

# **Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2019 - 2029 für den Landkreis Jerichower Land**

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

Landkreis Jerichower Land  
Bahnhofstraße 9

39288 Burg

D A T U M

14. Mai 2018

# Inhalt

---

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>6</b>
<b>Begriffsbestimmungen</b>	<b>7</b>
<b>1 Ausgangssituation</b>	<b>9</b>
1.1 Anlass und Zielstellung	9
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	10
<b>2 Strukturelle Entwicklung im Planungsraum</b>	<b>11</b>
2.1 Siedlungs-, Raum- und Bevölkerungsstruktur	11
2.2 Schulen und Schülerzahlen	15
2.3 Pkw-Verfügbarkeit	16
<b>3 Bestandsaufnahme ÖPNV und Bewertung</b>	<b>17</b>
3.1 Fernverkehr	17
3.2 Schienenpersonennahverkehr	17
3.3 Stadtverkehre	18
3.4 Regionalverkehr	19
3.5 Alternative Bedienung	21
3.6 Verknüpfungen	21
3.6.1 Verknüpfung SPNV - SPNV	21
3.6.2 Verknüpfung SPNV - übriger ÖPNV	22
3.6.3 Verknüpfung innerhalb des ÖSPV	24
3.6.4 Intermodale Verknüpfungen	24
3.7 Infrastruktur und Fahrzeugpark	25
3.7.1 Haltestellen	25
3.7.2 Fahrwege	26
3.7.3 Fahrzeugpark und Betriebshöfe	26
3.8 Tarif, Information und Service	27
3.8.1 Verkehrsverbund	27
3.8.2 Bestehender Tarif	27
3.8.3 Fahrplan- und Liniennetzinformationen	28

3.8.4	Tarifinformation und Fahrscheinerwerb	29
3.8.5	Beratung und Service	30
3.9	<b>Gegenwärtige ÖPNV Nachfrage</b>	<b>30</b>
3.10	<b>Organisation</b>	<b>31</b>
<b>4</b>	<b>Zielvorgaben und Entwicklungstendenzen</b>	<b>32</b>
4.1	Verkehrspolitische Ziele	32
4.2	Erfolgskontrolle	35
4.3	Prognose der Verkehrsnachfrage	38
4.3.1	Strukturprognose	38
4.3.2	ÖPNV-Potenziale	41
<b>5</b>	<b>Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV</b>	<b>43</b>
5.1	<b>Grundlegende Festsetzungen</b>	<b>43</b>
5.1.1	Hierarchie des ÖPNV-Netzes	43
5.1.2	Erschließungsqualität	44
5.1.3	Erreichbarkeit zentraler Orte und Bedienungshäufigkeit	45
5.1.4	Vernetzung	47
5.2	<b>Netz- und Bedienkonzept SPNV</b>	<b>47</b>
5.3	<b>Netz- und Bedienkonzept ÖSPV</b>	<b>48</b>
5.3.1	Ansätze für die Netzgestaltung	48
5.3.2	Landesnetz Bus	50
5.3.3	Grundnetz	50
5.3.4	Ergänzungsnetz	53
5.3.5	Kreisgrenzen übergreifende ÖSPV-Angebote	56
5.3.6	Stadtverkehre	57
5.4	<b>Alternative Bedienformen</b>	<b>57</b>
5.5	<b>Vernetzung der Verkehrsträger</b>	<b>60</b>
5.5.1	Verknüpfung SPNV - SPNV	61
5.5.2	Verknüpfung SPNV - ÖSPV	61
5.5.3	Verknüpfung ÖSPV - ÖSPV	62
5.5.4	Intermodale Vernetzung	62
5.6	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>64</b>
5.6.1	Regelwerke und technische Normen zur Barrierefreiheit	64
5.6.2	Ausnahmebestimmungen und Ermessensspielraum	65
5.6.3	Aspekte der Barrierefreiheit im ÖPNV	65
5.6.4	Personenkreise mit Nutzerbeeinträchtigungen	66
5.7	<b>Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>68</b>
5.7.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	68

5.7.2	Fahrwege	73
5.7.3	Fahrzeuge	73
<b>5.8</b>	<b>Umweltqualität</b>	<b>76</b>
<b>5.9</b>	<b>Tarifgestaltung</b>	<b>76</b>
<b>5.10</b>	<b>Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>77</b>
5.10.1	Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen	77
5.10.2	Service, Beratung und Vertrieb	78
5.10.3	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	79
<b>5.11</b>	<b>Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit</b>	<b>80</b>
<b>5.12</b>	<b>Organisation des ÖPNV</b>	<b>81</b>
5.12.1	Organisationsstruktur	81
5.12.2	Verkehrsverbund	82
5.12.3	Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Unternehmen	82
5.12.4	Qualitäts- und Beschwerdemanagement	83
5.12.5	Linienbündelung	83
<b>6</b>	<b>Finanzierung des ÖPNV</b>	<b>85</b>
6.1	Finanzierungsgrundsätze	85
6.2	Finanzierung nach der Verordnung (EG) 1370/07	85
6.3	Finanzierung des Aufgabenträgers	86
6.4	Investitionen	86
<b>Anlagen</b>		<b>88</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Jerichower Land .....	13
Abbildung 2:	Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter 2015 Landkreis Jerichower Land.....	14
Abbildung 3:	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Jerichower Land.....	15
Abbildung 4:	Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit im Landkreis Jerichower Land.....	16
Abbildung 5:	Entwicklung der Fahrplankilometer-Leistung .....	20
Abbildung 6:	Fahrzeualter des Fuhrparks der NJL .....	26
Abbildung 7:	Entwicklung der Beförderungsleistungen.....	30
Abbildung 8:	Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Altersgruppen im Landkreis Jerichower Land .....	38
Abbildung 9:	Mindest-Bedienzeiträume und Bedienhäufigkeiten.....	46

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerzahlen in der Region Magdeburg.....	12
Tabelle 2:	Beschäftigte und Arbeitsmarktlage.....	15
Tabelle 3:	SPNV-Angebot im Landkreis Jerichower Land .....	17
Tabelle 4:	SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Jerichower Land.....	18
Tabelle 5:	Verknüpfung des SPNV am Knoten Magdeburg Hauptbahnhof .....	22
Tabelle 6:	Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2011 - 2018.....	37
Tabelle 7:	Gliederung des Liniennetzes .....	43
Tabelle 8:	Anzustrebende Erreichbarkeit zentraler Orte .....	45
Tabelle 9:	Mindestfahrtenangebot Montag-Freitag nach Ortsgröße in 1. Angebotsstufe.....	54
Tabelle 10:	Zusatzangebot an Rufbusfahrten in 2. Angebotsstufe.....	56
Tabelle 11:	Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV .....	61
Tabelle 12:	Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs .....	70
Tabelle 13:	Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequentierung .....	71
Tabelle 14:	Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs .....	75

## Begriffsbestimmungen

B+R	Bike and Ride
EW	Einwohner
Hst	Haltestelle
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
KBS	Kursbuchstrecke
LH	Landeshauptstadt
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LV	Linienverkehr
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NJL	Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr; entspricht der Einheit aus ÖSPV und SPNV
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt vom 31. Juli 2012, zuletzt geändert am 17. Dezember 2014 (GVBl. LSA S. 525, 528)
OT	Ortsteil
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
RB/RE	Regionalbahn/Regionalexpress
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
Rufbus	Form der alternativen Bedienung im ÖPNV: Hierbei handelt es sich um eine bedarfsgestützte Angebotssteuerung, die eine vorherige Anmeldung eines Fahrwunsches durch den Fahrgast erfordert, sodass keine Fahrten ohne Fahrgäste mehr stattfinden müssen. Rufbusse verkehren i. d. R. fahrplan- und liniengebunden; alternativ auch im Flächenbetrieb als Anrufsammeltaxi.
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VO (EG) 1370/07	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
Wanderungsbilanz	Messgröße der Demografie, die Differenz zwischen Zu- und Abwanderung in einem festgelegten Zeitraum und einem bestimmten Gebiet umschreibt
WP	Unter Wohnplatz im Sinne dieser Konzeption ist ein räumlich geschlossener, dauerhaft bewohnter geografischer Ort, an dem Menschen in Gebäuden zum Zwecke des Wohnens und Arbeitens zusammenleben, zu verstehen. Er weist eine geschlossene Anordnung von Häusern auf. Als Wohnplatz ist auch ein Orts-, Stadt- oder Gemeindeteil zu verstehen, der ein begrenzter und kommunalpolitisch mit eigenem Namen versehener Teilraum einer selbständigen Gemeinde oder Stadt ist.

Wo mit dem Ziel einer besseren Lesbarkeit oder Verständlichkeit in Formulierungen des Textes auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet wird, sind ausdrücklich alle Menschen gleichermaßen eingeschlossen

# 1 Ausgangssituation

## 1.1 Anlass und Zielstellung

Der Landkreis Jerichower Land ist nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Aufgabenträger im Straßenpersonennahverkehr. Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr liegt beim Land Sachsen-Anhalt. Der Aufgabenträger beschließt und veröffentlicht nach § 6 des ÖPNVG LSA einen kommunalen Nahverkehrsplan, der Aussagen zu folgenden Punkten zu enthalten hat:

- verkehrspolitische Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers,
- siedlungsstrukturelle Entwicklung und sich daraus ergebende Potentiale für den öffentlichen Personennahverkehr,
- bestehendes und geplantes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich Linienbündel,
- geplante Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
- Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach § 8 und
- Anforderungen an das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und für die Erteilung von Genehmigungen nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.

Der derzeit geltende Nahverkehrsplan für den Landkreis Jerichower Land wurde im Jahr 2010 für den Zeitraum 2011 - 2019 aufgestellt und durch den Kreistag beschlossen. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen ist es erforderlich, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben und an die neuen Anforderungen anzupassen.

Die Notwendigkeit der Planung resultiert aus:

- veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen
- Veränderung der raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im Landkreis Jerichower Land (z. B. demografische Entwicklung der Bevölkerung, Schulentwicklungsplanung,, usw.)
- dem Auslaufen der Linienverkehrsgenehmigungen der Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH (NJL) zum Februar 2019
- haushaltsrechtliche Planungen des Landkreis Jerichower Land
- Gründung des Verkehrsverbundes marego

Planung und Bestellung des ÖSPV im Landkreis Jerichower Land erfolgen durch die Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land (NJL).

Der Nahverkehrsplan als Gestaltungsinstrument für den ÖPNV soll die Grundlage der ÖPNV-Entwicklung für die Jahre 2019 bis 2029 im Landkreis Jerichower Land festschreiben und gleichzeitig Grundlage für die Vergabe von Liniengenehmigungen zur Erbringung von Verkehrsleistungen nach den geltenden Bestimmungen sein.

## 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Jerichower Land sind:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juni 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1170/70 des Rates
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31. Juli 2012
- Plan des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Plan) des Landes Sachsen-Anhalt 2010-2015/2025
- Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) vom 23. April 2015
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das durch Artikel 19 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist
- Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) vom 14.12.2010
- Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg - 1. Entwurf vom 02.06.2016

## 2 Strukturelle Entwicklung im Planungsraum

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

### 2.1 Siedlungs-, Raum- und Bevölkerungsstruktur

#### Charakterisierung des Planungsraumes

Der Landkreis liegt im Nordosten des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und umfasst eine Fläche von 1.576,84 km<sup>2</sup>.

In den acht Einheitsgemeinden Stadt Burg, Stadt Genthin, Stadt Gommern, Stadt Jerichow, Stadt Möckern sowie Biederitz, Elbe-Parey und Möser leben 91.693 Einwohner (Stand 31.12.2015).<sup>1</sup> Die Siedlungsdichte beträgt 58 Einwohner pro km<sup>2</sup>.

Die **zentralörtliche Gliederung** des Landkreises weist Mittel- und Grundzentren aus:

- Die Kreisstadt Burg ist mit 18.853 Einwohnern in der Kernstadt (Stand 08.03.2017)<sup>2</sup> die größte Stadt des Landkreises und übernimmt die Versorgungsfunktionen eines Mittelzentrums.
- Die Stadt Genthin ist mit 10.802 Einwohnern in der Kernstadt (Stand 02.03.2017)<sup>3</sup> die zweitgrößte Stadt des Landkreises und übernimmt die Versorgungsfunktionen eines Grundzentrums mit Teilfunktion eines Mittelzentrums.
- Die Ortsteile Stadt Gommern, Stadt Jerichow und Parey übernehmen die Versorgungsfunktionen eines Grundzentrums. Die Stadt Möckern und Loburg bilden ein Grundzentrum mit Funktionsteilung.

Das Oberzentrum Landeshauptstadt Magdeburg grenzt im Süd-Westen an den Landkreis Jerichower Land an.

Etwa ein Drittel der **Bevölkerung** des Landkreis Jerichower Landes lebt in den Städten Burg und Genthin. Insgesamt leben etwa 70 % der Bevölkerung in Ortsteilen mit mehr als 2.000 Einwohnern (u. a. Gommern, Bie-

---

<sup>1</sup> Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

<sup>2</sup> Quelle: Stadt Burg

<sup>3</sup> Quelle: Stadt Genthin

deritz, Gerwisch und Möser im Ordnungsraum des Oberzentrums Landeshauptstadt Magdeburg). Diesbezüglich ergibt sich ein ähnliches Bild wie in den anderen Landkreisen der Planungsregion Magdeburg (Landkreis Börde und Salzlandkreis).

Landkreis / kreisfreie Stadt	Einwohner (Stand 31.12.2015)	Fläche in km <sup>2</sup> (Stand 31.12.2015)	Bevölkerungsdichte in Einwohner/km <sup>2</sup>
Jerichower Land	91.693	1.577	58,1
Salzlandkreis	196.695	1.427	137,8
Landkreis Börde	173.473	2.367	73,3
Landeshauptstadt Magdeburg	235.723	201	1.172,8
<b>Gesamtgebiet</b>	<b>697.584</b>	<b>5.572</b>	<b>125,2</b>

Tabelle 1: Einwohnerzahlen in der Region Magdeburg

Die Anbindung des Landkreises Jerichower Land an das großräumige **Straßennetz** erfolgt über die Bundesautobahn A 2, die den Landkreis in Ost-West-Richtung durchläuft. In westlicher Richtung ist Magdeburg - Braunschweig - Hannover erreichbar, in östlicher Richtung Brandenburg an der Havel - Berlin.

Weiterhin ist der Landkreis an die Bundesstraßen B 1, B 107, B 184, B 246 und B 246a angebunden, die bedeutende Verbindungen zu den nächstgelegenen Oberzentren Landeshauptstadt Magdeburg, Stadt Brandenburg an der Havel und Stadt Dessau-Roßlau sowie den angrenzenden Landkreisen Anhalt-Bitterfeld, Börde, Havelland, Potsdam-Mittelmark, Salzlandkreis und Stendal sicherstellen. Gemeinsam mit einem überwiegend gut ausgebauten Landes- und Kreisstraßennetz verfügt der Landkreis über ein dichtes Straßenverkehrsnetz.

Die Anbindung des Landkreises Jerichower Land im Schienenpersonenverkehr erfolgt ausschließlich über die beiden **Eisenbahnstrecken**

- Hannover - Magdeburg - Potsdam - Berlin und
- Magdeburg - Dessau-Roßlau - Leipzig/ Lutherstadt Wittenberg.

Dadurch sind die großen Versorgungszentren Stadt Burg und Stadt Genthin an das Eisenbahnnetz angeschlossen. In Magdeburg bestehen Verknüpfungen zum weiterführenden SPNV und Schienenpersonenfernverkehr.

### **Bevölkerungsentwicklung**

Die Bevölkerung im Landkreis Jerichower Land hat von 101.092 Einwohner im Jahr 2006 auf 91.693 Einwohner in 2015 abgenommen (vgl. Abbildung 1); das ist ein Minus von 9,3 % (Land Sachsen-Anhalt gesamt: -8,0 %). Der starke Rückgang schlägt sich insbesondere bei den Personen im erwerbstätigen Alter (-13,0 % in der Altersgruppe 19-66 Jahre) sowie den

Kindern und Jugendlichen (-11,0 % in Altersgruppe 0-18 Jahre) nieder. Hiervon ist maßgeblich das Nachfragepotenzial der Schüler und Auszubildenden („Zwangskunden des ÖPNV“) sowie in geringem Maße der Berufspendler betroffen. Dem gegenüber hat sich die Altersgruppe der Senioren (Altersgruppe 67 Jahre und älter) um 4,8 % vergrößert. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung ist zugleich von 18,5 % in 2006 auf 21,4 % in 2015 gestiegen. Der fortschreitende demografische Wandel muss bei der Konzeption des ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden. Die negative Bevölkerungsentwicklung ist sowohl auf den natürlichen Bevölkerungsrückgang (Geburtendefizit) als auch die negativen Wanderungsbilanz zurückzuführen.



Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Jerichower Land

### Beschäftigungsstruktur

Die Beschäftigungsstruktur und die Lage am Arbeitsmarkt stellt sich wie folgt dar (vgl. Tabelle 2). Die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohnort im Landkreis sind seit 2008 nahezu konstant geblieben, diejenigen nach Arbeitsort sind leicht gestiegen. Die Anzahl Arbeitslose und damit die Arbeitslosenquote haben sich dem allgemeinen Trend in der Bundesrepublik Deutschland folgend kontinuierlich verringert. Das negative Pendlersaldo - d. h. es gibt mehr Auspendler als Einpendler - weist in der Vergangenheit einen rückläufigen Trend auf. Verglichen mit 2008 wuchs die Anzahl der Einpendler um 18,6 % bis 2016, was ein Indikator für die wachsende Wirtschaftskraft des Landkreises sein kann.



Abbildung 2: Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter 2015  
Landkreis Jerichower Land

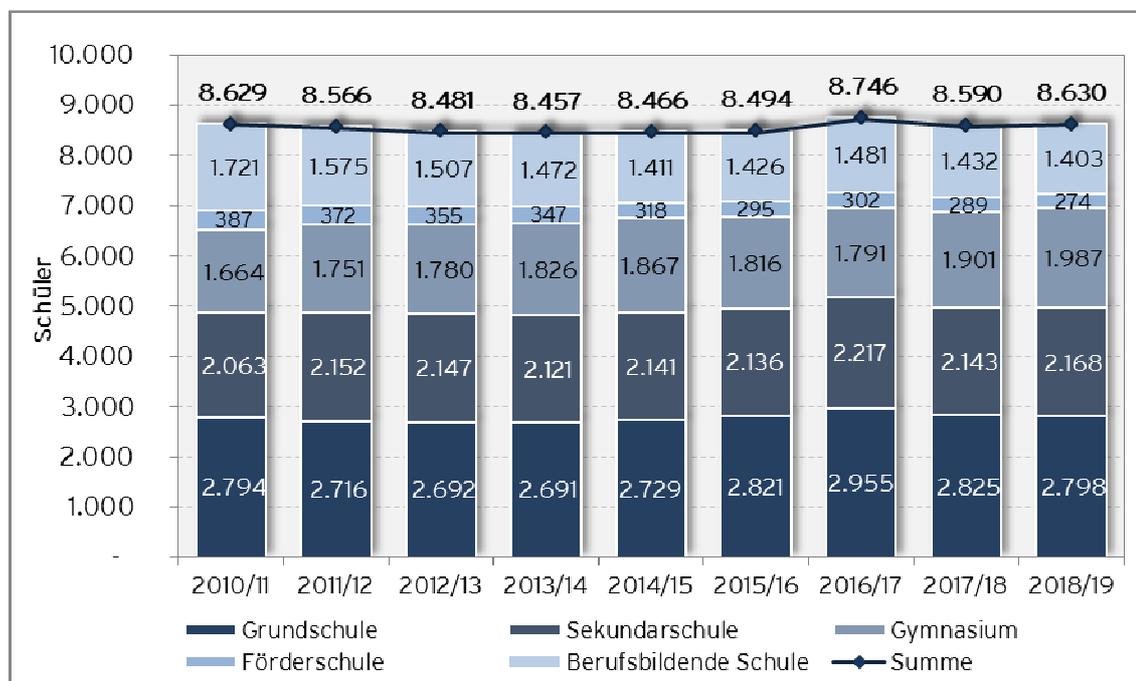
Kenngröße (Stand jeweils 30.06. des Jahres)	Jahr					Entwicklung 2008-16
	2008	2013	2014	2015	2016	
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte						
nach Wohnort im Landkreis	35.768	35.538	35.478	35.562	35.537	-0,6%
nach Arbeitsort im Landkreis	26.557	27.598	27.722	27.479	27.459	3,4%
Einpendler in den Landkreis	7.004	8.102	8.266	8.158	8.307	18,6%
Auspendler aus dem Landkreis	16.215	16.176	16.163	16.358	16.495	1,7%
Pendlersaldo	-9.211	-8.074	-7.897	-8.200	-8.188	-11,1%
Binnenpendler innerhalb des Landkreises			15.052			
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	6.242	4.961	4.794	4.717	4.395	-29,6%
Arbeitslosenquote [%] - bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen (Jahresdurch.)	11,8%	10,1%	9,8%	9,7%	9,1%	-22,9%
zum Vergleich LSA	14,0%	11,2%	10,7%	10,2%	9,6%	-31,4%
zum Vergleich BRD	7,8%	6,9%	6,7%	6,4%	6,1%	-21,8%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

Tabelle 2: Beschäftigte und Arbeitsmarktlage

## 2.2 Schulen und Schülerzahlen

Entgegen dem rückläufigen Bevölkerungstrend haben sich die Schülerzahlen seit dem Schuljahr 2009/10 stabilisiert und sind seitdem annähernd unverändert (vgl. Abbildung 3). Somit ist von einer soliden Basis für den Schülerverkehr in den kommenden Jahren auszugehen.



Quelle: Landkreises Jerichower Land - Mittelfristige Schulentwicklungsplanung für den Zeitraum 2014/15 - 2018/19 (Basisschuljahr 2013/14)

Abbildung 3: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Jerichower Land

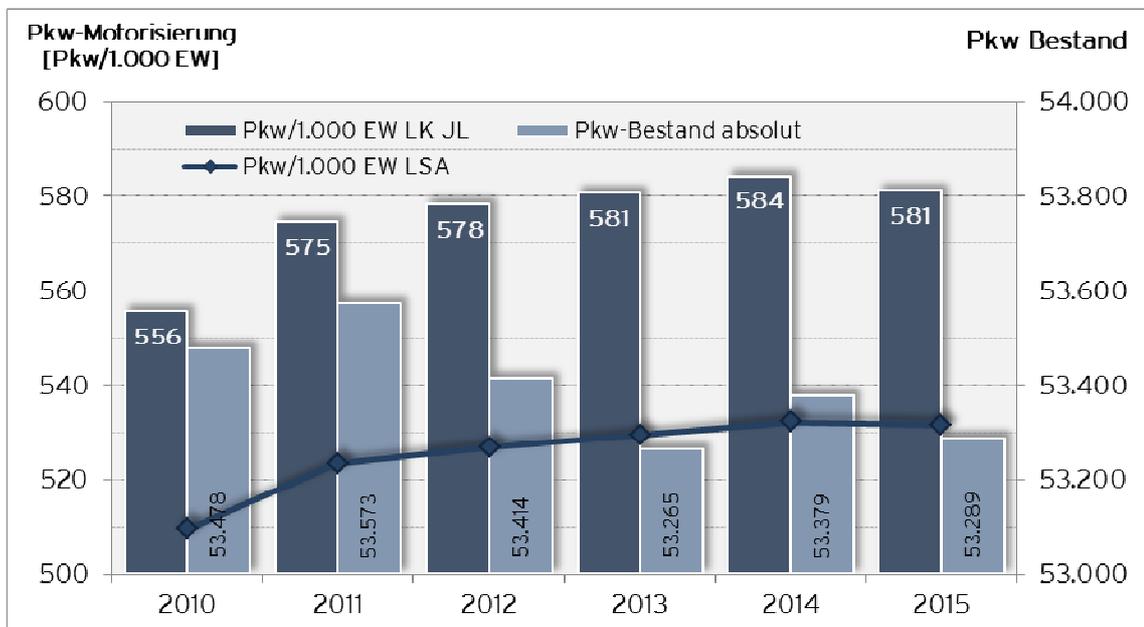
Das Schulangebot im Landkreis Jerichower Land umfasst allgemeinbildende und berufsbildende Schulen. Für das Schuljahr 2016/17 stehen folgende Schulen zur Verfügung:

- 20 Grundschulen: Biederitz, Burg, Genthin, Gerwisch, Gommern, Grabow, Güsen, Jerichow, Loburg, Möckern, Möser, Niegripp, Schlagenthin, Tucheim, Wörmlitz
- 7 Sekundarschulen: Brettin, Burg, Genthin, Gommern, Möser, Parey
- 1 Gemeinschaftsschule: Möckern
- 3 Gymnasien: Burg, Genthin, Gommern
- 3 Förderschulen: Burg, Parchen
- 1 Berufsbildende Schule: Burg (+Magdeburgerforth)

Anlage 2 veranschaulicht die Standorte der Schulen im Landkreis Jerichower Land mit Stand 03/2017. Die Fahrschülerbeziehungen auf Grundlage der Schulbezirke bzw. der Schuleinzugsbereiche mit Schuljahr 2016/17 bildet Anlage 3 ab.

### 2.3 Pkw-Verfügbarkeit

Die Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohner ist im Landkreis Jerichower Land bis 2014 kontinuierlich gestiegen, wengleich sich der absolute Pkw-Bestand kaum veränderte. Zuletzt ging die Pkw-Verfügbarkeit erstmalig wieder leicht zurück; der Motorisierungsgrad lag 2015 bei 581 Pkw je 1.000 Einwohner (vgl. Abbildung 4).



Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder.

Abbildung 4: Entwicklung der Pkw-Verfügbarkeit im Landkreis Jerichower Land

Eine wachsende Pkw-Verfügbarkeit wirkt sich negativ auf die Nachfrage im ÖPNV aus. Sie könnte einerseits ein Indikator für Defizite im ÖPNV-Angebot sein, andererseits ist sie durch ein erhöhtes Maß an Pkw-Mobilität bei den Senioren zu begründen.

## 3 Bestandsaufnahme ÖPNV und Bewertung

### 3.1 Fernverkehr

Die für den Landkreis Jerichower Land relevanten Übergangsstellen zum Fernverkehr der Bahn (Verbindungen mit IC, ICE und EC) sind Magdeburg, Leipzig, Halle (Saale), Berlin und Stendal, die mit dem SPNV zu erreichen sind, Stendal auch in der Kombination Bus (Landesnetz) und Bahn.

Als Flughäfen sind für den Landkreis sowohl Leipzig/Halle als auch Hannover und Berlin von Bedeutung.

### 3.2 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis Jerichower Land ist mit Fahrplan 2016/2017 durch sechs SPNV-Linien auf vier Kursbuchstrecken (KBS) an das Bahnnetz angebunden. Alle Linien verkehren über Magdeburg, wo Übergänge auf weiterführende SPNV-Verkehre sowie auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) möglich sind. Hinzu kommt eine Ausflugslinie (HEX), die Berlin mit dem Harz verbindet und nur am Wochenende mit einzelnen Fahrten verkehrt. Eine gravierende Änderung ergab sich zuletzt durch den Wegfall der Linie RB 35 auf der eingleisigen KBS 259 zwischen Magdeburg und Loburg/Altengrabow im Dezember 2011.

KBS	Linie	Relation	Fahrzeugfolgezeit [min]			Fahrtenpaare je Tag		
			MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
201 260 261	RE 1	Magdeburg - Burg - Genthin - Berlin - Frankfurt/O.	60	60	60	20	20	20
	RB 40	Braunschweig - Magdeburg - Burg - Genthin	60	120	120	14	9	9
	HEX	Berlin - Genthin - Burg - Magdeburg - Tha- le/Goslar	e.F.	e.F.	e.F.	(1)	1	1(2)
254	RE 13	Magdeburg - Dessau - Leipzig	120	120	120	9	9	9
	RE 14	Magdeburg - Dessau - Lutherstadt Wit- tenberg	e.F.	e.F.	e.F.	4	1	1
	RB 42	Magdeburg - Dessau	120	120	120	12	10	10

e.F. - einzelne Fahrten

Tabelle 3: SPNV-Angebot im Landkreis Jerichower Land

Im Landkreis Jerichower Land existieren elf Zugangsstellen zum SPNV. Lage und Ausstattung gehen aus der folgenden Tabelle 4 hervor. Bei zwei Zugangsstellen (Burg, Güsen) beträgt die Entfernung zum Ortszentrum mindestens 1.000 m. Ab dieser Entfernung (Luftlinie) gilt der Fußweg zu einer SPNV-Zugangsstelle bereits als unzumutbar. An der Zugangsstelle Biederitz als wichtiger Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Netz ist der barrierefreie Zugang nicht durchgängig gewährleistet. Maßgebliche Probleme ergeben sich bei der stufenfreien Erreichbarkeit der außenliegenden Mittelbahnsteige.

Bahnhof	Lage		Barrierefreiheit		Intermodale Verknüpfung		
	zentrum-nah	Stadttrand	Stufenfrei-heit	Taktiler Leit-system	Fahrrad (B+R)	Pkw (P+R)	Taxi (Stand)
Biederitz	x		(x) <sup>1</sup>	x	x	x	
Burg		x	x		x	x	x
Genthin	x		x	x	x	x	x
Gerwisch	x		x		x	x	
Gommern		x	x		x	x	
Güsen		x	x		x	x	
Königsborn	x		x		x		
Lübs		x	x				
Möser		x	x		x	x	
Prödel		x	x	x	x		
Wahlitz		x	x	(x) <sup>1</sup>	x	x	

1) Eingeschränkte Barrierefreiheit: In Biederitz nicht alle Bahnsteige stufenfrei erreichbar; in Wahlitz nur ein Bahnsteig mit taktiler Leitsystem ausgestattet

Hinweise: In Gerwisch, Lübs, Prödel und Wahlitz ist die Zuwegung zwar stufenfrei, aber aufgrund der unebenen Bodenbeläge (grobes Natursteinpflaster) für Rollstuhlnutzer unzumutbar

Als P+R bzw. B+R-Anlagen im Sinne dieser Übersicht gelten sämtliche beschriebene Anlagen zum Abstellen von Pkw und Fahrrad in direktem Umfeld der SPNV-Zugangsstelle

Tabelle 4: SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Jerichower Land

### 3.3 Stadtverkehre

Die NJL betreibt in den Städten Burg und Genthin einen Stadtbusbetrieb mit jeweils einer Linie.

#### Stadt Burg

Im Stadtverkehr Burg verkehrt die Linie 700 montags - freitags mit zehn Fahrtenpaaren in Hin- und Rückrichtung. Am Vormittag besteht im Wesentlichen ein 1-Stunden-Takt; ab 14.00 Uhr erfolgen jeweils nur noch drei Fahrten mit eingeschränkter Kapazität in Kleinbussen - davon eine im Rufbusbetrieb. Mit Beginn (Hinfahrt) und Ende (Rückfahrt) am Busbahnhof/Bahnhof bedient die Stadtlinie das gesamte Stadtgebiet auf mit Ausnahme der ersten beiden Fahrtenpaare gleichbleibenden Linienwegen. Der Betrieb am Wochenende und an Feiertagen wird mit Kleinbussen im Rufbusbetrieb realisiert. Die Linienwege unterscheiden sich nicht von den festen Fahrten unter der Woche.

## Stadt Genthin

Im Stadtverkehr Genthin verkehrt die Linie 750 montags - freitags zwischen ca. 07.00 und 18.00 Uhr mit neun Fahrten ohne erkennbaren Takt als Ringlinie im Stadtgebiet mit Start-/Zielhaltestelle Genthin, Bahnhof. Ein weiterer Nachteil sind die speziell im nördlichen Stadtgebiet wechselnden Linienwege, die die Merkmbarkeit des Fahrplans erschweren. Ähnlich wie in Burg unterscheidet sich das Fahrplanangebot in den Ferien nur in geringem Umfang von dem in der Schulzeit. Am Wochenende und an Feiertagen erfolgen vormittags 3 Fahrten mit dem Kleinbus. Dabei werden im Wesentlichen alle Haltestellen im Stadtgebiet bedient.

### 3.4 Regionalverkehr

Die NJL betreibt mit dem Fahrplan 2016/17 neben den beiden Stadtbuslinien insgesamt 23 Regionalbuslinien, die alle Gemeinden im Landkreis erschließen und im Wesentlichen auf die Mittelzentren Burg und Genthin sowie die Landeshauptstadt Magdeburg ausgerichtet sind (vgl. Anlage -1). Als **landesbedeutsam** eingestuft sind derzeit die Linie 720 (Magdeburg - Loburg) und die Linie 742 (Abschnitt Genthin - Tangermünde) und werden von der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) entsprechend gefördert.

Weitere ÖSPV-Angebote werden in den Randbereichen des Landkreises durch die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB) im Bereich Heyrothsberge/Biederitz und die Vetter GmbH im Bereich Loburg erbracht.

Der Regionalbus übernimmt neben der Erschließung der Fläche im Landkreis eine den SPNV ergänzende Verbindungsfunktion zwischen zentralen Orten innerhalb und zu zentralen Orten außerhalb des Landkreises einschließlich der Direktanbindung an das Oberzentrum Magdeburg.

Die Linienwege im Regionalbusverkehr sind größtenteils erheblich verzweigt mit dementsprechend deutlich variierenden Fahrtwegen und Fahrtlängen innerhalb einer Linie. Dieser Zustand wird vor allem dadurch erzeugt, dass der Schülerverkehr in den Linienverkehr integriert ist. Eine große Zahl Linien ist stark durch den Schülerverkehr geprägt; die zeitliche und räumliche Lage und Anzahl der Fahrten orientieren sich an den zu befördernden Schülern sowie den Schulanfangs- und Schulendzeiten.

Zum Fahrtenangebot im Regionalverkehr der NJL ergibt sich folgender Stand (vgl. auch Anlage -2):

- Auf den landesbedeutsamen Linien und im Grundnetz folgen die Fahrten einem weitestgehend wiederkehrenden Takt. Abweichungen liegen hierbei im Minutenbereich oder ergeben sich aus variierenden Linienwegen. 19 Linien besitzen von Montag-Freitag (Schule) ein regelmäßiges über den Schülerverkehr hinausreichendes Angebot. Der Fahrtenumfang liegt dabei zwischen 8 und 27 festen Fahr-

ten/Tag und Richtung. Eine Linie verkehrt ausschließlich im Rufbusbetrieb ohne festes Fahrplanangebot.

- Die Bedienungshäufigkeit und -struktur ist geprägt durch den Schülerverkehr. In den Schulferien ist das Angebot zwar spürbar reduziert (auf etwas über 60 % der angebotenen festen Fahrten an Schultagen), jedoch konsequent vertaktet.
- Das Angebot an festen Fahrten wird ergänzt durch bedarfsorientierte Leistungen<sup>4</sup>, die als Rufbus verkehren (vgl. Abschnitt 0). Dieses bedarfsgesteuerte Angebot umfasst rd. 15 % des Gesamtverkehrsangebotes an Schultagen.
- Am Wochenende besteht auf nur noch vier Linien ein festes Fahrtenangebot, welches aus mindestens fünf festen Fahrten je Tag und Richtung besteht. Mit Ausnahme der Linien 720 und 742 existiert am Wochenende und an Feiertagen auf allen Regionallinien ein Rufbusangebot aus zwei bis sechs Fahrten je Tag und Richtung.
- Am Abend existiert nur noch ein ausgedünntes Fahrplanangebot, das sich zum Teil auf bedarfsorientierte Leistungen beschränkt.

### Entwicklung der Linienleistung

Die Entwicklung der Linienleistung zwischen 2010 und 2016 geht aus Abbildung 5 hervor (Quelle: NJL):

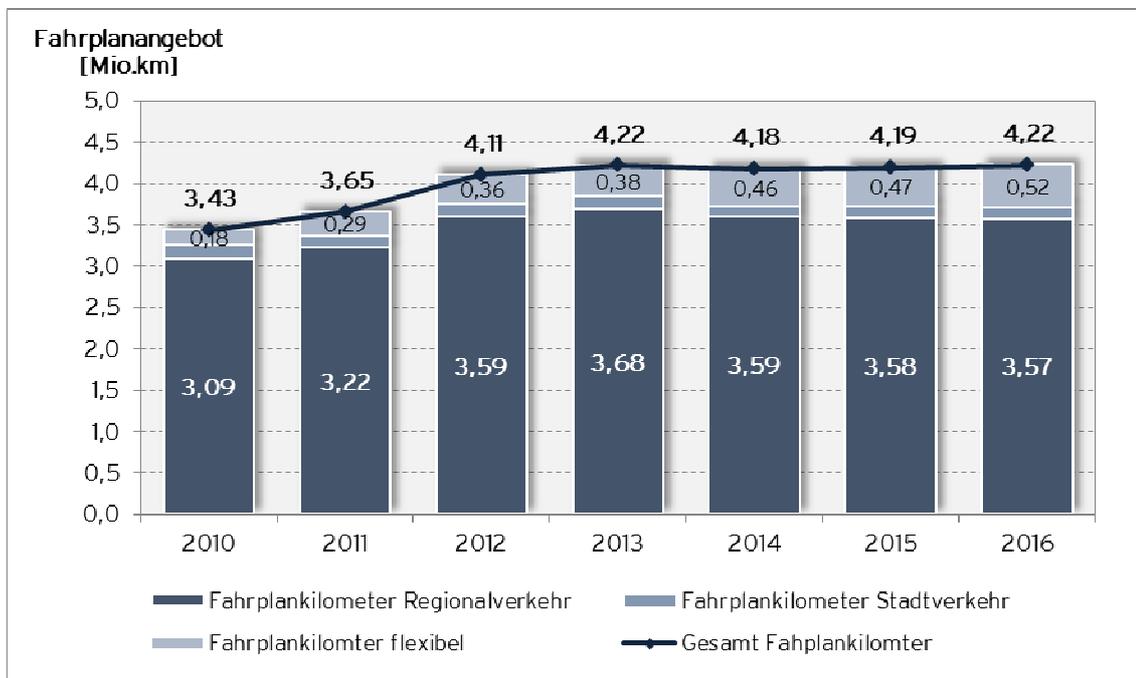


Abbildung 5: Entwicklung der Fahrplankilometer-Leistung

<sup>4</sup> Bestehendes Angebot gemäß Fahrplan; erfordert jedoch eine vorherige Anmeldung des Fahrtwunsches

Diese ist ab 2013 als kontant zu bezeichnen. Zwischen 2010 und 2013 wurde das Fahrplanangebot deutlich erweitert, was in den Folgejahren in der Verkehrsnachfrage zu spüren war (Zuwachs beförderter Personen seit 2010 um rd. 43 %). Die im Jahr 2012 deutlich gestiegenen Fahrplankilometer lassen sich fast ausschließlich auf die Abbestellung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Bahnstrecke zwischen Magdeburg und Loburg und der damit einhergehenden Angebotsausweitung auf der Linie 710 und der Schaffung der Landesnetzlinie 720 zurückführen.

Das Angebot im bedarfsorientierten Rufbusverkehr hat sich seit 2010 fast verdreifacht.

### 3.5 Alternative Bedienung

Alternative Bedienungsangebote im Landkreis Jerichower Land sind als Rufbus-Betrieb organisiert. Rufbusfahrten verkehren nur nach Voranmeldung sowie nur zu den im Fahrplanheft veröffentlichten Zeiten und folgen ausschließlich den vorgesehenen Linienwegen. Rufbusangebote können sowohl ganze Fahrten als auch die Bedienung einzelner Haltestellen innerhalb einer Fahrt betreffen.

Rufbusfahrten können täglich zwischen 7.00 und 18.00 Uhr vom Fahrgast bestellt werden. Die telefonische Anmeldung ist bis spätestens eine Stunde vor Fahrtantritt möglich; Fahrten vor 8.00 Uhr sind bis 18.00 Uhr des Vortages zu bestellen. Fahrtwunschanmeldungen erfolgen dabei direkt bei den Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen oder im INSA-Callcenter und werden unmittelbar digital an die NJL weitergeleitet.

Rufbusfahrten betreffen von Montag - Freitag überwiegend Fahrten einer Linie in Tageszeitrandlagen. Am Wochenende und an Feiertagen werden nahezu alle Fahrten ausschließlich bedarfsorientiert angeboten.

### 3.6 Verknüpfungen

#### 3.6.1 Verknüpfung SPNV - SPNV

Für den Nahverkehrsraum Landkreis Jerichower Land fungiert Magdeburg Hauptbahnhof als zentraler Verknüpfungsknoten innerhalb des SPNV-Netzes. Aus Tabelle 5 gehen die Lage der Ankünfte/Abfahrten und damit die bestehenden Anschlüsse hervor.

Produkt	Relation (Fahrplan 2016/17)  e. F.=einzelne Fahrten	Ankunft zur Minute		Abfahrt zur Minute	
		gerade Stunde	ungerade Stunde	gerade Stunde	ungerade Stunde
RE 1	Magdeburg - Berlin - Frankfurt/O.	49	49	08	08
RE 10	Magdeburg - Sangerhausen - Erfurt	-	40	26	-
RE 13	Magdeburg - Dessau-Roßlau - Leipzig	53	-	-	04
RE 14	Magdeburg - Wittenberge	e. F.	e. F.	e. F.	e. F.
RE 20	Magdeburg - Stendal - Uelzen	50	-	-	03

Produkt	Relation (Fahrplan 2016/17)  e. F.=einzelne Fahrten	Ankunft zur Minute		Abfahrt zur Minute	
		gerade Stunde	ungerade Stunde	gerade Stunde	ungerade Stunde
RE 30	Magdeburg - Halle - Naumburg	22	22	37	37
RB 36	Magdeburg - Haldensleben (- Wolfsburg)	(38)	38	27	(27)
RB 40	Magdeburg - Burg	30	30	32	32
	Magdeburg - Helmstedt - Braunschweig	29	29	33	33
RB 41	Magdeburg - Aschersleben	40	-	-	12
RB 42	Magdeburg - Dessau-Roßlau	-	55	04	-
RB 48	Magdeburg - Bernburg	12	-	-	42
HEX 11	Magdeburg - Halberstadt - Thale/Goslar	44	44	09	09
HEX 43	Magdeburg - Oschersleben	14	-	-	44
S 1	Magdeburg - Stendal - Wittenberge	43	43	08	08
	Magdeburg - Zielitz	13	13	38	38
	Magdeburg - Schönebeck	07	06	15	15
		36	36	45	45

Tabelle 5: Verknüpfung des SPNV am Knoten Magdeburg Hauptbahnhof

Grundlegend existieren damit gute Verknüpfungen des Landkreises mit Übergangszeiten bis 20 Minuten in die Richtungen Dessau-Roßlau/Leipzig, Halle, Stendal/Salzwedel, Halberstadt und Braunschweig. Eingeschränkte Verknüpfungen mit Übergangszeiten zwischen 20 und 30 Minuten bestehen nach/von Aschersleben. Für die Verbindungen nach Helmstedt und Braunschweig bestehen durchgehende Fahrtenangebote ab Burg mit der RB 40.

Verknüpfungen nach Wolfsburg mit kurzem Übergang werden abweichend im Bahnhof Magdeburg-Neustadt realisiert. Darüber hinaus werden in Biederitz Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten zwischen den RE/RB-Zügen in/aus Richtung Dessau-Roßlau und der RB in/aus Richtung Burg realisiert und damit eine günstige landkreisinterne Verbindung hergestellt.

### 3.6.2 Verknüpfung SPNV - übriger ÖPNV

Kurze Fußwege zwischen den Zugangsstellen der Verkehrsmittel Bahn und Bus bilden neben der Gewährleistung von gegenseitigen Anschlussverbindungen inklusive derer Ausweisung in den Fahrplänen eine essenzielle Grundvoraussetzung attraktiver Beförderungsketten. Zugangsstellen, die diese Bedingungen erfüllen, nehmen im ÖPNV-Netz eine besonders wichtige Rolle ein und sind bzgl. baulicher und betrieblicher Maßnahmen priorisierend zu behandeln. Die Haupt-Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und dem ÖSPV im Landkreis Jerichower Land sind die **Bahnhöfe in Burg und Genthin**. Bei beiden sind die Haltestellen des ÖSPV in unmittelbarer Bahnhofsnähe angeordnet, so dass kurze Übergangswege und damit optimale Bedingungen für die Vernetzung beider Verkehrsträger bestehen. Der **Bahnhof Güsen** ist ein weiterer wichtiger Verknüpfungspunkt

und Taktknoten innerhalb des SPNV. Dies wird durch die im Fahrplan vorgesehene Begegnung der Züge etwa zur Minute 30 begünstigt.

Kurze Fußwege sind auch an den SPNV-Zugangsstellen Gommern, Prödel und Biederitz realisiert, bei denen sich die nächste ÖSPV-Haltestelle in einer Entfernung von max. 100 m befindet. Die übrigen Bahnhöfe werden nicht unmittelbar vom Regionalbus angefahren; die Entfernung zur nächsten Haltestelle beträgt hier 200 bis 800 m.

Über die Verknüpfung des Regionalbusses mit dem SPNV in Tangermünde besteht Anschluss an den weiterführenden SPNV in/aus Richtung Stendal und weiterführend in Richtung Norden und Westen.

**Anschlussbeziehungen** mit Übergangszeiten zwischen 5 und 20 Minuten zwischen dem Stadtverkehr und der Bahn sind am Bahnhof Burg in/aus Richtung Magdeburg gegeben. Aus Richtung Berlin/Genthin bestehen Anschlüsse nur mit großen Übergangszeiten; in der Gegenrichtung werden keine Anschlüsse realisiert. Am Wochenende bestehen keine Anschlüsse.

In Genthin gibt es nur vereinzelte, eher zufällige Anschlüsse zwischen dem Stadtverkehr und der Bahn von/nach Magdeburg und von/nach Berlin, bedingt vor allem durch den unregelmäßigen Fahrplan der Stadtverkehrslinie.

Als teilweise problematisch erweist sich die zeitliche Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem Regionalbus, also die Herstellung von Anschlüssen mit kurzen Wartezeiten. Ursachen hierfür sind vor allem:

- Fehlende Vertaktung auf den Buslinien.
- Ausrichtung der Fahrten des Regionalbusses vorrangig auf den Schülerverkehr.

Die Schulanfangs- und -endzeiten, die die Fahrtenlagen des Busses maßgeblich beeinflussen, sind bereits weitestgehend optimiert, so dass diesbezüglich nur noch geringe Spielräume bestehen.

- Zu geringe Aufenthaltszeiten der Busse an den Bahnhöfen (damit kann Bus nur Zubringer oder Abbringer zu/von einer Bahnfahrt sein).
- Bedienung mehrerer Bahnhöfe durch eine Buslinie, so dass Prioritäten bezüglich der Anschlusssicherung an den SPNV gesetzt werden müssen.

Dies kommt insbesondere am Bahnhof Güsen zum Tragen. Die hier verkehrenden Buslinien bedienen auch die Bahnhöfe in Burg bzw. Genthin; auf Grund der Bus-Fahrzeiten ist eine Anschlussherstellung nur an jeweils einem der Bahnhöfe realisierbar.

- Zeitliche und räumliche Fahrplanlagen sollen weitestgehend Parallelverkehre zum SPNV vermeiden.
- Notwendigkeit der Realisierung wirtschaftlicher Wagenumläufe der Busse durch die Verkehrsunternehmen.

Gesicherte Anschlüsse sind in Tangermünde zwischen der landesbedeutenden Buslinie 42 und dem SPNV nach/von Stendal realisiert.

### 3.6.3 Verknüpfung innerhalb des ÖSPV

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖSPV sind die Haltestellen Busbahnhof in Burg und die Haltestelle Bahnhof in Genthin, die die Vernetzung der Regionalbuslinien untereinander und mit den Stadtverkehren mit kurzen, sicheren und barrierefreien Wegen sicherstellen.

Als weitere auch teilweise in den Fahrplänen ausgewiesene Verknüpfungspunkte Bus - Bus sind im Landkreis Jerichower Land von Bedeutung:

- Drewitz, Kulturhaus
- Ferchland, Feuerwehr
- Gommern, Bahnhof
- Grabow
- Güsen, Busbahnhof
- Heyrothsberge, B 184
- Hohenseeden, Dorf
- Jerichow, ehem. Bahnhof
- Königsborn, B 184
- Leitzkau, Markt
- Loburg, ehem. Bahnhof
- Magdeburgerforth, Ort
- Möckern, ehem. Bahnhof
- Möser, B 1
- Nedlitz
- Parchen, B 1
- Parey, Post
- Tucheim, Post

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

### 3.6.4 Intermodale Verknüpfungen

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

Die teilweise Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV hat unter den heutigen allgemeinen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nur Aussicht auf Erfolg, wenn folgende Kriterien ganz oder teilweise erfüllt sind:

- subjektiver Zeitvorteil (inklusive zuverlässiger Einhaltung des Fahrplans),
- hoher Parkdruck bzw. beschränktes und/oder gebührenpflichtiges Parkplatzangebot am Ziel,
- ÖPNV-Direktverbindungen oder nahtlose, gesicherte Umstiege
- hohe Attraktivität und Qualität des ÖPNV (übersichtliche Tarifstrukturen, moderate Fahrpreise, einfaches Vertriebssystem, hohe Taktdichte, verständliche Fahrpläne, Wegweiser, hoher Sicherheitsstandard an den Haltestellen und in den Fahrzeugen).

Dem motorisierten Individualverkehr kommt aufgrund der im Allgemeinen größeren zurückzulegenden Gesamtwegstrecken primär eine Zubringerfunktion zum SPNV zu. Die teilweise abseitige Lage der Zugangsstellen und deren großen Einzugsbereiche wirken zudem begünstigend auf eine Verknüpfung beider Verkehrsträger.

Im Landkreis Jerichower Land sind die Schnittstellen in Burg, Genthin, Gommern und Güsen bereits mit Unterstützung des Schnittstellenprogramms des Landes Sachsen-Anhalt ausgebaut.

Darüber hinaus ist auch ein Großteil der übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pkw ausgestattet (vgl. Tabelle 4). Bushaltestellen verfügen nur in Ausnahmefällen über diese Ausstattungen.

Bedeutsame Radrouten bzw. Radfernwege im Landkreis Jerichower Land sind der Elbe-Radweg und der Altmarkrundkurs.

Eine **Beförderung von Fahrrädern** ist in den Bussen des Regionalverkehrs der NJL gemäß Beförderungsbedingungen grundlegend überall möglich. Auf den **landesbedeutsamen Linien** Genthin - Tangermünde (NJL 742) sowie Magdeburg - Möckern - Loburg (NJL 720) erfolgen hierzu separate Hinweise im Fahrplan.

### 3.7 Infrastruktur und Fahrzeugpark

#### 3.7.1 Haltestellen

Die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV-Gesamtsystems erfordert den systematischen Ausbau eines Netzes von Haltestellen. Die Haltestellen fungieren neben den Fahrzeugen durch ihre repräsentative Funktion als „Visitenkarten“ der Verkehrsunternehmen.

Der Zugang zum ÖSPV ist nach Angaben der NJL durch 432 Haltestellen im gesamten Kreisgebiet gesichert (davon besitzt etwa die Hälfte der Haltestellen zwei Haltepunkte).

Die Bushaltestellen liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Kommune. Im Zuge von Straßenaus- und -umbauarbeiten wurde die bauliche Gestaltung gemäß geltender Richtlinien umgesetzt - gewinnt aber jetzt durch die Forderung nach einer weitestgehend flächendeckenden Barrierefreiheit im ÖPNV zunehmend an Bedeutung.

Die Grundausstattung mit Haltestellenschild, Liniennummer, bedienendes Unternehmen und Fahrplanaushang ist bei allen Haltestellen vorhanden. Die Aufstellung von Fahrgastunterständen erfolgt unter Beachtung der Bedeutung der Haltestellen in Regie der Kommunen.

Der Aufgabenträger beabsichtigt die Aufstellung eines umfangreichen mit aussagekräftigem Bildmaterial unterlegten Haltestellenkatasters mit Angaben zur Barrierefreiheit, den Abmessungen und der Ausstattung sämtlicher ÖPNV-Zugangsstellen im Landkreis beginnend im Jahr 2018. Nach

Fertigstellung ergänzt dieses als Anlage (bzw. als Erweiterung der Anlage 4-4) den hier vorliegenden Nahverkehrsplan.

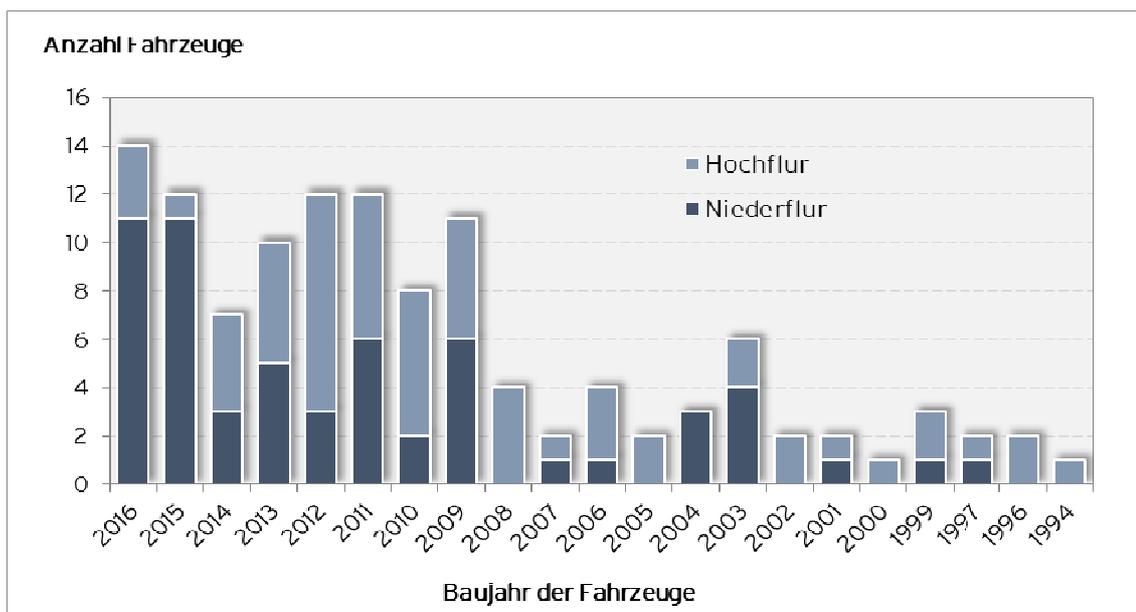
### 3.7.2 Fahrwege

Bei der Nutzung des vom ÖPNV befahrenen Straßennetzes ergeben sich keine schwerwiegenden Defizite. Einzig bei höherer Verkehrsbelastung im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr im Stadtgebiet von Burg und Genthin kommt es zu gelegentlichen Verzögerungen. Gleiches gilt für die nach Magdeburg einfahrenden Regionalbuslinien 701, 704 und 720.

Der ÖPNV genießt keinerlei Bevorrechtungen im Verkehrsablauf.

### 3.7.3 Fahrzeugpark und Betriebshöfe

Im Betriebsgebiet der NJL kommen insgesamt 120 dieselangetriebene Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen (PNV Burg und PNV Genthin sowie verschiedene private Unternehmen; einschließlich Reservefahrzeuge) zum Einsatz, darunter 86 Busse sowie 34 Kleinbusse und Pkw mit maximal acht (bzw. neun) Sitzplätzen. Die Fahrzeugflotte der regionalen Busunternehmen wurde und wird im Rahmen anstehender Ersatzbeschaffungen sukzessive erneuert und besitzt ein gutes Durchschnittsalter; das Durchschnittsalter der Busse beträgt ca. 7,5 Jahre, das der übrigen Fahrzeuge 6,2 Jahre (Bezugsbasis 06/2017). Damit erreicht der Fuhrpark ein mit anderen regionalen Busunternehmen verglichen junges mittleres Fahrzeugalter, wenngleich 23 % der Busse älter als 10 Jahre sind und das älteste Fahrzeug aus dem Baujahr 1994 stammt. Der Anteil der Niederflerbusse beträgt zurzeit 69 %. In den übrigen Fahrzeugen ermöglichen Rampen den stufenfreien Zugang.



Quelle: NJL

Abbildung 6: Fahrzeugalter des Fuhrparks der NJL

Die Fahrzeugausstattung der Neufahrzeuge entspricht im Wesentlichen den im Nahverkehrsplan gestellten Mindestanforderungen. Ein Teil der Busse ist mit einer optischen Haltestellenanzeige ausgerüstet (neuere Fahrzeuge).

Mit den in den Bussen eingesetzten modernen Fahrscheindruckern sind die fahrzeugseitigen Voraussetzungen für eine Echtzeit-Fahrplanauskunft über das INSA-System gegeben. Diese „Live-Daten“ können für eine umfassende Fahrgastinformation sowie zur Optimierung der Betriebsabläufe im Verkehrsunternehmen und in Zukunft auch zur Anschlusssicherung (funktioniert z. Z. noch nicht) genutzt werden.

Betriebshöfe der Verkehrsunternehmen befinden sich in Burg, Genthin, Loburg, Ferchland, Gommern und Zerbst (LK Anhalt-Bitterfeld).

### **3.8 Tarif, Information und Service**

#### **3.8.1 Verkehrsverbund**

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

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

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

#### **3.8.2 Bestehender Tarif**

Alle Leistungen im Stadt- und Regionalverkehr im Landkreis Jerichower Land werden zum Tarif des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes an-

geboten. Er ist ein **Flächenzonentarif**. Der Fahrpreis berechnet sich aus den jeweils durchfahrenen Tarifzonen.

Die Einteilung der Preisstufen beginnt mit Zone 1 und ist bei 12 Zonen gedeckelt. Für den Nachbarortsverkehr gibt es eine gesonderte Tarifstufe N unterhalb der ersten Preisstufe. Für Tickets im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg gilt die Preisstufe MD.

Es werden Einzelfahrscheine, Wochenkarten und Monatskarten angeboten. Letztere sind zusätzlich im Abonnement erhältlich. Außerdem gibt es 4er-Karten sowie zwei verschiedene Gruppenkarten. Mit Ausnahme der Gruppenkarten sind alle Tarifangebote sowohl zum Normalpreis als auch zum ermäßigten Preis erhältlich. Sämtliche Zeitkarten sind personengebunden, eine Ausnahme bildet die übertragbare ABO-Monatskarte.

Erweitert wird das Sortiment um einige Sondertarife wie das Job-Ticket, das Senienticket, den Magdeburgpass, das Schülerfreizeitticket und Semestertickets sowie diverse Kombi-Tickets zu ausgewählten Musik-, Sport- und Freizeitveranstaltungen.

Auf den landesbedeutsamen Buslinien 720 und 742 werden die Tarife der Deutschen Bahn AG wie z.B. das Schöne-Wochenende-Ticket anerkannt. Inhaber einer BahnCard 25/50/100 sind zum Erwerb einer ermäßigten Fahrkarte Landeslinie berechtigt.

Das Sachsen-Anhalt-Ticket (sowie Thüringen-Ticket und Sachsen-Ticket) wird in allen Linienverkehrsmitteln, in denen der marego-Tarif gilt, anerkannt.

Auf den **Rufbusfahrten** gelten grundsätzlich dieselben Tarifbestimmungen.

### 3.8.3 Fahrplan- und Liniennetzinformationen

Von der NJL wird jährlich ein **Fahrplanheft** herausgegeben. Es enthält neben wichtigen Hinweisen für die Fahrgäste sämtliche Fahrplantabellen der Stadt- und Regionalverkehrslinien der NJL:

- Anschriften der Verkehrsunternehmen
- Ortsverzeichnis
- Liniennetzplan und Liniennetzplan für den Regionalverkehr und die Stadtverkehre
- Lagepläne der Haltstellen am Bahnhof/Busbahnhof der Stadtverkehre in Burg und Genthin
- Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sowie die Preistafel marego

Die Fahrplantabellen enthalten an ausgewählten Verknüpfungspunkten Anschlussleistungen, die Informationen zu Ankünften und Abfahrten des SPNV sowie zwischen den Regionalbuslinien bestehenden Anschlüssen

vermitteln. Das Fahrplangebot ist nach Schul- und Ferientagen sowie nach Samstag und Sonn-/Feiertag getrennt dargestellt, was insgesamt die Lesbarkeit deutlich erleichtert.

Neben dem klassischen Fahrplanbuch stehen **elektronischen Informationsmedien** zur Verfügung. U. a. können die Fahrplanheft-Seiten in ihrer aktuellen Fassung über die Website der NJL ([www.njl.de](http://www.njl.de)) abgerufen werden. Gleichzeitig informiert die NJL über baustellenbedingte Fahrplanänderungen.

Weitere Onlineauskünfte liefern zudem:

- das Fahrplan- und Tarifinformationssystem INSA (auf [www.insa.de](http://www.insa.de) und als App für Android und iOS) als Dienst der NASA GmbH
- das Auskunftssystem der DB AG ([www.bahn.de](http://www.bahn.de)).

Der auf der Webseite der NJL dargestellte Liniennetzplan basiert auf dem durch marego betriebenen interaktiven Liniennetzplan und ist mit seinen Tarifpunkten direkt mit der INSA-Auskunft verlinkt, sodass für jede Haltestelle sehr schnell die bestehenden Fahrtenangebote abgerufen werden können (via Verlinkung auf Seiten der NJL). Für die Verbindungssuche verfügen alle Internetseiten der NJL über einen Link zu INSA.

Darüber hinaus können **telefonische Fahrplanauskünfte** eingeholt werden über:

- die NJL (Mo-Do 7.00 - 16.00 Uhr, Fr 7.00 - 13.00 Uhr)
- die PNV Burg und PNV Genthin (Mo-Fr 7.00 - 16.00 Uhr)
- die INSA-Telefonauskunft (täglich von 4.00 - 24.00 Uhr)

### 3.8.4 Tariffinformation und Fahrscheinerwerb

Der Fahrausweiserwerb für den ÖPNV erfolgt in den Fahrzeugen über die vom Fahrpersonal bedienten mobilen Fahrscheindrucker, an den stationären Fahrausweisverkaufautomaten an den SPNV-Zugangsstellen oder online unter [www.marego-ots.de](http://www.marego-ots.de). Einen personenbedienten Fahrkartenschalter gibt es weiterhin in Bahnhofsnähe in Burg und Genthin (DB-Agenturen) sowie im Magdeburger Hauptbahnhof.

Der Erwerb von ÖPNV-Fahrausweisen ist damit zu jeder Zeit sichergestellt. Entsprechende Hinweise über die Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs liefern die Tarifbestimmungen von marego und sind in den zugänglichen Medien nachzulesen.

Zudem besteht die Möglichkeit zum Erwerb elektronischer Fahrscheine (z. B. DB-Handyticket oder via Smartphone-App easyGo).

Informationen zum Tarif der NJL können telefonisch bei der NJL bzw. über deren Internetauftritt abgerufen oder im Fahrplanheft nachgelesen werden. Die INSA Hotline erteilt hierzu ebenfalls Auskünfte.

### 3.8.5 Beratung und Service

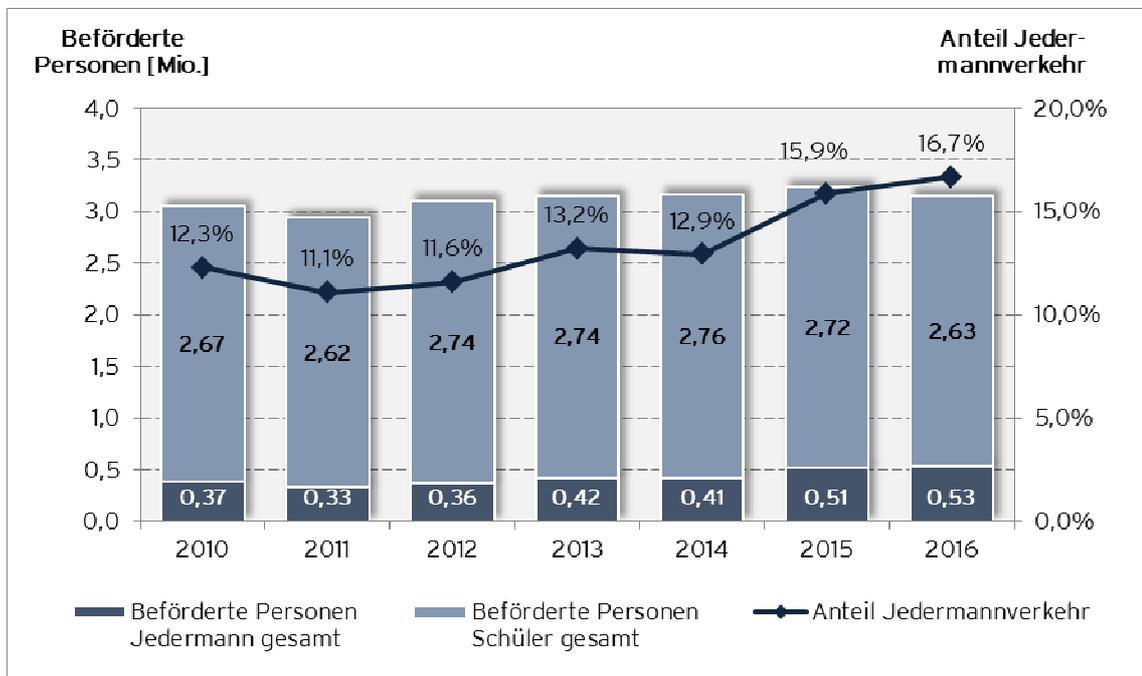
Telefonische und persönliche Beratungen zum ÖPNV sind über die Dienststellen der NJL, der PNV Burg und der PNV Genthin zu deren Geschäftszeiten möglich.

Der Internetauftritt der NJL bietet für den Kunden alle wichtigen Informationen zu Linien, Fahrplänen, Tarifen, Schülerbeförderung, Störungsmeldungen usw.

Persönliche Beratungsmöglichkeiten zum SPNV bestehen in den DB Agenturen in Burg und Genthin sowie im Reisezentrum der DB AG im Hauptbahnhof Magdeburg.

### 3.9 Gegenwärtige ÖPNV Nachfrage

Die Beförderungsleistungen im Landkreis Jerichower Land haben sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Trotz sinkender Einwohnerzahlen führte eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (vgl. Abbildung 5) zu einem gesteigerten Nachfrageniveau im Jedermannverkehr. Zugleich haben sich die Schülerbeförderungen auch dank einer weitestgehend gefestigten Schullandschaft kaum verändert. Während der Anteil des Jedermannverkehrs (Beförderungsfälle Jedermann-Verkehr bezogen auf alle Beförderungsfälle) 2011 nur 11,1 % betrug, lag dieser im vergangenen Jahr bereits bei 16,7 %.



Quelle: NJL

Abbildung 7: Entwicklung der Beförderungsleistungen

### 3.10 Organisation

Die Organisation des ÖSPV im Landkreis Jerichower Land erfolgt auf der Basis eines Drei-Ebenen-Modells.

Der Landkreis Jerichower Land ist gemäß § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr. Als politische Ebene definiert er verkehrspolitische Vorgaben zur Entwicklung des ÖPNV und trägt die finanzielle Verantwortung für die auf seinem Territorium erbrachten Verkehrsleistungen. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird vom Land durch die NASA wahrgenommen.

Die NJL hält die Linienverkehrsgenehmigungen für den öffentlichen Busverkehrs im Landkreis Jerichower Land. Sie koordiniert die Beförderungsleistungen der Nachauftragnehmer und realisiert die gemeinsame Fahrgastinformation sowie Marketingaufgaben. Weiterhin tritt die NJL als Gesellschafter im Magdeburger Regionalverkehrsverbund marego auf und vertritt auf Verbundebene die Interessen des Landkreises.

Der überwiegende Teil der Beförderungsleistungen wird durch die PNV Burg und die PNV Genthin in Anmietleistung der NJL erbracht. Bei beiden Unternehmen ist die Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land alleiniger Gesellschafter.

Die NJL tritt als einheitlicher Ansprechpartner bezüglich des gesamten ÖSPV im Landkreis sowohl für die Kunden als auch die politische Ebene auf. Damit sind gute Voraussetzungen für eine effektive und wirtschaftliche Organisation des Angebots gegeben.

## 4 Zielvorgaben und Entwicklungstendenzen

### 4.1 Verkehrspolitische Ziele

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

Die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Jerichower Land orientiert sich an den planerischen Grundsätzen des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt und dessen Leitsätzen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsverknüpfung und umweltverträglicher Gestaltung des motorisierten Verkehrs. Oberstes Ziel bei der weiteren Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Jerichower Land ist die Sicherstellung der Mobilität der Bürger auf umwelt- und sozialverträgliche Weise unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und eines kundenorientierten Qualitätsniveaus bei der Verkehrsdurchführung.

Für den Landkreis Jerichower Land werden folgende **Zielstellungen** für die weitere Entwicklung und Planung definiert:

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

Die Ziele und Grundsätze des ÖPNV-Gesetzes, des Landesentwicklungsplanes, des Regionalen Entwicklungsplanes für die Planungsregion Magdeburg, des ÖPNV-Planes und der weiteren Fachpläne mit Bezug zum ÖPNV werden bei der ÖPNV-Planung im Landkreis Jerichower Land umgesetzt und im Nahverkehrsplan entsprechend konkretisiert.

#### 2. Erfüllung der Aufgabe zur Daseinsvorsorge

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

#### 3. Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität

Der ÖPNV soll für viele Mobilitätszwecke, d.h. neben Berufs- und Ausbildungsverkehr insbesondere auch für den Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr, und diskriminierungsfrei für alle Bevölkerungsgruppen ein möglichst breites und preisgünstiges Angebot bereitstellen. Er soll sich nachhaltig zu einer brauchbaren Alternative zum MIV entwickeln.

Die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen wird bei der Gestaltung des Liniennetzes, der Verkehrsanlagen und Zugangsmöglichkeiten sowie des Fahrzeugangebotes besonders berücksichtigt. Die barrierefreie Gestaltung ist bei allen Bauvorhaben und Umbaumaßnahmen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften umzusetzen.

#### **4. Sicherstellung des Schülerverkehrs**

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr ist geschickt in den Jedermannverkehr zu integrieren. Eine Beförderung aller Schüler im Sinne der Satzung zur Schülerbeförderung des Landkreises Jerichower Land ist vollumfänglich zu gewährleisten.

#### **5. Einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem**

Der ÖPNV soll als arbeitsteiliges Gesamtsystem mit einheitlichen Zugangsbedingungen geplant und angeboten werden. Dazu sind die Verkehrssysteme Eisenbahn, Regionalbus und Stadtbuss effektiv räumlich und zeitlich miteinander zu verknüpfen und zu koordinieren. Gleichzeitig muss eine Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem ÖPNV an geeigneten Schnittstellen erfolgen (P+R, B+R).

Im Einzugsbereich von Schienenstrecken hat der SPNV die Verbindung innerhalb der Verkehrsachsen und zu den zentralen Orten bevorzugt zu realisieren. Der Regionalbus hat vor allem Direktverbindungen zwischen Gemeinden und zentralen Orten, die nicht vom SPNV bedient werden, und die Erschließung in der Fläche sicherzustellen sowie die Zubringerfunktion zur Bahn wahrzunehmen. Dazu ist das ÖSPV-Netz klar und verständlich in Bedienachsen und Bedienräume zu gliedern. In nachfrageschwachen Räumen und Zeiten ist der Linienverkehr im ÖSPV verstärkt durch flexible, bedarfsorientierte Angebote, wie z. B. Rufbus, zu ergänzen.

#### **6. Gestaltung des ÖPNV-Angebotes**

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

Hierbei liegt der Fokus auf SPNV-nahen Relationen auch auf der Vermeidung konkurrierender Parallelverkehre. Vielmehr soll das ÖPNV-Angebot den SPNV ergänzend verdichten und so dem Fahrgast mehr Flexibilität eröffnen.

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

## 7. Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugpark

Eine moderne, gut ausgebaute Infrastruktur ist unerlässlich für einen pünktlichen, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV. Haltestellen und Bahnhöfe als die Visitenkarte des ÖPNV müssen an bedarfsgerechten Standorten errichtet werden und leicht zugänglich sowie attraktiv gestaltet sein. An den Verknüpfungsstellen ist den Fahrgästen durch Wegweisung und Informationen über Anschlüsse das Umsteigen zu erleichtern. Gleichzeitig setzt die Attraktivität des ÖPNV einen hohen Beförderungskomfort mit modern ausgestatteten und gepflegten Fahrzeugen sowie geschultem Personal voraus. Die barrierefreie Gestaltung des Gesamtsystems ist gemäß Pkt. 3 sicherzustellen.

## 8. Neukundengewinnung

Die Gewinnung von ÖPNV-Neukunden bildet ein zentrales Ziel aller Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund marego. Neben einem attraktiven Verkehrsangebot sowohl im Bereich der Fahrplangestaltung als auch in Bereichen der genutzten Infrastruktur und des Marketings tragen neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car- und Bike-Sharing zur Nachfragesteigerung im ÖPNV bei. Dies setzt einen verstärkten Ausbau der intermodalen Vernetzung voraus.

## 9. Bevorrechtigung des ÖPNV

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

## 10. Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV

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

Im Verbundraum werden zentralisiert durch den Verkehrsverbund marego und unterstützt durch die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die Vorzüge des modernen und zuverlässigen ÖPNV als eine attraktive und klimafreundliche Alternative zum Individualverkehr vermittelt.

## 11. Sicherung der Finanzierbarkeit bei günstigen Fahrpreisen

Der ÖPNV muss für den Fahrgast bezahlbar und für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen finanzierbar bleiben. Weiterentwicklung des Tarifs einschließlich Anpassungen an sich ändernde Bedin-

gungen, sparsames Wirtschaften der Verkehrsunternehmen und Bereitstellung notwendiger Zuschüsse durch den Aufgabenträger für bestellte Leistungen im Rahmen seiner Haushaltlage sind wichtige Eckpunkte zur Sicherung der Finanzierung des ÖPNV.

## **12. Berücksichtigung des ÖPNV bei der weiteren Regionalplanung**

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

## **13. Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen**

Im Nahverkehrsplan für den Landkreis Jerichower Land werden die anzustrebenden bzw. aufrechtzuerhaltenden Qualitätsstandards für die Durchführung und Ausstattung des ÖPNV definiert. Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für die künftige Vergabe von ÖPNV-Leistungen und die Aufstellung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

## **14. Zusammenarbeit der Aufgabenträger**

Die Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, insbesondere den Mitgliedern des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes, zu Angebot, Tarif, Fahrgastinformation und Service werden weitergeführt mit dem Ziel der Sicherung, Koordination und einheitlichen Gestaltung des ÖPNV und fördern ein weiteres Zusammenwachsen der Region Magdeburg.

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

## **4.2 Erfolgskontrolle**

Mit der Aufstellung des ÖPNV-Konzeptes im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2011 bis 2018 für den Landkreis Jerichower legte der Landkreis die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV für diesen Zeitraum fest. An dieser Stelle soll eine Erfolgskontrolle der wesentlichen Punkte darüber Aufschluss geben, inwiefern die Maßnahmen umgesetzt wurden, wo Nachbesserungsbedarf besteht und in welchen Punkten das Konzept wirkungslos blieb und neu strukturiert werden muss.

Aspekt	Einschätzende Bewertung
<b>Netz- und Bedienkonzept (Punkte 5.3 und 5.4)</b>	
Netzgliederung	<ul style="list-style-type: none"> <li>hierarchische Netzgliederung mit absteigendem Angebotsumfang entsprechend den Anforderungen umgesetzt</li> </ul>
Erschließung im Landes- und Grundnetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Achsen als durchgehende Linien vorgehalten</li> <li>Weitestgehende Vertaktung der Fahrten (Abweichung durch Schülerverkehr bedingt)</li> </ul>
Erschließung im Ergänzungsnetz gemäß 1. Angebotsstufe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Wesentlichen Vorgaben eingehalten (stellenweise fehlen Fahrten in einer Richtung)</li> <li>Nachbesserungsbedarf an folgenden Wohnplätzen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ringelsdorf, Schattberge, Hohenbellin (TR 1)</li> <li>– Ziegelsdorf, Blumenthal, Madel, Waldfrieden (TR 2)</li> <li>– Göbel, Wendgräben, Zeddenick (TR 3)</li> </ul> </li> </ul>
Erschließung im Ergänzungsnetz gemäß 2. Angebotsstufe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anforderungen im Wesentlichen erfüllt</li> <li>flexible Bedienung nach Vorgaben als Anrufbus zur Angebotserweiterung/-verdichtung umgesetzt</li> </ul>
Erschließung Stadtverkehre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorgaben für Stadtverkehre eingehalten</li> <li>fehlende Vertaktung im Stadtverkehr Genthin</li> </ul>
<b>Vernetzung der Verkehrsträger (Punkt 5.5)</b>	
SPNV-Anschlüsse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anschlüsse grundlegend gut gesichert; aufgrund des „Zwangspunktes“ Burg, entfallen einige Anschlüsse in Genthin</li> </ul>
ÖSPV - ÖSPV	<ul style="list-style-type: none"> <li>aufgrund der Ausrichtung auf den Schülerverkehr (keine Vertaktung) entfällt die permanente Anschlusssicherung</li> <li>einzelne Fahrten bieten Anschlüsse an andere Linien</li> </ul>
Intermodale Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>an SPNV-Zugangsstellen Abstellanlagen für Pkw und Fahrrad vorhanden</li> <li>Nachbesserungsbedarf in Lübs, Königsborn und Prödel</li> </ul>
<b>Verkehrsinfrastruktur (Punkt 5.6)</b>	
Haltestellen und Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>hierzu Erstellung Haltestellenkataster mit Stellungnahme zum barrierefreien Ausbau vorgesehen (beginn 2018)</li> </ul>
Fahrwege	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanierungsarbeiten der Fahrbahnen erfolgten in turnusmäßigen Abständen (insbesondere witterungsbedingte Schäden (Frostschäden)); keine reinen ÖPNV-Baumaßnahmen</li> <li>Bevorrechtigungen für den ÖPNV erfolgen nicht</li> </ul>

Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrzeugflotte genügt Vorgaben bzgl. des Alters (Stand 05/2017: Durchschnittsalter 7,2 Jahre; 82% jünger als 12 Jahre)</li> </ul>
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anteil Niederflrbusse seit 2010 auf rd. 69 % erhöht</li> <li>nur wenige Zugangsstellen barrierefrei; Gründe sind der hohe Investitionsbedarf durch die Kommunen und eine geringe Nachfrage an vielen Bushaltestellen (primär Schülerverkehr)</li> <li>flächendeckende Barrierefreiheit wurde erst nach Inkrafttreten des Nahverkehrsplanes 2011-2018 gefordert, daher keine priorisierenden Zielvorgaben zur Umsetzung</li> </ul>
<b>Tarifgestaltung (Punkt 5.7)</b>	
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> <li>erfolgreiche Einführung marego-Tarif</li> <li>vergleichbares Fahrscheinsortiment; Teilnahme am Schülerferienticket gesichert</li> </ul>
<b>Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit (Punkt 5.8)</b>	
Fahrplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>umfangreiches, jährlich erscheinendes Fahrplanheft enthält Informationen sämtlicher NJL-Linien und wichtige Bus- und SPNV-Anschlüsse</li> <li>Auskünfte zu ein- und ausfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen im Landkreis Jerichower Land nur über INSA-Fahrplanauskunft</li> </ul>
Service, Beratung, Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der Vorgaben</li> </ul>
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zentrales Marketingkonzept des Verkehrsverbundes zur Vermittlung der Vorzüge des ÖPNV:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>Bereitstellung umfassender Informations- und Tarifmaterialien</li> <li>Initiierung von Partnerschaften</li> <li>Mitwirkung an regionalen Aktionen und Feierlichkeiten</li> </ul> </li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	
Fahrgastsicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hohe Kundenzufriedenheit</li> <li>Probleme bilateral zwischen NJL und Fahrgästen geregelt; konsequentes Beschwerdemanagement und Feedback dem Kunden gegenüber</li> </ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>positive Entwicklung: Eigenmittel des Landkreises konnten auf "Null" gesenkt werden</li> </ul>
Investitionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investive Fördermittel bisher weitestgehend zur Erneuerung der Fahrzeugflotte genutzt</li> </ul>

Tabelle 6: Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 2011 - 2018

### 4.3 Prognose der Verkehrsnachfrage

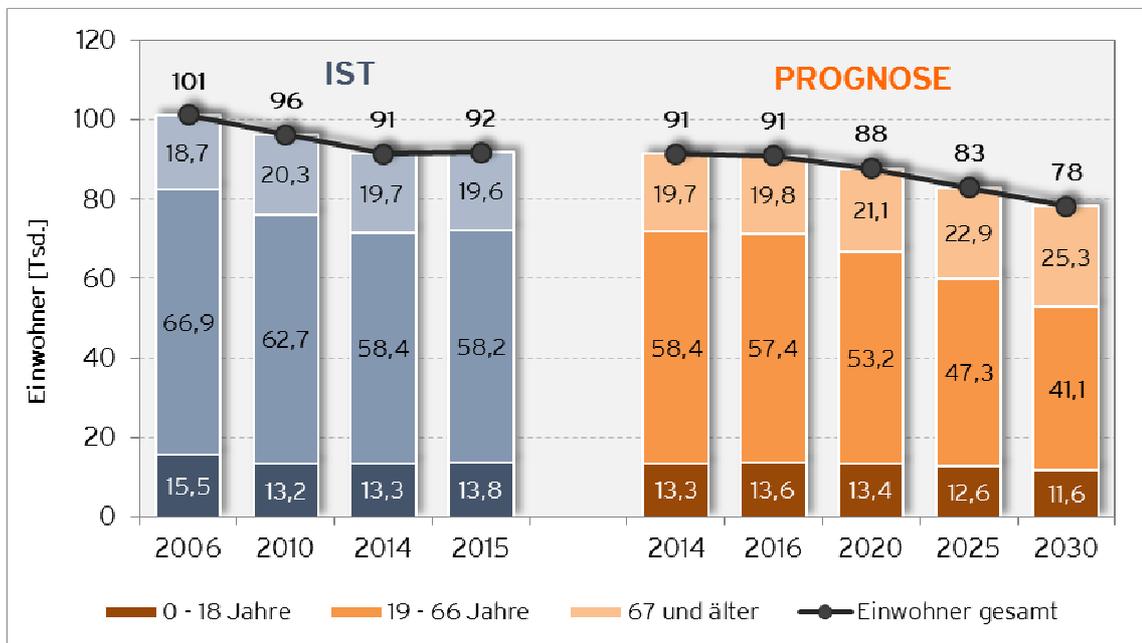
#### 4.3.1 Strukturprognose

Die Entwicklung der Nachfrage nach Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Jerichower Land ist abhängig von der Entwicklung der demografischen und strukturellen Rahmenbedingungen.

Ausgehend von der Prognose der Strukturdaten (insbesondere Bevölkerungs-, Alters-, Schul-, Arbeitsplatzstruktur) können Tendenzen für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage abgeleitet werden.

#### Prognose der Bevölkerungsentwicklung

Gemäß der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt von 2016 mit einem Betrachtungshorizont bis 2030 setzt sich der Bevölkerungsrückgang im Landkreis Jerichower Land fort. Ausgehend vom Basisjahr 2014 wird ein Einwohnerrückgang bis 2020 um 4,0 % prognostiziert; bis 2030 soll dieser 14,5 % betragen. Sowohl die aktuelle Entwicklung (Ist-Wert von 2015 liegt aufgrund außenpolitischer Entwicklungen über dem Prognosewert von 2015) als auch die „positive“ Korrektur der Prognosen gegenüber der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose (Prognose 2030: 70.529 Einwohner) schließen einen etwas günstigen Verlauf der Bevölkerungsentwicklung nicht aus. Der Einwohnerrückgang im Betrachtungszeitraum liegt dennoch über dem Durchschnitt von Sachsen-Anhalt (-11,0 %).



Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose

Abbildung 8: Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Altersgruppen im Landkreis Jerichower Land

Ursachen für den weiteren Bevölkerungsverlust sind hauptsächlich Wanderungsverluste, aber auch das bestehende Geburtendefizit.

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen wird die Verschiebung innerhalb der Altersgruppen die Potenziale für den ÖPNV im Verkehrsraum des Landkreises nachhaltig beeinflussen. Mittelfristig erfolgt ausschließlich eine Verschiebung der 19- bis 66-Jährigen zugunsten der Altersgruppe ab 67 Jahre (-8,8 % bzw. +7,2 %). Langfristig betrifft dies neben potenziellen Berufspendlern auch die unter 19-Jährigen – also die möglichen Fahrschüler. Während die Gruppen der Kinder und Jugendlichen um 12,5 % respektive die der 19- bis 66-Jährigen um 29,5 % schrumpfen soll, ergeben sich bei den Senioren bis zum Jahr 2030 Zuwächse von 28,5 %. Die Geburtenrückgänge und die steigende Lebenserwartung führen zu einer kontinuierlichen Erhöhung des Anteils der Bevölkerung im Rentenalter.

Hierdurch verändern sich die spezifischen Anforderungen an das ÖPNV-System nachhaltig. Eine Umkehr dieser Entwicklungstendenz ist derzeit nicht erkennbar.

### **Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen**

Die Schülerzahlen der Schulen des Landkreises Jerichower Land haben sich bis zum Schuljahr 2016/2017 auf einem konstanten Niveau gehalten (vgl. Abschnitt 2.2). Bis ins Schuljahr 2018/19 lässt der gegenwärtige Schulentwicklungsplan – dessen Prognosen stammen aus dem Jahr 2013 – keinen Trend erwarten, sodass von gleichbleibende Schülerzahlen auszugehen ist (s. a. Abbildung 3).

Die Schullandschaft im Landkreis Jerichower Land wird sich bis 2018/19 voraussichtlich nicht wesentlich verändern. Darüber hinausreichende Aussagen sind aufgrund des fehlenden Prognosehorizontes des Schulentwicklungsplanes nicht möglich bzw. schwer abschätzbar. Zum jetzigen Stand wird sich der Schülerverkehr in seiner jetzigen Struktur weitgehend fortsetzen. Der allgemeine Trend zu Gemeinschaftsschulen, wie sich zuletzt bei der Sekundarschule in Möckern gezeigt hat, könnte aber dennoch Anpassungen im Fahrplan erfordern.

### **Weitere für den ÖPNV relevante Tendenzen**

- **Motorisierung**

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Jerichower Land ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen; allerdings hat sich der Anstieg verlangsamt und wurde 2015 vorübergehend gestoppt. Hintergrund ist der beachtliche Zuzug bisher nicht motorisierter Asylsuchender, was zu einem Bevölkerungsanstieg bei gleichzeitig gleichbleibendem Pkw-Bestand führte. Der Sättigungsgrad ist bei weitem noch nicht erreicht, wie Werte vergleichbarer Gebietskörperschaften der alten Bundesländer zeigen. Laut einer auf das gesamte Bundesgebiet bezogenen Shell-Studie bzgl. über Fakten, Trends und Perspekti-

ven für Auto-Mobilität wird der Pkw-Bestand 2022 seinen Höhepunkt erreichen. Dann wären 45,2 Mio. auf Deutschlands Straßen unterwegs (zum Vergleich 2014: 44,2 Mio. Pkw; Quelle: Shell PKW-Szenarien bis 2040). Auch die Pro-Kopf-Motorisierung und die Fahrleistung sollen im nächsten Jahrzehnt steigen. Danach sollen alle Werte langsam fallen.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich das Motorisierungswachstum in den nächsten Jahren mit moderatem Anstieg fortsetzt. Die künftige Motorisierung wird vor allem von den jüngeren Jahrgängen und Senioren sowie von berufstätigen Ehefrauen (Zweitwagen) genährt. Erhöhungen in der Pkw-Ausstattung der Haushalte haben nicht nur Einfluss auf den Stellplatzbedarf, sondern sind für das Verkehrsverhalten maßgeblich relevant. Ändert sich die Pkw-Verfügbarkeit in einem Haushalt, organisiert sich das Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder neu; auch Personen, die bisher mit dem ÖPNV, zu Fuß oder per Rad unterwegs waren, nutzen dann vermehrt Mitfahrmöglichkeiten. Damit verringert sich das Marktpotential der ÖPNV-Zwangskunden weiter; der Anteil derjenigen, die zur Sicherung ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind, bleibt niedrig. Die ÖPNV-Angebote müssen daher auch stärker auf die Gruppe der wahlfreien Nutzer ausgerichtet werden.

- **Fahrzeiten im MIV**

Es ist davon auszugehen, dass sich die MIV-Fahrzeiten im Landkreis innerhalb der nächsten Jahre nicht wesentlich ändern, d. h. der Zunahme und damit Verlangsamung des Verkehrs insbesondere in Richtung der Stadt Magdeburg aufgrund deren Sogwirkung als Zentrum bezüglich Arbeiten, Einkaufen und Freizeit werden nur punktuelle Verkehrsverbesserungen durch Infrastrukturausbau und verkehrsorganisatorische Maßnahmen gegenüberstehen wie der Ausbau des Straßenbahnnetz. Maßnahmen am Straßennetz werden die Sanierung bestehender Fahrbahnen, die Erhöhung der Durchlassfähigkeit einzelner Knoten und den weiteren Ausbau von Hauptverbindungsstraßen betreffen.

- **Lage von Verkehrserzeugern**

Trotz der positiven Wirtschaftslage ist derzeit nicht von einer Ansiedlung großflächiger Industrieflächen sowie Handels- und Gewerbeeinrichtungen (Arbeitsplätze, Konsumverkehr) in Stadtrandlagen bzw. außerhalb der Städte auszugehen. Es ist eine zunehmende Orientierung auf kleinere Einkaufszentren innerhalb der Siedlungsschwerpunkte festzustellen. Der weitläufige, MIV-ausgerichtete Einkaufsverkehr wird damit auf hohem Niveau bestehen bleiben, aber nicht mehr wie bisher expandieren. Auch für Behörden, größere Dienstleistungseinrichtungen o. ä. ist im Prognosezeitraum eine Verlagerung an periphere Bereiche nicht anzunehmen.

### 4.3.2 ÖPNV-Potenziale

Die ÖPNV-Potenziale sind abhängig von der Entwicklung der raumstrukturellen, demografischen und verkehrlichen Strukturen im Landkreis. Auf der Basis der Analyse der bisherigen Entwicklungen und bereits anderweitig prognostizierter Entwicklungen können folgende Abschätzungen zu den wichtigsten ÖPNV-Potenzialen getroffen werden:

- **Ausbildungsverkehr**

Den größten Anteil an der nachgefragten ÖPNV-Leistung hat der Schülerverkehr. Dieser unterliegt nur geringfügigen Schwankungen. Abzuwarten bleibt, ob sich der Trend fortsetzt, dass zunehmend mehr Schüler nach der Grundschule ein Gymnasium besuchen (Hintergrund ist die schulpolitische Neuregelung der Bildungsempfehlung für weiterführende Schulen). Dies hätte im Allgemeinen verlängerte Schulwege zur Folge, was die Beförderungsleistungen im ÖPNV vergrößern würde, führt aber auch zu einer insgesamt erhöhten Schuldauer.

Hinzu kommt, dass auch im Bereich der Berufsausbildung die Mobilitätsanforderungen weiter zunehmen und damit eine stabile Inanspruchnahme des ÖPNV erwarten lassen.

- **Altersgruppe der 19- bis 66-Jährigen**

Bei der Abschätzung der Nachfrageentwicklung in der Fahrgastgruppe der **19- bis 66-Jährigen**, die den Hauptteil der Bevölkerung stellt, spielen u. a. folgende Gesichtspunkte eine Rolle:

- Diese Altersgruppe unterliegt gemäß Bevölkerungsprognose (vgl. Abbildung 8) in den nächsten Jahren einem nicht unerheblichen Rückgang.
- Die Pkw-Verfügbarkeit im Landkreis Jerichower Land ist hoch und liegt deutlich über der der Region Magdeburg (529 Pkw je 1.000 Einwohner). Dennoch hat sie ihre Sättigung noch nicht erreicht. Werte bis und sogar über 600 Pkw je 1.000 Einwohner scheinen bei Betrachtung ähnlich ländlich geprägter Landkreise in den alten Bundesländern möglich. Um dem entgegenzuwirken, muss speziell diese Bevölkerungsgruppe für ein erhöhtes Umweltbewusstsein sensibilisiert werden. Kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und lange Strecken ganz oder teilweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (P+R) zurückzulegen sowie die Bildung von Fahrgemeinschaften, leisten durch die Verkehrsvermeidung einen positiven Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffbilanz. Insbesondere, was den Umstieg auf den ÖPNV angeht, sind Landkreis und Verkehrsunternehmen in der Pflicht, dieser Bevölkerungsgruppe eine wirkliche Alternative anzubieten.

Insgesamt kann ohne Steigerung der ÖPNV-Attraktivität davon ausgegangen werden, dass in dieser Altersgruppe die Fahrgastpotenziale für den ÖPNV in den folgenden Jahren nicht zunehmen werden.

- **Altersgruppe der über 65-Jährigen**

Für die künftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV gewinnt das Verkehrsverhalten der **älteren Generation** immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst. Mit zunehmendem Alter sinkt zwar die Mobilität insgesamt, andererseits sind Senioren eine interessante Zielgruppe für den ÖPNV. Der ÖPNV-Anteil an allen Wegen in dieser Gruppe ist schon heute höher als bei anderen Altersgruppen. Die Mobilitätsbedürfnisse dieser Gruppe unterscheiden sich jedoch zeitlich und räumlich vom Schüler- und Berufsverkehr und erfordern entsprechende Angebote des ÖPNV im Freizeit- und Besorgungsverkehr. Deshalb sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, durch günstige, serviceorientierte Angebote eine stärkere ÖPNV-Nutzung und -Bindung für die Gruppe der über 60jährigen zu erreichen. Maßnahmen hierzu können z. B. spezielle Tarifangebote, die dem Zeitfonds und den Nutzungsbedürfnissen älterer Menschen Rechnung tragen, und erweiterte Serviceleistungen (ggf. mit Aufpreis) sein. Denn auch bei den Senioren nimmt die Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung weiter zu, aber notorische Pkw-Nutzer präferieren auch zunehmend den ÖPNV.

Diese Nutzergruppe profitiert am meisten von einem barrierefreien Netzausbau; ist jedoch in erhöhtem Maß auch darauf angewiesen.

- **Tourismus-, Freizeit- und Besucherverkehr**

Hier ist aufgrund der allgemein stärkeren Freizeitorientierung zukünftig mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen. Das betrifft tägliche Wege gleichermaßen wie Wochenendfahrten. Dies führt wiederum zu einer tendenziellen Vergrößerung des Verkehrsmarktes.

Einen touristischen Höhepunkt erwartet die Stadt Burg mit der Landgartenschau im Jahr 2018. Dabei könnten insbesondere an den Wochenenden bei nachfrageorientierter Angebotskonzeption zusätzliche ÖPNV-Potenziale abgeschöpft werden.

Als Fazit ergibt sich, dass die Aktivitäten zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in all seinen Teilbereichen konsequent fortgeführt werden müssen, um den gegenwärtigen Stand in der Nachfrage zu sichern und die Auswirkungen durch den Bevölkerungsrückgang zu kompensieren. Das betrifft u. a. den weiteren Ausbau des Marketing, die Schaffung zielgruppenorientierter Angebote und den Abbau von Nutzungshemmschwellen (z. B. durch übersichtlich gestaltete Fahrpläne, leicht zugängliche und verständliche Fahrplaninformationen, attraktive Zugangsstellen, akzeptables Fahrpreisniveau u. ä.). Das folgende Kapitel 5 trifft hierzu die entsprechenden Aussagen.

## 5 Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

### 5.1 Grundlegende Festsetzungen

#### 5.1.1 Hierarchie des ÖPNV-Netzes

Der ÖPNV im Planungsraum Jerichower Land wird durch die Verkehrssysteme Eisenbahn und Regionalbus abgewickelt.

Die Gliederung des ÖPNV-Netzes stellt sich wie folgt dar:

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Landesnetz	Schienenpersonen-nahverkehr	Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten im Umland bzw. in der Region innerhalb und außerhalb des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und gleichzeitig Verbindung der auf diesen Achsen gelegenen zentralen Orte des Landkreises Jerichower Land untereinander
	ÖPNV-Landesnetz Bus	Linien von besonderem Landesinteresse und überregionaler Bedeutung gemäß Festlegungen des Landesentwicklungsplanes (NJL 720 und NJL 742)
Kreisnetz		
Grundnetz	Regionalbus	Verbindungen auf definierten Achsen innerhalb des Landkreises Jerichower Land
Ergänzungsnetz	Regionalbus	Flächenerschließung des Landkreises
Ortsnetz	Stadtbus	Kleine Stadtverkehre in den Städten Burg und Genthin.

Tabelle 7: Gliederung des Liniennetzes

#### **Landesnetz**

Das Landesnetz stellt Verbindungen zwischen dem Landkreis und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge großräumig/ überregional bedeutender sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Bahn und Bus fahren täglich von früh bis spät aufeinander abgestimmt im Takt, auch am Wochenende, an Feiertagen und in den Ferien. Es wird grundlegend vom SPNV (vgl. auch Kapitel 3.2) bedient und durch das Landesnetz Bus ergänzt, in dem Busverkehre von besonderem Landesinteresse zusammengefasst sind. Diese verbinden zentrale Orte ohne Bahnanbindung untereinander bzw. fungieren als Zu/ Abbringer zur Bahn.

## Kreisnetz

Das vom Regionalbus bediente Kreisnetz realisiert ein axiales **Grundnetz** zur Verbindung der zentralen Orte als ergänzende wichtige Achsen zum Landesnetz sowie ein **Ergänzungsnetz** zur Flächenerschließung mit Zu- und Abbringerfunktion zum Grundnetz.

## Ortsnetz

Lokale Bus-Stadtverkehre innerhalb des Landkreises werden in der Kreisstadt Burg und in Genthin betrieben. Sie dienen der Erschließung der Kernstadtbereiche und der Anbindung von Ortsteilen an die Zentren. In Teilen werden die einfahrenden Regionalverkehre in den Stadtverkehr integriert und verdichten partiell das Verkehrsangebot.

### 5.1.2 Erschließungsqualität

Alle Wohnplätze mit mindestens **50 Einwohnern** sowie Einrichtungen mit erhöhtem Quelle-/Zielpotenzial, sollen mit dem ÖPNV durch feste Linienfahrten erschlossen werden.

Letztgenannte sind insbesondere:

- Arbeits- und Ausbildungsstätten
- medizinische Einrichtungen wie Kranken- und Ärztehäuser sowie Pflege- und Seniorenheime
- Schulplätze und Kindergärten/Kindertagesstätten
- Kaufhäuser
- öffentliche Verwaltungen
- Kultur-, Freizeit- und Sportstätten
- sonstige Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes wie Banken/Sparkassen, Postfilialen

Ein Wohnplatz gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderen Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Als zumutbarer fußläufiger Einzugsbereich gilt gemäß FGSV<sup>5</sup> eine Luftlinienentfernung von 300-500 m im ÖSPV-Kerngebiet und von 500-700 m außerhalb des Kerngebietes. Die Differenzierung der Haltestelleneinzugsbereiche folgt sowohl Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die aus der Einwohnerdichte und dem Fahrgastaufkommen abgeleitet sind, als auch Kriterien der Attraktivität insbesondere in den zentralen Bereichen.

---

<sup>5</sup> vgl. FGSV 050: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs, 2010. Die tatsächliche Fußwegzeit ist mit einem Umwegfaktor zu berücksichtigen (z. B. 1,2)

Bei der Festlegung des unmittelbaren Standortes einer Haltestelle sind neben der Lage der Aufkommensschwerpunkte die konkreten verkehrsräumlichen, topografischen und betriebstechnologischen Besonderheiten zu berücksichtigen. Neu eingerichtete Haltestellen sollten sich auch aus raumgestalterischen Aspekten in das Gesamtbild einfügen.

Insbesondere im Hinblick auf deren barrierefreie Gestaltung unterliegen die Zuwegung und das unmittelbare Umfeld den gleichen Prämissen wie die Zugangsstellen selbst.

Bei Veränderungen in der Nachfragestruktur sind ggf. Haltestellen neu einzurichten bzw. deren Lage entsprechend anzupassen.

### 5.1.3 Erreichbarkeit zentraler Orte und Bedienungshäufigkeit

Aus dem zentralen Bereich eines zu erschließenden Wohnplatzes soll der nächstgelegene zentrale Ort gleicher oder höherer Stufe in einer angemessenen Reisezeit mit höchstens einem Umstieg erreichbar sein - Direktverbindungen sind zu präferieren. Die anzustrebenden Reisezeiten zeigt Tabelle 8; angegeben sind jeweils die Netto-Fahrzeiten.

Reisezeit [Minuten] von ... nach ...	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum
Mittelzentrum	45	60	n. v.
Grundzentrum	60	45	30 – 45
Gemeinde	90	60	30

Tabelle 8: Anzustrebende Erreichbarkeit zentraler Orte

Die angegebenen Zeiten sind als Höchstwerte zu betrachten; in Einzelfällen sind unter Nutzung bestehender SPNV-Verbindungen niedriger Werte erreichbar. Bewertungsmaßstab für den wahlfreien Kunden ist in der Regel die Reisezeit, die er mit dem Pkw erreichen würde. Bei erforderlichem Umstieg sind entsprechende Anschlüsse mit geringen aber ausreichenden Wartezeiten (Umsteigevorgänge an SPNV-Zugangsstellen, Verspätungspuffer) sicherzustellen.

Im Landesnetz Bus und im Kreisnetz sind entsprechend der Netzstruktur die folgenden angegebenen Bedienungshäufigkeiten in Abhängigkeit von der Verkehrszeit einzuhalten. Die **Mindestbedienzeiten** werden dabei wie Abbildung 9 dargestellt festgelegt.

Die Linien des Grundnetzes sollen ein weitestgehend vertaktetes Fahrtenangebot bereitstellen und möglichst keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schultagen und Schulferien aufweisen. Die Bedeutung der Grundnetzlinien rechtfertigt in der Regel ein durchgängiges Angebot ohne wesentliche Abstriche in der Zeit der Schulferien.

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

ne effiziente Vermarktung des Angebotes. Darüber hinaus erleichtern sie dem Fahrgast die Merkbarkeit der Abfahrtszeiten. Allerdings darf von diesem Grundsatz aus Gründen der Schülerbeförderung im Einzelfall abgewichen werden; Abweichungen in den Takt-Abfahrtszeiten von  $\pm 20$  Minuten werden in diesen Fällen als zulässig angesetzt. Bei der Festlegung der konkreten Fahrtenlagen sind die Festsetzungen im Abschnitt 5.5 zur Verknüpfung der Verkehrsträger zu beachten.

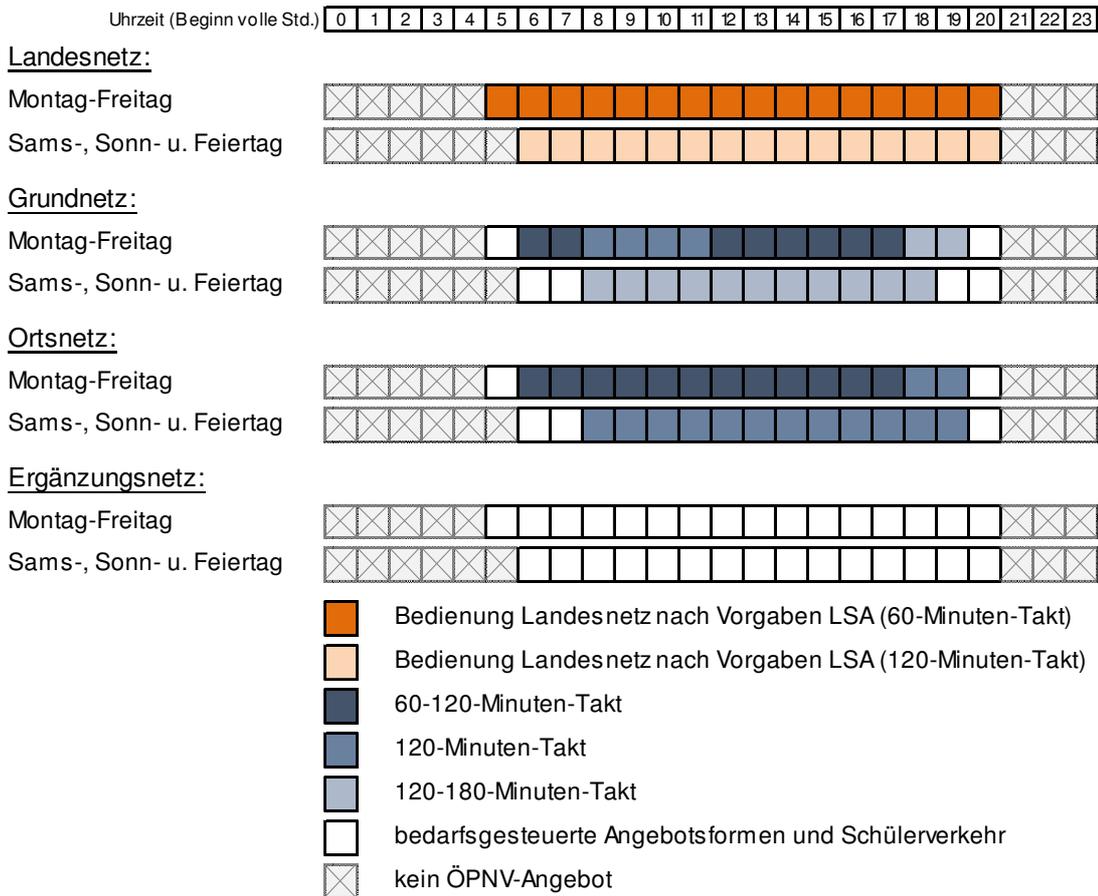


Abbildung 9: Mindest-Bedienzeiträume und Bedienhäufigkeiten

Zwischen nicht zentralen Orten einschließlich deren Ortsteilen, die nicht vom Grundnetz berührt werden und die der Mindesterschließungsqualität nach Punkt 5.1.2 entsprechen, und dem nächstgelegenen zentralen Ort bzw. dem Gemeindegemeinschaft soll eine Mindestbedienhäufigkeit von Montag - Freitag von 2 Fahrten pro Tag und Richtung im Linienverkehr angeboten werden. Zwischen erster Hin- und letzter Rückfahrt muss eine für Besorgungen ausreichende Zeitspanne liegen.

Diese Mindestbedienhäufigkeit entspricht für jeden Ortsteil den Anforderungen der Daseinsvorsorge. Pro Tag besteht damit eine Fahrtmöglichkeit in zentrale Orte bzw. Orten mit Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes und zurück. Dieses Mindestangebot wird ggf. durch den Schülerverkehr verdichtet.

Bei höheren Bedienungshäufigkeiten sind die einzelnen Fahrten zeitlich so zu legen, dass neben der Sicherstellung des Schülerverkehrs den Erfordernissen des Berufs- und Besorgungsverkehrs wie auch des Tourismus- und Freizeitverkehrs Rechnung getragen wird. Räumliche und zeitliche Lage von Fahrten auf SPNV-nahen Linienwegen sind darauf abzustimmen, dass konkurrierende Parallelverkehre vermieden werden.

In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage ist die Einführung bedarfsabhängiger alternativer Bedienformen auf dem Grundnetz und dem Flächenerschließungsnetz als eine attraktive und wirtschaftliche Alternative zur Sicherung der Bedienung notwendig. Hierbei erfolgt die Fahrdurchführung nur bei Bedarf, der Linienweg kann fest oder flexibel sein. Der Einsatz der flexiblen Bedienungsformen kann sowohl als *Ersatz* für bestehende feste, aber nachfrageschwache Fahrten (z. B. vormittags) als auch *ergänzend* zum vorhandenen Angebot erfolgen.

Die Überführung von festen in flexible Fahrplanangebote bei dauerhaft zurückgehender Nachfrage und umgekehrt bei wiederkehrenden Rufbusbestellungen kann operativ durch das Verkehrsunternehmen im Rahmen des planmäßigen Fahrplanwechsels vorgenommen werden.

#### 5.1.4 Vernetzung

Dem konsequenten Ausbau eines effektiven Netzes von Verknüpfungspunkten kommt bei der Gestaltung eines hierarchisch aufgebauten ÖPNV-Netzes eine besondere Bedeutung zu. Die Schnittstellen sind so weiterzuentwickeln, dass gleichermaßen der zeitliche Aspekt des Umsteigens (minimale Wartezeiten) und der funktionelle Aspekt in Form kurzer Wege, guter Information und Wegweisung, gepflegter Anlagen usw. Beachtung finden. Anschlüsse zwischen öffentlichen Verkehrsträgern gelten als gewährt, sofern Umstiegszeiten zwischen 5 und 20 Minuten vorgehalten werden und eine Anschlussfahrt im Fahrplan als solche kenntlich gemacht ist.

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

## 5.2 Netz- und Bedienkonzept SPNV

Sowohl im Landesentwicklungsplan als auch im ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt wird der Erhalt des bestehenden Schienennetzes samt seinen SPNV-Produkten als mittelfristiges Ziel festgehalten. Im Landkreis Jerichower Land betrifft dies die überregionalen Schienenverbindungen von Magdeburg nach Burg - Genthin - Berlin sowie nach Gommern - Dessau-

Roßlau - Leipzig (s. a. Tabelle 3). Streckenstilllegungen und ein Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur sollen demnach vermieden werden. Der Landkreis Jerichower Land setzt zusätzlich sich gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein.

Das Fahrtenangebot ist dabei in Form eines 1-Stunden-Taktes bzw. eines verdichteten 2-Stunden-Taktes auf den Linien mindestens aufrechtzuerhalten.

## 5.3 Netz- und Bedienkonzept ÖSPV

### 5.3.1 Ansätze für die Netzgestaltung

Das Liniennetz des Regionalverkehrs im Landkreis Jerichower Land ist entsprechend des Bedarfs und nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu gestalten. Dabei sind folgende Anforderungen in der hier vorgenommenen Prioritätsfolge zu erfüllen:

1. Der **Schülerverkehr**, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, muss entsprechend den Bezirken/Einzugsbereichen der Schulen und den mit dem Aufgabenträger abgestimmten Schulanfangs- und Schulendzeiten sichergestellt werden. Dabei ist zumindest auf eine Hin- und in der Regel zwei Rückfahrten je Schule zu orientieren. Die Qualität hat dabei den Grundsätzen der jeweils gültigen Satzung zur Schülerbeförderung im Landkreis Jerichower Land zu folgen.

Speziell in den Städten Burg und Genthin setzen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam für eine Harmonisierung der Unterrichtszeiten im Sinne einer wirtschaftlichen Gestaltung der Schülerbeförderung ein. Staffelungen in den Schulanfangszeiten sollten in Betracht gezogen werden, wenn sich daraus eine wirtschaftlichere Gestaltung des Schülerverkehrs ergibt.

Freigestellter Schülerverkehr ist nur ausnahmsweise und in Abstimmung mit dem Landkreis für mobilitätseingeschränkte Schülergruppen und von Wohnorten in Siedlungsschwerpunkten mit weniger als 50 Einwohnern zulässig.

2. Dem Aufgabenträger obliegt die Pflicht zur uneingeschränkten Sicherung der **Daseinsvorsorge** seiner Bürger, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Aspekte der Barrierefreiheit. Hierzu zählt die Gewährung einer Mindestbedienung im öffentlichen Verkehr in den Städten, Gemeinden und Ortsteilen des Landkreises. Die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bestmögliche Erschließung der Wohnplätze ist anzustreben; aber mindestens für jeden Wohnplatz mit 50 Einwohnern ist ein ÖPNV-Angebot vorzusehen.
3. Alle zu erschließenden Orte sind an das nächstgelegene Mittel- oder Grundzentrum direkt anzubinden. Der Zugang zu Einrichtungen zur

Deckung des Grundbedarfes der Bevölkerung sowie weiterführende ÖPNV-Verbindungen sind vorzuhalten.

Des Weiteren verfügen alle zu erschließenden Orte über Verbindungen in die Kreisstadt Burg sowie das Oberzentrum Magdeburg mit maximal einmaligem Umstieg (aus wirtschaftlichen und logistischen Gründen in Ausnahmefällen auch zwei) und vertretbarem Zeitaufwand. Die netzstrukturelle Notwendigkeit bestimmt die Gestaltung der Anschlussverbindungen. Deren zeitliche Optimierung orientiert sich an der jeweils nachfragestärksten Relation und im Rahmen der Fahrgastakzeptanz.

Wichtige Ziele sind möglichst direkt an die entsprechenden Aufkommensschwerpunkte anzubinden; das betrifft insbesondere Ausbildungs- und Arbeitsstandorte, große Infrastruktureinrichtungen, Einkaufszentren, bedeutsame Tourismus- und Naherholungsziele.

4. Haupt- und Ergänzungsnetz erbringen neben der Flächenerschließung des Landkreises im Wesentlichen auch eine **Zubringerfunktion** zum Landesnetz - insbesondere zum SPNV. Fahrtenlagen sind dahingehend abzustimmen, dass Bus-Bahn-Anschlüsse gewährleistet sind.
5. Es sind möglichst klare Linienwege mit **direkten Linienführungen** im Grundnetz einzurichten. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden.
6. Das ÖSPV-Angebot auf schienenparallelen Relationen ergänzt das SPNV-Angebot durch kooperierende, nichtkonkurrierende Verkehrsleistungen. Durch einen zeitlichen Fahrtenversatz bzw. eine flächenerschließende Variierung des Linienweges sollen **Parallelverkehre** möglichst **vermieden** werden.
7. Die Linienführungen, Bedienhäufigkeiten und Bedienformen (fest, flexibel) im Ergänzungsnetz sind unter dem Aspekt der Inanspruchnahme (Auswertung Fahrausweisverkaufsdaten, Durchführung von Verkehrserhebungen) regelmäßig entsprechend der Nachfrage zu optimieren. Außerhalb des offiziellen Fahrplanwechsels sind Änderungen am Fahrplan zu vermeiden.
8. Darüber hinaus ergänzt ein System **flexiblen Bedienung** das Kreisnetz in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage. Innovative Ideen zu deren Gestaltung sind zur Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung und damit letztendlich zur Gewinnung neuer Fahrgäste bevorzugt umzusetzen.

Generell ist unter Berücksichtigung der genannten Ansätze eine leicht verständliche, einprägsame und übersichtliche Fahrplangestaltung zu realisieren.

### 5.3.2 Landesnetz Bus

Mit dem Ziel, die Umsetzung des im ÖPNV-Plan geregelten Landesnetzes und dessen Weiterentwicklung hinsichtlich Erschließung, Qualität und Verkehrsangebot und damit den zweckdienlichen Einsatz von Fördermitteln zu überprüfen, veranlasste die NASA die Evaluierung des Bus-Landesnetzes.

Der Evaluierungsbericht der NASA<sup>6</sup> sieht für die landesbedeutsame Buslinie 720 einen durchgehenden 1-Stunden-Takt mit besserer Erschließung der Siedlungen entlang der Achse (Möckern, Loburg, Nedlitz) vor. Es wird auf eine Vermeidung parallel stattfindender Fahrten zur Linie 710 im Abschnitt Möckern-Königsborn hingewiesen.

Die landesbedeutsame Buslinie 742 soll zur Erhöhung der Nachfrage mittelfristig bis Stendal durchgebunden werden. Zur Beschleunigung wird die Einschränkung der Bedienung in Redekin und Jerichow empfohlen. Das Stadtgebiet von Genthin soll stärker eingebunden werden.

Das Fahrtenangebot ist weitestgehend vertaktet zu gestalten. Zusätzliche Fahrten ergeben sich Montag bis Freitag zur Sicherstellung des Schülerverkehrs.

Die Fahrten der Buslinie 742 sind mit dem SPNV in Tangermünde und Genthin zu verknüpfen. Außerdem sind im Rahmen der Möglichkeiten Anschlüsse der Buslinie 720 an den Schienenpersonenfernverkehr in Magdeburg herzustellen. Weitere Anschlüsse an den regionalen ÖSPV sind dem nachgeordnet einzurichten.

### 5.3.3 Grundnetz

Die Grundbedienung innerhalb des Landkreises Jerichower Land bzw. in benachbarte Zentren stellen vier feste Bedienungachsen sicher (vgl. auch Anlage 4-4 Haltestellenverzeichnis sowie Anlage 5-1 Netz- und Bedienkonzept - Achsen und Räume). Direktverkehre und ein dichtes, i. d. R. vertaktetes Fahrplanangebot charakterisieren den Verkehr auf diesen Achsen. Die Bedienung der Achsen mit Linienverkehr soll die in Abbildung 9 dargestellte Mindestbedienungshäufigkeit ermöglichen. Bei Überlagerung mehrerer Linien auf einer Achse sind deren Fahrten derart aufeinander abzustimmen, dass sich ein kooperierendes Angebot ohne Angebotslücken ergibt. Bestehende SPNV-Angebote sind insbesondere aus Gründen der Anschlusssicherung und der Vermeidung von Parallelverkehren (insbesondere Achse A1 und A2) zu beachten.

---

<sup>6</sup> Quelle: Evaluierung des Bus-Landesnetzes; Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH; Magdeburg, 15.09.2016

### **Achse A1 Genthin - Burg**

- Verkehrsfunktion: - Verbindung der Mittelzentren Burg und Genthin  
 - Anbindung der außerhalb des SPNV auf der Achse gelegenen Orte an Burg und Genthin
- bisherige Linie: - 745
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Burg und Genthin unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen  
 - mit der landesbedeutsamen Buslinie 742 in Genthin, Bahnhof in Richtung Grundzentrum Jerichow  
 - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Burg und in 2. Priorität in Genthin
- Bedienung: - Mindesttakt 120 Minuten  
 - Montag - Freitag mindestens 8 Fahrtenpaare; keine wesentlichen Fahrpläneinschränkungen in der Ferienzeit  
 - Samstag, Sonn- und Feiertag flexible Bedienung
- Verlauf - Genthin - Parchen - Hohenseeden - Reesen - Burg

### **Achse A2 Gommern - Burg/Magdeburg**

- Verkehrsfunktion: - Anbindung der außerhalb des SPNV liegenden Orte auf der Achse an das Grundzentrum Gommern, das Mittelzentrum Burg und das Oberzentrum Magdeburg  
 - Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Gommern, Biederitz und Burg außerhalb des SPNV
- bisherige Linien: - 701, 708
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs  
 - Vermeidung von schienenparallelen Fahrten (zeitliche oder räumliche Verlagerung)
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Burg und Gommern unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen  
 - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Burg und in 2. Priorität in Gommern

- Bedienung:
- Mindesttakt 120 Minuten
  - Montag - Freitag mindestens 8 Fahrtenpaare; keine wesentlichen Fahrplaneinschränkungen in der Ferienzeit
  - Samstag, Sonn- und Feiertag flexible Bedienung
- Verlauf
- Gommern - Wahlitz - Menz - Königsborn - Heyrothsberge - Magdeburg
  - Gommern - Wahlitz - Menz - Königsborn - Heyrothsberge - Biederitz - Gerwisch - Möser - Schermen - Burg

### **Achse A3 Gommern - Möckern - Burg**

- Verkehrsfunktion:
- Anbindung des Grundzentrums Möckern an das Mittelzentrum Burg
  - Verbindung der Grundzentren Möckern und Gommern untereinander
  - Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Burg, Möckern und Gommern
- bisherige Linien:
- 712, (702, 711)
- Maßnahmen:
- möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
  - Direktverbindung Gommern-Burg
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Burg und Gommern unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
  - in Möckern an die landesbedeutsame Buslinie 720 in Richtung Grundzentrum Loburg
  - Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Burg und in 2. Priorität in Möckern
- Bedienung:
- Mindesttakt 120 Minuten
  - Montag - Freitag mindestens 8 Fahrtenpaare; keine wesentlichen Fahrplaneinschränkungen in der Ferienzeit
  - Samstag, Sonn- und Feiertag flexible Bedienung
- Verlauf
- Burg - Stegelitz - Möckern - Wallwitz - Vehlitz - Gommern

### **Achse A4 Genthin - Bergzow - Parey - Güsen**

- Verkehrsfunktion:
- Anbindung des Grundzentrums Parey an das Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums Genthin
  - Verbindungsfunktion und Achsenerschließung zwischen Parey und Genthin

- bisherige Linie: - 743
- Maßnahmen: - möglichst Vertaktung mit Ausnahmen aus Gründen des Schülerverkehrs
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Genthin und Güsen (nachgeordnet) unter Beachtung der bestehenden Nachfrageschwerpunkte und tageszeitabhängigen Lastrichtungen
- mit der landesbedeutsamen Buslinie 742 in Genthin an das Grundzentrum Jerichow
- Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien in 1. Priorität in Genthin und in 2. Priorität in Parey
- Bedienung: - Mindesttakt 120 Minuten
- Montag - Freitag mindestens 8 Fahrtenpaare; keine wesentlichen Fahrplaneinschränkungen in der Ferienzeit
- Samstag, Sonn- und Feiertag flexible Bedienung
- Verlauf - Genthin - Bergzow - Parey - Zerben - Güsen

Die Angebotsgestaltung auf den Achsen ist vorrangig nach einem Taktfahrplan vorzunehmen. Aus Gründen des Schülerverkehrs erhöht sich das Fahrtenangebot zwischen 6.00 und 8.00 Uhr sowie zwischen 11.00 und 15.00 Uhr. Sofern es zu Linienüberlagerungen auf Teilstrecken kommt, erhöht sich dort die Taktfolge ebenfalls.

Die Bedienungshäufigkeit ist bei Bedarf und Notwendigkeit entsprechend der Verkehrsnachfrage anzupassen.

### 5.3.4 Ergänzungsnetz

Für die Erschließung und Bedienung der in der Fläche liegenden Wohnplätze außerhalb der Achsen werden Teilräume Genthin, Burg und Gommern/Möckern definiert (vgl. auch Anlage 4-4 Haltestellenverzeichnis sowie Anlage 5-1 Netz- und Bedienkonzept - Achsen und Räume). Es sind Verbindungen an das i. d. R. nächstgelegene Versorgungszentrum herzustellen.

Der Schülerverkehr ist in jedem Fall gemäß der Satzung des Landkreises zur Schülerbeförderung zu gewährleisten.

In einer **1. Angebotsstufe** ist ein Fahrtenangebot Montag-Freitag zu realisieren, das sämtliche Wohnplätze gemäß ihrer Einwohnerzahl mit festen Linienfahrten versorgt.

Die Linienfahrten sind hierbei gleichmäßig über den Tag zu verteilen. Bei geringen Bedienungshäufigkeiten muss zwischen Hin- und Rückfahrten ausreichend Zeit (erfahrungsgemäß ca. 3 Stunden) für Erledigungen (Einkäufe, Arztbesuche, Behördengänge, Freizeitaktivitäten etc.) sein. Angebotserweiterungen ergeben sich automatisch aus den Erfordernissen der Schü-

lerbeförderung. Hierdurch erhalten zugleich Orte mit weniger als 50 Einwohnern Zugang zu festen Fahrten des ÖPNV. Die Bedienung am Wochenende ist vorrangig durch ein Angebot flexibler Bedienformen sicher zu stellen (Rufbus).

Ortsgröße	Mindestangebot (Mo-Fr)
> 50 ... 200 Einwohner	2 Fahrtenpaare
> 200 ... 600 Einwohner	4 Fahrtenpaare
> 600 ... 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
> 1.000 ... 3.000 Einwohner	8 Fahrtenpaare
> 3.000 Einwohner	12 Fahrtenpaare

Tabelle 9: Mindestfahrtenangebot Montag-Freitag nach Ortsgröße in 1. Angebotsstufe

Bei dauerhaft geringer Nachfrage (< 5 Fahrgäste je Linienfahrt) sollen Linienfahrten in eine Form der flexiblen Bedienung (z. B. Rufbus, Anrufsammeltaxi) überführt werden.

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

### Teilraum TR 1 Genthin

- Verkehrsfunktion:
- Flächenerschließung der Einheitsgemeinden Genthin, Jerichow und Elbe-Parey und Anbindung nach Genthin
  - Anschlussverbindung an die Achsen A1, A4 und A5
- bisherige Linien:
- 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746
- Maßnahmen:
- Aufstellung eines Angebotes aus festen Linienfahrten und bedarfsabhängiger alternativer Bedienformen mit Zuführung auf die Achsen und den SPNV
  - erweiterte Erschließung des Stadtgebiets Genthin durch Regionallinien
- Verknüpfung:
- mit dem SPNV in Genthin
  - mit der landesbedeutsamen Buslinie 742 in Genthin und Jerichow
  - mit Achsen A1 und A4 in Genthin und Achse A4 in Parey/Güsen
- Bedienung:
- gemäß Vorgaben Tabelle 9 und Tabelle 10

### Teilraum TR 2      **Burg**

- Verkehrsfunktion: - Flächenerschließung der Einheitsgemeinden Burg und Möser sowie nördliche Teile der Einheitsgemeinden Biederitz und Möckern mit Anbindung an die Kreisstadt Burg
- Anschlussbindung an die Achsen A1, A2 und A3
- bisherige Linien: - 703, 704, 706, 708, 710, 711, 712, 716, 745
- Maßnahmen: - Aufstellung eines Angebotes aus festen Linienfahrten und bedarfsabhängiger alternativer Bedienformen mit Zuführung auf die Achsen und den SPNV
- erweiterte Erschließung des Stadtgebiets Burg durch Regionallinien
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Burg oder Biederitz
- mit den Achsen A1 bis A4 in Burg
- Bedienung: - gemäß Vorgaben Tabelle 9 und Tabelle 10

### Teilraum TR 3      **Gommern/Möckern**

- Verkehrsfunktion: - Flächenerschließung der Einheitsgemeinden Gommern und Möckern sowie südliche Teile der Einheitsgemeinde Biederitz nach Gommern und Möckern
- Anschlussbindung an die Achsen A2 und A3
- bisherige Linien: - 701, 702, 705, 707, 708, 710, 711, 712, 715, 719, 720
- Maßnahmen: - Aufstellung eines Angebotes aus festen Linienfahrten und bedarfsabhängiger alternativer Bedienformen mit Zuführung auf die Achsen und den SPNV
- Verknüpfung: - mit dem SPNV in Gommern und Königsborn
- mit der landesbedeutsamen Buslinie 720 in Königsborn und Möckern
- in Gommern mit den Achsen A2 und A3 und in Möckern mit der Achse A3
- Bedienung: - gemäß Vorgaben Tabelle 9 und Tabelle 10

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

Auf der 1. Angebotsstufe aufbauend ist schrittweise eine **2. Angebotsstufe** umzusetzen. Mit dem Ziel der Gewinnung weiterer Fahrgäste ist hierbei das feste Fahrtenangebot durch Rufbus-Fahrten zu verdichten und in den Tageszeitrandlagen zu erweitern. Diese sind nach Erfassung der

Bedarfssituation in die Zeiten zu legen, die bisher nicht oder nicht ausreichend durch feste Fahrten abgedeckt sind, aber eine gewisse Nachfrage erwarten lassen. Die Planung des zusätzlichen Rufbusangebotes soll sich dabei gemäß nachfolgender Tabelle ebenfalls an der Größe der zu bedienenden Orte orientieren. In das Rufbusangebot ist insbesondere das Wochenende einzubeziehen, da hier planmäßige keine festen Linienfahrten stattfinden. Die Rufbusfahrten sind weitestgehend mit den Fahrten des SPNV und den festen Fahrten des weiterführenden Regionalbusverkehrs an den in Abschnitt 5.5.2 und 5.5.3 definierten Schnittstellen zu verknüpfen.

Ortsgröße	zusätzliches Rufbusangebot (Fahrtenpaare)		
	Mo-Fr	Sa	SF
> 50 ... 200 Einwohner	2 RB	2 RB	2 RB
> 200 ... 600 Einwohner	3 RB	3 RB	2 RB
> 600 ... 1.000 Einwohner	3 RB	3 RB	2 RB
> 1.000 ... 3.000 Einwohner	4 RB	4 RB	3 RB
> 3.000 Einwohner	4 RB	6 RB	4 RB

Hinweis: Auf eine zusätzliche flexible Bedienung kann aus wirtschaftlichen Gründen in Ausnahmen verzichtet werden, sofern Orte bereits durch feste Linienfahrten gemäß 1. Angebotsstufe eine hinreichende Bedienung erfahren (keine Angebotslücken bzw. keine Nachfrage)

Tabelle 10: Zusatzangebot an Rufbusfahrten in 2. Angebotsstufe

Aus der Bedienung im Bus-Landesnetz, dem Grundnetz sowie 1. und 2. Angebotsstufe im Ergänzungsnetz ergibt sich ein ÖSPV-Gesamtangebot im Jedermannverkehr. Dieses ist in Anlage 6 zusammenfassend aufgeführt. Die dem zugrundeliegenden Einwohnerzahlen entstammenden Angaben der Kommunen mit Stand 03/2017.

### 5.3.5 Kreisgrenzen übergreifende ÖSPV-Angebote

Der Landkreis Jerichower Land verfolgt gemeinsam mit den marego-Verbundpartnern das Ziel des weiteren Zusammenwachsens der Region Magdeburg und eine verbesserte Vernetzung nach außen durch die Herstellung möglichst vieler Direktverbindungen in benachbarte zentrale Orte (Magdeburg, Schönebeck (Elbe), Tangermünde, Zerbst (Anhalt)).

Zusätzlich zu den landesbedeutsamen Linien 720 und 742 sollen die derzeitigen Angebote in die Landeshauptstadt Magdeburg (MVB 51) sowie den Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Vetter-Bus 452 und 453) fortbestehen bleiben. Im Salzlandkreis erfolgt mit Stand 12/2017 eine Neukonzeption der ÖPNV-Angebote, welche vsl. Fahrten in den Landkreis Jerichower Land vorsehen (Schönebeck (Elbe) - Gommern).

### 5.3.6 Stadtverkehre

#### **Stadtverkehr Burg**

Der in der Kreisstadt Burg bestehende Stadtverkehr mit seinem weitestgehend vertakteten Fahrtenangebot ist weiterzuführen. Intra- und intermodaler Hauptverknüpfungspunkt bleibt der Bahnhof/Busbahnhof. Der Stadtbus bedient alle nachfragerrelevanten Stadtgebiete und bindet diese im 1-Stunden-Takt<sup>7</sup> an das Stadtzentrum sowie den zentralen Verknüpfungspunkt an. Die Feinerschließung des Stadtgebietes Burg wird durch einbrechende Regionalverkehrslinien unterstützt.

Am Wochenende sind einige auf den SPNV-Fahrplan abgestimmte Fahrten anzubieten und durch ein Angebot flexibler Bedienung zu ergänzen.

#### **Stadtverkehr Genthin**

Die laufenden Planungen zur Überarbeitung und Neustrukturierung des Stadtverkehrs in Genthin sind konsequent fortzuführen mit dem Gestaltungsziel eines weitestgehend vertakteten Fahrplanangebotes. Unter Einbeziehung des Regionalverkehrs sind alle nachfragerrelevanten Stadtgebiete im 1-Stunden-Takt zu erschließen. Zentraler Verknüpfungspunkt mit Anschlussicherung insbesondere an den SPNV und das Bus-Landesnetz ist der Bahnhof.

Am Wochenende sind auch weiterhin einige auf das Landesnetz abgestimmte Fahrten vorzusehen und durch ein Angebot flexibler Bedienformen zu erweitern.

In anderen Siedlungsschwerpunkten sind keine expliziten Stadtverkehre vorgesehen. Vielmehr erfolgt eine bessere Erschließung durch eine Verdichtung von Regionalverkehrslinien an zentralen Verknüpfungspunkten.

### 5.4 Alternative Bedienformen

Räume mit geringer Bevölkerungsdichte wie der Landkreis Jerichower Land bedürfen zur Sicherstellung der Mobilität seiner Einwohner und der wirtschaftlichen Abwicklung des Verkehrs auch ÖPNV-Angebote, die sich stärker an die wechselnde Verkehrsnachfrage anpassen lassen als der standardmäßige Linienbetrieb. In Räumen und Zeiten, in denen das Fahrgastaufkommen für den wirtschaftlichen Einsatz eines Linienbus nicht mehr ausreicht<sup>8</sup>, aber Verbindungen zum nächsten zentralen Ort als Versorgungs- und Verwaltungszentrum dennoch vorzuhalten sind, können diese als flexibles, bedarfsorientiertes Angebot gestaltet werden. Bei ent-

---

<sup>7</sup> Wird unter Einbeziehung des Regionalverkehrs ein 1-Stunden-Takt erreicht, ist für den Stadtbus ein verdichteter 2-Stunden-Takt möglich.

<sup>8</sup> Als Maß für die Einführung alternativer Betriebsformen kann das dauerhafte Absinken der Nachfrage auf unter fünf Fahrgäste je Stunde gelten.

sprechender Nachfrage erfolgt eine Fahrt i. d. R. mit dem Kleinbus, ohne Nachfrage entfällt die für Verkehrsunternehmen unwirtschaftliche „Leerfahrt“. Fahrgäste werden nur nach vorheriger Bestellung befördert. Bedarfsgesteuerte, alternative Bedienformen sind dementsprechend sowohl zur Verbesserung der Erschließung in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage als auch als Ersatz für sehr schwach nachgefragte Linienfahrten anzuwenden.

Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten für die Gestaltung eines Bedarfsverkehrs:

Die einfachste, aber auch unflexibelste Variante ist der **Bedarfslinienbetrieb**. Hier werden definierte Haltestellen an fest vorgegebenen Linienwegen und zu festen Zeiten bedient.

Im **Richtungsbandbetrieb** werden abweichend vom Linienbetrieb eine oder mehrere Haltestellen bedarfsabhängig bedient. Beispiele hierfür sind die Linienaufweitung und die Korridorbedienung.

Die höchste Form bildet der bedarfsgesteuerte **Flächenbetrieb**, bei dem der Anrufbus flexibel zwischen den Haltestellen verkehrt und somit eine individuelle, umsteigefreie Beförderung ermöglicht. Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) als bekannter Vertreter ist nicht mehr fahrplangebunden. AST verkehren häufig sehr kleinräumig.

Der Einsatz flexibler Bedienformen im Landkreis Jerichower Land soll auch künftig über das System Rufbus unter Einhaltung des im Folgenden genannten Rahmens erfolgen:

- Bei allen Formen sind an den festzulegenden Endpunkten bzw. an definierten Umsteigehaltestellen Anschlüsse zum/vom weiterführenden Regionalverkehr bzw. SPNV sicherzustellen. Damit fungieren die alternativen Bedienformen als Zu-/Abbringer zu/von den festen Linienfahrten und führen zur Stärkung derselben. Die bedarfsabhängige Bedienung kann komplette Fahrten einer Linie oder nur Teile von Fahrten umfassen.
- Die Umsetzung bedarfsorientierter Angebotsformen erfordert eine durchdachte Fahrzeugdisposition. Grundvoraussetzung ist die kurzfristige Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge an allen möglichen Einsatzpunkten; dies betrifft zugleich die Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge (z. B. umgebautes Großraumtaxi) zum Transport von Kinderwagen, Fahrrädern und Rollstühlen. Für die Fahrtendurchführung kommen daher vorrangig Taxi- und Mietwagenunternehmen sowie lokale Busunternehmen in Betracht. Zur Sicherung von Anschlüssen und Vermittlung von Fahrgästen müssen die Fahrzeuge über Funk oder mindestens Mobiltelefon mit der Einsatzzentrale kommunizieren können.
- Die Entgegennahme von Fahrtwünschen ist sowohl über das INSA-Callcenter als auch über die Betriebsstellen der Verkehrsunternehmen

zu realisieren. Die Anmeldung selbst muss unkompliziert über eine einheitliche Telefonnummer oder ein Online-Formular abzuwickeln sein. Im Rahmen der üblichen Geschäftszeiten des Verkehrsunternehmens sind Anmeldungen entgegenzunehmen und Anmeldefristen für Rufbus-Fahrten bis 60 Minuten vor Fahrtbeginn anzustreben (Fahrten vor 8.00 Uhr bereits am Vortag). Die Notwendigkeit der Anmeldung und sonstiger Modalitäten bei der Abwicklung flexibler Bedienformen stellen insbesondere bei sensiblen Nutzergruppen (Senioren, Kinder, Behinderte) das größte Zugangshemmnis dar. Die Aufklärung der Bevölkerung über die Chancen dieser Angebotsformen stellt demnach eine maßgebliche Aufgabe für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zur nachhaltigen Stärkung des ÖPNV dar, denn nachfrageorientierte Angebote bilden aller Voraussicht nach die Zukunft eines wirtschaftlichen ÖPNV.

- Der Fahrpreis bei alternativen Bedienungsformen (Rufbus) ist nach dem gültigen Tarif wie im normalen Linienverkehr zu berechnen.

Mittel- bis langfristig ergeben sich für den Landkreis Jerichower Land weitere Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen flexibler Angebotsformen:

### **Bürger-Bus**

Lücken im ÖPNV können unter gewissen Voraussetzungen durch einen von bürgerschaftlicher Initiative begründeten Bürger-Bus ausgeglichen werden. Hierbei werden einzelne Fahrten oder Linien durch ehrenamtlich eingesetzte Fahrer bedient. Grundvoraussetzung hier ist auch der Besitz eines Personenbeförderungsscheins. In den meisten Fällen sind derartige Initiativen in einer vereinsähnlichen Struktur organisiert. Die Finanzierung dieser Bürgerbusvereine erfolgt über Mitgliedsbeiträge und Spenden, aber auch über Fahrgeldeinnahmen. Bis sich Bürgerbuskonzepte eigenständig finanzieren, sind sie in ihrer Anfangsphase auf externe Förderprogramme angewiesen.

In der Gemeinde Möser startet vsl. im Frühjahr 2018 ein dreijähriges durch die Europäische Union gefördertes Pilotprojekt („RUMOBIL“).

### **Mitfahrbänke**

In besonderem Maße auf privates Engagement zur Erweiterung des ÖPNV-Angebotes abseits der Hauptachsen durch nichtöffentliche Mitfahrgelegenheiten setzt das Modell der „Mitfahrbänke“. Die Mitnahme der Fahrgäste erfolgt ausschließlich an speziell gekennzeichneten Flächen (sogenannte „Mitfahrbänke“).

Für den reibungslosen Betrieb bedarf es einen erhöhten Aufwand an Öffentlichkeitsarbeit, um einerseits die Funktionsweise des Systems zu verbreiten und andererseits geeignete Positionen solcher Mitfahrgelegenheiten zu finden (Genehmigung). Für die Fahrgastmitnahme selbst sind keine

besonderen Zugangsvoraussetzungen erforderlich. Da es im Gegensatz zum Bürger-Bus keinen Fahrplan gibt, gestaltet sich die Findung einer geeigneten Rückfahrt schwierig, sofern diese nicht zufällig nahe einer weiteren Mitfahrbank liegt.

Dementsprechend ist der Einsatzbereich dieser alternativen Bedienform eher im Bereich privater Mitfahrgelegenheiten einzuordnen und weniger als flächendeckender Ersatz für den ÖPNV gedacht.

### **Autonome Fahrgastbeförderung**

Für die künftige Mobilitätsentwicklung im Landkreis Jerichower Land sind über die o.g. Bedienkonzepte hinaus auch weitere Szenarien der ÖPNV-Erschießung denkbar, die auch zunehmend an Bedeutung gewinnende Innovationen wie z. B. autonom verkehrende Fahrzeuge einbeziehen.

Beginnend im Rahmen einzeln geförderter, lokaler Pilotprojekte könnten diese Mobilitätsformen und -angebote den ÖPNV mittel- bis langfristig zunehmend ergänzen; darüber hinaus in Teilbereichen sogar gänzlich ersetzen. Denn die Einsatzmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge sind vielfältig. Sie reichen vom klassischen Linienbetrieb und Rufbusangeboten bis hin zu Shuttlebussen (derzeit Entwicklung u.a. durch Volkswagen AG), „Robotaxis“ (u.a. Daimler AG und Bosch, UBER) und CarSharing-Angeboten. Der ÖPNV muss offen für technischen und technologischen Fortschritt sein, andernfalls führen eine wachsende Autoorientierung in der Bevölkerung und die Zersiedlung in ländlichen Regionen endgültig zu einer Beschränkung des ÖPNV auf wenige Hauptachsen. Ziel muss stattdessen ein differenziertes, hochattraktives ÖPNV-Gesamtsystem sein, zu dem innovative Lösungen dazugehören.

## **5.5 Vernetzung der Verkehrsträger**

Die einzelnen Verkehrsträger sind an geeigneten Verknüpfungspunkten miteinander zu vernetzen, dass ein ÖPNV-Gesamtsystem entsteht, welches durch Synergieeffekte die Systemfunktionen stärkt.

Speziell an den ausgewiesenen Verknüpfungspunkten sind Anschlüsse an angrenzende Verkehrsträger herzustellen. Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird als hergestellt betrachtet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 15 Minuten (Linien auf den Bedienachsen des Regionalverkehrs und in den Stadtverkehren) bzw. 20 Minuten (Linien der Flächenerschließung in den Bedienräumen des Regionalverkehrs) liegt. Die Definition der Übergangszeit muss einerseits die Gehzeit zwischen den Verkehrsmitteln berücksichtigen. Diese soll durch Investitionen in die Verknüpfungspunkte reduziert werden. Weiterhin soll die Übergangszeit einen gewissen Verspätungspuffer enthalten. Zugleich darf die Übergangszeit nicht zu groß gewählt werden, um die Reisezeit für den Fahrgast nicht unnötig zu ver-

längern. Bei der Anschlussgewährung sind die tageszeitlich wechselnden Lastrichtungen zu beachten.

In den Fahrplänen ausgewiesene Anschlüsse sind grundsätzlich einzuhalten.

### 5.5.1 Verknüpfung SPNV - SPNV

Der Bahnhof Biederitz verknüpft die zwei Eisenbahntrassen im Landkreis Jerichower Land. Aus diesen Erfordernissen ergibt sich der vorrangige Bedarf eines barrierefreien Ausbaus dieses Verknüpfungspunktes. Bisher ist der stufenfreie Zugang nicht zu allen Bahnsteigen möglich.

Im Hinblick auf die nach dem PBefG geforderte Barrierefreiheit ist ein behindertengerechter Ausbau anzustreben. Die Zuständigkeit hierfür liegt nicht beim Landkreis Jerichower Land.

### 5.5.2 Verknüpfung SPNV - ÖSPV

Eine Verknüpfung des Regionalbusverkehrs des Landkreises Jerichower Land mit dem SPNV ist vorrangig an den in der folgenden Tabelle 11 angeführten Bahnhöfen vorzunehmen. Dabei ist entsprechend den fahrplan-technologischen Möglichkeiten und unter Beachtung der zeitlichen Zwänge des Schülerverkehrs ein Maximum an Anschlüssen sicherzustellen. Anschlüsse mit geringen Wartezeiten sind darüber hinaus an allen übrigen SPNV-Zugangsstellen mit Busanbindung anzustreben.

Bei der Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV ist der Busverkehr am Takt der Bahn zu orientieren.

SPNV-Zugangsstelle	Anschluss Bus an SPNV in/aus Richtung	
	1. Priorität	2. Priorität
<b>Biederitz</b>	Magdeburg	Dessau-Roßlau
<b>Burg</b>	Biederitz/Magdeburg	Genthin/Brandenburg
<b>Genthin</b>	Burg/Magdeburg	Brandenburg/Berlin
<b>Gommern</b>	Biederitz/Magdeburg	Dessau-Roßlau
<b>Güsen</b>	Burg/Magdeburg	Genthin/Brandenburg

Tabelle 11: Verknüpfung des ÖSPV mit dem SPNV

Systembedingt gelingt es ohne Vorhandensein eines Taktknotens nur Anschlüsse in eine Richtung zu halten. Der ÖSPV dient daher entweder als Zubringer oder als Abbringer zum/vom SPNV. Im Tagesverlauf ändert sich insbesondere aufgrund der Schüler- und Pendlerverkehrsströme die Hauptlastrichtung. Damit kehrt sich die herzustellende Anschlussrichtung möglicherweise um.

Die Sicherung von Anschlüssen sollte im operativen Betrieb bei Verspätungen bzw. Betriebsstörungen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme gewährleistet werden.

### 5.5.3 Verknüpfung ÖSPV - ÖSPV

An den in Tabelle 11 angeführten Zugangsstellen zum SPNV sind die Regionalbuslinien des Landkreises Jerichower Land in Abhängigkeit von ihrer Linienführung nach Möglichkeit auch untereinander zu verknüpfen. Weitere für den Landkreis bedeutsamen Umsteigepunkte, an denen Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien entsprechend den nachgefragten Verbindungen und den fahrplantechnologischen Möglichkeiten zu vermitteln sind, betreffen die in Abschnitt 3.6.3 genannten Haltestellen. Darüber hinaus sind die nach Burg und Genthin einfahrenden Regionalbuslinien an wichtigen gemeinsamen Haltestellen mit den bestehenden Stadtverkehrslinien zu verknüpfen.

Vorrang bei der Verknüpfung ÖSPV - ÖSPV haben Anschlüsse, die eine Verbindung mit der Kreisstadt Burg bzw. dem nächsten Grundzentrum herstellen. Die Anschlussgestaltung ist ein komplexer Abgleichungsprozess zwischen den Erfordernissen des Schülerverkehrs, den räumlich und zeitlich nachgefragten Quelle-Ziel-Beziehungen der übrigen Fahrgäste und den Zwängen der optimalen Wagenlaufplanung.

Die Anschlusssicherung beinhaltet auch das Abwarten verspäteter Fahrten im zeitlich vertretbaren Rahmen, aber insbesondere ohne Gefährdung von Folgeanschlüssen. Sie ist ggf. durch technische Hilfsmittel zu unterstützen (z. B. Funk, RBL-Komponenten). Fahrten mit gegenseitiger Wartepflicht sind im Fahrplan kenntlich zu machen und bedürfen nicht der minimalen Anschlusszeit von 5 Minuten.

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

### 5.5.4 Intermodale Vernetzung

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

Die Aufgabe des **Park+Ride-Systems** in der Region besteht insbesondere darin, Fahrten in die Grund- und Mittelzentren vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Es ist deshalb vorrangig auf Zugangsstellen zum SPNV aus-

zurichten. Die Planung von P+R-Anlagen erfordert ein enges Zusammenwirken der Kommunen mit dem Aufgabenträger.

Als Mindestausbaustandard sollte neben einer eindeutigen Beschilderung (mindestens Verkehrszeichen 314; besser Verkehrszeichen 316) eine befestigte Aufstellfläche mit markierten Stellplätzen und eine ausreichende Beleuchtung realisiert werden. Behindertenstellplätze und eine barrierefreie Zuwegung zum Bahnsteig sind bahnhofsnahe anzulegen.

Die Stellplatzzahl ist entsprechend des möglichen Einzugsbereiches der ÖPNV-Zugangsstelle und unter Beachtung der Flächenverfügbarkeit zu bemessen. Auf die Erhebung von Parkgebühren ist grundlegend zu verzichten. Sofern sich die Stellplatzauslastung nahe der Kapazitätsgrenze bewegt und ein hoher Anteil an Fremdnutzern vorliegt, sind Untersuchungen zur Einführung spezieller Gebührenmodelle zu prüfen, die den ÖPNV-Kunden nicht benachteiligen dürfen (z. B. Verrechnung mit Fahrschein).

**Bike+Ride-Anlagen** erweitern den Einzugsbereich von Haltestellen um das Sechs- bis Achtfache. Die Einrichtung von B+R-Anlagen soll an Zugangsstellen zum SPNV generell (Zugangsstelle Lübs) und an Haltestellen des ÖSPV vor allem dann erfolgen, wenn wesentliche Quell- und Zielpotenziale außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit liegen.

Die Fahrradabstellanlagen im Landkreis Jerichower Land sind nutzungsorientiert und möglichst unter Anwendung einheitlicher Standards auszuführen. Hierzu zählen eine ausreichend helle Beleuchtung, Möglichkeiten zum Anschließen des Fahrrades zum Schutz vor Diebstahl (Anlehnbügel, „Pedalo“ o. ä.), ein großzügiger Witterungsschutz, ein befestigter Untergrund zur Erhöhung der Standsicherheit sowie in alle relevanten Richtungen geeignete Zufahrtswege für den Radverkehr. Gute Einsehbarkeit und kurze und überschaubare Wege zum Bahn- bzw. Bussteig erhöhen die soziale Kontrolle und verbessern das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer. Bei Aus- und Neubau sind die Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

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

Ein vorrangiger Handlungsbedarf für Einrichtung bzw. Ausbau von B+R- und P+R-Anlagen im Landkreis Jerichower Land besteht an den Bahnhöfen Königsborn, Lübs und Prödel. Aufgabenträger und Kommunen sind in der Pflicht, dem ÖPNV-Kunden an den nunmehr elf verbleibenden SPNV-Zugangsstellen ansprechende Anlagen des ruhenden Verkehrs vorzuhalten, die eine intermodale Vernetzung fördern und damit zugleich den ÖPNV stärken.

## 5.6 Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert von den kommunalen Aufgabenträgern die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 und erwartet bereits im Nahverkehrsplan Aussagen zu mindestens nachfolgenden Punkten:

- Bestandsaufnahme Barrierefreiheit (Infrastruktur/Haltestellen, Fahrzeuge/Fahrzeugausstattung, Information/Kommunikation, Betrieb/Dienstleistung)
- Prioritätenbildung für die Umsetzung
- Definition begründeter Ausnahmen
- Maßnahmenpaket inkl. Kostenkalkulation

### 5.6.1 Regelwerke und technische Normen zur Barrierefreiheit

Der fachliche Konkretisierung und Definition der örtlichen Standards zur Barrierefreiheit obliegt den kommunalen Aufgabenträgern in enger Zusammenarbeit mit Behindertenbeauftragten oder -beiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Personen sowie Fahrgastverbänden. Vorgaben hierzu liefern in erster Linie die Standard-Regelwerke für den Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen bezogen auf die Barrierefreiheit im ÖPNV, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV):

- „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen - H BVA 2011“
- „Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV - EAÖ 2012“.

Zusätzliche Hinweise liefert das vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) herausgegebene Handbuch

- „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland (2012)“.

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

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

- DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude; Normausschuss Bau

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

Detaillierte Ausführung zur konkreten Umsetzung erfolgen in den entsprechenden Kapiteln des Nahverkehrsplans und sind in den o. g. Schriften nachzulesen.

### 5.6.2 Ausnahmebestimmungen und Ermessensspielraum

Aus technischen (räumlich nicht umsetzbar, Umfeld nicht barrierefrei) und wirtschaftlichen (Investitionsvolumen nicht tragbar) Gründen erlaubt es das PBefG, Ausnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis 01.01.2022 festzulegen. Mit dem Ziel einer Fristverlängerung oder einer permanenten Ausnahmeregelung sind diese konkret zu benennen und zu begründen. Sowohl die eigenen finanziellen Möglichkeiten als auch die notwendigen sachlichen Notwendigkeiten sind in der Abwägung der Aufgabenträger einzubeziehen.

Vor diesem Hintergrund ist eine angemessene Beteiligung von Behindertenverbänden etc. von essenzieller Bedeutung. Eine unzureichende Beteiligung oder ungenügend begründete Ausnahmen erhöhen das Klagerisiko der betreffenden Interessensgruppen.

### 5.6.3 Aspekte der Barrierefreiheit im ÖPNV

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bedarf zwingend in ganzheitlicher Betrachtung von

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

Dies impliziert eine Abstimmung der einzelnen Teilaspekte untereinander genauso wie eine Anpassung auf die örtlichen Gegebenheiten. Die Abstimmung von Fahrzeug und Haltestelle äußert sich in einem maximal festgelegten Restspalt von jeweils 5 cm in Höhe und Breite. Größere Spalte gelten für Rollstuhlfahrer als nicht mehr ohne fremde Hilfe überwind-

bar. Hier zeigt sich deutlich, dass eine einseitig betrachtete Barrierefreiheit keineswegs zielführend ist.

#### 5.6.4 Personenkreise mit Nutzerbeeinträchtigungen

Von einem barrierefreien Ausbau profitieren nicht nur Menschen mit Behinderung im eigentlichen Sinne, auch älteren und unfallbedingt eingeschränkten Menschen, Reisenden mit Gepäck oder Kleinkindern, Fremdsprachlern und Menschen mit verminderter intellektueller Leistungsfähigkeit wird ein vereinfachter und angenehmerer Zugang zum ÖPNV gewährt. Faktisch ist es ein Qualitätsgewinn für jeden ÖPNV-Nutzer. Daher steht die Realisierung eines barrierefreien Zuganges in unmittelbarem Zusammenhang zur Mobilität. Einigen Nutzergruppen bliebe der Zugang zum ÖPNV ohne barrierefreie Gestaltung sogar komplett verwehrt, was eine immense Einschränkung ihrer Mobilität bedeuten würde.

##### **Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen**

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

##### **Sehbehinderte Menschen**

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

##### **Gehbehinderte Menschen**

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

längere Umwege und Wartezeiten für gehbehinderte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer besonders erschwerend.

### **Rollstuhlbewerberinnen und -bewerber sowie Reisende mit Kinderwagen**

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

### **Greifbehinderte Menschen**

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

### **Kleinwüchsige Menschen**

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

### **Hörbehinderte Menschen**

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

### **Geistig behinderte Menschen**

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

### **Kinder**

Die erhöhte Verkehrsgefährdung von Kindern ist einerseits auf geringere Aufmerksamkeit, Unberechenbarkeit, Ablenkung durch Spiel, mangelndes Abschätzen von Gefahren etc. zurückzuführen. Die Schwierigkeiten bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsanlagen und Verkehrsmitteln sind mit denen von Kleinwüchsigen vergleichbar. Weiterhin trägt die Rück-

sichtslosigkeit anderer Verkehrsteilnehmer zu einer gesteigerten Gefährdung von Kindern im Verkehrsraum bei.

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich für Eltern mit Kinderwagen.

### **Alte Menschen**

Das allgemein reduzierte körperliche Leistungsvermögen alter Menschen betrifft sowohl ihre Beweglichkeit als auch die Sehfähigkeit und das Hörvermögen. Ihre Nutzungsschwierigkeiten ähneln denen dieser Gruppen.

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

## **5.7 Verkehrsinfrastruktur**

### **5.7.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte**

#### **Zugangsstellen zum SPNV**

Der Landkreis Jerichower Land setzt sich gegenüber dem Land Sachsen-Anhalt im Rahmen von Förderprogrammen (u. a. Bahnhofsprogramm Sachsen-Anhalt, Schnittstellenprogramm NASA) für die Aufwertung sowie den barrierefreien Ausbau von SPNV-Zugangsstellen ein. Die Verbesserung der Zugänglichkeit und Verknüpfung des SPNV mit anderen Verkehrsträgern stellen durch die Neugestaltung von Bahnhofsvorplätzen und Zuwegungen, Bushaltestellen, P+R- und Kurzzeitstellplätzen, Taxistellplätzen, Fahrradabstellanlagen, Sanitäreinrichtungen für Fahrgäste und Fahrgastinformationssysteme förderfähige Maßnahmen dar.

Ein grundlegender Qualitätsstandard bei der Ausstattung der SPNV-Zugangsstellen erhöht nicht nur die Reisequalität der Fahrgäste bei Bahnhofsaufenthalten, sondern steigert die Attraktivität des Stadtbildes. Folgende Maßgaben sollten hierbei eingehalten werden:

- a) befestigte Bahnsteigoberflächen mit standardgerechten Bahnsteigkanten sowie sicheren und barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen und Bahnhofsanlagen
- b) Wetterschutzeinrichtungen, Sitzgelegenheiten und weitere Serviceeinrichtungen entsprechend der Bedeutung der Zugangsstellen
- c) Wegweisungen zu den Zugangsstellen innerhalb der jeweiligen Ortslage sowie einer durchgängigen, optisch ansprechenden Wegweisung zwischen den Bahnsteigen des SPNV und den Haltepunkten der mit den Zugangsstellen verknüpften Verkehrsmittel des übrigen ÖPNV
- d) relevante Informationen zum ÖPNV an Verknüpfungspunkten
- e) bedarfsgerechte und qualitativ hochwertigen B+R- und P+R-Anlagen
- f) Möglichkeit zum Erwerb von Fahrscheinen

Besondere Bedeutung wird der barrierefreien Gestaltung der Zugangsstellen zum SPNV beigemessen. Sämtliche o. g. Maßgaben sind unter der Prämisse zu gestalten, dass in der Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Bürger sie bequem und weitestgehend ohne fremde Hilfe nutzen können.

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

### Zugangsstellen zum ÖSPV

Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben eine wichtige Funktion als Teil der Systemidentität des ÖPNV; sie sind ein wesentlicher Maßstab für die Qualität der Verkehrssysteme und die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen. Maßgebende Beurteilungskriterien seitens der Kunden sind Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie Zustand und Unterhaltung. Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sollen deshalb die grundlegenden Forderungen gemäß Tabelle 12 Berücksichtigung finden.

Kriterium	Anforderungen
<b>Erreichbarkeit und Lage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bedarfsgerechter Standort, barriere- und umwegfreie Zuwegung sowie kurze und sichere Umsteigewege an Verknüpfungspunkten</li> <li>- Gewährleistung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste durch entsprechende Anordnung der Haltestellen im baulichen Umfeld (soziale Kontrolle)</li> <li>- einheitliche, deutlich sichtbare und optisch ansprechende Wegweisung zu den Haltestellen sowie zwischen den einzelnen Haltestellen an Verknüpfungspunkten</li> <li>- fußgängerfreundliche Gestaltung der umliegenden Straßen mit ausreichenden und sicheren Querungshilfen; ggf. Einrichtung von Fußgängerüberwegen bzw. Fußgänger-LSA an stark frequentierten Haltestellen</li> </ul>
<b>Gestaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitstellung ausreichend dimensionierter, befestigter, spritzwassergeschützter und gegenüber dem übrigen Kfz-Verkehr abgesicherter Fahrgast-Warteflächen, insbesondere bei Haltestellen am Straßenrand ohne Fußweg (Bewegungs-/Wendefläche von mindestens 150 cm x 150 cm)</li> <li>- Gewährleistung optimaler Einstiegsbedingungen in die Fahrzeuge durch Abstimmung der Höhe der Wartefläche mit dem Fahrzeugboden bzw. der ersten Trittstufe (Restspalt mit maximaler horizontaler und vertikaler Höhendifferenz von jeweils 5 cm; vgl. Magdeburger Standard zur Barrierefreiheit) oder Optimierung für Einsatz fahrzeuggebundener Einstieghilfen</li> <li>- kontrastreich markierter Hochbordhaltestellen (z. B. Kasseler Bord oder Dresdner Combibord – Höhe von 30 cm zur Fahrbahn) – auf dem Gehweg oder auf einer Mittelinsel; Zuwegsicherung durch Lichtzeichensignalanlagen</li> <li>- barrierefreie Gestaltung einschließlich der Zugänge und des unmittelbaren Haltestellenumfeldes zur Sicherung eines barrierefreien Zuganges zur Haltestelle und in die Fahrzeuge; dazu gehören u. a.:</li> </ul>

Kriterium	Anforderungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ausreichende Durchfahrbreiten auf den Warteflächen für Aufstellung, Bewegung und Begegnung von Rollstühlen und Kinderwagen (mindestens 2,00 m)</li> <li>➤ Bordsteinabsenkungen und ggf. Rampen im Zugangsbereich mit maximaler Längsneigung von 6,0 %</li> </ul>
<b>Ausstattung und Unterhaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestellenbeschilderung bei Neubeschaffung gemäß den von den marego-Verbundunternehmen festgelegten einheitlichen Standards</li> <li>- gut sichtbar angebrachtes Haltestellenzeichen (VZ 224) mit Nummer der bedienenden Linien und deren Fahrtziel, Kennung des Verkehrsunternehmens und Name der Haltestelle; verständlich und gut lesbarer Fahrplanaushang (in einer Höhe von 1,00 m bis 1,60 m) mit Angabe des Linienverlaufes; Tarifinformation; Abfallbehälter (=Grundausstattung)</li> <li>- ausreichend helle Beleuchtung</li> <li>- rutschhemmende Oberflächenbeläge, d. h. gefahrlose Nutzbarkeit bei jeder Witterung</li> <li>- deutlich wahrnehmbare Informationshinweise</li> <li>- Aufmerksamkeitsfelder/Bodenindikatoren als farblich kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für blinde, seh- und hörbehinderte Menschen; Aufmerksamkeitshinweise vor Gefahrenstellen mittels taktiler Orientierungshilfen (vgl. DIN 32984 und E DIN 18030 (Nov. 2002))</li> <li>- Wetterschutzeinrichtung bzw. Überdachung mit Sitzgelegenheit (im Stadtverkehr und an Umsteigehaltestellen möglichst generell, im Regionalverkehr zumindest in der Hauptzielrichtung); dabei Verwendung Vandalismus resistenter und vorrangig transparenter Materialien und Konstruktionen</li> <li>- Ergänzung der Grundinformation: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ durch Liniennetzplan, weitergehende Tarifinformationen, Umgebungsplan, Leitinformationen (Wegweisung)</li> <li>➤ ggf. dynamische Fahrgastinformationen</li> <li>➤ Fahrausweisverkaufsautomat</li> </ul> </li> <li>- B+R-Anlagen an Haltestellen in Randlagen (z. B. Endhaltestellen einer Linie) bzw. mit großem Einzugsbereich und mit regelmäßigem Fahrtenangebot</li> <li>- Sicherung der Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Haltestellen und deren Einrichtungen; Einsatz solcher Konstruktionen und Materialien, die wartungsarm sind und wenig Angriffspunkte für Vandalismus bieten</li> </ul>

Tabelle 12: Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs

Die Tabelle 13 gibt eine Empfehlung zur **Ausstattung der Haltestellen** in Abhängigkeit von deren Frequentierung. Dabei sind die Lage im Siedlungsgebiet und die verkehrliche Bedeutung der Haltestelle ebenfalls zu berücksichtigen.

Eine besondere Bedeutung kommt der Realisierung eines möglichst einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes der Haltestellen im Landkreis Jerichower Land (Corporate Design) zu. Deren regelmäßige Reinigung und

die Unterhaltung der Haltestellen sind im Rahmen der bestehenden Zuständigkeiten sicherzustellen.

Ausstattungs-element	Erhöhte Verkehrs-funktion	Haltestellenfrequentierung		
		hoch	mittel	schwach
<b>Haltestellenkennzeichnung</b> (nach BOKraft) (Hst-Zeichen, Hst-Name, bedienende Linien, Fahrtziel, Name Verkehrsunternehmen)	x	x	x	x
<b>Information</b>				
- Grundinformation (Fahrplan, Tarifhinweise)	x	x	x	x
- Zusatzinformation				
➤ Liniennetzplan	x	x	(x)	
➤ Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x	(x)	
➤ Uhr	x	(x)		
- Leitinformation (Wegweisung innerhalb Hst. und zu weiteren Orten)	x	x	(x)	
- Dynamische Fahrgastinformation / Lautsprecher	x	(x)		
<b>Aufenthalt</b>				
- befestigte Wartefläche	x	x	x	(x)
- Wetterschutzeinrichtung	x	x	(x)	(x)
- Sitzgelegenheit	x	x	(x)	(x)
- Beleuchtung	x	x	x	(x)
<b>Service</b>				
- Abfallbehälter	x	x	x	x
- öffentliche Toilette		(x)		
- Fahrradabstellanlage (bei entsprechend großem Einzugsbereich der Haltestelle)	x	x	(x)	
- Notrufsäule	(x)	(x)		
<b>Barrierefreiheit</b>				
- taktile Leit- und Begleistreifen	x	x	x	(x)
- Aufmerksamkeitsfelder	x	x	x	(x)
- Stufenfreiheit	x	x	x	(x)
- akustische Fahrgastinformationen	x	x	(x)	(x)

x ... obligatorisch (x) ... fakultativ; eigenes Ermessen (finanzielle Mittel), aber wünschenswert

Tabelle 13: Empfohlene Haltestellenausstattung in Abhängigkeit von der Frequenzierung

Der Prozess der Modernisierung und Aufwertung der Regionalverkehrshaltestellen im Landkreis einschließlich der weiteren Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten für den Übergang zwischen den einzelnen Verkehrssystemen wird weitergeführt. Die Dokumentation des Ausbauszustandes sämtlicher Haltestellen im Landkreis Jerichower Land in einem Haltestellenkataster soll sicherstellen, dass der bereits erreichte hohe

Standard langfristig erhalten bleibt. Insbesondere hinsichtlich der wirtschaftlichen Machbarkeit von Umbaumaßnahmen setzt dies eine enge Abstimmung mit den Baulastträgern, in den allermeisten Fällen sind dies die Kommunen, voraus. Es sind neue Haltestellen einzurichten, wenn eine erhöhte bzw. veränderte Verkehrsnachfrage dies erfordert oder wenn damit eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreichbar ist.

### **Barrierefreiheit 2022**

Mit der Umsetzung der weitestgehend flächendeckenden Barrierefreiheit soll ein Zugangshemmnis insbesondere für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen eliminiert werden.

Der Landkreis wirkt bei allen Planungen mit Betroffenheit des ÖPNV auf eine Umsetzung der Barrierefreiheit hin. Kommunen und sonstige Vorhabenträger sind dazu ebenfalls verpflichtet.

Für die Ausstattung der Haltestellen werden folgende Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 Satz 4 PBefG definiert, bei denen eine Barrierefreiheit nicht zwingend gewährleistet werden muss:

- Bedarfshaltestellen der flexiblen Bedienung
- Haltestellen mit einer dauerhaft niedrigen Fahrgastfrequentierung von < 15 Fahrgästen pro Werktag, wenn diese nicht im Einzugsbereich von Einrichtungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen liegen
- Haltestellen, in deren zumutbarer fußläufiger Entfernung sich eine barrierefreie Haltestelle derselben Linie befindet

Abzüglich dieser definierten Ausnahmen sind die Haltestellen im Landkreis Schritt für Schritt entsprechend der **Haltestellenkategorie** und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für die Kommunen barrierefrei auszubauen (s. a. Anlage 4-4 Haltestellenverzeichnis):

- Kategorie A: Haltestellen mit herausragender verkehrlicher Bedeutung (Verknüpfungspunkte)
- Kategorie B: Haltestellen mit potenziell hoher Fahrgastfrequentierung (> 100 Einsteiger pro Tag) oder in der Nähe von Einrichtungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen und Schulen
- Kategorie C: sonstige Haltestellen im Grund- und Ortsnetz
- Kategorie D: Haltestellen mittlerer Frequentierung Im Ergänzungsnetz
- Kategorie E: übrige Haltestellen (niedrige Frequentierung von < 15 Einsteiger pro Tag, Bedarfshaltestellen, etc.)

Vor dem Hintergrund der Ausbau-Priorität ist zu berücksichtigen, dass jeder Ort/Wohnplatz auch ohne die o. g. Voraussetzungen zumindest über eine barrierefrei ausgebaute Haltestelle verfügen sollte.

Grundsätzlich ist jedoch bereits zum jetzigen Zeitpunkt absehbar (bedingt durch Nachfragestruktur geringer barrierefreier Ausbaustand), dass im Landkreis Jerichower Land die vollständige barrierefreie Gestaltung des ÖSPV bis 2022 aufgrund finanzieller, planerischer und genehmigungsrechtlicher Kapazitäten nicht erreichbar ist. Daher wirkt der Aufgabenträger mindestens auf eine Umsetzung bei Haltestellen der Kategorien A und B hin. Haltestellen der Kategorien C und D erhalten aufgrund fehlender wirtschaftlicher Mittel eine Fristverlängerung<sup>9</sup>. Haltestellen der Kategorie E befreit der Nahverkehrsplan gänzlich von der umzusetzenden Barrierefreiheit.

### 5.7.2 Fahrwege

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

- Sicherung eines intakten Fahrbahnzustandes bei Straßen mit Busbetrieb
- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z.B. Einrichtung von Halte-/Parkverboten, Linksabbiegeverbote u. ä.
- Sicherstellung des Winterdienstes im Nebenstraßennetz und an Wendeschleifen und Haltestellen
- Sicherstellung des Halte- und Parkverbotes im Bereich von Haltestellen

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

### 5.7.3 Fahrzeuge

Der Aufgabenträger Landkreis Jerichower Land wirkt darauf hin und unterstützt ggf. das in seinem Gebiet tätige Verkehrsunternehmen bei der stetigen Modernisierung der Fahrzeugflotte. Der bereits vorhandene hohe Fahrzeugstandard, insbesondere im Hinblick auf Fahrzeugalter und Niederflurtechnik, ist mindestens zu halten. Eine **kontinuierliche Erneue-**

---

<sup>9</sup> Konkrete Fristen definiert der Nahverkehrsplan nicht; diese sind gesondert zwischen Aufgabenträger und Baulastträger zu klären.

**ung des Fuhrparks** ermöglicht im Rahmen der wirtschaftlichen Machbarkeit für den ÖPNV-Betreiber eine schrittweise Anpassung der Fahrzeuge an die neuesten technologischen Entwicklungen. Mindestens entsprechen neu beschaffte Fahrzeuge dem gegenwärtig vorhandenen Standard (Umweltstandard, Komfortniveau, etc.). Dabei sind folgende Qualitätsstandards einzuhalten:

Kriterium	Anforderungen
<b>Allgemeine Anforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 80 % der im ÖPNV eingesetzten Busse sollen nicht älter als 12 Jahre sein. Das Durchschnittsalter aller Busse soll nicht über 8 Jahre liegen.</li> <li>- Im Grundnetz und in den Stadtverkehren sind Busse mit Niederflurbauart und mindestens Euro-5-Norm einzusetzen. Busse erfüllen bei Neuanschaffung mindestens die EURO-6- bzw. die im Jahr der Erstzulassung gültigen Abgasnorm.</li> <li>- Repräsentierung des neuesten Standes der Technik bezüglich Geräusch- und Schadstoffemission (Ausstattung mit Diesel-Partikelfilter), Energieverbrauch, Fahrsicherheit und Fahrverhalten zum Zeitpunkt der Beschaffung</li> </ul>
<b>Erscheinungsbild</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche (wieder-)erkennbar sein (einheitliche Farbgestaltung, Logo des Verkehrsunternehmens) = Umsetzung Corporate Design. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Anbringung von Außenwerbung an den Fahrzeugen ist gestattet.</li> </ul> </li> <li>- Alle Fahrzeuge müssen erkennbar regelmäßig gereinigt (außen und innen), gepflegt und unterhalten werden.</li> </ul>
<b>Fahrzeugausstattung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale entsprechend der jeweils aktuellen EU-Fahrzeugrichtlinien; VDV-Rahmenempfehlungen sind einzuhalten.</li> <li>- Neubeschaffte Fahrzeuge sind mit Fahrscheindruckern bzw. Bordrechnern, Satellitenortung und Mobilfunk auszustatten, eine Datenübermittlung an die Echtzeiten-Drehscheibe „INSAplus“ der NASA GmbH ist für Echtzeitauskunft und überbetriebliche Anschlusssicherung zu ermöglichen.</li> <li>- Ausstattung mit Außenanzeigen für Fahrtziel und Liniennummer und akustischen und/oder optischen Informationseinrichtungen im Fahrzeuginnenraum, ausreichend dimensionierten Beheizungs- und Belüftungsanlagen, ergonomisch gestalteten Sitzplätzen in genügender Anzahl</li> </ul>
<b>Innenraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- helle und kontrastreiche Innenraumgestaltung</li> <li>- Bereithaltung von stufenlosen, schwellenlosen und neigungsfreien Zugängen (mind. 90 cm breit) und Flächen (mind. 150 cm x 150 cm) für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und schwerem Gepäck</li> </ul>

Kriterium	Anforderungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienelemente und Kommunikationseinrichtungen kontrastreich und erhaben gestalten (vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002); auch für sitzende Personen:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ leichtgängige, taktil erfassbare, möglichst großflächige Bedienelemente auf einer Höhe von 85 cm über Fußbodenoberkante</li> <li>➤ Abstand von Bedienelementen und Kommunikationseinrichtungen für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer zu allen Ecken mindestens 50 cm</li> <li>➤ Haltestangen am Stellplatz für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer auf einer Höhe von 85 cm über Fußbodenoberkante</li> <li>➤ Kennzeichnung mit leicht erkennbaren, standardisierten Piktogrammen</li> </ul> </li> <li>- Nutzung des Fahrzeuges muss ohne Notwendigkeit zur sprachlichen Kommunikation möglich sein (z. B. ohne Gegensprechanlage).</li> </ul>
<b>Ein- und Ausstieg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl vollautomatisch funktionierender Türen zur Realisierung eines zügigen Fahrgastwechsels (Einstiegshöhe höchstens 32 cm)</li> <li>- stufenloser, nahezu schwellen- und spaltenloser sowie neigungsarmer Zugang für alle Fahrgäste:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen unter Beachtung der Bestimmungen des Anhangs VII der „Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.11.2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz“ (sog. Omnibusrichtlinie)</li> </ul> </li> <li>- Haltestangen oder -griffe im Eingangsbereich, jedoch nicht als Mittelstange oder vergleichbare Hindernisse ausgebildet</li> <li>- leichtgängige und möglichst großflächige Anforderungstasten außerhalb des Fahrzeuges auf einer Höhe von 85 cm oberhalb der standardmäßig vorhandenen Haltestellen-/Bahnsteighöhe; bei Differenz der vorhandenen Haltestellen-/Bahnsteighöhen von mehr als 20 cm mindestens zwei Anforderungstasten in unterschiedlicher Bedienhöhe</li> <li>- leicht erkennbare, standardisierte Piktogramme am barrierefreien Fahrzeugzugang und kontrastreiche Gestaltung von Türen und Eingangsbereich</li> <li>- kontrastreiche optische Fahrzielinformationen außen am Bug, am Heck und entlang der Längsseite des Fahrzeuges</li> </ul>
<b>Optik und Akustik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- leichte Wahrnehmung, Erkennung und Unterscheidung aller Ausstattungs-elementen (Türen, Gänge, Podeste, Sitze, Stehflächen) durch kontraststarke Gestaltung und Vermeidung von Blendung durch Lichtquellen gemäß E DIN 18030; Nov. 2002)</li> <li>- Wahrnehmbarkeit optischer Angaben in kurzer Entfernung, mit kontraststarker Gestaltung, blendfrei und mit angemessener Schriftgröße gemäß E DIN 18030 (Nov. 2002)</li> <li>- Akustische Darreichung aller Informationen zu Endhaltestelle, Fahrtverlauf, nächster Haltestelle und Umsteigemöglichkeiten in ausreichender Lautstärke und Qualität (E DIN 18030; Nov. 2002)</li> </ul>

Tabelle 14: Anforderungen an die Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs

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

wichtig. Vergleichsmaßstab der Kunden sind zumeist die bei den (regelmäßig erneuerten) Privat-Pkw bestehenden Standards.

### **Barrierefreiheit 2022**

Der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge ist auch vor dem Hintergrund der Haltestelleninfrastruktur zu betrachten. Im Regionalverkehr besteht hierbei noch großer Nachholbedarf, sodass ggf. andere Möglichkeiten des barrierefreien Zugangs (z. B. Rampen) bereitzustellen sind. Dabei muss es durch eine flexible Fahrzeugdisposition möglich sein, auf rechtzeitig angemeldete Fahrtwünsche durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu reagieren.

## **5.8 Umweltqualität**

Die Einbeziehung von Umweltstandards stellt eine Grundforderung im ÖPNV dar. Fahrzeuge sollten energiesparend und vorausschauend wirtschaftlich gefahren werden. Hierzu ist das Fahrpersonal speziell für sein Verkehrsmittel und Fahrzeugtyp zu unterweisen und zu befähigen.

Bei der Neuanschaffung von Bussen gelten mindestens die in Kapitel 5.7.3 angesetzten Umweltstandards.

Beim Einsatz von Bussen sind weiterhin folgende Maßnahmen zum Lärmschutz sinnvoll:

- Einsatz lärmarter Reifen, deren Rollgeräusch 75 dB(A) nicht überschreitet
- Motorkapselung bzw. Teileinhausung/Schallabsorptionsmaßnahmen.

## **5.9 Tarifgestaltung**

Der ÖPNV-Betreiber im Landkreis Jerichower Land ist Mitglied des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes und zur Anwendung des Verbundtarifes und dessen allgemeine Beförderungsbestimmungen verpflichtet. Eigene Haustarife sind unzulässig. Das bestehende marego-Tarifsystem mit seinem facettenreichen Fahrscheinsortiment und der Tarifzonenstruktur ist mit den anderen Mitgliedsunternehmen beständig zu vervollkommen.

Die Anerkennung von Fahrausweisen zu benachbarten Verkehrsverbänden und ÖPNV-Unternehmen ist grundlegend gesondert zu regeln. Eine Anerkennung des marego-Tarifes von und nach Wusterwitz wäre aufgrund bestehender Nachfragepotenziale und der vorhandenen P+R-Anlage am Bahnhof zu begrüßen („Modell Helmstedt“). Hierdurch ließe sich die Erschließungsqualität des Landkreises Jerichower Land in Richtung Berlin weiter verbessern.

## 5.10 Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

### 5.10.1 Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen

Alle Angebote des ÖPNV im Planungsraum Landkreis Jerichower Land einschließlich des SPNV und der einströmenden Verkehre fremder Verkehrsunternehmen sind in einem mindestens jährlich aktualisierten **Fahrplanheft** darzustellen. Die Linienverläufe sind in entsprechenden Netzplänen zu veranschaulichen. Die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sind zugänglich zu machen.

Über verschiedene Medien ist das Fahrplanheft zu veröffentlichen (gebundene Druckversion, digital). Der erreichte Standard hinsichtlich Gestaltung und inhaltlicher Aufbereitung des bisher herausgegebenen Fahrplanheftes ist dabei mindestens beizubehalten; als Verbesserungen sind vorzusehen:

- a) Vermittlung bestehender Anschlüsse an allen vorgesehenen Verknüpfungspunkten
- b) Information über touristisch interessante Ziele mit Angabe zur Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

Der Taschenfahrplan soll je nach Bedarf von den Verkehrsunternehmen durch spezielle Informationen, z. B. Fahr- und Netzplanauszüge in handlichem Format abgestimmt auf einzelne Schulen/Schüler ergänzt werden.

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

Die telefonische **Fahrplanauskunft** sichern die NJL und die Verkehrsunternehmen über ihre Betriebsstellen während deren Geschäftszeiten ab. Außerdem steht hierfür die INSA-Telefonauskunft der NASA GmbH zur Verfügung. Darüber hinaus veröffentlicht die NJL auf ihrer Website auch weiterhin die Fahrpläne der Linien im Landkreis Jerichower Land. Hier erfolgt gleichzeitig die Verlinkung zur elektronischen Fahrplanauskunft INSA der NASA GmbH, die entsprechende Verbindungsauskünfte zum SPNV und zu den Stadt- und Regionalverkehren liefert. Die dazu notwendige Bereitstellung und ständige Aktualisierung aller relevanten Fahrplandaten in der erforderlichen Form wird durch die Verkehrsunternehmen gewährleistet. Die elektronische Fahrplanauskunft stellt die Vermittlung des kompletten ÖPNV-Angebotes des Planungsraumes an einen großen Kundenkreis sicher.

Das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem „INSA“ enthält neben dem Soll-Fahrplan auch Fahrzeitprognosen auf Grundlage von Echtzeit-Informationen. Die Verkehrsunternehmen installieren hierzu die von der NASA GmbH zur Verfügung stehende Technik zur Übermittlung der IST-Daten an die landesweite Echtzeitdatenzentrale INSAplus.

Das Verkehrsunternehmen ist maßgeblich mit verantwortlich für die Auskunftsgüte von INSA. Es stellt dafür Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeit-Betriebslagedaten zur Verfügung.

Grundlegend ist an jeder Haltestelle des Bediengebietes für alle die jeweilige Haltestelle berührenden Linien ein **Aushangfahrplan** anzubringen, der mindestens die Abfahrtszeiten und den Linienverlauf enthält und optional um Informationen zu bestehenden Anschlüssen zu Bahn und Bus ergänzt werden sollte. Bei Bedienung durch mehrere Linien sind Liniennetzpläne, insbesondere im Stadtverkehr, anzubringen. Fahrgäste sind auf jedem Fahrplanaushang auf die INSA-Auskunft hinzuweisen. Alle Aushänge sind permanent zu aktualisieren sowie in lesbarem und vorzeigbarem Zustand zu halten.

Die NJL versorgt seine Fahrgäste frühzeitig und umfangreich mit Informationen zu **Netz-, Angebots- und Tarifänderungen** unter Nutzung sämtlicher hierfür geeigneter Medien.

Zur **Informationen in den Fahrzeugen** sind zumindest die optische Ankündigung der nächsten Haltestelle und der Aushang der Tarifinformationen und eines Liniennetzplanes zu realisieren.

Bei allen Informationsträgern (Fahrplanhefte, Haltestellen, Fahrzeuge, Internet) ist den Ansprüchen in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Bürger nach einer barrierefreien Nutzung hinreichend Rechnung zu tragen. Das betrifft u.a.:

- a) gut lesbare (Schriftgröße) und kontrastreiche Gestaltung der Informationen
- b) Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen und einer ausreichenden Beleuchtung
- c) Ergänzung optischer durch akustische Informationen in deutlicher und leicht verständlicher deutscher Sprache

Weiterhin sind barrierefreie Haltestellen und regelmäßig mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten in den Fahrplantabellen auszuweisen. Bei Bedarf sind in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Bürger Informationen über eine barrierefreie Zuwegung an den ÖPNV-Zugangsstellen bereitzustellen.

## 5.10.2 Service, Beratung und Vertrieb

Die **persönliche und telefonische Beratung** der Kunden zum ÖPNV über die Betriebsstellen der NJL und der Verkehrsunternehmen ist fortzuführen und insbesondere vor dem Hintergrund zunehmenden Informationsbedarfs weiter zu qualifizieren.

Das Verkehrsunternehmen achtet auf die Einhaltung einheitliche Personalmindeststandards und die Pflege **fachlicher und sozialer Kompetenzen** seiner Mitarbeiter. Sowohl vom Fahr- als auch Beratungspersonal

geht eine immense repräsentative Wirkung auf die Fahrgäste aus, denn neben den Fahrzeugen und den Haltestellen ist das Personal ein wichtiges „Aushängeschild“ des Verkehrsunternehmens und auch des Landkreises. Zugangshemmnisse gilt es auch an dieser Stelle abzubauen.

An folgenden allgemeinen Standards orientiert sich die Eignung des eingesetzten Personals:

- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild
- Kommunikationsfähigkeit, Kundenorientierung und verantwortungsbewusstes und freundliches Auftreten
- fachliche Kompetenz und umfassende Auskunftsfähigkeit zum Tarifsystem, Verkehrsangebot inkl. alternativer Bedienung, Verbindungsauskünften, Barrierefreiheit, etc.
- Konfliktresistenz und Schlichtungsvermögen bei der Entgegennahme von Kundenbeschwerden
- Deutsch in muttersprachlicher Qualität
- Regelmäßige Schulung hinsichtlich der Bedürfnisse mobilitäts- und sensorisch eingeschränkter Fahrgäste
- Schulung des Fahrpersonals zusätzlich zu den Themen Fahrgast-sicherheit und Konfliktbewältigung

Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien ein unkomplizierter **Fahrausweiserwerb** derart zu gewährleisten, dass er nicht zu einer Hemmschwelle für die ÖPNV-Nutzung wird. Dies ist gegeben, wenn Fahrscheine im Fahrzeug, an der Haltestelle oder an im fußläufigen Einzugsbereich des ÖPNV liegenden Vertriebsstellen mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten (z. B. Agenturen, Reisebüros, Geschäften des Einzelhandels u. ä.; hier meist Begrenzung auf ein ausgewähltes Teilsortiment) erworben werden können. Zunehmend an Bedeutung erlangen der digitale Vertrieb vom eigenen Computer und insbesondere bei den jüngeren Zielgruppen papierlose elektronische Fahrscheine via Smartphone-App.

Sämtliche Vertriebsmöglichkeiten und die Schaffung notwendiger Voraussetzungen zu innovativen Verkaufsformen sind in enger Kooperation mit dem Verkehrsverbund und anderen beteiligten Unternehmen und Aufgabenträgern abzustimmen.

### 5.10.3 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Mit dem Ziel der Gewinnung neuer Fahrgäste stellen ein offensives Marketing und eine engagierte Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung der Vorzüge des ÖPNV und zur Bekanntmachung des ÖPNV-Angebotes auch künftig Schwerpunktaufgaben im Zusammenspiel von Aufgabenträgern und Ver-

kehrsunternehmen dar. Der Verkehrsverbund marego verantwortet das im gesamten Verbundraum organisierte und alle Verkehrsunternehmen betreffende Marketingkonzept. Der Verkehrsbetreiber im Landkreis Jerichower Land setzt diese Maßnahmen um und bewirbt den ÖPNV zusätzlich über geeignete Beiträge in der Öffentlichkeitsarbeit. Er setzt sich bezüglich der Umsetzung weiterer Marketingmaßnahmen gegenüber dem Verkehrsverbund ein, um den ÖPNV im Landkreis nachhaltig zu stärken.

- a) Präsentation des ÖPNV durch Informationsbroschüren, Beiträge in den regionalen Medien (Presse, Rundfunk, Amtsblatt), Eigenwerbung an den Fahrzeugen, Einbeziehung öffentlicher Werbeträger; Darstellung der Vorteile und des Nutzens des ÖPNV sowie seines Beitrages zum Umweltschutz und zur Lebensqualität.
- b) Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z. B. Linienwegänderungen zur Anbindung neuer Nachfragepotenziale), durch eine intensive Produktwerbung.
- c) Umsetzung eines Dialogmarketing, bei dem potenzielle Kunden (z. B. Jugendliche, Firmen, Senioren) mit den Gegebenheiten des ÖPNV vertraut gemacht werden und gleichzeitig die Möglichkeit erhalten, Fragen zu stellen und ihre Meinung zu äußern.
- d) Ausbau der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit. Behörden, öffentliche Einrichtungen u. ä. sollten auf ihre Erreichbarkeit mittels des ÖPNV hinweisen.
- e) Gestaltung und Weiterentwicklung einer ansprechenden Webpräsenz auf den Internetseiten der NJL; Hinweise hierzu auch auf den Seiten des Landkreises

Regelmäßige Fahrgastzählungen und -befragungen geben wichtige Aufschlüsse über das sich ändernde Verkehrsverhalten der Fahrgäste. Ein ständiges Kundenzufriedenheitsmonitoring stellt zusätzlich Interessen und Probleme der Fahrgäste des ÖPNV heraus. Sämtliche daraus gewonnenen Erkenntnisse sind unverzichtbar und bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Produktes im Landkreis Jerichower Land aufzunehmen und rückzukoppeln um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

## 5.11 Spezielle Fahrgastgruppen, Fahrgastsicherheit

Die Zugänglichkeit zum ÖPNV ist für **in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Personen** mit dem Ziel weiter zu entwickeln, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV bis 2022 zu erreichen. Dazu sind die in den Abschnitten 5.7.1 und 5.7.3 genannten Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV, der Zuwegungen und der Fahrzeuge schrittweise entsprechend den Möglichkeiten und des vorrangigen Bedarfs im engen Zusammenwirken aller zuständigen Einrichtungen kontinuierlich umzusetzen. Gleichzei-

tig ist in der Fahrgastinformation und dem Service den besonderen Belangen dieser Personen Rechnung zu tragen (siehe Abschnitt 5.10). Als barrierefrei gelten Anlagen, Fahrzeuge und Techniken dann, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Die Möglichkeit der gleichberechtigten Nutzung aller Personengruppen muss deshalb schrittweise sichergestellt werden, auch im Hinblick auf die Zunahme des Anteiles älterer Bürger und deren wachsende Mobilitätsbedürfnisse. Dazu ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen Vertretern behinderter Menschen (z. B. Behindertenverbände), Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen, um diesbezüglich neu auftauchende Problemstellungen möglichst zügig erkennen und lösen zu können.

Kommunen, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Schulen und Eltern wirken gemeinsam darauf hin, dass **Schülern** als der im Straßenverkehr am meisten gefährdeten Personengruppe auf dem Weg von und zur Haltestelle und beim Aufenthalt an der Haltestelle ein hohes Maß an Sicherheit geboten wird. Dementsprechend wird bei der Neueinrichtung oder Rekonstruktion von Haltestellen, vor allem in den Ortsrandlagen, der Auswahl des Haltestellenstandortes und der Sicherung der Zuwegung eine besondere Bedeutung beigemessen. Bei notwendigen Fahrbahnquerungen an vielbefahrenen Bundes- und Landesstraßen im Bereich von Haltestellen ist ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten. Bei Fehlen verkehrstechnischer Querungshilfen (z. B. Lichtsignalanlagen, Mittelinsel, Fußgängerüberweg) ist der Einsatz von Schülerlotsen zu erwägen. Die Verkehrswacht klärt Schulanfänger im Rahmen von Schulungen wie bisher praktiziert über die Gefahren und korrekte Verhaltensweisen im öffentlichen Verkehr/Raum auf.

Gleichzeitig wird auf eine überschaubare und freundliche Gestaltung und ausreichende Beleuchtung der Haltestellen geachtet, um vorhandene Aufenthaltsängste bei Kindern, aber auch Frauen und älteren Bürgern zu mindern und das subjektive Sicherheitsgefühl anzuheben.

## 5.12 Organisation des ÖPNV

### 5.12.1 Organisationsstruktur

Die im Jahr 2017 bestehende ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Jerichower Land ist, sofern sich nicht wesentliche Rahmenbedingungen ändern, in ihren Grundzügen beizubehalten. Mit dieser Struktur ist eine eindeutige Trennung von politischer und betrieblicher Verantwortung gewährleistet. Über den Nahverkehrsplan sichert der Aufgabenträger seine unmittelbare fachliche Einflussnahme auf die Entwicklung des ÖPNV im Planungsraum.

Der Aufgabenträger bekennt sich dazu, innerhalb des bestehenden rechtlichen Rahmens die künftige Vergabe der Liniengenehmigungen als Dienstleistungsauftrag in Direktvergabe an die NJL als interne Managementgesellschaft zu realisieren. Grundlegender Zweck der VO (EG) 1370/07 ist die Bereitstellung eines ÖPNV, der zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger ist als derjenige, den das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte (Art. 1, Abs. 1). Zur Erreichung dieses Ziels wird den Aufgabenträgern außerhalb eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens die Möglichkeit einer In-house-Vergabe eingeräumt (Art. 5 Abs. 2). Dies wird durch das PBefG ebenfalls gestützt (§ 8a Abs. 3), indem es eine Direktvergabe ausdrücklich erlaubt.

Die Voraussetzungen für eine rechtskonforme In-house-Vergabe fasst die VO (EG) 1370/07 seit Inkrafttreten enger:

- Das Verkehrsunternehmen erbringt den überwiegenden Teil (mindestens 66 % Selbsterbringungsquote) der Verkehrsleistungen selbst.
- Der Aufgabenträger übt über das Verkehrsunternehmen eine Kontrolle aus wie über die eigene Dienststelle (Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, Eigentumsrechte, Einfluss auf und Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen).
- Es werden nur Verkehre im eigenen Wirkungsbereich durchgeführt.

Der Aufgabenträger Landkreis Jerichower Land stellt die Erfüllung der o. g. Punkte rechtzeitig sicher, sodass bei der Vergabe der Verkehrsleistungen keine selbstverschuldeten Verzögerungen den reibungslosen Betrieb des ÖPNV gefährden.

### 5.12.2 Verkehrsverbund

Mit Betreiberwechsel des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt (DISA-Netz) ab Dezember 2018 wird auch die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH als Verkehrsunternehmen in der Region Magdeburg aktiv sein.

Die Transdev Sachsen-Anhalt GmbH wird mit Inkrafttreten des Nahverkehrsplans nicht mehr im marego tätig sein.

Das bestehende marego-Tarifsystem mit seinem facettenreichen Fahrscheinsortiment und der Tarifzonenstruktur ist mit den anderen Verbundunternehmen beständig weiterzuentwickeln. Insbesondere ein Übergangstarif bzw. die gegenseitige Anerkennung der Tarife auf der Relation von und nach Tangermünde würde bestehende tarifliche Hürden abbauen.

### 5.12.3 Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Unternehmen

Als unabdingbare Voraussetzung für die Bereitstellung eines attraktiven, auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichteten und gleichzeitig effekti-

ven ÖPNV setzt der Landkreis Jerichower Land seine kooperative Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern fort.

In gleicher Weise wirken die den ÖPNV im Landkreis betreibenden Verkehrsunternehmen zusammen.

#### 5.12.4 Qualitäts- und Beschwerdemanagement

Die ÖPNV-Leistungen im Landkreis Jerichower Land werden auf einem hohen Qualitätsniveau erbracht. Im Interesse des Fahrgastes soll dieses Qualitätsniveau als Basis beibehalten und darauf aufbauend stetig weiterentwickelt werden, um den ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV anzubieten.

Die im Nahverkehrsplan definierten Standards bilden die Grundlage für die Durchführung des ÖPNV im Planungsraum. Davon ausgehend sind durch den Aufgabenträger gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen Instrumentarien zur Kontrolle der Erfüllung der Qualitätsstandards zu erarbeiten und umzusetzen.

Gleichzeitig sind durch den Fahrgast hervorgebrachte und den ÖPNV betreffende Kritiken vom Genehmigungsinhaber aufzuarbeiten. Das Beschwerdemanagement ist als Bestandteil eines attraktiven ÖPNV im Verkehrsunternehmen entsprechend vorzuhalten.

Das Verkehrsunternehmen hat die im marego geltenden Fahrgastrechte öffentlich bekanntzumachen:

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich zur Gewährleistung eines zentralen Beschwerdemanagementsystems, das die Verwaltung von Reklamationen, Beschwerden, etc. erlaubt. Grundlegend sind besondere Vorkommnisse bilateral zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast zu behandeln. Bei schwerwiegenden Fällen ist der Aufgabenträger über den allgemeinen Sachverhalt und daraufhin ergriffene Maßnahmen zu unterrichten.

#### 5.12.5 Linienbündelung

Bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für den Stadt- und Regionalverkehr ist sicherzustellen, dass die in § 8 PBefG gestellten Forderungen nach Integration der Nahverkehrsbedienung und wirtschaftlicher Gestaltung des Verkehrs (Deckung der Kosten durch die Erträge) erfüllt werden. Eine Maßnahme hierzu ist nach § 9 (2) PBefG die Bildung von Linienbündeln, bei der die Genehmigung für mehrere Linien gemeinsam erteilt wird. Ein Linienbündel umfasst Linien, die räumlich, nachfrageseitig und funktional in einem Zusammenhang stehen und damit eine betriebliche Optimierung ermöglichen.

Der Landkreis Jerichower Land hat die drittniedrigste Einwohnerdichte aller Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Sachsen-Anhalt. Um den Verkehr trotzdem wirtschaftlich gestalten zu können, ist eine Linienbün-

delung Voraussetzung für eine einheitliche und effiziente Verkehrsgestaltung. Ein wesentlicher Effekt der Linienbündelung ist, dass ertragsstarke und ertragsschwache Linien zusammengefasst werden können. Damit wird das Herausbrechen lukrativer Linien aus dem Gesamtzusammenhang verhindert, was die notwendige Raumerschließung in dem flächigen Landkreis beeinträchtigen könnte, und stattdessen ein Ausgleich zwischen niedrigen und hohen Risiken erreicht. Insgesamt muss die Wirtschaftlichkeit innerhalb eines Linienbündels gewährleistet sein.

Unter Beachtung der Größe und Struktur des Planungsraumes Landkreis Jerichower Land, der bestehenden funktionalen Zusammenhänge zwischen den Linien und dem Ziel des Erreichens einer attraktiven Verkehrsbedienung für jeden Fahrgast sowie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird der Verkehrsraum dieses Landkreises auch weiterhin als **ein einheitliches Linienbündel** überplant.

Die Bedienung des Gesamtliniensbündels erfolgt durch ein Verkehrsunternehmen, sodass sowohl für die Fahrgäste als auch für den Aufgabenträger die Kommunikation vereinfacht wird. Durch die Möglichkeit für das Verkehrsunternehmen den Fahrzeug- und Personaleinsatz für den gesamten Landkreis linienübergreifend planen zu können, ergeben sich größere Synergieeffekte (z. B. optimierter Fahrzeug-/ Personaleinsatz) als bei mehreren Linienbündeln mit eventuell mehreren Verkehrsunternehmen. In einem Gesamtliniensbündel wird außerdem der finanzielle Aufwand im Rahmen eines Ausgleiches für den Aufgabenträger dadurch reduziert, da das Verkehrsunternehmen den Querausgleich über den gesamten Landkreis selbst vornimmt.

## 6 Finanzierung des ÖPNV

### 6.1 Finanzierungsgrundsätze

Für die Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Jerichower Land gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand.

Dem Landkreis obliegt nach § 4 ÖPNVG LSA als Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr die Finanzverantwortung. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt auf der Basis des § 8 ÖPNVG-LSA den Aufgabenträgern und Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltes zweckgebundene Zuwendungen für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung sowie Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen und zur Förderung von Verkehrskooperationen, die zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote beitragen sollen. Die Höhe des Anteils der auf die einzelnen Aufgabenträger entfallenden Mittel ist in entsprechenden Förderrichtlinien geregelt.

Für den Zeitraum ab 2019 wird durch den Landkreis Jerichower Land eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen an das kommunale Verkehrsunternehmen angestrebt.

### 6.2 Finanzierung nach der Verordnung (EG) 1370/07

Die VO (EG) 1370/07 klärt neben Art und Weise der Durchführung des ÖPNV auch Regelungen über beihilfekonforme Zuschussleistungen.

Beihilfekonforme Ausgleichsleistungen bei einer Direktvergabe, wie sie im Landkreis Jerichower Land durchgeführt werden sollen, müssen den Vorgaben des Anhangs zur VO (EG) 1370/07 entsprechen. Dabei dürfen die Ausgleichsleistungen den finanziellen Netto-Effekt nicht überschreiten. Der finanzielle Netto-Effekt berechnet sich nach den Angaben des Anhangs zur VO (EG) 1370/07 aus den Kosten abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des betriebenen Netzes entstehen, abzüglich der Einnahmen aus Tarifentgelten und zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

Über die Nachweisführung gegenüber dem Aufgabenträger sowie zur Überkompensationskontrolle sind entsprechende Regularien zu finden und anzuwenden.

Voraussetzung für die volle Gewährung des finanziellen Ausgleichs ist die Erfüllung der Mengen-, Leistungs- und Qualitätsstandards, welche im öffentlichen Dienstleistungsauftrag auf der Basis des Nahverkehrsplanes festgeschrieben werden.

### 6.3 Finanzierung des Aufgabenträgers

Ziel des Aufgabenträgers ist ein sich mit nur geringfügiger Belastung kommunaler Haushaltsmittel tragender ÖPNV. Er ermöglicht dem kommunalen Busunternehmen hierbei eine auskömmliche Finanzierung.

Zuweisungen von Landesmitteln gemäß ÖPNVG LSA unterliegen derzeit keinen zu erwartenden Schwankungen (keine gravierenden raumstrukturellen Veränderungen, weitestgehend stabile Schülerzahlen). Auch die Zuwendungen für den Betrieb des Bus-Landesnetzes erscheinen aufgrund des Evaluierungsberichtes der NASA gesichert.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollten gemeinsam auf eine finanzielle Beteiligung der Städte Burg und Genthin am Stadtverkehr hinwirken.

### 6.4 Investitionen

Bereitstellung und Erhalt eines zeitgemäßen, attraktiven und barrierefreien ÖPNV-Systems erfordert regelmäßige Investitionen sowohl in Infrastruktur als auch in Fahrzeuge. Finanzmittel, die hierfür aufzuwenden sind, ergeben sich primär aus:

- anteilig ÖPNV-Landesmittel gemäß § 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA (17,5 % der Zuweisungen sollen investiv für Zugangsstellen und Fahrzeuge eingesetzt werden),
- diverse Förderprogramme (z. B. Entflechtgesetz, Schnittstellenprogramm der NASA),
- Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Unterstützung umweltfreundlicher Verkehrsträger, Teilaktion „Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“

Erl. des MLV vom 1.6.2017 - 31.21-30117/3

- Eigenmittel des Aufgabenträgers und des Verkehrsunternehmens

Die Schaffung einer weitestgehend flächendeckenden Barrierefreiheit erfordert einen nicht unerheblichen finanziellen Aufwand. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Zugangsstellen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger, somit sind neben dem Landkreis auch die Kommunen in der Pflicht.

Mit dem Ziel, die Zugänglichkeit und Verknüpfung des SPNV mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern, gewährt die NASA kommunalen Gebietskörperschaften im Rahmen ihres Schnittstellenprogramms finanzielle Zuwendungen beim Ausbau und der Neugestaltung von Bahnhofsvorplätzen und Zuwegungen, Bushaltestellen, P+R- und Kurzzeitstellplätzen, Taxi-

stellplätzen, Fahrradabstellanlagen, Sanitäreinrichtungen für Fahrgäste und Fahrgastinformationssystemen.

Ein spezifischer Investitionsbedarf besteht aufgrund der Forderungen des Nahverkehrsplanes bzgl. der Vermeidung einer Alterung der Fahrzeugflotte. Hierfür sind im Schnitt jährlich sieben bis acht Fahrzeuge neu zu beschaffen damit ein mittleres Alter der Gesamtfahrzeugflotte von 8 Jahren gehalten wird. Durch eine stetige Erneuerung der Fahrzeugflotte wird der jährliche Investitionsbedarf begrenzt und ermöglicht eine schrittweise Anpassung des Fuhrparks an die neuesten technologischen Entwicklungen wie bspw. die Elektromobilität. Langfristig und im finanziell machbaren Rahmen erlangt deren Umsetzung auch aus ökologischer Sicht zunehmend an Bedeutung.

Auch bei der Einführung neuer alternativer Bedienkonzepte bedarf es in der Anfangsphase einem finanziellen Mehraufwand bis sich diese Konzepte selbständig tragen: Voruntersuchungen zum Bedarf, ein erhöhter Marketingaufwand oder die Anschaffung spezieller Fahrzeuge.

Mit einem Investitionsvolumen von rd. 1,4 Mio. EUR soll die Erweiterung des Betriebshofes in Genthin komplett aus Eigenmitteln des Verkehrsunternehmens vorangetrieben werden. Der Ausbau beinhaltet die Einrichtung einer Werkstatt sowie Unterstellhallen für 22 Busse.

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

## Anlagen

- Anlage 1 Raumstruktur
- Anlage 2 Standorte der Schulen im Landkreis Jerichower Land
- Anlage 3-1 Fahrschüler - Grundschulen (Schuljahr 2016/17)
- Anlage 3-2 Fahrschüler - Sekundarschulen (Schuljahr 2016/17)
- Anlage 3-3 Fahrschüler - Gymnasien (Schuljahr 2016/17)
- Anlage 3-4 Fahrschüler - Berufsbildende Schulen (Schuljahr 2016/17)
- Anlage 3-5 Fahrschüler - Förderschulen (Schuljahr 2016/17)
- Anlage 4-1 Liniennetz IST im ÖPNV des Landkreises Jerichower Land
- Anlage 4-2 Liniendaten IST im ÖSPV des Landkreises Jerichower Land - Verkehrsangebot Jedermannverkehr (Ferien)
- Anlage 4-3 Liniendaten zum Regionalverkehr im Landkreis Jerichower Land
- Anlage 4-4 Haltestellenverzeichnis
- Anlage 5-1 Netz- und Bedienkonzept - Achsen und Teilräume
- Anlage 5-2 Linienabschnitte mit zusätzlichen Rufbusfahrten gemäß 2. Angebotsstufe
- Anlage 6 Wohnplätze und Mindestbedienung
- Anlage 7 Karte Verbundgebiet marego
- Anlage 8 Abwägung der Hinweise und Korrekturwünsche im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Nahverkehrsplan Landkreis Jerichower Land 2019 - 2029

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



Landkreis Jerichower Land  
 H:\LP\2017\_217\_NVP\_Jerichower\_Land\Arbeitsmaterial

Vorhaben: Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029  
 des Landkreises Jerichower Land

Benennung: **Raumstruktur - Zentralörtliche und politische Gliederung**

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH  
 09/2017  
 Zeichnungs-Nr.: **Anlage 1**

**Legende:**

- Bebauung
- Landkreisgrenze
- Bundesautobahn
- Bundesstraßen
- Land- und Kreisstraßen
- Sonstige Straßen
- SPNV
- Gewässer
- Mittelzentrum
- Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
- Grundzentrum
- Siedlungsschwerpunkt
- < 50 Einwohner je qkm
- < 100 Einwohner je qkm
- < 150 Einwohner je qkm
- < 200 Einwohner je qkm
- < 250 Einwohner je qkm

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde




 Landkreis Jerichower Land  
 H:\LP\2017\_217\_NVP\_Jerichower\_Land\Arbeitsmaterial

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land**

Benennung: **Standorte der Schulen im Landkreis Jerichower Land (Schuljahr 2017/18)**


 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH  
 Bearbeitungsstand: 09/2017  
 Zeichnungs-Nr.: **Anlage 2**

**Legende:**

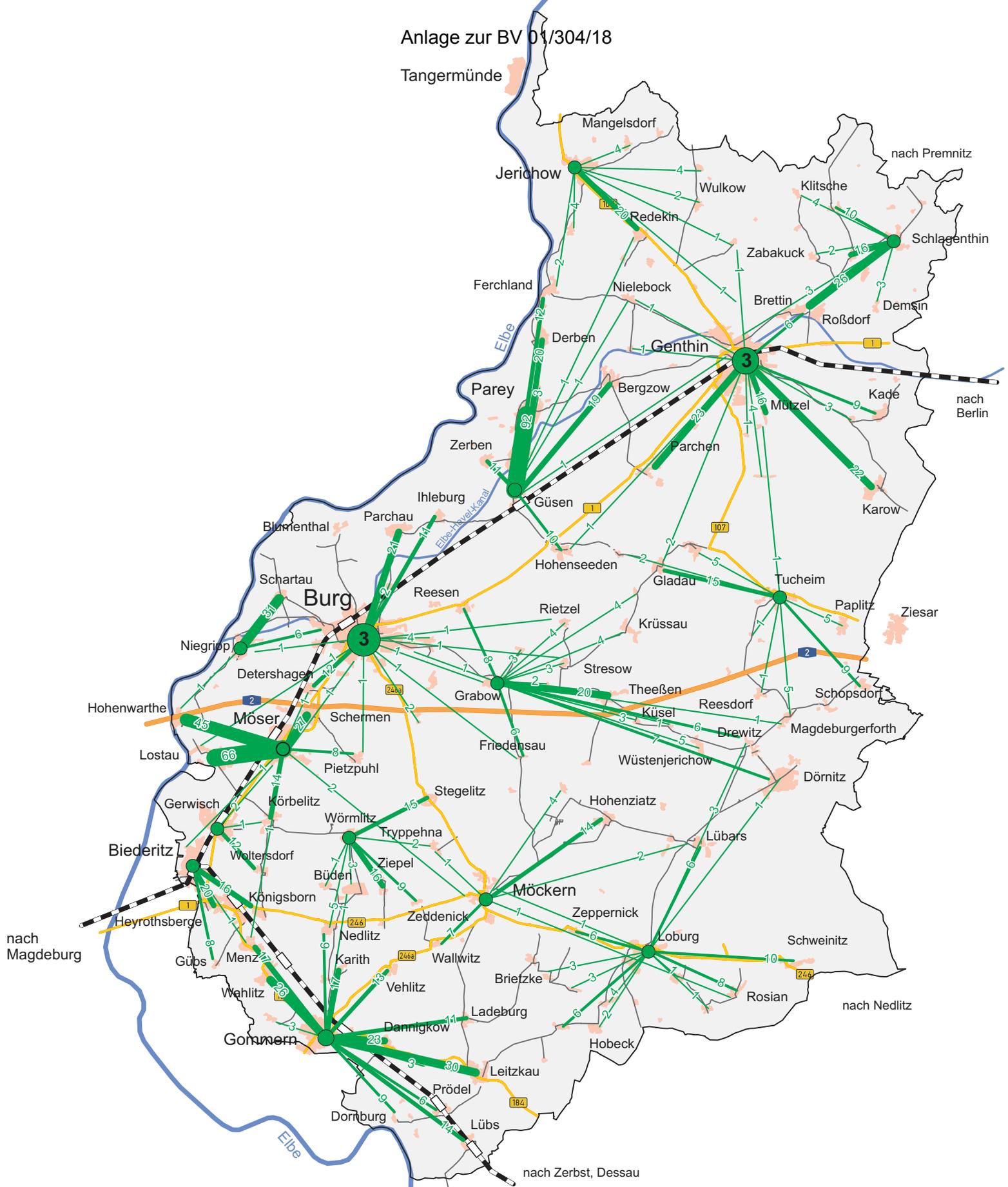
-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraßen
-  Land- und Kreisstraßen
-  Sonstige Straßen
-  SPNV
-  Gewässer

**Schulstandort:**

-  Grundschule
-  Sekundarschule
-  Gymnasium
-  Berufsbildende Schule
-  Förderschule

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



	Landkreis Jerichower Land	H:\LPL\2017_217_NVP_Jerichower_Land\Arbeitsmaterial
---	---------------------------	---

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land**

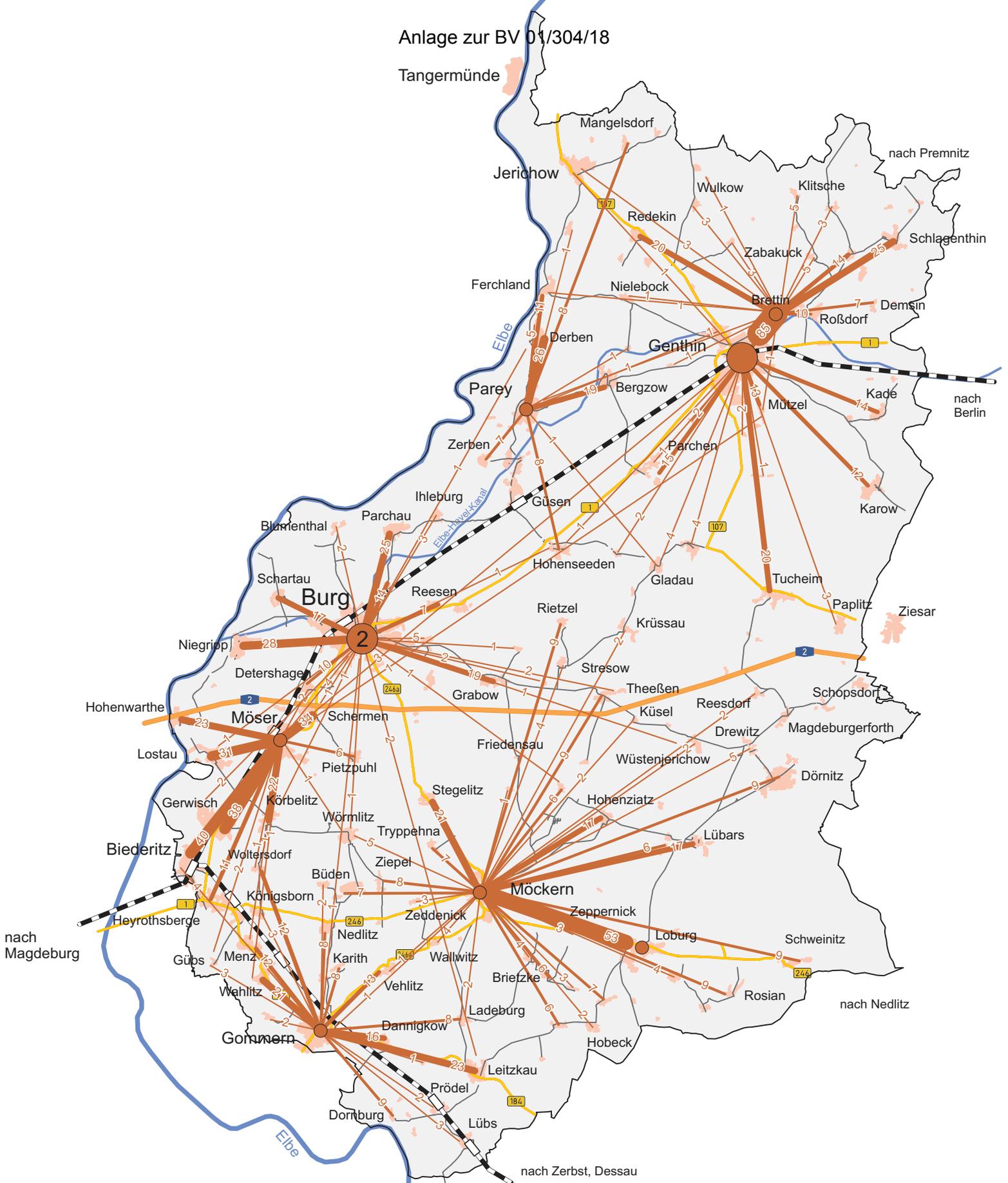
Benennung: **Fahrschüler - Grundschulen (Schuljahr 2016/17)**

	ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH	Bearbeitungsstand: 09/2017	Zeichnungs-Nr.: <b>Anlage 3 Blatt 1</b>
---	--	----------------------------	---

<b>Legende:</b>		<b>Schulstandort:</b>	
	Bebauung		Grundschule
	Landkreisgrenze		Sekundarschule
	Bundesautobahn		Gymnasium
	Bundesstraßen		Berufsbildende Schule
	Land- und Kreisstraßen		Förderschule
	Sonstige Straßen	<b>Fahrtbeziehungen Fahrschüler:</b>	
	SPNV		Grundschulen
	Gewässer		Sekundarschulen
			Gymnasien
			Berufsbildende Schule

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde




 Landkreis Jerichower Land  
 H:\LP\2017\_217\_NVP\_Jerichower\_Land\Arbeitsmaterial

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land**

Benennung: **Fahrschüler - Sekundarschulen (Schuljahr 2016/17)**


 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Bearbeitungsstand: 09/2017

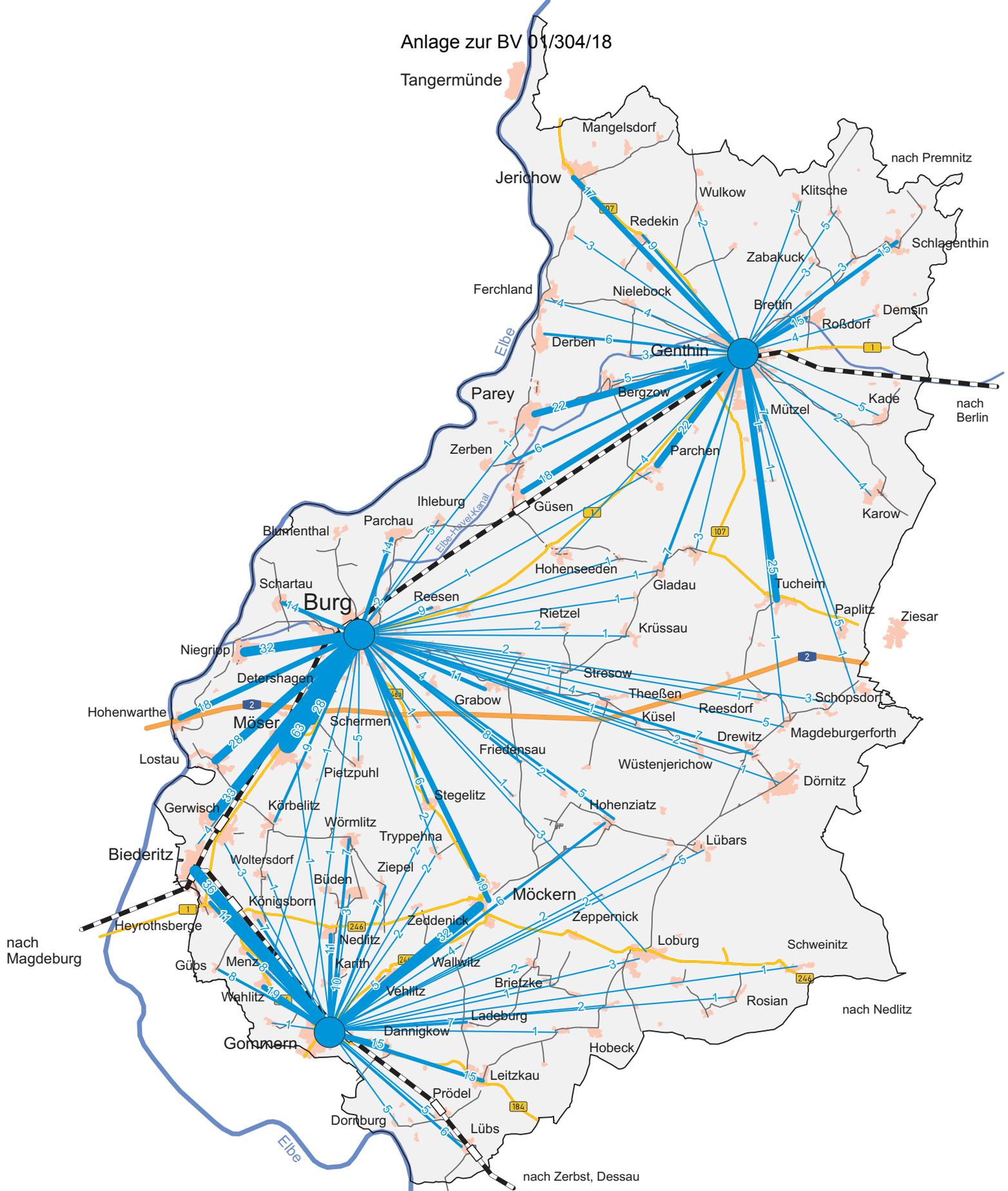
Zeichnungs-Nr.: **Anlage 3 Blatt 2**

- Legende:**
-  Bebauung
  -  Landkreisgrenze
  -  Bundesautobahn
  -  Bundesstraßen
  -  Land- und Kreisstraßen
  -  Sonstige Straßen
  -  SPNV
  -  Gewässer

- Schulstandort:**
-  Grundschule
  -  Sekundarschule
  -  Gymnasium
  -  Berufsbildende Schule
  -  Förderschule
- Fahrtbeziehungen Fahrschüler:**
-  Grundschulen
  -  Sekundarschulen
  -  Gymnasien
  -  Berufsbildende Schule

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



	Landkreis Jerichower Land	H:\LP\2017_217_NVP_Jerichower_Land\Arbeitsmaterial
---	---------------------------	--

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land**

Benennung: **Fahrschüler - Gymnasien (Schuljahr 2016/17)**

	ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH	Bearbeitungsstand: 09/2017	Zeichnungs-Nr.: <b>Anlage 3 Blatt 3</b>
---	--	----------------------------	---

- Legende:**
-  Bebauung
  -  Landkreisgrenze
  -  Bundesautobahn
  -  Bundesstraßen
  -  Land- und Kreisstraßen
  -  Sonstige Straßen
  -  SPNV
  -  Gewässer

- Schulstandort:**
-  Grundschule
  -  Sekundarschule
  -  Gymnasium
  -  Berufsbildende Schule
  -  Förderschule
- Fahrtbeziehungen Fahrschüler:**
-  Grundschulen
  -  Sekundarschulen
  -  Gymnasien
  -  Berufsbildende Schule

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



Dargestellt sind nur die Fahrschüler, die eine Voll- oder Teilkostenerstattung für die ÖPNV-Nutzung erhalten

	Landkreis Jerichower Land	H:\LP\2017_217_NVP_Jerichower_Land\Arbeitsmaterial
Vorhaben: <b>Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land</b>		
Benennung: <b>Fahrschüler - Berufsbildende Schulen (Schuljahr 2016/17)</b>		
	Bearbeitungsstand: 09/2017	Zeichnungs-Nr.: <b>Anlage 3 Blatt 4</b>

### Legende:

- Bebauung
- Landkreisgrenze
- Bundesautobahn
- Bundesstraßen
- Land- und Kreisstraßen
- Sonstige Straßen
- SPNV
- Gewässer

### Schulstandort:

- Grundschule
- Sekundarschule
- Gymnasium
- Berufsbildende Schule
- Förderschule

### Fahrtbeziehungen Fahrschüler:

- Grundschulen
- Sekundarschulen
- Gymnasien
- Berufsbildende Schule

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde




 Landkreis Jerichower Land  
 H:\LP\2017\_217\_NVP\_Jerichower\_Land\Arbeitsmaterial

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land**

Benennung: **Fahrschüler - Förderschulen (Schuljahr 2016/17)**


 ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Bearbeitungsstand: 09/2017

Zeichnungs-Nr.: **Anlage 3 Blatt 5**

**Legende:**

-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraßen
-  Land- und Kreisstraßen
-  Sonstige Straßen
-  SPNV
-  Gewässer

**Schulstandort:**

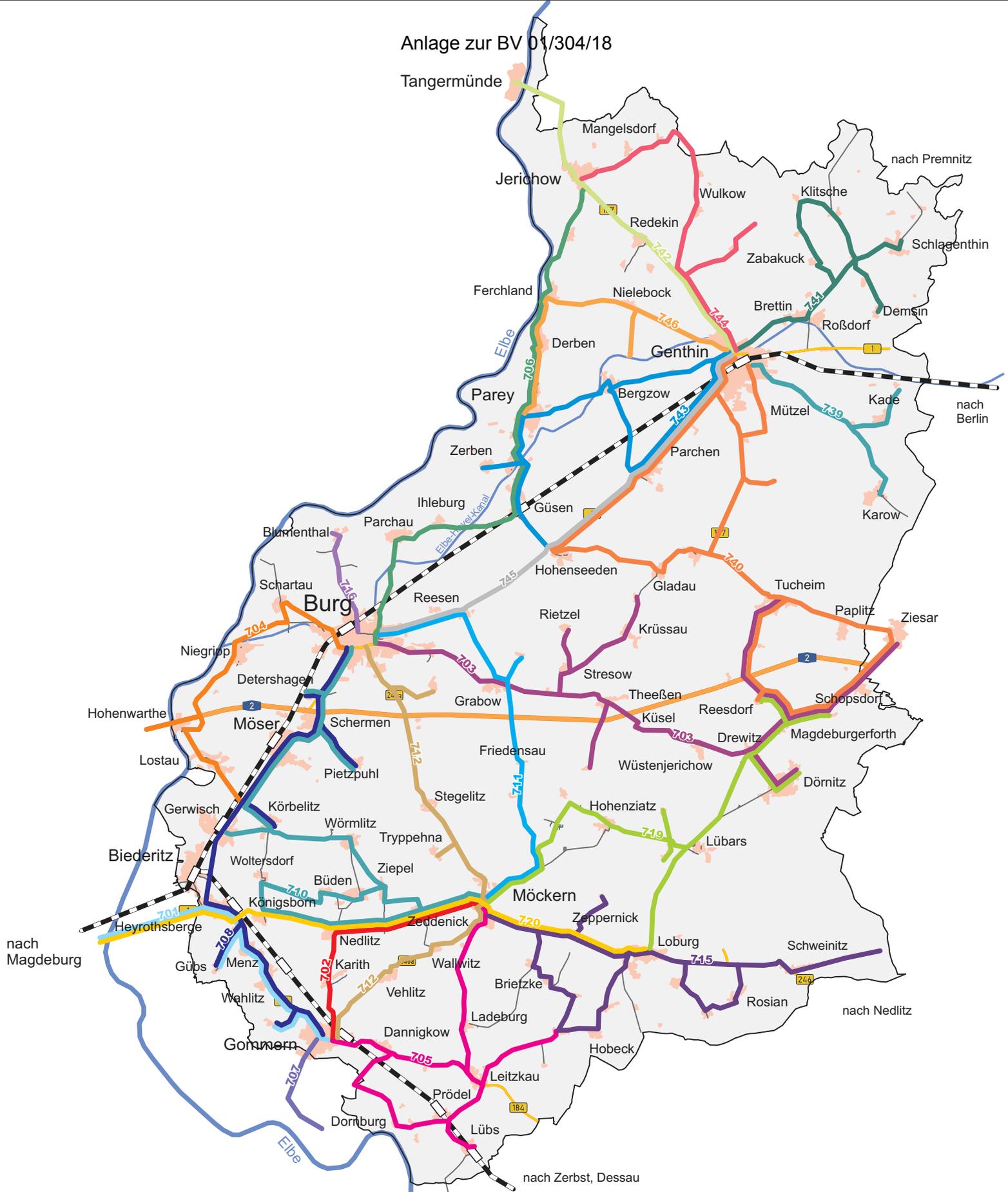
-  Grundschule
-  Sekundarschule
-  Gymnasium
-  Berufsbildende Schule
-  Förderschule

**Fahrtbeziehungen Fahrschüler:**

-  Grundschulen
-  Sekundarschulen
-  Gymnasien
-  Berufsbildende Schule

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



	Landkreis Jerichower Land	H:\LP\2017_217_NVP Jerichower Land\Arbeitsmaterial
--	---------------------------	--

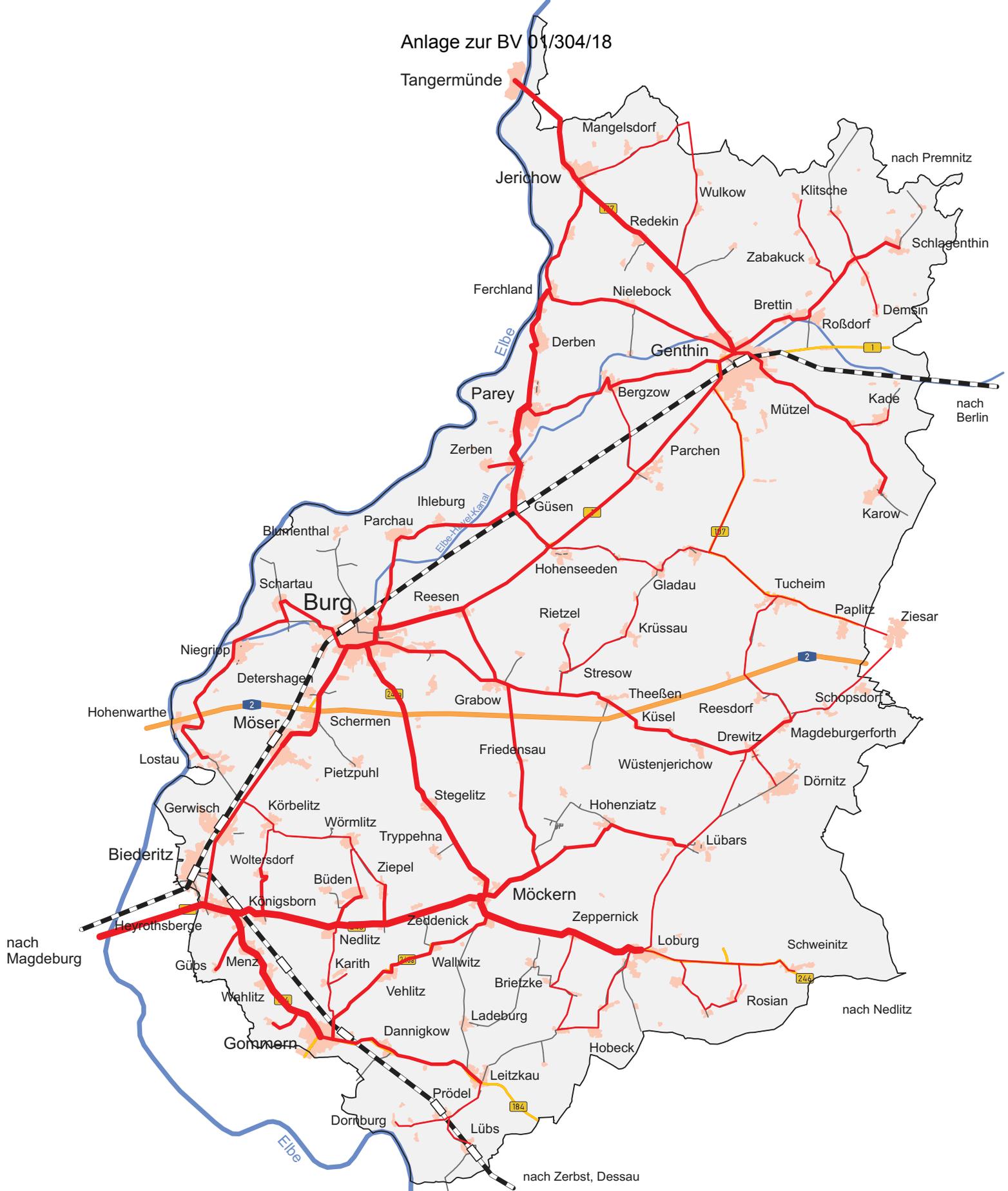
Vorhaben:	<b>Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land</b>
Benennung:	<b>Liniennetz IST im ÖSPV des Landkreises Jerichower Land</b>

	Bearbeitungsstand: 09/2017	Zeichnungs-Nr.: <b>Anlage 4-1</b>
--	----------------------------	-----------------------------------

<b>Legende:</b>	
	Bebauung
	Landkreisgrenze
	Bundesautobahn
	Bundesstraßen
	Land- und Kreisstraßen
	Sonstige Straßen
	SPNV
	Gewässer
	NJL 701
	NJL 702
	NJL 703
	NJL 704
	NJL 705
	NJL 706
	NJL 707
	NJL 710
	NJL 711
	NJL 712
	NJL 715
	NJL 716
	NJL 719
	NJL 720
	NJL 739
	NJL 740
	NJL 741
	NJL 742
	NJL 743
	NJL 744
	NJL 745
	NJL 746

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



nach Zerbst, Dessau

	Landkreis Jerichower Land	H:\LP\2017_217_NVP_Jerichower_Land\Arbeitsmaterial
--	---------------------------	--

Vorhaben:	<b>Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2020 des Landkreises Jerichower Land</b>
Benennung:	<b>Linienetz IST im ÖSPV des Landkreises Jerichower Land Verkehrsangebot Jedermannverkehr (Ferien)</b>

	Bearbeitungsstand: 09/2017	Zeichnungs-Nr.: <b>Anlage 4-2</b>
--	-------------------------------	--------------------------------------

**Legende:**

- Bebauung
- Landkreisgrenze
- Bundesautobahn
- Bundesstraßen
- Land- und Kreisstraßen
- Sonstige Straßen
- SPNV
- Gewässer

**Bedienungshäufigkeit ÖSPV**

- > 15 Fahrtenpaare/Tag
- > 10 Fahrtenpaare/Tag
- > 5 Fahrtenpaare/Tag
- bis 5 Fahrtenpaare/Tag

**Linien** zum Regionalverkehr im Landkreis Jerichower Land

(Basis: Fahrplan 2016/2017)

Linien-Nr.	Linienführung von über nach	Konzess.- inhaber	Konzess.- gültig bis	Linien- länge /km/	Anzahl Fahrten je Richtung								Einsatzzeit		
					MF Schule		MF Ferien		Sa		SF		MF	Sa	SF
					fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf			
700	Stadtlinie Burg	NJL	28.02.19	20,3	9	1	9	1		6		6	6.10 - 19.48	8.00 - 17.48	8.00 - 17.48
701	Gommern - Heyrothsberge - Magdeburg	NJL	28.02.19	32,2	8	1	6	1		6		6	5.15 - 21.02	8.23 - 19.37	8.23 - 19.37
					8	1	6	1		6		6			
702	Gommern - Pöthen - Nedlitz	NJL	28.02.19	15,1	8	1	5	2		3		3	5.50 - 18.36	7.01 - 18.36	7.01 - 18.36
					10	1	5	2		3		3			
703	Burg - Grabow - Theeßen - Magdeburgerforth - Ziesar	NJL	28.02.19	70,8	15	1	8	1		2		2	4.40 - 19.28	8.40 - 17.24	8.40 - 17.24
					16	1	8			2		2			
704	Burg - Hohenwarthe - Lostau - Magdeburg	NJL	28.02.19	41,4	18	1	9		2	2	2	1	4.24 - 21.13	7.24 - 19.24	8.24 - 19.24
					21		10		2	2	2	1			
705	Gommern - Leitzkau - Dornburg / Möckern	NJL	28.02.19	36,6	10	4	8	3		6		6	5.02 - 19.26	8.26 - 19.33	8.26 - 19.33
					10	8	5	6		6		6			
706	Burg - Ihleburg - Güsen - Parey - Jerichow	NJL	28.02.19	41,9	14	2	9	1		3		3	5.16 - 19.35	6.58 - 18.24	9.58 - 18.24
					16	1	8	2		3		3			
707	Gommern - Plötzky - Pretzien	NJL	28.02.19	10,8	2	4		4		2		2	5.59 - 18.30	10.15 - 18.30	10.15 - 18.30
					2	5		5		2		2			
708	Burg - Heyrothsberge - Gommern	NJL	28.02.19	55,7	16	2	12	2		6		6	5.00 - 20.44	7.38 - 19.19	7.38 - 19.19
					17	3	9	2		6		6			
710	Burg - Wörmnitz - Königsborn - Möckern	NJL	28.02.19	66,9	23	1	17	2	5	2	4	2	4.58 - 22.34	6.58 - 20.58	8.34 - 20.58
					24	1	15	2	5	2	4	2			
711	Burg - Grabow - Pabsdorf - Möckern	NJL	28.02.19	36	10	2	7	2		3		3	5.42 - 18.48	7.33 - 18.33	7.33 - 18.33
					12		6	1		3		3			
712	Burg - Möckern - Gommern	NJL	28.02.19	42,2	17	3	11	2		6		6	5.33 - 20.17	7.24 - 18.32	7.24 - 18.32
					17	2	12	2		6		6			
715	Möckern - Zeppernick/Göbel - Loburg - Schweinitz - Nedlitz	NJL	28.02.19	39,3	6	8	5	4		3		3	6.10 - 17.37	6.46 - 19.16	6.46 - 19.16
					9	10	3	9		3		3			
716	Burg - Blumenthal - Burg	NJL	28.02.19	17		8		7		2		2	6.45 - 18.55	9.15 - 12.55	9.15 - 12.55
719	Möckern - Lübars - Loburg / Drewitz	NJL	28.02.19	35,1	10	5	6	4		3		3	4.58 - 19.45	7.14 - 18.52	7.14 - 18.52
					9	4	5	6		3		3			
720	Loburg - Möckern - Magdeburg	NJL	28.02.19	41,6	26		25		14	2	12	2	4.58 - 24.10	4.45 - 24.10	6.45 - 23.20
					27	1	28	1	14	2	12	2			
739	Genthin - Kade - Karow - Genthin	NJL	28.02.19	38,2	11	1	6	1		2		2	5.00 - 18.49	7.13 - 15.44	7.13 - 15.44
740	Genthin - Mützel - Tucheim - Ziesar	NJL	28.02.19	55,5	12	2	5	4		3		3	4.55 - 18.42	7.45 - 17.06	7.45 - 17.06
					16	2	5	3		3		3			
741	Genthin - Roßdorf - Schlagenthin	NJL	28.02.19	33,5	15	1	8			4		3	4.50 - 20.02	8.50 - 18.08	8.50 - 18.08
					15	1	8			4		3			
742	Genthin - Redekin - Jerichow - Tangermünde	NJL	28.02.19	31,3	17	1	12	1	7		6		5.15 - 21.14	6.35 - 21.14	9.45 - 21.14
					16	1	12	1	7		6				
743	Genthin - Bergzow - Parey - Güsen - Hohenseeden	NJL	28.02.19	38,7	13	3	8	2		5		5	5.30 - 20.15	8.40 - 19.25	8.40 - 19.25
					16	1	9	2		6		6			

**Linien** zum Regionalverkehr im Landkreis Jerichower Land

(Basis: Fahrplan 2016/2017)

Linien-Nr.	Linienführung von über nach	Konzess.- inhaber	Konzess.- gültig bis	Linien- länge /km/	Anzahl Fahrten je Richtung								Einsatzzeit		
					MF Schule		MF Ferien		Sa		SF		MF	Sa	SF
					fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf			
744	Genthin - Wulkow - Mangelsdorf - Jerichow	NJL	28.02.19	32,7	9	1	5	1		2		2	5.55 - 19.22	8.05 - 17.26	9.05 - 17.26
					11	2	5	1		2		2			
745	Genthin - Hohenseeden - Burg	NJL	28.02.19	35,1	12	2	9	2		5		5	5.37 - 20.09	9.02 - 18.11	9.02 - 18.11
					11	2	8	1		5		5			
746	Genthin - Ferchland - Parey	NJL	28.02.19	26,3	12	1	8	1		3		3	5.35 - 19.23	8.02 - 17.02	8.02 - 17.02
					11	1	6	1		3		3			
750	Stadtlinie Genthin	NJL	28.02.19	30,7	9		8		3		3		8.02 - 17.44	9.10 - 12.42	9.10 - 12.42
				<b>894,2</b>	<b>596</b>	<b>104</b>	<b>379</b>	<b>96</b>	<b>59</b>	<b>153</b>	<b>51</b>	<b>149</b>			
<b>einfahrende Linien</b>															
51	Magdeburg - Heyrothsberge/Biederitz	MVB			46	4	46	4	29	5	19	5	4.35 - 23.50	4.35 - 23.50	6.35 - 23.50
					47	3	47	3	29	4	19	5			
452	Zerbst (Anhalt) - Lindau - Buhendorf - Loburg	Vetter			6	14		20		16		16	4.00 - 23.00	5.00 - 20.00	5.00 - 20.00
					6	14		20		16		16			
453	Dobritz - Lindau - Loburg	Vetter			3	18		20		16		16	4.00 - 23.00	5.00 - 20.00	5.00 - 20.00
					10	15		20		16		16			
<b>tangierende Linien</b>															
137	Schönebeck - Plötzky - <b>Pretzien</b> - Ranies	KVG			9		7						6.05 - 18.19		
					10		7								
560	Brandenburg - Wusterwitz - <b>Ziesar</b>	VGBelzig			10		7		3		2		5.34 - 19.53	9.08 - 19.16	10.09 - 17.05
					11		8		3		2				
562	Brandenburg - Grüningen - Glienicke - <b>Ziesar</b>	VGBelzig			7	2	4	3					4.46 - 18.52		
					8	2	5	3							
588	Bad Belzig - Wiesenburg - Görzke - <b>Ziesar</b>	VGBelzig			13		11						5.07 - 19.07		
					13	1	10								
900	Stendal - <b>Tangermünde</b> - Schönhausen - Klietz - Havelberg - Glöwen	Stendallbus			32		23		14		13		4.26 - 21.26	6.27 - 21.26	8.27 - 22.03
					35		30		14		14				
914	<b>Tangermünde</b> - Wust - Sydow	Stendallbus			10	3		6		4			6.00 - 19.28	7.00 - 18.58	
					12	2		7		4					
920	Uchtdorf - Tangerhütte - <b>Tangermünde</b> - Stendal	Stendallbus			11	5	2	7		5			5.34 - 20.05	7.33 - 19.16	
					13	5	1	8		5					
922	Tangerhütte - Lüderitz - <b>Tangermünde</b>	Stendallbus			14	1	6	3		4		3	6.17 - 18.32	7.41 - 19.04	10.41 - 19.04
					15	1	7	1		4		3			
923	Tangerhütte - Bittkau - Buch - <b>Tangermünde</b>	Stendallbus			12	5	1	8		3			4.49 - 19.59	8.13 - 19.59	
					14	4	1	7		3					
926	<b>Tangermünde</b> - Arneburg	Stendallbus			5	3		5		4			5.10 - 19.28	8.30 - 19.28	
					3	5		6		4					

Bezeichnung	Ort/Ortsteil	Gemeinde	Haltepunkte	Stufen-freiheit	Taktiler Leitsystem	Haltestellen-kategorie
Abzweig Göbel	Göbel	Möckern	2			
Abzweig Hohenlochau	Leitzkau	Gommern	2			
Abzweig Lochow	Möckern	Möckern	2			
Altbellin	Altbellin	Jerichow	1			
Altengrabow	Altengrabow	Möckern	2			
Altenklitsche	Altenklitsche	Jerichow	2			
Belicke	Belicke	Jerichow	2			
Belicke, Kreuzung	Belicke	Jerichow	1			
Bergzow	Bergzow	Parey	2			
Bergzow Parchen, ehem. Bf.	Bergzow Parchen	Parey	2			
Bergzow, Bahnhofstraße	Bergzow	Parey	2			
Biederitz, Bahnhof	Biederitz	Biederitz	2	x	-	
Biederitz, Gänsekrug	Biederitz	Biederitz	2			
Biederitz, NP Markt	Biederitz	Biederitz	1			
Biederitz, Schule	Biederitz	Biederitz	2			
Biederitz, Siedlung	Biederitz	Biederitz	1			
Biederitz, Weidenring	Biederitz	Biederitz	2			
Biederitz, Woltersdorfer Straße	Biederitz	Biederitz	2			
Blockdamm	Blockdamm	Jerichow	2			
Blumenthal, NABU	Blumenthal	Burg	1			
Blumenthal, Ort	Blumenthal	Burg	1			
Brandenstein	Brandenstein	Möckern	1			
Brettin, Bundeswehr	Brettin	Jerichow	1			
Brettin, Kirche	Brettin	Jerichow	2			
Brettin, Schule	Brettin	Jerichow	2			
Brettin, Schule Wendepplatz	Brettin	Jerichow	1			
Brettin, Stremmestraße	Brettin	Jerichow	2			
Brietzke	Brietzke	Möckern	2			
Büden	Büden	Möckern	2			
Büden, ehem. Bahnhof	Büden	Möckern	2			
Burg, A.-Beb.-Str./Friedenstraße	Burg	Burg	1			
Burg, A.-Beb.-Str./W.-Külz-Str.	Burg	Burg	1			
Burg, A.-Bebel-Str./Gorkistr.	Burg	Burg	1			
Burg, Badeanstalt	Burg	Burg	2			
Burg, Bahnhofstraße	Burg	Burg	2			
Burg, Beekebrücke	Burg	Burg	2			
Burg, Berliner Str./Breiter Weg	Burg	Burg	2			
Burg, Berliner Straße	Burg	Burg	2			
Burg, Blumenth. Str./Hegelstr.	Burg	Burg	2			
Burg, Blumenthaler Str.	Burg	Burg	2			
Burg, Breiter Weg	Burg	Burg	1			
Burg, Brüderst. Gymnasium	Burg	Burg	1			
Burg, Brüderstr. Bstg.1	Burg	Burg	1			
Burg, Brüderstr. Bstg.2	Burg	Burg	1			
Burg, Brüderstr. Bstg.3	Burg	Burg	1			
Burg, Busbahnhof	Burg	Burg	1	x	-	A
Burg, Busbahnhof Bstg.1	Burg	Burg	1	x	-	A
Burg, Busbahnhof Bstg.2	Burg	Burg	1	x	-	A
Burg, Busbahnhof Bstg.3	Burg	Burg	1	x	-	A
Burg, Busbahnhof Bstg.4	Burg	Burg	1	x	-	A
Burg, Busbahnhof Bstg.5	Burg	Burg	1	x	-	A
Burg, Busbahnhof Bstg.6	Burg	Burg	1	x	-	A
Burg, Clausewitz-Kaserne	Burg	Burg	1			
Burg, Corneliuswerk	Burg	Burg	1			
Burg, Einnahme	Burg	Burg	2			
Burg, Förderschulen	Burg	Burg	1			
Burg, Friedhof Ost	Burg	Burg	2			
Burg, Gewerbe/Lindenallee	Burg	Burg	1			
Burg, Gewerbe/Tuchmacherweg	Burg	Burg	2			
Burg, Gewerbepark/B246a	Burg	Burg	2			
Burg, Gewerbepark/Erlenweg	Burg	Burg	1			
Burg, Grabower Land/Wasserstr.	Burg	Burg	2			
Burg, Herrenkrug	Burg	Burg	2			
Burg, Holzstr./Sternstr.	Burg	Burg	2			

Bezeichnung	Ort/Ortsteil	Gemeinde	Haltepunkte	Stufen-freiheit	Taktils Leitsystem	Haltestellen-kategorie
Burg, Holzstr./W.-Kuh-Str.	Burg	Burg	2			
Burg, Ihletal	Burg	Burg	1			
Burg, J.-S.-Bach-Straße	Burg	Burg	1			
Burg, Jacobistraße	Burg	Burg	1			
Burg, JVA	Burg	Burg	1			
Burg, Knäckewerk	Burg	Burg	2			
Burg, Kolonie/Forststr.	Burg	Burg	2			
Burg, Kolonie/Sportplatz	Burg	Burg	2			
Burg, Kreiskrankenhaus	Burg	Burg	2			
Burg, Magd. Ch./Verkehrshof	Burg	Burg	2			
Burg, Magd. Ch./Weißer Bär	Burg	Burg	2			
Burg, Magd. Str./Schuhfabrik	Burg	Burg	1			
Burg, Magdeburger Straße	Burg	Burg	1			
Burg, Marientränke	Burg	Burg	2			
Burg, Markt	Burg	Burg	1			
Burg, Marktkauf	Burg	Burg	1			
Burg, Nethestraße	Burg	Burg	2			
Burg, Neue Kaserne	Burg	Burg	2			
Burg, Niegripper Chaussee	Burg	Burg	1			
Burg, Parchauer Chaussee	Burg	Burg	2			
Burg, Siedlung Ost	Burg	Burg	2			
Burg, Süd / Kaufhalle	Burg	Burg	2			
Burg, Süd B1	Burg	Burg	2			
Burg, Tolstoi/R.-Blum-Str.	Burg	Burg	1			
Burg, Tolstoistr./Wiesenstraße	Burg	Burg	1			
Burg, Überfunder	Burg	Burg	1			
Burg, Umspannwerk	Burg	Burg	2			
Burg, Verwaltungszentrum	Burg	Burg	2			
Burg, Walzwerk	Burg	Burg	1			
Burg, Wiesenschenke	Burg	Burg	1			
Burg, Wilhelm-Kuhr-Str. I	Burg	Burg	1			
Burg, Wilhelm-Kuhr-Str. III	Burg	Burg	1			
Burg, Wilhelm-Kütz-Str.	Burg	Burg	1			
Burg, Yorckstraße	Burg	Burg	2			
Burg, Zerbster Tor	Burg	Burg	2			
Dalchau	Dalchau	Möckern	2			
Dalchauer Damm	Dalchau	Möckern	2			
Dannigkow, Klein Gommern	Dannigkow	Gommern	2			
Dannigkow, Parkplatz	Dannigkow	Gommern	2			
Dannigkow, Plattensee	Dannigkow	Gommern	2			
Deichwall	Deichwall	Burg	2			
Demsin, 3 Häuser	Demsin	Jerichow	2			
Derben, Alte Schule	Derben	Parey	2			
Derben, Gemeinde	Derben	Parey	2			
Derben, Kita	Derben	Parey	2			
Derben, Nachtweide	Derben	Parey	2			
Detershagen	Detershagen	Burg	1			
Dornburg, Neuer Krug	Dornburg	Gommern	1			
Dornburg, Ortsmitte	Dornburg	Gommern	2			
Dornburg, Schäferei	Dornburg	Gommern	2			
Dörnitz	Dörnitz	Möckern	1			
Dretzel	Dretzel	Genthin	2			
Drewitz, Gemeinde	Drewitz	Möckern	2			
Drewitz, Kulturhaus	Drewitz	Möckern	2			A
Drewitz, Süd	Drewitz	Möckern	1			
Dunkelforth	Dunkelforth	Jerichow	1			
Ferchland, ehem. Bahnhof	Ferchland	Parey	2			
Ferchland, Feuerwehr	Ferchland	Parey	2			A
Ferchland, Kirche	Ferchland	Parey	2			
Ferchland, Schule	Ferchland	Parey	2			
Ferchland, Siedlung	Ferchland	Parey	2			
Ferchland, Touristenstation	Ferchland	Parey	2			
Fienerode, B107	Fienerode	Genthin	2			
Fienerode, Fienerstraße	Fienerode	Genthin	1			

Bezeichnung	Ort/Ortsteil	Gemeinde	Haltepunkte	Stufen-freiheit	Taktiler Leitsystem	Haltestellen-kategorie
Fienerode, Ort	Fienerode	Genthin	1			
Friedensau	Friedensau	Möckern	2			
Funkamt Brehm	Brehm	Burg	1			
Genthin, Am Legefild	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Bahnhof Bstg.1	Genthin	Genthin	1	x	-	A
Genthin, Bahnhof Bstg.2	Genthin	Genthin	1	x	-	A
Genthin, Bahnhof Bstg.3	Genthin	Genthin	1	x	-	A
Genthin, Bahnhof Bstg.4	Genthin	Genthin	1	x	-	A
Genthin, Bahnhof Bstg.5	Genthin	Genthin	1	x	-	A
Genthin, Bahnhof Bstg.6	Genthin	Genthin	1	x	-	A
Genthin, Baumschulenweg	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Bebelstraße	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Berliner Chaussee	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Dürerstraße	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Einsteinstraße	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Forststraße	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Friedenstr.- Tulpenweg	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Friedenstr.-Dürerstr.	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Friedenstr.-Gröblerstr.	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Friedenstr.-Sonnenweg	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Friedenstr.-Tulpenweg	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Friedhof	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Gewerbegebiet Süd	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Gröblerstraße	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Großbäckerei	Genthin	Genthin	2			
Genthin, GW Nord (Kaufland)	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Hasenholztrift	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Jägerstraße	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Jungfernsteg	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Karower Straße	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Keplerstraße	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Krankenhaus	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Markt	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Parkstraße	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Polizei	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Schule Süd	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Schwimmhalle	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Umlandstraße	Genthin	Genthin	1			
Genthin, Wald	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Waldhof	Genthin	Genthin	2			
Genthin, Worthstraße	Genthin	Genthin	2			
Genthin, ZH Bstg.1	Genthin	Genthin	1	x	x	A
Genthin, ZH Bstg.2	Genthin	Genthin	1	x	x	A
Genthin, ZH Bstg.3	Genthin	Genthin	1	x	x	A
Genthin, ZH Bstg.4	Genthin	Genthin	1	x	x	A
Genthin, ZH Bstg.5	Genthin	Genthin	1	x	x	A
Gerwisch, B1	Gerwisch	Biederitz	2			
Gerwisch, Schule	Gerwisch	Biederitz	1			
Gladau	Gladau	Genthin	1			
Gladau, Siedlung	Gladau	Genthin	2			
Glienicke	Glienicke	Möckern	1			
Göbel	Göbel	Möckern	2			
Gommern, Am Alten Sägewerk	Gommern	Gommern	2			
Gommern, Bahnhof Bstg.1	Gommern	Gommern	1	x	-	A
Gommern, Bahnhof Bstg.2	Gommern	Gommern	1	x	-	A
Gommern, Bahnhof Bstg.3	Gommern	Gommern	1	x	-	A
Gommern, Bahnhof Bstg.4	Gommern	Gommern	1	-	-	A
Gommern, Ehlepark	Gommern	Gommern	1			
Gommern, Karither Straße	Gommern	Gommern	2			
Gommern, Kreuzung Vogelsang	Gommern	Gommern	2			
Gommern, Magdeburger Ch.	Gommern	Gommern	2			
Gommern, Nordhausener Str.	Gommern	Gommern	1			
Gommern, Pflingstwiese	Gommern	Gommern	1			
Gommern, Salzstraße	Gommern	Gommern	2			

Bezeichnung	Ort/Ortsteil	Gemeinde	Haltepunkte	Stufen-freiheit	Taktils Leitsystem	Haltestellen-kategorie
Gommern, Schulzentrum	Gommern	Gommern	1			
Gommern, Zentrum	Gommern	Gommern	2			
Grabow, Dorfstraße 21	Grabow	Möckern	2			
Grabow, Friedensauer Str.	Grabow	Möckern	2			
Grabow, Grille	Grabow	Möckern	2			
Grabow, Ort	Grabow	Möckern	2			
Grabow, Schule	Grabow	Möckern	1			
Grabow, Ziegelsdorfer Str.	Grabow	Möckern	1			
Großdemsin	Großdemsin	Jerichow	1			
Großwulkow	Großwulkow	Jerichow	1			
Gübs	Gübs	Biederitz	1			
Güsen, Busbahnhof Bstg.1	Güsen	Parey	1			A
Güsen, Busbahnhof Bstg.2	Güsen	Parey	1			A
Güsen, Kirche	Güsen	Parey	2			
Güsen, Schule	Güsen	Parey	1			
Güsen, Siedlung	Güsen	Parey	2			
Güsen, Siepenweg	Güsen	Parey	2			
Güssow	Güssow	Jerichow	2			
Gut Blumenthal	Gut Blumenthal	Burg	2			
Gütter, Kreuzung	Gütter	Burg	2			
Gütter, Obergütter	Gütter	Burg	2			
Gütter, Ort	Gütter	Burg	1			
Hagen	Hagen	Genthin	2			
Heyrothsberge, B184	Heyrothsberge	Biederitz	2			A
Heyrothsberge, Biederitzitzer Str	Heyrothsberge	Biederitz	2			
Heyrothsberge, Ziegelei	Heyrothsberge	Biederitz	2			
Hobeck	Hobeck	Möckern	2			
Hobeck, Neubauten	Hobeck	Möckern	2			
Hohenbellin	Hohenbellin	Jerichow	1			
Hohenseeden, B1	Hohenseeden	Parey	2			
Hohenseeden, Dorf	Hohenseeden	Parey	1			A
Hohenwarthe, Hauptstraße	Hohenwarthe	Möser	1			
Hohenwarthe, Sandstraße	Hohenwarthe	Möser	1			
Hohenwarthe, Siedlung 1	Hohenwarthe	Möser	2			
Hohenwarthe, Siedlung 2	Hohenwarthe	Möser	2			
Hohenwarthe, Sportplatz	Hohenwarthe	Möser	2			
Hohenziatz	Hohenziatz	Möckern	1			
Hohenziatz, Str. des Friedens	Hohenziatz	Möckern	2			
Hüttermühle, Autohaus	Hüttermühle	Genthin	1			
Hüttermühle, B107	Hüttermühle	Genthin	2			
Ihleburg, Breiter Weg	Ihleburg	Burg	2			
Ihleburg, Mühlenstraße	Ihleburg	Burg	2			
Isterbies	Isterbies	Möckern	1			
Jerichow, Badeanstalt	Jerichow	Jerichow	2			
Jerichow, ehem. Bahnhof	Jerichow	Jerichow	2			A
Jerichow, Kirche	Jerichow	Jerichow	2			
Jerichow, Kloster	Jerichow	Jerichow	2			
Jerichow, Krankenhaus	Jerichow	Jerichow	2			
Jerichow, Schule	Jerichow	Jerichow	1			
Jerichow, Siedlung	Jerichow	Jerichow	2			
Kade	Kade	Jerichow	1			
Kade, Neubuchholz	Kade	Jerichow	1			
Kader, Schleuse	Kader	Jerichow	1			
Kähnert, Abzweig Forsthaus	Kähnert	Möckern	2			
Kähnert, Kreuzung	Kähnert	Möckern	2			
Kähnert, Wendeschleife	Kähnert	Möckern	1			
Kalitz	Kalitz	Möckern	2			
Kampf	Kampf	Möckern	2			
Karith	Karith	Gommern	1			
Karow	Karow	Jerichow	1			
Karow, Elisenau	Karow	Jerichow	2			
Karow, Gemeinde	Karow	Jerichow	1			
Karow, Thälmannstraße	Karow	Jerichow	2			
Klein Gübs	Klein Gübs	Biederitz	2			

Bezeichnung	Ort/Ortsteil	Gemeinde	Haltepunkte	Stufen-freiheit	Taktils Leitsystem	Haltestellen-kategorie
Klein Lübars	Klein Lübars	Möckern	1			
Klein Lübars, Kirche	Klein Lübars	Möckern	2			
Kleindemsin	Kleindemsin	Jerichow	2			
Klein-Mangelsdorf	Klein-Mangelsdorf	Jerichow	2			
Kleinwulkow	Kleinwulkow	Jerichow	2			
Kleinwusterwitz, Genthiner Str.	Kleinwusterwitz	Jerichow	2			
Kleinwusterwitz, Schwarzer Weg	Kleinwusterwitz	Jerichow	1			
Kleinwusterwitz, Str. der MTS	Kleinwusterwitz	Jerichow	1			
Kleppts	Kleppts	Möckern	2			
Kleppts, Ziegelei	Kleppts	Möckern	2			
Klietznick	Klietznick	Jerichow	2			
Königsborn, Am Bahnhof	Königsborn	Biederitz	2			
Königsborn, B184	Königsborn	Biederitz	2	x	-	A
Königsborn, Eiche	Königsborn	Biederitz	1			
Körbelitz	Körbelitz	Möser	2			
Körbelitz, Gärtnerei	Körbelitz	Möser	2			
Kressow	Kressow	Gommern	2			
Kressow, Wendeplatz	Kressow	Gommern	1			
Krüssau	Krüssau	Möckern	1			
Krüssau, Wendeplatz	Krüssau	Möckern	1			
Küsel	Küsel	Möckern	2			
Küsel, Gemeinde	Küsel	Möckern	2			
Ladeburg	Ladeburg	Gommern	2			
Landhaus Zeddenick	Zeddenick	Möckern	2			
Landhaus Zeddenick B246	Zeddenick	Möckern	2			
Leitzkau, Ladeburger Str.	Leitzkau	Gommern	2			
Leitzkau, Loburger Straße	Leitzkau	Gommern	2			
Leitzkau, Markt	Leitzkau	Gommern	2			A
Loburg, ehem. Bahnhof	Loburg	Möckern	1	x	-	A
Loburg, Kalitzer Weg	Loburg	Möckern	2			
Loburg, Markt	Loburg	Möckern	1			
Loburg, OT Rottenau	Loburg	Möckern	2			
Loburg, Padegrimm	Loburg	Möckern	2			
Loburg, Tankstelle	Loburg	Möckern	2			
Lostau, Denkmal	Lostau	Möser	2			
Lostau, Lindenstraße	Lostau	Möser	2			
Lostau, Lungenklinik	Lostau	Möser	2			
Lostau, Röthlaaken	Lostau	Möser	2			
Lübars	Lübars	Möckern	2			
Lübs, Gaststätte	Lübs	Gommern	2			
Lübs, Schulstraße	Lübs	Gommern	2			
Lütnitz	Lütnitz	Möckern	2			
Lüttgenziatz	Lüttgenziatz	Möckern	2			
Madel	Madel	Burg	1			
Magdeburgerforth, Forststraße	Magdeburgerforth	Möckern	2			
Magdeburgerforth, Kleinbahnhof	Magdeburgerforth	Möckern	1			
Magdeburgerforth, Ort	Magdeburgerforth	Möckern	2			A
Magdeburgerforth, Schule	Magdeburgerforth	Möckern	1			
Magdeburgerforth, Siedlung	Magdeburgerforth	Möckern	2			
Mangelsdorfsdorf	Mangelsdorfsdorf	Jerichow	2			
Menz, B184	Menz	Gommern	2			
Menz, Wendeplatz	Menz	Gommern	2			
Möckern, ehem. Bahnhof	Möckern	Möckern	1	x	-	A
Möckern, Einnahme	Möckern	Möckern	2			
Möckern, Förderschule	Möckern	Möckern	1			
Möckern, Forsthaus	Möckern	Möckern	2			
Möckern, Lühe	Möckern	Möckern	2			
Möckern, Mühle	Möckern	Möckern	2			
Möckern, Schule	Möckern	Möckern	1			
Möckern, Siedlung	Möckern	Möckern	2			
Möser, B1	Möser	Möser	2			A
Möser, Brunnenbreite	Möser	Möser	1			
Möser, Grundschule	Möser	Möser	1			
Möser, Sekundarschule	Möser	Möser	1			

Bezeichnung	Ort/Ortsteil	Gemeinde	Haltepunkte	Stufen-freiheit	Taktils Leitsystem	Haltestellen-kategorie
Mützel, An der Mühle	Mützel	Genthin	2			
Mützel, Kirche	Mützel	Genthin	1			
Mützel, Mollberger Feld	Mützel	Genthin	1			
Nedlitz	Nedlitz	Gommern	2			A
Nedlitz, Kirche	Nedlitz	Gommern	1			
Neu Königsborn	Neu Königsborn	Biederitz	2			
Neuderben	Neuderben	Parey	2			
Neuderben, Schiffswerft	Neuderben	Parey	2			
Neuenklitsche	Neuenklitsche	Jerichow	2			
Neuredekin	Neuredekin	Jerichow	1			
Niegripp, Gartenanlage 1	Niegripp	Burg	2			
Niegripp, Gartenanlage 2	Niegripp	Burg	2			
Niegripp, Mühlenstraße	Niegripp	Burg	2			
Niegripp, Schleuse	Niegripp	Burg	2			
Niegripp, Schule	Niegripp	Burg	2			
Nielebock	Nielebock	Jerichow	2			
Nielebock, Seedorfer Straße	Nielebock	Jerichow	1			
Pabsdorf	Pabsdorf	Möckern	2			
Paplitz	Paplitz	Genthin	2			
Parchau, Alte Ziegelei	Parchau	Burg	2			
Parchau, Denkmal	Parchau	Burg	2			
Parchau, Mitte	Parchau	Burg	2			
Parchau, Ost	Parchau	Burg	2			
Parchen, B1	Parchen	Genthin	2			A
Parchen, Schule	Parchen	Genthin	1			
Parey, Bergstraße	Parey	Parey	1			
Parey, Genthiner Straße	Parey	Parey	2			
Parey, Güsener Straße	Parey	Parey	2			
Parey, Kolonie	Parey	Parey	2			
Parey, Neuer Weg	Parey	Parey	2			
Parey, Post	Parey	Parey	2			A
Parey, Schule	Parey	Parey	1			
Pietzpuhl	Pietzpuhl	Möser	1			
Pöthen	Pöthen	Gommern	2			
Prödel, Am Wald	Prödel	Gommern	2			
Prödel, Bahnhof	Prödel	Gommern	2	-	-	B
Prödel, Dorfteich	Prödel	Gommern	2			
Prödel, Lindenstraße	Prödel	Gommern	2			
Räckendorf	Räckendorf	Möckern	1			
Redekin	Redekin	Jerichow	2			
Redekin, Karl-Liebknecht-Straße	Redekin	Jerichow	2			
Reesdorf	Reesdorf	Möckern	1			
Reesdorf, Schullandheim	Reesdorf	Möckern	2			
Reesen, B1	Reesen	Burg	2			
Reesen, Dorfstraße	Reesen	Burg	1			
Reesen, Grabower Weg	Reesen	Burg	2			
Reesen, Vorwerk	Reesen	Burg	1			
Riesdorf	Riesdorf	Möckern	2			
Rietzel	Rietzel	Möckern	1			
Ringelsdorf	Ringelsdorf	Genthin	1			
Rosian, Dorfstraße	Rosian	Möckern	2			
Rosian, Feuerwehr	Rosian	Möckern	2			
Roßdorf, Kirche	Roßdorf	Jerichow	2			
Rötlake	Rötlake	Jerichow	2			
Schartau	Schartau	Burg	2			
Schartau, Gaststätte	Schartau	Burg	2			
Schartau, Lindenstraße	Schartau	Burg	2			
Schartau, Stietzelstraße	Schartau	Burg	2			
Scharteucke, B107	Scharteucke	Jerichow	2			
Scharteucke, Dorf	Scharteucke	Jerichow	1			
Schattberge	Schattberge	Genthin	2			
Schermen	Schermen	Möser	2			
Schlagenthin	Schlagenthin	Jerichow	2			
Schlagenthin, Kuxwinkel	Schlagenthin	Jerichow	2			

Bezeichnung	Ort/Ortsteil	Gemeinde	Haltepunkte	Stufen-freiheit	Taktils Leitsystem	Haltestellen-kategorie
Schlagenthin, Lindenstraße	Schlagenthin	Jerichow	1			
Schlagenthin, Neue Häuser	Schlagenthin	Jerichow	2			
Schlagenthin, Schule	Schlagenthin	Jerichow	1			
Schopsdorf	Schopsdorf	Genthin	2			
Schopsdorf, Gewerbegebiet	Schopsdorf	Genthin	2			
Schopsdorf, Ost	Schopsdorf	Genthin	2			
Schweinitz	Schweinitz	Möckern	2			
Schweinitzer Hütten	Schweinitz	Möckern	1			
Seedorf	Seedorf	Jerichow	1			
Stegelitz	Stegelitz	Möckern	1			
Steinitz	Steinitz	Jerichow	1			
Stresow	Stresow	Möckern	2			
Theeßen, Friedhof	Theeßen	Möckern	1			
Theeßen, Ort	Theeßen	Möckern	1			
Theeßen, Siedlung	Theeßen	Möckern	2			
Tryppenhna, Ort	Tryppenhna	Möckern	1			
Tuchein, Burger Str.	Tuchein	Genthin	2			
Tuchein, Gaststätte	Tuchein	Genthin	2			
Tuchein, Post	Tuchein	Genthin	2			A
Tuchein, Schule	Tuchein	Genthin	1			
Tuchein, Tankstelle	Tuchein	Genthin	2			
Vehliz, an der 66	Vehliz	Gommern	1			
Vehliz, Darreweg	Vehliz	Gommern	1			
Vehliz, Feuerwehr	Vehliz	Gommern	2			
Vogelsang	Vogelsang	Gommern	1			
Wahlitz, B184	Wahlitz	Gommern	2			
Wahlitz, Wendeplatz	Wahlitz	Gommern	1			
Waldfrieden, Schwarzer Weg	Waldfrieden	Burg	1			
Waldrogäsen	Waldrogäsen	Möckern	2			
Wallwitz	Wallwitz	Möckern	1			
Wendgräben, Dorf	Wendgräben	Möckern	2			
Wendgräben, Schloss	Wendgräben	Möckern	1			
Wiechenberg	Wiechenberg	Genthin	2			
Woltersdorf	Woltersdorf	Biederitz	2			
Woltersdorf, Königsborner Str.	Woltersdorf	Biederitz	1			
Wörmlitz	Wörmlitz	Möckern	2			
Wörmlitz, Schule	Wörmlitz	Möckern	1			
Wülpen	Wülpen	Genthin	2			
Wüstenjerichowow	Wüstenjerichowow	Möckern	2			
Zabakuck	Zabakuck	Jerichow	1			
Zabakuck, Am Bahnhof	Zabakuck	Jerichow	2			
Zeddenick	Zeddenick	Möckern	1			
Zeppernick	Zeppernick	Möckern	2			
Zerben	Zerben	Parey	2			
Ziegelsdorf	Ziegelsdorf	Möckern	1			
Ziepel	Ziepel	Möckern	2			
Ziepel, Dorfstraße	Ziepel	Möckern	2			
Ziepel, Kulturhaus	Ziepel	Möckern	2			

	Hst.	Hp.
Gemeinde Biederitz	20	35
Gemeinde Burg	99	153
Gemeinde Genthin	70	98
Gemeinde Gommern	45	72
Gemeinde Jerichow	57	96
Gemeinde Möckern	93	161
Gemeinde Möser	17	25
Gemeinde Parey	31	49
<b>Gesamt LK JL</b>	<b>432</b>	<b>689</b>
...entfallen auf 145 Orte/Ortsteile		

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



Landkreis Jerichower Land  
 H:\LP\2017\_217\_NVP\_Jerichower\_Land\Arbeitsmaterial

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land**

Benennung: **Netz- und Bedienkonzept Achsen und Teilräume**

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH  
 Bearbeitungsstand: 02/2018  
 Zeichnungs-Nr.: **Anlage 5-1**

**Legende:**

- Bebauung
- Landkreisgrenze
- Bundesautobahn
- Bundesstraßen
- Land- und Kreisstraßen
- Sonstige Straßen
- SPNV
- Gewässer
- A 1** Bedienachsen
- Landesbedeutsame Linien
- Teilraum 1: Genthin
- Teilraum 2: Burg
- Teilraum 3: Gommern
- Haltepunkt mit Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Landesnetz
- Haltepunkt mit herausragender Verknüpfungsfunktion zwischen ÖPNV-Landesnetz und kommunalem Busverkehr

# Anlage zur BV 01/304/18

Tangermünde



	Landkreis Jerichower Land	H:\LP\2017_217_NVP_Jerichower_Land\Arbeitsmaterial
--	---------------------------	--

Vorhaben: **Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019 - 2029 des Landkreises Jerichower Land**

Benennung: **Relationen mit zusätzlichem Rufbusangebot gemäß 2. Angebotsstufe**

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Bearbeitungsstand: 09/2017

Zeichnungs-Nr.: **Anlage 5-2**

Legende:	
	Bebauung
	Landkreisgrenze
	Bundesautobahn
	Bundesstraßen
	Land- und Kreisstraßen
	Sonstige Straßen
	SPNV
	Gewässer
	Relationen mit verstärktem Rufbus-Angebot in der 2. Angebotsstufe (entsprechend den gegenwärtigen Linienführungen)

Gemeinde/ Ortsteil (Wohnplatz)	Einwohner Stand 03/17	räuml. Zuordnung	Teilraum	anzubinder zentraler Ort	Mindestbedienung feste Linienfahrten (Fahrtenpaare pro Tag)			Mindestangebot flexible Bedienung (Rufbus) (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
					Mo-Fr	Sa	SF	Mo-Fr	Sa	SF	
<b>Einheitsgemeinde Biederitz</b>											
Biederitz	3.865	SPNV-Achse	TR 2	Burg	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
OT Gerwisch	2.536	SPNV-Achse	TR 2	Burg	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
OT Gübs	338	Fläche	TR 3	Gommern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Heyrothsberge	987	Achse	TR 2	Burg	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	
OT Königsborn	482	SPNV-Achse	TR 3	Gommern	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
OT Woltersdorf	337	Landesnetz Bus	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
<b>Einheitsgemeinde Burg</b>											
Burg (Stadt)	18.853	SPNV-Achse	TR 2	Magdeburg	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
OT Blumenthal	68	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Gütter	190	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Madel	403	Achse	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
WP Brehm	48	Fläche	TR 2	Burg	x	-	-	-	-	-	
Detershagen	555	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Ihleburg	393	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Niegripp	1042	Fläche	TR 2	Burg	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	
Parchau	929	Fläche	TR 2	Burg	6	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Reesen	503	Achse	TR 2	Burg	8	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Schartau	680	Fläche	TR 2	Burg	6	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
<b>Einheitsgemeinde Elbe-Parey</b>											
Bergzow	625	Achse	TR 1	Genthin	8	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Derben	703	Fläche	TR 1	Genthin	6	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Ferchland	563	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Güsen	1.824	SPNV-Achse	TR 1	Genthin	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Hohenseeden	401	Achse	TR 1	Genthin	8	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Neuderben	137	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Parey	2.444	Achse	TR 1	Genthin	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	
Zerben	281	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
<b>Einheitsgemeinde Genthin</b>											
Genthin (Stadt)	10.802	SPNV-Achse	TR 1	Burg	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
		Landesnetz Bus	TR 1	Tangermünde	9	7	6	4 RB	6 RB	4 RB	
OT Dretzel	251	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Fienerode	59	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	

Gemeinde/ Ortsteil (Wohnplatz)	Einwohner Stand 03/17	räuml. Zuordnung	Teilraum	anzubinder zentraler Ort	Mindestbedienung feste Linienfahrten (Fahrtenpaare pro Tag)			Mindestangebot flexible Bedienung (Rufbus) (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
					Mo-Fr	Sa	SF	Mo-Fr	Sa	SF	
OT Gehlsdorf	10	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Gladau	305	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Hagen	35	Achse	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Holzhaus	17	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Hüttermühle	80	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Mützel	545	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Paplitz	303	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Parchen	792	Achse	TR 1	Genthin	8	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Ringelsdorf	66	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Schattberge	56	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Schopsdorf	229	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Tuheim	1.147	Fläche	TR 1	Genthin	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	
OT Wiechenberg	33	Achse	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Wülpen	10	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
<b>Einheitsgemeinde Gommern</b>											
Dannigkow	1.158	Fläche	TR 3	Gommern	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	
OT Dannigkow-Kressow	25	Fläche	TR 3	Gommern	x	-	-	-	-	-	
Dornburg	266	Fläche	TR 3	Gommern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Gommern (Stadt)	5.110	SPNV-Achse	TR 3	Burg	- 1)	-	-				Bedienung durch SPNV
OT Pöthen	100	Fläche	TR 3	Gommern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Vogelsang	112	Fläche	TR 3	Gommern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Karith	185	Fläche	TR 3	Gommern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Ladeburg	265	Fläche	TR 3	Gommern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Leitzkau	880	Fläche	TR 3	Gommern	6	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Leitzkau-Hohenlochau	35	Fläche	TR 3	Gommern	x	-	-	-	-	-	
Lübs	334	SPNV-Achse	TR 3	Gommern	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Magdeburgerforth	232	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Menz	593	Achse	TR 3	Gommern	8	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Nedlitz	669	Fläche	TR 3	Gommern	6	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Prödel	277	SPNV-Achse	TR 3	Gommern	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Vehlit	315	Achse	TR 3	Gommern	8	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Wahlitz	999	SPNV-Achse	TR 3	Gommern	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV

Gemeinde/ Ortsteil (Wohnplatz)	Einwohner Stand 03/17	räuml. Zuordnung	Teilraum	anzubinder zentraler Ort	Mindestbedienung feste Linienfahrten (Fahrtenpaare pro Tag)			Mindestangebot flexible Bedienung (Rufbus) (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
					Mo-Fr	Sa	SF	Mo-Fr	Sa	SF	
<b>Einheitsgemeinde Jerichow</b>											
Brettin	748	Fläche	TR 1	Genthin	6	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Annenhof	28	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
Demsin			TR 1								
OT Großdemsin	108	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Kleindemsin	26	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Kleinwusterwitz	201	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Jerichow	1.612	Landesnetz Bus	TR 1	Genthin	9	7	6	4 RB	4 RB	3 RB	
OT Klietznik	109	Fläche	TR 1	Jerichow	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Klein Mangelsd.	112	Fläche	TR 1	Jerichow	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Mangelsdorf	159	Fläche	TR 1	Jerichow	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Steinitz	35	Fläche	TR 1	Jerichow	x	-	-	-	-	-	
Kade	510	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Belicke	75	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Neubuchholz	40	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Schleuse	44	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
Karow	424	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Klitsche			TR 1	Genthin							
OT Altenklitsche	92	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Neuenklitsche	221	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Nielebock	135	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Seedorf	60	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Redekin	414	Landesnetz Bus	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Neuredekin	32	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Scharteucke	160	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Roßdorf	488	Fläche	TR 1	Genthin	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Schlagenthin	687	Fläche	TR 1	Genthin	6	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Kuxwinkel	63	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Wulkow			TR 1	Genthin							
OT Altbellin	9	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Großwulkow	95	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Havemark	9	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
OT Hohenbellin	85	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	

Gemeinde/ Ortsteil (Wohnplatz)	Einwohner Stand 03/17	räuml. Zuordnung	Teilraum	anzubindender zentraler Ort	Mindestbedienung feste Linienfahrten (Fahrtenpaare pro Tag)			Mindestangebot flexible Bedienung (Rufbus) (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
					Mo-Fr	Sa	SF	Mo-Fr	Sa	SF	
OT Kleinwulkow	103	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
WS Blockdamm	1	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
Zabakuck	159	Fläche	TR 1	Genthin	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Güssow	46	Fläche	TR 1	Genthin	x	-	-	-	-	-	
<b>Einheitsgemeinde Möckern</b>											
Büden	235	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Dörnitz	138	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Altengrabow	74	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Drewitz	351	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Friedensau	440	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Grabow	562	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Kähnert	34	Fläche	TR 2	Burg	x	-	-	-	-	-	
OT Ziegelsdorf	67	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Hobeck	162	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Hohenziatz	480	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Krüssau	169	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Brandenstein	65	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Küsel	113	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Loburg	1.967	Landesnetz Bus	TR 3	Möckern	9	7	6	4 RB	4 RB	3 RB	
OT Padergrim	34	Fläche	TR 4	Möckern	x	-	-	-	-	-	
Lübars	372	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Möckern (Stadt)	3.235	Achse	TR 3	Burg	12	-	-	4 RB	6 RB	4 RB	
		Landesnetz Bus	TR 3	Magdeburg	9	7	6	4 RB	4 RB	3 RB	
OT Bomsdorf	14	Fläche	TR 3	Möckern	x	-	-	-	-	-	
OT Brietzke	131	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Dalchau	153	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Glienicke	19	Fläche	TR 3	Möckern	x	-	-	-	-	-	
OT Göbel	144	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Grünthal	11	Fläche	TR 2	Burg	x	-	-	-	-	-	
OT Klepps	124	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Landhaus	22	Landesnetz Bus	TR 3	Möckern	x	-	-	-	-	-	
OT Lüttgenziatz	132	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Kalitz	82	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	

Gemeinde/ Ortsteil (Wohnplatz)	Einwohner Stand 03/17	räuml. Zuordnung	Teilraum	anzubinder zentraler Ort	Mindestbedienung feste Linienfahrten (Fahrtenpaare pro Tag)			Mindestangebot flexible Bedienung (Rufbus) (Fahrtenpaare pro Tag)			Bemerkung
					Mo-Fr	Sa	SF	Mo-Fr	Sa	SF	
OT Kampf	28	SPNV-Achse	TR 3	Möckern	x	-	-	-	-	-	
OT Klein Lübars	54	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
OT Räckendorf	33	Fläche	TR 2	Burg	x	-	-	-	-	-	
OT Rottenau	121	Fläche	TR 3	Loburg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Reesdorf	131	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Riesdorf	112	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Pabsdorf	64	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Isterbies	132	Fläche	TR 3	Loburg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Lütznitz	14	Achse	TR 3	Möckern	x	-	-	-	-	-	
OT Wahl	15	Fläche	TR 3	Loburg	x	-	-	-	-	-	
OT Wendgräben	36	Fläche	TR 3	Möckern	x	-	-	-	-	-	
Rietzel	162	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Rosian	367	Fläche	TR 3	Loburg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Schweinitz	310	Fläche	TR 3	Loburg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Stegelitz	455	Achse	TR 3	Burg	8	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Stresow	132	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Theeßen	508	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Tryppelna	242	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Wallwitz	195	Achse	TR 3	Möckern	8	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Wörmlitz	455	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Wüstenjerichow	108	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
WP Waldrogäsen	15	Fläche	TR 2	Burg	x	-	-	-	-	-	
Zeddenick	136	Fläche	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Zeppernick	197	Landesnetz Bus	TR 3	Möckern	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
Ziepel	447	Fläche	TR 3	Möckern	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
<b>Einheitsgemeinde Möser</b>											
Hohenwarthe	1.473	Fläche	TR 2	Burg	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	
OT Siedlung Hohenwarthe	>50	Fläche	TR 2	Burg	2	-	-	2 RB	2 RB	2 RB	
OT Waldschänke	<50	Fläche	TR 2	Burg	x	-	-	-	-	-	
Körbelitz	436	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Lostau	1.963	Fläche	TR 2	Burg	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	
Möser	2.715	SPNV-Achse	TR 2	Burg	- 1)	-	-	-	-	-	Bedienung durch SPNV
Pietzpuhl	255	Fläche	TR 2	Burg	4	-	-	3 RB	3 RB	2 RB	
Schermen	1.393	Achse	TR 2	Burg	8	-	-	4 RB	4 RB	3 RB	

# LINIENNETZPLAN MAGDEBURG UND DIE REGION



### Legende

-  Buslinie
-  Bahnlinie
-  Tarifpunkte
-  Burg
-  Tarifzone mit Tarifzonenummer

Stand: Dezember 2017



## MAREGO-FAHRKARTER EINER FÜR ALLES



Magdeburger Regionalverkehrsverbund  
[www.marego-verbund.de](http://www.marego-verbund.de)

**INSA** Der starke Nahverkehr  
[www.insa.de](http://www.insa.de) oder  
 Tel. 0391 - 5363180

**Anhörungsprotokoll**

Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des förmlichen Anhörungsverfahrens

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Gemeinde Möser	13.11.17	1-1	Aufnahme des „Bürgerbus Möser“ in die Nahverkehrsplanung. Planmäßige Betriebsaufnahme im Rahmen eines EU-Förderprojektes im Frühjahr 2018	Projektbeginn wurde angepasst.
Handwerkskammer Magdeburg	14.11.17	2-1	Keine Einwendungen	-
Stadt Möckern Ortschaft Hobeck	15.11.17	3-1	Unzufriedenheit bzgl. der Erschließungsqualität im Bereich Hobeck und Klepps hinsichtlich der Anbindung nach Burg und Zerbst (Bürgerschreiben)  Anrufbusse sind nicht mit den Fahrplänen der Linienbusse abgestimmt  <u>Vorschlag:</u> Einrichtung einer Linie nach Gommern	Das Verkehrsangebot orientiert sich stets an den meist nachgefragten Relationen. Insbesondere in den ländlichen Regionen ist daher eine Anbindung an mehrere zentrale Orte schwierig. Zugleich ist der LK JL bestrebt, die empfohlenen Richtwerte für Reisezeiten in benachbarte zentrale Orte einzuhalten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 Minuten Grundzentrum</li> <li>- 60 Minuten Mittelzentrum</li> <li>- 90 Minuten Oberzentrum</li> </ul> Hobeck und Klepps sind in weniger als 30 Minuten sowohl an das Grundzentrum Möckern als auch an Loburg angebunden.  Die Sicherstellung der Anschlüsse (insbesondere auch im Zusammenspiel mit flexibler Bedienung) weiterführender Verbindung muss künftig bei der Fahrplankonzeptionierung gewährleistet werden.
Landkreis Havelland	15.11.17	4-1	Keine Einwendungen	-
Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Mitte	23.11.17	5-1	Keine Einwendungen	-

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di	24.11.17	6-1	Bemühungen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV , das Bekenntnis zur Direktvergabe und die Einlassungen zur Umweltqualität werden begrüßt	-
		6-2	Beachtung der Gender-Aspekte angeregt	Bei den Begriffsbestimmungen wurde ein Passus eingefügt, sodass sichergestellt wird, dass im NVP jeder angesprochen ist.
		6-3	Ablehnung ggü. dem Einsatz von Bürgerbussen, da dies die Pflicht der Verkehrsunternehmen ist.	Bürgerbusse stellen eine ergänzende alternative Betriebsform dar, die nur dann funktioniert, wenn ausreichend ehrenamtliche Fahrer vorhanden sind. Insofern bestimmen auch die Bürger selbst, ob sie ein derartiges Angebot wünschen.  Des Weiteren startet der Bürgerbus in Möser als EU-gefördertes Pilotprojekt im Frühjahr seine 3-jährige Testphase unter der Regie der NASA GmbH und der Gemeinde Möser.
		6-4	Hinweis auf anzuwendenden Tarifvertrag, hier TV AVN Sachsen-Anhalt hilfreich; inklusive einer Ausweitung der Gültigkeit auf eventuelle Subunternehmer	Es besteht gemäß ÖPNVG LSA keine Verpflichtung, Aussagen über den anzuwendenden Tarif zu treffen. Der Landkreis JL sieht dies ausschließlich als Bestandteil des Verkehrsvertrages.
Stadt Magdeburg	27.11.17	7-1	<b>Angebotsplanung</b> Die Linien 701 und 720 nehmen auch in der LH Magdeburg eine Erschließungsfunktion ein. Dies ist bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen.	Es ist auch von zentralem Interesse der Kreisverwaltung, den Bürgern des LK JL mit diesen Linien eine fortwährend hohe Bedienqualität auf Verbindungen in die LH Magdeburg bereitzuhalten.
		7-2	Bei der Linie 704 fehlen in den Anlagen 4-1 und 5-2 entsprechende Hinweise zur Angebotsgestaltung! Aufgrund der Bedeutung wird eine Fortführung der aktuellen Bedienungsqualität erbeten. Prüfung, eine ob	Hinweise zur Angebotsgestaltung erfolgen über die Anlage 6- Fahrtenhäufigkeit der einzelnen Wohnplätze. Hier sind bspw. für die an der Linie 704 liegenden Wohnplätze Lostau, Niegripp und Hohenwarthe werktags acht

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Aufnahme als Bedienungssachse möglich ist.	Fahrtenpaare vorgesehen, was einem 2-Stunden-Takt entspricht. Eine Definition als Achse ist daher nicht notwendig, weil aufgrund der bestehenden SPNV-Verbindung eine erhöhte Erschließungsfunktion vorliegt.
marego. Magdeburger Regional- Verkehrsverbund	29.11.17	8-1	Erstellung eines Haltestellenkatasters wird begrüßt und zu einem einheitlichen System im marego-Verbund angeregt	Ein einheitliches Haltestellenkataster im Verbundraum erscheint auch aus Sicht des LK JL sinnvoll, da dies für andere Belange von Vorteil ist.
		8-2	<b>Tarif (Ländertickets) -S.28-</b> Sachsen-Anhaltticket in allen Verkehrsmitteln anerkannt, wo der marego-Tarif gilt	Korrektur bzw. Ergänzung wurde im Text vorgenommen.
		8-3	<b>Fahrplan- und Liniennetzinformation -S.28-</b> Interaktiver Liniennetzplan auf NJL-Webseite durch marego betrieben, gleichzeitig wird darin auf NJL-Fahrpläne verlinkt	Eine Ergänzung ist erfolgt.
		8-4	<b>Intermodale Angebote -S.34-</b> Marego beabsichtigt eine Kooperation im Bereich Car- und Bike-Sharing im LK JL	Keine Anpassung der Formulierung notwendig.
		8-5	<b>Alternative Bedienangebote -S.59-</b> Lage der Mitfahrbänke abseits der Hauptachse	Wenn überhaupt, kommen „Mitfahrbänke“ in sehr schwach nachgefragten Regionen des Landkreises in Frage.
		8-6	<b>Zugangsstellen des ÖPNV -S.69 ff.-</b> Einheitliche Standards der Haltestellenbeschilderung im marego-Verbundraum: (...)	Es erfolgte ein Hinweis auf den einzuhaltenden Standard bei der Neubeschaffung der Haltestellenbeschilderung

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		8-7	<b>Haltestellenausstattung</b> Fernsprecher nicht mehr als Ausstattungselement auführen, da immer weniger verbreitet	Ausstattungsmerkmal Fernsprecher wurde entfernt.
Salzlandkreis	29.11.17	9-1	<b>Kreisgrenzen überschreitende Linien</b> Im Salzlandkreis erfolgen derzeit umfassende Veränderungen, die das ÖPNV-Angebot im Salzlandkreis verbessern sollen. Aufrechterhaltung der Kreisgrenzen überschreitenden Verkehre wird begrüßt, Optimierung der Umsteigebeziehung der Linie 707 im Bereich Plötzky und Pretzien sind wünschenswert.	Es wurde ein Kapitel (5.3.5.) zu den Kreisgrenzen überschreitenden ÖSPV-Angeboten ergänzt.
Hauptamt/SG Schulen	30.11.17	10-1	<b>Schüler und Schülerzahlen -S.16-</b> Korrektur zum Schulangebot: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 Sekundarschulen - Möckern streichen!</li> <li>- 1 Gemeinschaftsschule - Möckern ergänzen</li> </ul> Bezeichnung Berufsschule muss in „Berufsbildende Schule“ geändert werden.	Korrekturen wurden in die Entwurfssfassung des NVP übernommen.
Regionale Planungsgemeinschaft Magdeburg	30.11.17	11-1	<b>Zentralörtliche Gliederung -S.11-</b> Die Bezeichnung „Siedlungsschwerpunkt“ ist gemäß LEP 2010 nicht für Biederitz vorgesehen	Korrekt, Biederitz wird nicht mehr als Siedlungsschwerpunkt bezeichnet. Korrektur erfolgt.
		11-2	<b>Strukturprognose -S.38-</b> Nutzung der 6. regionalisierten Bevölkerungsprognose wird empfohlen. Hierdurch ließen sich Aussagen zu den ÖPNV-Potenzialen präzisieren (S. 41f).	Es handelt sich um einen Schreibfehler. Es wurden Daten der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose verwendet.
Gleichstellungs- und Behindertenbeauftragte	30.11.17	12-1	Der Landkreis JL sollte darauf hinwirken, dass mindestens die Haltestellen der Kategorien A und B im Gültigkeitszeitraum des NVP barrierefrei gestaltet sind.	Dies muss das Ziel bis 2022 sein.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Landkreis Stendal	30.11.17	13-1	<b>Landesnetz (Buslinie 742) -S.50-</b> Für Durchbindung der Linie 742 bis Stendal darf die landkreiseigene Linie im LK Stendal nicht schlechter gestellt werden; zudem ist hierzu das Einverständnis des LK Stendal einzuholen	Dabei handelt es sich lediglich um eine Empfehlung, die aus der Evaluierung des Landesnetzes Bus der NASA GmbH hervorgeht. Konkrete Abstimmungen zur Bedienungsqualität sind gemeinsam mit den Beteiligten durchzuführen.
Kreisverkehrsgesellschaft Salzland	30.11.17	14-1	<b>Marego Verbundpartner</b> Personennahverkehr Salzland GmbH ist ebenfalls Gesellschafterin des Verkehrsverbundes	Die Personennahverkehr Salzland GmbH ist ein Tochterunternehmen der Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH (KVG), sodass daher keine explizite Nennung erfolgt ist.
		14-2	<b>Kreisgrenzen überschreitende Linien</b> Im Rahmen der „Neukonzeption des ÖPNV im Salzlandkreis“ erfolgt eine Untersuchung einer möglicherweise paritätisch zu betreibenden Linie zwischen Schönebeck und Gommern  Bitte um Berücksichtigung dieser Planungen, weil bereits Abstimmungen zwischen LK stattfanden	Es wurde ein Kapitel (5.3.5) zu den Kreisgrenzen überschreitenden ÖSPV-Angeboten ergänzt, welches u.a. auch eine mögliche Verbindung Schönebeck-Gommern aufgreift.  In einem Schreiben vom LK JL an den SLK vom 25.08.2016 wurde erklärt, dass es keine Linienverkehrsbeantragung für die Linie NJL-707 geben wird, wenn eine derartige Linie realisiert wird (Angelegenheiten des Schülerverkehrs nach Gommern wären dann unbedingt zu beachten!)
		14-3	<b>Formeller Hinweis -S.88-</b> Nummerierung Anlagenverzeichnis überprüfen	Nummerierung des Anlagenverzeichnisses wurde korrigiert.
Industrie- und Handelskammer Magdeburg	30.11.17	15-1	<b>Alternative Bedienformen</b> Einbindung des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes ist optimale Variante in Bezug auf ein ausreichendes Angebot bei vertretbaren Kosten	Die Einbringung des Knowhows des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes bei der Gestaltung alternativer Bedienangebote ist durchaus sinnvoll.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		15-2	Einbeziehung der Taxi- und Mietwagenunternehmen in die Planungen zum Bürgerbus	Derzeit erfolgt die flexible Bedienung im Sinne von Rufbusfahrten auf festen Linienwegen und zu festgelegten Abfahrtszeiten. Taxi- und Mietwagenunternehmer könnten dabei als Subunternehmer der NJL eingesetzt werden.  Bei der dispositiven Organisation eines Flächenbetriebes (Anrufsammeltaxi) gewänne das Taxigewerbe an Bedeutung. Dies ist nach derzeitigem Stand nicht geplant.
		15-3	„Experiment“ Mitfahrbänke sind unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte für Fahrgäste inakzeptabel	Es sollten dennoch Optionen aufgezeigt werden, wie ein stabiles ÖPNV-Angebot aufrecht gehalten werden kann.
		15-4	Aufgrund der langen Gültigkeit des NVP sollte der Einsatz autonomer Fahrzeuge perspektivisch Berücksichtigung finden	Es wurde hierzu ein Passus ergänzt. Zugleich ist anzumerken, dass insbesondere im ländlichen Raum innovativen Mobilitätslösungen aufgrund der Demografie eher skeptisch gegenübergetreten wird.
SG Gebäude- und Liegenschaftsmanagement	01.12.2017	16-1	Keine Einwendungen	-
NASA GmbH	21.12.2017	17-1	<b>Schienerpersonennahverkehr</b> -Tabelle 4- Erweiterte Bahnanlagen in Gerwisch, Prödel, Wahlitz und Lübs tlw. mit groben Natursteinpflaster und daher für Rollstuhlfahrer unzumutbar.	Exakt dies ist bereits als Hinweis unter Tabelle 4 vermerkt.  Das ist ein gutes Beispiel dafür, dass auch das Umfeld der Bahnanlagen (beidseitige Zuwegungen) den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen sollte. Nur so können mobilitätseingeschränkte Personen diese auch uneingeschränkt nutzen.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-2	<p><b>Regionalverkehr</b></p> <p>Die einseitige Ausrichtung des ÖPNV auf den Schülerverkehr ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Im Kapitel 3.4 wird die Bestandssituation beschrieben. Gegenwärtig ist es so, dass der Schülerverkehr maßgeblich den Jedermannverkehr prägt.</p> <p>Darum wurde in den politischen Zielen festgehalten, dass „Der Schüler- und Ausbildungsverkehr [...] geschickt in den Jedermannverkehr zu integrieren (ist).“ Weiterhin ist die Erfüllung der Funktion der Daseinsvorsorge der Sicherstellung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs übergeordnet, wengleich gemäß Schülerbeförderungssatzung jeder Schüler im Landkreis eine Beförderungspflicht genießt.</p>
		17-3	<p><b>Entwicklung Linienleistung</b></p> <p>Gestiegene Fplkm-Km im Jahr 2012 fast ausschließlich mit SPNV-Abbestellung zwischen Biederitz (eigentlich Magdeburg) und Loburg zu begründen. Es fand eine Angebotsausweitung auf Linie 710 und Schaffung der Landeslinie 720 statt.</p> <p>Bitte um Erwähnung.</p>	<p>Korrekt. Textpassage wurde ergänzt.</p> <p>Korrektur der Abbestellung auf den Abschnitt Magdeburg - Loburg</p>
		17-4	<p><b>Verknüpfung SPNV-SPNV</b></p> <p>Mit der RB 40 existiert eine direkte Verbindung von Burg nach Braunschweig. Verbindung nach Wolfsburg sollte stärker in den Kontext einer geplanten Verknüpfung am Bahnhof Magdeburg-Neustadt gerückt werden.</p> <p>„[...] Für die Verbindungen nach Helmstedt und Braunschweig bestehen durchgehende Fahrtenangebote ab Burg mit der RB 40. Nach Wolfsburg werden die Verknüpfungen abweichend am Bahnhof Magdeburg-Neustadt realisiert. [...]“</p>	<p>Korrekt, Inhalt wurde angepasst.</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-5	<p><b>Verknüpfung SPNV-übriger ÖPNV</b></p> <p>Bahnhof Güsen künftig im ÖPNV-Plan nicht mehr als Taktknoten angesehen und auch der NVP sieht keine „herausragende Verknüpfungsfunktion“ mehr vor, daher:</p> <p>„Der Bahnhof Güsen ist derzeit ein weiterer wichtiger Verknüpfungspunkt im ÖSPV. Dies wird durch die im Fahrplan vorgesehenen Begegnung der Züge etwa zur Minute 30 begünstigt.“</p>	<p>An dieser Stelle wurde der IST-Zustand beschrieben.</p> <p>Es ist allerdings korrekt, dass die verkehrliche Bedeutung des Bahnhofs Güsen im SPNV-Bereich künftig abnehmen wird.</p>
		17-6	<p>Verknüpfung in Tangermünde aufgrund der tariflichen Hürden kaum genutzt.</p>	<p>Langfristig ist eine Ausweitung der gegenseitigen Tarifanerkennung anzustreben, sodass diese Relation an Attraktivität gewinnt.</p> <p>Künftig wird die Linie NJL-742 von Genthin über Tangermünde bis nach Stendal führen.</p>
		17-7	<p><b>Intermodale Verknüpfungen</b></p> <p>Fahrradmitnahme auf landesbedeutsamen Linien auf der gesamten Linienführung zu gewährleisten. „Auf Streckenabschnitten“ ist irritierend.</p>	<p>Es sollten nur Aussagen zu den Streckenabschnitten der Landeslinien im LK Jerichower Land getroffen werden.</p> <p>Um Irritationen zu vermeiden, erfolgt eine Anpassung der Formulierung.</p>
		17-8	<p><b>Fahrzeugpark und Betriebshöfe</b></p> <p>Ergänzung zu Ausführungen bzgl. der Echtzeitdaten.</p>	<p>Partielle Ergänzung ist erfolgt.</p>
		17-9	<p><b>Fahrplan- und Liniennetzinformationen</b></p> <p>INSA ist auch als App für Smartphones verfügbar.</p>	<p>Ergänzung erfolgt.</p>
		17-10	<p><b>Tarifinformationen und Fahrscheinerwerb</b></p> <p>Formulierung zu Tarifinformationen einfahrender landkreisfremder Linien nicht nachvollziehbar (marego).</p>	<p>Textpassage wurde entfernt</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-11	Telefonische Auskünfte zum Tarifsysteem auch über die INSA-Hotline.	Ergänzung erfolgt
		17-12	<p><b>Erfolgskontrolle</b></p> <p>Die positive Entwicklung der eingesetzten Eigenmittel des LK bei der ÖPNV-Finanzierung ist unter Berücksichtigung einer fehlenden regelmäßig vertakteten Bedienung abseits des Landesnetzes differenzierter darzustellen.</p>	<p>Das ist korrekt, nur kann der Landkreis das Fahrplanangebot (ohne eine finanzielle Förderung) im Erschließungsnetz nicht dicht und vertaktet vorhalten, wenn keine entsprechende Nachfrage vorhanden ist.</p> <p>Der Landkreis erfüllt als Aufgabenträger für den ÖPNV seine Funktion der Daseinsvorsorge. Das darüber hinausreichende Angebot muss im ländlichen Raum bisher unter der Prämisse der Wirtschaftlichkeit betrachtet werden.</p>
		17-13	<p><b>Strukturprognose</b></p> <p>Nutzung der 6. regionalisierten Bevölkerungsprognose wird empfohlen.</p> <p>Die Bevölkerungsentwicklungsprognose suggeriert einen Rückgang der Schülerzahlen um 12,5 %, was im Widerspruch zu den im NVP konstant bleibenden Schülerzahlen steht.</p>	<p>Es handelt sich um einen Schreibfehler. Es wurden Daten der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose verwendet.</p> <p>Die Daten zu den Schülerzahlen entstammen der Schulentwicklungsplanung.</p>
		17-14	<p><b>ÖPNV-Potenziale</b></p> <p>Nur wenige konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs insbesondere das Fahrplanangebot im Nebennetz betreffend.</p>	<p>Der ÖPNV im LK JL funktioniert derzeit gut, sodass es keine gravierenden Änderungen bedarf. Das Netz ist gut strukturiert und im Nebennetz erfolgt mit dem Bürgerbus-Projekt ein neues Mobilitätskonzept, was sich in den kommenden Jahren bewähren kann.</p> <p>Vielmehr sollte der Fokus auf der Erreichung einer weitestgehend flächendeckenden Barrierefreiheit liegen, da hier noch Nachholbedarf besteht.</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-15	<p><b>Erreichbarkeit zentraler Orte und Bedienungshäufigkeit</b></p> <p>Die Bedienung im Landesnetz folgt keinem starren Stundentakt, wie in Abbildung 9 dargestellt</p>	<p>Abbildung 9 visualisiert die Bedienung in den einzelnen Netzstufen schematisch und geht jeweils von der dichtesten Bedienung aus.</p> <p>Die Bedienung im Landesnetz erfolgt nach den Vorgaben des Landes (unter der Abbildung verbal beschrieben!)</p>
		17-16	<p>Ausweitung des Angebots fester Fahrten im Ergänzungsnetz (zwei Fahrtenpaare tragen nicht zur Attraktivitätssteigerung bei).</p> <p>Rufbusse sollten auch vertaktet und mit Grundnetz verknüpft sein.</p>	<p>Ist mit der derzeitigen Nachfragesituation wirtschaftlich nicht realisierbar. Oftmals ist ein Angebot aus zwei gestaffelten Hin- und Rückfahrten ausreichend, wenn zwischen Hin- und Rückfahrt ein angemessener zeitlicher Abstand für Besorgungen, Arztbesuche und Behördengänge besteht. Hier kann die NJL aufgrund regionaler Kenntnisse auf umfangreiche Erfahrungen zurückgreifen, um die Fahrplanlagen der Fahrten optimal einzurichten.</p> <p>Das Rufbusangebot strebt aufgrund der Ausrichtung auf den SPNV und auch auf das Grundnetz eine hohe Anschlussqualität an. SPNV und ÖSPV-Grundnetz verkehren vertaktet.</p>
		17-17	<p><b>Ansätze für die Netzgestaltung</b></p> <p>Einheitliche Bezeichnung von Grund- bzw. Hauptnetz.</p> <p>Ausgewählte Linien des Grundnetzes sollten als PlusBus und TaktBus mit den damit verbundenen Standards vermarktet werden. Lizenzvertrag zur Nutzung der Marken erfolgt kostenlos über die NASA GmbH.</p> <p>Halbsätze zum Schülerverkehr in den Punkten 5 und 6 sind vor dem Hintergrund von § 71 SchulG LSA zu streichen.</p>	<p>Eine durchgehende Bezeichnung als „Grundnetz“ wird als sinnvoll erachtet.</p> <p>Erste Informationen (u.a. Musterlizenzvertrag) liegen erst seit kurzem vor. Es erfolgte bisher keine Prüfung oder weiteren Abstimmungen mit marego, welche Linien diese Standards enthalten sollen. Daher sind konkrete Aussagen in dieser Fortschreibung des NVP noch nicht möglich.</p> <p>Wird geändert.</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-18	<p><b>Grundnetz</b></p> <p>A1 und A2 verlaufen weitestgehend bahnparallel. Hier ist eine stärkere Einbindung des Ergänzungsnetzes sinnvoll um eine starke Erschließungsfunktion zu erreichen und eine Aufgabenteilung zwischen SPNV und ÖSPV zu forcieren.</p> <p>Achse Parey-Güsen in Grundnetz aufnehmen, da diese eine der nachfragestärksten im Landkreis ist.</p>	<p>Es ist keine sture Bedienung ausschließlich auf den Achsen vorgesehen. Ziel ist eine in der Summe aus allen Linien entlang der Achse zu erreichende Taktdichte. Der ÖPNV soll möglichst zeitversetzt zu den SPNV-Fahrten verkehren (Vermeidung Parallelverkehr) und so das Gesamtangebot auf dieser Relation erweitern.</p> <p>Das Ergänzungsnetz hält bereits zwei gestaffelte Angebotsstufen vor und soll abseits der Achsen den Raum bestmöglich erschließen.</p> <p>Die Achse A4 Genthin-Parey wurde aufgrund der Nachfragekonstellation bis Güsen verlängert. Bereits im aktuellen Fahrplan sieht die Linie 743 bereits Taktfahrten bis Güsen vor.</p>
		17-19	<p><b>Ergänzungsnetz (Tabelle 10)</b></p> <p>Aus wirtschaftlichen Gründen gänzlicher Verzicht auf feste Fahrten und stattdessen dichtes, vertaktetes Rufbusangebot.</p>	<p>Es ist bereits eine dynamische Anpassung zwischen festen und flexiblen Fahrten in Abhängigkeit von der Nachfrage vorgesehen.</p> <p>Der Aufgabenträger möchte der Bevölkerung ein Grundmaß an festem Fahrplanangebot bereitstellen, da von der dominierenden älteren Bevölkerung die notwendige Fahrtwunschanmeldung bei flexiblen Fahrten noch immer ein Zugangshemmnis darstellt.</p>
		17-20	<p><b>Stadtverkehre</b></p> <p>Verkürzung der Fahrzeit im Stadtverkehr Burg zwischen Innenstadt und Bahnhof und stärkere Ausrichtung auf die Abfahrtszeiten des RE-Verkehrs.</p>	<p>Der Stadtverkehr hat primär eine Erschließungsfunktion im Stadtgebiet. Im Vordergrund stehen dabei auch umstiegsfreie Verknüpfungen von Zielen innerhalb des Stadtgebietes (von der Haltestelle „Markt“ beträgt die Fahrzeit zwischen 14 und 18 Minuten).</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				In Burg besitzen Anschlussbeziehungen an Fahrten in die Landeshauptstadt Magdeburg höchste Priorität - unabhängig on RE oder RB.
		17-21	<p><b>Alternative Bedienformen</b></p> <p>Zur Sicherstellung der Anschlüsse sind auch die flexiblen Bedienformen möglichst als vertaktete Angebote zu gestalten.</p> <p>Hinweise zur Kostendeckung von Bürgerbussen und ein mittleres Kostendefizit von 15.000 EUR/Jahr.</p>	<p>Gemäß NVP sollen die flexiblen Fahrten bestmöglich mit dem SPNV und dem Grundnetz verknüpft werden. Daraus ergibt sich zwangsläufig eine Vertaktung.</p> <p>Der Bürgerbus in Möser als gefördertes EU-Projekt wird nach Ablauf der dreijährigen Pilotphase evaluiert. Die sich daraus ergebenden Erkenntnisse entscheiden über die weitere Verfahrensweise (Ausweitung/Einstellung des Bürgerbusses).</p> <p>Aus unserer Sicht kann man die verschiedenen Bürgerbus-Angebote nicht pauschal miteinander vergleichen und einen mittleres Kostendefizit beziffern, da dies signifikant von der Region, der vorhandenen Vereinsstruktur, Fördermaßnahmen, bereitgestellter Fahrzeuge und der eigentlichen Betriebsform des Bürgerbusses abhängt.</p>
		17-22	<p><b>Vernetzung der Verkehrsträger</b></p> <p>Aus Erfahrungen zur Fahrgastakzeptanz sollten in der Flächenerschließung die Umstiegszeiten auf 10 Minuten herabgesetzt werden.</p>	Maximal 10 Minuten Umstiegszeit sind aus Fahrgastsicht natürlich wünschenswert, allerdings setzt dies betriebsplanerisch zu enge Grenzen. Darüber hinaus lassen sich mit 20 Minuten Anschlusszeit mitunter beidseitig Anschlüsse gewährleisten
		17-23	<p><b>Ausnahmebestimmungen und Ermessensspielraum</b></p> <p>Dringende Empfehlung aus Gründen der Rechtssicherheit, diese konkret zu benennen.</p>	s. Lfd. Nr. 17-26 Ergänzt

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-24	<p><b>Haltestellen und Verknüpfungspunkte</b></p> <p>Der in der Aufstellung befindliche ÖPNV-Plan wird für Lübs und Prödel keinen Prüfbedarf mehr vorsehen, weil der Erhalt feststeht. Daher ist der Absatz zu streichen.</p>	<p>Der Erhalt der beiden Bahnstationen ist zu begrüßen.</p> <p>Der Absatz wird entfernt.</p>
		17-25	<p>In Tabelle 13 fehlt eine Erläuterung zur Bedeutung von „x“ und „(x)“</p>	<p>Erläuterung ergänzt:</p> <p>x...obligatorisch (x)...wünschenswert, aber fakultativ</p>
		17-26	<p><b>Barrierefreiheit 2022</b></p> <p>Formulierung zur Barrierefreiheit:</p> <p>„Der Landkreis wirkt bei allen Planungen mit Betroffenheit des ÖPNV auf eine Umsetzung der Barrierefreiheit hin. Kommunen und sonstige Vorhabenträger sind dazu ebenfalls verpflichtet.</p> <p>Für die Ausstattung der Haltestellen werden folgende Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 Satz 4 PBefG definiert, bei denen eine Barrierefreiheit nicht zwingend gewährleistet werden muss: „[...]“</p>	<p>Textpassage ergänzt.</p>
		17-27	<p>Definition einer fußläufigen Entfernung der Haltestelle von der Bebauung, ab der ein barrierefreier Ausbau nicht mehr sinnvoll ist.</p>	<p>Dies wird aus unserer Sicht als nicht notwendig angesehen. Haltestellen in deren zumutbarer fußläufiger Entfernung keine nachfrageerzeugende Bebauung existiert, sollten ohnehin „verlegt“ werden. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass diese Haltestellen bereits durch die übrigen Kriterien vom barrierefreien Ausbau befreit sind.</p> <p>Des Weiteren sollte es Ziel sein möglichst viele Haltestellen barrierefrei auszubauen, statt weitere Ausnahmen zu definieren.</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-28	<p>Förderrichtlinie des LSA zur Unterstützung des barrierefreien Haltestellenausbaus gibt folgende Priorisierung vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Haltestellen an öffentlichen und medizinischen Einrichtungen mit regionaler Bedeutung, Pflege- und Wohnheime sowie Hst. für Sonderverkehre für behinderte Menschen</li> <li>2. Hst. in Ortschaften ohne barrierefreie Hst. und medizinische Einrichtungen mit lokale Bedeutung</li> <li>3. verbleibende Hst.</li> </ol> <p>Haltestellen der Kategorie A des NVP JL fallen unter das Schnittstellenprogramm des Landes</p>	<p>Wird als Information aufgenommen, spielt aber aufgrund des noch im Entwurf befindlichen Status nur eine nachgeordnete Rolle für den NVP.</p>
		17-29	<p><b>Fahrzeuge</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vorrangig alte Busse mit den schlechtesten Abgaswerten zuerst ersetzen</li> <li>- Neubeschaffte Fzge. müssen den zum Tag der Erstzulassung gültigen Abgasnormen entsprechen</li> <li>- Neubeschaffte Fzge. repräsentieren den aktuellen Stand der Technik im Hinblick auf Schadstoff- und Geräuschemissionen, Energieverbrauch und Sicherheit</li> </ul>	<p>Tabelle 14 enthält bereits diese Informationen</p>
		17-30	<p><b>Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Information</b></p> <p>„Das Verkehrsunternehmen ist maßgeblich mit verantwortlich für die Auskunftsqualität von INSA. Es stellt dafür Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeit-Betriebslagedaten zur Verfügung.“</p> <p>Fahrgäste sind auf jedem Fahrplanaushang auf die INSA-Auskunft hinzuweisen: Webseite <i>www.insa.de</i>, App und Telefonauskunft“.</p>	<p>Ergänzung erfolgt.</p> <p>Hinweis auf INSA-Auskunft ist erfolgt</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		17-31	<p><b>Verkehrsverbund</b></p> <p>Wiederholung zu 3.8.1. Vielmehr sollte auf Entwicklungsziele des Tarifes eingegangen werden.</p> <p>Ergänzung dazu, dass das Unternehmen Transdev Sachsen-Anhalt zu diesem Zeitpunkt nicht mehr im marego tätig sein wird.</p>	<p>Dopplung wurde entfernt und eine Formulierung zu Zielen der Tarifentwicklung ergänzt.</p>
		17-32	<p><b>Investitionen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EFRE-Richtlinie</li> <li>- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Unterstützung umweltfreundlicher Verkehrsträger, Teilaktion „Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ Erl. des MLV vom 1.6.2017 - 31.21-30117/3</li> </ul>	<p>Ergänzt</p>
		17-33	<p>Die Erweiterung des Betriebshofes in Genthin soll Anforderungen der neuesten technologischen Entwicklungen (E-Mobilität) berücksichtigen: insbesondere die Leistung des Stromanschlusses und die Statik des Daches (Gewicht der Stromabnehmer und PV-Anlagen!)</p>	<p>Die Planungen hierzu sind bereits so weit fortgeschritten und sollten den Anforderungen genügen.</p>