS

1	Rahmenbedingungen	7
2	Bestandsaufnahme	8
2.1.	Raum- und Bevölkerungsstruktur	8
2.1.1	Einordnung des Untersuchungsgebiets	8
2.1.2	Raumstruktur	10
2.1.3	Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	12
2.2.	Schulstruktur	14
2.3.	Regionalbedeutsame Ziele	14
2.3.1	Bedeutende Standorte des großflächigen Einzelhandels	14
2.3.2	Großflächige Industrie- und Gewerbestandorte	15
2.3.3	Freizeitziele und touristische Einrichtungen	16
2.3.4	Medizinische Einrichtungen	17
2.3.5	Oberzentrum Leipzig	18
2.3.6	Weitere Einrichtungen	19
2.4.	Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs	19
2.4.1	Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr	20
2.4.2.	Verkehrsangebot im ÖSPV	21
2.5.	Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme	30
2.5.1	Grundlagen	30
2.5.2	Schienenpersonennahverkehr	30
2.5.3	Regionaler und städtischer Busverkehr	32
2.5.4	Straßenbahnverkehr (TRAM)	33
2.5.5	Schülerbeförderungsströme	34
2.5.6	Motorisierter Individualverkehr	34
2.6.	Tarif	35
2.6.1	Tarifsysteem im MDV	36
2.6.2	Besonderheiten und Sonderregelungen im Landkreis Nordsachsen	37
2.7.	Kundeninformation und Vertrieb	37
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	42
2.8.	Infrastruktur und Fahrzeuge	43
2.9.	Organisation.....	45
3	<i>Festlegungen der Bedienungsstandards und des Leistungsangebots.....</i>	47
3.1.	Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen.....	48
3.2.	Netzgliederung	52
3.2.1.	Standards des Leistungsangebots.....	54
3.2.2.	Das Verkehrsangebot im ÖSPV	58
3.2.3.	Das erweiterte Verkehrsangebot im ÖSPV.....	59
3.3.	Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums	61
3.4.	Flexible Bedienformen.....	62
3.5.	Bedeutende Verknüpfungspunkte	63
3.6.	Anschlusssicherung	66
3.7.	Schülerbeförderung.....	68
3.8.	Regionalbedeutsame Ziele.....	69
3.9.	Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge.....	70
3.10.	Kundeninformation und Service	72
3.11.	Tarif	75
3.12.	Barrierefreiheit	75
3.12.1	Haltstellen	78
3.12.2	Fahrzeuge.....	81
3.12.3	Information und Kommunikation.....	82
4	<i>Bewertung des ÖSPV.....</i>	84
4.1.	Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten .84	
4.1.1	Das Grundnetz.....	84
4.1.2	Das Straßenbahnnetz	86
4.1.3	Das Stadtnetz.....	87



4.1.4	Das Ergänzungsnetz	95
4.1.5	Orts-Erschließung durch Haltestellen	96
4.1.6	Flexible Bedienformen	99
4.1.7	Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknpfung	102
4.1.8	Anschlusssicherung	104
4.1.9	Regionalbedeutsame Ziele	105
4.2.	Beforderungsstrme	106
4.3.	Information und Service	109
4.4.	Infrastruktur und Fahrzeuge	112
4.5.	Barrierefreiheit	113
4.6.	Umsetzungsanalyse und Meilensteine seit dem NVP 2011	114
5	Verkehrspolitische Zielsetzung/Leitlinien	116
6	Gestaltung des OSP.V.	119
6.1.	„Nordsachsen bewegt“ und Sächsische ÖPNV-Strategie	119
6.2.	Entwicklung des Liniennetzes	122
6.2.1	Maßnahmen zum Liniennetz in Nordsachsen	122
6.2.2	Verflechtung zum Oberzentrum Leipzig	123
6.3.	Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger	125
6.3.1	Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung	125
6.3.2	Integration flexibler Bedienformen	126
6.3.3	Multimodalität und Intermodalität	128
6.4.	Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten	129
6.5.	Barrierefreiheit im OSP.V.	130
6.6.	Betriebliches Mobilitätsmanagement	131
6.7.	Maßnahmenübersicht und Priorisierung	132
7	Verkehrsprognose	136
7.1.	Raum- und Bevölkerungsstruktur	136
7.2.	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	139



7.2.1	Grundlagen	139
7.2.2	Methodik	140
7.2.3	Ergebnisse	141
8	<i>Linienbündelung und Leistungsvergabe</i>	144
8.1.	Zielsetzungen der Linienbündelung	144
8.2.	Konzeption der Linienbündelung	145
8.3.	Zuschnitt des Linienbündels „Landkreis Bus“	147
8.4.	Laufzeit des Linienbündels „Landkreis Bus“	149
8.5.	Weiterentwicklung des Linienbündelungskonzeptes	149
9	<i>Finanzierung des ÖPNV</i>	150
9.1.	Finanzierungsgrundsätze	150
9.2.	Finanzierung der Verkehrsdurchführung	151
10	<i>Ergebnisse von Mitwirkung und Beteiligung</i>	153
	<i>Abkürzungsverzeichnis</i>	156
	<i>Abbildungsverzeichnis</i>	157
	<i>Tabellenverzeichnis</i>	158
	<i>Kartenverzeichnis</i>	160
	<i>Literaturverzeichnis</i>	161
	<i>Anlagenverzeichnis</i>	162



1 RAHMENBEDINGUNGEN

Der Landkreis Nordsachsen 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) gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (§§ 4 und 5 ÖPNVG) zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im Landkreis Nordsachsen durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) organisiert, der als Aufgabenträger einen eigenen Nahverkehrsplan beschließt.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Nordsachsen ist nach seiner letzten Fortschreibung vom 26.05.2011 nun erneut fortzuschreiben. Anpassungsbedarf ergibt sich beispielsweise durch die Veränderungen des Bevölkerungsstands, Veränderungen im Verkehrsangebot sowie die Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes (MDSB). Der Planungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans beginnt ab 2019.

Durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Nordsachsen wird die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung für alle Akteure des ÖSPV festgeschrieben. Dafür werden im Folgenden zunächst eine Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrsbedingungen des ÖSPV durchgeführt und Bedienungsstandards definiert. Anhand dieser Ausführungen werden dann der ÖSPV im Landkreis bewertet und eine Umsetzungsanalyse des zurückliegenden Nahverkehrsplans durchgeführt. Anschließend werden die verkehrspolitischen Zielsetzungen dargestellt, um näher auf grundlegende Gestaltungsmöglichkeiten und –ziele im ÖSPV einzugehen. Eine Verkehrsprognose über die zukünftige Entwicklung des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen wird als weitere wichtige Dimension der Nahverkehrsplanung ebenso beschrieben, wie ein Konzept zur Linienbündelbildung und Leistungsvergabe. Ein weiteres Betrachtungsfeld ist zudem die Finanzierung des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen.

Für die Nahverkehrsplanung berücksichtigt der Landkreis Nordsachsen die Belange von anderen wichtigen Akteuren des ÖPNV und führt Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) durch. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden verschiedene 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 Landkreis Nordsachsen zu analysieren. Dafür werden die Raum- und Bevölkerungsstruktur, das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, 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 Landkreises Nordsachsen aufgestellt. Er liegt im Nordwesten des Freistaates Sachsen und umfasst 30 Kommunen.

Der Landkreis Nordsachsen ist ein Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) und damit Mitglied beziehungsweise Gesellschafter des Verbundes. 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 Aufgabenträger¹. Als Aufgabenträger für den SPNV ist der ZVNL Gesellschafter und Verbundpartner im MDV².

Im Norden bzw. Osten grenzt der Landkreis Nordsachsen an die benachbarten Bundesländer Sachsen-Anhalt bzw. Brandenburg sowie den sächsischen Landkreis Riesa. Auch in diesen Bereichen gibt es nennenswerte verkehrliche Verflechtungen. Der Landkreis Nordsachsen berücksichtigt in Hinblick auf die Belange des ÖPNV für eine Landkreisgrenzen übergreifende Zusammenarbeit die Grundsätze und Ziele gemäß des Regionalplans Leipzig-West Sachsen 2017 (Rohentwurf im Zuge der Gesamtfort-

¹ Für weiterführende Informationen siehe www.mdv.de.

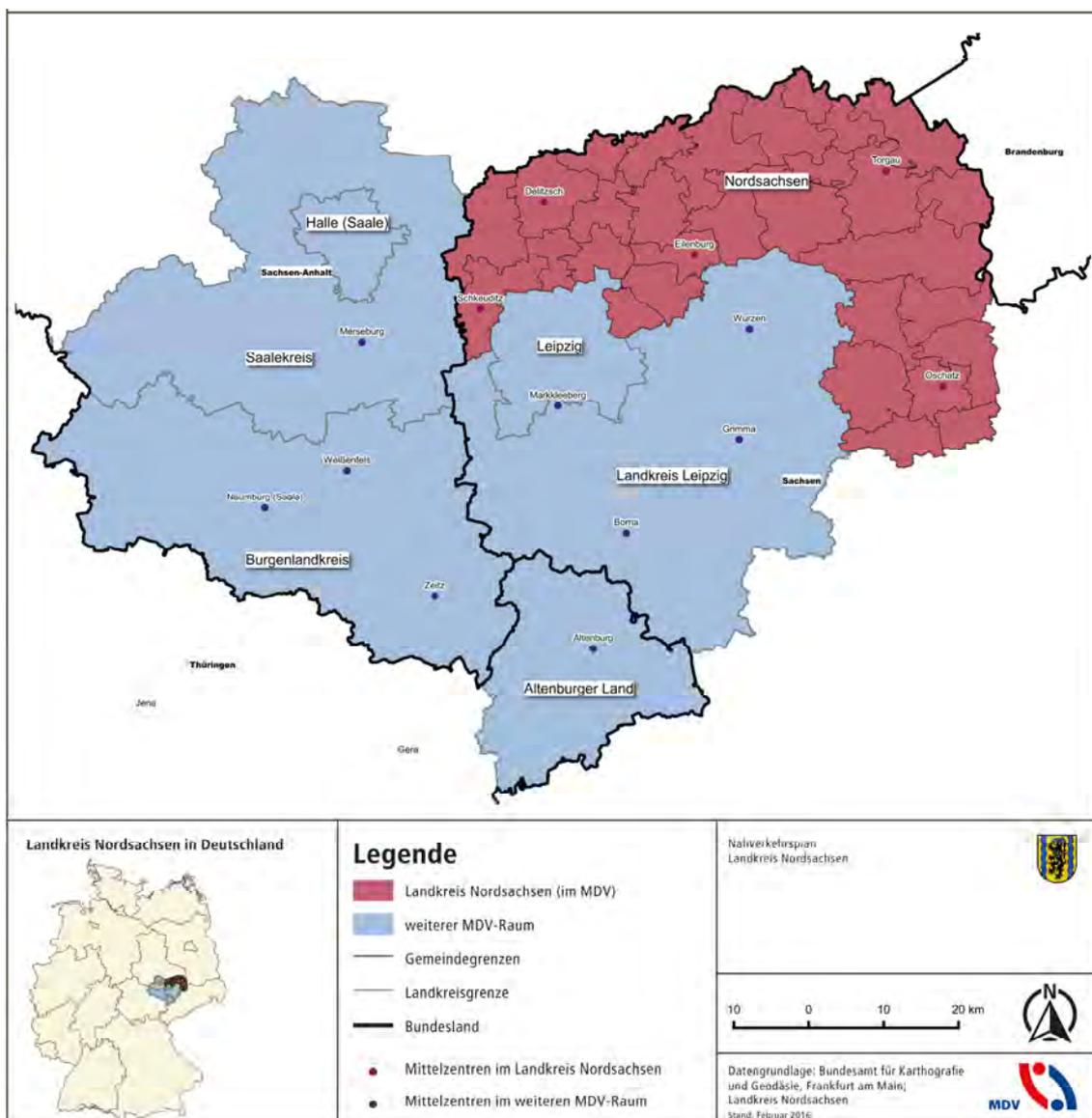
² Der Landkreis Nordsachsen ist ein Teilgebiet des Nahverkehrsraums Leipzig. Für diesen Raum plant, organisiert und finanziert der ZVNL den SPNV. Alle Regelungen zum SPNV sind daher aus dem ZVNL eigenen NVP zu entnehmen. Im NVP des Landkreises Nordsachsen wird daher nur auf den SPNV eingegangen, wenn dieser unmittelbaren Bezug zum ÖSPV hat.



schreibung (Stand 29.01.2018)), insbesondere Kapitel 1.6 „Länderübergreifende Zusammenarbeit und Europäische Metropolregion Mitteldeutschland“.

Die räumliche Einordnung innerhalb des MDV kann in der folgenden KARTE 1 nachvollzogen werden. In ANLAGE 2 ist das Untersuchungsgebiet in den mitteldeutschen Raum eingeordnet.

Karte 1: Lage des Landkreises Nordsachsen im Gebiet des MDV





2.1.2 Raumstruktur

Die Raumstruktur wird im Wesentlichen charakterisiert durch das System der Zentralen Orte, Verbindungsachsen und Raumkategorien. Hierzu sind im Landkreis Nordsachsen die sächsische Landesentwicklungsplanung und die Regionalplanung der Planungsregion Leipzig-West Sachsen heranzuziehen³.

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

Tabelle 1: Übersicht der Zentralen Orte im Landkreis Nordsachsen

Grundzentrum	Mittelzentrum	Oberzentrum
Bad Dübau	Delitzsch	
Beilrode*	Eilenburg	
Belgern-Schildau	Oschatz	
Dahlen	Schkeuditz	
Dommitzsch	Torgau	
Mügeln /Wermsdorf**		
Taucha		

* Grundzentrum neu vorgesehen gemäß Entwurf Regionalplan (REP) Leipzig-West Sachsen 2017.

** Zentralörtlicher Verbund vorgesehen gemäß Entwurf Regionalplan (REP) Leipzig-West Sachsen 2017.

Quelle: Landesentwicklungsplan 2013, REP West Sachsen 2008, Entwurf REP Leipzig-West Sachsen 2017.

Die Struktur des Systems der Zentralen Orte wird durch Verbindungsachsen ergänzt, die sowohl für regional als auch für überregional bedeutsame Achsen die jeweiligen Zentralen Orte verbinden. Eine weitere Möglichkeit zur Einordnung des Landkreises Nordsachsen bieten die Raumkategorien der sächsischen Landesentwicklungsplanung. Dieses raumordnerische Gebietsraster kann zur Bewertung von Entwicklungsprozessen und strukturellen Unterschieden der Teilräume, ohne spezielle Gegebenheiten zu vernachlässigen, herangezogen werden. Die Raumkategorien sind in erster Linie Räume, die eine weitgehend einheitliche Struktur aufweisen und deshalb hinsichtlich ihrer angestrebten Entwicklung einheitlich zu behandeln sind. Sie werden in „ländlicher Raum“, „verdichteter Bereich im ländlichen Raum“ und „Verdichtungsraum“ unterschieden und gemeindeförmig abgegrenzt.

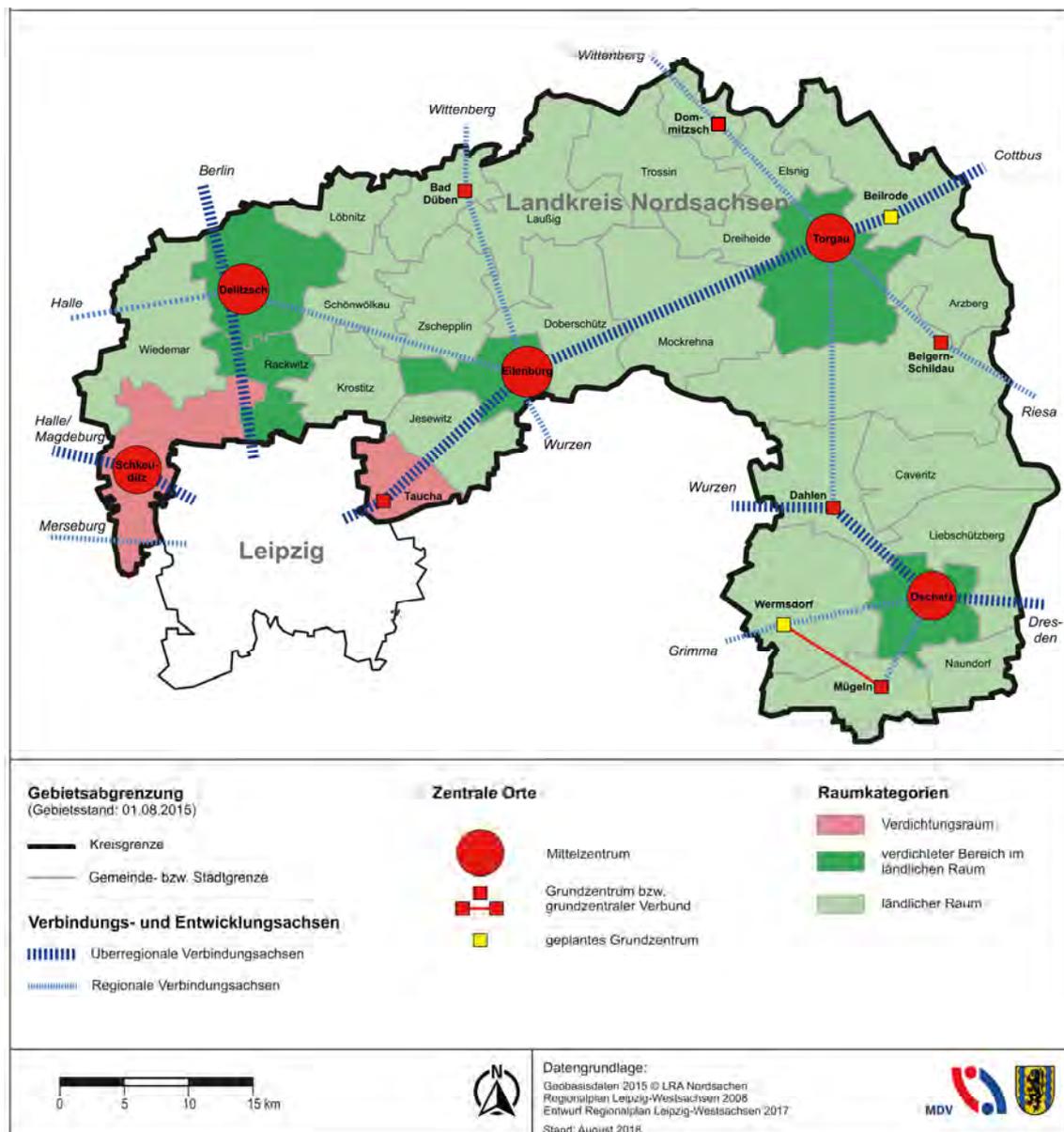
³ Die genaue Definition und Funktionsbestimmung der hier verwendeten raumstrukturellen Kriterien kann dem Landesentwicklungsplan 2013 beziehungsweise dem Regionalplan West Sachsen 2008 entnommen werden.



An dieser Stelle wird auf die räumliche Nähe der Oberzentren Leipzig und Halle (Saale) 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 Zentralörtliche Gliederung, die Verbindungsachsen sowie die Raumkategorien für den Landkreis Nordsachsen nachvollzogen werden.

Karte 2: Raumstruktur im Landkreis Nordsachsen





2.1.3 Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Neben der Raumstruktur liefert auch die Bevölkerungsstruktur bedeutsame Erkenntnisse zur Analyse des Landkreises Nordsachsen und damit zur Einschätzung von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung. Für die Betrachtung der Bevölkerungsstruktur wird sich vor allem auf die Einwohnerzahlen, Altersstruktur, Beschäftigtenzahlen und Schülerzahlen fokussiert. Die verschiedenen Strukturdaten der Bevölkerung sind in TABELLE 2 für den Landkreis Nordsachsen dargestellt.

Zudem kann in:

- ANLAGE 3 eine Karte zur Einwohnerdichte,
- ANLAGE 4 eine Karte zur Beschäftigtendichte am Arbeitsort,
- ANLAGE 5 eine Karte zur Beschäftigtendichte am Wohnort,
- ANLAGE 6 eine Karte zu den Auspendlern,
- ANLAGE 7 eine Karte zu den Einpendlern
- ANLAGE 8 eine Tabelle zu den Strukturdaten der Kommunen eingesehen werden.

Aus diesen Daten der Bevölkerungsstruktur können unterschiedliche Erkenntnisse gewonnen werden. Im Folgenden werden beispielhaft einige Merkmale erläutert. Im Landkreis Nordsachsen leben circa 5 Prozent aller Einwohner des Freistaates Sachsen. Innerhalb der 30 Kommunen ist die Stadt Delitzsch mit ungefähr 25.000 Einwohnern die größte Stadt im Landkreis. Die Gemeinde Trossin ist sowohl hinsichtlich der Einwohnerdichte von knapp 16 EW/km² als auch bezüglich der absoluten Einwohnerzahl von circa 1.300 EW die am wenigsten besiedelte Kommune im Landkreis Nordsachsen. Die höchste Einwohnerdichte weist die Stadt Taucha mit 467 EW/km² auf. Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Nordsachsen arbeiten in der Stadt Schkeuditz (15.599 Personen). Insgesamt sind die Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Landkreises sehr heterogen verteilt. Die Hälfte aller Kommunen hat weniger als 1.000 Arbeitsplätze, während neun Kommunen zwischen 1.000 und 3.000 Arbeitsplätze aufweisen. In den restlichen sechs Kommunen arbeiten jeweils mehr als 3.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Bei Betrachtung der Pendlerbewegungen im Landkreis Nordsachsen zeigt sich, dass circa 590 Personen die Gemeindegrenze von Trossin überschreiten und damit diese Kommune die niedrigste Häufigkeit an Pendlerbewegungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis aufweist. Die meisten Überschreitungen einer



kommunalen Gebietsgrenze für die Ausübung einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung hat die Stadt Schkeuditz mit über 18.100 Ein- und Auspendlern. Die Berufspendler stellen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, ein hohes Verkehrsnachfragepotenzial dar.

Tabelle 2: Datenübersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

		Landkreis Nordsachsen		Sachsen
		2008	2017	2016
Einwohner	insgesamt	211.356	197.760	4.081.783
	männlich	104.656	98.221	2.009.991
	weiblich	106.700	99.539	2.071.792
Fläche in km²		2.020	2.029	18.450
Einwohnerdichte: EW/km²		105	98	221
Kommunen		36	30	421
Altersverteilung	unter 6	9.539	9.326	221.521
	6 bis unter 15	13.524	14.687	338.014
	15 bis unter 18	4.349	4.499	65.531
	18 bis unter 20	5.448	2.416	94.358
	20 bis unter 30	25.227	16.657	2.320.101
	30 bis unter 65	105.059	102.581	
	über 65	48.210	47.594	1.042.258
SV-pflichtig Beschäftigte: am Wohnort		77.978	80.678	1.597.832
SV-pflichtig Beschäftigte: am Arbeitsort		64.898	72.024	1.580.184
Einpendler über jeweilige Gebietsgrenze		20.997	28.512	119.992
Auspendler über jeweilige Gebietsgrenze		34.148	37.166	138.825
Pendlersaldo		-13.151	-8.654	-18.833

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, GENESIS-Online Datenbank, <http://www.statistik.sachsen.de/genonline/online/>, Stand: 07/ 2018.



2.2. Schulstruktur

Bei Betrachtung der 84 Schulstandorte im Landkreis Nordsachsen zeigt sich, dass die Schulen in den Städten Delitzsch (2.862 Schüler), Torgau (2.523 Schüler), Eilenburg (2.161 Schüler), Oschatz (1.762 Schüler), Taucha (1.790 Schüler) und Schkeuditz (1.720 Schüler) eine besondere Bedeutung für die Schülerbeförderung aufweisen. In diesen Städten werden mehr als zwei Drittel (71 %) aller Schüler des Landkreises an 46 Schulen bzw. 55 % der Schulen im Landkreis unterrichtet. Hierdurch wird eine entsprechend hohe Schülerbeförderungsnachfrage generiert. Eine Übersichtskarte zu den Schulstandorten, differenziert nach Schultypen und Schülerzahlen kann der ANLAGE 9 entnommen werden. Die wesentlichen Kenngrößen der Schülerbeförderung werden in KAPITEL 2.5.5 dargelegt.

2.3. Regionalbedeutsame Ziele

Neben der Bevölkerungs- und Schulstruktur befinden sich noch weitere regionalbedeutsame Ziele und Standorte im Landkreis Nordsachsen, die Mobilitätsbedürfnisse hervorrufen können und daher für die Analyse des ÖSPV 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 Landkreis Nordsachsen zeigt TABELLE 3. Als besondere Orte mit erhöhtem Verkehrsnachfragepotenzial können diese Einzelhandelsstandorte in der ANLAGE 10 in einer Karte nachvollzogen werden. In ANLAGE 11 sind diese Standorte und deren aktuelle Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt, wobei nur diejenigen ÖPNV-Angebote berücksichtigt wurden, welche für die Erschließung der Einzelhandelsstandorte sinnvoll nutzbar sind.


Tabelle 3: Standorte des großflächigen Einzelhandels im Landkreis Nordsachsen

Nr.	Standort	ca. Verkaufsfläche (m ²)
1	Bad Dübau, Fachmarkstandort Körbitzweg	10.000
2	Delitzsch, Einkaufszentrum Süd/ PEP	28.000
3	Oschatz, EKZ Gewerbegebiet West	21.000
4	Taucha, EKZ an der Autobahn	38.000
5	Torgau, PEP Einkaufszentrum	21.000
6	Wiedemar, EKZ Gewerbepark Airterminal Nord	36.000
Summe		152.000

Stand: 2018

2.3.2 Großflächige Industrie- und Gewerbestandorte

Als bedeutende Industrie- und Gewerbestandorte sind im Landkreis Nordsachsen die in TABELLE 4 aufgeführten Standorte ab 500 Beschäftigten vorhanden.

Tabelle 4: Gewerbestandorte ab 500 Beschäftigte im Landkreis Nordsachsen

Nr.	Standort	Bezeichnung	ca. Beschäftigte
1	Delitzsch	Ausbesserungswerk (RailMaint GmbH)	500
2	Delitzsch	Industrie- und Gewerbegebiet Südwest	2.000
3	Delitzsch	Ziehwerk	600
4	Eilenburg	Industrie- und Gewerbegebiet Am Schanzberg	500
5	Oschatz	GWG Nossener-/ Dresdner Straße	500
6	Oschatz	Industrie- und Gewerbegebiet Fliegerhorst	500
7	Oschatz	Industrie- und Gewerbegebiet Nord	900
8	Oschatz	Gewerbegebiet Oschatz West	500
9	Rackwitz	Industrie- und Gewerbegebiet ehemals LW	700
10	Schkeuditz	DHL/ EAT	5.800
11	Schkeuditz	Gewerbegebiet Nord	1.600
12	Schkeuditz	Gewerbegebiet Dölzig	1.100
13	Schkeuditz	Gewerbegebiet Tannewald/ Radefeld	1.000
14	Schkeuditz	Airport Gewerbepark Glesien	600
15	Schkeuditz	Flughafen Leipzig/ Halle, Frachtgebiet Süd	2.900
16	Schkeuditz	Schkeuditz MDZ (Globana)	3.300
17	Taucha	An der Autobahn	500
18	Torgau	Industrie- und Gewerbegebiet Nord	500
19	Torgau	Industrie- und Gewerbegebiet Außenring	500
20	Torgau	Industrie- und Gewerbegebiet Repitzer Weg (Flachglas)	500
21	Torgau	Industriegebiet und Sondergebiet Holzimpulszentrum Torgau	700
22	Wiedemar	GWG Air Terminal Nord	2.200
23	Zwochau	Gewerbegebiet	500
Summe			28.400

Quelle: Amt für Wirtschaftsförderung und Landwirtschaft, LRA Nordsachsen, 2018.

In der Summe sind in den genannten großflächigen Industrie- und Gewerbestandorten des Landkreises Nordsachsen ca. 28.400 Mitarbeiter beschäftigt. In ANLAGE 12 sind



diese Gewerbestandorte in einer Karte mit deren Verkehrsanbindung dargestellt. In ANLAGE 13 sind diese Standorte und deren aktuelle Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt. Hierbei wurden nur diejenigen ÖPNV-Angebote berücksichtigt, welche für die Erschließung der Gewerbestandorte sinnvoll nutzbar sind.

2.3.3 Freizeitziele und touristische Einrichtungen

Im Landkreis Nordsachsen existieren zahlreiche bedeutsame touristische sowie kulturelle Standorte, die entsprechende Verkehrspotenziale für den ÖPNV erzeugen können⁴. Aus der Vielzahl möglicher Standorte erfolgt eine Auswahl gemäß der jeweiligen überörtlichen Bedeutung und ÖPNV-Relevanz. Die ausgewählten Ziele sind in TABELLE 5 aufgelistet. Die genannten Freizeitangebote stellen Anziehungspotenziale für Touristen und Einheimische dar. Sie erzeugen Nachfrage für den öffentlichen Personennahverkehr und sollten daher an das Verkehrsnetz angebunden sein. ANLAGE 15 enthält eine Übersicht zu diesen Standorten hinsichtlich deren ÖPNV-Anbindung. Alle relevanten Freizeitziele sind in ANLAGE 14 in einer Karte geographisch verortet⁵.

Tabelle 5: Freizeitziele im Landkreis Nordsachsen

Nr.	Ort	Touristische und kulturelle Schwerpunkte
1	Bad Düben	Heide Spa
2	Bad Düben	Stadtzentrum
3	Bad Düben/ Mockrehna	Dübener Heide
4	Dahlen	Dahlener Heide
5	Delitzsch	u.a. Barockschloss, Deutsches Genossenschaftsmuseum
6	Delitzsch	Tiergarten
7	Mügeln	Döllnitzbahn
8	Oschatz	Freizeit und Erlebnisbad Platsch, O-Schatz-Park
9	Oschatz	St. Aegidien
10	Rackwitz	Schladitzer See / Schladitzer Bucht (z. B. Wassersportressort ALL-on-SEA)
11	Torgau	Historische Altstadt, Schloss Hartenfels
12	Torgau	Aquavita Sport- und Freizeitbad
13	Torgau	Gestüt Graditz
14	Torgau	Jugendherberge
15	Wernsdorf	Horstsee (Horstseefischen), Gänsemarkt
16	Wernsdorf	Schloss Hubertusburg
17	Wernsdorf	Wernsdorfer Forst
18	Schkeuditz	Schladitzer See, Biedermeierstrand

⁴ Im Zusammenhang mit einigen touristischen Einrichtungen besteht die Möglichkeit, die Leipzig RegioCard zu nutzen, die als Kombiticket die Nutzung des ÖPNV im gesamten MDV beinhaltet und Rabatte bei vielen Veranstaltungsorten ermöglicht.

⁵ In ANLAGE 16 sind zudem Freizeitziele dargestellt, die zwar keine überörtliche Bedeutung für den ÖPNV besitzen, aber die vielfältige Tourismuslandschaft im Landkreis Nordsachsen verdeutlichen.



Eine Besonderheit stellt die Linie 196 dar, die zwischen Leipzig und Bad Dübener Heide verkehrt und damit den Naturpark „Dübener Heide“ an das Oberzentrum anschließt. Als Modellprojekt wurden für Touristen auf dieser Linie erweiterte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Die Beförderung von Fahrrädern ist auf dieser Linie als Test bis zum Jahresende 2019 kostenlos vorgesehen.

Weitere bedeutende Freizeitziele liegen außerhalb des Landkreises Nordsachsen:

- in der Stadt Leipzig (relevant für den gesamten Landkreis Nordsachsen)
- in der Stadt Halle (Saale) (relevant für westlichen Teil des Kreisgebiets)
- im Landkreis Leipzig und den weiteren umliegenden Landkreisen

Eine Analyse der ÖPNV-Erreichbarkeit erfolgt für diese außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Ziele nicht. Der Landkreis Nordsachsen ist mit landkreisübergreifenden Verbindungen mit den Städten Halle (Saale) und Leipzig und den angrenzenden Landkreisen vernetzt (i.d.R. im SPNV oder mittels PlusBus-Linien).

2.3.4 Medizinische Einrichtungen

Im Landkreis Nordsachsen sind die in nachfolgender TABELLE 6 aufgeführten größeren medizinischen Einrichtungen vorhanden. Für diese Einrichtungen besteht aufgrund der Anzahl an Patienten, Besuchern und Beschäftigten eine besondere ÖPNV-Relevanz.

ANLAGE 17 zeigt eine Karte der bedeutsamen medizinischen Einrichtungen im Landkreis Nordsachsen. In ANLAGE 18 sind diese Einrichtungen mit deren aktueller Anbindung durch Bus und Bahn dargestellt, wobei nur diejenigen ÖPNV-Angebote berücksichtigt wurden, welche eine Bedeutung für die Erschließung dieser medizinischen Einrichtungen aufweisen. Weitere für die Bewohner des Landkreises Nordsachsen bedeutsame medizinische Standorte befinden sich zudem in den Städten Halle (Saale) und Leipzig.



Tabelle 6: große medizinische Einrichtungen im Landkreis Nordsachsen

Nr.	Name	Ort	Straße	Typ
1	HELIOS Klinik Schkeuditz	Schkeuditz	Leipziger Straße	Krankenhaus
	Sächsisches Krankenhaus Altscherbitz Fachkrankenhaus für Psychiatrie und Neurologie			
2	Kreiskrankenhaus Delitzsch GmbH	Delitzsch	Dübener Straße	Krankenhaus
3	MediClin Waldkrankenhaus Bad Dübén	Bad Dübén	Gustav-Adolf-Str.	Krankenhaus
	MediClin Reha-Zentrum Bad Dübén			Kur- und Reha- einrichtung
4	Kreiskrankenhaus Delitzsch GmbH Klinik Eilenburg	Eilenburg	Wilhelm-Grune- Str.	Krankenhaus
	Sächsisches Krankenhaus Altscherbitz Tagesklinik für Psychiatrie und Psychotherapie Eilenburg			
5	Fachkrankenhaus Hubertusburg gGmbH Tagesklinik Torgau	Torgau	Husarenpark	Krankenhaus
	HELIOS Park-Klinikum Leipzig Kompetenzzentrum Torgau		Christianistraße	
	Kreiskrankenhaus Torgau "Johann Kentmann" gGmbH			
6	Christiaan-Barnard-Klinik Rehabilitationsklinik für Kardiologie, Onkologie und Psychosomatik	Dahlen- Schmannewitz	Waldstraße	Kur- und Reha- einrichtung
	Klinik Dahleiner Heide Rehabilitationsklinik für Orthopädie, Psychosomatik und Psychotherapie			
7	COLLM KLINIK OSCHATZ GmbH	Oschatz	Parkstraße	Krankenhaus
8	Fachkrankenhaus Hubertusburg gGmbH	Wermsdorf	Altes Jagdschloss	Krankenhaus

2.3.5 Oberzentrum Leipzig

Die Stadt Leipzig mit ihren vielfältigen Möglichkeiten in Bereichen wie beispielsweise dem Arbeitsmarkt, der medizinischen Versorgung, der Aus- und Weiterbildung, der Einkaufsgelegenheiten sowie der Freizeitgestaltung, ist für die Bewohner des Landkreises Nordsachsen ein wichtiger Bezugspunkt und stellt einen Mobilitätsschwerpunkt dar. Zudem können über den Hauptbahnhof Leipzig zahlreiche Fernverkehrsverbindungen des Eisenbahnverkehrs sowie die S-Bahn-Verbindung zum internationalen Flughafen Leipzig/Halle erreicht werden.

Insbesondere die im unmittelbar an den Landkreis Nordsachsen angrenzenden Raum gelegenen Gewerbe- und Industriegebiete, wie z. B. das Güterverkehrszentrum, Seehausen, neue Messe mit den hier angesiedelten Logistik- und Industrieunternehmen entfalten eine große Wirkung als verkehrserzeugende Einrichtungen, welche in erheblichem Maße auf das Umland (Landkreis Nordsachsen) ausstrahlt.

Die ÖPNV-Anbindung der Stadt Leipzig aus dem Landkreis Nordsachsen erfolgt durch insgesamt 9 SPNV-Linien, zwei Straßenbahnlinien und 9 Buslinien.



2.3.6 Weitere Einrichtungen

Die nachfolgend aufgeführten Arbeitsagenturen / Job-Center müssen von Kunden regelmäßig aufgesucht werden, weshalb sie auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein sollen und entsprechende Nachfragepotenziale generieren. Einen entsprechenden Überblick zeigt TABELLE 7:

Tabelle 7: Agentur für Arbeit / Jobcenter im Landkreis Nordsachsen

Nr.	Bezeichnung	Ort	Lage
1	Agentur für Arbeit Delitzsch	04509 Delitzsch	Nordstraße 2
2	Agentur für Arbeit Eilenburg	04838 Eilenburg	Hartmannstraße 1
3	Agentur für Arbeit Torgau	04860 Torgau	Ludwig-Feuerbach-Straße 10
4	Jobcenter Nordsachsen	04860 Torgau	Georgenstraße 8
5	Jobcenter Nordsachsen	04758 Oschatz	Oststraße 3

Die Lage der Arbeitsagenturen/ Jobcenter innerhalb des Landkreises Nordsachsen ist in der Karte (ANLAGE 19) dargestellt. Eine Übersicht über deren Anbindung an den ÖPNV zeigt ANLAGE 20.

2.4. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs

Das Verkehrsangebot des Öffentlichen Personennahverkehrs 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 dargestellt⁶. Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot ab 13. August 2018 im Landkreis Nordsachsen. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

⁶ Nähere Aussagen zum Angebot des SPNV werden im Nahverkehrsplan des ZVNL getroffen. Da es sich bei der Döllnitzbahn um eine Sonderform des Schienenverkehrs handelt, die aufgrund ihrer besonderen Bedeutung vom Landkreis Nordsachsen unterstützt wird, findet sie in den Analysen des ÖSPV Berücksichtigung.



2.4.1 Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr

Der SPNV bildet das stabile räumliche Rückgrat des Nahverkehrs im Landkreis und deckt viele Verbindungen zwischen Orten im Landkreis Nordsachsen ab. Zudem stellt der Eisenbahnverkehr eine vertaktete und schnelle Verbindung zum zugeordneten Oberzentrum Leipzig her. Die TABELLE 8 zeigt eine Übersicht der SPNV-Linien und deren Taktangebot. Die Streckenverläufe der einzelnen Linien können in den ANLAGEN 21 und 22 nachvollzogen werden.

Tabelle 8: SPNV-Linien im Landkreis Nordsachsen

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienverlauf	grundsätzliche Taktung Mo – Fr in min
S2	DB Regio AG	[Leipzig-Stötteritz – Leipzig Hbf (tief)] – Delitzsch unt Bf – [Bitterfeld – Dessau/ Lutherstadt Wittenberg]	30
S3		[Halle-Trotha – Halle (Saale) Hbf] – Schkeuditz – [Leipzig Hbf (tief) – Leipzig-Connewitz – Markkleeberg-Gaschwitz]	30
S4		[Hoyerswerda – Falkenberg/E.] – Torgau – Eilenburg – [Leipzig Hbf (tief) – Wurzen] – Dahlen – Oschatz – [Riesa]	<ul style="list-style-type: none"> Leipzig Hbf – Eilenburg 30, Eilenburg – Torgau 120 (mit Verstärkerzügen) Wurzen – Oschatz – Riesa Einzelzüge
S5/S5X		[Halle (Saale) Hbf] – Leipzig/Halle Flughafen – [Leipzig Hbf (tief) – Altenburg – Zwickau]	30
S9		[Halle (Saale) Hbf] – Delitzsch ob Bf – Eilenburg	60 (mit Taktlücken)
RE 10		[Leipzig Hbf] – Eilenburg – Torgau – [Falkenberg/E. – Cottbus]	120
RE 13		[Leipzig Hbf] – Delitzsch unt Bf – [Bitterfeld – Dessau – Magdeburg]	120
RE 50		[Leipzig Hbf – Wurzen] – Dahlen – Oschatz – [Riesa – Dresden]	60

Fahrplanstand: ab Dezember 2018

Der SPNV gewährleistet beispielsweise eine umfangreiche Anbindung der Mittelzentren in Richtung Leipzig ab ca. 04:00 Uhr (teilweise noch früher) bzw. aus Richtung Leipzig ankommend bis nach 00:00 Uhr (teilweise noch länger).

Einen Sonderfall bei der Angebotsgestaltung stellt die Schmalspurbahn Oschatz - Mügeln – Glossen/ Kemmlitz der Döllnitzbahn GmbH dar, die vor allem im Schülerverkehr und für den Freizeitverkehr Relevanz hat (verschiedene Fahrten an Schultagen, in der Ferienzeit und an ausgewählten Terminen mit Dampfzügen).



2.4.2. Verkehrsangebot im ÖSPV

Das Verkehrsangebot im ÖSPV ist die Grundvoraussetzung für die innerräumliche und zeitliche Erschließung des Landkreises Nordsachsen. 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

Im Landkreis Nordsachsen verkehren insgesamt 89 Regionalbus- und 2 Straßenbahnlinien. Für 74 Buslinien liegen die Genehmigungen bei den fünf Verkehrsunternehmen, welche im Landkreis Nordsachsen ansässig sind beziehungsweise die im Landkreis Betriebsstellen unterhalten (Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH). Die Genehmigungen der Linien im Bereich Torgau-Oschatz liegen grundsätzlich beim Verkehrsunternehmen Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (OVH). Hiervon werden fünf Linien durch das Verkehrsunternehmen Reiseverkehr Schulze OHG als Betriebsführer betreut.

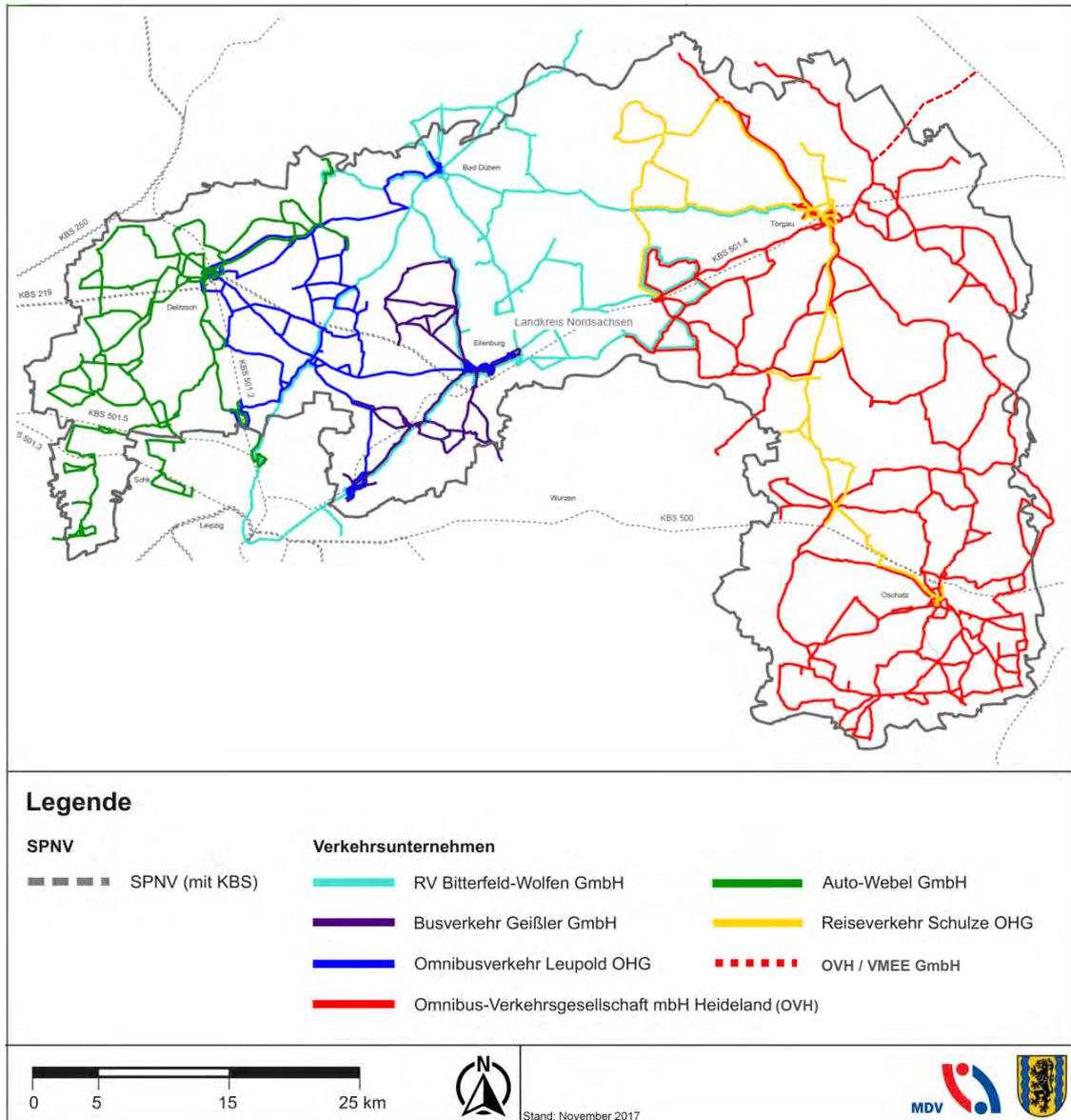
Tabelle 9: Verkehrsunternehmen mit Genehmigung des Landkreises Nordsachsen

Verkehrsunternehmen mit Genehmigung des Landkreises Nordsachsen	überwiegendes Bediengebiet
Auto-Webel GmbH	Regionalbusverkehr im Raum Delitzsch - Schkeuditz Stadtbusverkehr in Delitzsch
Geißler-Reisen GbR	Regionalbusverkehr im Bereich Eilenburg
Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH "Heideland" (OVH) <i>davon Reiseverkehr Schulze OHG als Betriebsführer</i>	Regionalbusverkehr im Raum Oschatz - Torgau; Stadtbusverkehr in Oschatz und Torgau <i>Regionalbusverkehr im Bereich Torgau</i>
Omnibusverkehr Leupold OHG	Regionalbusverkehr im Bereich Eilenburg - Delitzsch, Stadtbusverkehr in Delitzsch
RVB Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH	Regionalbusverkehr im Bereich Eilenburg; Stadtbusverkehr in Eilenburg und Bad Dübau

Die Bediengebiete der in Verantwortung des Landkreises Nordsachsen tätigen Omnibus-Verkehrsunternehmen können in der KARTE 3 nachvollzogen werden.



Karte 3: Bedienggebiete der Verkehrsunternehmen im Landkreis Nordsachsen



Zusätzlich zu den Verkehrsunternehmen aus TABELLE 9 werden im Gebiet des Landkreises Nordsachsen einbrechende Linien durch in benachbarten Landkreisen beziehungsweise in der Stadt Leipzig ansässige Verkehrsunternehmen bedient. Eine Übersicht zu diesen Unternehmen bietet TABELLE 10.

**Tabelle 10: Verkehrsunternehmen einbrechender Linien**

Verkehrsunternehmen mit Liniengenehmigung außerhalb LK Nordsachsen	Bus-Linien	Tram- Linien
Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH	8	2
Regionalbus Leipzig GmbH	6	-
Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH	1	-
Verkehrsgesellschaft Meißen mbH	2	-
Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH	1	-

Zur vertraglichen Regelung der Bedienung durch gebietsübergreifende Buslinien wurde mit der Stadt Leipzig eine entsprechende Zweckvereinbarung abgeschlossen. Die Straßenbahnbedienung zwischen Taucha beziehungsweise Schkeuditz und dem Oberzentrum Leipzig ist im Rahmen eines Verkehrsbedienungsvertrags zwischen dem Landkreis Nordsachsen und den Leipziger Verkehrsbetrieben GmbH geregelt.

Zwischen Torgau und Herzberg verkehrt seit 2019 eine Verbund- und Landegrenzen übergreifende Linie (527) welche durch die Verkehrsunternehmen OVH und VMEE gemeinsam bedient wird und mit einem Übergangstarif genutzt werden kann.

2.4.2.2 Busverkehr im Landkreis Nordsachsen

Das Verkehrsunternehmen mit dem größten Anteil an Verkehrsleistungen im Landkreis Nordsachsen ist die Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (OVH). Die Linien der OVH erbringen annähernd die Hälfte der im Landkreis angebotenen Fahrplankilometer. Als Subunternehmer der OVH und gleichzeitig als Betriebsführer bestimmter Linien fungiert das Verkehrsunternehmen Reiseverkehr Schulze OHG (RVT).

Ein Großteil der Buslinien im Landkreis Nordsachsen übernimmt Aufgaben zur Absicherung der Schülerbeförderung. Auf den betreffenden Linien ist die Bedienungshäufigkeit an Schultagen am höchsten und an schulfreien Tagen ist das Angebot ausgedünnt.



Tabelle 11: Übersicht zum Verkehrsangebot (ÖSPV) im Landkreis Nordsachsen

Sitz des Verkehrsunternehmens	Verkehrsunternehmen	Linien	Linien mit hoher Bedeutung für die Schülerbeförderung	Linien mit Takt (Mo-Fr)	Linien mit Bedienzeitraum ≥ 12 h/Schultag	Fahrplankilometer der Linien pro Schultag in km	Anteil der Verkehrsleistung (Schultag)	Linien mit Fahrten am Samstag	Linien mit Fahrten am Sonntag
Landkreis Nordsachsen	Auto-Webel GmbH	14	8	6	10	5.364	18%	9	6
	Omnibusverkehr Leupold OHG	6	5	1	3	3.156	11%	4	3
	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (inkl. Schulze)	37	28	12	22	13.603	47%	9	6
	RVB Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH	15	7	8	7	6.211	21%	4	2
	Geißler-Reisen GbR + AnrufBus	3	3	0	1	951	3%	0	0
	Summe	75	51	27	43	29.285	100%	26	17
	Döllnitzbahn GmbH (SPNV)	1	1	0	0	113	-	0	0
LK Leipzig/ LK Saalekreis/ Stadt Leipzig/ LK Elbe-Elster/ LK Meiße.	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (Bus)	8	5	8	5	668	-	6	4
	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (Tram)	2	0	2	2	568	-	2	2
	PNVG Merseburg-Querfurt mbH	1	1	1	1	158	-	1	1
	Regionalbus Leipzig GmbH	6	3	2	3	316	-	2	2
	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH	2	2	0	0	ca. 105	-	1	1
	Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH	1	0	1	1	ca. 150	-	-	-
	Summe	20	11	14	13	1.965	-	12	10

Quelle: MDV-Fahrplan: Landkreis Nordsachsen 2018/2019, MDV-Verkehrsmodell 2016 mit Aktualisierungen

Einschließlich der in den Landkreis einbrechenden Linien benachbarter Aufgabenträger werden durch die 89 Bus- und zwei Straßenbahnlinien sowie der Döllnitzbahn im Landkreis Nordsachsen ca. 31.000 Fahrplankilometer pro Schultag geleistet. Die zwei Straßenbahnlinien 3 und 11, als wichtige Verknüpfung zwischen den Zentralen Orten Taucha und Schkeuditz mit dem Oberzentrum Leipzig, werden durch den Landkreis Nordsachsen auf dessen Territorium finanziert. Den Betrieb übernimmt die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB). TABELLE 11 zeigt sich eine Übersicht zum Verkehrsangebot aller im Landkreis Nordachsen verkehrenden ÖSPV-Unternehmen. Eine detaillierte linienbezogene Auswertung des Verkehrsangebots findet sich in ANLAGE 23.



2.4.2.3 Stadtverkehre

Stadtbusverkehre werden in den Städten Oschatz, Delitzsch, Eilenburg, Torgau und Bad Dübén angeboten. Das Angebot der Stadtverkehre variiert in den unterschiedlichen Städten, wobei keine Stadtverkehrslinie am Sonntag verkehrt. Alle Stadtverkehre erschließen jeweils nicht die gesamte Stadtfläche. In Delitzsch, Eilenburg, Oschatz und Torgau besteht eine Verknüpfung der Stadtverkehre mit dem SPNV am Bahnhof.

In Schkeuditz gibt es derzeit formell keine Stadtbuslinie. Jedoch werden durch die innerörtlich verkehrende Linie 191 Stadtverkehrsaufgaben wahrgenommen. Zudem bedient die Straßenbahnlinie 11 große Teile des Gebietes der Kernstadt von Schkeuditz. In Torgau übernimmt die PlusBus-Linie 759 ergänzend innerstädtische Bedienungsfunktionen und ist, wie für Regionalbuslinien in den Stadtgebieten üblich, tariflich entsprechend integriert.

Insgesamt betrachtet, verkehren die Stadtverkehrslinien im Landkreis Nordsachsen überwiegend im Takt, wobei die Taktfrequenz i. d. R. zwischen 30 min, 60 min und 120 min variiert. Die Angebotsqualität der Stadtverkehre unterscheidet sich zum Teil erheblich zwischen den Linien, wobei in der Regel eine angebotsorientierte Bedienung stattfindet.

Für die Stadtverkehre kann in:

- ANLAGE 23 und 24 eine Übersicht zum Angebot,
- ANLAGE 25 eine Karte zum Stadtverkehrsnetz von Bad Dübén,
- ANLAGE 26 eine Karte zum Stadtverkehrsnetz von Delitzsch,
- ANLAGE 27 eine Karte zum Stadtverkehrsnetz von Eilenburg,
- ANLAGE 28 eine Karte zum Stadtverkehrsnetz von Oschatz,
- ANLAGE 29 eine Karte zum Stadtverkehrsnetz von Torgau, eingesehen werden.



2.4.2.4 Flexible Bedienformen

Im Landkreis Nordsachsen kommen flexible Bedienformen zum Einsatz. Dabei können mehrere Varianten von flexiblen Bedienformen unterschieden werden⁷:

- der AnrufBus,
- der RufBus (hier auch tlw. als Anruflinientaxi bezeichnet) und der
- Richtungsbandbetrieb/ Bedarfshaltestellen.

Der AnrufBus wird in einer regional abgegrenzten Teilregion zwischen Eilenburg und Taucha angeboten, RufBus und Richtungsbandbetrieb/ Bedarfshaltestellen finden dagegen kreisweit Anwendung. RufBus und Richtungsbandbetrieb sind neben den Standardinformationskanälen auch im online-Fahrtenplaner abgebildet, der AnrufBus kann über ein separates Portal gebucht werden (www.anrufbus.info).

Tabelle 12: Übersicht flexible Bedienformen

Flexible Bedienform	Angebot	Zeitraum	Bediengebiet/ Linie	Anz.	Abweichung zur generellen Regelung
AnrufBus	ohne Fahrplan und ohne feste Linienführung	Mo-Fr, Sa, So	Gebiet Eilenburg – Jesewitz – Taucha Regelungen unter: https://www.geissler-reisen.de/	1	<ul style="list-style-type: none"> • Voranmeldezeit 120 Min. • Tel.-Nr. 03423-700420 • Anmeldezeiten Mo- Fr 6-18 Uhr • MDV-Tarif + Komfortzuschlag • Anmeldung per Internet/ Smartphone: www.anrufbus.info
RufBus (bzw. Anruflinientaxi bei LVB)	einzelne Fahrt(en)	Mo-Fr	135, 203, 204, 207, 208, 209, 210, 211, 213, 229, 232, 239, A (Bad Döben), C (Delitzsch), 755, 761, 764, 765, 766, 782, 783, 804, 805, 806, 815, 818	26	<ul style="list-style-type: none"> • 175, 176: Voranmeldezeit 20 Min. sowie Tel.-Nr. 0341-4922038 • 229, 238, 239: frühe RufBusfahrten müssen tlw. bis 16 Uhr des Vortages bestellt werden
		Sa	135, 232, 803	3	
		So	232	1	
	Vollständiges Fahrangebot	Mo-Fr	235, 238, 767	3	
		Sa	175 (LVB), 176 (LVB), 203, 204, 210, 211, 212, 213, 785, 805	10	
So	135, 203, 204, 210, 211, 764, 785, 803, 805	9			
Richtungsbandbetrieb/ Bedarfshaltestellen	einzelne Haltestellen	Mo-Fr	190, 195, 202, 203, 204, 209, 210, 211, 212, 213, 215, 221, 222, C (Delitzsch), 751, 761, 764, 766, 782, 783, 785, 813, 815, 816 (je einzelne oder verschiedene Fahrten)	23	<ul style="list-style-type: none"> • für die Anmeldung der Bedienung einer Bedarfshaltestelle existieren 6 verschiedene Telefonnummern (bei den verschiedenen Busverkehrsunternehmen), zudem abweichende Voranmeldezeiten dafür von 30 bis 120 Min. • Anmeldung erfolgt bei Geißler-Reisen GbR über die Telefonnummer des AnrufBusses

Quelle: MDV-Fahrplan: Landkreis Nordsachsen 2018/2019.

⁷ Für detaillierte Informationen zu flexiblen Bedienformen und den verschiedenen Varianten siehe ANLAGE 27.



Das Ziel des Einsatzes flexibler Bedienformen ist es, in Zeiten bzw. Räumen schwacher Nachfrage bestimmte Linienfahrten/ freie Relationen oder Haltestellen nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung des Fahrtwunsches zu bedienen. In welchen Zeiträumen bzw. Bedienebenen diese Verkehre konkret eingesetzt werden, ist der TABELLE 12 zu entnehmen. Die angebotsstärkste Variante der flexiblen Bedienformen im Landkreis Nordsachsen ist der RufBus. Dafür besteht eine Zentrale Bestellmöglichkeit unter der Tel.-Nr.: 03421-7746620 und mit einheitlichen Bestellbedingungen über alle Verkehrsunternehmen im Landkreis hinweg (Anmeldezeiten: Mo-Fr 05-22 Uhr, Sa/ So/ Ft 08-22 Uhr, eine Stunde Vorbestellfrist, etc.). Es gilt der MDV-Tarif. Innerhalb von Ortsteilen findet dabei keine Bedienung statt.

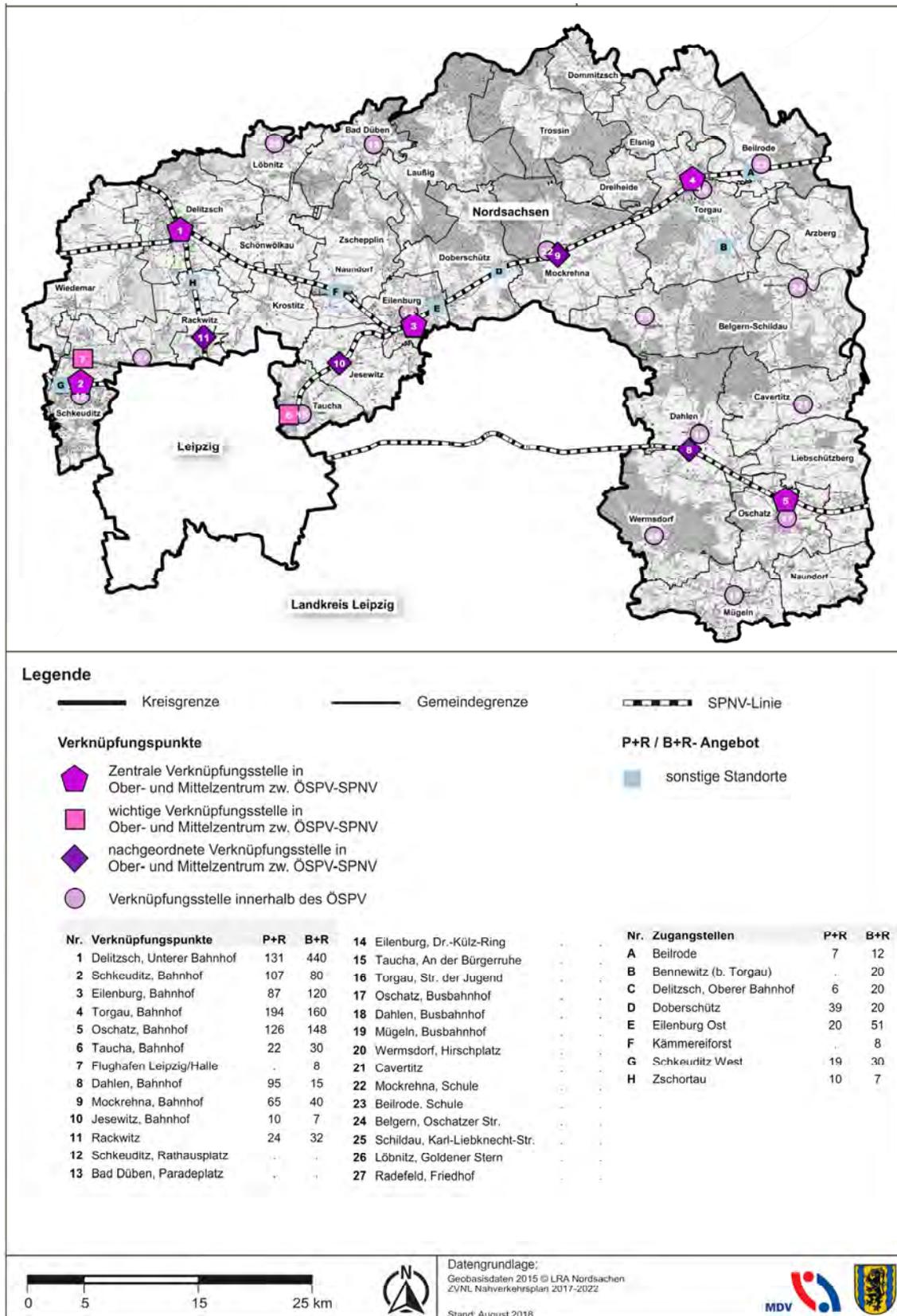
2.4.2.5 Verknüpfungspunkte und P+R/B+R Angebot

Im Landkreis Nordsachsen bestehen verschiedene Verknüpfungspunkte innerhalb sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Sie stellen somit eine Verbindung zwischen den relevanten Verkehren von Bus, Zug sowie der Straßenbahn her. Darüber hinaus besteht im Landkreis Nordsachsen an zahlreichen Standorten die Möglichkeit, besonders günstig von Fahrrad oder PKW in Fahrzeuge des ÖPNV umzusteigen. Diese Park+Ride (P+R)/ Bike+Ride (B+R) Standorte ermöglichen den Umsteigern einen sicheren Parkplatz für eine längere Parkdauer.

In der folgenden KARTE 4 sind die realisierten Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Landkreis Nordsachsen sowie die vorhandenen P+R/B+R Standorte dargestellt.



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





2.4.2.6 Verkehrsanbindung Zentraler Orte

Der ÖSPV stellt ergänzend zu den Eisenbahnstrecken die Erschließung der Grund- und Mittelzentren im Landkreis Nordsachsen sicher und ermöglicht zudem die Erschließung aller Gemeinden. Neben den zwei Straßenbahn- und zehn Stadtbuslinien im Landkreis werden die Zentren überwiegend durch den Regionalbusverkehr bedient. Das Verkehrsangebot in den wichtigsten Zentren kann in der folgenden TABELLE 13 eingesehen werden.

Tabelle 13: Verkehrsanbindung der Versorgungs- und Siedlungskerne der Zentralen Orte

Zentrale-Orte-Status	relevanter Ortskern	Linie im Regionalverkehr fett = PlusBus	Linien im Stadtbusverkehr	Linien- anzahl
Grundzentrum	Bad Düben	196 , 210, 230, 232, 233, 235, 236, 238, 239	A	10
	Beilrode*	751, 765, 766		3
	Belgern	761, 762, 764, 767		3
	Dahlen	664, 781 , 785, 805, 807, 817, 819		7
	Dommitzsch	759 , 782, 784		3
	Mügeln**	803, 804, 809, 815, 816, 818		6
	Wermsdorf**	630 , 801 , 804, 816, 817		5
	Taucha	3, 81, 173, 175, 176, 195, 197, 215, N6		9
Mittelzentrum	Delitzsch	190 , 192, 203, 204, 207 , 209, 210, 211, 212, 213, Bahnhofshuttle unt Bf – ob Bf	A, B, C, D	15
	Eilenburg	195, 197, 212, 221, 222, 229, 231, 232, 233, 234, 674, 676, 755	A/B, B/A	15
	Oschatz	764, 781 , 801 , 802, 803, 806, 807, 810, 811, 813, 815, 818, 819	A, B	15
	Schkeuditz	11, 135, 191, 202, 207 , 724 , N4		7
	Torgau	527 (Übergangstarif), 751, 755, 757, 759 , 763, 764, 765, 781 , 782, 783, 785	A	12

* neu lt. Entwurf Regionalplan Leipzig-Westachsen 2017;

** grundzentraler Verbund lt. Entwurf Regionalplan Leipzig-Westachsen 2017

Quelle: MDV-Fahrplan: Landkreis Nordsachsen 2018/2019



2.5. Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme

2.5.1 Grundlagen

In den nachfolgenden Ausführungen wird die aktuell erreichte Verkehrsnachfrage im ÖPNV sowie als weiteres Potenzial die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr des Landkreises Nordsachsen analysiert. Beim öffentlichen Verkehr wird zwischen schienen- bzw. straßengebundenem ÖPNV unterschieden. Straßenbahnverkehr ist hierbei dem straßengebundenen ÖPNV zuzuordnen. Die Aufnahme von Kenndaten zur Nachfrage im SPNV in den Nahverkehrsplan erfolgt nachrichtlich, verdeutlicht jedoch die große Bedeutung des schienengebundenen Nahverkehrs im Gesamtsystem des ÖPNV des Landkreises Nordsachsen.

Zur Abschätzung der zurückliegenden Entwicklung erfolgt, sofern möglich, ein Vergleich der realisierten Nachfrage im Jahr 2017 mit der zum Analysezeitpunkt des zurückliegenden Nahverkehrsplans vorhandenen Verkehrsnachfrage.

Die derzeitige Verkehrsnachfrage wurde auf Basis folgender Datenbestände abgeschätzt:

- SPNV (Fahrgastnachfragedaten des Aufgabenträgers ZVNL)
- ÖSPV (Verkehrsunternehmen, MDV-Verkehrsmodell)
- motorisierter Individualverkehr (MDV Verkehrsmodell)

Aus Wettbewerbsgründen erfolgt im vorliegenden Nahverkehrsplan keine linienbezogene Darstellung einzelner ÖSPV-Nachfragekennziffern.

2.5.2 Schienenpersonennahverkehr

Für detaillierte Informationen zur Verkehrsnachfrage im SPNV wird auf den Nahverkehrsplan des ZVNL verwiesen. Die nachfolgenden Angaben erfolgen nachrichtlich; es wird daraus die vergleichsweise hohe Bedeutung des SPNV für die öffentliche Mobilität innerhalb des Landkreises Nordsachsen und für die Anbindung insbesondere an das Oberzentrum Leipzig deutlich. Eine Übersicht zur Nachfrage im SPNV liefert die ANLAGE 31 (Basis: Verkehrsmodell des MDV).



Die am stärksten frequentierten Streckenquerschnitte sind:

- (Leipzig) – Schkeuditz (7.900 Fahrgäste/Werktag)
- (Leipzig) – Flughafen Leipzig/Halle (6.500 Fahrgäste/Werktag)
- (Leipzig) – Delitzsch (6.000 Fahrgäste/Werktag)
- (Leipzig) – Taucha (5.300 Fahrgäste/Werktag)

Innerhalb des Landkreises Nordsachsen werden (mit Ausnahme der Döllnitzbahn) 23 SPNV Zugangsstellen bedient. Deren Bedeutung anhand der im Jahr 2017 realisierten Verkehrsnachfrage (Ein- und Aussteiger je Werktag) ist der nachfolgenden TABELLE 14 zu entnehmen:

Tabelle 14: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen

Station	Ein- + Aussteiger: Summe, Werktag		Station	Ein- + Aussteiger: Summe, Werktag	
	Jahr 2006	Jahr 2017		Jahr 2006	Jahr 2017
Beilrode	180	243	Kyhna	40	30
Dahlen	300	429	Flughafen Leipzig/Halle	870	2.064
Delitzsch ob Bf	390	246	Mockrehna	250	346
Delitzsch unt Bf	2.600	3.222	Rackwitz	750	741
Doberschütz	150	219	Oschatz	810	1.010
Eilenburg	1.340	1.990	Pönitz	30	84
Eilenburg Ost	480	550	Schkeuditz	1.200	3.076
Hohenroda	40	23	Schkeuditz West	230	894
Jesewitz	80	220	Taucha	400	1.093
Kämmereiforst	40	23	Torgau	1.100	1.492
Klitschmar	50	26	Zschortau	500	525
Krensitz	40	16			
			Summe	11.870	18.535

Quelle: ZVNL Nahverkehrsplan 2008 und ZVNL, Stand 2018.

Auf der Grundlage von Erfahrungswerten kann zur Einschätzung der Bedeutung des SPNV für den Landkreis angenommen werden, dass ca. 20 % der SPNV-Nutzer innerhalb des Landkreises Nordsachsen fahren, d. h. ca. 80 % fahren über die Kreisgrenze hinaus, vor allem in Richtung der Oberzentren Leipzig und Halle (Saale). Demnach werden mit dem SPNV im Bereich des Landkreises Nordsachsen im Mittel werktäglich ca. 15.000 Personenfahrten durchgeführt. Dies entspricht ca. 4,95 Mio. beförderten Personen jährlich. Mit der Döllnitzbahn werden jährlich ca. 45.000 Personen befördert.



2.5.3 Regionaler und städtischer Busverkehr

Ein Teil der Fahrzeugflotte aller Verkehrsunternehmen des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds ist mit Geräten zur automatischen Fahrgastzählung (AFZ) ausgestattet. Durch turnusmäßigen Einsatz dieser Fahrzeuge auf allen bedienten Linien werden Zählergebnisse mit hinreichender statistischer Sicherheit erhoben.

Verkehrsleistung im Regionalbusverkehr

In Auswertung der automatischen Fahrgastzählungen wurden im Kalenderjahr 2017 im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Nordsachsen mit Ausnahme der Stadtbusse insgesamt ca. 3,4 Mio. Fahrgäste gezählt. Es ist an dieser Stelle nicht möglich, festzustellen, ob sich im Vergleich zum Zeitpunkt der Erstellung des zurückliegenden Nahverkehrsplans Nachfragesteigerungen bzw. –verluste ergeben haben, da die Nachfrageangaben des zurückliegenden Nahverkehrsplans ausschließlich auf Modellrechnungen basierten.

Mit Hilfe des beim MDV vorliegenden, integrierten Verkehrsmodells können die Hauptachsen des regionalen Busverkehrs identifiziert werden (ANLAGE 32). Insbesondere sind zu nennen (beförderte Personen je Schultag im Querschnitt):

- Oschatz – Mügeln (470)
- Eilenburg – Bad Düben (410)
- Leipzig – Krostitz – Bad Düben (380)
- Taucha – Eilenburg (330)
- Torgau – Schildau (350) und Torgau – Belgern (250)
- Radefeld – Schkeuditz (320)
- Eilenburg – Doberschütz (250)
- Torgau – Beilrode (250)

Verkehrsleistung im Stadtbusverkehr

Die Anzahl der in den Stadtverkehren der Zentralen Orte beförderten Fahrgäste (Basis: Tarifzonen) kann TABELLE 15 entnommen werden. In Summe werden ca. 1,897 Mio. Personen pro Jahr mit den Stadtbuslinien sowie innerstädtisch mit den vorhandenen Regionalbuslinien (Summe der Tarifzonenbeförderungsfälle) befördert. Den höchsten



Anteil erreicht hierbei die Tarifzone des Stadtverkehrs Oschatz mit annähernd 500.000 jährlich beförderten Personen. Betrachtet man demgegenüber die Zahl der exklusiv in den Stadtverkehrslinien beförderten Fahrgäste, erreicht die Kreisstadt Torgau mit 250.000 Personen pro Jahr den Spitzenwert.

Tabelle 15: Nutzung der Stadtverkehre im Landkreis Nordsachsen

	Bad Dübén	Delitzsch	Eilenburg	Oschatz	Torgau
SV-Tarifzonen	512	511	513	516	515
Tarifzonenbeförderungsfälle (TZP)/a	169.000	416.000	385.000	492.000	435.000
Stadtbuslinien	A	A, B, C, D	A/B, B/A	A, B	A
Beförderte Pers./a mit Stadtbuslinien	24.000	230.000	88.000	207.000	250.000
Einwohner (EW)	7.900	24.700	15.600	14.500	20.100
TZP/EW und Jahr	21	17	25	34	22

Es wird deutlich, dass, in Abhängigkeit der Angebotsgestaltung, auch den vorhandenen Regionalbuslinien innerhalb der Stadtverkehre eine wesentliche Bedeutung zukommt. Insbesondere in Bad Dübén und Eilenburg nutzt ein Großteil der Fahrgäste Regionalbuslinien auch für innerstädtische Fahrten.

Zur Quantifizierung der Bedeutung des ÖSPV als innerstädtisches Verkehrsmittel wird die Nutzungshäufigkeit (Tarifzonenfahrgäste pro Jahr) auf die Zahl der Einwohner bezogen. Die Angaben dienen der Orientierung und lassen keine unmittelbaren Rückschlüsse auf die Angebotsqualität zu, da z.B. die Ausdehnung der entsprechenden Tarifzonen sowie der Erschließungsgebiete der Stadtbuslinien großen Einfluss haben.

Der höchste Wert liegt in Oschatz vor, während in Delitzsch die einwohnerbezogene Nutzung noch vergleichsweise gering ist.

2.5.4 Straßenbahnverkehr (TRAM)

Im Landkreis Nordsachsen bestehen die Straßenbahnverbindungen:

- Linie 3 (Leipzig -) Landkreisgrenze – Taucha sowie
- Linie 11 (Markkleeberg Ost – Leipzig -) Landkreisgrenze – Schkeuditz.



Im Straßenbahnverkehr innerhalb des Landkreises Nordsachsen werden insgesamt jährlich ca. 1,7 Mio. Personen befördert. Diese Zahl verdeutlicht die vergleichsweise hohe Bedeutung der Straßenbahn innerhalb des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Nordsachsen.

2.5.5 Schülerbeförderungsströme

Im regionalen ÖPNV ist nach wie vor ein Großteil der ÖPNV-Nachfrage auf die Schülerbeförderung zurückzuführen. Die Schülerbeförderung im Landkreis Nordsachsen wird durch die Schülerbeförderungssatzung (SBS, 2017) geregelt.

Im Schuljahr 2015/16 lag die Zahl der im Landkreis Nordsachsen wohnenden Schüler (ohne Berücksichtigung der Berufsschüler) bei ca. 18.400; nur ein sehr geringer Anteil davon besuchte eine Schule außerhalb des Landkreises (z. B. Gymnasium Markranstädt). Über eine Anspruchsberechtigung zur Beförderung mittels ÖPNV verfügten in diesem Zeitraum ca. 7.100 Schüler, was einem Anteil von ca. 39 Prozent entspricht.

2.5.6 Motorisierter Individualverkehr

Die nachfolgend dargestellten Auswertungen zum motorisierten Individualverkehr (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 derzeit der überwiegende Teil aller 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 Landkreis Nordsachsen. Die größtenteils überregionalen Verkehrsströme im Zuge der Bundesautobahnen 9 und 14 im Westen des Landkreises (Schkeuditzer Kreuz) werden dabei nicht berücksichtigt.



Es verbleiben somit als Hauptverkehrsachsen insbesondere die Korridore:

- (Leipzig -) Taucha – Eilenburg – Torgau (- Herzberg)
- (Leipzig -) Krostitz – Bad Dübau
- (Leipzig -) Schkeuditz (-Halle/S.)
- (Leipzig -) Dölzig (- Merseburg)
- (Leipzig -) Delitzsch (- Bitterfeld)
- Eilenburg – Krostitz
- (Wurzen -) Oschatz (- Riesa)
- Torgau – umliegende Grundzentren

Es ergeben sich in vielen Fällen Übereinstimmungen mit den Hauptachsen des regionalen Bus- bzw. Schienenverkehrs (s. o.). Die Abschätzung mittels Verkehrsmodell zeigt, dass werktäglich in Summe in den Städten und Gemeinden des Landkreises Nordsachsen jeweils ca. 315.000 Pkw-Fahrten beginnen bzw. enden. Bei ca. 2/3 dieser Fahrten liegen sowohl Start- als auch Zielort innerhalb des Landkreises Nordsachsen. Jede siebente Fahrt beginnt bzw. endet im Oberzentrum Leipzig.

2.6. Tarif

Im Landkreis Nordsachsen gilt für den ÖPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Die Menschen in Nordsachsen 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.

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. (Seit 1. August beträgt die Altersgrenze für ermäßigte Fahrkarten 14 Jahre.) 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 in Sachsen-Anhalt bestimmte Bahntarife, wie das Sachsen-Anhalt-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket und die BahnCard, anerkannt.



2.6.2 Besonderheiten und Sonderregelungen im Landkreis Nordsachsen

Der ÖPNV im Landkreis Nordsachsen ist in 17 Tarifzonen untergliedert, wovon teilweise Tarifzonen kreisgrenzenübergreifend auch Teile andere Landkreise mit umfassen. Zusätzlich gibt es in Bad Dübau, Delitzsch, Eilenburg, Oschatz und Torgau eigene Stadtverkehrstarife, die die Nutzung der örtlichen Stadtbusverkehre ermöglichen. Im Mittelzentrum Schkeuditz gibt es bisher keinen eigenen Stadtverkehrstarif.

Für die im Landkreis Nordsachsen angebotenen RufBusse kommt der MDV-Tarif zur Anwendung. Für die Nutzung des AnrufBusses im Gebiet zwischen Taucha und Eilenburg ist zusätzlich zum MDV-Tarif ein Komfortzuschlag zu zahlen.

Im Landkreis Nordsachsen besteht für den täglichen Schulweg der Schüler die Möglichkeit, die SchülerRegional- und SchülerZeitKarte des MDV sowie alternativ einen Schülerzeitfahrausweis (gilt nur auf LVB-Linien) zu nutzen. In Abhängigkeit von den Kriterien der Schülerbeförderungssatzung (z.B. Schulwegentfernung) werden die Kosten für diese Fahrausweise in der Regel durch den Landkreis maßgeblich finanziert. Die SchülerRegional- und SchülerZeitKarte können für den Freizeitverkehr durch die SchülerRegioFlat erweitert werden. Diese ist innerhalb ihrer zeitlichen Gültigkeit für das gesamte Verbundgebiet nutzbar.

Eine Extrakarte in der erforderlichen Preisstufe ist im Landkreis Nordsachsen für die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen erforderlich⁸.

2.7. Kundeninformation und Vertrieb

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

⁸ Ausnahme besteht teilweise bei der Linie 196. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bussen und Straßenbahnen ist nur begrenzt möglich. Im Zweifelsfall entscheidet das Fahrpersonal über die Kapazitätsgrenze und die Mitnahme.



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. Damit können die Nutzung des ÖPNV erleichtert sowie dessen Transparenz verbessert 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“.

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 Landkreis Nordsachsen und dem gesamten Verkehrsverbund haben sich zur Fahrplaninformation vielfältige Möglichkeiten etabliert.

Neben den klassischen Informationsprodukten wie der persönlichen Beratung und dem Verteilen von Druckerzeugnissen 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:

- Fahrplantabellen,
- 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) und die Verkehrsunternehmen umgesetzt. Durch den Landkreis Nordsachsen werden teilweise Informationen zu bestimmten Verkehrsprojekten bereitgestellt. Alle Akteure sind bestrebt, bei der Weiterentwicklung der Kundeninformation im ÖPNV als Gesellschafter des MDV mitzuwirken. Die folgende TABELLE 16 zeigt die wesentlichen Informationsprodukte für den ÖSPV im Landkreis Nordsachsen:

Tabelle 16: Übersicht zu Fahrplaninformationsprodukte

Produkt	Medium	Inhalte	Verantwortung	Nutzung												
Fahrplanbuch <i>jährlich zwei Editionen in Nordsachsen:</i> A) Region Delitzsch B) Region Torgau-Oschatz	Druckerzeugnis	u.a. • 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 für Nordsachsen:</i> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>3.400</td> <td>3.200</td> <td>3.200</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>3.000</td> <td>3.000</td> <td>3.000</td> </tr> </tbody> </table>		2015	2016	2017	A	3.400	3.200	3.200	B	3.000	3.000	3.000
		2015	2016	2017												
A		3.400	3.200	3.200												
B		3.000	3.000	3.000												
Pocketpläne	• Fahrplan je Linie ▪ Pocketpläne PlusBus	MDV, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	<i>Auflage in Nordsachsen:</i> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>2.500</td> <td>3.400</td> <td>3.500</td> </tr> </tbody> </table>		2015	2016	2017		2.500	3.400	3.500					
	2015	2016	2017													
	2.500	3.400	3.500													
Aushang am Haltestellenmast	• Fahrplan aller Linien der jeweiligen Haltestelle	Verkehrsunternehmen	ca. 1300 <i>Fahrplanaushänge in 2017</i>													
Aushang in Fahrzeugen und Haltestellen	• Liniennetzpläne und Tarifaushänge	MDV, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	<i>Auflage in Nordsachsen:</i> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>700</td> <td>570</td> <td>560</td> </tr> </tbody> </table>		2015	2016	2017		700	570	560					
	2015	2016	2017													
	700	570	560													



Produkt	Medium	Inhalte	Verantwortung	Nutzung																		
www.mdv.de <i>(Internetseite)</i>	Digitale und mobile Information	u.a. <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>	u.a. <ul style="list-style-type: none"> • Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren • Fahrplanabweichungen 	NASA	Zugriffe 2017: 785.400																			
INSA App/ DB Navigator App	<ul style="list-style-type: none"> • Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen 	NASA / DB	Zugriffe 2017: 54.684.000																			
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 • Beschwerdemanagement 	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																			
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 in Nordsachsen: <table border="1"> <thead> <tr> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22</td> <td>20</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	2015	2016	2017	22	20	19												
2015	2016	2017																				
22	20	19																				
Fahrpersonale und Servicestellen der Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen 	Verkehrsunternehmen	k. A.																			
Kontakt-Telefon der Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Beschwerdemanagement 	Verkehrsunternehmen	k. A.																			

Quelle: MDV, Stand: 2018.



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 Fahrpersonal 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).

2.7.4 Kundenservice und Beschwerdemanagement

Um einen fahrgastorientierten ÖPNV zu gewährleisten, ist ein ständiger Kontakt zwischen den Kunden und den Akteuren des ÖPNV von zentraler Bedeutung. Durch die Hinweise, Anregungen sowie Problemmeldungen 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. 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 Landkreis Nordsachsen 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 Landkreis Nordsachsen eine Image- und Kampagnenarbeit geleistet, die für den Zeitraum ab 2015 in folgender Übersicht auszugsweise dargestellt ist:

Tabelle 17: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit in Nordsachsen

Kategorie	Thema/ Inhalt	Medium	Akteur	Laufzeit	Nutzung/ Auflage						
Allgemeine Informationen	Mehrsprachige Informationen	Flyer	MDV	2016	5.000						
		Ergänzung Webseite			k.A.						
	Hin&Weg: Themenschwerpunkte aus TDO 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"> <tr> <td>2015</td> <td>2016</td> <td>2017</td> </tr> <tr> <td>18.000</td> <td>11.000</td> <td>15.000</td> </tr> </table>	2015	2016	2017	18.000	11.000	15.000
		2015		2016	2017						
18.000		11.000		15.000							
online Freizeit- portal	laufend	k.A.									
Promotion, Werbe- artikel	laufend	k.A.									
Themenspezifische Informationen	Heideland Torgau - Oschatz	Flyer	MDV, VU	2017	5.000.						
	RufBus-Angebot für die Linie 755	Flyer	VU	2018	2.000						
	Nordsachsen bewegt	Flyer, Plakate, Haltestel- lenaus- hänge	LK Nordsach- sen, ZVNL	ab 2018	Flyer: 10.000 Großflächenplaka- te an wichtigen Standorten						
	Sonderheft Tag der Sachsen	Flyer	MDV, VU	2018	12.000						
	Linieninformation Belgern- Schildau	Flyer	LK Nordsach- sen, VU	2018	200						

Quelle: MDV, LK Nordsachsen; Stand: 2018.



2.8. Infrastruktur und Fahrzeuge

Die Verkehrsinfrastruktur für den ÖSPV im Landkreis Nordsachsen umfasst neben Straßen, 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 Landkreis Nordsachsen liegt. Die Gleisanlagen der Straßenbahn werden durch die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH gebaut und betrieben. Die Herstellung und Unterhaltung von Haltestellen (z.B. Zuwegung, Wartebereiche) liegt bei den jeweiligen Kommunen. Die Verkehrsunternehmen sind dabei für das Haltestellenschild sowie die Aushangfahrpläne zuständig. Die Betriebshöfe sind Eigentum der Verkehrsunternehmen. Eine Übersicht zur Anzahl der regelmäßig bedienten Haltestellen⁹ pro Kommune findet sich in folgender TABELLE 18.

Tabelle 18: bediente ÖSPV-Haltestellen in den Kommunen

Kommune	Anzahl Haltestellen	Kommune	Anzahl Haltestellen
Arzberg	15	Mockrehna	24
Bad Düben	27	Mügel	44
Beilrode	21	Naundorf	26
Belgern-Schildau	40	Oschatz	69
Cavertitz	17	Rackwitz	16
Dahlen	25	Schkeuditz	50
Delitzsch	78	Schönwölkau	21
Doberschütz	19	Taucha	34
Dommitzsch	8	Torgau	54
Dreiheide	4	Trossin	10
Eilenburg	46	Wermsdorf	26
Elsnig	7	Wiedemar	39
Jesewitz	19	Zschepplin	20
Krostitz	23		
Laußig	24		
Liebschützberg	19		
Löbnitz	10		
		Summe	835

Quelle: MDV-Haltestellendatenbank, 2018.

⁹ In dieser Darstellung werden unter einer Haltestelle alle Bus- beziehungsweise Straßenbahnhaltepunkte verstanden, die den gleichen Haltestellennamen besitzen (d.h. eine Haltestelle besteht meist aus einer Hin- und einer Rückrichtung).



Die im Landkreis Nordsachsen ansässigen Unternehmen unterhalten 172 Fahrzeuge für den Öffentlichen Personennahverkehr. Eine Übersicht und Charakterisierung der Fahrzeuge nach Verkehrsunternehmen (inkl. der Fahrzeuge beauftragter Subunternehmen) findet sich in der folgenden TABELLE 19.

Tabelle 19: Fahrzeugbestand des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen

Verkehrsunternehmen	Anzahl Fahrzeuge	davon: Niederflur	davon: Hochflur	davon: mit Bordrechner	davon: Möglichkeit zur Fahrradmitnahme von weniger als 4 Fahrrädern	davon: Möglichkeit zur Fahrradmitnahme von mehr als 4 Fahrrädern	davon: keine Möglichkeit zur Fahrradmitnahme	Durchschnittliche Anzahl: Sitzplätze	Durchschnittliche Anzahl: Stehplätze	Durchschnittsalter 2018	Erstzulassung vor 2006	Erstzulassung vor 2010	Erstzulassung vor 2013
Auto-Webel GmbH	37	14	23	26	29	0	8	48	40	7	6	13	21
Geißler-Reisen GbR	11	3	8	11	11	0	0	50	21	6	1	5	5
Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH "Heideland" (OVH)	76	39	37	71	0	0	76	43	35	7,4	17	31	37
<i>davon Reiseverkehr Schulze OHG als Betriebsführer</i>	16	4	12	16	0	0	16	46	31	7	3	5	10
Omnibusverkehr Leopold OHG	15	1	14	15	15	0	0	50	19	4,5	0	3	5
Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH	33	32	1	33	32	0	1	41	42	4,4	0	7	1

Quelle: Verkehrsunternehmen Landkreis Nordsachsen, 2018.

Zum Zeitpunkt der Analyse waren 40 % der Fahrzeuge maximal 5 Jahre alt. Für vertiefende Aussagen zur Barrierefreiheit des eingesetzten Fahrzeugparks wird auf KAPITEL 4.5 verwiesen.



2.9. Organisation

Die Organisation des ÖPNVs im Landkreis Nordsachsen lässt sich im Wesentlichen in drei Ebenen strukturieren (siehe ABBILDUNG 1). In die Ebene der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbunds.

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 Landkreis Nordsachsen ist Aufgabenträger im Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in seinem Verkehrsgebiet. In dieser Funktion ist er verantwortlich für die Planung und Finanzierung des ÖSPV. Er ist zudem Gesellschafter der Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH "Heideland" (OVH) und der MDV GmbH. Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) 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 Freistaates Sachsen, des ZVNL und des Landkreises Nordsachsens sichern eine hohe Angebotsqualität im ÖSPV des Landkreises ab.

Abbildung 1: ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Nordsachsen



Quelle: MDV, 2018.



Die zweite Ebene der Organisationsstruktur wird durch die Mitteldeutscher 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 der ZVNL übernimmt Aufgaben auf der Managementebene und nimmt hauptsächlich Planungs- und Koordinierungsaufgaben im Bereich des SPNV im sächsischen Teil des MDV wahr. Insbesondere obliegen dem ZVNL Vorbereitung, Abschluss und Durchführung von Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die dritte Ebene bilden die Verkehrsunternehmen, welche Inhaber der Linienverkehrsgenehmigungen sind. In deren Verantwortungsbereich liegen somit die betriebliche Planung, Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen 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.



3 FESTLEGUNGEN DER BEDIENUNGSSTANDARDS UND DES LEISTUNGSANGEBOTS

Der Landkreis Nordsachsen 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 Landkreises 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 Landkreis Nordsachsen beachtet und umgesetzt.

Die festgelegten Standards und Anforderungen an den ÖSPV im Landkreis Nordsachsen sind verbindlich einzuhalten. Für bestehende Abweichungen von den Festlegungen sind im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die die vollständige Einhaltung der geforderten Standards sicherstellen. In Fällen von ausbleibender Nachfrage bei Linienverkehren sind dem Aufgabenträger 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 betrieblichen Gründen zweckmäßig ist oder durch eine entsprechend hohe Fahrgastnachfrage begründet werden kann. Bei Nichterfüllung der Anforderungen kann im Einzelfall die Zulässigkeit dieser Abweichung beantragt werden. Eine Abweichung von den festgesetzten Anforderungen ist in jedem Fall dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise und schriftlicher Form (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwands- und Ertragskalkulation) nachzuweisen und erfordert die Zustimmung des Aufgabenträgers. Auf der Grundlage der Erhebungshinweise entscheidet der Aufgabenträger über die Zeitdauer und die Art der Unterschreitung von Mindeststandards.

Alle folgenden Festsetzungen sind von den Akteuren des ÖSPV im Verkehrsraum des Landkreises Nordsachsen einzuhalten. Mit der Beschlussfassung des Kreistages des



Landkreises Nordsachsen zum vorliegenden Nahverkehrsplan treten diese Festsetzungen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch den Landkreis bis zum Laufzeitende des Nahverkehrsplans in Kraft.

3.1. Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen

Der Landkreis Nordsachsen als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV hat für die Ausgestaltung des Verkehrsangebots und der -qualität im ÖSPV grundsätzliche Ziele und Festsetzungen definiert. Insbesondere sind diese für die im Landkreis tätigen Linienverkehrsunternehmen gültig. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung, insbesondere auch die des Nahverkehrsplans des ZVNL, sowie gesetzgebender Institutionen zu berücksichtigen. Im Falle von widersprüchlichen Regelungen sind die Festsetzungen der Bundes- bzw. Landesgesetzgebung denen des Nahverkehrsplans vorzuziehen. In TABELLE 20 finden sich die grundsätzlichen Ziele und in TABELLE 20 die grundsätzlichen Festlegungen des Landkreises Nordsachsen für den ÖSPV.

Tabelle 20: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im ÖSPV

1/2	Ziele	Beschreibung
gesellschaftspolitische Ziele	ÖPNV gemäß Nutzerbedürfnissen	Ausrichtung der Angebotsstruktur im Nahverkehr mit angebotsorientiertem Netz auf Hauptlinien und Stadtverkehrslinien, bei der die Mobilitätsangebote stärker an den spezifischen Nachfragepräferenzen der ÖPNV-Kunden zu orientieren sind (z.B. demografischer Wandel). Die weiteren Linien sind bedarfsorientiert zu gestalten.
	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 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.



2/2		Ziele	Beschreibung
raumordnungs-, verkehrs- und 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 Verkehrssicherheit durch Verlagerung vom motorisierten Individualver-kehr (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 Planung, Organisation und Betrieb des ÖPNV, unter Erzielung eines hohen Kundennutzens.	
	Effizienz	Stringente Vereinbarung von Leistungsvorgaben durch den Aufgabenträger im Rah-men von Verkehrsvergaben. Konsequente Nutzung möglicher Effizienzpotenziale und betrieblicher Synergien durch das Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Kos-tendeckungsgrades im ÖSPV.	

Tabelle 21: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im ÖSPV

1/4		grundsätzliche Festlegungen	Beschreibung
Koordination, Kooperation und Verkehrsverbund	Integration in den MDV	Linienverkehre sind vollumfänglich durch das betroffene Verkehrsunternehmen in den MDV zu integrieren. Insbesondere gehört dazu die Anwendung des MDV-Verbundtarifs sowie der Beförderungsbedingungen.	
	Kooperation	Die bestehenden Kooperationen zwischen dem Landkreis Nordsachsen, den Ver-kehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft sind im Interesse der Fahrgäste beizubehalten.	
	Koordination	Zur Aufgabenbündelung und Nutzung von Synergien sind im MDV die ÖPNV-Kernfelder: Angebot, Vertrieb, Tarif, Service, Fahrgastinformation und Kommunikation angesiedelt. Diese Arbeitsfelder sind entsprechend des Bedarfs mit dem Aufgabenträ-ger und den Verkehrsunternehmen abzustimmen.	
	Verkehrsverbund	Die aktuellste Fassung des MDV-Handbuches ist durch alle Akteure zu berücksichti-gen (siehe „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im Mittel-deutschen Verkehrsverbund“).	



2/4	grundsätzliche Festlegungen	Beschreibung
Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation	Erschließung von Fahrgastpotenzialen	Es sind Maßnahmen zur Kundenbindung und Neukundengewinnung zu realisieren und vorhandene Potenziale bestmöglich auszuschöpfen.
	Planung, Organisation und Umsetzung	Die Funktion des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes als Organisationsebene für Maßnahmen bzgl. Fahrgastinformation, Kundenbetreuung, Marketing und Service ist beizubehalten. Das ÖPNV-Angebot ist durch die Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Landkreis Nordsachsen, ggf. dem ZVNL und dem MDV 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 eine einheitliche MDV-Gestaltung der Fahrzeuge angewendet wird oder des Verkehrsunternehmens.
Angebotsgestaltung des ÖSPV	Sicherstellung der Daseinsvorsorge und Bedarfsgerechte Gestaltung	Allen Menschen 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 Erholungsstandorten sind der verkehrliche Bedarf und die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.
	Verkehrsmittelwahl	Der ÖPNV ist in seiner Gesamtheit als Alternative zum Individualverkehr weiterzuentwickeln und soll eine freie Wahl des Verkehrsträgers ermöglichen. Daher ist ein Schwerpunkt auf kurze Haltestellenabstände sowie gute Taktfrequenzen im ÖSPV zu legen.
	Auszubildenden und Schüler	Schüler und Auszubildende sind entsprechend der Schülerbeförderungssatzung günstig und sicher zu deren Ausbildungsstätten zu befördern. Hierbei ist die Mitwirkung der Schulen, Schulträger und Ausbildungsstätten erforderlich, um einen für alle Nutzergruppen (inkl. der Schüler und Auszubildenden) attraktiven und effizienten ÖPNV anbieten zu können.
	Tourismus- und Freizeitverkehr	Der Anteil von Verkehren für Touristen oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten soll ständig verbessert werden. Die Erreichbarkeit wichtiger Tourismusziele im Landkreis Nordsachsen, 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, Stadtbuss, Regionalbus und flexiblen Bedienformen sowie der Ausbau der Verknüpfung von Rad und Pkw mit dem ÖPNV sind 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 bzw. zur flächenhaften Erschließung dienen.



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.
	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 Anschlussicherung oder durch objektive äußere Einflüsse auf die Fahrplandurchführung entstehen, werden nicht zu Lasten des Unternehmens gewertet.
	Verknüpfungspunkte	Die im Landkreis Nordsachsen 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 hat dem Platzbedarf der Fahrgastgruppen Rechnung zu tragen. Bei Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, ist der Fahrzeugeinsatz so vorzunehmen, dass bei planmäßiger Unterrichtsgestaltung neben einer vollständigen Nutzung der vorhandenen Sitzplätze eine maximale Inanspruchnahme der möglichen und ausgewiesenen Stehplätze zu 50% erfolgt.
	Fahrtausfälle	Fahrtausfälle sind grundsätzlich durch den Einsatz eines Ersatzfahrzeuges in einer angemessenen Zeit zu kompensieren. Angemessen ist die Zeit, die benötigt wird um ein Ersatzfahrzeug vom Betriebshof zum Ausfallort zu bringen (maximal 45 Minuten im Regionalverkehr, maximal 15 Minuten im Stadtverkehr), es sei denn, die darauf folgende Fahrt erfolgt früher.
	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 (im Zusammenwirken mit zuständigem Straßenbaulastträger) ist täglich Sorge zu tragen. Fundsachen sind sicherzustellen und aufzubewahren.
	Qualitätskontrolle	Der Aufgabenträger führt zur Überprüfung der geforderten Festsetzungen regelmäßig Kontrollen des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen durch. Insbesondere wird dabei auf die Qualitätsstandards der Fahrzeuge sowie auf die Standards von Information und Kundenservice eingegangen.
Tarif, Vertrieb und Finanzierung	Tarif	Der Flächenzonentarif im Gebiet des MDV ist ohne Einschränkungen anzuwenden.
	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).
	Fördermittel	Die konsequente Ausschöpfung von geeigneten Fördermittelangeboten für investive Maßnahmen des ÖSPV ist anzustreben.



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.
	Informationsmanagement bei Störfällen		Die Information der Fahrgäste über Störfälle (d.h. Ausfall von Fahrten oder Verspätungen ab 30 Minuten) ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Zu informieren sind die Fahrgäste: <ul style="list-style-type: none"> • in den für die Störung relevanten Fahrzeugen, • die an den Haltestellen auf von Störfällen betroffene Fahrzeuge warten • über alle elektronischen Informationskanäle (z.B. easy.Go, DFI, etc.). Zur Information der Fahrgäste an Haltestellen bei bei o. g. Störfällen ist eine praktikable Lösung zu finden, um diese über kurzfristige Fahrplanänderungen und Alternativen zu informieren. Eine Möglichkeit stellt der technische Dienst „HIM“ dar. Der technische Dienst „HIM“ gibt Störungsmeldungen direkt in der Fahrplanauskunft aus. Die Verkehrsunternehmen übergeben die Informationen in Echtzeit zu Störfällen umgehend an das System „HIM“.
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		Eine Bevorrechtigung des ÖSPV vor dem MIV ist in den Mittelzentren und im ländlichen Raum wünschenswert. 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- und 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		Unter der Beachtung der entsprechenden Festsetzungen des Nahverkehrsplans des ZVNL setzen sich der Landkreis Nordsachsen und die Verkehrsunternehmen für die Weiterentwicklung des SPNV und eine attraktive Systemverknüpfung der Verkehrsträger untereinander ein.

3.2. Netzgliederung

Die Netzgliederung im Landkreis Nordsachsen berücksichtigt die Planungen der Raumordnung (Zentrale Orte) und die Anforderungen der bestehenden und gewachsenen Mobilitätsbedarfe. Für eine integrative Definition der Netzgliederung im ÖSPV und SPNV ist zudem der Nahverkehrsplan des ZVNL zu berücksichtigen, der hierzu ausgehend vom SPNV ebenfalls Festlegungen trifft, welche für den gesamten Nahverkehrsraum Leipzig gelten.

Durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wurde ab 2015 ein Strategieprozess initiiert, der eine Gesamtstrategie für einen weiterhin leistungsfähigen, kundenorientierten und wirtschaftlichen ÖPNV im Freistaat Sachsen



entwickelt hat. In der entsprechenden ÖPNV-Strategiekommission wirkten Vertreter aller Fraktionen des Sächsischen Landtages, der involvierten Ministerien, der ÖPNV-Zweckverbände, der Fahrgast- und Unternehmensverbände, der Gewerkschaften, der kommunalen Spitzenverbände, der Wissenschaft sowie ein Interessenvertreter der Menschen mit Behinderungen mit.

Als zentrales Ergebnis des Strategieprozesses wurden Maßnahmen bzw. Handlungsfelder entwickelt, die in einer mittel- bis langfristigen Zeitschiene ab dem Jahr 2018 schrittweise umgesetzt werden sollen. Eine zentrale Rolle innerhalb dieser Maßnahmenpakete spielt dabei die Angebotserweiterung durch aufgewertete Regionalbusangebote (PlusBus/ TaktBus). Für dieses Aufgabenfeld wurde u.a. nach Verständigung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit den sächsischen Landräten ein flächendeckendes ÖSPV-Grundnetz für Sachsen entwickelt. Für dieses Netz ist vorgesehen, dass der Freistaat Sachsen zusätzliche Finanzmittel ab 2019 bereitstellt.

Die Entwicklungen des sächsischen Strategieprozesses erlauben es dem Landkreis Nordsachsen, ein erweitertes Verkehrsangebot zu etablieren. Dieses erweiterte Verkehrsangebot baut auf dem durch den Landkreis finanzierten Verkehrsangebot auf und setzt die zusätzliche Finanzierung durch den Freistaat Sachsen voraus. Die Umsetzung der verschiedenen Vorhaben erfolgt innerhalb des Projektes „Nordsachsen bewegt“, da dieses Projekt seit 2017 ebenfalls auf eine Attraktivitätssteigerung des ÖSPV im ländlichen Raum abzielt (siehe KAPITEL 6.1).

Im Folgendem wird daher neben dem Verkehrsangebot, welches das vom Landkreis Nordsachsen definierte Mindestangebot darstellt, auch das erweiterte Verkehrsangebot unterschieden, welches zusätzlich Maßnahmen der Strategiekommission beinhaltet. Für beide Varianten liegen die Standards des Leistungsangebots zugrunde. Zudem müssen die Festlegungen der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFinVO) des Freistaats Sachsen bei der Ausgestaltung der Linien gemäß der sächsischen ÖPNV-Strategie berücksichtigt werden.



3.2.1. Standards des Leistungsangebots

Durch die Netzgliederung des ÖSPV-Angebots wird sichergestellt, dass der ÖPNV alle verkehrlichen Schwerpunkte des Landkreises Nordsachsen in der entsprechenden Qualität anbindet. Zudem unterstützt die Netzgliederung eine integrierte Planung aller Verkehrsträger.

Im Landkreis Nordsachsen werden die folgenden Netzkategorien definiert:

- „SPNV Grundnetz“
- „Grundnetz: 1. Ordnung“ (Subkategorie: „PlusBus“ und „Allgemein“)
- „Grundnetz: 2. Ordnung“
- „Grundnetz: 3. Ordnung“
- „Ergänzungsnetz“
- „Straßenbahnnetz“
- „Stadtnetz“.

Das „SPNV Grundnetz“ besteht aus allen SPNV Verbindungen im Landkreis Nordsachsen. Für dieses Netz werden im vorliegenden Nahverkehrsplan keine Festsetzungen getroffen, da der ZVNL als zuständiger Aufgabenträger einen eigenen Nahverkehrsplan definiert. Davon ausgenommen ist die Strecke der Döllnitzbahn, die im vorliegenden Nahverkehrsplan Berücksichtigung findet.

Das Grundnetz der 1. Ordnung dient zur Verbindung von regionalbedeutsamen, zentralen Orten und weist eine besonders hohe Angebotsqualität auf. Bei der Subkategorie PlusBus werden von Montag bis Freitag Fahrten in einem 60 min Takt angeboten. Am Wochenende verkehren die PlusBus-Linien am Samstag mindestens 6 Fahrten pro Richtung und am Sonntag 4 Fahrten pro Richtung. Das Grundnetz 1. Ordnung (Allgemein) stellt ebenso ein qualitativ hochwertiges Angebot von Montag bis Freitag dar. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) und in der Nebenverkehrszeit (NVZ) werden alle Fahrten in einem angenäherten 1-h-Takt angeboten. Im Grundnetz der 2. Ordnung werden bedeutende Orte im Landkreis Nordsachsen von Montag bis Freitag in der HVZ und NVZ im angenäherten 2-h-Takt verbunden. Für das Grundnetz der 3. Ordnung werden Verbindungen für wichtige Orte mit mindestens 7 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr angeboten.



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. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern, da diese eine Anbindung an den ÖPNV aufweisen sollen. Die Angebotsqualität beim Ergänzungsnetz ist ausschließlich bedarfsorientiert und richtet sich dabei stark am Schülerverkehr aus. Im Sinne dieser Nachfrageorientierung und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen sind auf den meisten ÖSPV-Linien des Ergänzungsnetzes keine Wochenendverkehre oder Verkehre in Tagesrandzeiten notwendig. Die Relationen im Ergänzungsnetz können auch durch flexible Bedienformen abgedeckt werden. Für flexible Angebote bieten sich im Landkreis Nordsachsen mehrere schwach besiedelte Räume bzw. nachfrageschwache Zeiten an, die einerseits insbesondere für RufBus-Angebote und andererseits für Angebote durch einen Richtungsbandbetrieb in Frage kommen.

Das Straßenbahnnetz bezieht sich auf die bestehenden Straßenbahnverbindungen Leipzig – Schkeuditz und Leipzig – Taucha. Diese Relationen verknüpfen das Oberzentrum Leipzig mit wichtigen Zentren im Landkreis Nordsachsen und haben aus diesem Grund eine herausragende Bedeutung für den ÖSPV. Das Angebot ist vertaktet.

Das Stadtnetz verbindet innerstädtische Bereiche von Orten, die eine hohe Nachfrage an Binnenverkehren aufweisen. Dies sind die Städte Bad Dübener Heide, Delitzsch, Eilenburg, Oschatz, Schkeuditz und Torgau.

Die folgenden TABELLEN 22 UND 23 zeigen die Netzkategorien und deren jeweilige Mindeststandards. Für ausgesuchte Verkehrstage wie zum Beispiel 24. sowie 31. Dezember oder lokale Veranstaltungstage gelten gesonderte Regelungen, die jeweils zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde abgestimmt werden.



Tabelle 22: Mindeststandards im Grund- und Ergänzungsnetz

		Grundnetz						Ergänzungsnetz		
		1. Ordnung		2. Ordnung		3. Ordnung				
		PlusBus	Allgemein	TaktBus	Allgemein					
HVZ: Hauptverkehrszeit NVZ: Nebenverkehrszeit SVZ: Schwachverkehrszeit Fp. Fahrtenpaare x muss mindestens zutreffen - Keine Mindestvorgabe, frei wählbar / nicht zulässig			Schultag & Ferien	Schultag & Ferien	Schultag & Ferien	Schultag & Ferien	Schul tag	Feri- en	Schultag & Ferien	
Montag – Freitag	Bedienzeitraum und Bedienungshäufigkeit	SVZ	04.30 – 06.00	-*	-	-	-	-	-	
		HVZ	06.00 – 08.00	2 Fp.	2 Fp.	2 Fp.	2 Fp.	7 Fp.	-	Bedienung nach Daseinsvorsorge min. Fp./ Tag zum nächsten MZ E/W/ Teilfläche 200 – 1.000 1.001 – 3.000 3.001 – 6.000 > 6.000
		NVZ	08.00 – 12.00	3 - 4 Fp.	3 - 4 Fp.	1 - 2 Fp.	1 - 2 Fp.		-	
		HVZ	12.00 – 18.00	6 Fp.	6 Fp.	4 - 5 Fp.	4 - 5 Fp.		-	
		NVZ	18.00 – 20.30	2 - 3 Fp.	2 - 3 Fp.	0-1 Fp.	0-1 Fp.	-	-	
		SVZ	20.30 – 23.30	-*	-	-	-	-	-	
	Fahrten pro Richtung		13-15	13-15	7-10	7-10	7	-	mind. 3	
Takt in min		60	60 (angenähert)	120	120 (angenähert)	-	-	-		
ggf. flexible Bedienung	HVZ	/	/	/	/	/	x	x		
	NVZ	/	/	/	/	/				
	SVZ	/	/	x	x	x				
Wochen-ende	Fahrten pro Richtung	Sa	6	-	4	-	-	-		
		So/ Ftg.	4	-	-	-	-	-		
	ggf. flexible Bedienung	/**	x	/**	x	x	x	x		

* Als Besonderheit gilt für die Linie 196, dass vor 6 Uhr und nach 20 Uhr jeweils mindestens 1 Fahrtenpaar erfolgen muss.

** Als zusätzliches Angebot zum Mindeststandard ist eine flexible Bedienung bei PlusBus und TaktBus möglich.

Das Grund- und Ergänzungsnetz deckt eine Vielzahl von Relationen, meist zwischen Ortschaften des Landkreises und Zentralen Orten, ab. Die Kategorien des Straßenbahn- und des Stadtnetzes beziehen sich hingegen auf ganz bestimmte Verkehrsräume, die in der nachfolgenden TABELLE 22 in Verbindung mit den Mindeststandards dieser Netze definiert sind. Auf bestimmten Relationen geht das gegenwärtige Leistungsangebot über das Mindestmaß der Festlegungen der Netzgliederung hinaus. Es sollte im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans, unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage, auf diesem Niveau beibehalten werden.



Tabelle 23: spezifische Mindeststandards im Straßenbahn- und Stadtnetz

Netz	Verkehrsraum	Wochentag		Bedienzeitraum <i>Schulzeit & Ferien</i>	Takt in min	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Rl.:
		Mo bis Fr				
Straßenbahnnetz	Leipzig - Schkeuditz	Mo bis Fr	HVZ	05– 19 Uhr	20	44 vertaktete Fahrten
			SVZ	19 – 01 Uhr	30	12 vertaktete Fahrten
		Sa/ So /Ft.			05 – 01 Uhr	30
	Leipzig – Taucha	Mo bis Fr	SVZ	05 – 06 Uhr	30	2 vertaktete Fahrten
			HVZ	06 – 19 Uhr	20	39 vertaktete Fahrten
			SVZ	19 – 01 Uhr	30	12 vertaktete Fahrten
		Sa/ So/ Ft.			05 – 01 Uhr	30
	Stadtnetz	Bad Dübener	Mo bis Fr		05-19.30 Uhr	60
Sa			einzelne Fahrten	-	bedarfsgerechtes Angebot*	
So/ Ft.						
Delitzsch		Mo bis Fr		05-19.30 Uhr	30	20-30 vertaktete Fahrten
		Sa		08-18 Uhr	60	10 vertaktete Fahrten
		So/ Ft.		einzelne Fahrten	-	bedarfsgerechtes Angebot*
Eilenburg		Mo bis Fr		05-19.30 Uhr	30	20-30 vertaktete Fahrten
		Sa		09-15 Uhr	-	bedarfsgerechtes Angebot*
		So/ Ft.		einzelne Fahrten	-	bedarfsgerechtes Angebot*
Oschatz		Mo bis Fr		05-19.30 Uhr	30	20-30 vertaktete Fahrten
		Sa		08-18 Uhr	60	10 vertaktete Fahrten
		So/ Ft.		einzelne Fahrten	-	bedarfsgerechtes Angebot*
Torgau		Mo bis Fr		05-19.30 Uhr	30	20-30 vertaktete Fahrten
		Sa		08-18 Uhr	60	10 vertaktete Fahrten
		So/ Ft.		einzelne Fahrten	-	bedarfsgerechtes Angebot*
Schkeuditz		Mo bis Fr		06-19.30 Uhr	60	13-15 vertaktete Fahrten
		Sa		einzelne Fahrten	-	bedarfsgerechtes Angebot*
		So/ Ft.				

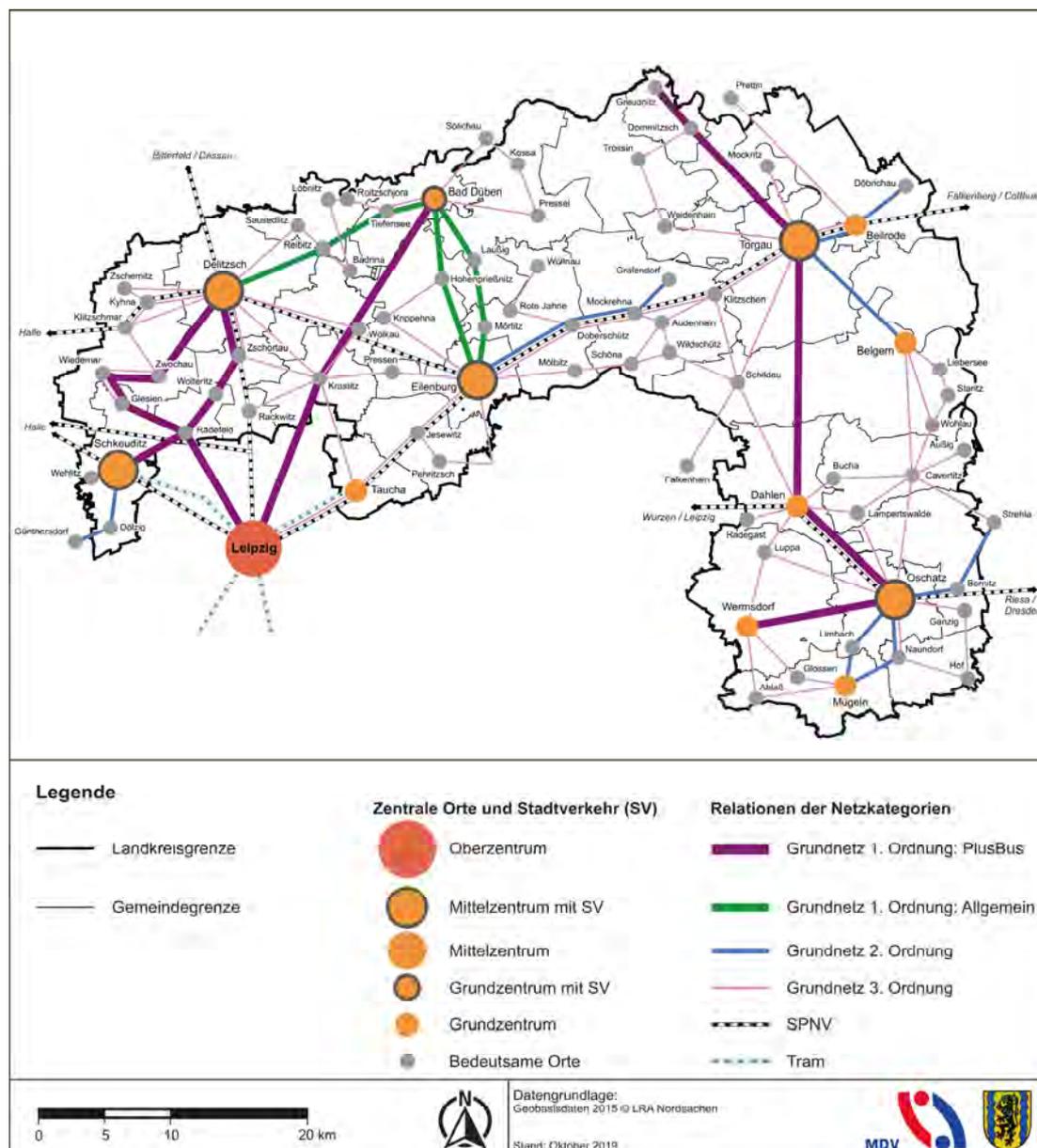
* Fahrtenangebot kann auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden.



3.2.2. Das Verkehrsangebot im ÖSPV

Die Standards des Leistungsangebots geben den grundlegenden Rahmen der Netzgliederung vor. Durch die Zuweisung von bestimmten Relationen zu diesen Standards wird das Verkehrsangebot im Landkreis Nordsachsen definiert und die Netzgliederung vervollständigt. Eine Übersicht zu den Verbindungen der jeweiligen Netzkategorien kann für den Landkreis Nordsachsen aus ANLAGE 35 entnommen werden. Die Relationen sind gemäß den geforderten Netzkategorien im Landkreis Nordsachsen umzusetzen. Das Liniennetz des Verkehrsangebots im Landkreis Nordsachsen (außer Ergänzungsnetz) zeigt die KARTE 5.

Karte 5: Liniennetz des Verkehrsangebots im Landkreis Nordsachsen

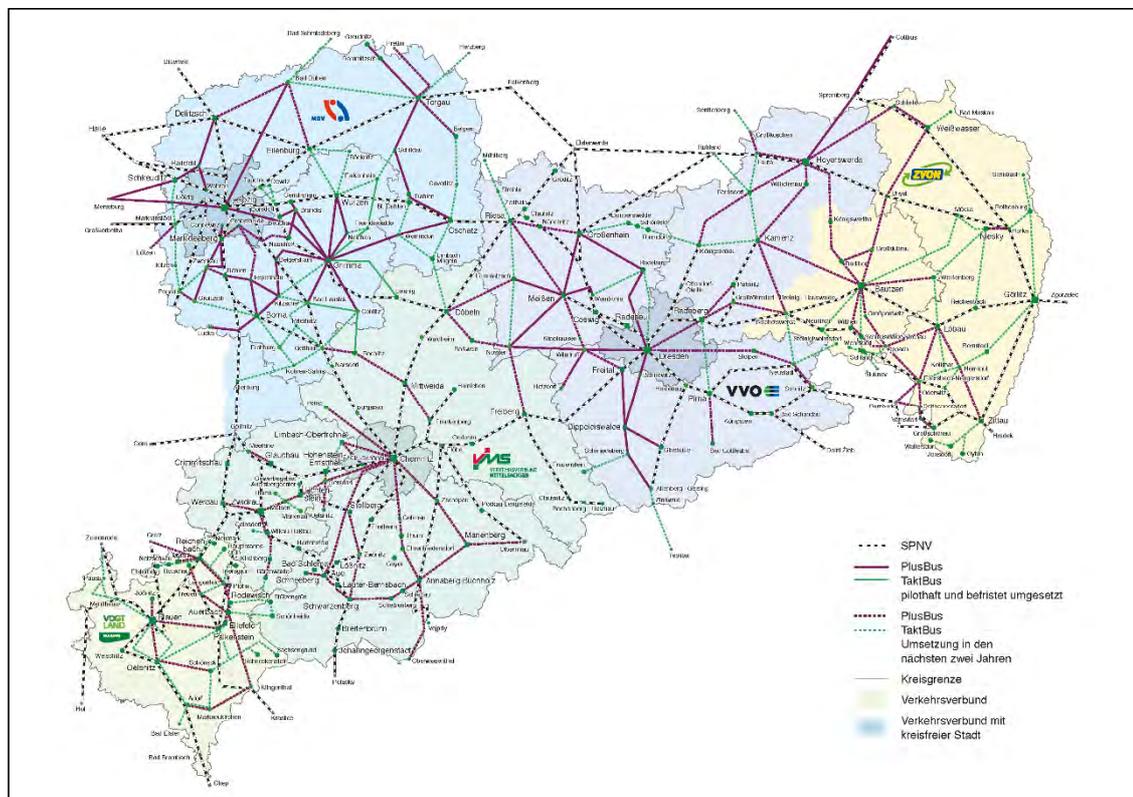




3.2.3. Das erweiterte Verkehrsangebot im ÖSPV

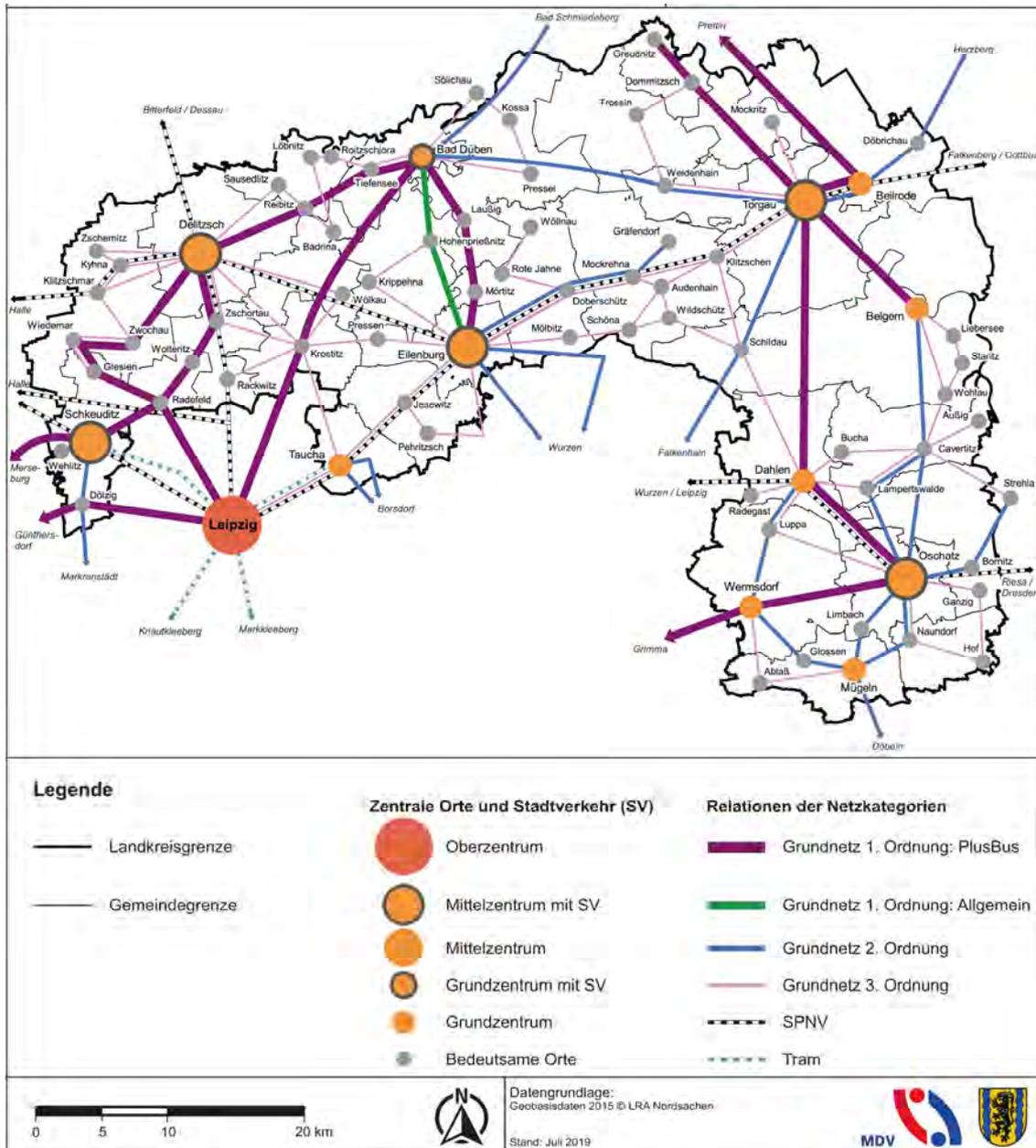
Durch die sächsische ÖPNV-Strategie und mit den entsprechenden zusätzlichen Landesmitteln ist es für den Landkreis Nordsachsen ab 2019 sukzessive möglich, auf bestimmten Relationen ein erweitertes Verkehrsangebot zu etablieren. Diese Relationen sind durch den Freistaat Sachsen definiert und können in KARTE 6 eingesehen werden. Das erweiterte Verkehrsangebot wirkt sich im Wesentlichen auf das bestehende Grundnetz der 1. bis 3. Ordnung aus. Stadtnetz, Straßenbahnnetz sowie die verbleibenden Linien des Ergänzungnetzes sind gemäß dem Verkehrsangebot aus KAPITEL 3.2.2. umzusetzen. Die Relationen für das erweiterte Verkehrsangebot können in ANLAGE 36 und das entsprechende Liniennetz in KARTE 7 für den Landkreis Nordsachsen eingesehen werden. Dabei werden auch Landkreisgrenzen übergreifende Relationen berücksichtigt. Durch die Erweiterung des Angebots des PlusBus- und TaktBus-Netzes wird die Fahrplanleistung im Landkreis Nordsachsen allein in diesem Segment auf bis zu 1,8 Mio. Fahrplankilometer jährlich steigen.

Karte 6: Netzplanung des Freistaates Sachsen





Karte 7: Liniennetz des erweiterten Verkehrsangebots im Landkreis Nordsachsen





3.3. Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums

Eine ausreichende ÖPNV-Verkehrerschließung des Landkreises Nordsachsen liegt vor, wenn eine regelmäßige Verkehrsbedienung aller Siedlungsgebiete erfolgt, die:

- mehr als 200 Einwohner aufweisen oder
- mehr als 200 Berufspendler bzw. Auszubildende oder
- eine vergleichbare verkehrliche Wirkung haben (z.B. öffentliche 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 im städtischen Raum (Stadtverkehrsnetz) und
- ein Radius von 500 m im ländlichen Raum.

Der maximale Zeitbedarf zur Erreichung einer Haltestelle in erschlossenen Gebieten entspricht ca. zehn Minuten.

Für die Reisezeiten (Fahr- und Fußwegezeiten) aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum gelten folgende Grenzen, die nicht überschritten werden sollten:

- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 60 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

Die maximale Fahrtdauer im Stadtverkehr zur zentralen Haltestelle soll 20 Minuten nicht überschreiten.



3.4. Flexible Bedienformen

Der demographische Wandel und die sich verändernden Rahmenbedingungen (Digitalisierung, Motorisierungsgrad, etc.) der Mobilität in dünn besiedelten, peripheren Räumen stellt die Aufgabenträger vor die Frage, wie attraktive Leistungen zukünftig im ÖPNV finanzierbar bleiben bzw. dieser als Aufgabe der Daseinsvorsorge weiter sichergestellt werden kann. Eine Möglichkeit bilden hier flexible, d.h. bedarfsgesteuerte Bedienungsformen, die nur bei tatsächlichem Bedarf mit ggf. kleineren Fahrzeugen verkehren.

Die flexible Verkehrsbedienung ist im Landkreis Nordsachsen in der Regel durch den Einsatz von RufBussen – alternativ Linienfahrten mit abschnittweisem Richtungsbandbetrieb – durchzuführen¹⁰. Die Ausgestaltung der flexiblen Bedienung ist jeweils Bestandteil der betreffenden Linien. Wesentliche Funktion ist dabei die Gewährleistung von Mobilität in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten sowie das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus der Fläche zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten und damit zu allen regulären Verkehren des ÖPNV. Die ausgewiesenen Fahrplanzeiten flexibler Bedienung stellen Richtzeiten dar, die im Nutzungsfall durch die Disposition angepasst werden können. Für flexible Bedienformen sind die Anforderungen der TABELLE 24 zu erfüllen.

Tabelle 24: Anforderungen für flexible Bedienformen

Genehmigung nach PBefG	<ul style="list-style-type: none"> • Genehmigungsfähigkeit nach PBefG
Anmeldezeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Anmeldung von Fahrtwünschen ist von Mo-Fr zwischen 05-22 Uhr und Sa und So zwischen 08-22 Uhr zu gewährleisten • späteste Anmeldefrist: <ol style="list-style-type: none"> (1) 60 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt; (2) 120 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt, wenn ein Fahrzeug für mobilitätseingeschränkte Personen zum Einsatz kommen muss (3) 24 Stunden von Mo-Fr vor gewünschtem Fahrtantritt, für Personengruppen ab 9 Personen • die Anmeldung ist unkompliziert über eine einheitliche Telefonnummer und optional andere geeignete Medien wie SMS, Internet, App etc. zu gewährleisten • die landkreisweite RufBus-Zentrale wird durch den Landkreis beauftragt; die Verkehrsunternehmen bzw. deren Subunternehmer müssen die Erreichbarkeit für die RufBus-Zentrale gewährleisten
Tarif und Fahrscheine	<ul style="list-style-type: none"> • der MDV-Tarif ist ausnahmslos anzuwenden • Verkauf von MDV-Einzelfahrscheinen in den RufBus-Fahrzeugen • Verkauf über mobile Verkaufsterminals ist anzustreben (zur Ermöglichung des Verkaufs des vollständigen Fahrkartensortiment (Kurzstrecke und Abo-Angebote sind ausgenommen))

¹⁰ Zur Systembeschreibung siehe „Leitlinie für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienformen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“.



Kennzeichnung in Fahrplänen	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche und übersichtliche Darstellung der Linienwege bzw. Haltestellen in den betreffenden Fahrplantabellen • RufBus ist unabhängig vom bedienenden Verkehrsunternehmen als liniengebundene Fahrplanfahrt aufzuführen • die erforderliche Anmeldung ist in den Fahrplänen deutlich zu kennzeichnen • Informationen zur Nutzung sind verständlich zu erläutern • Anwendung eines einheitlichen RufBus-Symbols in Fahrplantabellen
Kennzeichnung der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • die als RufBus eingesetzten Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen und Subunternehmer müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein
Kommunikation in INSA	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrpläne der flexiblen Bedienformen sind im „INSA“ (Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt) darzustellen
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • nach Möglichkeit sollen die RufBus-Fahrzeuge auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen gewährleisten • Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben

Der vollflexible AnrufBus im Bereich: Eilenburg – Taucha soll in seiner bisherigen genehmigten Form weiterbestehen, um diese Form der besonderen vollflexiblen Bedienung hinsichtlich der Bevölkerungsakzeptanz und wirtschaftlichen Effizienz detaillierter weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang werden im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans verschiedene Analysen und Weiterentwicklungen dieser ÖPNV-Bedienung angestrebt.

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.

3.5. Bedeutende 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/Straßenbahn und Bus/Straßenbahn – also zwischen ÖSPV und ÖSPV – umgestiegen werden oder ein Übergang erfolgt zwischen Bus/Straßenbahn und Zug/S-Bahn (ÖSPV und SPNV)¹¹. Empfehlungen zu den Verknüpfungspunkten wurden in der „Leitlinie für die Systemverknüpfung SPNV-ÖSPV-IV im MDV“ einheitlich koordiniert definiert.

¹¹ Der Übergang zwischen Zug/S-Bahn und Zug/S-Bahn (SPNV-SPNV) wird im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht betrachtet. Entsprechende Aussagen können dem Nahverkehrsplan des ZVNL entnommen werden.



In der folgenden TABELLE 25 sind die Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises Nordsachsen mit ihrer Bedeutung und den bedienenden Verkehrsträgern bestimmt. Dabei geben die zugeordneten Kategorien die Bedeutung der Verknüpfungspunkte wieder. 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 dauerhaft einzuplanen.

Tabelle 25: Bedeutende Verknüpfungspunkte

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	Kommune	Kategorie	Verkehrsträger			
				Zentraler Anschluss Bus – SPNV	Wichtiger Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus/ RufBus – Bus/ TRAM
1	Delitzsch, Unter Bahnhof	Delitzsch	1	X			X
2	Schkeuditz, Bahnhof	Schkeuditz	1	X			X
3	Eilenburg, Bahnhof	Eilenburg	1	X			X
4	Torgau, Bahnhof	Torgau	1	X			X
5	Oschatz, Bahnhof	Oschatz	1	X			X
6	Taucha, Bahnhof	Taucha	2		X		X
7	Flughafen Leipzig/Halle	Schkeuditz	2		X		X
8	Dahlen, Bahnhof	Dahlen	3			X	X
9	Mockrehna, Bahnhof	Mockrehna	3			X	X
10	Jesewitz, Bahnhof	Jesewitz	3			X	X
11	Rackwitz, Bahnhof	Rackwitz	3			X	X
12	Beilrode, Bahnhof	Beilrode	3			X	X
13	Schkeuditz, Rathausplatz	Schkeuditz	4				X
14	Bad Dübén, Paradeplatz	Bad Dübén	4				X
15	Eilenburg, Dr-Külz-Ring	Eilenburg	4				X
16	Taucha, An der Bürgerruhe	Taucha	4				X
17	Torgau, Str. der Jugend	Torgau	4				X
18	Oschatz, Busbahnhof	Oschatz	4				X
19	Dahlen, Busbahnhof	Dahlen	4				X
20	Mügeln, Busbahnhof	Mügeln	4				X
21	Wernsdorf, Hirschplatz	Wernsdorf	4				X
22	Cavertitz	Cavertitz	4				X
23	Mockrehna, Schule	Mockrehna	4				X
24	Beilrode, Schule	Beilrode	4				X
25	Belgern, Oschatzer Str.	Belgern-Schildau	4				X
26	Schildau, Karl-Liebknecht-Str.	Belgern-Schildau	4				X
27	Löbnitz, Goldener Stern	Löbnitz	4				X
28	Radefeld, Friedhof	Schkeuditz	4				X
29	Bad Schmiedeberg, Bahnhof (nur Empfehlung, außerhalb LK TDO)	Bad Schmiedeberg	4				X



Die Kategorien sind wie folgt definiert:

- 1: Zentrale Verknüpfungsstellen in Ober- und Mittelzentren zw. ÖSPV-SPNV
- 2: wichtige Verknüpfungsstellen in Ober- und Mittelzentren zw. ÖSPV-SPNV
- 3: nachgeordnete Verknüpfungsstellen zw. ÖSPV-SPNV
- 4: Verknüpfungsstellen innerhalb des ÖSPV

An den Verknüpfungspunkten sind vor allem Linien des SPNV, des Grundnetzes und des Stadtbusses miteinander zu verknüpfen. Für diese verknüpfungsrelevanten Linien sind abzüglich ggf. vorhandener Wegezeiten in den Hauptumsteigerichtungen (jeweils Richtungen zwischen Region und zugeordnetem benachbarten Ober- bzw. Mittelzentrum und zurück) **maximal eine Umsteigewartezeit von 10 Minuten, in begründeten Ausnahmen von 15 Minuten** zulässig. Für den Fall auftretender Konflikte im Zusammenhang mit der Anschlussherstellung sind die Umsteigezeiten an den höherrangigen Verknüpfungspunkten bevorzugt zu optimieren. Zudem ist die Herstellung von Anschlüssen der Stadtverkehre im Konfliktfall entsprechend der Mehrheit der Fahrgäste auszurichten. Kurze Umsteigewege sowie technische Systeme zur Anschlusssicherung sind an den definierten Verknüpfungspunkten vorrangig zu realisieren.

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 der relevanten Mittelzentren

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 der Oberzentren bzw. der relevanten Mittelzentren
- nachmittags/ abends auf den SPNV aus den Oberzentren bzw. den relevanten Mittelzentren



3.6. Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung eines attraktiven Anschlusses an definierten Verknüpfungspunkten kann eine Anschlusssicherung definiert werden. Dadurch wird gewährleistet, dass ein Anschluss auch bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten abgesichert ist. Es sind dafür rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) einzusetzen. Die Zahl der Verknüpfungspunkte mit vorzusehender Anschlusssicherung geht über die in KAPITEL 3.5 definierten, bedeutenden Verknüpfungspunkte hinaus. Folgende Verknüpfungspunkte mit Anschlusssicherung (unter Nennung der einzubeziehenden Linien) werden festgesetzt:

Tabelle 26: Verknüpfungspunkte mit Anschlusssicherung

Verknüpfungspunkt	Zubringer	Abbringer
Arzberg, Gartenstraße	766	766
Bad Düben, Paradeplatz	236	210
Bad Düben, Profiroll	196, 239	196, 239
Beilrode, Abzw. Graditz	766	751
Beilrode, Schule	751, 765, 766	751, 765, 766
Belgern, Oschatzer Straße	762	764
Cavertitz	762, 764, 805,	764, 802, 805
Dahlen, Bahnhof	RE50, S4	781, 817
Dahlen, Busbahnhof	805, 807	805, 817, 819
Delitzsch, Kaufland	A	C
Delitzsch, unterer Bahnhof	S2, RE13, A, B, 207	B, D, 204, 210, 211, 212, 213
Eilenburg, Bahnhof	S4, S9, RE 10, 197, 221, 222, 229, 231, 232, 233, 236, 674, 676, 779,	195, 212, 221, 222, 233
Eilenburg, Dr.-Külz-Ring	A, B, 195,	195, 221, 222
Eilenburg, Gustav-Raute-Str.	221	195
Flughafen Leipzig/Halle	S5, S5X	207
Glesien, Karl-Liebknecht-Str.	190, 202, 209	190, 209
Glossen, Siedlung	816	804
Hohenprießnitz, Schule	221	233
Hohenroda	S9	212
Jesewitz, Bahnhof	S4	195, 222
Jesewitz, Schule	195, 222	195, 222
Klitzschen, Dorfanger	753	755
Klitzschen, Gräfendorfer Weg	753	755
Kobershain	758	753
Krostitz, Grundschule	211, 212, 215	211, 212, 213, 215



Verknüpfungspunkt	Zubringer	Abbringer
Kyhna, Hort	203, 209	203, 209
Kyhna, Schule	203	202
Lampertswalde, Schloßpark	802	807
Luppa, Eiskellerweg	817, 819	817, 819
Mahlis, Ortsmitte	801, 804	801, 816
Mockrehna, Bahnhof	S4, RE10, 755	234, 753, 755, 758,
Mockrehna, Schule	755, 758	755
Mügelin, Bahnhof	803	815
Oschatz, Bahnhof	RE50, S4	781
Rackwitz, Bahnhof	S2	192, 211
Radefeld Festhalle	208	207
Radefeld, Friedhof	190, 202, 207, 208	190, 202, 207, 208
Reibitz	204	204
Schildau, Karl-Liebknecht-Straße	753, 757, 758	757, 758, 753
Schkeuditz, Bahnhof	S3	135, 191, 202, 207, 724,
Schönnewitz, Schule	810, 811	810, 811
Sprotta	234	231
Taucha, Bahnhof	RE10, S4	197, 215
Torgau, Bahnhof	RE10, S4	781, 782, 783
Wellaune	196, 233	196, 233
Wermsdorf, Am Fasanenholz	804	801
Wermsdorf, Hirschplatz	630	801, 817
Wiesenena, Hauptstraße	209	190
Wölkau, Schule	213	213
Zeicha	813	815
Zschortau, Schule	207	211

In der Regel sind die Anschlüsse bei allen angebotenen Fahrten der genannten Linien an den in obiger Tabelle aufgeführten Verknüpfungspunkten zu sichern, soweit es sich um fahrplanmäßige Anschlüsse handelt. Als maximal zulässige Aufenthaltszeit im Rahmen der automatischen Disposition wird ein Orientierungswert von 10 Minuten definiert. In Abhängigkeit von Verkehrstag und –zeit können bedarfsweise längere (z. B. im Spät- oder Wochenendverkehr) bzw. kürzere (z.B. im Berufsverkehr) Aufenthaltszeiten vorgesehen werden. Für den Fall der manuellen Disposition sind bedarfsweise längere Aufenthaltszeiten möglich. Die Datenpflege der Anschlussbeziehungen im Rahmen der RBL-Systeme ist durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen.



3.7. Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung im Landkreis Nordsachsen wird im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs geleistet. Für den Schülerverkehr ist die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Nordsachsen in ihrer aktuellsten Version anzuwenden (vgl. Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Nordsachsen). Die folgenden Mindestfestsetzungen (Auszug) aus TABELLE 27 sind dabei u.a. einzuhalten:

Tabelle 27: Mindestfestsetzungen der Schülerbeförderung im Landkreis Nordsachsen

Schulform	Fahrtenhäufigkeit je Schultag	max. Fahrtzeit	Zumutbare Wartezeit* zwischen (1) Ankunft und Unterrichtsbeginn & (2) Unterrichtsschluss und Abfahrt
Grundschule (Kl. 1 – 4)	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	30 min	(1) 45 min (2) 60 min
Oberschule (Kl. 5 – 10)	1 Anfahrt 3 Rückfahrten	45 min	
Gymnasium (Kl. 11 – 12)	1 Anfahrt 3 Rückfahrten	45 min	
Förderschulen	1 Anfahrt 3 Rückfahrten	-	
Berufsbildende Schulen	Keine Festsetzungen		

* Bei Haltestellen mit einer Entfernung von über 200m zum Schuleingang wird die zusätzliche Wegstrecke der Wartezeit angerechnet (1 km = 20 min).
Quelle: Landesentwicklungsplan Sachsen, 2013. Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Nordsachsen 2017.

Zur Vermeidung von Verkehrsspitzen ist zudem eine Staffelung der Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den Schulträgern und den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Insbesondere auch im Hinblick auf die Zielstellung, einen für alle Nutzergruppen (inkl. der Schüler und Auszubildenden) attraktiven und für den Aufgabenträger effizienten ÖPNV anzubieten, ist die Mitwirkung der Schulen, Schulträger und Ausbildungsstätten erforderlich. Dies beinhaltet ggf. das Erfordernis, Schulzeiten an bestehende Fahrpläne des ÖPNV anzupassen.



3.8. Regionalbedeutsame Ziele

Als regionalbedeutsame Ziele innerhalb des Landkreises Nordsachsen werden Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächige Industrie- und Gewerbestandorte, Freizeitziele und touristische Einrichtungen, Klinikstandorte und medizinische Einrichtungen (Krankenhäuser) definiert.

Die spezifischen Standorte dieser regionalbedeutsamen Ziele sind festgelegt, für:

- bedeutsame Einzelhandelsstandorte in TABELLE 3 (KAPITEL 2.3.1)
- Gewerbestandorte in TABELLE 4 (KAPITEL 2.3.2)
- Freizeitziele in TABELLE 5 (KAPITEL 2.3.3)
- medizinische Einrichtungen in TABELLE 6 (KAPITEL 2.3.4)
- Job-Center und Arbeitsagenturen in TABELLE 7 (KAPITEL 2.3.6).

Im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Ausschöpfung von vorhandenen Verkehrsnachfragepotenzialen 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 Grundnetzes 1. oder 2. Ordnung anzubinden sind. Die spezifischen Zielvorgaben je nach regionalbedeutsamem Ziel sind in der nachfolgenden TABELLE 28 dargestellt.

Tabelle 28: Mindestfestsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

Regionalbedeutsame Ziele	Angebotsqualität: Mindeststandard	Erschließungs- radius	Besonderheiten
bedeutsame Einzelhandelsstandorte	Grundnetz 1. Ordnung Allgemein	300 m	Anbindung an Sonn-/ Feiertagen nicht erforderlich, Öffnungszeiten beachten.
Gewerbestandorte	Grundnetz 2. Ordnung	500 m	Ergänzung von Verstärkerfahrten zu den ortsüblichen Arbeitszeiten, ggf. als RufBus
Freizeitziele (ggf. bedarfsabhängig nur saisonales Angebot)	Grundnetz 1. Ordnung Allgemein	1000 m	zusätzlich 4 Fahrtenpaare am Samstag, Sonntag und Feiertag, ggf. als RufBus
Medizinische Standorte	Grundnetz 1. Ordnung Allgemein	300 m	Öffnungszeiten beachten.
Arbeitsagenturen/ kommunale Jobcenter	1-h-Taktnetz bzw. Stadtnetz	300 m	Anbindung an Sams-/ Sonn-/ Feiertagen nicht erforderlich, Öffnungszeiten beachten.

In der Regel ist gemäß den getroffenen Festsetzungen eine ÖPNV-Anbindung an das benachbarte Grund- bzw. Mittelzentrum bzw. im Stadtverkehr vorzusehen. Im Grundsatz werden im Landkreis Nordsachsen die Freizeitziele ganzjährig angebunden (z.B. Museen). Ausnahmen können für Ziele gelten, die nur ein saisonal beschränktes An-



gebot aufweisen (z.B. Schladitzer See). In solchen Fällen sind gesonderte Abstimmungen mit dem Aufgabenträger durchzuführen. Insbesondere für Freizeitziele sollen gemäß den in KAPITEL 3.9 definierten Anforderungen ausreichend Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder vorgehalten werden. 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 Landkreises Nordsachsen liegenden Freizeitziele erfolgen im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht.

3.9. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

Für die im Landkreis Nordsachsen eingesetzten Fahrzeuge des Buslinienverkehrs und des Straßenbahnverkehrs gelten spezifische Festsetzungen (Mindeststandards). Diese Anforderungen für Fahrzeuge sind sowohl von genehmigten Linienverkehrsunternehmen als auch von dessen beauftragten Subunternehmern, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Nordsachsen sind, 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 im Buslinienverkehr gelten die folgenden Mindeststandards in TABELLE 29. Für die Fahrzeuge des Straßenbahnnetzes gelten die folgenden Mindeststandards in TABELLE 30.

**Eine zusammenfassende Darstellung aller Anforderungen an die im
Linienbus- bzw. Straßenbahnverkehr eingesetzten Fahrzeuge
befindet sich in ANLAGE 52.**



Tabelle 29: Anforderungen für Fahrzeuge im Buslinienverkehr

Anforderungen für Fahrzeuge im Buslinienverkehr	
Allgemeinzustand	<ul style="list-style-type: none"> • einzusetzende Fahrzeuge müssen regelmäßig gewartet und gereinigt werden und sollen einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln
Komfortmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichende Platzkapazitäten (primär Sitzplätze) • Möglichkeit der Fahrradmitnahme in allen Buslinien; auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Linienabschnitten sind besondere Kapazitäten zur Fahrradmitnahme, besonders am Wochenende, an Feiertagen und in den Schulferienzeiten, zumindest bei vorheriger Anmeldung vorzuhalten • 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 • pro 6 Sitzplätze ist ein Haltewunschtafter vorzusehen • durchschnittliches Fahrzeugalter der im Linienverkehr im Gebiet des Landkreises Nordsachsen regelmäßig eingesetzten Busflotte eines Unternehmens liegt durchgängig bei höchstens 9 Jahren • 75 % der im Regional- und Stadtbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge (inkl. Fahrzeuge der Subunternehmen) nicht älter als 12 Jahre • in den Bussen ist für die Fahrgäste kostenloser Internetzugang mittels W-Lan anzubieten • bei Neufahrzeugen ist pro 4 Sitzplätze ein USB-Steckplatz zur Stromversorgung für mobile Endgeräte der Fahrgäste vorzusehen • alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen über eine vollständige Klimatisierung des Fahrgastraumes verfügen
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • bei Fahrzeugneubeschaffung sind niederflurige bzw. low-entry-Fahrzeuge mit Platz zur Beförderung von Rollstühlen/ Rollatoren/ Kinderwagen zu wählen • Hochflurbusse mit Hublift sind in genehmigten Ausnahmefällen zulässig • Kriterien der 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 aktuellsten gültigen EU-Abgasnorm

Tabelle 30: Anforderungen für Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr

Anforderungen für Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr	
Allgemeinzustand	<ul style="list-style-type: none"> • die einzusetzenden Fahrzeuge müssen regelmäßig gewartet und gereinigt werden und sollen einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • die gesetzlichen Vorschriften für Straßenbahnfahrzeuge hinsichtlich der Barrierefreiheit sind zwingend einzuhalten. Zudem gelten die in KAPITEL 3.12.2 festgelegten Anforderungen
Corporate Design	<ul style="list-style-type: none"> • die Straßenbahnen sollen deutlich als öffentliches Verkehrsmittel innerhalb des Verkehrsverbundes gekennzeichnet sein. Das MDV-Logo ist im Fahrzeug sowie außen am Fahrzeug anzubringen
Innenausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • das Platzangebot hat der Verkehrsaufgabe Rechnung zu tragen • der Fahrkartenverkauf ist in den Fahrzeugen zu ermöglichen (mobile Automaten) • es sind ausreichend Festhaltenmöglichkeiten zu bieten



3.10. Kundeninformation und Service

Eine kundenorientierte, einheitliche sowie intuitive Gestaltung von Informationen zum ÖPNV ist für den Landkreis Nordsachsen 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 31-35) einzuhalten:

Tabelle 31: 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 Landkreis Nordsachsen bieten (ÖPNV-Verkehrsunternehmen und ZVNL), so dass sich der (potenzielle) Nutzer über das Gesamtangebot des ÖPNV leicht 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 Landkreis Nordsachsen, dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund, anderen betroffenen Verkehrsunternehmen (Bus/ Bahn) und ggf. dem ZVNL stattfinden.
Haltestellenbeschilderung	Für die Haltestellenbeschilderung im Busverkehr (u.a. Haltestellenmast, Haltestellenfahne, Rahmen für Aushangfahrplan) ist das „Informationskonzept für Haltestellen im MDV“ anzuwenden. Die Produktmarken im MDV sind bei der Haltestellenkennzeichnung entsprechend zu berücksichtigen. 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 wichtige Zwischenziele anzuzeigen. Bedient das Fahrzeug eine PlusBus-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 als Fahrzeug des ÖPNV gekennzeichnet sein (Muster: s. ANLAGE 53). Für landkreiseigene ÖPNV-Kampagnen sind Werbeflächen an Bussen bei mindestens 5% der Busflotte pro Verkehrsunternehmen vorzusehen. Im Außenbereich sind alle Fahrzeuge mit dem Logo des Verkehrsunternehmens und der Verbundkennzeichnung auszustatten.
Haltestellenansage/-zeige	Alle Haltestellen sind rechtzeitig akustisch im Fahrzeug anzukündigen. Eine optische Information ist bei allen Fahrzeugen bis 2020 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).



Tabelle 32: 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 Nachfrage nach den gedruckten Fahrplanheften wird während der Laufzeit des Nahverkehrsplans kontinuierlich überwacht. Ggf. erfolgt eine Umstellung auf andere Informationsmedien, z. B. Linienflyer. 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 rechtzeitig (mindestens 1 Woche) vor Inkrafttreten zur Kenntnis gegeben werden.
	Fahrplan- Flyer	Als Ergänzung zum Fahrplanbuch sind für die PlusBus-Linien zusätzlich Flyer zur Fahrplaninformation sowie mit einer „ÖPNV-Basisinformationen“ zu gestalten. Die Auflage pro Linie und Jahr ist nach Absprache mit dem MDV zu ermitteln.
	digitale Medien	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 MDV ist präsent auf diesen Internetseiten zur Verfügung zu stellen. App: Für den ÖPNV im Landkreis Nordsachsen ist den (potenziellen) Nutzern eine digitale Informationsquelle per Smartphone-App bereitzustellen. Dies erfolgt über easy.GO ggf. Nachfolgern. Neben Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und Fahrplanabweichungen ist auch der Ticketkauf zu gewährleisten. Die im Landkreis Nordsachsen tätigen Verkehrsunternehmen haben den Betrieb dieser App zu unterstützen.
	persönliche Beratung	Für die persönliche Beratung von Menschen hinsichtlich der ÖPNV-Angebote im Landkreis Nordsachsen befürwortet 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 Betriebszeiten anzubieten. Weiterhin steht für telefonische Fahrplanauskünfte das MDV-Infotelefon zur Verfügung.
Haltestellen	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 und Laufweg umfassen. Zudem sind Hinweise auf das MDV-Auskunftsportal, 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. Das „Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“, der aktuelle Stand der Technik bei der baulichen Gestaltung von Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen für barrierefreie Haltestellen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Nordsachsen“ sind beim Neubau bzw. Ersatzneubau einzuhalten. An besonders stark frequentierten Haltestellen sind detaillierte Informationen vorzusehen, um den Fahrgästen den Systemzugang zu erleichtern. Informationen zu außerplanmäßigen Fahrplanabweichungen sind mindestens eine Woche vor Änderungstermin an den betreffenden Haltestellen auszuhängen.	

**Tabelle 33: 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.) in Kooperation zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und MDV 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 einem angemessenen 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 Landkreis Nordsachsen sowie der MDV sind für die Menschen hinsichtlich deren Belange bezüglich des ÖPNV erreichbar. Die Verkehrsunternehmen und die Geschäftsstelle des MDVs sind verpflichtet, jeden Kontakt zu protokollieren und ggf. in Kooperation mit dem Aufgabenträger oder MDV entgegenzunehmen und fachgerecht zu bearbeiten. Dem Aufgabenträger ist jeweils zum Quartalsende eine Auswertung der eingegangenen Hinweise und Beschwerden hinsichtlich deren Häufigkeit, Inhalt sowie deren Bearbeitung zu übermitteln.</p> <p>Alle Eingaben und Hinweise unterliegen dem allgemeinen Datenschutz und sind unter Berücksichtigung der gültigen Regelungen weiter zu verarbeiten.</p>

Tabelle 34: Vertriebswege

Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung	<p>Der Landkreis Nordsachsen befürwortet ein durch die Unternehmen oder Dritte (z. B. Reisebüros) vorgehaltenes Netz von Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung. 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>
Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs	<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 (Servicecenter/ Verkehrsunternehmen) • Ticketautomaten (stationär, Fahrzeuge) • Vertriebspartner (z.B. Reisebüros) • MDV-Infomobil • Online-Shops sowie • Handy-App (easy.GO).

**Tabelle 35: Image-/ Kampagnenarbeit**

Imagearbeit/ Kampagnen	<p>Der Landkreis Nordsachsen 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 Landkreis Nordsachsen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem MDV Kampagnen.</p> <p>Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans setzt sich der Landkreis Nordsachsen für Informationskampagnen zu folgenden Themen ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeitsarbeit des ÖPNV-Konzepts „Nordsachsen bewegt“ • Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung von flexiblen Bedienformen • Öffentlichkeitsarbeit bezüglich betrieblicher Mobilität • Öffentlichkeitsarbeit zum ÖPNV-Angebot
Ausbau der ÖPNV-Präsenz	<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) über deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV zu informieren.</p>

3.11. Tarif

Innerhalb des Landkreises Nordsachsen ist im straßengebundenen ÖPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes GmbH (MDV) ausnahmslos anzuwenden.

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 werden¹². 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 Landkreises Nordsachsen 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 be-

¹² Die Grundlage dafür bildet der „Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ sowie die „Erhebungshinweise für die Barrierefreiheit von Haltestellen“.



schaft, 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, 2017: §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).

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 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 zusätzlich 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 2):



Abbildung 2: 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 Fußgängerverkehrsanlagen – EFA

Grundsätzlich besteht das Ziel, dass bis zum 01.01.2022 alle ÖSPV-Ebenen barrierefrei geplant sind. Daher sind Abweichungen tolerabel, solange ein mit dem Landkreis abgestimmtes Maßnahmenkonzept durch die zuständigen Akteure zur Zielerreichung verfolgt wird.

3.12.1 Haltestellen

Damit eine Haltestelle im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss diese die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (TABELLE 35). 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 Bushaltestellen obliegt den Straßenbaulastträgern.



Tabelle 36: 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 erschütterungsarme, rollfeste, stufenlose und rutschfeste Oberflächenbeläge.
Niveaugleichheit/ Bordhöhe	Bus: Ein erhöhter Sonderbordstein ist an allen barrierefreien Türen des Standard-Fahrzeugs vorhanden. Der Sonderbordstein hat eine Mindesthöhe von 16 cm aufzuweisen. Tram: Höhe der Bahnsteigkante 22 cm über Gleisoberkante; Spaltmaß zwischen Fahrzeug/Fahrgastraum und Bahnsteigkante max. 5 cm
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.
Aufstellfläche	Bus: Die Länge der Aufstellfläche muss mindestens 18 Meter betragen. Abweichungen sind nur in begründeten Ausnahmen zulässig. Tram: Die Länge der Aufstellfläche richtet sich nach der maximalen Länge der einzusetzenden Fahrzeuge

Ausnahmen

Der Landkreis Nordsachsen 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 Bedienformen¹³ bedient
- atypische Lage: die Haltestelle befindet sich in einem Bereich, der nicht barrierefrei erreicht werden kann (z.B. Wanderregion)

¹³Unter 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, Anrufliniertaxi 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 37):

Tabelle 37: 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 Behindertenverbänden - 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"> - Haltestellen, die Ortsteile im Radius von 1000 m effizient erschließen - d.h. innerhalb eines Ortsteils darf der Weg zur nächstgelegenen barrierefreien Haltestelle einer ÖSPV-Linie maximal 1000 m betragen
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 Haltestellen-netzes. 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 Haltestellen-netzes 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. Prinzipielles 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 38). Erfüllt ein Fahrzeug nicht diese Kriterien, gilt es als nicht barrierefrei und muss prinzipiell barrierefrei umgebaut/ nachgerüstet beziehungsweise neu beschafft werden.

Tabelle 38: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge

Mindeststandard	Definition
Fahrzeugeinstieg und –ausstieg / Niveaugleichheit	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeuge mit Niederflureinstieg und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 <u>und</u> Kneeling und Klapprampe <u>oder</u> Hochflurbusse mit Hublift in genehmigten Ausnahmefällen - 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 der nächsten Haltestelle 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 10% der Sitzplätze sind stufenfrei erreichbar - Haltewunschtasten (bei Neufahrzeugen mit Brailleschrift) - Mehrzweckfläche für neu zu beschaffende Fahrzeuge (gemäß Empfehlungen ANLAGE 37): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stufenlose Erreichbarkeit der Mehrzweckfläche bei Niederflurtechnik ▪ Platz für mindestens einen Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen

Ausnahmen

Der Landkreis Nordsachsen hat die Möglichkeit, Ausnahmen für Fahrzeuge zu gewähren, die nach den oben genannten Mindeststandards nicht barrierefrei sind. Ausnahmen müssen spezifisch beim Aufgabenträger beantragt werden und können nur in Einzelfällen zugelassen (nach u.a. Einsatzzweck, Fahrzeugausstattung) werden. Folgende Gründe sind u.a. zulässig: (1) Fahrzeuge, die ausschließlich für alternative Bedienformen genutzt werden, (2) Bestandsfahrzeuge mit Hublift, die ein Baujahr ab 2014 oder jünger aufweisen.



3.12.3 Information und Kommunikation

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

Tabelle 39: Mindeststandards der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation

Mindeststandard	Definition
Internetseiten/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 personenbedingt 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 ÖSPV

Nachdem in KAPITEL 2 eine Bestandsaufnahme durchgeführt und damit der ÖSPV im Landkreis Nordsachsen hinsichtlich verschiedener Kriterien analysiert wurde, sollen im folgenden Kapitel diese Kriterien auf Basis der in KAPITEL 3 festgelegten Standards bewertet werden. Die differenzierte Bewertung im Hinblick auf eine Unterscheidung zwischen dem Verkehrsangebot und dem erweiterten Verkehrsangebot findet aufgrund der Relevanz nur für das Grundnetz statt. In KAPITEL 4.6 wird darüber hinaus die Umsetzung der Maßnahmen aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan von 2011 analysiert.

4.1. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten

4.1.1 Das Grundnetz

Für die Bewertung des Grundnetzes wird zwischen den Festsetzungen zum allgemeinen Verkehrsangebot (KAPITEL 3.2.2) und zum erweiterten Verkehrsangebot (KAPITEL 3.2.3) unterschieden.

In Hinblick auf die Einhaltung der Festsetzungen zum Grundnetz (gemäß KARTE 5) des allgemeinen Verkehrsangebots wurden in der ANLAGE 35 die Relationen analysiert und bewertet. Anhand der Bewertung wird deutlich, dass die definierten Anforderungen an die Relationen im Grundnetz des Landkreises Nordsachsen bereits weitgehend eingehalten werden. Eine Übersicht zum Grundnetz bietet die folgende TABELLE 40.

Tabelle 40: Auswertung des Grundnetzes (Basisangebot des Landkreises Nordsachsen)

Netzkategorie		Anzahl	Anteil Relationen	Festsetzungen gemäß Kapitel 3 erfüllt	Anteil erfüllt
Relationen im Grundnetz	1. Ordnung: PlusBus	6	12,5 %	6	100 %
	1. Ordnung: Allgemein	3	6 %	3	100 %
	2. Ordnung	8	17 %	6	75 %
	3. Ordnung	31	64,5 %	29	94 %
Summe		48	100 %	44	92 %



Die Gründe der festgestellten Defizite bestehen in meist geringen Unterschreitungen der festgesetzten Fahrtenhäufigkeiten an ausgewählten Verkehrstagen und können ANLAGE 35 im Detail entnommen werden.

Im Ergänzungsnetz werden die Festsetzungen bei 7 von 16 Relationen eingehalten. Bestehende Defizite betreffen hier insbesondere das Fahrtenangebot während der Schulferien. Für ergänzende, ortsteilscharfe Auswertungen siehe KAPITEL 4.1.4.

Eine analoge Bewertung der Relationen wurde für das Grundnetz auf Basis des erweiterten Verkehrsangebots (ÖPNV-Strategie des Freistaats Sachsen) durchgeführt. Die entsprechenden Bewertungsergebnisse sind TABELLE 41 zu entnehmen.

Tabelle 41: Auswertung des Grundnetzes im erweiterten Verkehrsangebot

Netzkategorie		Anzahl	Anteil Relationen	Festsetzungen gemäß Kapitel 3 erfüllt	Anteil erfüllt
Relationen im Grundnetz	1. Ordnung: PlusBus	13	21 %	10	77 %
	1. Ordnung: Allgemein	1	2 %	1	100 %
	2. Ordnung TaktBus	14	23 %	0	0 %
	2. Ordnung Allgemein	4	7 %	3	75 %
	3. Ordnung	29	47 %	27	93 %
Summe		61	100 %	41	67 %

Für das erweiterte Verkehrsangebot muss konstatiert werden, dass eine Vielzahl von Relationen noch nicht das definierte Angebotsniveau erreicht haben. Dies ist insoweit nachvollziehbar und damit zu begründen, dass im Zusammenhang mit der Umsetzung der sächsischen ÖPNV-Strategie unter Etablierung des landesweiten PlusBus- und TaktBus-Netzes zahlreiche Linien erst noch zu hochrangigen Angeboten aufgewertet werden sollen. Die entsprechende Kofinanzierung durch den Freistaat Sachsen bildet hierfür eine elementare Voraussetzung.

Fazit

Insgesamt entsprechen die Relationen des Grundnetzes weitgehend den Anforderungen der Netzgliederung. Bestimmte Verbindungen übersteigen in spezifischen Qualitätskriterien sogar die geforderten Mindestvorgaben. In Zukunft sollte gemäß den Festsetzungen darauf geachtet werden, dass einzelne noch bestehende Mängel abgestellt und das bisher erreichte Angebotsniveau der jeweiligen Relationen



beibehalten wird. Auf systematische Fahrpläne sollte geachtet werden, um eine minutengenaue Vertaktung zu gewährleisten.

Das im Zusammenhang mit der sächsischen ÖPNV-Strategie umzusetzende erweiterte Verkehrsangebot im Rahmen des landesweiten PlusBus- und Takt-Bus-Netzes bringt wesentliche Verbesserungen des ÖPNV-Linienbusangebots im Landkreis Nordsachsen mit sich, da die dann maßgeblichen Festsetzungen auf zahlreichen Relationen derzeit noch nicht erfüllt werden.

4.1.2 Das Straßenbahnnetz

Im Landkreis Nordsachsen bilden die Relationen Leipzig – Schkeuditz und Leipzig – Taucha das Straßenbahnnetz. Die Strecken werden durch die Linie 11 bzw. 3 bedient und durch die LVB realisiert. Das Straßenbahnnetz ist angebotsorientiert und soll die Zentralen Orte Taucha und Schkeuditz mit dem Oberzentrum Leipzig verbinden. Das Angebot im Straßenbahnnetz zeichnet sich insbesondere durch einen 20-Minuten-Grundtakt sowie durch ein regelmäßiges Verkehrsangebot an Wochenenden aus. Die festgesetzte Angebotsqualität sowie die realisierten Verbindungseigenschaften können in TABELLE 42 eingesehen werden.

Tabelle 42: Bewertung des Straßenbahnnetzes

Tram	Kriterien	Wochentag/ Verkehrszeit			Sa/ So/ Ft.	
		Mo bis Fr	SVZ	HVZ		SVZ
Leipzig – Schkeuditz	Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05 – 06 Uhr	06 – 19 Uhr	19 – 01 Uhr	05 – 01 Uhr
		Takt	15 min	20 min	30 min	30 min
		Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	4 vertaktete Fahrten	40 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten	36 vertaktete Fahrten
	Linie 11 (Tram)	Bedienzeitraum	05 – 06 Uhr	06 – 19 Uhr	19 – 01 Uhr	05 – 01 Uhr
		Takt	15 min	20 min	30 min	30 min
		Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri.:	4 vertaktete Fahrten	40 vertaktete Fahrten	16 vertaktete Fahrten	Sa. 54 / So/Ft. 43 vert. F.
Leipzig – Taucha	Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05 – 06 Uhr	06 – 19 Uhr	19 – 01 Uhr	05 – 01 Uhr
		Takt	30 min	20 min	30 min	30 min
		Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	2 vertaktete Fahrten	39 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten	36 vertaktete Fahrten
	Linie 3 (Tram)	Bedienzeitraum	05 – 06 Uhr	06 – 19 Uhr	19 – 01 Uhr	05 – 01 Uhr
		Takt	30 min	20 min	30 min	30 min
		Bedienungshäufigkeit, Fahrten/Ri.:	2 vertaktete Fahrten	40 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten	Sa. 50 / So/Ft. 41 vert. F.
Bewertung		erfüllt	kritisch	nicht erfüllt		

**Fazit**

Anhand der Analyse wird deutlich, 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 Vernetzung der Städte Taucha und Schkeuditz mit dem Oberzentrum Leipzig gerecht zu werden.

4.1.3 Das Stadtnetz

Im Landkreis Nordsachsen wird in den Städten Bad Dübener Heide, Delitzsch, Eilenburg, Torgau und Oschatz ein Verkehrsangebot im Sinne von Stadtnetzen (Stadtbus) angeboten. Für das Mittelzentrum Schkeuditz besteht bisher kein Angebot durch Stadtbuslinien. Insbesondere die hohe Anzahl an Einwohnern und Pendlern, als auch die Funktionen als Mittelzentren lassen annehmen, dass die Stadt Verkehrsnachfragepotenziale für einen Stadtverkehr aufweist. Aus diesen Gründen wurde die Stadt Schkeuditz in die folgenden Analysen und Bewertungen aufgenommen. Aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen und der verschiedenen Strukturen dieser Städte finden sich im Folgenden differenzierte Auswertungen. Dabei ist zu beachten, dass für eine Bewertung des Stadtverkehrs eines Ortes (gemäß KAPITEL 3) alle Linien integriert beurteilt werden müssen, die Funktionen des Stadtnetzes übernehmen.

Fazit

Insgesamt zeigt sich für die Stadtverkehre in den Städten Bad Dübener Heide, Delitzsch, Eilenburg, Oschatz, Schkeuditz und Torgau ein sehr heterogenes Bild hinsichtlich der Angebotsqualität der Stadtnetze. In Delitzsch, Oschatz und Torgau besteht bereits ein gutes Niveau der Stadtverkehrslinien. In Bad Dübener Heide und Eilenburg bestehen verschiedene Defizite, die einen besonderen Handlungsschwerpunkt für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans darstellen. Für alle bestehenden Stadtverkehre sowie für die Stadt Schkeuditz bestehen Handlungsfelder, die ggf. durch eine separate Betrachtung der jeweiligen Stadtnetze geprüft und nach Möglichkeit durch neue ÖPNV-Konzepte umgesetzt werden sollten. Die folgende Übersicht fasst die verschiedenen Handlungsfelder nach Stadt zusammen.



Handlungsfelder zur Detail-Prüfung		Bad Dübén	Delitzsch	Eilenburg	Oschatz	Schkeuditz	Torgau
Verbesserung der Bedienqualität	Mo-Fr	X	(X)	X	(X)	X	(X)
	Sa	X	X	X	X	X	X
	So	X	X	X	X	X	X
Einsatz kleinerer Fahrzeuge		X				X	
Einsatz flexibler Bedienformen zur Angebotsstärkung		X				X	
Bessere Flächenschließung (Haltestellenverdichtung)		X	X	X	X	X	X
Systematisierung der Linienführung der Stadtverkehrslinien				X		X	
Neukonzeptionierung der Stadtlinie(n)		X				X	

4.1.3.1 Bad Dübén

Für das Stadtnetz von Bad Dübén zeigt die folgende TABELLE 43 die linienscharfe Bewertung. Die PlusBus-Linie 196 sowie die Regionalbuslinien 210 und 232 wurden aufgrund ihres Angebots und ihrer merklichen Anzahl an Haltestellen in Bad Dübén mitberücksichtigt.

Tabelle 43: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Bad Dübén

Bad Dübén	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-19.30 Uhr	einzelne Fahrten		
	Takt	60 min	-		
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	13-15 vertaktete Fahrten	bedarfsgerecht*		
Linie A (Ringlinie)	Bedienzeitraum	06.30-20.30 Uhr	Kein Angebot		<ul style="list-style-type: none"> • Fokus auf Schülerverkehr • Teilweise verkürzte Linienewege
	Takt	-			
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	9/14 Fahrten			
Linie 196 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	04-00 Uhr	07.30-00 Uhr	07.30-21 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 5 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	180 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	13/17 vertaktete Fahrten	5 vertaktete Fahrten	5 vertaktete Fahrten	
Linie 210 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	05.30-21.15 Uhr	Kein Angebot als Stadtverkehr nutzbar		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehrsfunktion für 6 Haltestellen
	Takt	60 min			
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	10/12 vertaktete Fahrten			
Linie 232 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	05.30-22 Uhr	10.45-21.15 Uhr	19.45-21.30 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehrsfunktion für 9 Haltestellen
	Takt	60 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	8/10 vertaktete Fahrten	3 Fahrten*	1 Fahrten	
Bewertung		erfüllt	kritisch	nicht erfüllt	

* Fahrtenangebot kann auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden.



Aufgrund der dargestellten Analyse und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus ANLAGE 38 können die folgenden Handlungsfelder abgeleitet werden:

- Verbesserung der Bedienqualität gemäß KAPITEL 3 für alle Haltestellen in Bad Düben: Mo-Fr: 60 Minuten-Takt sowie Wochenendbedienung
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von kleinen Fahrzeugen (nicht für Linie 196)
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen, insbesondere am Wochenende (nicht für Linie 196)
- Prüfung der besseren Erschließung des Stadtgebiets, insbesondere in den Bereichen des Evangelischen Schulzentrums/ Bundespolizei, Hammermühle/ Bad Düben Nord und Gewerbegebiet Südost (neue Haltestellen)
- Prüfung der besseren Verknüpfung zwischen Stadtverkehr und Regionalbuslinien, insbesondere in/aus Richtung Leipzig
- Neukonzeptionierung der Linie A prüfen, um Kundenkommunikation zu verbessern und Missverständnisse hinsichtlich der Fahrtrichtung zu vermeiden (keine Ringlinie)

4.1.3.2 Delitzsch

Für das Stadtnetz von Delitzsch kann die Bewertung der folgenden TABELLE 44 entnommen werden. Aufgrund ihrer Funktion für den Stadtverkehr wurden zusätzlich zu den dezidierten Stadtverkehrslinien die Linien 190, 207 und 210 berücksichtigt.

Tabelle 44: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Delitzsch

Delitzsch	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-19.30 Uhr	9-15 Uhr	einzelne Fahrten	
	Takt	30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	20-30 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten	bedarfsgerecht*	
Linie A (Ringlinie)	Bedienzeitraum	04-19.30 Uhr	08-18 Uhr	-	• Anbindung Innenstadt, unterer Bhf., teilw. DZ Nord
	Takt	30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	26 vertaktete Fahrten	9 vertaktete Fahrten	-	
Linie B (Ringlinie)	Bedienzeitraum	06-19 Uhr	08.45-17.45 Uhr	-	• Anbindung Innenstadt, untere Bhf., DZ Süd/ Ost, Pep-Markt
	Takt	30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	25 vertaktete Fahrten	9 vertaktete Fahrten	-	



Delitzsch	Wochentag		Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	Besonderheiten
	Kriterien					
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum		05-19.30 Uhr	9-15 Uhr	einzelne Fahrten	
	Takt		30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		20-30 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten	bedarfs-gerecht*	
Linie C (Ringlinie)	Bedienzeitraum		05.45-18.45 Uhr	09.45-17.15 Uhr	-	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung untere Bhf., Kaufland, DZ Nord/ Ost/ West vormittags bzw. nachmittags unterschiedliche Linienführung
	Takt		60 min	120 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		8 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	-	
Linie D (Radiallinie)	Bedienzeitraum		07.15-11.30 Uhr	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung untere Bhf., Pep-markt, DZ Ost/ Beeren-dorf
	Takt		120 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		2 vertaktete Fahrten	-	-	
Linie S (Pkt. zu Pkt. Shuttle)	Bedienzeitraum		04.45-22 Uhr	06.45-22	06.45-22	<ul style="list-style-type: none"> vorläufige Testlinie Verbindung zw. untere und oberere Bhf.
	Takt		60 min	120 min	120 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		14 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	
Linie 190 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum		04.30-22 Uhr	06.15-19.15 Uhr	10-19 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> PlusBus Stadtverkehrsfunktion für 9 Haltestellen
	Takt		60 min	120 min	180 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		8 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie 207 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum		04.45-20.45 Uhr	07.45-19.45 Uhr	09.30-19 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> PlusBus Stadtverkehrsfunktion für 6(9) Haltestellen, überwiegend am Sonntag
	Takt		60 min	120 min	180 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		14/7 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie 210 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum		06-21.30 Uhr	Kein Angebot als Stadtverkehr nutzbar		<ul style="list-style-type: none"> Stadtverkehrsfunktion für 6 Haltestellen
	Takt		60 min			
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:		13 vertaktete Fahrten*			
Bewertung			erfüllt	kritisch	nicht erfüllt	

* Fahrtenangebot kann auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden.

Anhand der Analysen und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus der TABELLE 44 und der ANLAGE 39 leiten sich folgende Handlungsfelder ab:

- Verbesserung der Bedienqualität gemäß KAPITEL 3 für einzelne Haltestellen im Randbereich der Stadt Delitzsch: Mo-Fr: 30 Minuten-Takt sowie am Samstag
- Prüfung einer Angebotserweiterung am Sonntag für den Stadtverkehr Delitzsch
- Prüfung der besseren Erschließung des Stadtgebiets, insbesondere in den Bereichen der Lauesche Str., der Straße Am Grünen Hain und Ziehwerk Delitzsch



4.1.3.3 Eilenburg

Die Situation für den Stadtverkehr in Eilenburg wurde in der TABELLE 45 in Bezug zu den Festsetzungen aus KAPITEL 3 analysiert und bewertet.

Tabelle 45: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Eilenburg

Eilenburg	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-19.30 Uhr	9-15 Uhr	einzelne Fahrten	
	Takt	30 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	20-30 vertaktete Fahrten	bedarfs-gerecht*	bedarfs-gerecht*	
Linie A/B (Ringlinie)	Bedienzeitraum	06.45-18 Uhr	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise Abweichung bzw. verkürzte Linienwege • Anbindung Eilenburg West und Bhf.
	Takt	60 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	6 vertaktete Fahrten	-	-	
Linie B/A (Ringlinie)	Bedienzeitraum	05.45-19.30 Uhr	09-14.45 Uhr	-	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Eilenburg Ost und Bhf.
	Takt	60 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	-	
Linie 232 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	05.45-22.30 Uhr	11.15-20.45 Uhr	20.15-20.45 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Eilenburg Ost und Bhf. • Angebot am Wochenende • Stadtverkehrsfunktion für 7 Haltestellen
	Takt	60 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	8/14 vertaktete Fahrten	3 Fahrten	1 Fahrten	
Bewertung		erfüllt	kritisch	nicht erfüllt	

* Fahrtenangebot kann auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden.

Aus den Analysen und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus der TABELLE 44 und der ANLAGE 40 wird deutlich, dass folgende Handlungsfelder für den Stadtverkehr in Eilenburg bestehen:

- Verbesserung der Bedienqualität gemäß KAPITEL 3 für die Haltestellen, insbesondere hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit (Mo-Sa)
- Prüfung einer Angebotsetablierung am Sonntag
- Reduktion der Komplexität der Stadtverkehrslinien, z.B. kundenfreundliche und eindeutige Bezeichnung
- Prüfung der besseren Verknüpfung zwischen Stadtverkehr und dem Zugverkehr, insbesondere in/aus Richtung Leipzig



- Prüfung der besseren Erschließung des Stadtgebiets, insbesondere in den Bereichen Schwimmhalle/ Gewerbegebiet (Ernst-Mey-Str.), FEZ Freizeit- und Erholungszentrum Eilenburg sowie Eilenburg Nordwest/ Caritas-Schule für Erziehungshilfe

4.1.3.4 Oschatz

Das bestehende Stadtnetz in Oschatz wurde in der folgenden TABELLE 46 bewertet. Die PlusBus-Linien 781 und 801 wurden dabei berücksichtigt, da diese für Oschatz eine Stadtverkehrsfunktion übernehmen.

Tabelle 46: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Oschatz

Oschatz	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-19.30 Uhr	9-15 Uhr	einzelne Fahrten	
	Takt	30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	20-30 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten	bedarfs-gerecht*	
Linie A (Durchmesserlinie)	Bedienzeitraum	04.45-20 Uhr	07.45-18 Uhr	-	• Anbindung Innenstadt, Bhf., Oschatz Nord
	Takt	30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	27 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten	-	
Linie B (Ringlinie)	Bedienzeitraum	08-15.30 Uhr	-	-	• Anbindung Oschatz Süd, Bhf., Krankenhaus
	Takt	120 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	4 vertaktete Fahrten	-	-	
Linie 781 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	06-20 Uhr	08-19 Uhr	09-19	• PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 3 Haltestellen.
	Takt	60 min	120 min	180 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	12 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie 801 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	05-20 Uhr	09-20. Uhr	11-18 Uhr	• PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 6 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	180 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	12 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Bewertung		<i>erfüllt</i>	<i>kritisch</i>	<i>nicht erfüllt</i>	

* Fahrtenangebot kann auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden.

Die Analysen und deren Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus der TABELLE 45 sowie der ANLAGE 41 zeigen, dass folgende Handlungsfelder bestehen:

- Verbesserung der Bedienqualität (Fahrtenhäufigkeit) bei Linie B
- Prüfung einer Angebotserweiterung am Wochenende



- Prüfung der besseren Erschließung des Stadtgebiets, insbesondere in den Bereichen Oschatz Süd (Jugendcamp, Erlebnisbad Platzsch, etc.), Thalgut sowie in Lonnewitz (Erhöhung der Verkehrssicherheit)

4.1.3.5 Schkeuditz

In Schkeuditz existieren bisher keine expliziten Stadtverkehrslinien im Busverkehr. Die Funktion eines Stadtverkehrs übernehmen derzeit bestimmte Regionallinien bzw. die Straßenbahnlinie 11. In der folgenden TABELLE 47 wurde in Bezug zu den Festsetzungen aus KAPITEL 3 hin analysiert, wie die Anforderungen eines Stadtnetzes bisher abgedeckt werden.

Tabelle 47: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Schkeuditz

Schkeuditz	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	06-19.30	einzelne Fahrten		
	Takt	60	-		
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	13-15 vertaktete Fahrten	bedarfsgerecht*		
Linie 191 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	07.15-18.15 Uhr	-	-	• Stadtverkehrsfunktion für Innenstadt und Schkeuditz West
	Takt	60 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	8 vertaktete Fahrten	-	-	
Linie 207 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	05.30-20.45 Uhr	07.45-19 Uhr	08.45-19.30 Uhr	• PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 4 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	180 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	12 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie 724 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	04.30-20.45 Uhr	08.45-19.15 Uhr	09.45-19.15 Uhr	• PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 5 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	13 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Tram 11 (Straßenbahn)	Bedienzeitraum	04.30-01.15 Uhr	04.30-01.15 Uhr	04.15-01.00 Uhr	• PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 5 Haltestellen
	Takt	20 min	20 min	20 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	60 vertaktete Fahrten	55 vertaktete Fahrten	44 vertaktete Fahrten	
Bewertung		erfüllt	kritisch	nicht erfüllt	

* Fahrtenangebot kann auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden.

Die Analysen und deren Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus der TABELLE 46 sowie der ANLAGE 42 zeigen, dass folgende Handlungsfelder im Stadtverkehr Schkeuditz bestehen:



- Etablierung von Stadtverkehrslinien in Schkeuditz (inkl. Einbindung in den SPNV-Taktknoten am Bhf. & DHL-Shuttle) unter Einbeziehung der Linie 191
- Einführung eines Stadtnetzes (Bus) gemäß KAPITEL 3
- Prüfung einer Angebotserweiterung am Wochenende, insb. in Schkeuditz Mitte sowie West
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen im Stadtverkehr, insbesondere am Wochenende
- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von kleinen Fahrzeugen
- Prüfung der besseren Erschließung des Stadtgebiets, insbesondere in den Bereichen Mühlstraße, Papitz und Modelwitz, Schladitzer See, Schkeuditz West
- Prüfung der besseren Anbindung des Ortsteils Glesien an die Kernstadt (ggf. mit Umstieg in Großkugel)

4.1.3.6 Torgau

Die Bewertung für das Stadtnetz in Torgau kann der TABELLE 48 in Bezug zu den Festsetzungen aus KAPITEL 3 entnommen werden. Die Linien 759 und 781 wurden zudem bei der Betrachtung des Stadtnetzes in Torgau berücksichtigt, da diese Linien die Stadtbuslinie A ergänzen.

Tabelle 48: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Torgau

Torgau	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Bedienzeitraum	05-19.30 Uhr	9-15 Uhr	einzelne Fahrten	
	Takt	30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	20-30 vertaktete Fahrten	10 vertaktete Fahrten*	bedarfsgerecht*	
Linie A (Radiallinie)	Bedienzeitraum	05.15-20.15 Uhr	08.45-17.15 Uhr	-	• Anbindung Bhf., Innenstadt, Torgau Nordwest
	Takt	30 min	60 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	28 vertaktete Fahrten	8 vertaktete Fahrten	-	
Linie 759 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	04.45-20 Uhr	07.45-19.15 Uhr	09.45-19.15 Uhr	• PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 14 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	120	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	11/15 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie 781 (Regionalbuslinie)	Bedienzeitraum	05-21 Uhr	07-20 Uhr	08-20 Uhr	• PlusBus • Stadtverkehrsfunktion für 14 Haltestellen
	Takt	60 min	120 min	120	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	13 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Bewertung		erfüllt	kritisch	nicht erfüllt	

* Fahrtenangebot kann auch über flexible Bedienformen abgedeckt werden.



Aus den Analysen und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus der TABELLE 48 und der ANLAGE 43 wird deutlich, dass folgende Handlungsfelder für den Stadtverkehr in Torgau bestehen:

- Verbesserung der Bedienqualität gemäß KAPITEL 3 für die südlichen Haltestellen, insbesondere hinsichtlich der Bedienhäufigkeit (Mo-Fr)
- Prüfung einer Angebotsverbesserung am Wochenende, insbesondere hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit und Vertaktung
- Prüfung der Haltestellenverdichtung
- Prüfung der besseren Verknüpfung zwischen Stadtverkehr und dem Zugverkehr, insbesondere in/aus Richtung Leipzig
- Prüfung der besseren Erschließung des Stadtgebiets, insbesondere in den Bereichen Nordstr./Solarstr., Torgau Südost und Torgau West

4.1.4 Das Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz gibt die Grundversorgung in Hinblick auf die Daseinsvorsorge vor. Die Maßstäbe dafür wurden in KAPITEL 3 definiert. In ANLAGE 35 wurden die festgelegten Kriterien für alle Ortschaften im Landkreis Nordsachsen analysiert und bewertet¹⁴. Eine Zusammenfassung zeigt die TABELLE 49. In ANLAGE 45 sind die Ortschaften, die noch Defizite der ÖPNV-Anbindung aufweisen dargestellt.

Tabelle 49: Bewertung Ergänzungsnetz

Analyse für Schultage	Ergänzungsnetz	
	Anzahl	Prozent*
Anzahl der Ortschaften in Nordsachsen (ohne die 5 Mittelzentren)	338	100 %
davon Ortschaften ab 200 Einwohnern (für Auswertung relevant)	171	51 %
davon Ortschaften mit direkter Anbindung zum nächsten Mittelzentrum	162	48 %
davon Ortschaften ohne direkte Anbindung zum nächsten Mittelzentrum	9	3 %

* gerundete Werte.

¹⁴ In der ANLAGE 41 kann die Zuordnung der Ortschaften zum relevanten Mittelzentrum eingesehen werden.



Fazit

Insgesamt wird aus der Analyse und Bewertung der Anforderungen an das Ergänzungsnetz deutlich, dass die überwiegende Mehrheit der Relationen die Festsetzungen aus KAPITEL 3 erfüllt. Nur bei 9 Ortschaften besteht derzeit keine direkte Anbindung an das relevante Mittelzentrum.

4.1.5 Orts-Erschließung durch Haltestellen

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

Eine besondere Bedeutung hat dies für die verwaltungsübergreifende Aufgabe der öffentlichen Hand zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge von Mobilität, die nur dann erfüllt wird, wenn der Bevölkerung an ihren Wohnorten und Arbeitsstätten 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 den PKW-Verkehr 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 noch bestehenden Zugangsbarrieren für den ÖPNV verringert bzw. beseitigt werden.



Gemäß den Anforderungen aus KAPITEL 3 beträgt der Haltestelleneinzugsbereich um den Standort einer Haltestelle 300 m im städtischen Raum bzw. 500 m im ländlichen Raum. Die KARTE 8 zeigt den Erschließungsgrad im Landkreis Nordsachsen. Zudem bestehen Festlegungen, dass die Reisezeit für Bewohner von Ortschaften im Landkreis Nordsachsen folgende Werte nicht überschreiten dürfen:

- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 60 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

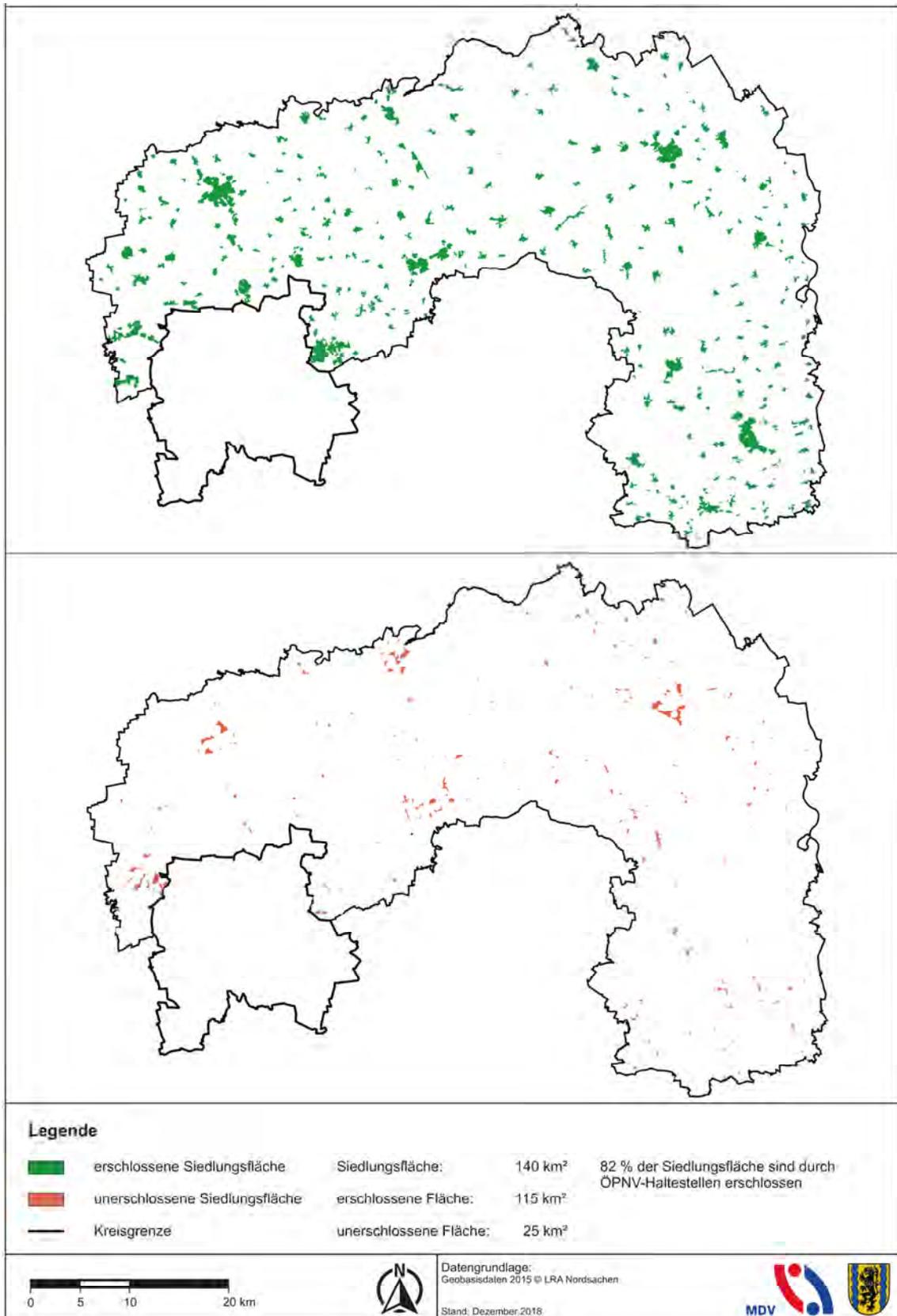
Eine Bewertung dieser Anforderungen erfolgt in den ANLAGEN 46, 47, 48. Die folgende TABELLE 50 zeigt eine Zusammenfassung der ÖPNV-Anbindung der Ortschaften nach Reisezeit.

Tabelle 50: Reisezeiten: Ortschaften und Zentrale Orten

	≤ 30 min Reisezeit	≤ 60 min Reisezeit	≤ 90 min Reisezeit	≥ 90 min Reisezeit
Ortschaft – nächstes Grundzentrum	306	62		
Ortschaft – nächstes Mittelzentrum	289	78	1	
Ortschaft – nächstes Oberzentrum	31	157	147	33



Karte 8: ÖPNV-Erschließung von Ortschaften





Fazit

Insgesamt sind 82% der Siedlungsfläche im Landkreis Nordsachsen durch ÖPNV-Haltestellen erschlossen. Damit ist das Ziel eines Erschließungsgrads von 80% erreicht. Der verbleibende Flächenanteil umfasst einerseits Gebiete, die für eine ÖPNV-Erschließung nicht relevant sind. Dies betrifft zum Beispiel Flächen des Eisenbahnverkehrs, Kleingartenanlagen oder Industrie- bzw. Gewerbestandorte mit geringer Anzahl an Beschäftigten. Andererseits bestehen unerschlossene Siedlungsflächen, die ggf. Verkehrsnachfragepotenziale durch eine bessere Erschließung besitzen. In diesem Zusammenhang könnten sich beispielsweise in den Ortschaften Schkeuditz (u.a. Papitz, Modelwitz), Bad Düben oder Sitzenroda solche Potenziale ergeben, die im Detail bezüglich einer Haltestellenverdichtung geprüft werden sollten. Diese Prüfung sollte unter der Beachtung der baulichen Verhältnisse der Orte durchgeführt werden.

Die Vorgaben der Reisezeiten zwischen den Ortschaften und den jeweiligen Zentralen Orten werden in der überwiegenden Mehrheit der Relationen erfüllt. Hinsichtlich der Anbindung von Grundzentren innerhalb von 30 Minuten sollte neben dem nördlichen Gebiet von Schkeuditz und dem Gebiet südlich von Bad Düben auch das östliche Grenzgebiet des Landkreises auf Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden. Für die Anbindung des Oberzentrums Leipzig innerhalb von 90 Minuten sind Handlungsmöglichkeiten im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans zu prüfen, die die Defizite insbesondere im Raum zwischen Bad Düben und Torgau sowie im nordöstlichen Grenzgebiet des Landkreises beheben.

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 Landkreis Nordsachsen sind derzeit vier verschiedene Varianten flexibler Bedienformen umgesetzt: der AnrufBus, der RufBus, Anruflinientaxi und der Richtungsbandbetrieb.

Der AnrufBus bedient flächenhaft und ohne festen Linienverlauf oder Fahrplanbindung den Raum zwischen Eilenburg und Taucha. Der Zu- und Ausstieg ist außerhalb der Zentralen Orte an der Haustür bzw. einem beliebigen Standort möglich. Innerhalb der Städte Taucha und Eilenburg werden nur Haltestellen bedient. Die Bedienung durch den AnrufBus erfolgt nur in den Zeiten und Räumen, in denen kein regulärer Linienverkehr zur Verfügung steht. Wie bei flexiblen Bedienformen üblich, ist auch beim AnrufBus eine telefonische Anmeldung des Fahrtwunsches notwendig. Diese muss mindestens 120 Minuten vor dem geplanten Fahrtantritt über die zentrale AnrufBus-Nummer oder über *www.anrufbus.info* erfolgen. Die Anrufbuszentrale ist telefonisch von Montag bis Freitag zwischen 6:00 und 18:00 Uhr erreichbar. Als Fahrzeuge werden Kleinbusse und Pkw eingesetzt. Zusätzlich zum MDV-Tarif wird ein Komfortzuschlag erhoben. Verbundfahrkarten sind im eingesetzten Fahrzeug erhältlich.

Der RufBus ist die meist genutzte Variante von flexiblen Bedienformen im Landkreis Nordsachsen. Beim RufBus 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 erfolgen. 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.

Im Landkreis Nordsachsen werden zudem 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 erfolgen.

Die Siedlungs- und die gegebene demografische Struktur (z.B. Einwohnerdichte) sprechen im Landkreis Nordsachsen für den umfänglichen Ausbau bedarfsgesteuerter Verkehre, sodass eine Erweiterung der flexiblen Angebote vorangebracht werden sollte.



Es ist in Zukunft verstärkt darauf zu achten, dass an allen relevanten Stellen die Regelungen zu flexiblen Bedienformen leicht und verständlich vorhanden sind, da im Gegensatz zu regulären Fahrten ein höherer Informationsbedarf besteht und ein rechtzeitiges Aktivwerden des Kunden notwendig ist. Solche relevanten Stellen sind vor allem:

- Fahrplantabellen,
- online-Fahrtenplaner,
- Haltestellen in den Ortschaften,
- im AnrufBus-Bediengebiet an jeder Haltestelle vor Ort und außerhalb von Taucha und Eilenburg ggfs. auch an zentralen gemeindlichen Informationsstellen (da dort Haustürbedienung erfolgt)

Durch die grundsätzlich einheitliche Telefonnummer bestehen bereits gute Bedingungen im Landkreis Nordsachsen. Folgende Maßnahmen können die Attraktivität der flexiblen Bedienung noch weiter erhöhen und sollten in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans angegangen werden:

- Bedarfshaltestellen sollten über die zentrale Telefonnummer angemeldet werden können, zudem mit vereinheitlichter Voranmeldefrist (ebenfalls maximal eine Stunde)
- der AnrufBus (Geißler-Reisen GbR) sollte über die zentrale Telefonnummer angemeldet werden können, zudem mit vereinheitlichter Voranmeldefrist (ebenfalls maximal eine Stunde)
- das LVB-Anruflinientaxi sollte über die zentrale Telefonnummer angemeldet werden können
- die notwendige Bestellung am Vortag bei einzelnen Fahrten bis acht Personen sollte abgeschafft werden
- neben der telefonischen sollte auch eine app-basierte Buchungsmöglichkeit flächendeckend auf den gesamten Landkreis erweitert werden
- Einbindung des AnrufBusses in die online-Auskunftssysteme des MDV

Fazit

Insgesamt haben sich im Landkreis Nordsachsen die vorhandenen flexiblen Bedienformen gut 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 flexible Bedienformen ergänzend angeboten werden



können. 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 qualitativ eingeschätzt, ob die Verkehrsträger räumlich und zeitlich verknüpft sind (ANLAGE 49).

Insgesamt ist festzustellen, dass die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsträger im Landkreis Nordsachsen aktuell bereits vielfach in der Angebotsgestaltung berücksichtigt wird. Neben den Schülerverkehrsrelationen sind insbesondere die PlusBus-Linien, die Stadtverkehre sowie einzelne weitere Verbindungen hierbei positiv hervorzuheben. Es gibt aber bei vielen Verknüpfungspunkten/Linien noch Verbesserungspotenzial, sowohl bei der räumlichen als auch bei der zeitlichen Verknüpfung.

Häufig geben allerdings verschiedenste Einflussfaktoren (z.B. Verknüpfungen an anderen/ mehreren Stellen im Linienverlauf, raumstrukturelle Gegebenheiten, Wirtschaftlichkeitsfaktoren, Taktversatz SPNV etc.) Schranken vor bzw. engen Optimierungsmöglichkeiten ein. Nichtsdestotrotz sollten die Verknüpfungspunkte im Rahmen der Projektes Nordsachsen bewegt – wie auch vorgesehen – vertieft betrachtet werden.

An verschiedenen Stellen zeigt die Bewertung erste Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen, die in nachstehender TABELLE 51 aufgeführt sind.



Tabelle 51: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten

Verknüpfungspunkte	Ansatzpunkte für Verbesserungen
Torgau, Bahnhof	Prüfen, ob Verknüpfung der PlusBus-Linie 759 mit dem Zug durchgängig in der Relation Dommitzsch – Leipzig möglich ist
Taucha, Bahnhof	Prüfen, ob insb. bei den Linien 81, 173, 175, 176 und ggfs. 197 weitere Verbesserungen der zeitlichen Verknüpfung möglich sind und welche angebots- und fahrplanseitigen Maßnahmen geeignet sind, die ÖPNV-Erreichbarkeit der Gewerbestandorte im Leipziger Nordraum aus dem Landkreis Nordsachsen zu verbessern.
Taucha, An der Bürgerruhe/ Lindnerstraße	Prüfen, ob die Haltestellensituation baulich aufgewertet und in diesem Zusammenhang kompakter/übersichtlicher gestaltet werden kann (An der Bürgerruhe, Lindnerstraße zu Haltestellenkomplex mit einheitlichem Namen zusammenfassen)
Wernsdorf, Hirschplatz	regelmäßige Prüfung, ob eine bessere zeitliche Verknüpfung zwischen den PlusBus-Linien 630 und 801 möglich ist (z.B. bei Änderungen im Zugverkehr in Grimma oder Oschatz)
Beilrode, Bahnhof/ Beilrode, Schule	Prüfen, ob Buslinien in Beilrode den Bahnhof im Linienverlauf bedienen können (kurzfristig) Prüfen, ob Verknüpfungsstelle von der Schule an den Bahnhof verlegt werden sollte, verbunden mit einer Busverkehrskonzeption für die Orte östlich der Elbe sowie unter Abstimmung auf den Zugverkehr nach Leipzig/aus Leipzig (mittelfristig)
Schildau, Karl-Liebknecht-Str.	Prüfen, ob die Haltestellensituation kompakter/übersichtlicher gestaltet werden kann (Karl-Liebknecht-Str., Markt)
Löbnitz, Goldener Stern	Prüfen, ob Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Verknüpfung möglich ist.
Schkeuditz, Rathausplatz, Bad Düben, Paradeplatz, Eilenburg-Dr-Külz-Ring, Torgau, Str. der Jugend, Wernsdorf, Hirschplatz, Cavertitz, Belgern, Oschatzer Str., Schildau, Karl-Liebknecht-Str, Löbnitz, Goldener Stern, Radefeld, Friedhof	Prüfen, ob ein prägnanter Haltestellenname (/ -namenszusatz) möglich ist, der auf die Bedeutung der Haltestelle verweist (Zentralhaltestelle, Busbahnhof, ...), um den Kunden zu verdeutlichen, dass es sich jeweils um die wichtigsten Haltestellen handelt
an den Verknüpfungspunkten zum Zug in Torgau, Oschatz, Dahlen und Mockrehna muss die zeitliche Verknüpfung zum Zug bei allen Buslinien besonderes Augenmerk erhalten, da an diesen Bahnhöfen „nur“ ein 60-Min.-Takt (tlw. mit zusätzlichen Verstärkern) im Zugverkehr vorhanden ist (an den anderen als Verknüpfungspunkt benannten Bahnhöfen gibt es einen 30-Min-Takt und tlw. sogar noch dichtere Angebote)
an den Verknüpfungspunkten Schkeuditz (Rathausplatz und Bahnhof), Rackwitz, Radefeld	Prüfen, welche angebots- und fahrplanseitigen Maßnahmen geeignet sind, die ÖPNV-Erreichbarkeit der Gewerbestandorte im Leipziger Nordraum aus dem Landkreis Nordsachsen zu verbessern.
an fast allen Verknüpfungspunkten bedienen zumindest einzelne Linienfahrten die Verknüpfungshaltestelle nicht, deshalb prüfen, ob alle Fahrten die Haltestelle bedienen können bzw. welche Gründe entgegenstehen

Fazit

Eine gute Verknüpfung wird bereits aktuell bei der Angebotsgestaltung berücksichtigt (d.h. günstige Umsteigewege und -zeiten). Dennoch zeigt sich hier gegenüber anderen Angebotscharakteristika noch Verbesserungspotenzial, sowohl bei der räumlichen als auch bei der zeitlichen Verknüpfung.

Eine dahingehende Verbesserung entspricht den weiteren Arbeitsschritten im landkreisweiten Projekt „Nordsachsen BEWEGT“, in dem zukünftig noch die Säule „integrale Taktknoten“ bearbeitet werden soll, sodass Verbesserungen schon avisiert sind.



In diesem Zusammenhang ist es allerdings besonders wichtig, die Linien am jeweiligen Verknüpfungspunkt in ihrer Gesamtheit zu betrachten, idealerweise eingebettet in ein regionales Verkehrskonzept. Fahrplangestaltungsvorgaben, die sich nur auf die Verknüpfung beziehen, sind i.d.R. wenig sinnvoll, wenn andere Funktionen der Linie dem unbedacht untergeordnet werden würden (z.B.: gehen ggf. Anschlüsse an weiteren Stellen verloren, wichtige andere Aufkommensschwerpunkte im Linienvverlauf würden in Folge zu „falschen“ Uhrzeiten bedient, Nebenumsteigerichtungen waren bis dahin in akzeptabler Zeit möglich, dann nicht mehr, Kapazität der Anlage reicht nicht für mehrere Busse gleichzeitig etc.).

4.1.8 Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung eines attraktiven Anschlusses an spezifischen Verknüpfungspunkten ist eine Anschlusssicherung für bestimmte Fahrten bedeutender ÖSPV-Linien definiert (siehe Kapitel 3.6).

In Umsetzung des „Telematikvorhabens des MDV“ wurde gemeinsam mit im Landkreis Nordsachsen ansässigen Verkehrsunternehmen die technische Anschlusssicherung bereits realisiert, wobei im Verspätungsfall des Zubringerverkehrsmittels der Abbringerbus (auch verkehrsunternehmensübergreifend) situationsbedingt i. d. R. zwischen fünf und 15 Minuten aufgehalten werden kann. Für den Fall einer manuellen Disposition sind in Ausnahmefällen noch deutlich längere Aufhaltezeiten (bis zu 30 Minuten) möglich.

Es ist hervorzuheben, dass dem Landkreis Nordsachsen und den betreffenden Verkehrsunternehmen hinsichtlich der realisierten technischen Anschlusssicherung eine Vorreiterrolle im Verbundraum des MDV zukommt. Sofern sich das System im alltäglichen Betriebsablauf entsprechend etabliert und bewährt hat, wird eine verstärkte Vermarktung empfohlen, um den (potenziellen) Fahrgästen die verbesserte Verfügbarkeit zuverlässiger Reiseketten zu verdeutlichen.



4.1.9 Regionalbedeutsame Ziele

Für die regionalbedeutsamen Ziele (KAPITEL 2.3) wurde das aktuelle ÖPNV-Angebot den Festsetzungen gemäß KAPITEL 3.8 gegenübergestellt. Eine ausführliche Analyse sowie Bewertung kann in den folgenden Anlagen eingesehen werden, für:

- bedeutsame Einzelhandelsstandorte in ANLAGE 11
- Gewerbestandorte in ANLAGE 13
- Freizeitziele in ANLAGE 15
- medizinische Einrichtungen in ANLAGE 18
- Job-Center und Arbeitsagenturen in ANLAGE 20.

Als Zusammenfassung der Bewertung der einzelnen regionalbedeutsamen Ziele dient die TABELLE 52. Dabei wird deutlich, dass 68 % der Standorte (41 von 60) kein Defizit hinsichtlich der geforderten Festsetzungen und 5% ein geringes Defizit aufweisen. Die Mehrheit der regionalbedeutsamen Ziele ist demnach an den ÖPNV angebunden. Für 16 regionalbedeutsame Ziele besteht nach erster Einschätzung Untersuchungs- bzw. ggf. Anpassungsbedarf, um eine ausreichende ÖPNV-Anbindung herzustellen. Dafür sollten die betreffenden Standorte hinsichtlich der lokalen Rahmenbedingungen, Voraussetzungen sowie möglichen Handlungsmöglichkeiten geprüft werden (z.B. Gewerbegebiete und Freizeitziele), um die Anforderungen des Nahverkehrsplans zu erfüllen.

Tabelle 52: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele

		Bewertung der Festsetzungen (vgl. Kapitel 3)			Zeilen- summe
		erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt	
Einzelhandelsstandorte: Anzahl		5	1	-	6
davon: Defizite	Bedienzeitraum verlängern	-	1	-	1
Gewerbestandorte: Anzahl		12	-	11	23
davon: Defizite	keine relevante Anbindung	-	-	11	11
Freizeitziele: Anzahl		14	-	4	18
davon: Defizite	keine relevante Anbindung	-	-	3	2
	kein Wochenendangebot	-	-	1	1
Medizinische Einrichtungen: Anzahl		6	1	1	8
davon: Defizite	keine relevante Anbindung	-	-	1	1
	unzureichender Takt	-	1	-	1
Arbeitsagenturen / Job-Center: Anzahl		4	1	-	5
davon: Defizite	Entfernung zur Haltestelle	-	1	-	1



Fazit

Insgesamt sind die meisten regionalbedeutsamen Ziele durch den ÖPNV angebunden und die Anbindung entspricht den festgelegten Anforderungen.

Abweichend zeigt sich bei einzelnen Standorten, insbesondere aber bei den Gewerbegebieten und Freizeitzielen noch an verschiedenen Stellen Prüfbedarf für eine bessere Anbindung, was bei detaillierter Betrachtung nicht zwingend überall Handlungsbedarf aufzeigen wird. In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollte dennoch jeder Standort mit Defizit betrachtet werden, ob Verbesserungen sinnvoll und möglich sind. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass vor allem die Einzelhandelsstandorte, Medizinischen Einrichtungen und Gewerbegebiete generell prädestiniert sind für Aktivitäten des Betrieblichen Mobilitätsmanagements, da häufig allein schon Nutzungsvielfalt, Arealgröße und i.d.R. unterschiedliche Ansprüche von Beschäftigten und Besuchern/Kunden eine solche gesonderte/vertiefte Betrachtung sinnvoll erscheinen lassen (unterschiedliche Unternehmen haben häufig unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV, z.B. bzgl. Fahrtenanzahl, wichtigen anzubindenden Orten oder genauen, z.B. schichtzeitenbedingten, Uhrzeiten).

4.2. Beförderungsströme

Es werden an dieser Stelle die erzielten Nachfrageströme im straßengebundenen ÖPNV (Stand 2017) betrachtet. Eine Bewertung der SPNV-Nachfrage erfolgt unter Verweis auf Zuständigkeit des SPNV-Aufgabenträgers und den vorliegenden Nahverkehrsplan des ZVNL nicht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass insbesondere auf den durch den SPNV bedienten Verkehrsachsen zwischen dem Landkreis Nordsachsen und dem Oberzentrum Leipzig sowie den benachbarten Landkreisen Saalekreis, Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg, Elbe-Elster und Meißen sowie in Richtung des ebenfalls relevanten Oberzentrums Halle (Saale) wesentliche Verkehrsnachfrageanteile durch den SPNV abgedeckt werden und demzufolge auch der ÖPNV-Anteil an allen zurückgelegten Wegen in diesen Relationen höher liegt als im Gesamtdurchschnitt des Landkreises Nordsachsen. Zwischen dem Landkreis Nordsachsen und den Landkreisen Leipzig bzw. Mittelsachsen bestehen nur auf wenigen (oft mit Umstieg verbundenen) Relationen Verbindungen, sodass für diese Kreisgrenzen übergreifenden Verbindungen die vorhandenen Potenziale durch den bestehenden Busverkehr derzeit mit hoher Wahrscheinlichkeit noch nicht abgegriffen werden.



Ergebnisse durchgeführter repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV, MID) in vergleichbaren Räumen in Deutschland gehen von ca. 3,2 zurückgelegten Wegen je Einwohner und Tag aus. Bezogen auf den Landkreis Nordsachsen bedeutet dies, dass auf Basis der Bevölkerungszahl ca. 630.000 Wege pro Werktag (außer Samstag), unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel, zurückgelegt werden. Hochgerechnet auf ein Jahr ergeben sich ca. 190 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 Landkreises Nordsachsen (vgl. KAPITEL 2.5) entsprechen die ca. 5,1 Mio. gezählten Linienbeförderungsfälle im Busregional- und Straßenbahnverkehr einem Anteil von nahezu 3 % 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 um einen Prozentpunkt auf ca. 4 % zu steigern, entspräche dies einem Zuwachs um 1,7 Mio. Fahrgäste im Jahr, mit einer entsprechenden Steigerung der Erlöse.

Hinsichtlich der zurückliegenden Entwicklung ist kein unmittelbarer Vergleich der ÖSPV-Nutzung gegenüber der zum Erstellungszeitraum des zurückliegenden Nahverkehrsplans realisierten Verkehrsnachfrage möglich, da alle Angaben seinerzeit auf Modelldaten basierten. Erste Auswertungen im Zusammenhang mit der Evaluation von Angebotserweiterungen (Einführung PlusBus; Vorhaben des Landkreises „Nordsachsen bewegt“) zeigen, dass bereits messbare Nachfragesteigerungen auf den betreffenden Relationen erreicht wurden.

Die für den SPNV festgestellte Entwicklung (vgl. TABELLE 13, KAPITEL 2.5.2) zeigt, welche Nachfragesteigerungen bei deutlichen Angebotsverbesserungen, in Verbindung mit positiven strukturellen Entwicklungen, grundsätzlich erreichbar sind.



Stadtverkehre

Bezüglich der realisierten Verkehrsnachfrage in den Stadtverkehren (KAPITEL 2.5.3) wurden Nutzungshäufigkeiten zwischen 17 und 34 Mitfahrten pro Einwohner und Jahr ermittelt. Die Tatsache, dass im bundesweiten Vergleich in einigen Städten mit modellhaft ausgebauten Stadtverkehren Nutzungshäufigkeiten von 40 bis zu 60 Mitfahrten pro Jahr erreicht wurden, verdeutlicht, dass insbesondere in Delitzsch Anstrengungen unternommen werden sollten, um die Attraktivität des Stadtbusangebots weiter zu steigern und zusätzliche Potenziale zu erschließen. Neben einem attraktiven Verkehrsangebot selbst ist hierfür eine entsprechend intensive Vermarktung erforderlich. Eine Gesamtfrequentierung der Stadtverkehre (inklusive vorhandener Regionalbusangebote) in Höhe von 25 und mehr Fahrten je Einwohner und Jahr erscheint für alle Mittelzentren im Landkreis Nordsachsen durchaus realistisch.

Schülerbeförderung

Im Landkreis Nordsachsen verfügen zurzeit ca. 7.100 Schüler über eine ÖPNV-Fahrberechtigung. Die auf der Grundlage einer Nutzungshäufigkeit an 190 Tagen im Jahr ermittelte Nutzung des ÖPNV durch ca. 2,7 Mio. Personen pro Jahr im Rahmen der Schülerbeförderung (KAPITEL 2.5.5) verdeutlicht die derzeit hohe Bedeutung der Schülerbeförderung innerhalb des ÖPNV insgesamt. Auf Basis obiger Abschätzung ist festzustellen, dass derzeit ca. 40 % aller Personen, die den ÖPNV im Landkreis Nordsachsen nutzen Schüler/innen sind. Unterstellt man eine eher untergeordnete Funktion der Straßenbahn- sowie Stadtbuslinien im Rahmen der Schülerbeförderung, erhöht sich dieser Anteil auf ca. drei Viertel aller beförderten Fahrgäste. Es lässt sich schlussfolgern, dass:

- der ÖPNV im Landkreis Nordsachsen 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 bei Betrachtung der überproportional hohen Bedeutung der Schülerbeförderung wird deutlich, dass Maßnahmen angezeigt sind, um den ÖPNV im Landkreis Nordsachsen auch für weitere Nutzergruppen („Jedermannverkehr“) attraktiver als bisher zu gestalten und dies entsprechend zu vermarkten.

4.3. 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 50 eingesehen werden.

Einheitlicher und integrierter Marktauftritt

Fahrzeuge: Alle Fahrzeuge außer Kleinbusse verfügen über die entsprechenden Möglichkeiten der Darstellung der Liniennummer und des Fahrtzieles. Zudem wird auch das Signet dargestellt. An der Darstellung der Pflichtangaben wird auch in der Zukunft festgehalten. Sämtliche Busse sind mit der MDV-Partnerkonstante versehen. Das Freihalten von Werbeflächen an 5 % der Busflotte für landkreiseigene ÖPNV-Kampagnen ist zukünftig in den Konzepten der Busbeklebung der Verkehrsunternehmen stärker zu berücksichtigen.

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

Haltestellenbeschilderung: Die Haltestellenbeschilderung – im Detail Haltestellenmast und -fahne – sind als Standardversion vorhanden. Die flächendeckende Erneuerung wurde in den letzten Jahren durchgeführt. 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 Verknüpfungs-



stellen sind zudem noch Tarifinformationen dargestellt. Die beim MDV in naher Zukunft entwickelten Aushänge sollen flächendeckend angewendet werden.

Fahrplaninformation

Fahrplaninformationsmedien: Für den Landkreis Nordsachsen wird einmal jährlich ein Fahrplanbuch herausgegeben. Für dieses Fahrplanbuch wird der Landkreis in die Regionen Delitzsch und Torgau-Oschatz geteilt und entsprechend für diese Regionen jeweils ein Buch veröffentlicht. Inhaltlich ist das Buch mit allen relevanten Linien für das Landkreisgebiet versehen sowie Linien, die aus/in dem/das Gebiet aus/einbrechen. Insbesondere für die Busse im PlusBus-Standard 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 30).

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. Das Erfassungssystem ist von den Verkehrsunternehmen weiterhin dauerhaft und intensiv bei Störungen zu pflegen.



Beschwerdemanagement: Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Nordsachsen 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 im Quartal eine Auswertung der eingegangenen Hinweise und Beschwerden hinsichtlich deren Häufigkeit, Inhalt sowie deren Bearbeitung zu übermitteln. 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 beispielsweise in einigen Mittelzentren (Delitzsch, Eilenburg, Torgau und Oschatz). 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.

Fazit

Um weiterhin einen attraktiven und nutzerorientierten Öffentlichen Nahverkehr anbieten zu können, ist es notwendig, die oben genannten Punkte bzw. ANLAGE 50 anzuwenden bzw. umzusetzen. Durch eine umfängliche Kommunikation des Angebotes und Bereitstellung von Informationen sowie einen leichten Zugang zum Ticketsystem werden bestehende Zugangshemmnisse abgebaut und die Nutzung des ÖPNV für eine breite Bevölkerungsschicht ermöglicht.



4.4. 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 Baulasträgern (i.d.R. 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 3.9 u.a. die Ebenen Erscheinungsbild, Ausstattung, Komfortmerkmale, Information und Umwelteigenschaften berücksichtigen. Im Wesentlichen sind die Festsetzungen zu den im **Buslinienverkehr** eingesetzten Fahrzeugen erfüllt:

- regelmäßige Wartung und ansprechender Gesamteindruck der Fahrzeuge
- bedarfsgerechte Disponierung der Fahrzeuge hinsichtlich der Platzkapazität
- Fahrausweisverkauf in den Fahrzeugen (i.d.R. über Bordrechner)
- ausreichende Anzahl vorhandener Haltwunschtaster
- durchschnittliches sowie maximales Fahrzeugalter
- Umweltfreundlichkeit und Abgasnormen

Die folgenden Kriterien sind im Linienbusverkehr bisher noch nicht oder nur teilweise umgesetzt:

- Klimatisierung der Fahrgasträume
- Ausstattung der Busse mit W-Lan und USB-Steckplätzen
- Vollständige Barrierefreiheit
- Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme

Die Festsetzungen zu den im **Straßenbahnverkehr** eingesetzten Fahrzeugen sind im Wesentlichen eingehalten. Ausnahmen bestehen derzeit noch hinsichtlich der Einhaltung aller Anforderungen zur Barrierefreiheit (KAPITEL 4.5).



Fazit

Die Anforderungen an die Fahrzeuge sind im laufenden Betrieb bereits überwiegend umgesetzt bzw. wird deren Umsetzung systematisch verfolgt. Defizite bestehen derzeit insbesondere hinsichtlich der Niederflurquote der eingesetzten Busse, die derzeit bei ca. 50 % liegt. Zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen bestehen deutliche Differenzen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die mit Hubliften ausgerüsteten Fahrzeuge als bedingt barrierefrei anzusehen. Diese Fahrzeuge genügen voraussichtlich den für eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV ab 2022 geforderten Festsetzungen nicht (siehe KAPITEL 4.5). Im Zusammenhang mit der stetigen Modernisierung der Fahrzeugflotte durch die Busunternehmen wirkt der Aufgabenträger Landkreis Nordsachsen darauf hin, diese Quote durch mehr Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge in den nächsten Jahren weiter zu steigern. Der grundsätzliche Einsatz barrierefreier Straßenbahnfahrzeuge ab 2022 wird durch die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH angestrebt. Zudem wirkt auch hier der Landkreis auf eine Umsetzung hin. Die im östlichen Teil des Landkreises eingesetzten Busse lassen eine Fahrradmitnahme derzeit nicht zu. Der Aufgabenträger wirkt darauf hin, dass die Voraussetzungen für eine Fahrradmitnahme auf allen ÖPNV-Linien des Landkreises Nordsachsen grundsätzlich geschaffen werden. Die Ausstattung der Busflotte mit kostenlosem W-Lan wurde durch die Verkehrsunternehmen bereits größtenteils umgesetzt. Die Etablierung von USB-Steckplätzen in ÖSPV-Fahrzeugen sollte durch die Verkehrsunternehmen schrittweise verfolgt werden.

4.5. 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 während der Laufzeit des Nahverkehrsplans alle notwendigen Daten zu erfassen und entsprechende Datenbanken zu erstellen (z.B. Haltestellenkataster). Anschließend soll der Nahverkehrsplan zum Thema Barrierefreiheit aktualisiert werden.



4.6. Umsetzungsanalyse und Meilensteine seit dem NVP 2011

Die Umsetzungsanalyse bezieht sich auf die Maßnahmenempfehlungen des Nahverkehrsplans des Landkreises Nordsachsen von 2011. Die Analyse der Maßnahmenvorschläge zeigt, dass ca. 70% dieser Maßnahmen vollständig umgesetzt wurden. Die seither nur teilweise oder nicht umgesetzten Maßnahmenvorschläge bzw. die Daueraufgaben wurden auf ihre weitere Aktualität und Stimmigkeit zur Gesamtausrichtung des ÖPNV im Landkreis Nordsachsen geprüft und sind in Folge ggfs. im vorliegenden Nahverkehrsplan als Maßnahme erhalten. Details hierzu sind in ANLAGE 51 aufgeführt.

Das Nahverkehrssystem wurde zudem nicht nur durch die im alten Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen, sondern auch durch weitere Aktivitäten in allen ÖPNV-Handlungsfeldern vorangebracht.

Die zusammenfassend wichtigsten Meilensteine sind in nachstehender TABELLE 53 enthalten, in der nachrichtlich auch Schlaglichter des Zugverkehrs dargestellt sind.

Tabelle 53: Entwicklungen des ÖPNVs im Landkreis Nordsachsen seit 2011

Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Landkreis Nordsachsen seit 2011 Schwerpunkte und Beispiele		
Umsetzung von Maßnahmen aus Nahverkehrsplan 2011	Konzepte erarbeitet	Tarif weiterentwickelt
<ul style="list-style-type: none"> ca. 70% vollständig umgesetzt (z.B. Verbesserungen auf Verbindungsrelation Schkeuditz – Delitzsch umgesetzt, an allen Haltestellen neue Haltestellenschilder im MDV-weit gleichen Design und somit hohem Wiedererkennungswert installiert) ca. 30% teilweise/nicht umgesetzt bzw. sind als Daueraufgabe zu verstehen (z.B. weiterhin Herausgabe von gedruckten Fahrplanbüchern) oder sind durch andere Entwicklungen obsolet 	<ul style="list-style-type: none"> Vergaben von Linienbündeln vorbereitet und umgesetzt, in Folge neues Verkehrsunternehmen integriert kreisweite Angebots- und Kommunikationsoffensive gestartet (Nordsachsen BEWEGT) Mitwirkung am Leitfaden für die Barrierefreiheit im MDV Stadtverkehrskonzepte zur Erarbeitung beauftragt 	<ul style="list-style-type: none"> Zielgruppenorientierte Tarifangebote realisiert, z.B. Abodifferenzierung Gültigkeit Sachsen-Ticket auch in Bus/Straßenbahn gleitender Start bei 24-Stunden-, Wochen- und Monatskarten
		



Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Landkreis Nordsachsen seit 2011 Schwerpunkte und Beispiele		
Infrastruktur und Technik modernisiert	Busverkehr weiterentwickelt	Zugverkehr weiterentwickelt
<ul style="list-style-type: none"> • moderne Fahrgastinformation etabliert, z.B. Handy-App easy.GO • Busflotte modernisiert, deren Barrierefreiheit vorangetrieben • neue barrierefreie Verknüpfungsstellen realisiert (z.B. Bahnhof Eilenburg oder Busbahnhof Oschatz) • Verkaufstechnik in den Bussen modernisiert • dyn. Fahrgastinformationsanlagen realisiert (in Delitzsch und Torgau) 	<ul style="list-style-type: none"> • PlusBus-Linien realisiert und Netz Stück für Stück ausgebaut • vermehrtes Wochenend- und Feiertagsangebot • flexible Bedienformen ausgebaut, verkehrsunternehmensübergreifende RufBus-Nummer etabliert • innovativer S-Bahn-Zubringer-Verkehr mit Linie 212 am Wochenende umgesetzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot verbessert, bei allen S- und Zug-Linien im Landkreis Nordsachsen gibt es mehr Fahrten und ist modernes Fahrzeugmaterial im Einsatz • Stationen modernisiert (z.B. Doberschütz) • P+R/B+R-Möglichkeiten an Bahnhöfen verbessert (z.B. Erweiterung Parkmöglichkeiten für Pkw am Bahnhof Oschatz)
		

Fazit

Der Nahverkehrsplan 2011 war eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Landkreis Nordsachsen. Parallel dazu wurde gemeinsam mit den Partnern das Nahverkehrssystem umfänglich weiterentwickelt, sei es auf konzeptioneller, tariflicher, infrastruktureller oder verkehrsplanerischer Seite.



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 Freistaat Sachsen, 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 Landkreises Nordsachsen werden die allgemeinen Grundsätze aus den entsprechenden Gesetzen und den übergeordneten Fachplanungen sowie die grundsätzlichen Ziele und Festsetzungen aus KAPITEL 3.1 berücksichtigt. Zudem wurde das Seniorenbezogene Gesamtkonzept des Landkreises Nordsachsen hinsichtlich der strategischen Entwicklung beachtet. Die Umsetzung dieser Ziele und Grundsätze wird durch die im Rahmen der weiteren Planung zu entwickelnden konkreten Maßnahmen gewährleistet.

Folgende Handlungsoptionen sind bezogen auf das Leistungsangebot gegeben:

- Erweiterung des nachfrageorientierten Angebots im ÖSPV mit Fokus auf den Jedermannverkehr
- bedarfsgerechte Erweiterung flexibler Bedienformen in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage
- bessere Verknüpfung der Fahrpläne von ÖSPV und SPNV
- Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen dem SPNV und dem ÖSPV
- Differenzierung und Profilierung des Angebotes entsprechend der Netzgliederung, der verkehrlichen Aufgaben und Funktionen
- Verbesserung der Zubringerverkehre (Bus, Fahrrad, Pkw) insbesondere auch für den Freizeitverkehr
- Verstärkung der Aktivitäten im Hinblick auf Information, Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung
- Weiterentwicklung von landkreisübergreifenden Verkehren

Der Landkreis Nordsachsen 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 3 dargestellte Kernaussage. 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 3: 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 ÖSPV

Der ÖSPV im Landkreis Nordsachsen soll innovativ, wirtschaftlich und fahrgastfreundlich weiterentwickelt werden. Dafür wurde auf den folgenden Grundlagen das Gestaltungskonzept für den ÖPNV im Landkreis erarbeitet:

- Bewertungsergebnisse (KAPITEL 4) und Umsetzungsanalyse (KAPITEL 4.6)
- Ergebnisse aus den Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren
- ÖPNV-Projekt „Nordsachsen bewegt“
- Ergebnisse der sächsischen ÖPNV-Strategiekommission

Das Gestaltungskonzept 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 der Verkehrsunternehmen oder Kommunen möglich, die zur Erfüllung der Anforderungen und Ziele aus den KAPITELN 3 und 5 dienen sowie mit dem Landkreis Nordsachsen und dem ZVNL abgestimmt sind.

6.1. „Nordsachsen bewegt“ und Sächsische ÖPNV-Strategie

Der Landkreis Nordsachsen hat im Jahr 2017 mit Unterstützung des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), den nordsächsischen Busunternehmen sowie des MDV das Mobilitätsprojekt „Nordsachsen bewegt“ gestartet. Das Ziel ist, den ÖSPV an die aktuellen Anforderungen sowie die zu erwartenden zukünftigen Entwicklungen anzupassen. Als besondere Herausforderung hinsichtlich der aktuellen Anforderungen gilt dabei die demografische Entwicklung im Landkreis Nordsachsen. Dafür sollen bestehende Verkehrsangebote umstrukturiert bzw. neugestaltet werden, um Zentren und Verkehrsachsen zu stärken sowie ein attraktives Grundangebot an Mobilität durch innovative und bedarfsorientierte Verkehrsleistungen zu gewährleisten.

Ebenfalls im Jahr 2017 hat der Freistaat Sachsen seinen Abschlussbericht für eine sächsische ÖPNV-Strategie vorgelegt. Als zentrales Ergebnis des Strategieprozesses wurden Maßnahmen bzw. Handlungsfelder entwickelt, die in einer mittel- bis langfristigen Zeitschiene ab dem Jahr 2018 schrittweise umgesetzt werden sollen. Die folgende **ABBILDUNG 4** zeigt die wichtigsten Maßnahmenpakete in einer Übersicht.



Abbildung 4: Maßnahmenkonzept der sächsischen ÖPNV-Strategie

	Maßnahme	Positive Wirkung und Stellschraube
1	ÖPNV-Angebotskonzept	Steigerung der Erschließungswirkung von 52% auf 80% aller Einwohner, bestehend aus M1a – M1d und M4
	1a StadtBus	Sicherung der Mobilität in geschlossenen Ortschaften außerhalb der Oberzentren
	1b SPNV-Wachstum	Bedarfsorientierte Weiterentwicklung des Angebotes hin zum Sachsen-Takt
	1c PlusBus/TaktBus	Verbesserte Erschließung der Regionen durch vertaktetes ÖSPV-Angebot (Grundnetz)
	1d LandBus/FlexBus	Sicherung der Erreichbarkeit abseits der Hauptachsen (zunehmend mit flexiblen Angeboten)
2	Ersatzinvestitionen	Erhaltung des Qualitätsniveaus bei Infrastruktur und Fahrzeugen, Abwehr von Substanzverzehr
3	Barrierefreiheit	Voraussetzung für Inklusion und Teilhabe aller Menschen am ÖPNV; Erfüllung der Vorgabe des PBefG
4	Invest Oberzentren	Sicherung der Attraktivität des ÖPNV bei weiter steigender Nachfrage
5	Invest Digitalis., E-Mobilität	Einführung neuer Technologien für mehr Effizienz, Nutzer- und Umweltfreundlichkeit
6	Regionale Bahninfrastruktur	Hebung von Effizienzpotenzialen durch regionale Bewirtschaftungsmodelle
7	Sachsen-Tarif	Einführung eines eigenst. Tarifs für alle Fahrten im sächsischen ÖV; Baustein für höhere Fahrgastnachfrage
8	Digitaler Vertrieb	Radikale Vereinfachung des Ticketkaufs per Smartphone auch über Verbundgrenzen hinweg
9	Bildungsticket	Attraktives Ticket für Schüler/Azubis; Bindung junger Menschen an den ÖPNV; Harmonisierung der Regelungen
10	Koordinierungsstelle	Instanz mit Lotsenfunktion zur Verbesserung von Information, Austausch und Abstimmung der Akteure
11	Ausbildungsverkehr	Herstellen der Grundlagen für Reformschritte; ggf. kurzfristige Anpassung ÖPNVFinAusG
12	Nutzerfinanzierung	Steigerung der Fahrgeldeinnahmen, im Wesentlichen durch höhere Verkehrsnachfrage v.a. im SPNV
13	Nutznießerfinanzierung	Erschließung weiterer Finanzierungsquellen (Nutznießer) durch Maßnahmen auf kommunaler Ebene

Quelle: Abschlussbericht der Strategiekommision für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen: SMWA 2017.

Eine zentrale Rolle innerhalb dieser Maßnahmenpakete spielt dabei die Angebotserweiterung durch Plus- und TaktBusse. Für dieses Aufgabenfeld wurde u.a. nach Verständigung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit den sächsischen Landräten ein flächendeckendes Grundnetz für Sachsen entwickelt. Dieses Netz findet sich im erweiterten Verkehrsangebot für den Landkreis Nordsachsen (KAPITEL 3.2.3 sowie ANLAGE 36) wieder.

Die Umsetzung der sächsischen Strategie erfolgt durch den Landkreis Nordsachsen innerhalb des Projektes „Nordsachsen bewegt“, um Synergien der jeweiligen Maßnahmen zu nutzen und eine integrierte Umsetzung zu ermöglichen. Als übergeordnete Handlungsfelder wurden dabei drei Säulen als Maßnahmenkonzept für den Landkreis Nordsachsen definiert. Die folgende TABELLE 54 zeigt die Kernelemente dieser Handlungsfelder sowie den geplanten Umsetzungszeitraum.



Tabelle 54: Handlungsfelder des ÖPNV-Vorhabens „Nordsachsen bewegt“

Säulen	Ziel	verkehrsplanerischer Fokus	Zeitraum der Umsetzung
1. Taktnetz	Taktnetz im 1- und 2-h-Takt zur Verbindung von Zentralen Orten	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Relationen aus ANLAGE 36 • Stärkung der Erreichbarkeit aller Zentralen Orte durch ein vertaktetes Netz • 1- und 2-h- Taktnetz (PlusBus) unabhängig von Schul- und Ferienzeiten, auch am Wochenende • in Einzelfällen RufBus-Angebote im Taktnetz am Wochenende • einheitliche Linienwege 	1. Stufe 2017-2018 2. Stufe 2019-2020
	Taktnetz 2-h-Takt zur Anbindung der Mittelzentren an alle Grundzentren bzw. verkehrsbedeutsame Ortschaften	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Relationen aus ANLAGE 36 • 2-h- Taktnetz unabhängig von Schul- und Ferienzeiten, auch am Wochenende • RufBus-Angebote im Taktnetz am Wochenende • einheitliche Linienwege 	1. Stufe 2017-2018 2. Stufe 2019-2020
	Einführung der Fahrradmitnahme im Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichung der Fahrradmitnahme in allen PlusBusen 	ab 2019
2. Integrale Taktknoten	Integrale Abstimmung von Taktlinien an zentralen Verknüpfungspunkten	<ul style="list-style-type: none"> • fahrgastorientierte Verknüpfungspunkte • Rendezvous-Anschlüsse zw. möglichst vielen ÖPNV-Linien • priorisierte zentrale Verknüpfungspunkte: Bahnhöfe der Mittelzentren Torgau, Oschatz, Eilenburg, Delitzsch, Schkeuditz • Ausrichtung an Stadtverkehr, SPNV, Taktnetz (Säule 1) 	2018-2020
3. Intelligente alternative Lösungen	Zentrales Rufbussystem	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Modalitäten bei der RufBus-Bestellung • verkehrsunternehmenübergreifende RufBus-Zentrale • tägliche Erreichbarkeit • Vereinfachung der RufBus-Regularien in den Fahrplänen • transparenter und leichter Zugang 	2017-2018
	Alternative Antriebsformen	<ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung der Umsetzbarkeit alternativer Antriebstechnologien im ÖPNV in den Städten 	ab 2019
	Auskunfts- und Mobilitätsplattformen	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der MDV-Informationen-App „easy.GO“ • Information und Buchung von AnrufBus- und RufBus-Fahrten in „easy.GO“ sollen möglich werden 	ab 2020
	Pilotprojekt: autonomer Bus	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeption, Einrichtung und Erprobung eines autonom fahrenden Busses zwischen dem Bahnhof Rackwitz, dem Ortsteil Neuschladitz und dem Schladitzer See 	2019-2022
	Bürgerbusse	<ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung der Einrichtung weiterer Bürgerbusse in ländlichen Räumen ohne ÖPNV-Angebot • Voraussetzung bürgerschaftliches Engagement 	ab 2017
Leerfahrtennutzung im freigestellten Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von Leerfahrten bzw. Öffnung von freigestellten Verkehren (z.B. Schüler-, Krankenfahrten) für die Integration in den ÖPNV • Integration dieser Leerfahrten in eine digitale Bestelungs- und Buchungssoftware sowie in die RufBus-Zentrale 	ab 2019	

Als Voraussetzung dafür ist eine zusätzliche und ausreichende Finanzierung durch den Freistaat Sachsen für ÖPNV-Maßnahmen zu gewährleisten, die über die bisherigen finanziellen Zuwendungen hinausgehen. Insbesondere bei Maßnahmen aus der sächsischen ÖPNV-Strategie müssen zudem lokale Kompetenzen des Aufgabenträgers Berücksichtigung finden, die eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Maßnahmen im Interesse aller Bevölkerungsgruppen erlauben. Für die vollständige Umsetzung der Maßnahmen von „Nordsachsen bewegt“ sind zusätzliche personelle Ressourcen beim Landkreis und den Verkehrsunternehmen erforderlich.



6.2. Entwicklung des Liniennetzes

Für die Entwicklung des Liniennetzes im Landkreis Nordsachsen ist in erster Linie die Umsetzung des definierten Verkehrsangebots (KAPITEL 3.2.) und damit die Etablierung des Liniennetzes gemäß KARTE 5 von besonderer Bedeutung. Darüber hinaus ist die Verflechtung mit dem angrenzenden Oberzentrum ein wichtiges Kriterium des Liniennetzes, da die Stadt Leipzig einen wesentlichen Bezugspunkt für die Bewohner des Landkreises darstellt.

6.2.1 Maßnahmen zum Liniennetz in Nordsachsen

Das Ziel des Landkreises ist die Umsetzung des definierten Liniennetzes gemäß KARTE 5. Das definierte 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 Entwicklung, Ausgestaltung und Umsetzung eines zukunftsfähigen und fahrgastfreundlichen Liniennetzes müssen die Linien der jeweiligen definierten Relationen betrachtet werden. Für alle Linien ist in besonderem Maße auf Übersichtlichkeit der Fahrpläne, kurze Reisezeiten und Verstetigung der Linienverläufe zu achten.

Für das Grundnetz bestehen gemäß ANLAGE 35 nur in Einzelfällen geringe Defizite. Aus diesem Grund ist es die Aufgabe der Akteure des ÖPNV, diese noch verbliebenen Mängel abzustellen und in der Zukunft die Relationen bzw. Linien in der festgesetzten Angebotsqualität zu erhalten. Für die Linien im Grundnetz können neben punktuellen Angebotsverbesserungen auch weiche Maßnahmen genutzt werden, um die Fahrgastzahlen im Hinblick auf die demografische Entwicklung im Landkreis langfristig stabil zu halten. Solche weichen Maßnahmen stellen insbesondere Imagekampagnen, eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und die verlässliche Erfüllung der Routineaufgaben dar.

Das Straßenbahnnetz im Landkreis Nordsachsen ist in seiner bisherigen Angebotsqualität zu erhalten.

Anhand der Analyse und Bewertung in den vorangegangenen Kapiteln wird deutlich, dass für die Stadtnetze in den größeren Städten des Landkreises eine detaillierte



Überprüfung notwendig ist, um die Anforderungen an den städtischen Nahverkehr gemäß KAPITEL 3 zu gewährleisten. Aus diesem Grund sind die Stadtverkehre u.a. hinsichtlich Angebotsqualität, systematischer Erschließung und integrativer Verknüpfung mit dem Eisenbahn- und Regionalbusverkehr zu untersuchen und ggf. neue Verkehrskonzepte zu erstellen. Anschließend sind diese zu bewerten und ggf. eine Umsetzung anzustreben.

Im Ergänzungsnetz sind die in ANLAGE 35 ersichtlichen Defizite zu beseitigen und ansonsten die bestehende Angebotsqualität für die angebundenen Ortschaften zu erhalten. Für Ortschaften, die bisher keine ausreichende Anbindung durch den ÖPNV aufweisen, ist eine angemessene Verbesserung des ÖPNV-Angebots zu prüfen und ggf. umzusetzen.

6.2.2 Verflechtung zum Oberzentrum Leipzig

Zwischen dem Landkreis Nordsachsen und der Stadt Leipzig bestehen enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen. So fahren mehrere Buslinien sowie die beiden Straßenbahnlinien 3 und 11 in das Stadtgebiet von Leipzig ein. Dadurch bestehen für die Einwohner des Landkreises Nordsachsen gute Möglichkeiten, sowohl das Zentrum von Leipzig, als auch am Hauptbahnhof, den Schienennah- und Fernverkehr zu erreichen. Die enge Verflechtung ist durch die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit belegt.

Tabelle 55: Pendlerbewegungen zum Oberzentrum Leipzig

	Einpender in den Landkreis Nordsachsen	Auspender aus dem Landkreis Nordsachsen
Leipzig, Stadt	11.153	18.161

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

Für Fahrgäste aus bzw. in Richtung Leipzig fungiert der ÖSPV in vielen Fällen als Zu- und Abbringer zum SPNV. Damit der ÖPNV in seiner Gesamtheit eine Alternative für Pendler gegenüber dem PKW-Verkehr darstellen kann, ist weiterhin auf systematische Fahrpläne, kurze Reisezeiten sowie pendlergerechte Bedienzeiträume zu achten.

Im Rahmen der Verflechtung des Landkreises Nordsachsen mit dem Oberzentrum Leipzig werden in Zukunft die Gewerbegebiete im Leipziger Nordraum eine besondere



Rolle einnehmen. Der Leipziger Nordraum umfasst den Flughafen Halle/Leipzig mit DHL, das Güterverkehrszentrum mit Porsche, die neue Messe mit dem Sachsenpark, Industriegebiet Seehausen und dem Industriepark Nord mit BMW, ergänzt um viele mittelständische Zulieferer. In diesem Bereich sind seit der Jahrtausendwende ca. 35.000 Arbeitsplätze entstanden. Eine weitere rasante Entwicklung wird prognostiziert, wodurch sich die Anzahl der Mitarbeiter bis zum Jahr 2030 voraussichtlich verdoppeln wird. Damit verbunden sind auch steigende Herausforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Die Stärkung des Umweltverbundes und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind hierbei wesentliche Bestandteile um zukünftig eine hohe Qualität bei gleichzeitig geringen Emissionen im Verkehr sicher zu stellen und die Pendlerbewegungen in Richtung Leipziger Nordraum mittel- bis langfristig zu stärken.

Der Landkreis Nordsachsen strebt daher die Entwicklung von Maßnahmen zur ÖPNV-Vernetzung mit dem Leipziger Nordraum an. Die Entwicklung dieser Maßnahmen basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Etablierung von direkten und schnellen Reiseketten in den für Pendler relevanten Taktungen und Zeiträumen aus den nordsächsischen Zentren, insbesondere Schkeuditz, Delitzsch, Taucha und Eilenburg
- Berücksichtigung von Querverbindungen abseits der SPNV-Strecken, um direkte und schnelle Relationen aus zentralen Orten in den Leipziger Nordraum herzustellen
- Prüfung von Fahrplanverdichtungen auf den bestehenden Linienabschnitten nach Krostitz sowie Radefeld
- Bestehende Landkreisgrenzen übergreifende Verbindungen müssen im Interesse der Pendler direkt und mit möglichst kurzen Wegstrecken an die Arbeitsstandorte angebunden werden
- Enge Kooperation und Vernetzung mit den Aufgabenträgern Stadt Leipzig und Saalekreis, um ein integratives und einheitliches Verkehrsnetz herzustellen
- Berücksichtigung von innovativen Verkehrskonzepten und digitaler Technologie



6.3. Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger

Für einen attraktiven ÖPNV ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger – also die Verknüpfung zwischen Bus, Zug und 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 multimodale Instrumente 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 bilden können. Als Verkehrsträger im Landkreis Nordsachsen sind daher die Straßenbahn, der Busverkehr und der Zugverkehr je nach Bedeutung integriert zu planen und umzusetzen. In der folgenden TABELLE 56 sind die Eigenschaften und Bedeutungen der Verkehrsträger dargestellt.

Tabelle 56: Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Nordsachsen

Verkehrsträger	Ausprägung	Verkehrsfunktion	Rangfolge der Angebotsgestaltung	
			Rang	abhängig:
Zugverkehr	RE, S-Bahn	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Mittelzentren und Mittel- und Oberzentren sowie entlang regionalbedeutsamer Verkehrsachsen 	1	Fernverkehr: SPFV
Busverkehr	Grundnetz: 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 des Stadtverkehrs in den Mittelzentren und Bad Döbeln 	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 der Mittelzentren und von Bad Döbeln 	3	Zugverkehr Busverkehr
Straßenbahn	Tram 3, 11	Leistungserbringung im Stadtverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu-/ Abbringer zum SPNV • Zu-/ Abbringer zum regionalen Busverkehr • tlw. Erschließung der Städte Schkeuditz und Taucha Direktverbindung ins Oberzentrum	3	Zugverkehr Busverkehr
Busverkehr	RufBus/ AnrufBus Ergänzungsnetz	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu-/Abbringer zum weiteren ÖPNV Angebot • Feinerschließung der Fläche • Angebotserweiterung in Räumen/ Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage 	4	allen anderen Verkehrsträgern



Die Vernetzung der Verkehrsträger stellt einen wichtigen Baustein für den Nahverkehr im Landkreis Nordsachsen dar. Der Einsatz von Busverkehr, Straßenbahn und Zugverkehr ist so vorzunehmen, dass in allen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern ein Mindestangebot zum nächsten Zentralen Ort etabliert wird. Das wichtigste Element für die Vernetzung sind dabei die Verknüpfungspunkte, an denen die einzelnen Verkehrsträger räumlich und zeitlich verbunden und damit kurze und komfortable Umstiege realisiert werden. Die Rangfolge der Angebotsgestaltung von einzelnen Verkehrsträgern und deren Ausprägung ergibt sich aus TABELLE 55. Im Rahmen der Bewertung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern an Verknüpfungspunkten wurde deutlich, dass noch Verbesserungspotenziale (Torgau, Taucha, Wernsdorf, Beilrode, Schildau, Löbnitz), sowohl bei der räumlichen, als auch bei der zeitlichen Verknüpfung bestehen (gemäß KAPITEL 4.1.7). Eine dahingehende Verbesserung entspricht den weiteren Arbeitsschritten im landkreisweiten Projekt „Nordsachsen bewegt“, in dem zukünftig noch die Säule „integrale Taktknoten“ bearbeitet werden wird.

Über die in Kapitel 3.5 festgelegten Verknüpfungspunkte hinaus ist im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖSPV-Liniennetzes zu prüfen, ob die Station Doberschütz künftig als Verknüpfungsstelle zwischen SPNV und Busverkehr weiterentwickelt werden kann.

6.3.2 Integration flexibler Bedienformen

Flexible Bedienformen können einen nachhaltigen und wirtschaftlichen Beitrag leisten, um in schwach besiedelten Räumen oder in zeitlichen Randlagen eine hohe Angebotsqualität im ÖPNV zu erreichen. Für den Landkreis Nordsachsen hat sich in diesem Zusammenhang der Einsatz des AnrufBusses im Gebiet zwischen Taucha und Eilenburg bewährt. Dieses Angebot wird durch die Bewohner intensiv genutzt und stellt aus Sicht des Aufgabenträgers eine gute Variante für eine zukunftsfähige und kundenorientierte Ergänzung des ÖPNV unter vertretbarem betrieblichen Aufwand dar.

Aus diesem Grund verfolgt der Landkreis Nordsachsen das Ziel, das erreichte Angebotsniveau von flexiblen Bedienformen – insbesondere des AnrufBusses – dauerhaft zu erhalten und zu prüfen, ob eine Ausweitung der flexiblen ÖPNV-Bedienung für weitere nachfrageschwache Räume im übrigen Kreisgebiet zur Ergänzung der angebotsorientiert und im Takt zwischen den Zentralen Orten verkehrenden Linien realisierbar



ist. Dafür müssten zunächst umfängliche und flächendeckende Analysen und Planungen durchgeführt werden, um die für flexible Bedienformen geeigneten Gebiete zu definieren. Mögliche flexible Angebote sind bei der Planung auf einen integralen Taktfahrplan von angebotsorientierten Takt-Relationen abzustimmen. Ziel ist dabei, dass die Bewohner von Gebieten ohne direkte Anbindung an das Taktliniennetz einfach und komfortabel ein flexibles Angebot zu ihrem Standort bzw. zur nächstgelegenen Haltestelle bestellen können und durch dieses direkt zu einem nahegelegenen Ziel bzw. zu einem benachbarten Verknüpfungspunkt mit dem weiterführenden ÖPNV-Taktverkehr befördert werden. Parallelverkehre zu bestehenden ÖPNV-Angeboten müssen dabei vermieden werden. Die öffentliche Kommunikation soll den AnrufBus durch die Marke „RufBus Flex“ unterstützen.

Als Voraussetzung für die Planung und Umsetzung weiterer Angebote als AnrufBus (ohne festen Fahrplan, ohne Haltestellenbindung, zum MDV-Tarif, ggf. mit Komfortzuschlag) gilt die rechtliche Genehmigungsfähigkeit dieser vollflexiblen Bedienform. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand ist eine dauerhafte Genehmigung dieser Bedienform gemäß PBefG derzeit nicht rechtlich abgesichert. Aus diesem Grund muss zunächst eine Klärung der rechtlichen Situation mit den beteiligten Akteuren hergestellt werden, um die notwendigen finanziellen und personellen Investitionen für die angedachte Erweiterung der flexiblen Bedienung (Planungskosten, Kooperationskosten, Bestellsystem, Mobilitätszentrale, usw.) nachhaltig aufzuwenden.

Folgendes Ablaufschema verfolgt der Landkreis Nordsachsen:





Sollte sich mittelfristig keine Klärung der Genehmigungsfähigkeit der vollflexiblen Bedienung herstellen lassen, zielt der Landkreis Nordsachsen auf die Erweiterung des RufBus-Systems ab. Im Vergleich zum „RufBus flex“ kann hiermit aufgrund der anderen Funktionsweise kein jedoch flächendeckendes Angebot für den Landkreis erreicht werden, da der RufBus als fahrplangebundenes Verkehrsangebot auf weitgehend festen Linienwegen eingesetzt wird.

Unabhängig von den oben aufgeführten Bestrebungen hinsichtlich einer Ausweitung der vollflexiblen ÖPNV-Bedienung wird für das bestehende RufBus-System eine Erweiterung der Bestellmöglichkeiten über technische Systeme (Internet- bzw. App-basiert) und die Verbesserung der Informationsübermittlung an die Fahrgäste geprüft.

6.3.3 Multimodalität und Intermodalität

Durch eine stärkere Ausdifferenzierung der Verkehrsarten im ÖPNV nimmt die Bedeutung von Multimodalität und deren Unterform der Intermodalität stetig zu. Unter Multimodalität wird die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines bestimmten Zeitraums verstanden, wohingegen Intermodalität die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer einzigen Reisekette beschreibt.

Multimodalität und Intermodalität ist im Landkreis Nordsachsen 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 Landkreis 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, etc.) und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV. Der Landkreis Nordsachsen als Aufgabenträger befürwortet solche Übergangsstellen und unterstützt die kommunalen Akteure nach verfügbaren Möglichkeiten hinsichtlich des Auf-/Ausbaus, der Erneuerung oder Modernisierung dieser Anlagen. Im Bereich des Fahrradverkehrs können die Bestrebungen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV an verschiedenen Bereichen verstärkt werden. Im Hinblick auf die Fahrradmitnahme in regulären Linienfahrzeugen sollte es in Zukunft bei allen Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit der Kapazität möglich sein, Fahrräder mitzunehmen. In diesem Zusammenhang prüft der Landkreis Nordsachsen, inwieweit, ggf. unter Mitwirkung lokaler Akteure, eine kosten-



freie Mitnahme ermöglicht werden kann. Zudem sollten die Kommunen im Landkreis für sichere Abstellmöglichkeiten¹⁵ von Fahrrädern sensibilisiert werden. Es sind die Ziele des Radverkehrskonzepts des Landkreises Nordsachsen zu berücksichtigen. Zu diesen bereits teilweise etablierten Formen der Intermodalität hat der Landkreis Nordsachsen auch weitere Möglichkeiten, wie innovative Verkehrsangebote für den 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 Landkreises Nordsachsen. Eine allgemeingültige Empfehlung im Rahmen des Nahverkehrsplans kann daher nicht erteilt werden. In einzelnen Fällen der Umsetzung des Entwicklungskonzepts des Landkreises sind solche innovativen Verfahren zu berücksichtigen.

Insgesamt verfolgt der Landkreis das Ziel, auch über multimodale Formen den ÖPNV in Nordsachsen zu stärken. Damit wird neben der Erfüllung der verkehrlichen Hauptaufgaben auch ein Beitrag zu gesellschaftspolitischen Zielsetzungen geleistet, wie die CO₂-Reduzierung oder die Abmilderung von Folgen des demografischen Wandels. Der Landkreis Nordsachsen unterstützt die Realisierung einer verkehrsmittelübergreifenden Auskunfts- und Buchungssapp durch den MDV.

6.4. Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten

Neben der Beseitigung von Defiziten, die zur Erfüllung der Mindeststandards des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen 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 57).

¹⁵ Dabei eignen sich insbesondere abschließbare Fahrradboxen, welche die Fahrräder vor Vandalismus und Diebstahl schützen. Zudem können in diesen Boxen Ladestationen für Pedelecs installiert werden.



Tabelle 57: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung

Nr.	Maßnahme	Verantwortung
1	Internetseite des Landkreises bezüglich ÖPNV aufwerten: <ul style="list-style-type: none"> • MDV-Routenplaner auf Landkreis-Website • Verlinkung zum MDV auf Landkreis-Start-Website • Verlinkung zu den Verkehrsunternehmen auf Landkreis-Start-Website 	LK Nordsachsen
2	Aktualisierung, Prüfung auf Richtigkeit und Vollständigkeit sowie ansprechende Optik der Internetseiten der Verkehrsunternehmen (z.B. fehlende Busfahrpläne bei Geißler-Reisen GbR; Verbesserung der Fahrgastansprache).	Verkehrsunternehmen
3	Fahrplanbuch: Der nordsächsische Abschnitt der Tram 3 und 11 sollte vollständig mit allen Haltestellen im Fahrplanbuch dargestellt werden. Zudem sollten die Linien 81 und 527 mit ins Fahrplanbuch aufgenommen werden. Prüfung einer möglichen Zusammenführung der beiden Fahrplanbücher in ein Gesamtwerk.	LK Nordsachsen MDV
4	Informationen zum Bürgerbus Arzberg in Fahrplanheft und bei mdv.de aufnehmen	LK Nordsachsen MDV
5	Stärkung des Vertriebs von Job-Tickets, insbesondere in Hinblick auf kommunale Verwaltungen, Unternehmen	LK Nordsachsen Verkehrsunternehmen
6	Prüfen der Haltestellennamen auf Eindeutigkeit hinsichtlich der Bezeichnung. Zur Vermeidung von Verwechslungen bzw. für eine gute Übersichtlichkeit ist anzustreben, dass jede Haltestelle einen eindeutigen Namen im Landkreis besitzt. Ggf. ist zu prüfen, ob Haltestellennamen generell vom Aufgabenträger zu definieren sind. Haltestellennamen sind in regelmäßigen Abständen auf Aktualität zu prüfen.	LK Nordsachsen
7	Vergabe der Haltestellennamen: alle definierten Verknüpfungspunkte sollten prägnante Namen haben (Busbahnhof, Verknüpfungspunkt, Zentralhaltestelle) (z.B. Belgern, Oschatzer Straße => Belgern, Busbahnhof)	LK Nordsachsen Verkehrsunternehmen
8	Flyer für den Landkreis Nordsachsen zum RufBus-Angebot erarbeiten, der überall verwendet werden kann (Fahrplanbuch, an Haltestelle, auf Nahverkehrsw Webseiten etc.) - derzeit finden sich die Inhalte an verschiedenen Stellen: bei Fahrplänen, im Vorwort des Fahrplanbuches, auf Website etc.	LK Nordsachsen Verkehrsunternehmen
9	Für die Öffentlichkeitsarbeit des ÖPNV sind Änderungen der Linienrouten oder Fahrzeiten 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.	Verkehrsunternehmen
10	Ausweitung von Angeboten des Mobilitätstrainings (Schulung zu ÖPNV-Grundlagen) für spezielle Zielgruppen, wie bspw. Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen	LK Nordsachsen Verkehrsunternehmen
11	Prüfauftrag: Untersuchung einer tariflichen Lösung zur Integration Bereichs Falkenberg/Elster in den MDV-Tarif für Verbundgrenzen überschreitende Fahrten	LK Nordsachsen, MDV, VBB, Verkehrsunternehmen

6.5. Barrierefreiheit im ÖSPV

Die Ermittlung der Analysedaten zur Barrierefreiheit wurde als Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen begonnen und wird bis Ende des Jahres 2019 fertiggestellt. Auf Basis dieser Grundlage werden strategische Maßnahmen sowie ein priorisierter Zeitplan erarbeitet gemäß KAPITEL 3.12. Abseits der strategischen Planung sind die Akteure des ÖPNV sowie die Kommunen angehalten mögliche Maßnahmen zur Herstellung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß den anerkannten der Regeln der Technik herzustellen. Der Landkreis Nordsachsen bietet im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen seit 2015 ein Fördermittelprogramm für Kommunen an.



6.6. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Unternehmen und Gewerbestandorte haben eine Vielzahl an Mobilitätsbedürfnissen und sind folglich große Verkehrserzeuger und Multiplikatoren im Personenverkehr. Hierzu gehören neben den Arbeitswegen der Mitarbeiter auch der Kunden- und Besucherverkehr sowie der Dienstreiseverkehr. Durch die Analyse und Bewertung der Gewerbestandorte im Rahmen der regionalbedeutsamen Ziele wurden verschiedene Defizite festgestellt (siehe KAPITEL 3.8, 4.1.9). Zur Verbesserung der Mobilität kann das betriebliche Mobilitätsmanagement Lösungsmöglichkeiten aufzeigen.

Mit Hilfe dieser strategischen Planungsmethode soll eine umwelt- und sozialorientierte Gestaltung der Verkehre von Gewerbegebieten und -standorten angeregt werden. Dadurch kann eine Mobilität gewährleistet werden, die sich nicht ausschließlich auf die Nutzung des eigenen PKWs konzentriert, sondern Mitarbeitern, Kunden oder Besuchern auch alternative Optionen (Fuß, Rad, ÖPNV, CarSharing, Mitfahrzentralen etc.) ermöglicht. Um dieses Ziel zu erreichen, bedient sich das betriebliche Mobilitätsmanagement einer großen Bandbreite an Maßnahmen für verschiedene Verkehrsmittel. Dabei ist hervorzuheben, dass keine grundsätzliche Pauschallösung existiert. Es ist vielmehr notwendig, jeden Betrieb oder jede Gewerbeansiedlung individuell zu analysieren, um daraus die passenden Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Zum einen kann das Ziel sein, nur eine zeitbegrenzte Maßnahme (z. B. Mobilitätsaktionstag) zu verfolgen, zum anderen einen umfassenden langfristigen Mobilitätsplan mit einem Maßnahmenmix zu entwickeln.

Wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen ist, dass eine Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern wie Verkehrsunternehmen und Verwaltung erfolgt. Jede Maßnahmenumsetzung muss durch eine zugeschnittene Kommunikation an die Zielgruppen begleitet werden.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement bietet Gewerbestandorten und Betrieben mit Fokus auf die Fachkräftesicherung und -gewinnung aber auch hinsichtlich weiterer Aspekte wesentliche Vorteile:

- Die Erreichbarkeit der Standorte wird für Mitarbeiter, Kunden und Besucher, vor allem für jene, die kein eigenes Auto besitzen, verbessert.
- Die Attraktivität des Betriebes bei der Personalgewinnung steigt. Damit kann ein größerer Pool an potenziellen Arbeitskräften angesprochen werden.



- Die Kosten beim Bau und Betrieb von Firmenparkplätzen und -parkhäusern können reduziert werden. Die als Parkraum vorgesehenen Flächen können für andere betriebliche Zwecke genutzt werden.
- Die Unfallkosten für den Weg zur Arbeit werden gesenkt.
- Die Imagewirkung des Unternehmens wird durch fortschrittliches Handeln und dem Beitrag zum Umweltschutz positiv beeinflusst.

Zudem profitieren auch die Mitarbeiter konkret von den Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements:

- Sie können Kosten einsparen, indem sie beispielsweise ein vergünstigtes Job-Ticket erhalten oder aufgrund einer besseren Anbindung den (Zweit-)Wagen abschaffen können.
- Sie haben bessere Wahlmöglichkeiten zwischen Alternativen für den Arbeitsweg.
- Der Arbeitsweg kann entspannter und sicherer werden.

Für den Landkreis Nordsachsen ist die Kooperation mit Unternehmen ein wichtiger Bestandteil der Wirtschaftsförderung und des Umweltschutzes. So werden einerseits die Wirtschaftsstandorte gestärkt und die Ziele zur Fachkräftesicherung und -gewinnung gefördert, andererseits die umweltpolitischen Ziele der Region unterstützt, da vor allem umweltfreundliche Verkehrsmittel im Vordergrund stehen. Zudem können mit Hilfe des betrieblichen Mobilitätsmanagements die Unternehmen als zentrale Verkehrserzeuger in die Entwicklung von Lösungen mit eingebunden werden. Des Weiteren ist es möglich, durch zielgruppenspezifische Bereitstellung von Informationen die Mobilitätsangebote der Region direkt zu vermarkten und folglich den Nutzungsgrad von bestehenden oder neueingeführten Angeboten zu erhöhen. Der Landkreis Nordsachsen hat im Jahr 2019 ein Projekt zur Steuerung des betrieblichen Mobilitätsmanagements initiiert.

6.7. Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Für die Zukunft muss sich der Landkreis Nordsachsen auf Herausforderungen, wie den demografischen Wandel, einstellen. Zudem müssen klimapolitische Ziele verstärkt umgesetzt werden. Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass sich der ÖPNV stetig weiterentwickelt und künftige Entwicklungen berücksichtigt. Das Ziel bleibt dabei, einen kundenfreundlichen und qualitativ hochwertigen ÖSPV den Einwohnern des Landkreises Nordsachsen 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 Landkreises geschaffen ist, sich am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben zu beteiligen. Für die Weiterentwicklung des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen sind daher die folgenden Maßnahmen aus TABELLE 58 für die Laufzeit des Nahverkehrsplans geplant, um die vollständige Erfüllung der geforderten Festlegungen aus KAPITEL 3 umzusetzen. Für die Realisierung der Maßnahmen sind der Landkreis Nordsachsen und die Verkehrsunternehmen zuständig.

Tabelle 58: Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umset- zungs- zeitraum
1	Bestandslinien- netz im Regio- nalverkehr Kap. 3; Kap. 4.1.1,4.1.2, 4.1.4 Kap. 6.2	Das Bestandsliniennetz ist bedarfsgerecht und strategisch weiterzuentwickeln. Weiche Maßnahmen, wie Imagekampagnen, eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und die verlässliche Erfüllung der Routineaufgaben sind durchzuführen.	hoch	in Abhängigkeit vom Maßnahmen- umfang: Finanzierung: ab 2020: offen	ab 2019
2	Stadtverkehre Kap. 3 Kap. 4.1.3 Kap. 6.2	Alle Stadtverkehre sowie ein potenzieller Stadtverkehr in Schkeuditz sind u.a. hinsichtlich Angebotsqualität, systematischer Erschließung und integrativer Verknüpfung mit dem Regionalverkehr zu untersuchen und ggf. neue Verkehrskonzepte zu erstellen. Anschließend sind diese ebenfalls in der Laufzeit des Nahverkehrsplans umzusetzen	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: Planung: gesichert Umsetzung: offen	ab 2019
4	Nordsachsen bewegt Kap. 6.1	Umsetzung der Projektmaßnahmen zu „Nordsachsen bewegt“, insbesondere Maßnahmen aus TABELLE 53 sowie die Maßnahmen der sächsischen Strategiekommission.	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: ab 2020: offen	seit 2017
5	Barrierefreiheit Kap. 4.5 Kap. 6.5.	Es ist ein Ziel während der Laufzeit des Nahverkehrsplans alle notwendigen Daten zu erfassen und entsprechende Datenbanken zu erstellen (z.B. Haltestellenkataster). Anschließend soll der Nahverkehrsplan zum Thema Barrierefreiheit aktualisiert werden. Das Fördermittelprogramm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen ist langfristig zu sichern.	hoch	zusätzliche Kosten Finanzierung: Planung: gesichert Projektsteuerung & Fördermittel- programm: ab 2020: offen	seit 2015
6	Flexible Bedienformen Kap. 3.4; Kap. 4.1.6 Kap. 6.3.2	Die ÖPNV-Angebote durch flexible Bedienformen in dünn besiedelten Räumen und zu schwachfrequentierten Zeiten sind zu stärken und auszuweiten. Für die weitere Entwicklung der flexiblen Angebote sollten die Maßnahmen aus KAPITEL 6.4.2 umgesetzt werden.	hoch	zusätzliche Kosten u.a. ggf. für Rechtsberatung Finanzierung: offen	ab 2019



Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umset- zungs- zeitraum
7	Betriebliches Mobilitätsma- nagement Kap. 6.6.	Der Landkreis Nordsachsen hat im Jahr 2019 ein Projekt zur Steuerung des betrieblichen Mobilitätsmanagements initiiert.	mittel	zusätzliche Kosten Finanzierung: 2019: gesichert 2020: offen	ab 2019
8	Verknüpfungspunkte Kap. 3.5; Kap. 4.1.7; Kap. 6.3.1;	Im Rahmen der Bewertung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern an Verknüpfungspunkten wurde deutlich, dass das bisherige gute Niveau erhalten werden muss sowie an einzelnen Haltepunkten (Torgau, Taucha, Wernsdorf, Beilrode, Schildau, Löbnitz) noch Verbesserungspotenziale bestehen (gemäß KAPITEL 4.1.7). Außerdem Bearbeitung des Prüfauftrags zur Busverknüpfung am Bf. Doberschütz.	mittel	keine	2020- 2022
9	Anbindung regionalbedeut- samer Ziele Kap. 3.8; Kap. 4.1.9	Anbindung aller regionalbedeutsamer 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. Für Standorte mit bereits erfüllten infrastrukturellen Voraussetzungen (z. B. Schladitzer See, Biedermeierstrand, sind Erschließungsmöglichkeiten durch Anpassung der Linienführungen zu prüfen.	mittel	möglichst: ohne zusätzliche Kosten durch Umstrukturierung	2019- 2021
10	Anschluss- sicherung Kap. 3.6. Kap. 4.1.8	Nach erfolgreicher Evaluation des bestehenden Systems der Anschluss-sicherung sollte eine Vermarktung dieses Angebots erfolgen.	mittel	zusätzliche Kosten im niedrigen Be- reich, Finanzierung: offen	ab 2020
11	Beschwerde- management Kap. 3.10 Kap. 4.3	Es ist ein Beschwerdemanagement gemäß den Festsetzungen in KAPITEL 3.10 durchzuführen	mittel	keine	ab 2020
12	Fahrzeuge Kap. 3.9, 4.4	Die Niederflurquote ist zielstrebig zu steigern, um eine Grundvoraussetzung der Barrierefreiheit herzustellen. Zudem sind die geforderten Standards aus Kap. 3.9 umzusetzen. 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.	hoch mittel	keine, da im Rahmen der planmäßigen Erneuerung Ggf. zusätzliche Planungs- und Umsetzungskosten Finanzierung: offen	ab 2020
13	Fahrradmit- nahme in ÖSPV- Fahrzeugen Kap. 4.4 Kap. 6.3.3	In allen regulären Linienfahrzeugen des ÖSPV ist eine Fahrradmitnahme möglich zu machen und mit den Regelungen des Nahverkehrsplans und des MDV in Einklang zu bringen. In diesem Zusammenhang Prüfung, inwieweit die Fahrradmitnahme kostenfrei ermöglicht werden kann.	mittel	geringe zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2020



Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umset- zungs- zeitraum
14	Ortterschlie- ßung durch Haltestellen Kap. 3.3; Kap. 4.1.5	Prüfung der Möglichkeiten und ggf. Umset- zung dieser zur weiteren Erhöhung des Erschließungsgrades durch Haltestellenver- dichtung (ggf. testweise) sowie zur Reisezeit- verkürzung gemäß Kapitel 4.1.5.	mittel	geringe zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	2020- 2024
15	Verflechtung zum Oberzent- rum Leipzig Kap. 6.2.2	Prüfung/ Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung mit dem Leipziger Nordraum	mittel	ggf. zusätzliche Kosten für Ange- botserweiterungen Finanzierung: offen	ab 2020
16	Information und Service Kap. 3.1; Kap. 3.10; Kap. 4.3.	Hinsichtlich der Information und Kommunika- tion sind die geforderten Festsetzungen aus KAPITEL 3 sowie die Verbesserungsmaßnah- men aus ANLAGE 49 umzusetzen.	niedrig	keine	ab 2020
17	Erhöhung der Auslastungs- quoten Kap. 6.4	Umsetzung der Maßnahmen aus TABELLE 56	niedrig	ggf. zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2020



7 VERKEHRSPROGNOSE

Im Rahmen der Verkehrsprognose des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen 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.

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 59 und 60 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 Differenzierung zwischen Mittelzentren und ländlichem Raum sowie abhängig von der Entfernung zu den Oberzentren Leipzig und Halle (Saale)
- in den Oberzentren Halle (Saale) bzw. Leipzig wächst die Bevölkerungszahl weiter 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 20 und ab 65 Jahre
- absolute Abnahme der Anzahl der Bevölkerung in der Altersgruppe unter 6 Jahren sowie zwischen 20 und 65 Jahren

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



Tabelle 59: 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: Raumkategorien		
Bevölkerungsstruktur zu Kap. 2.1.3	veränderte Einwohnerzahl (2025 zu 2018)		
	im Landkreis Nordsachsen		
	benachbarte Landkreise/ kreisfreie Städte:	im Saalekreis	-2,6 %
		im Landkreis Anhalt-Bitterfeld	-5,5 %
		im Landkreis Wittenberg	-6,4 %
		im Landkreis Wittenberg	-8,0 %
		im Landkreis Elbe-Elster	-6,6 %
		Im Landkreis Meißen	-1,6 %
		im Landkreis Mittelsachsen	-4,3 %
		im Landkreis Leipzig	-0,9 %
in der Stadt Leipzig		+15,0 %	
in der Stadt Halle (Saale)	+2,6 %		
Proportionale Entwicklung bei Anzahl der Beschäftigten am Wohnort/Arbeitsort			
<small>Quellen: 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030 Sachsen-Anhalt, 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030 (Mittelwert), Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030 für das Land Brandenburg, Bevölkerungsprognosen der Stadt Leipzig</small>			
weitere regional bedeutsame Ziele zu Kap. 2.3	unveränderte Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächiger Industrie- und Gewerbegebiete, der Freizeitziele und touristischen Einrichtungen, medizinischer Einrichtungen		

Die 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 für den Freistaat Sachsen umfasst zwei Varianten, welche sich in den Annahmen zu Auslandswanderung und Geburtenhäufigkeit unterscheiden. Mit der Prognosevariante 1 werden im Vergleich zur Variante 2 höhere Einwohnerzahlen ermittelt. Da eine Tendenz zur höheren Wahrscheinlichkeit einer der beiden Varianten derzeit nicht absehbar ist, basieren die Hochrechnungen zur Verkehrsnachfrage auf einer Schnittmenge (Mittelwert) aus den Prognosevarianten 1 und 2.

Für das Oberzentrum Leipzig kommt die von der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung abweichende Prognose der Stadt Leipzig für das Stadtgebiet zur Anwendung. Hierdurch wird ein höherer Detaillierungsgrad der Prognosen erreicht und der Vorgabe Rechnung getragen, die aktuellsten verfügbaren Datengrundlagen zu verwenden.



Tabelle 60: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2025

	Einwohner 2018	Einwohnerprognose 2025	Absolute Veränderung	Prozentuale Veränderung	
Arzberg	1.900	1.900	+/- 0	+/- 0	
Bad Dübén, Stadt	7.900	7.600	-300	-4 %	
Beilrode	4.200	4.100	-100	-2 %	
Belgern-Schildau, Stadt	7.800	7.300	-500	-6 %	
Cavertitz	2.300	2.200	-100	-4 %	
Dahlen, Stadt	4.300	4.200	-100	-2 %	
Delitzsch, Stadt	24.700	24.200	-500	-2 %	
Doberschütz	4.100	4.000	-100	-2 %	
Dommitzsch, Stadt	2.500	2.400	-100	-4 %	
Dreiheide	2.100	2.000	-100	-5 %	
Eilenburg, Stadt	15.600	15.200	-400	-3 %	
Elsnig	1.400	1.400	+/- 0	+/- 0	
Jesewitz	3.100	3.000	-100	-3 %	
Krostitz	3.800	3.700	-100	-3 %	
Laußig	3.700	3.600	-100	-3 %	
Liebschützberg	2.900	2.900	+/- 0	+/- 0	
Löbnitz	2.100	2.000	-100	-5 %	
Mockrehna	5.000	4.800	-200	-4 %	
Mügeln, Stadt	6.000	5.500	-500	-8 %	
Naundorf	2.300	2.200	-100	-4 %	
Oschatz, Stadt	14.500	13.200	-1.300	-9 %	
Rackwitz	5.000	4.900	-100	-2 %	
Schkeuditz, Stadt	17.700	18.600	+900	+5 %	
Schönwölkau	2.400	2.400	+/- 0	+/- 0	
Taucha, Stadt	15.400	16.300	+900	+6 %	
Torgau, Stadt	20.100	19.100	-1.000	-5 %	
Trossin	1.300	1.200	-100	-8 %	
Wermisdorf	5.300	4.800	-500	-9 %	
Wiedemar	5.200	5.100	-100	-2 %	
Zschemplín	2.900	2.800	-100	-3 %	
Summe Landkreis	197.500	192.600	-4.900	-2,5 %	
davon:	unter 6 Jahre (J.)	9.300	8.600	-700	-7,5 %
	6 bis unter 20 J.	21.600	23.400	+1.800	+8,3 %
	20 bis unter 65 J.	119.300	103.300	-16.000	-13,4 %
	65 J. und älter	47.600	57.300	+9.700	+20,4 %
<i>Berechnungsbasis: 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030 (Mittelwert), eigene Berechnungen</i>					

Hinsichtlich der Entwicklung der Schülerzahlen (als Grundlage für den künftigen Schülerbeförderungsbedarf) wird von den in TABELLE 61 aufgeführten Prognosedaten der betreffenden Altersklassen ausgegangen (6 bis unter 20 Jahre). Hieraus ist die folgende Entwicklung ableitbar:


Tabelle 61: Abschätzung zur Entwicklung der Schülerzahlen im 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 2017/2018	+ 5 %
	veränderte Gesamtschülerzahl aller Sekundarschulen im Schuljahr 2025/2026 zu 2017/2018	+ 6 %
	veränderte Gesamtschülerzahl aller öffentlichen Gymnasien im Schuljahr 2025/2026 zu 2017/2018	+ 10 %
	Förderschüler im Schuljahr 2025/26 zu 2017/2018	+ 5 %
	Mittlere Entwicklung (alle Schulformen)	+ 8 %

Quelle: Eigene Abschätzungen auf Basis der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen

7.2. Entwicklung der Verkehrsnachfrage

7.2.1 Grundlagen

Gegenstand und Szenarien

Die strukturelle Entwicklung im Landkreis Nordsachsen 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 2018

Es werden das Verkehrsangebot im ÖPNV des Landkreises Nordsachsen im Jahresfahrplan 2018 sowie die in diesem Zeitraum gültigen 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 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.

Da die im **Prognoseplanfall** zusätzlich zu bewertenden Maßnahmen i.d.R. räumlich/zeitlich begrenzt wirksam bzw. modellhaft nicht abbildbar sind (z. B. Aufwertung der Stadtverkehrsangebote, Erweiterung der Rufbusangebote zur Schwachverkehrszeit, Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, Vermarktungs- und Kommunikationsmaßnahmen) wird die nachfrageseitige Wirkungsabschätzung der planerischen Maßnahmen ohne erneute Modellrechnung als Fortschreibung des Prognose-0-Falls durchgeführt.

Die Daten des Schienenpersonennahverkehrs finden in Hinblick auf die Prognose des ÖSPV Berücksichtigung. Eine eigenständige Prognose für den Zugverkehr ist kein Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans. Hierzu wird auf den geltenden Nahverkehrsplan des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig verwiesen.



7.2.3 Ergebnisse

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

Der Prognose-0-Fall berücksichtigt die in Kapitel 7.1 genannten Rahmenbedingungen:

- Entwicklung der Bevölkerung (-2,6 %, differenziert nach Gemeinden)
- Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen Schulen (+8 %, 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 Landkreises Nordsachsen haben. Für die Verkehrsnachfrage im Landkreis Nordsachsen werden, unter Annahme eines gleichbleibenden ÖPNV-Angebots bis 2025 (keine angebotsseitigen Maßnahmen), die folgenden Entwicklungen erwartet:

- Zuwachs der Verkehrsnachfrage im Busverkehr um insgesamt ca. 10 %, dabei
 - 11 % im Regionalverkehr,
 - 9 % im Stadtverkehr (außer Stadtbus in Bad Dübener Heide)
- Zuwachs der Verkehrsnachfrage im Straßenbahnverkehr um 22 %
- Nachfragezuwachs in der Schülerbeförderung gemäß Schülerzahlen um ca. 8 %
- Zunahme des Pkw-Verkehrs um ca. 4 % (nach Fahrzeugkilometern)

Unter Berücksichtigung der dargestellten Entwicklung wäre, sofern das ÖPNV-Angebot in der derzeitigen Qualität unverändert erhalten bleibt, bezogen auf die Verkehrsnachfrage im Analysezustand 2018 (siehe KAPITEL 2.5) bis zum Zielhorizont 2025 die in der nachfolgenden TABELLE 62 angegebene Entwicklung zu erwarten:

Tabelle 62: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Nordsachsen bis 2025 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)

beförderte Personen	2018	2025	Entwicklung
Regionalbus	3.400.000	3.774.000	+11%
Stadtbus	1.963.000	2.140.000	+9%
Straßenbahn	1.700.000	2.074.000	+22%
Summe/Mittel	7.063.000	7.988.000	+13%



Die Zuwächse im Regionalbusverkehr resultieren aus des strukturellen Zuwächsen des Oberzentrums Leipzig und den daraus folgenden Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsströmen sowie der Nachfragesteigerung innerhalb der Schülerbeförderung.

Die Nachfrage im Stadtbusverkehr steigt durch die demografische Entwicklung (Zuwachs bei Schülern und Senioren) und in Folge der Zubringerfunktion zum wachsenden SPNV in Richtung Oberzentrum Leipzig.

Die Straßenbahnlinien zwischen Schkeuditz bzw. Taucha und Leipzig weisen neben ihrer Funktion als Zubringerverkehrsmittel in Richtung des Oberzentrums auch eine Bedeutung innerhalb der jeweiligen Stadt auf, welche durch die wachsende Zahl der Pendler in das Oberzentrum in Verbindung mit den steigenden Einwohnerzahlen der Städte die höheren Nachfragezuwächse erwarten lassen.

Entwicklung bis 2025 unter Umsetzung geplanter Maßnahmen

Die Verkehrsnachfrageabschätzung für 2025 unter Berücksichtigung netz- und angebotsseitiger planerischer Maßnahmen (Prognoseplanfall) umfasst insbesondere folgende Verbesserungen:

- Stadtverkehre
- Flexible Bedienformen
- Zusätzliche Haltestellen
- Vermarktungs- und Kommunikationsmaßnahmen

Für Regionalbus- sowie Straßenbahnverkehr sind, aufgrund des Grenzen des angewendeten VISUM-Modells, im Rahmen der Prognose keine angebotsseitigen Maßnahmen berücksichtigt. Hinsichtlich der durch die sächsische Strategiekommission in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen (KAPITEL 6.1.) zur Erweiterung der PlusBus- und TaktBus-Angebote sind für die betreffenden Korridore je nach Umfang der Angebotserweiterungen ggf. weitere Nachfragesteigerungen zu erwarten.



Tabelle 63: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Nordsachsen bis 2025 unter Berücksichtigung angebotsseitiger Maßnahmen

beförderte Personen	2025 (Prognose-0-Fall)	2025 Planfall (mit Maßnahmen)	Entwicklung
Regionalbus	3.774.000		+/-0
Stadtbus	2.140.000	2.500.000	+17%*
Flexible Bedienformen	9.000	75.000 **	+ 733 %
Straßenbahn	2.074.000		+/-0
Summe/Mittel	7.997.000	8.423.000	+5,3%

* inkl. Annahme 200.000 Nutzer/a für einen neuen Stadtbusverkehr in Schkeuditz

** entspricht ca. 2 % der Nachfrage des Bus-Regionalverkehrs bei landkreisweiter vollflexibler Bedienung

Fazit

Der sich bis zum Jahr 2025 nur noch gebremst fortsetzende Bevölkerungsschwund in Verbindung mit nochmals wachsenden Schülerzahlen wird zu einem Ansteigen der Verkehrsnachfrage insgesamt über alle Verkehrsarten führen, von welchem auch der ÖPNV entsprechend profitieren wird. Dieser Zuwachs betrifft sowohl den Binnenverkehr innerhalb des Landkreises Nordsachsen, als auch die Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsströme. Insbesondere die Städte und Ortsteile in unmittelbarer Nachbarschaft zum Oberzentrum Leipzig profitieren dabei von wachsenden Auspendlerzahlen. Eine Ursache dafür ist in der Entwicklung des Wohnungsmarkts im Oberzentrum Leipzig in Verbindung mit neu entstehenden Arbeitsplätzen zu suchen. Zahlreiche Erweiterungen betreffen Gewerbestandorte in unmittelbar an den Landkreis Nordsachsen angrenzenden Leipziger Stadtteilen, welche voraussichtlich zu einem Anwachsen der Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsströme in Richtung des Landkreises Nordsachsen führen.

Hinsichtlich der Planfallprognose sei darauf hingewiesen, dass bereits im Zeitraum 2017/2018 umgesetzte, wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung und Erweiterung der Angebote im Busverkehr (Einführung weiterer PlusBus-Linien, Verbesserung der Vertaktung, Verdichtung des Fahrplanangebots) bereits umgesetzt und somit im Prognose-0-Fall berücksichtigt sind. Die Planfallprognose berücksichtigt deshalb hauptsächlich die geplanten Verbesserungen in den Stadtverkehren sowie die Ausweitung der vollflexiblen ÖPNV-Angebote auf weitere Bedienegebiete. Beide Maßnahmen führen zu weiterer Steigerung der ÖPNV-Nutzung. Ergänzend sollen die empfohlenen Maßnahmen zu Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung einen Beitrag zur Gewinnung neuer Fahrgäste leisten. Dieser ist im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans jedoch nicht näher quantifizierbar.



8 LINIENBÜNDELUNG UND LEISTUNGSVERGABE

Der Landkreis Nordsachsen möchte sein Mobilitätsangebot aktiv gestalten und vergibt daher zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge sowie als Beitrag zu einer umweltfreundlichen Alternative zum PKW-Verkehr ÖSPV-Leistungen. Dadurch können die geforderten Festlegungen aus KAPITEL 3 erfüllt und damit ein attraktiver ÖPNV für die Bewohner des Landkreises Nordsachsen ermöglicht werden. Die Vergabe von Leistungen des ÖSPV erfolgt durch öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA), in dem zusätzlich zum Nahverkehrsplan spezifische Regelungen zur Leistungserbringung vertraglich abgesichert werden. Die Vergabe richtet sich nach der EU-Verordnung 1370/2007. Die Situation im Landkreis Nordsachsen erlaubt es derzeit nicht, dass ÖSPV-Leistungen eigenwirtschaftlich durchgeführt werden.

8.1. Zielsetzungen der Linienbündelung

Die Möglichkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Abs. 2 PBefG. Hierbei werden im Interesse des Fahrgastes an einem integrierten Verkehrsangebot sowie im Interesse des kommunalen Aufgabenträgers an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung verkehrlich und wirtschaftlich miteinander verbundene Linien zu Linienbündeln zusammengefasst. So sollen Synergien erhalten bzw. erzeugt und die wirtschaftliche Effizienz des ÖPNV verbessert werden. Gleichzeitig soll auf diese Weise eine Desintegration der verkehrlichen Leistung aufgrund einer „Rosinenpickerei“ (also einer Konzentration auf ertragsstarke Linien) verhindert werden, da dieses zu einem eingeschränkten Eingehen auf die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und/oder zu einer Steigerung der finanziellen Belastung für die öffentlichen Haushalte führen könnte.

Als Aufgabenträger des ÖPNV liegt es in der Verantwortung des Landkreises, dass ein bezahlbarer und hochwertiger ÖPNV für alle Bürger aufrechterhalten werden kann. Der größte Nutzen für den Fahrgast und die größtmögliche Effizienz bei der Erstellung des Verkehrsangebotes lässt sich erzielen, wenn das Busverkehrsnetz (inkl. Bedarfsverkehrsleistungen) im Landkreis als eine zusammenhängende verkehrliche und wirtschaftliche Einheit betrachtet wird, da nur so alle sich ergebenden Synergieeffekte vollständig ausgeschöpft werden können.



Durch die Bündelung aller Linien können einzelne Linien, deren Genehmigungen zur Verlängerung anstehen, nicht isoliert von den anderen Linien des Bündels behandelt werden, sondern nur als integraler Bestandteil einer größeren Einheit. Das bedeutet, dass im Falle eines unternehmensinitiierten Genehmigungswettbewerbes nur das Bündel im Ganzen Gegenstand eines solchen Verfahrens wird. Mit diesem Konzept wird gewährleistet, dass der Netzzusammenhang im Interesse eines integrierten Verkehrsangebots erhalten und dabei die Inhomogenität der einzelnen Linien im Hinblick auf ihre jeweilige Ertragsstärke und Kostenintensität intern ausgeglichen wird. Dies entspricht nach der Gesetzesbegründung des § 9 Abs. 2 PBefG dem Ziel des PBefG. Der Grundgedanke nach dem novellierten PBefG (vgl. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d) ist die Vermeidung eines auf wirtschaftlich lukrative Linien beschränkten Genehmigungswettbewerbs mit hohen Unternehmensrenditen und dem daraus resultierenden Verbleib wirtschaftlich nicht auskömmlicher Linien beim Landkreis (sog. „Rosinenpickerei“).

Durch dieses Linienbündelungskonzept kann also unter Wahrung der Vorgaben des PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Ziel erreicht werden, den ÖPNV im Landkreis als ein Gesamtnetz zu planen, zu gestalten und auf Basis einer vertraglichen Regelung über die Leistungserstellung zu vergeben; und zwar zum größtmöglichen Vorteil:

- für die Fahrgäste,
- für die Finanzierung des Angebotes durch den Aufgabenträger,
- für die Sicherstellung des größtmöglichen Einflusses auf die Organisation und die konzeptionelle Planung des Verkehrs und seiner Qualität seitens des Aufgabenträgers und der Selbstverwaltung.

8.2. Konzeption der Linienbündelung

Bei der Konzeption der Linienbündelung wurden folgende Kriterien berücksichtigt.

- Verkehrliche Verflechtungen zwischen den Linien: Gemeinden bzw. (Haupt-) Achsen werden in den meisten Fällen nicht nur von einer Linie bedient. Vielmehr ergänzen sich mehrere Linien zu einem bestmöglich abgestimmten lokalen Angebot, das aufgrund seiner Einbindung in das Gesamtnetz auf weite Bereiche des Landkreises ausstrahlt. Änderungen im Angebot einer Linie haben so regel-



mäßig Auswirkungen auf andere Bereiche des Landkreises, so dass eine isolierte Planung für kleinräumigere Bereiche immer Anpassungsbedarf im Restnetz erzeugt. Hier ist es für den planerischen Einfluss des Aufgabenträgers von großem Wert, wenn der gesamte Verkehr aus einer Hand geplant wird, um die Abstimmung der Linienverkehre als ein stimmiges Gesamtangebot sicherzustellen. So kann die flächendeckende Raumerschließung gewährleistet und das funktional zusammenhängende Netz erhalten und weiterentwickelt werden.

- Betriebliche Verflechtungen zwischen den Linien: Hierbei spielen Parameter wie Wagenumlaufplanung, An- und Abfahrtswege, Linienwechsel und Wagen- sowie Personaleinsatz eine wesentliche Rolle. Die betriebliche Optimierung ist ein wichtiger Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. In dem Busverkehrsnetz im Landkreis bestehen enge betriebliche Verflechtungen zwischen den einzelnen Linien, die in ihrer Gesamtheit dazu führen, dass das Gesamtnetz insgesamt sehr viel günstiger erstellt werden kann als kleinere Einheiten oder einzelne Linien für sich genommen. In der Praxis werden schon im heutigen Fahrplan vielfach Wagen und Personal nicht linienrein eingesetzt, sondern wechseln an den Linienenden auf andere Linien, um Pausen sowie Ein- und Ausrückwege möglichst effizient zu gestalten. Diese Verflechtungen verteilen sich auf das gesamte Netz. Zudem ergeben sich deutliche Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve von Personal und Fahrzeugen. Diese sind am größten, wenn das gesamte Netz aus einer Hand bedient werden kann und sich die Betriebsreserve und der Overhead auf das gesamte Netz verteilen lassen.
- Integration des Angebots: Der o.g. verkehrlichen Verflechtung entspricht die Verknüpfung der Linien und die Abstimmung der Fahrpläne. Im Hinblick auf ein integriertes und qualitativ hochwertiges Angebot im Busnetz des Landkreises sind ferner ein über das gesamte Netz einheitliches Kommunikationssystem (RBL) für Leistungen wie Echtzeitinformationen an den Haltestellen und im Internet, Anschlusssicherung, kurzfristige Disponierung bei unerwarteten Ereignissen wie Unfällen, Überfüllungen, extremen Wetterereignissen und deren Kommunikation nach außen etc. unabdingbare Voraussetzung und über eine integrierte Leitstelle abzuwickeln. Dieses kann reibungslos am besten über einen Betreiber des gesamten Netzes sichergestellt werden.



- **Fahrgastinformation/Service:** Es ist wünschenswert, dass der Busnahverkehr von einem Unternehmen den Fahrgästen gegenüber aus einem Guss kommuniziert und beworben wird. Dieses geschlossene Auftreten dem Fahrgast gegenüber ist aus Sicht der Fahrgastzufriedenheit und Fahrgastgewinnung ein großer Vorteil.
- **Wirtschaftlicher Querausgleich:** Die einzelnen Linien in einem Gesamtbündel stellen ein Gemisch aus ertragsschwachen und ertragsstarken Linien dar, so dass der eventuell erzielte Gewinn einer Linie zum Ausgleich der Finanzierung des Bedienungsangebotes auf anderen, ertragsschwächeren Linien verwendet werden kann.
- **Vergaberechtliche Anforderungen:** Vorliegend nicht erforderlich ist hingegen eine Bündelaufteilung des Verkehrs im Hinblick auf eine spätere Losaufteilung im Vergabeverfahren, da der Landkreis beabsichtigt, den gesamten straßengebundenen Nahverkehr im Landkreis (mit Ausnahme der Straßenbahn) grundsätzlich an das in seinem Alleineigentum stehende Unternehmen Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH "Heideland" (OVH) zu vergeben.

8.3. **Zuschnitt des Linienbündels „Landkreis Bus“**

Auf Basis der oben genannten Kriterien stellt es sich als sachgerecht dar, alle nach ihrer Verkehrsfunktion in erster Linie der Versorgung des Kreisgebiets dienenden Linien ab dem 01.01.2022 in einem Linienbündel „Landkreis Bus“ zusammenzufassen, um zukünftig

- die Abstimmung der verkehrlich verbundenen Linien und die Integration des Gesamtangebotes zum Wohle des Fahrgastes weiter voranzutreiben,
- „Rosinenpickerei“ und damit wirtschaftliche Risiken für den Landkreis zu vermeiden und
- eine betriebliche Optimierung des operierenden Unternehmens und des Systems insgesamt sicher zu stellen.

Alle ein- und ausbrechenden Linien mit dem Schwerpunkt außerhalb des Landkreises sind nicht Bestandteil des Linienbündels „Landkreis Bus“, da sie nach den o.g. Kriterien keine vergleichbaren verkehrlichen oder wirtschaftlichen Verflechtungen mit den Linien



des Linienbündels „Landkreis Bus“ aufweisen. Außerdem liegt ihr verkehrlicher Schwerpunkt nicht im alleinigen Zuständigkeitsbereich des hiesigen Aufgabenträgers.

Die hier und im Folgenden genannten Liniennummern beziehen sich auf die derzeitigen genehmigten Angebote. Im Falle von Änderungen im Netz und im Nummernsystem innerhalb des Bündels „Landkreis Bus“ bleiben die Verkehrsleistungen der Linien Teil des Bündels „Landkreis Bus“. Die folgende TABELLE 64 gibt einen Überblick über die zum Linienbündel „Landkreis Bus“ zugehörigen Linien.

Tabelle 64: Linienbündel "Landkreis Bus"

Linienbündel „Landkreis Bus“			
Linie	Streckenverlauf	Linie	Streckenverlauf
135	Schkeuditz - Dölzig - LKG - [Günthersdorf]	762	Belgern - Staritz - Cavertitz/ Strehla
190	[Leipzig-Wahren – Leipzig GVZ**] – LKG – Radefeld - Glesien – Delitzsch	763	Torgau – Weißnig – Staupitz – Torgau
191	Schkeuditz - Wehlitz - Schkeuditz	764	Torgau - Belgern - Oschatz
192	Delitzsch - Lemsel - Rackwitz - LKG - [Leipzig, Sachsenpark]	765	Torgau - Beilrode - Döbrichau
195	Eilenburg - LKG - LKG - Pehritzsch - Jesewitz - Taucha	766	(Döbrichau -) Beilrode - Arzberg - Stehla
196	Bad Dübén - Krostitz - LKG - [Leipzig, Hauptbahnhof]	767	Schildau – Belgern und zurück
197	Eilenburg - Taucha - LKG - [Leipzig, Hbf/Paunsdorf-Center]	781	Torgau - Dahlen - Oschatz
202	Zschemnitz - Kyhna - Zwochau - Radefeld - Schkeuditz	782	Torgau - Weidenhain - Trossin - Dommitzsch
203	Delitzsch - Zschemnitz - Kyhna – Klitschmar - Delitzsch	783	Torgau - Mockritz
204	Delitzsch - Sausedlitz - Reibitz - Badrina - Löbnitz - Roitzschjora	784	Dommitzsch - Trossin - Mockrehna
207	Delitzsch - Wolteritz - Radefeld - Schkeuditz	785	Torgau – Schildau - Dahlen
208	Wiedemar - Glesien - Zschortau	801	Oschatz - Wermisdorf
209	Delitzsch - Kyhna - Klitschmar - Zwochau - Glesien	802	Oschatz - Lampertswalde - Außig
210	Delitzsch - Tiefensee - Bad Dübén	803	Oschatz - Naundorf - Mügeln
211	Delitzsch - Zschortau - Rackwitz	804	Mügeln - Ablass - Wermisdorf
212	Delitzsch - Krostitz - Eilenburg	805	[Strehla] - LKG - Cavertitz - Bucha - Dahlen
213	Delitzsch - Wölkau - Krostitz	806	Oschatz - Ganzig - Hof
215	Krostitz - Taucha	807	Oschatz - Lampertswalde - Dahlen
221	Eilenburg - Krippenhna - Hohenprießnitz	809	Mügeln - Sornzig - Zävertitz - Mügeln
222	Eilenburg - Jesewitz - Mutschlena	810	Oschatz - Bornitz - LKG - [Strehla]
229	Eilenburg - Mölbitz - Wildschütz - Audenhain - (Mockrehna)	811	Oschatz - Ganzig - Schönnewitz
230	Bad Dübén - Rote Jahne - Wöllnau - Battanne (Mörtitz/Sprotta)	813	Oschatz - Naundorf - Hof
231	Eilenburg - Doberschütz - Rote Jahne - Wöllnau	815	Oschatz - Zöschau - Zeicha - Mügeln
232	Eilenburg - Mörtitz - Laußig - Bad Dübén	816	Mügeln - Glossen - Wermisdorf
233	Eilenburg - Hohenprießnitz - Bad Dübén	817	Wermisdorf - Dahlen - Lampertswalde - Cavertitz
234	Eilenburg - Doberschütz - Mockrehna - Gräfendorf	818	Oschatz - Limbach - Mügeln
235	Bad Dübén - Weidenhain - Zinna	819	Oschatz - Luppá - Dahlen - Radegast
236	Bad Dübén - LKG - [Söllichau] - LKG - Kossa - Pressel - Bad Dübén (-Gruna)	A	Unterer Bahnhof - Delitzsch Nord - Unterer Bahnhof



238	Bad Düben - LKG - [Söllichau - Bad Schmiedeberg]	A	Torgau, Markt – Zinna (- Welsau)
239	Bad Düben - Löhnitz	A	Oschatz, Betriebshof OVH - Zschöllau / Merkwitz
527	Torgau - Löhsten - Herzberg/Elster	A	Stadtverkehr Bad Düben
751	Torgau - Beilrode - LKG - [Prettin]	A/B	Stadtverkehr Eilenburg (Bf. - Berg - Bf. - Mitte - Ost - Bf.)
753	Schildau - Klitzschen - Mockrehna	B	Unterer Bahnhof - Del. Ost - Auto-Webel - Landratsamt - Unterer Bahnhof
755	Torgau - Mockrehna - Eilenburg	B	Busbahnhof - Kleinforst - Blumenberg - Busbahnhof
757	Torgau - Schildau - LKG - [Falkenhain]	B/A	Stadtverkehr Eilenburg (Bf. - Mitte - Ost - Bf. - Berg - Bf.)
758	Schildau - Schöna - Mockrehna	C	Unterer Bahnhof – Schenkenberg/ Benndorf – Unterer Bahnhof
759	Torgau - Dommitzsch - Greudnitz	D	Stadtverkehr Delitzsch - Beerendorf
761	Belgern – Liebersee – Wohlau – Belgern	S	Unterer Bahnhof – Oberer Bahnhof

8.4. Laufzeit des Linienbündels „Landkreis Bus“

Die Laufzeiten der Liniengenehmigungen gemäß den Linienbündeln und Linien des bisherigen Nahverkehrsplans 2011 werden auf den 31.12.2021 harmonisiert (Ende des am längsten laufenden Verkehrsvertrags).

Nach der Harmonisierung soll die Laufzeit der Genehmigung für das Bündel „Landkreis Bus“ immer der maximal möglichen Länge einer Vergabe im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechen.

8.5. Weiterentwicklung des Linienbündelungskonzeptes

Das gesamte Liniensystem im Landkreis entwickelt sich im Zuge der Kreisentwicklung im Laufe der Zeit weiter. Neue Buslinien können geplant und einige Linienabschnitte können auch reduziert werden. Ebenfalls kann es verkehrlich sinnvoll sein, Linienhalbäste in anderer Weise miteinander zu verbinden.

Linien, die innerhalb des Landkreises neu eingerichtet werden, sind dem Linienbündel „Landkreis Bus“ zuzuordnen. Die Genehmigungslaufzeiten sind dann entsprechend dem Harmonisierungszeitpunkt zu wählen. Im Falle von Linienverlängerungen oder Veränderungen des Linienweges vorhandener Linien erfolgt keine Herauslösung aus dem Bündel. Eine Herauslösung von Linien aus dem Linienbündel ist nicht möglich. Änderungen des Linienbündelungskonzeptes, die über Fahrplanmaßnahmen (Linienwegänderungen, Tausch von Halbästen, Anpassungen des Fahrtenangebotes) hinausgehen, bedürfen einer (Teil-)Fortschreibung des Nahverkehrsplans.



9 FINANZIERUNG DES ÖPNV

9.1. Finanzierungsgrundsätze

Der ÖSPV wird nur teilweise über die Fahrgeldeinnahmen finanziert. Die Differenz, die sich aus den Kosten der Leistungserbringung und den Einnahmen ergibt, entspricht den Aufwendungen, die in Form von Zuschüssen oder Ausgleichszahlungen kompensiert werden müssen.

Der ÖSPV wird demnach durch folgende Einnahmequellen finanziert:

- Fahrgeldeinnahmen entsprechend Einnahmeaufteilungsverfahren des MDV
- Einnahmen nach §§ 148 ff. SGB IX (Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter)
- Einnahmen aus Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr
- Erstattungen für verbundbedingte Mehraufwendungen (u. a. Durchtarifierungsverluste)
- Freiwillige Beträge des Landkreises an die Verkehrsunternehmen für die Ausgestaltung des ÖPNV
- Beiträge einiger Kommunen an den Aufgabenträger für die Ausgestaltung des Stadtverkehrs
- Mineralölsteuererstattung des Bundes
- Beteiligung des Freistaates bei der Busbeschaffung nach der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV)
- Beteiligung des Freistaates Sachsen an der Finanzierung von Investitionen, die der Verbesserung des ÖPNV dienen (z. B. von Haltestellen, Verknüpfungsstellen)
- Beteiligung des Freistaates Sachsen an der Finanzierung eines landesweiten PlusBus- und TaktBusnetzes
- Sonstige Einnahmen der Verkehrsunternehmen (z. B. Werbeeinnahmen)

Als Aufgabenträger sichert der Landkreis über die abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge einen angemessenen Finanzbeitrag zur Daseinsvorsorge. Die hierin enthaltenen Finanzierungsrahmenbeträge beinhalten die freiwilligen Beiträge für die Ausgestaltung des ÖPNV und die Erstattung der Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr sowie die für verbundbedingte Mehraufwendungen. Der Landkreis Nord-



sachsen finanziert zudem aufgrund seiner Stellung als Gesellschafter der MDV GmbH die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den übrigen Gesellschaftern.

Die Finanzbeteiligung des Landkreises beläuft sich nach o. g. Verträgen jährlich auf ca. 8,8 Mio. €. Weiterhin trägt der Landkreis einen wesentlichen Teil der Fahrgelderlöse der Verkehrsunternehmen über die Schülerbeförderungskosten, die er gemäß § 23 (3) Sächs.SchulG unter Einbeziehung der Eltern (Elterneigenanteile) aufzubringen hat. Im Jahr 2018 wurden durch den Kreishaushalt dafür ca. 4,3 Mio. € zur Verfügung gestellt, der Eigenanteil für alle Fahrschüler betrug ca. 895.000 €.

Mit der Neuvergabe der Liniengenehmigungen 2022 wird der jetzt bestehende Leistungsumfang nur mit einem ähnlich hohen oder höheren Finanzengagement des Landkreises zu sichern sein.

9.2. Finanzierung der Verkehrsdurchführung

Im Zeitraum 2019 bis 2023 wird die Fahrplankilometerleistung im Landkreis aufgrund des Aufbaus eines sachsenweiten PlusBus- und Taktnetzes deutlich ansteigen, weshalb die Kosten für die Gestaltung des ÖSPV insgesamt ansteigen werden. Daneben wird es ebenfalls zu Kostensteigerungen aufgrund der Entwicklung der jährlichen Teuerungsrate, insbesondere der steigenden Energiekosten (vor allem Kraftstoffe), die in diesem Zusammenhang v. a. auch die Verkehrsunternehmen betrifft sowie aufgrund von steigenden Personalkosten wegen des anhaltenden und voraussichtlich noch zunehmenden Mangels an Fahrpersonalen kommen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Einnahmen sind aus heutiger Sicht folgende allgemeine Aussagen zu treffen:

- Durch den leichten Anstieg der Fahrschüler (siehe KAPITEL 7.2.3) und den jährlichen Tarifierpassungen bei den Schülerfahrausweisen ist damit zu rechnen, dass die Einnahmen aus dem Schülerverkehr leicht steigen werden.
- Im KAPITEL 7.1 ist dargestellt, wie sich die Bevölkerung bis 2025 voraussichtlich entwickeln wird. Es ist zu erwarten, dass die Bevölkerung im Landkreis um etwa 5.160 Einwohner (-2,6%) zurückgehen wird. Der Anteil der Bevölkerung über 65 Jahre wird dabei deutlich zunehmen. Da sich die Bevölkerung im Landkreis hete-



rogen entwickelt, d. h. in einigen Gebieten wird ein leichter Anstieg der Bevölkerung erwartet, in anderen Gemeinden nimmt die Bevölkerung ab, ist an einigen Stellen ein Zuwachs an ÖPNV-Nachfrage und somit an Einnahmen zu erwarten, während anderswo mit Nachfrage- und Einnahmerückgängen zu rechnen ist. Betrachtet man jedoch die Prognose für den gesamten Landkreis, so wird es zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage über alle Verkehrsarten hinweg und somit auch zu einer Steigerung der Einnahmen im ÖPNV kommen (siehe KAPITEL 7.2.3).



10 ERGEBNISSE VON MITWIRKUNG UND BETEILIGUNG

Entsprechend § 8 (3) PBefG hat die Aufstellung des Nahverkehrsplans unter Beteiligung der vorhandenen Unternehmer und soweit vorhanden unter Anhörung der Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände aufzustellen. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Die im Rahmen des Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesses durchgeführten Schritte sind nachfolgend zusammengestellt.

Arbeitsberatungen

Die Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgte im Rahmen der bestehenden Kooperationsvereinbarung zwischen dem Landkreis Nordsachsen und dem Mitteldeutschem Verkehrsverbund. Die Einbeziehung der Verkehrsunternehmen erfolgte dabei nach Bedarf im Rahmen der durchgeführten „großen Arbeitsberatungen“ welche unter Beteiligung folgender Akteure durchgeführt wurden:

- Auto-Webel GmbH
- Geißler-Reisen GbR
- Omnibusverkehr Leupold OHG
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ OVH
- Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH
- Reiseverkehr Schulze OHG (RVT)
- Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

sowie des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL).

In diesem Zusammenhang fanden die folgenden Abstimmungstermine statt:

02.12.2015 – Auftaktberatung

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



04.05.2016 – Zweite Arbeitsberatung

- Vorstellung der Bestandsaufnahme
- Abstimmungen zum Anforderungsprofil

22.08.2016 – Dritte Arbeitsberatung

- Abstimmung mit Vertretern des Sachgebiets Wirtschaftsförderung/ Tourismus des Landkreises Nordsachsen

25.11.2016 – Vierte Arbeitsberatung

- Abstimmungen zum Anforderungsprofil
- Aktualisierung des Zeitplans

25.07.2018 – Fünfte Arbeitsberatung

- Berücksichtigung des Vorhabens „Nordsachsen bewegt“ im Nahverkehrsplan
- Vorbereitung der Erörterung des Entwurfs mit den Verkehrsunternehmen

19.09.2018 – Sechste Arbeitsberatung

- Erörterung des Bearbeitungsstands mit Verkehrsunternehmen und ZVNL

05.03.2019 – Siebente Arbeitsberatung

- Abstimmung mit dem Landrat des Landkreises Nordsachsen
- Verankerung der sächsischen ÖPNV-Strategie im Nahverkehrsplan

19.07.2019 – Achte Arbeitsberatung

- Abstimmung des Entwurfs mit Verkehrsunternehmen

07.08.2019 – Neunte Arbeitsberatung

- Vorbereitung des schriftlichen Anhörungsverfahrens

08.10.2019 – Zehnte Arbeitsberatung

- Auswertung schriftlichen Anhörungsverfahrens
- Abstimmungen zur finalen Fassung des Nahverkehrsplans



Schriftliches Anhörungsverfahren

Die Anhörung der Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Vertretern von mobilitätseingeschränkten Personen und sonstigen zu Beteiligten (z.B. benachbarte Aufgabenträger, Aufgabenträger SPNV, relevanter Ämter der Verwaltung des Landkreises Nordsachsen, Fach- und Interessenverbände sowie anerkannte Vereine) erfolgte im Zeitraum August/ September 2019. 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 54.



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AFZ	automatische Fahrgastzählung
B+R	Bike+Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen
EW	Einwohner
Ft.	Feiertag
HAVAG	Hallesche Verkehrs-AG
HIM	HAFAS-Informationen-Manager
HVZ	Hauptverkehrszeit
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
LK	Landkreis
MID	Mobilität in Deutschland (repräsentative Befragung zur Alltagsmobilität)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
OVH	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
PNVG	Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
REP	Regionalplan
Ri.	Richtung
RVT	Reiseverkehr Schulze OHG
SBS	Schülerbeförderungssatzung
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SV-pflichtig	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Schwachverkehrszeit
VU	Verkehrsunternehmen
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Nordsachsen.....	45
Abbildung 2: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit.....	78
Abbildung 3: MDV-Strategie	117
Abbildung 4: Maßnahmenkonzept der sächsischen ÖPNV-Strategie	120



TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der Zentralen Orte im Landkreis Nordsachsen	10
Tabelle 2: Datenübersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	13
Tabelle 3: Standorte des großflächigen Einzelhandels im Landkreis Nordsachsen	15
Tabelle 4: Gewerbestandorte ab 500 Beschäftigte im Landkreis Nordsachsen	15
Tabelle 5: Freizeitziele im Landkreis Nordsachsen	16
Tabelle 6: große medizinische Einrichtungen im Landkreis Nordsachsen.....	18
Tabelle 7: Agentur für Arbeit / Jobcenter im Landkreis Nordsachsen.....	19
Tabelle 8: SPNV-Linien im Landkreis Nordsachsen	20
Tabelle 9: Verkehrsunternehmen mit Genehmigung des Landkreises Nordsachsen	21
Tabelle 10: Verkehrsunternehmen einbrechender Linien.....	23
Tabelle 11: Übersicht zum Verkehrsangebot (ÖSPV) im Landkreis Nordsachsen	24
Tabelle 12: Übersicht flexible Bedienformen.....	26
Tabelle 13: Verkehrsanbindung der Versorgungs- und Siedlungskerne der Zentralen Orte..	29
Tabelle 14: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen.....	31
Tabelle 15: Nutzung der Stadtverkehre im Landkreis Nordsachsen.....	33
Tabelle 16: Übersicht zu Fahrplaninformationsprodukte	39
Tabelle 17: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit in Nordsachsen.....	42
Tabelle 18: bediente ÖSPV-Haltestellen in den Kommunen	43
Tabelle 19: Fahrzeugbestand des ÖSPV im Landkreis Nordsachsen.....	44
Tabelle 20: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im ÖSPV	48
Tabelle 21: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im ÖSPV	49
Tabelle 22: Mindeststandards im Grund- und Ergänzungsnetz.....	56
Tabelle 23: spezifische Mindeststandards im Straßenbahn- und Stadtnetz	57
Tabelle 24: Anforderungen für flexible Bedienformen	62
Tabelle 25: Bedeutende Verknüpfungspunkte	64
Tabelle 26: Verknüpfungspunkte mit Anschlusssicherung	66
Tabelle 27: Mindestfestsetzungen der Schülerbeförderung im Landkreis Nordsachsen	68
Tabelle 28: Mindestfestsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele.....	69
Tabelle 29: Anforderungen für Fahrzeuge im Buslinienverkehr	71
Tabelle 30: Anforderungen für Fahrzeuge im Straßenbahnverkehr	71
Tabelle 31: Einheitlicher und integrierter Marktauftritt.....	72
Tabelle 32: Fahrplaninformation	73
Tabelle 33: Kundenservice und Beschwerdemanagement	74
Tabelle 34: Vertriebswege	74



Tabelle 35: Image-/ Kampagnenarbeit.....	75
Tabelle 36: Mindeststandards der Barrierefreiheit von Haltestellen	79
Tabelle 37: Priorisierung von Haltestellen.....	80
Tabelle 38: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge	81
Tabelle 39: Mindeststandards der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation.....	82
Tabelle 40: Auswertung des Grundnetzes (Basisangebot des Landkreises Nordsachsen).....	84
Tabelle 41: Auswertung des Grundnetzes im erweiterten Verkehrsangebot	85
Tabelle 42: Bewertung des Straßenbahnnetzes	86
Tabelle 43: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Bad Dübén.....	88
Tabelle 44: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Delitzsch	89
Tabelle 45: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Eilenburg.....	91
Tabelle 46: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Oschatz	92
Tabelle 47: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Schkeuditz	93
Tabelle 48: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs Torgau	94
Tabelle 49: Bewertung Ergänzungsnetz	95
Tabelle 50: Reisezeiten: Ortschaften und Zentrale Orten	97
Tabelle 51: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten.....	103
Tabelle 52: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele	105
Tabelle 53: Entwicklungen des ÖPNVs im Landkreis Nordsachsen seit 2011	114
Tabelle 54: Handlungsfelder des ÖPNV-Vorhabens „Nordsachsen bewegt“	121
Tabelle 55: Pendlerbewegungen zum Oberzentrum Leipzig.....	123
Tabelle 56: Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Nordsachsen.....	125
Tabelle 57: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung	130
Tabelle 58: Maßnahmenübersicht und Priorisierung.....	133
Tabelle 59: Zusammenstellung und Abschätzung der Entwicklung prognoserelevanter Parameter der Raum- und Bevölkerungsstruktur für 2025	137
Tabelle 60: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2025.....	138
Tabelle 61: Abschätzung zur Entwicklung der Schülerzahlen im Jahr 2025.....	139
Tabelle 62: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Nordsachsen bis 2025 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)	141
Tabelle 63: Nachfrageprognose für den ÖSPV im Landkreis Nordsachsen bis 2025 unter Berücksichtigung angebotsseitiger Maßnahmen.....	143
Tabelle 64: Linienbündel "Landkreis Bus".....	148



KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Lage des Landkreises Nordsachsen im Gebiet des MDV	9
Karte 2: Raumstruktur im Landkreis Nordsachsen.....	11
Karte 3: Bediengebiete der Verkehrsunternehmen im Landkreis Nordsachsen	22
Karte 4: Verknüpfungspunkte und P+R/B+R Standorte	28
Karte 5: Liniennetz des Verkehrsangebots im Landkreis Nordsachsen	58
Karte 6: Netzplanung des Freistaates Sachsen	59
Karte 7: Liniennetz des erweiterten Verkehrsangebots im Landkreis Nordsachsen	60
Karte 8: ÖPNV-Erschließung von Ortschaften	98



LITERATURVERZEICHNIS

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: 06/2019.

Landesentwicklungsplan 2013 des Freistaates Sachsen: Freistaat Sachsen (Hrsg.), 2013: <https://www.landesentwicklung.sachsen.de/31381.htm>, Stand: 06/2019.

Landkreis Nordsachsen, 2011: Nahverkehrsplan für den Landkreis Nordsachsen.

Landkreis Nordsachsen, 2011 (zuletzt geändert: 29.03.2017): Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Nordsachsen (Schülerbeförderungssatzung).

ÖPNVG, 2012: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen: <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/3863-OePNVG>, Stand: 06/2019.

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: 06/2019.

Regionalplan Westsachsen, 2008: Regionaler Planungsverband Leipzig-Westsachsen: <https://www.rpv-west Sachsen.de/der-regionalplan/>: 06/2019.

REP Entwurf – Regionalplan Westsachsen 2017: Regionaler Planungsverband Leipzig-Westsachsen: <https://www.rpv-west Sachsen.de/der-regionalplan/gesamtfortschreibung-regionalplan-west Sachsen-2008/>: 06/2019.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), online unter <https://www.regionalstatistik.de>, Zugriff 06/2019.

Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, GENESIS-Online Datenbank, <http://www.statistik.sachsen.de/genonline/online/>, Stand: 06/ 2019.

ZVNL, 2017: Nahverkehrsplan 2017-2022: <https://www.zvnl.de/blog/downloads/nahverkehrsplan/>, Stand: 06/2019.



ANLAGENVERZEICHNIS

siehe gesondertes Dokument