KOPIE

27. SEP. 2010

Landkreis Börde
Der Landrat

Sitzungsvorlage

BS -> Bitte (auszugsweise) IV anlegen

24/9/10

Beschlussvorlage	Nr.: **513/80/2010**	Datum: 16.08.2010

Nahverkehrsplan für den Landkreis Börde 2010 bis 2015

Ö/N	Sitzungstag	Gremium
Ö	24.08.2010	Umwelt / Wirtsch.
Ö	01.09.2010	Kreisausschuss
Ö	08.09.2010	Kreistag gä. einst. angen.

Amt für Wirtschaftsförderung	Amt für Wirtschaftsförderung		Gleichstellungs-beauftragte/r	Landrat
Hevekerl			Blumeyer/ gez. Scharf	Webel

Beschlussvorschlag:
Der Kreistag beschließt den Nahverkehrsplan für den Landkreis Börde 2010 bis 2015

6.3 Sonstiges -> SPD-Antrag kommt zu: Vernetzung mit LK Helmstedt

Sachdarstellung, Begründung:

Für den Landkreis Börde wurde ein Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2010 bis 2015 erstellt. Dieser enthält die Grundlagen für die mittel- und langfristigen Planungen des öffentlichen Personennahverkehrs(ÖPNV).

Gemäß § 5 der Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVGLSA) wurde der Nahverkehrsplan in einem Beirat, bestehend aus Vertretern der Industrie- und Handelskammer, der Kreishandwerkerschaft, des Kreiselternrates, der betroffenen Fachgewerkschaft, der Interessenvertretung von Behinderten und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sowie Naturschutzvereinen, beraten.

Weiterhin erfolgte die Beteiligung der umliegenden Landkreise, der Kommunen des Landkreises sowie der örtlich tätigen Verkehrsunternehmen.

Die vorliegende Fassung des Nahverkehrsplanes enthält folgende wichtige verkehrspolitischer Ziele für den Landkreis Börde:

- Der ÖPNV ist auch weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge, insbesondere im ländlichen Raum.
- Die Mobilität der Bevölkerung und Erreichbarkeit der Region muss durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein.
- Die Belange der Behinderten, Kinder, Jugendlichen und Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich als wichtigste Nutzergruppen erweisen.
- Allgemeine Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV sind, soweit möglich, als Grundlage in die Planungen des ÖPNV einzubeziehen.
- Aufgrund der allgemeinen finanziellen Situation und der demografischen Entwicklung sind regional- und funktionalspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV sichern.
- Die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes ist zu sichern.

Im Landkreis Börde laufen die Konzessionen für die Buslinien am 31.12.2011 aus. Diese müssen zum 01.01.2012 neu vergeben werden.

Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und der Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße hat spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder vor Direktvergabe die Veröffentlichung der Vergabeabsicht zu erfolgen.

Voraussetzung für die Ausschreibung ist ein gültiger Nahverkehrsplan. Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet somit die Grundlage für die Veröffentlichung der Vergabeabsicht der zum 31.12.2011 auslaufenden Linienverkehrsgenehmigungen im Landkreis Börde.

Anlagen:
Nahverkehrsplan 3 Teile

Nahverkehrsplan für den Landkreis Börde 2010 - 2015

Entwurf

19.07.2010

Erarbeitet durch:
PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR
Bornkessel, Brohm & Markgraf
Scharnweberstraße 56
D - 10247 Berlin
Fon 030. 29 66 80 60 · Fax 030. 29 66 80 61
www.pbv-berlin.de · mail@pbv-berlin.de

1. VORBEMERKUNG UND GRUNDLAGEN

Nahverkehrspläne (NVP) bilden die Basis für eine kontinuierliche Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Für den Landkreis Börde erfolgt dabei erstmalig die Vorlage eines NVP mit dem Geltungszeitraum für die Jahre 2010 - 2015. Der Landkreis Börde entstand im Zuge der Kreisgebietsreform am 01.07.2007 durch die Fusion der ehemaligen Kreise Bördekreis und Ohrekreis.

Zur Erstellung des NVP gilt als maßgebliche Grundlage das *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA)* vom 20. Januar 2005. Darin wird ÖPNV wie folgt definiert:

„Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr einschließlich der flexiblen Bedienformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn die gesamte Reiseweite der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht überschreitet."

Für den Straßenpersonennahverkehr werden Landkreise und kreisfreie Städte als Aufgabenträger festgelegt. Diese haben für Ihren Geltungsbereich einen NVP zu erstellen.

Weiterhin sind rechtliche Veränderungen innerhalb der Europäischen Union (EU) zu beachten. Mit der EU-Verordnung 1370/2007 wurden die Regelungen zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Personenverkehr auf europäischer Ebene neu justiert. Die in diesem Zusammenhang beabsichtigte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) steht allerdings noch aus.

Als übergeordnete Rahmenplanung ist der *Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan)* vom 20.12.2005 zu berücksichtigen. Dieser bildet die Fachplanung des Landes für ein integriertes ÖPNV-Angebot in Sachsen-Anhalt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Planungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie der Planung von Busverbindungen (RegioBus) für höherrangige zentrale Orte ohne Bahnanbindung. Den Landkreis Börde betreffende Planungen werden innerhalb des NVP entsprechend berücksichtigt.

Die Aufstellung des NVP erfolgt unter der Prämisse der Erstellung eines Rahmenplans für den ÖPNV. Er enthält daher nur die Eckpunkte, welche für Entwicklung des ÖPNV im Geltungsbereich erforderlich sind. Das *ÖPNVG LSA* vermerkt hierzu folgende Inhalte bzw. Darstellungen:

- verkehrspolitische Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers,
- siedlungsstrukturelle Entwicklung und die sich daraus ergebenden 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 des *ÖPNVG LSA,*
- 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.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

2. VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

Die verkehrspolitischen Ziele bilden den grundlegenden Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Börde. Diese gliedern sich in die Bereiche

(1) Allgemeine planungsübergreifende Ziele

(2) Planungsspezifische Ziele

Als Ziele werden nachfolgende Schwerpunkte definiert:

(1) Allgemeine planungsübergreifende Ziele

- Der ÖPNV ist auch weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge, insbesondere im ländlichen Raum.
- Die Mobilität der Bevölkerung und Erreichbarkeit der Region muss durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein.
- Die Belange der Behinderten, Kinder, Jugendlichen und Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich als wichtigste Nutzergruppen erweisen.
- Allgemeine Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV sind, soweit möglich, als Grundlage in die Planungen des ÖPNV einzubeziehen.
- Aufgrund der allgemeinen finanziellen Situation und der demografischen Entwicklung sind regional- und funktionalspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV sichern.
- Die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes ist zu sichern.

(2) Planungsspezifische Ziele

- Die Angebotsbemessung ist entsprechend der Netzkategorisierung vorzunehmen. Dabei erfolgt grundlegend ein bedarfsorientierter Ansatz (Ausnahmen können für Angebote der Hauptverbindungsrelationen gelten).
- Im Rahmen der Angebotsgestaltung liegen die Hauptorientierungen auf den Elementen Kategorisierung, Verknüpfungskonzept und Bedienungsstandard.
- Das ÖPNV-Netz richtet sich am Zentrale-Orte-System aus.
- Alternative Bedienformen (z. B. Anruf-Sammel-Taxen, Rufbusse) sind sowohl als Angebotsergänzung aber insbesondere als Ersatz konventioneller Linienverkehre ein gleichwertiges Angebotselement des ÖPNV.
- Das Tarifsystem ist übersichtlich und kundenfreundlich zu gestalten. Priorität hat weiterhin die Tarifgemeinschaft zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und den Umlandkreisen. Im Vordergrund steht dabei die Gründung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes. Dieser muss jedoch erst durch die politischen Gremien bestätigt werden.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schamweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030 29 66 80 60 . Fax 030 29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

3. BESTANDSAUFNAHME

3.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

3.1.1 Geografische Einordnung und Verwaltungsgliederung

Der Landkreis Börde ist der flächenmäßig zweitgrößte Landkreis in Sachsen-Anhalt. Bei einer Fläche von 2.366,19 km² und ca. 182.000 Einwohnern (Stand Juni 2009) ergibt sich eine relativ geringe Bevölkerungsdichte von 77 Einwohnern je km² (Durchschnitt Sachsen-Anhalt 116 Einwohner je km²). Der Landkreis liegt im Westen Sachsen-Anhalts. Verwaltungssitz ist Haldensleben. Der Landkreis grenzt an folgende Nachbarkreise:

- Altmarkkreis Salzwedel und Landkreis Stendal im Norden
- Landkreis Jerichower Land und Magdeburg im Osten
- Salzlandkreis und Landkreis Harz im Süden
- Landkreis Helmstedt (Niedersachsen) und Landkreis Gifhorn im Westen.

Der Landkreis gliedert sich in folgende Verwaltungsstrukturen:

- Gemeinde Barleben
- Stadt Haldensleben
- Gemeinde Niedere Börde
- Gemeinde Sülzetal
- Stadt Wolmirstedt
- Stadt Wanzleben-Börde
- Verbandsgemeinde Elbe-Heide
- Verbandsgemeinde Flechtingen
- Gemeinde Hohe Börde
- Verbandsgemeinde Obere Aller
- Stadt Oebisfelde-Weferlingen
- Verwaltungsgemeinschaft Oschersleben (Bode)
- Verbandsgemeinde Westliche Börde.

In diesen Verwaltungsstrukturen sind die 112 Orte des Landkreises Börde verwaltungstechnisch zusammengefasst. Zurzeit findet eine Umstrukturierung durch die Gemeindegebietsreform statt, die eine Stärkung der Gemeinden zum Ziel hat.

Die zentralörtliche Gliederung der Planungsregion Magdeburg ergibt für den Landkreis Börde folgende Festlegungen:

- Mittelzentren: Kreisstadt Haldensleben, Oschersleben
- Grundzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums: Wolmirstedt, Wanzleben
- Grundzentren: Angern, Calvörde, Eilsleben, Erxleben, Flechtingen, Gröningen, Irxleben, Langenweddingen, Oebisfelde, Völpke, Weferlingen
- Siedlungsschwerpunkt: Barleben.

Die wesentlichen raumstrukturellen und geografischen Besonderheiten sind der nachfolgenden **Abbildung 1** zu entnehmen.

Orte mit verkehrlichen Funktionen (Verknüpfungspunkte) werden in Kapitel 3.4.4 dargestellt.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

3.1.2 Bevölkerungsstruktur

Auf dem Gebiet des Landkreises Börde leben 181.756 Menschen (Stand Juni 2009). Der überwiegende Anteil der Gemeinden besitzt weniger als 5.000 Einwohner. Nur 8 Gemeinden (ca. 8 %) besitzen mehr als 5.000 Einwohner. Dort leben jedoch mit 89.034 Einwohnern ca. 49 % der Gesamtbevölkerung des Landkreises. Dabei ergibt sich folgende Verteilung:

- Oschersleben (Bode), Stadt: 19.309 Einwohner
- Haldensleben, Stadt: 18.999 Einwohner
- Wolmirstedt, Stadt: 12.271 Einwohner
- Sülzetal: 9.536 Einwohner
- Barleben: 9.175 Einwohner
- Niedere Börde: 7.466 Einwohner
- Oebisfelde, Stadt: 7.089 Einwohner
- Wanzleben, Stadt: 5.189 Einwohner.

Eine wesentliche Veränderung der Bevölkerungsstruktur ergibt sich für den Landkreis Börde durch den demografischen Wandel. Verbunden mit einem allgemeinen Rückgang der Bevölkerung aufgrund von Wanderungsverlusten und Sterbeüberschuss ergibt sich hier ein wesentlicher Einflussfaktor für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV. Die wesentlichen Eckpunkte dieser Entwicklung sind für die letzten Jahre in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Stadt/Gemeinde	Bevölkerung 31.12.2003	Bevölkerung 30.06.2009	Veränderung in %
Barleben	9.118	9.175	0,6
Haldensleben, Stadt	20.448	18.999	-7,1
Niedere Börde	7.904	7.466	-5,5
Sülzetal	9.987	9.536	-4,5
Wolmirstedt, Stadt	13.144	12.271	-6,6
"Börde" Wanzleben	16.434	15.384	-6,4
Elbe-Heide	15.122	14.195	-6,1
Flechtingen	17.772	16.440	-7,5
Hohe Börde	19.220	18.507	-3,7
Obere Aller	16.494	14.947	-9,4
Oebisfelde-Calvörde	13.865	13.187	-4,9
Oschersleben (Bode),	23.134	21.278	-8,0
Westliche Börde	11.323	10.371	-8,4
Landkreis Börde	**193.965**	**181.756**	**-6,3**

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerung von Dezember 2003 – Juni 2009 [Quelle: Statistisches Landesamt Sachen-Anhalt]

Die folgende **Abbildung 2** zeigt diese Entwicklung im räumlichen Bezug. Dabei wird deutlich, dass im Landkreis Börde zuletzt eine deutlich negative Entwicklung der Einwohner zu verzeichnen ist. Besondere Verluste haben überwiegend Gemeinden zu verzeichnen, die nicht im Umfeld von Magdeburg liegen.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

3.1.3 Erwerbstätigkeit und Pendlerverflechtungen

Ein wesentlicher Aspekt bei der Analyse des Verkehrsaufkommens ist eine Analyse der Pendlerverflechtungen. Die Angaben sind den derzeit aktuell zugänglichen Daten der Bundesanstalt für Arbeit für das Jahr 2008 entnommen. Hierbei ergeben sich folgende Hauptverflechtungen mit über 1.000 Pendlern:

- Barleben – Magdeburg
- Sülzetal – Magdeburg
- Haldensleben – Magdeburg
- Wolmirstedt – Magdeburg
- Niedere Börde – Magdeburg
- Oebisfelde – Wolfsburg
- Niederndodeleben – Magdeburg.

Die wesentlichen Verflechtungen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Rang	Zwischen den Gemeinden		Auspendler	Einpendler
1	Barleben	Magdeburg, Landeshauptstadt	2.020	1.966
2	Sülzetal	Magdeburg, Landeshauptstadt	1.794	1.265
3	Haldensleben, Stadt	Magdeburg, Landeshauptstadt	943	790
4	Wolmirstedt, Stadt	Magdeburg, Landeshauptstadt	792	792
5	Niedere Börde	Magdeburg, Landeshauptstadt	1.108	236
6	Oebisfelde, Stadt	Wolfsburg, Stadt	1.253	53
7	Niederndodeleben	Magdeburg, Landeshauptstadt	1.009	120
8	Oschersleben (Bode), Stadt	Magdeburg, Landeshauptstadt	694	247
9	Irxleben	Magdeburg, Landeshauptstadt	552	238
10	Wanzleben, Stadt	Magdeburg, Landeshauptstadt	547	163
11	Wolmirstedt, Stadt	Zielitz	504	96
12	Hohendodeleben	Magdeburg, Landeshauptstadt	386	121
13	Hermsdorf	Magdeburg, Landeshauptstadt	291	196
14	Haldensleben, Stadt	Niedere Börde	104	379
15	Haldensleben, Stadt	Wolmirstedt, Stadt	79	400
16	Colbitz	Magdeburg, Landeshauptstadt	404	36
17	Zielitz	Magdeburg, Landeshauptstadt	210	181
18	Oschersleben (Bode), Stadt	Gröningen, Stadt	60	321
19	Hohenwarsleben	Magdeburg, Landeshauptstadt	292	89
20	Haldensleben, Stadt	Calvörde, Flecken	168	143
21	Barleben	Wolmirstedt, Stadt	167	141
22	Sülzetal	Schönebeck (Elbe), Stadt	77	227
23	Haldensleben, Stadt	Bebertal	55	243

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

Rang	Zwischen den Gemeinden		Auspendler	Einpendler
24	Haldensleben, Stadt	Flechtingen	127	168
25	Glindenberg	Magdeburg, Landeshauptstadt	259	33
26	Wellen	Magdeburg, Landeshauptstadt	265	17
27	Wanzleben, Stadt	Sülzetal	104	160
28	Oschersleben (Bode), Stadt	Hornhausen	51	212
29	Haldensleben, Stadt	Barleben	108	149
30	Barleben	Niedere Börde	89	144
31	Wolmirstedt, Stadt	Niedere Börde	46	183
32	Oschersleben (Bode), Stadt	Wanzleben, Stadt	113	112
33	Oschersleben (Bode), Stadt	Halberstadt, Stadt	129	86
34	Klein Wanzleben	Magdeburg, Landeshauptstadt	189	21
35	Haldensleben, Stadt	Süplingen	15	189
36	Oschersleben (Bode), Stadt	Sülzetal	101	102
37	Rogätz	Magdeburg, Landeshauptstadt	185	16

Tabelle 2: Pendlerverflechtungen im Landkreis Börde [Quelle: Bundesagentur für Arbeit]

Bei der Analyse der Pendlerverflechtungen wird die unmittelbare Wirkung des Großraums Magdeburg deutlich. Die Übergroße der Mehrzahl der Pendlerbewegungen ist dorthin gerichtet bzw. geht von dort aus. Weiterhin bestehen größere Verflechtungen zwischen Wolfsburg und Oebisfelde.

In den **Abbildungen 3 - 5** sind die wesentlichen Aussagen zu den Pendlerverflechtungen grafisch dargestellt. Dabei handelt es sich um folgende Inhalte:

- Pendlerverflechtungen Landkreis Börde (gesamt) und Nachbarkreise (Abbildung 3)
- wesentliche Pendlerverflechtungen zwischen Gemeinden des Landkreises und Nachbarkreisen (Abbildung 4)
- wesentliche Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Börde (Abbildung 5).

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

3.1.4 Grundlagen des Schülerverkehrs

Der Schülerverkehr bildet allgemein das Rückgrat des ÖPNV in ländlichen Regionen. Dies betrifft insbesondere auch den Landkreis Börde. Für die Entwicklung des ÖPNV ist dabei die Kenntnis der strukturellen Rahmenbedingungen der Schulentwicklung von wesentlicher Bedeutung. Der *Mittelfristige Schulentwicklungsplan* (Stand 15.04.2009) unterscheidet folgende Schultypen:

- Öffentliche Grundschulen (51 Schulen)
- Öffentliche Sekundarschulen (17 Schulen)
- Öffentliche Gymnasien (5 Schulen)
- Öffentliche Förderschulen (9 Schulen)
- Schulen in freier Trägerschaft (8 Schulen).

Die Standorte der Schulen verteilen sich im Wesentlichen relativ gleichmäßig über das Kreisgebiet. Dabei kommt es zu folgender Aufteilung:

- Öffentliche Grundschulen: Altenweddingen, Angern, Ausleben, Barleben, Bebertal, Beendorf, Behnsdorf, Bregenstedt, Burgstall, Colbitz, Dahlenwarsleben, Domersleben, Eichenbarleben, Flechtingen, Gröningen, Hadmersleben, Haldensleben, Hamersleben, Harbke, Hermsdorf, Hillersleben, Hohendodeleben, Hornhausen, Hötensleben, Irxleben, Klein Wanzleben, Kroppenstedt, Langenweddingen, Niederndodeleben, Oebisfelde, Oschersleben, Osterweddingen, Rätzlingen, Rogätz, Rottmersleben, Samswegen, Seehausen, Ummendorf, Völpke, Wanzleben, Wefensleben, Weferlingen, Wegenstedt, Wolmirstedt, Zielitz
- Öffentliche Sekundarschulen: Ausleben, Barleben, Calvörde, Eilsleben, Erxleben, Gröningen, Haldensleben, Niederndodeleben, Oebisfelde, Oschersleben, Sülzetal, Wanzleben, Wolmirstedt, Zielitz
- Öffentliche Gymnasien: Haldensleben, Oschersleben, Wanzleben, Weferlingen, Wolmirstedt
- Öffentliche Förderschulen: Haldensleben, Hamersleben, Hornhausen, Klein Oschersleben, Uthmöden, Wefensleben, Wolmirstedt
- Schulen in freier Trägerschaft: Barleben, Eilsleben, Großalsleben, Hadmersleben, Haldensleben, Oschersleben.

Für die Beförderung im Schülerverkehr gelten im Hinblick auf die zumutbaren Schulwege folgende Rahmenbedingungen:

- Grundschulen: max. 40 Minuten
- Sekundarschulen: max. 80 Minuten
- Gymnasien (bis Klasse 10): max. 80 Minuten.

3.2 Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur des ÖPNV im Landkreis Börde gliedert sich nach den Rahmenbedingungen des sogenannten Zwei-Ebenen-Modells. Der Landkreis Börde übernimmt als Aufgabenträger neben der Definition verkehrspolitischer Rahmenvorgaben auch die Aufgaben der Bestellerebene und bestellt die Leistungen für den ÖPNV bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen. Die beauftragten Unternehmen sorgen für die Durchführung des ÖPNV, ein-

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schamweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

schließlich der erforderlichen technologischen und organisatorischen Vor- und Nachbereitungen.

Derzeit sind vom Landkreis folgende Verkehrsunternehmen beauftragt:

- Kraftverkehrsgesellschaft mbH Börde Bus (KVG)
- OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH.

Beide Unternehmen sind auch die jeweiligen Konzessionsträger der Linien.

Dabei übernimmt die KVG überwiegend die Verkehrsleistungen im Süden des Landkreises, während die OhreBus die Leistungen im Norden erbringt.

Innerhalb des Landkreises betreiben noch weitere Unternehmen konzessionierte Linien im ÖPNV, die jedoch nur teilweise durch den Landkreis Börde verlaufen. Dabei handelt es sich um folgende Unternehmen:

- Personennahverkehr GmbH Staßfurt
- Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg KVG mbH
- Halberstädter Bus-Betrieb GmbH
- Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel GmbH.

Die genannten Unternehmen besitzen für den ÖPNV des Landkreises jedoch nur eine untergeordnete Bedeutung. Dabei tangieren die betriebenen Linien das Gebiet des Landkreises Börde aufgrund geografischer bzw. historisch gewachsener Besonderheiten. Die Notwendigkeit einer systematischen Betrachtung innerhalb des NVP besteht nicht.

3.3 Tarifstruktur

Die beiden im Landkreis beauftragten Verkehrsunternehmen KVG und OhreBus arbeiten mit einem Flächenzonentarif mit entsprechenden Tarifzonen bzw. Waben. Der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Zonen. Der Fahrgast kann anhand des Tarifzonenplans den entsprechenden Fahrpreis selbst errechnen. Von daher ist für die Tarifanwendung eine entsprechende Transparenz gegeben. Die Grundsystematik und das Fahrpreisniveau ist für beide Betriebe gleich, sodass von einer zusammenhängenden Tarifsystematik gesprochen werden kann. Trotzdem geben beide Unternehmen eigene Fahrscheine heraus, die jedoch gegenseitig bei entsprechenden Relationen anerkannt werden.

Grundsätzlich wird folgendes Fahrscheinsortiment angeboten:

- Einzelfahrschein
  Gilt am Lösungstag und berechtigt zur einmaligen Benutzung ohne Fahrtunterbrechung.
- Marktfahrschein
  Gilt an Werktagen (Montag - Samstag) von 07:30 Uhr (Abfahrt zum Zielort) bis 13:00 (Abfahrt vom Zielort). Marktfahrtscheine für den Zielort Oschersleben berechtigen auch zur Benutzung des Stadtverkehrs.
- 10-Fahrtenkarte
  Berechtigt zu 10 Fahrten ohne Fahrtunterbrechung (Umsteigen erlaubt).
- Wochenkarte
  Berechtigt zu beliebig vielen Fahrten innerhalb von 7 aufeinanderfolgenden Tagen. Der Geltungsbereich ist frei wählbar.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

- Monatskarte
  Berechtigt zu beliebig vielen Fahrten innerhalb eines Monats. Der Geltungsbereich ist frei wählbar.
- Tagesnetzkarte
  Berechtigt am eingetragenen Geltungstag in der Zeit von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr zu beliebig vielen Fahrten im jeweiligen Tarifgebiet.

Für dieses Fahrscheinsortiment erfolgt eine preisliche Abstufung in einzelne Tarifstufen.

Diese ermöglichen folgende Nutzungen:

- Tarifstufe N: Gilt im Orts- und Nachbarortsverkehr
- Tarifstufe I: Gilt für Fahrten innerhalb einer Tarifzone
- Tarifstufe II: Gilt für Fahrten, bei denen zwei Tarifzonen befahren werden
- Tarifstufe III: Gilt für Fahrten, bei denen drei Tarifzonen befahren werden
- Tarifstufe IV: Gilt für Fahrten, bei denen vier Tarifzonen befahren werden
- Tarifstufe V: Gilt für Fahrten, bei denen vier und mehr Tarifzonen befahren werden.

Neben der Anerkennung von Fahrscheinen der OhreBus durch die KVG bestehen noch Tarifanerkennungen mit der

- Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH und mit
- Unternehmen des SPNV bzw. der Deutschen Bahn AG im Zuge des Busergänzungsverkehrs der Relation Eilsleben – Blumenberg (Sachsen-Anhalt-Ticket, Wochenendticket).

Weiterhin gelten die Tickets des Tarifes *Magdeburg und Umland* (MuM). Der MuM-Tarif ist insbesondere für die Verflechtungen mit der Landeshauptstadt Magdeburg von wesentlicher Bedeutung.

3.4 ÖPNV – Angebot

3.4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV bildet das Rückgrat für jedes moderne System des öffentlichen Verkehrs. Für den Landkreis Börde erfolgt die Anbindung des SPNV über nachfolgende Strecken:

Braunschweig – Oebisfelde – Stendal (KBS 301)

Diese Strecke hat für den Nahverkehr innerhalb des Landkreises Börde keine grundlegende Bedeutung, stellt jedoch eine wichtige Verbindung zu den Knoten Braunschweig, Wolfsburg und Stendal dar. Die Bedienung erfolgt durch entsprechende Angebote des Produktes RegionalBahn (RB). Dabei wird in den Hauptverkehrszeiten ein Angebot eines annähernden 1-h-Taktes erreicht.

(Schönebeck) – Magdeburg – Wolmirstedt – Stendal (KBS 305/309):

Über die Strecke verkehren die RB-Linien Magdeburg – Stendal – Uelzen (2-h-Takt) und Magdeburg – Wittenberge (2-h-Takt). Weiterhin verkehrt die S-Bahn-Linie 1 zwischen Schönebeck – Magdeburg und Zielitz (KBS 309). Durch die bestehende Fahrplansystematik besteht so ein Angebot mit einem annähernden 30-min-Takt zwischen Magdeburg und Zielitz.

Magdeburg – Haldensleben – Oebisfelde (KBS 308):

Die Strecke durchquert den nördlichen Teil des Landkreises. Die Bedienung erfolgt durch die RB-Linien Magdeburg – Oebisfelde – Wolfsburg (ca. 2-h-Takt) und Magdeburg – Haldensle-

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schanweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

ben (ca. 2-h-Takt). Zwischen Magdeburg und Haldensleben entsteht so ein annähernder 1-h-Takt.

Magdeburg – Eisleben – Braunschweig (KBS 310):

Die Strecke erschließt den Landkreis in Ost-West Richtung. Zwischen Braunschweig und Magdeburg verkehrt dabei eine RB-Linie im 1-h-Takt.

Magdeburg – Oschersleben – Halberstadt – (Thale) (KBS 315):

Die Strecke erschließt den Süden des Landkreises. Über die Strecke verkehren Züge des Produktes HarzElbeExpress (HEX) mit unterschiedlichen Haltekonzepten. In der Regel ergibt sich ein 2-h-Takt mit Halt an allen Bahnhöfen, wobei Oschersleben in jeder Stunde durch unterschiedliche Produkte bedient wird.

In der folgenden **Abbildung 6** sind die Strecken und Linienverläufe für den SPNV grafisch dargestellt.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 56 80 60 . Fax 030.29 56 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

4. VERKEHRLICHE ENTWICKLUNG

Die verkehrliche Entwicklung ist überwiegend abhängig von den Entwicklungen zu Zahl und Struktur der Bevölkerung. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird dabei durch die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 – 2025, nachfolgend skizzierte, Entwicklung prognostiziert.

Bis zum Jahre 2015 ist im Vergleich zu 2005 mit einem Rückgang der Einwohnerzahlen im Landkreis Börde auf ca. 167.000 Personen (-14.000 / -7,3 %) zu rechnen. Dieser Prozess der Schrumpfung der Bevölkerungszahlen wird sich bis zum Jahr nur geringfügig abschwächen. Die Bevölkerung wird demnach im Jahr 2025 noch ca. 160.000 Personen betragen.

Es ist damit zu rechnen, dass der Rückgang der Bevölkerung noch dynamischer verläuft als prognostiziert. Dies ergibt sich durch die aktuelle Entwicklung. Die prognostizierten Bevölkerungszahlen für das Jahr 2010 wurden bereits Ende 2008 erreicht.

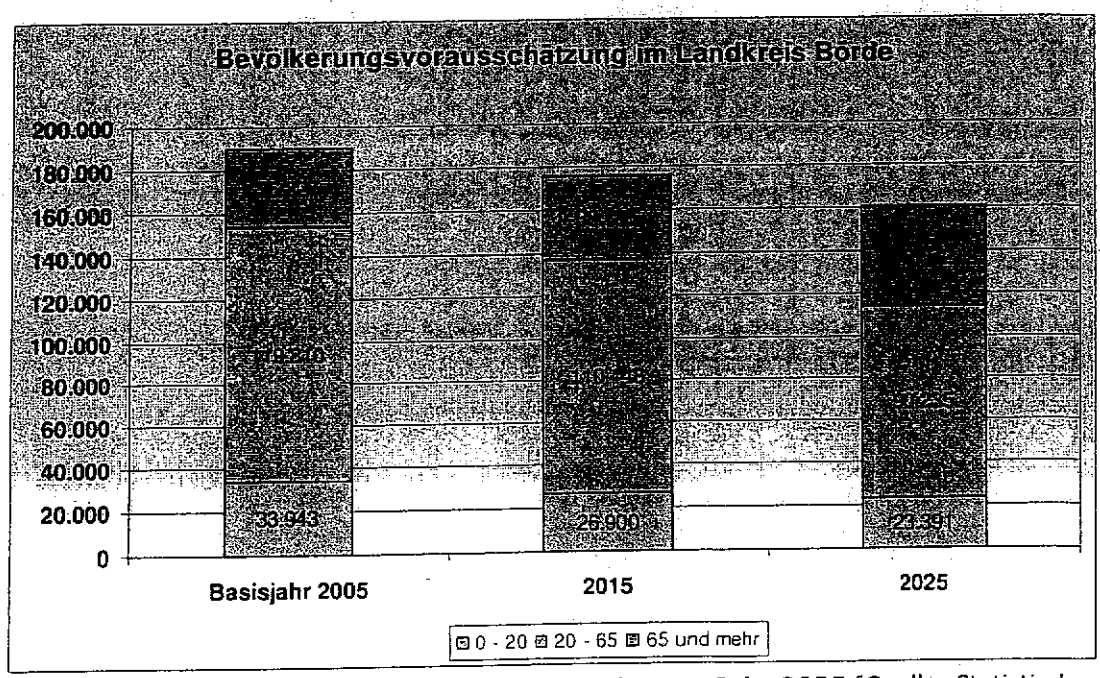

Abbildung 8: Bevölkerungsvorausschätzung bis zum Jahr 2025 [Quelle: Statistisches Landesamt Sachen-Anhalt; 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 – 2025]

Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen ergibt sich gleichzeitig eine Veränderung bzw. Verschiebung in der Einwohnerstruktur.

Dabei ergeben sich folgende Charakteristika:

- eine weitere Verschiebung der Alterstruktur in Richtung 65+,
- einen weiteren Rückgang der Personenzahl im Erwerbsalter (Wohnortprinzip),
- ein deutlicher Rückgang der Jugendquote.

Aufgrund des niedrigeren Anteils an Kindern und Jugendlichen einerseits sowie der immer weiter steigenden Lebenserwartung auf der anderen Seite, und der damit länger anhaltenden Pkw-Verfügbarkeit der älteren Bevölkerung besteht für den ÖPNV weiterhin ein schwieriges Umfeld. In diesem Zusammenhang ist vor allem der starke Rückgang der Bevölkerungsgruppe von 0 – 20 Jahren von Bedeutung, da im Regionalverkehr ein wesentlicher Teil der Nachfrage sich aus dieser Gruppe speist. Damit einher gehen entsprechende Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der VU aufgrund sinkender Einnahmen nach § 45a PBefG.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

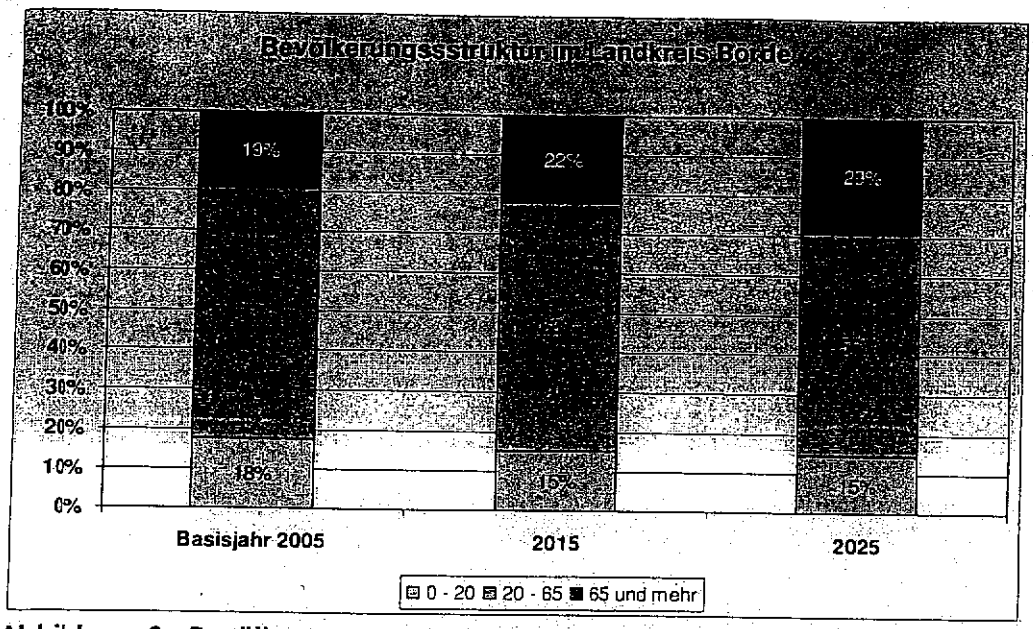

Abbildung 9: Bevölkerungsstruktur bis zum Jahr 2025 [Quelle: Statistisches Landesamt Sachen-Anhalt; 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2005 – 2025]

Für eine allgemeine Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens im ÖPNV wurde davon ausgegangen, dass es keine Angebotseinschränkungen über ein kalkuliertes Maß hinaus gibt. Das heißt prinzipiell: keine weiteren Angebotsreduzierungen bezogen auf das Gesamtvolumen, dabei aber natürlich mögliche Umschichtungen zwischen Teilräumen, Relationen, konventionellen und alternativen Angeboten.

Es ist davon auszugehen, dass die Nutzerstruktur der Bevölkerungsstruktur folgt und damit der Anteil der älteren Fahrgäste zunimmt. Gleichzeitig wird der Anteil des Schülerverkehrs, der mittlerweile das wichtigste Segment im Regionalverkehr darstellt, überdurchschnittlich abnehmen. Neue Potenziale werden vor allem in einem stärkeren Zusammenwachsen der ehemaligen zwei Vorkreise zum jetzigen Landkreis Börde gesehen. Von daher kommt der kontinuierlichen Entwicklung der Buslinie 510 eine wesentliche Bedeutung zu.

Für den Landkreis Börde ergibt sich daraus folgende Entwicklung:

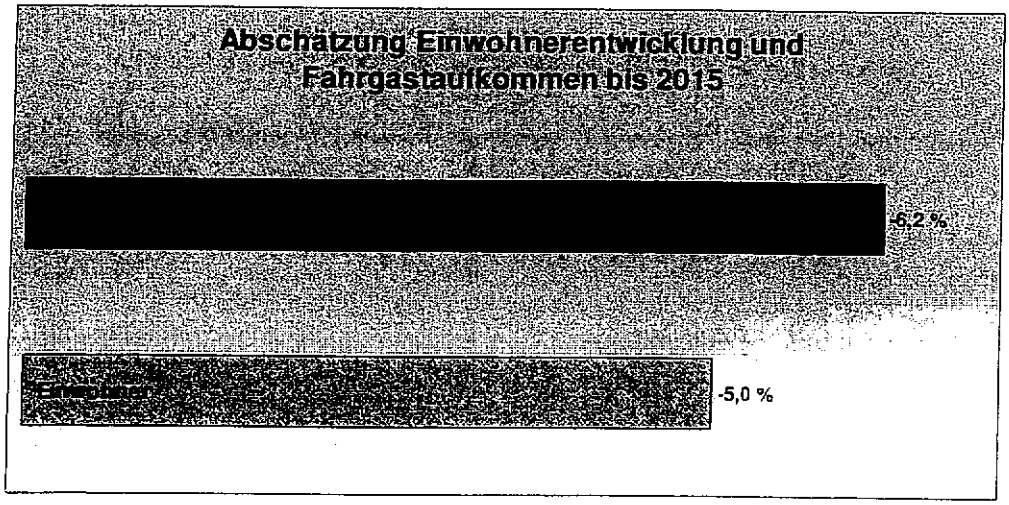

Abbildung 10: Abschätzung Einwohnerentwicklung und Fahrgastaufkommen im Landkreis Börde (Bezugsjahr 2008)

- Einheitliches Marketing für den gesamten Verbundraum.

Alternative Bedienungsformen können unter diesen Voraussetzungen eine wichtige Ergänzung zum konventionellen Linienverkehr und sollten auch im Landkreis Börde zunehmend an Bedeutung gewinnen.

5.4 Liniengrundkonzeption

Analog zu den unter Abschnitt 5.2 entwickelten Richtlinien erfolgt eine Einteilung der Linien in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz. Dabei wird eine neue Nummerierung gewählt, die sich an einer sinnvollen Einordnung in die Systematik des *Magdeburger Regionalverkehrsverbundes* orientiert. Linien mit dem Einsatz alternativer Bedienungsformen werden entsprechend ihrer möglichen Fahrthäufigkeiten den entsprechenden Netzen zugeordnet und nicht gesondert ausgewiesen. Eine Ausnahme bildet Hauptnetz A, in dem als *Premiumnetz* nur Linien im konventionellen Linienverkehr zusammengefasst sind.

Die bestehenden Vorgaben sehen folgende Grundnummerierung vor:

- Liniennummern 600 bis 609: Landeslinien
- Liniennummern 610 bis 649: Verkehre der OhreBus (Bedienbereich Nord)
- Liniennummern 650 bis 699: Verkehre der KVG (Bedienbereich Süd).

5.4.1 Landeslinien

- Linie 600 (alt 510): Oschersleben – Seehausen – Rottmersleben – Haldensleben
- Linie 601 (alt 601): Haldensleben – Wolmirstedt
- Linie 602 (alt 8): Magdeburg – Wanzleben – Remkersleben/Schermcke – Seehausen – Eilsleben
- Linie 603 (alt 17): Oschersleben – Wanzleben – Hohendodeleben – Magdeburg (in Planung)

5.4.2 Bedienbereich Nord

(1) Hauptnetz

Hauptverbindungsrelation Regionalbus (Hauptnetz (A))

- Linie 610 (alt 605): Wolmirstedt – Elbeu – Barleben – Magdeburg
- Linie 611 (alt 606): Wolmirstedt – Colbitz
- Linie 612 (alt 615): Rottmersleben – Nordgermersleben – Bornstedt – Magdeburg
- Linie 613 (alt 617): Rottmersleben – Ackendorf – Kl. Ammensleben – Ebendorf – Barleben – Magdeburg
- Linie 614 (alt 618): Rottmersleben – Schackensleben – Hermsdorf – Irxleben – Magdeburg

Verbindungsrelation Bus (Hauptnetz (B))

- Linie 615 (alt 603): Haldensleben – Neuenhofe – Hütten – Born
- Linie 616 (alt 614): Haldensleben – Bebertal – Erxleben – Eilsleben
- Linie 617 (alt 621): Haldensleben – Erxleben – Schwanefeld

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schanweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

- Linie 618 (alt 623): Beendorf – Weferlingen – Süplingen – Haldensleben
- Linie 619 (alt 624): Haldensleben – Flechtingen – Behnsdorf – Weferlingen – Döhren
- Linie 620 (alt 631): Haldensleben – Calvörde – Mannhausen – Piplockenburg
- Linie 621 (alt 633): Haldensleben – Uthmöden – Klüden – Zobbenitz – Elsebeck
- Linie 622 (alt 604): Wolmirstedt – Glindenberg – Magdeburg
- Linie 623 (alt 607): Wolmirstedt – Zielitz – Angern – Wenddorf – Mahlwinkel – Bertingen
- Linie 624 (alt 609): Mahlwinkel – Burgstall – Blätz – Dolle – Colbitz – Wolmirstedt
- Linie 625 (alt 611): Rogätz – Angern – Wenddorf – Mahlwinkel – Bertingen

(2) Ergänzungsnetz

Erschließungs- und Zubringerrelationen

- Linie 630 (alt 610): Wolmirstedt – Gr. Ammensleben – Irxleben – Magdeburg – Wellen – Ochtmersleben
- Linie 631 (alt 608): Samswegen – Wolmirstedt – Zielitz – Loitsche – Schricke – Farsleben
- Linie 632 (alt 619): Wellen – Haldensleben
- Linie 633 (alt 632): Haldensleben – Flechtingen – Oebisfelde
- Linie 634 (alt 629): Erxleben – Döhren – Weferlingen – Beendorf

Schülerverkehrsrelationen

- Linie 635 (alt 602): Neuenhofe – Hillersleben – Wedringen – Vahldorf
- Linie 636 (alt 613): Niederndodeleben – Irxleben – Gr. Santersleben – Ackendorf – Haldensleben
- Linie 637 (alt 620): Eichenbarleben – Irxleben – Niederndodeleben
- Linie 638 (alt 622): Bartensleben – Süplingen – Haldensleben
- Linie 639 (alt 625): Weferlingen – Beendorf – Erxleben – Uhrsleben
- Linie 640 (alt 627): Weferlingen – Rätzlingen – Mannhausen
- Linie 641 (alt 628): Weferlingen – Hödingen – Bregenstedt – Altenhausen – Erxleben
- Linie 642 (alt 630): Weferlingen – Oebisfelde – Buchhorst – Frankenfelde
- Linie 643 (alt 626): Calvörde – Flechtingen – Behnsdorf – Weferlingen – Döhren – Everingen
- Linie 644 (alt 634): Bülstringen – Flechtingen – Calvörde
- Linie 645 (alt 635): Wegenstedt – Calvörde – Lössewitz – Zobbenitz – Dorst
- Linie 646 (alt 636): Wegenstedt – Calvörde – Wieglitz – Flechtingen – Grauingen

5.4.3 Bedienbereich Süd

(1) Hauptnetz

Verbindungsrelation Bus (Hauptnetz (B))

- Linie 651 (alt Linie 1): Oschersleben – Hadmersleben – Wanzleben – Altenweddingen – Osterweddingen – Magdeburg
- Linie 657 (alt Linie 7): Oschersleben – Altbrandsleben – Seehausen – Eilsleben – Ummendorf – Belsdorf

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

5.5 Linienbündelung

5.5.1 Grundlagen

Die Rechtsgrundlage der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Abs. 2 des PBefG:

„Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, **kann** in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 **die Genehmigung** für eine Linie oder für mehrere Linien **gebündelt erteilt werden**."

Die Erteilung der Genehmigung liegt dabei im Ermessen der Genehmigungsbehörde. Eine Bündelung ist dabei nur zulässig, wenn und soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert. Dabei besitzt im Regionalverkehr insbesondere der Aspekt einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung mit einem Mix aus guten und schlechten Linien bzw. der Abgrenzung von Linien mit bestimmten wirtschaftlichen oder räumlichen Merkmalen eine wesentliche Bedeutung. Daraus lässt sich auch für den Landkreis Börde die Notwendigkeit einer Linienbündelung ableiten.

Der konkret gewählte Ansatz orientiert sich dabei an der Definition von Teilräumen, bei denen die Linien jeweils in einem funktionalen Zusammenhang stehen.

Für die einzelnen Teilnetze wird davon ausgegangen, dass alle Siedlungseinheiten ab 100 Einwohnern zumindest an einzelnen Wochentagen bedient werden.

5.5.2 Abgrenzung der Teilnetze

(1) Teilnetz Nord 1

- Linie 618 (alt 623): Beendorf – Weferlingen – Süplingen – Haldensleben
- Linie 619 (alt 624): Haldensleben – Flechtingen – Behnsdorf – Weferlingen – Döhren
- Linie 620 (alt 631): Haldensleben – Calvörde – Mannhausen – Piplockenburg
- Linie 621 (alt 633): Haldensleben – Uthmöden – Klüden – Zobbenitz – Elsebeck
- Linie 633 (alt 632): Haldensleben – Flechtingen – Oebisfelde
- Linie 634 (alt 629): Erxleben – Döhren – Weferlingen – Beendorf
- Linie 638 (alt 622): Bartensleben – Süplingen – Haldensleben
- Linie 640 (alt 627): Weferlingen – Rätzlingen – Mannhausen
- Linie 641 (alt 628): Weferlingen – Hödingen – Bregenstedt – Altenhausen – Erxleben
- Linie 642 (alt 630): Weferlingen – Oebisfelde – Buchhorst – Frankenfelde
- Linie 643 (alt 626): Calvörde – Flechtingen – Behnsdorf – Weferlingen – Döhren – Everingen
- Linie 644 (alt 634): Bülstringen – Flechtingen – Calvörde
- Linie 645 (alt 635): Wegenstedt – Calvörde – Lössewitz – Zobbenitz – Dorst
- Linie 646 (alt 636): Wegenstedt – Calvörde – Wieglitz – Flechtingen – Grauingen
- Linie 648 (alt 701): Haldensleben, KOM-Bhf. – Süplinger Berg – Kreiskrankenhaus
- Linie 649 (alt 702): Haldensleben, KOM-Bhf. – Gerikestraße – Friedhof – Markt – KOM-Bhf.

(2) Teilnetz Nord 2

- Linie 601 (alt 601): Haldensleben – Wolmirstedt
- Linie 612 (alt 615): Rottmersleben – Nordgermersleben – Bornstedt – Magdeburg
- Linie 615 (alt 603): Haldensleben – Neuenhofe – Hütten – Born

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schamweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

- Linie 616 (alt 614): Haldensleben – Bebertal – Erxleben – Eilsleben
- Linie 617 (alt 621): Haldensleben – Erxleben – Schwanefeld
- Linie 632 (alt 619): Wellen – Haldensleben
- Linie 635 (alt 602): Neuenhofe – Hillersleben – Wedringen – Vahldorf
- Linie 636 (alt 613): Niederndodeleben – Irxleben – Gr. Santersleben – Ackendorf – Haldensleben
- Linie 637 (alt 620): Eichenbarleben – Irxleben – Niederndodeleben
- Linie 639 (alt 625): Weferlingen – Beendorf – Erxleben – Uhrsleben

(3) Teilnetz Nord 3

- Linie 610 (alt 605): Wolmirstedt – Elbeu – Barleben – Magdeburg
- Linie 611 (alt 606): Wolmirstedt – Colbitz
- Linie 613 (alt 617): Rottmersleben – Ackendorf – Kl. Ammersleben – Ebendorf – Barleben – Magdeburg
- Linie 614 (alt 618): Rottmersleben – Schackensleben – Hermsdorf – Irxleben – Magdeburg
- Linie 622 (alt 604): Wolmirstedt – Glindenberg – Magdeburg
- Linie 623 (alt 607): Wolmirstedt – Zielitz – Angern – Wenddorf – Mahlwinkel – Bertingen
- Linie 624 (alt 609): Mahlwinkel – Burgstall – Blätz – Dolle – Colbitz – Wolmirstedt
- Linie 625 (alt 611): Rogätz – Angern – Wenddorf – Mahlwinkel – Bertingen – (Tangerhütte)
- Linie 630 (alt 610): Wolmirstedt – Gr. Ammensleben – Irxleben – Magdeburg – Wellen – Ochtmersleben
- Linie 631 (alt 608): Samswegen – Wolmirstedt – Zielitz – Loitsche – Schricke – Farsleben

(4) Teilnetz Süd 1

- Linie 652 (alt Linie 2): Hötensleben – Eilsleben – Magdeburg
- Linie 653 (alt Linie 3): Oschersleben – Wulferstedt – Neuwegersleben – Ausleben – Wackersleben – Hötensleben – Schöningen
- Linie 655 (alt Linie 5): Oschersleben – Neubrandsleben – Neindorf – Ausleben – Üplingen – Völpke
- Linie 656 (alt Linie 6): Oschersleben – Günthersdorf – Gröningen – Dalldorf – Kloster Gröningen – Kroppenstedt
- Linie 657 (alt Linie 7): Oschersleben – Altbrandsleben – Seehausen – Eilsleben – Ummendorf – Belsdorf
- Linie 658 (alt Linie 10): Oschersleben – Ausleben – Hötensleben – Völpke – Harbke – Wefensleben – Eilsleben
- Linie 661 (alt Linie 11): Völpke – Harbke – (Eilsleben – Wefensleben) – Marienborn – Völpke
- Linie 663 (alt Linie 13): Magdeburg – Niederndodeleben – Gr. Rodensleben – Dreileben – Seehausen – Druxberge – Eilsleben – Neindorf
- Linie 666 (alt Linie 16): Wefensleben – Völpke – Harbke – Helmstedt
- Linie 668 (alt Linie 18): Oschersleben – Hordorf – Krottorf – Gröningen – Kroppenstedt
- Linie 669 (alt Linie 19): Oschersleben: Gewerbegebiet – Friedhof

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schanweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

6. ERGÄNZENDE RAHMENBEDINGUNGEN

6.1 Qualitätsstandards

6.1.1 Fahrzeugstandards

Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards für den ÖPNV im Landkreis Börde werden empfohlen:

- das Durchschnittsalter der Fahrzeuge sollte 10 Jahre nicht überschreiten,
- Anwendung der Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale nach den EU-Fahrzeugrichtlinien und VDV-Rahmenempfehlungen (inklusive der Ausstattung für Barrierefreiheit, Rollstuhlplätze usw.),
- mindestens Einhaltung der im Jahr der Erstzulassung geltenden Umweltstandards.

6.1.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation für den Landkreis Börde ist eingebettet in die Informationssysteme der beauftragten Verkehrsunternehmen KVG und OhreBus.

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

- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sind Informationsmedien wie Fahrplanheft und Internet weiterzuentwickeln.
- Die verwendeten Medien sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Mindestinhalt:
  - Tarife,
  - Beförderungsbedingungen,
  - verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner)
  - Fahrpläne,
  - Liniennetzplan,
  - Informationen zu Angebot und Nutzungsbedingungen alternativer Bedienungsformen.
- Einzelplanungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
- Für ein gezieltes Marketing sollten verstärkt die wöchentlichen Anzeigenblätter genutzt werden.
- Mittelfristig sollte die Fahrgastinformation im Landkreis Börde in einen bedienbereichübergreifenden Auftritt gebracht werden.
- Vorbehaltlich der politischen Zustimmung soll für Fragen des Marketing zukünftig auch die Aktivität des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes genutzt werden.
- Die Ausgestaltung der allgemeinen Beförderungsbedingungen einschließlich der Beförderung von Fahrrädern obliegt dem jeweiligen Verkehrsbetrieb. Für den Landkreis Börde wird angestrebt, die Beförderungsbedingungen der im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen sowie des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes einheitlich zu gestalten.

Die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erleichtert dem Fahrgast die Benutzung. Daher sind klare und verständliche Fahrgastinformationen eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des ÖPNV.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schamweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

6.1.3 Weitere Qualitätsstandards

Personalstandards

Folgende einheitliche Personalmindeststandards werden für den Landkreis Börde empfohlen:

- Die berufliche Qualifikation des Personals muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.
- Das Personal mit Kundenkontakt sollte ein einheitliches und ordentliches Erscheinungsbild aufweisen und über Orts- und spezifische Kenntnisse (Tarife u. Ä.) verfügen.
- Eine der Tätigkeit entsprechende umfassende Kommunikationsfähigkeit der Busfahrer mit den Nutzern des ÖPNV wird vorausgesetzt.
- Das Fahrpersonal sollte zusätzlich zu den Themen Fahrgastssicherheit und Konfliktbewältigung geschult sein.

Qualitäts- und Beschwerdemanagement

Folgende einheitliche Mindeststandards zum Qualitäts- und Beschwerdemanagement für den Landkreis Börde werden erwartet:

- Im Rahmen der Gültigkeit des Nahverkehrsplans ist hierzu ein einheitlicher Standard für den Nahverkehrsraum zu entwickeln. Dieser kann in der nächsten Generation der Verkehrsverträge bzw. Betrauungsvereinbarungen entsprechend aufgenommen werden.
- Das Beschwerdemanagement ist als Bestandteil eines attraktiven ÖPNV entsprechend zu fördern. Hierzu sind die Fahrgastrechte zu stärken.
- Seitens der Verkehrsunternehmen sollten definierte Auskunftspflichten zu fest definierten Zeitpunkten (z. B. Jahresende) gegenüber dem jeweiligen Aufgabenträger zum durchgeführten Leistungsumfang und zur Einhaltung der Qualitätsstandards bestehen.

6.2 Organisationsstruktur

Es wird eine Beibehaltung der Organisationsstruktur mit einer klaren Trennung der Ebenen „Besteller" und „Ersteller" sowie unter Berücksichtigung der Verflechtungen und Synergieeffekte im Rahmen der Entwicklung des *Magdeburger Regionalverkehrsverbundes* empfohlen.

Als Kernaufgaben der auf Landkreisebene angesiedelten Besteller-Einheit sind anzusehen:

- die strategische Planung und Weiterentwicklung bzw. Konkretisierung der Konzeption des regionalen ÖPNV bzw. der regionalen Nahverkehrsplanung,
- die Vorbereitung der „Bestellung"/Ausschreibung der Verkehrsleistungen bzw. Auferlegung oder vertragliche Vereinbarung von Gemeinwohlverpflichtungen im ÖPNV sowie Vertrags-Controlling,
- die regionale Koordinierung des ÖPNV bei kreisübergreifenden Linien bzw. im Zusammenhang mit der Arbeit des *Magdeburger Regionalverkehrsverbundes,*
- die Abstimmungen mit den kreisangehörigen Kommunen,
- ggf. die Koordination der Investitionen im Bereich der Infrastruktur des ÖPNV (Haltestellen etc.) und die Verwaltung der entsprechenden Haushaltsmittel.

Auf Seiten der Verkehrsunternehmen wird eine Kooperation empfohlen. Dies bleibt aber eine originäre Entscheidung des jeweiligen Unternehmens bzw. seines Eigentümers.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

7. FINANZIERUNG

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG LSA obliegt die Finanzverantwortung für den ÖPNV dem Aufgabenträger. Der Öffentliche Personennahverkehr ist dabei grundsätzlich durch Fahrgelderlöse zu finanzieren. Zuwendungen an Nahverkehrsunternehmen sind nur als Ausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zulässig (§8 Abs. 2). Zur Erfüllung ihrer Aufgaben erhalten die Aufgabenträger Finanzmittel seitens des Landes.

Da für die zukünftige Entwicklung aufgrund der Überarbeitung des ÖPNVG derzeit eine unklare Ausgangssituation bei der Finanzierung besteht und im Hinblick auf die betrieblichen Rahmendaten entsprechende Aggregationen erforderlich sind, wurde eine zusammenfassende Darstellung als Worst Case-Ansatz gewählt. Dieser beschreibt den ungünstigsten (anzunehmenden) Fall. Dabei wurden folgende Rahmenbedingungen zugrunde gelegt:

- Kosten- und Erlösstruktur des Jahres 2009,
- gleichbleibendes Leistungsvolumen des Verkehrsangebotes,
- jährliche Steigerung der Aufwendungen um 2,1 % p. a. (durchschnittlich Teuerungsrate in Deutschland seit 1990; Quelle: Statistisches Bundesamt),
- Rückgang der Fahrgäste um ca. 6,2 % von 2008 bis 2015 (s. Abschnitt 4),
- Erlössteigerung durch Tarifanhebungen von 1,5 % p. a.,
- Beibehaltung sonstiger Erlöse in bisheriger Höhe (Ausnahme: einmalige Erträge aus Anlagenverkäufen der OhreBus in Höhe von ca. 400 Tsd € im Jahr 2009 werden nicht fortgeschrieben),
- Beibehaltung sonstiger Zuwendungen (z. B. Zuwendungen für Busergänzungsleistungen) in bisheriger Höhe,
- Rückgang Einnahmen aus § 45a PBefG um ca. 5 % von 2009 zu 2010 (Fortschreibung Entwicklung von 2008 zu 2009),
- Zuwendungen zu den Landeslinien 600 (alt 510) und 601 (alt 601) von jährlich 450 Tsd €,
  (Es wird unterstellt, dass ab 2011 die Landeslinie 602 (alt 8) und ab 2012 die Landeslinie 603 (alt 17) realisiert werden. Die geschätzten Zuwendungen betragen jährlich 200 Tsd € für die Linie 602 bzw. 110 Tsd. € für die Linie 603.)
- Gründung des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes (marego) Ende 2010 mit Umlagenfinanzierung durch Verkehrsbetriebe mit ca. 100 Tsd €,
- Einbeziehung Änderung des ÖPNVG LSA (Entwurf vom 21.04.2010).

Für die Abschätzung des Finanzierungsbedarfs gelten daneben die folgenden Randbedingungen, welche sich aus dem Entwurf zur Änderung des ÖPNVG LSA ab 2011 ergeben:

- In § 8 ist eine Erhöhung der Zuweisung der zweckgebundenen Mittel für den Straßenpersonenverkehr von 37 Mio € auf 39 Mio € für das Land Sachsen-Anhalt insgesamt vorgesehen. Der Anteil für die einzelnen Landkreise ist variabel und richtet sich nach bestimmten Kriterien, die in Abs. 4 definiert werden. Gleichzeitig wird gefordert, dass mindestens 20 % für Investitionen zu verwenden sind. Für die folgenden Berechnungen wird angenommen, dass der Anteil des Landkreises Börde am Gesamtvolumen analog der bisherigen Verteilung konstant bleibt. Damit ergibt sich eine Erhöhung der Zuweisung aus § 8 ÖPNVG LSA um ca. 5,4 %. Der dabei zu erbringende Anteil von 20 % Investitionen wird entsprechend der Vorgabe des Gesetztes angenommen und über die Verkehrsbetriebe realisiert.
- Nach § 9 stehen für den Ausbildungsverkehr im Land Sachsen-Anhalt ab 2011 nunmehr 31 Mio € jährlich bis zum Jahr 2013 (einschließlich) zur Verfügung. Dem Landkreis Börde stehen davon 8,60 % zu. Dies entspricht 2.666 Tsd €. Für die Jahre 2014 und 2015 werden diese Angaben fortgeschrieben. Da noch nicht geklärt ist, ob

diese Zuweisungen umsatzsteuerpflichtig sind, werden im Sinne des Worst Case-Ansatzes 7 % MwSt abgezogen.

Die Entwicklung des Finanzierungsbedarfs auf dieser Grundlage bis 2015 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kosten	12.424	12.685	12.951	13.223	13.501	13.784	14.074
Umlage Finanzierung Verbundgesellschaft marego	0	0	100	100	100	100	100
Verkehrserlöse und Ausgleichszahlungen (inkl. Ausgleichszahlungen für Verluste aus MuM; ohne Ausgleich nach § 45a PBefG)	4.974	4.946	4.919	4.892	4.865	4.839	4.812
Ausgleich nach § 45a PBefG bzw. ab 2011 § 9 ÖPNVG LSA	2.425	2.304	2.492	2.492	2.492	2.492	2.492
Sonstige Erlöse	2.364	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964	1.964
Ausgleich nach § 8 ÖPNVG LSA (ohne Investitionszuweisung)	1.817	1.817	1.653	1.653	1.653	1.653	1.653
Zuwendungen Stadtlinien	63	63	63	63	63	63	63
Zuwendungen Landeslinien	159	450	650	760	760	760	760
Sonstige Zuwendungen	354	354	354	354	354	354	354
Zuwendung § 8 ÖPNVG LSA (Investitionszuwendungen)	0	0	413	413	413	413	413
Zuwendung Landkreis zum Defizitausgleich:	**675**	**787**	**544**	**733**	**1.037**	**1.347**	**1.663**

Tabelle 3: Geschätzte Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Landkreis Börde (Angaben in Tsd €)

Unter den oben angenommenen Randbedingungen ergibt sich für den Landkreis folgende Entwicklung des Finanzierungsbedarfs für den ÖPNV:

- Die jährlichen Kosten der Verkehrsunternehmen steigen vom Jahr 2009 bis zum Jahr 2015 um ca. 1,9 Mio € auf nunmehr 14,1 Mio €.
- Gleichzeitig sinken die Einnahmen aus Verkehrserlösen aufgrund der ungünstig verlaufenden demografischen Entwicklung.
- Zunahmen auf der Einnahmenseite sind insbesondere aufgrund von steigenden Ausgleichszahlungen nach § 8 und § 9 ÖPNVG LSA ab dem Jahr 2011 zu erwarten. Die entsprechenden gesetzlichen Änderungsvorschläge sind jedoch noch nicht beschlossen, sodass hier noch Änderungen möglich sind.
- Weitere Zuwendungen, die den Landkreis finanziell entlasten, ergeben sich durch die mögliche Realisierung der Landeslinien 602 und 603, wie im Entwurf zum ÖPNV-

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Scharnweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 66 80 60 . Fax 030.29 66 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de

Plan festgeschrieben. Unwägbarkeiten ergeben sich jedoch in Bezug auf den Realisierungszeitraum mit entsprechenden finanziellen Auswirkungen.

- Zusammenfassend ist bei den angenommenen Randbedingungen zu erwarten, dass insbesondere in den Jahren 2011 und 2012 der Finanzierungsbedarf des Landkreises für den ÖPNV im Vergleich zum Jahr 2009 sinkt. Ab dem Jahr 2013 ist dann für den Landkreis mit erhöhten Zahlungen zum Defizitausgleich der Verkehrunternehmen zu rechnen mit steigender Tendenz. Maßgebliche Ursachen sind Kostensteigerungen, die auf der Einnahmenseite nicht ausgeglichen werden können.

Zur Reduzierung des Defizits der Verkehrsunternehmen, das durch den Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV ausgeglichen werden muss, bestehen prinzipiell verschiedene Möglichkeiten, die im Folgenden kurz skizziert werden.

- Realisierung von innerbetrieblichen Kostensenkungen (Optimierungspotenzialen) bei den Verkehrsunternehmen
- Akquirierung von neuen Kundenpotenzialen durch verstärktes Marketing im Zuge der Einführung des Verkehrsverbundes
- Einführung alternativer Bedienformen in nachfragschwachen Zeiten
- Anpassung des Leistungsumfangs

Investitionen

Im Bereich der Investitionen ist die Erneuerung der Busflotte maßgebend. Stand 2009 befinden sich im Bestand der Verkehrsunternehmen 108 Busse (1 Kleinbus, 5 Midibusse, 83 Standard-Linienbusse und 19 Busse mit lenkbarer Hinterachse). Das Durchschnittsalter beträgt fast 9 Jahre.

Der Nahverkehrsplan schreibt bei den Qualitätsstandards der Fahrzeuge fest, dass das Durchschnittsalter der Busse 10 Jahre nicht überschreiten sollte. Um dem zu genügen ist es notwendig jährlich 6 bis 7 Fahrzeuge zu beschaffen. Dies entspricht der von den Verkehrsbetrieben geplanten Investitionsrate von jährlich sieben Fahrzeugen.

Das Land Sachsen-Anhalt wird sich mit der Änderung des ÖPNVG LSA aus der Fahrzeugförderung als Regelförderung zurückziehen. Investitionen der Verkehrsunternehmen sind nunmehr aus den Zuweisungen nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA zu finanzieren.

PBV . Planungsbüro für Verkehr . Schanweberstraße 56 . D-10247 Berlin . Fon 030.29 56 80 60 . Fax 030.29 56 80 61 . www.pbv-berlin.de . mail@pbv-berlin.de