



Landkreis  
Börde

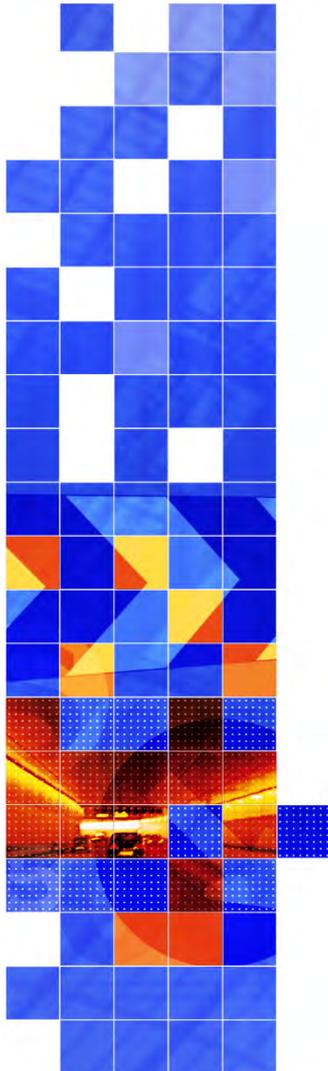
# Nahverkehrsplan ab 2017 für den Landkreis Börde

(Kreistagsbeschluss vom 15. November 2017)

Ansprechpartner: Fachdienst Wirtschaft  
Sabine Laue  
Fachdienstleiter Danny Schonscheck

Anschrift: Bornsche Straße 2  
39340 Haldensleben

Telefon: 03904 / 7240 1258  
Telefax: 03904 / 7240 51203  
E-Mail: [wirtschaft@boerdekreis.de](mailto:wirtschaft@boerdekreis.de)



B E S C H L U S S F A S S U N G

K R E I S T A G 2 0 1 7 / 8 0 / 0 4 9 3

## **Nahverkehrsplan ab 2017** für den Landkreis Börde

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

Landkreis Börde

Fachdienst Wirtschaft

Bornsche Straße 2  
39340 Haldensleben

D A T U M

20. November 2017



# A Inhalt

---

<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>5</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>Begriffserklärungen.....</b>	<b>7</b>
<b>B Anlass und Zielstellung .....</b>	<b>9</b>
<b>C Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplans .....</b>	<b>11</b>
<b>1. Rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen.....</b>	<b>11</b>
1.1 Europäisches Recht.....	11
1.2 Nationales Recht.....	11
1.2.1 Personenbeförderungsgesetz.....	11
1.2.2 Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) .....	12
1.3 Landesrecht .....	12
1.3.1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt.....	12
1.3.2 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen .....	13
1.4 Der organisatorische Rahmen .....	13
1.4.1 Aufgabenträgerschaft.....	13
1.4.2 Verkehrsverbund.....	13
1.5 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung .....	14
1.5.1 Übergeordnete Planungen.....	14
1.5.2 Bestehender Nahverkehrsplan.....	16
<b>2. Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele für den Landkreis Börde.....</b>	<b>17</b>
<b>D Raum- und verkehrsstrukturelle Analyse und Bewertung .....</b>	<b>19</b>
<b>1. Lage und Einordnung des Landkreises .....</b>	<b>19</b>
1.1 Geografische Einordnung.....	19
1.2 Verkehrliche Grundlagen und Raumordnung .....	19
<b>2. Bevölkerungsstruktur.....</b>	<b>20</b>
<b>3. Schulen und Schülerzahlen.....</b>	<b>22</b>
<b>4. Wirtschaftliche Situation und Beschäftigungsstruktur .....</b>	<b>23</b>
4.1 Beschäftigung.....	23

4.2	Wirtschaftsstandort .....	24
4.3	Berufspendler .....	24
4.4	Bewertung der wirtschaftlichen Situation .....	26
<b>5.</b>	<b>Individualverkehr .....</b>	<b>26</b>
5.1	Pkw-Verfügbarkeit und Motorisierungsgrad .....	26
5.2	Radverkehr .....	27
<b>6.</b>	<b>Öffentlicher Personenverkehr .....</b>	<b>28</b>
6.1	Erschließungsqualität .....	28
6.1.1	Schienenpersonennahverkehr .....	28
6.1.2	Regionalbusverkehr .....	30
6.1.3	Stadtbusverkehr .....	33
6.1.4	Flexible Bedienung.....	34
6.2	Anschlussqualität .....	36
6.2.1	Verknüpfungen im Landesnetz.....	36
6.2.2	Verknüpfungen Landesnetz - ÖSPV .....	36
6.2.3	Verknüpfungen im Regionalbusverkehr .....	37
6.2.4	Intermodale Verknüpfungen .....	37
6.3	Ausrüstungsqualität.....	39
6.3.1	Infrastruktur .....	39
6.3.2	Fahrzeuge.....	40
6.4	Tarifstruktur .....	41
6.5	Information, Marketing und Service .....	42
6.5.1	Servicezentrale.....	42
6.5.2	Fahrgastinformation.....	42
6.5.3	Fahrscheinverkauf.....	42
6.6	Stärken- und Schwächenanalyse.....	43
<b>7.</b>	<b>ÖPNV-Nachfragepotenziale und Entwicklungsprognose .....</b>	<b>45</b>
7.1	Schülerverkehr .....	45
7.1.1	Schulentwicklungsplanung .....	45
7.1.2	Freigestellter Schülerverkehr.....	45
7.2	Berufspendler- und Besorgungsverkehr .....	46
7.3	Tourismus-, Freizeit- und Besucherverkehr .....	46
<b>E</b>	<b>Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV.....</b>	<b>48</b>
<b>1.</b>	<b>Festsetzungen und Zielstellungen .....</b>	<b>48</b>
1.1	Linienbündelung.....	48
1.2	Zielstellungen .....	49
1.3	Hierarchie des Verkehrsnetzes.....	50

<b>2. Netz- und Bedienungskonzept.....</b>	<b>51</b>
2.1 Landesnetz.....	51
2.2 ÖSPV-Netz im Landkreis Börde.....	51
2.2.1 Hauptnetz .....	52
2.2.2 Nebennetz.....	52
<b>3. Qualitätsstandards.....</b>	<b>56</b>
3.1 Erschließungsqualität .....	56
3.2 Bedienungsqualität .....	57
3.2.1 Zeitliche Erschließung .....	57
3.2.2 ÖSPV-Regionalverkehr .....	57
3.2.3 ÖSPV-Stadtverkehr.....	58
3.2.4 Kreisübergreifende Verbindungen.....	59
3.2.5 Pünktlichkeit.....	59
3.3 Verbindungsqualität.....	60
3.3.1 Verknüpfungspunkte .....	60
3.3.2 Anschlüsse.....	61
3.3.3 Erreichbarkeit .....	61
3.3.4 Intermodale Verknüpfungen .....	62
3.4 Barrierefreiheit .....	63
3.4.1 Regelwerke und technische Normen zur Barrierefreiheit.....	63
3.4.2 Ausnahmebestimmungen und Ermessensspielraum .....	64
3.4.3 Aspekte der Barrierefreiheit im ÖPNV .....	65
3.4.4 Personenkreise mit Nutzerbeeinträchtigungen .....	65
3.5 Ausrüstungsqualität.....	67
3.5.1 Zugangsstellen und Zuwegungen .....	67
3.5.2 Fahrzeuge.....	70
3.5.3 Betriebsabläufe .....	72
3.5.4 Fahrgastinformation und Vertrieb .....	73
3.5.5 Personal.....	75
3.6 Servicequalität .....	75
3.6.1 Kundenservice .....	75
3.6.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.....	76
3.6.3 Spezielle Fahrgastgruppen .....	76
3.7 Qualitäts- und Beschwerdemanagement.....	77
3.8 Tarif.....	78
<b>F Finanzierung.....</b>	<b>79</b>
<b>G Anlagen.....</b>	<b>82</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung D-1:	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Börde 2000 - 2015.....	20
Abbildung D-2:	Altersstruktur der Bevölkerung absolut in Entwicklung und Prognose.....	21
Abbildung D-3:	Altersstruktur der Bevölkerung relativ in Entwicklung und Prognose.....	21
Abbildung D-4:	Entwicklung der Bevölkerung in der Altersgruppe 0-18 Jahre (Kinder und Jugendliche) .....	22
Abbildung D-5:	Schülerzahlen nach Schultypen .....	23
Abbildung D-6:	Arbeitsmarktdaten Landkreis Börde .....	24
Abbildung D-7:	Pendlerstatistik sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreis Börde (bzgl. Kreisgrenze) .....	25
Abbildung D-8:	Gesamtbetrachtung Pendlerbeziehungen des Landkreises Börde 2015 .....	26
Abbildung D-9:	Gesamtbetrachtung Pendlerbeziehungen im Binnenverkehr (Quell- und Zielverkehr).....	26
Abbildung D-10:	Pkw-Motorisierung der Bevölkerung des Landkreises Börde (im Vergleich) .....	27
Abbildung D-11:	Bus-Bahn-Landesnetz Landkreis Börde 2016/17 .....	29
Abbildung D-12:	Regionalbuslinien im Landkreis Börde (Auszug Verbunddokument marego).....	32
Abbildung D-13:	Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im Landkreis Börde.....	33
Abbildung D-14:	Stadtbusverkehre in Haldensleben (Abb. oben) und Oschersleben (Bode) (Abb. unten); Quelle: marego.....	35
Abbildung D-15:	Alter der Fahrzeugflotte BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH .....	40
Abbildung E-1:	Schematische Darstellung des Wirkungskreises vom Kombi-Bus .....	55
Abbildung E-2:	Umsetzung barrierefreie Gestaltung der Haltestellen im Landkreis Börde .....	68

## Tabellenverzeichnis

Tabelle C-1:	Evaluierungsergebnisse der landesbedeutsamen Buslinien.....	16
Tabelle D-1:	Maßgebende Arbeitgeber im Landkreis Börde .....	24
Tabelle D-2:	Verkehrsangebot SPNV und Landesnetz 2016/17 im Landkreis Börde .....	30
Tabelle D-3:	Angebot der Stadtbusverkehre im Landkreis Börde (Stand 08/2016).....	33
Tabelle D-4:	Intermodale Verknüpfungen an SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Börde .....	38
Tabelle D-5:	Stand zum barrierefreien Ausbau der ÖSPV-Haltestellen im Landkreis Börde nach Gemeinden .....	39
Tabelle D-6:	Stärken- und Schwächen-Analyse.....	44
Tabelle E-1:	Gliederung des Liniennetzes .....	51
Tabelle E-2:	Landesbedeutsame Buslinien im Landkreis Börde.....	52
Tabelle E-3:	Konzepte alternativer Bedienformen .....	54
Tabelle E-4:	Mindestbedienung.....	57
Tabelle E-5:	Richtwerte für Reisezeiten .....	62
Tabelle E-6:	Anforderungen an Informationsmedien.....	74

## Begriffserklärungen

B+R	„Bike and Ride“ umschreibt ein Prinzip in der Verkehrsplanung bei dem in Haltestellen-/Bahnhofsnähe gesondert beschilderte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden, die eine spezielle Zuwegung zur ÖPNV-Zugangsstelle aufweisen können.
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2016 (BGBl. I S. 1757)
GVBl. LSA	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Sachsen-Anhalt
HBVA	Hinweise für barrierefreie Anlagen
HVZ	Hauptverkehrszeit
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt
KBS	Kursbuchstrecke
Kombi-Bus	Form der alternativen Bedienung im ÖPNV: Hierbei werden Personenbeförderungsleistungen mit Sachbeförderungsleistungen kombiniert, um Ressourcen zu bündeln und zu sparen. „Liefertermine“ werden durch den Fahrplan vorgegeben.
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr; entspricht der Einheit aus ÖSPV und SPNV
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
ÖPNVG LSA	Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt vom 31. Juli 2012, zuletzt geändert am 17. Dezember 2014 (GVBl. LSA S. 525, 528)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
P+R	„Park and Ride“ beschreibt ein Prinzip in der Verkehrsplanung bei dem in Haltestellen-/Bahnhofsnähe gesondert beschilderte Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge geschaffen werden, die eine spezielle Zuwegung zur ÖPNV-Zugangsstelle vorweisen können. Das Verkehrszeichen Nr. 316 kennzeichnet eine solche P+R-Anlage.
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

<b>RBL</b>	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem; im Landkreis Börde kommt ein modifiziertes RBL zum Einsatz, das sogenannte „INSA-RBL“
<b>SEPI</b>	Schulentwicklungsplan 2014-2019 für den Landkreis Börde
<b>REP</b>	Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg - 1. Entwurf vom 02.06.2016
<b>Rufbus (Anrufbus)</b>	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 leeren Fahrten mehr stattfinden müssen. Rufbusse verkehren i. d. R. fahrplan- und liniengebunden.  Alternativ könnten Anrufsammeltaxis ohne diese Bindung im Flächenbetrieb („Haustürbedienung“) als Gelegenheitsverkehr nach § 46 ff. PBefG eingesetzt werden.
<b>Service-Bus</b>	Form der alternativen Bedienung im ÖPNV bei der in ländlichen Regionen mit geringer Verkehrsnachfrage eine temporäre Angebotsverdichtung an ausgewählten Wochentagen und -zeiten die Nachfrage für private Erledigungen (Einkäufe, Behördenbesuche, Arzttermine, etc.) gezielt bündeln soll. Die Angebotsverdichtung wird durch den Wegfall von (Rufbus-) Fahrten an den übrigen Wochentagen „ausgeglichen“.
<b>Servicezentrale</b>	Öffentliche Serviceeinrichtung, in der dem ÖPNV-Kunden verkehrsmittelübergreifend Informationen rund um den Verkehr geliefert werden (Verbindungsauskünfte, Tarife, etc.) und diesbezüglich einen direkten Ansprechpartner vorhält.
<b>SPFV</b>	Schienenpersonenfernverkehr
<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>VO (EG) 1370/2007</b>	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
<b>Wohnplatz</b>	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 jeweils Männer und Frauen gleichermaßen eingeschlossen.

# **B Anlass und Zielstellung**

---

Der Landkreis Börde ist nach § 4 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in seinem Territorium und damit gefordert, die Rahmenbedingungen für einen attraktiven ÖPNV zu schaffen. Der Landkreis Börde beabsichtigt, unter Beachtung der Anforderungen von § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) einen Nahverkehrsplan für den Zeitraum ab 2017 aufzustellen. Darin sind gemäß § 6 ÖPNVG LSA die Belange des Verkehrs, der Schulträger und der Verkehrsunternehmen sowie die Bevölkerungsentwicklung und Aspekte der Finanzierbarkeit zu beachten.

## **Insbesondere die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben**

- 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
- ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2010-2015/2025
- Schulentwicklungsplanung für die Schuljahre 2016/17 bis 2020/21 - Berufsbildende Schulen des Landkreises Börde (Stand 30.09.2015)
- Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg - 1. Entwurf vom 02.06.2016

## **sowie weitere regionalspezifische Vorgaben**

- abgelaufene Gültigkeit des Nahverkehrsplanes
- Auslaufende Bus-Linienverkehrsgenehmigungen zum 31.12.2019 und Neuerteilung als Direktvergabe mit Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zum 01.01.2020
- verkehrspolitische Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers
- Veränderung der raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im Landkreis Börde (z. B. demografische Entwicklung der Bevölkerung, Schulentwicklungsplanung, etc.)

- geplante Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
- haushaltsrechtliche Planungen des Landkreises Börde (Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen nach §§ 8, 8a und 9 ÖPNVG LSA)
- Gründung Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (kurz: marego) mit Zugehörigkeit des (der) Verkehrsunternehmen(s) des Landkreises Börde am 12.12.2010

**machen eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes erforderlich.**

**Der Nahverkehrsplan bildet das Gestaltungsinstrument für den ÖPNV im Landkreis Börde und den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis. Der ÖPNV - Plan des Landes Sachsen-Anhalt ist für dessen Erarbeitung als Grundlagenplan zu beachten.**

# C Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplans

---

## 1. Rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 1.1 Europäisches Recht

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ermöglicht die Eigenerbringung von Verkehrsleistungen durch kommunale Unternehmen im Rahmen einer Direktvergabe unter folgenden Bedingungen:

- 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.

Da eine ausreichende Kostendeckung der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH nur über öffentliche Zuschüsse erreicht werden kann, ermöglicht die Verordnung dem Aufgabenträger mit einer Allgemeinen Vorschrift, Fahrgeldersatzleistungen nach allgemeinen Regeln zu gewähren oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu erteilen.

### 1.2 Nationales Recht

#### 1.2.1 Personenbeförderungsgesetz

Das PBefG bildet den nationalen Ordnungsrahmen für den öffentlichen Personen-nahverkehr.

Das PBefG ist spezielles Gewerberecht und regelt die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen sie dort tätig sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Weiterhin legt das PBefG fest, dass der jeweilige Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs bildet.

Die Übereinstimmung von beantragten Linienverkehrsgenehmigungen mit dem Nahverkehrsplan wird von der Genehmigungsbehörde bei der Erteilung geprüft.

Mit dem novellierten PBefG wurden die Anforderungen an die Nahverkehrspläne wie folgt definiert:

- Darstellung von Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots
- Anforderungen an Umweltqualität des Angebots
- Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration
- Zielvorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 im ÖPNV (Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan aufzuführen und zu begründen)
- frühzeitige Beteiligung betroffener Verkehrsunternehmen und Einrichtungen

### ***Linienbündelung***

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden. Eine Linienbündelung ist stets dann sinnvoll, wenn infolge der Eigenart des zu überplanenden Verkehrsgebietes, im Hinblick auf die Qualität des Verkehrsangebotes und im Sinne einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienung eine einheitliche Verkehrserstellung geboten ist.

Durch ein integriertes, d. h. linienübergreifendes, Verkehrsangebot lassen sich Synergieeffekte erzielen (z. B. Optimierung des Fahrzeug- und Personaleinsatzes). Weiterhin können dadurch bessere Voraussetzungen für die Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln geschaffen werden.

Die gebündelte Erteilung von Genehmigungen sichert somit besser die Umsetzung einer integrierten Nahverkehrsbedienung für den Fahrgast und eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Verkehrs mit einer im Ergebnis möglichst geringen Belastung des öffentlichen Haushaltes.

#### **1.2.2 Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)**

Im Jahr 2002 wurde das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz verabschiedet. Daraus geht u. a. hervor, dass in den Nahverkehrsplänen das Ziel der Barrierefreiheit öffentlicher Beförderungsangebote in Form von barrierefreier Infrastruktur zu fordern ist. Weiterhin werden im Nahverkehrsplan konkrete zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen hierzu erwartet (§ 8 Abs. 3 BGG).

### **1.3 Landesrecht**

#### **1.3.1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt**

Nach dem ÖPNVG LSA sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs bestimmt worden (§ 4 Abs. 1). Den kreisangehörigen Gemeinden wird das Recht eingeräumt, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr erbringen zu lassen und finanziell zu fördern.

Der Nahverkehrsplan hat nach diesem Gesetz insbesondere zu enthalten:

- verkehrspolitische Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers
- siedlungsstrukturelle Entwicklung und daraus folgende Potenziale für den ÖPNV
- Bestandsanalyse des ÖPNV-Netzes mit Darstellung des geplanten Netzes
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen
- Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Landesmittelzuweisungen nach § 8
- Angaben zu Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes auch hinsichtlich flexibler Bedienformen

Bei der Erarbeitung sind die örtlich tätigen Verkehrsunternehmen, die Gemeinden, die Straßenbulasträger und der ÖPNV-Beirat zu beteiligen.

### 1.3.2 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen

Infolge des BGG wurde im Jahr 2010 das Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen beschlossen. Das Landesgesetz setzt die Forderungen des Bundesgesetzes im Zuständigkeitsbereich des Landes um.

## 1.4 Der organisatorische Rahmen

### 1.4.1 Aufgabenträgerschaft

Die Zuständigkeiten für den ÖPNV sind im Landkreis Börde auf unterschiedliche Aufgabenträger verteilt.

- Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Land Sachsen-Anhalt Aufgabenträger. Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) ist mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragt. Sie plant, bestellt und bezahlt im Landesauftrag den SPNV und fördert über Ausschreibungen den Wettbewerb unter den Eisenbahnunternehmen.
- Für Verkehrsangebote des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Stadt- und Regionalverkehr auf der Basis des PBefG ist der Landkreis Börde zuständiger Aufgabenträger und hat eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen.

### 1.4.2 Verkehrsverbund

Die Verkehrsunternehmen der Region Magdeburg - dazu zählen DB Regio, Börde-Bus 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 Börde, Jerichower Land, den Salzlandkreis und die Landeshauptstadt Magdeburg verkehrsunternehmensübergreifend ein einheitlicher Tarif. Die im Mag-

deburger Regionalverkehrsverbund „marego“ zusammenschlossenen Verkehrsunternehmen treten dabei als Gesellschafter auf.

Ab Dezember 2018 wird auch die Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH in der Region Magdeburg als Verkehrsunternehmen aktiv sein.

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 ein 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.

## **1.5 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung**

### 1.5.1 Übergeordnete Planungen

#### ***ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt***

Übergeordnete Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung im Land Sachsen-Anhalt sind vor allem im Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan 2010) verankert. Dieser ist Bestandteil des Handlungskonzepts „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt“ und bildet unabhängig von der jeweiligen Aufgabenträgerschaft die Fachplanung zur Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebotes im Land. Der ÖPNV-Plan ist bei der Erstellung regionaler Nahverkehrspläne maßgeblich zu berücksichtigen.

Folgende Leitlinien (L) zur Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems sind u. a. von den kommunalen Aufgabenträgern umzusetzen:

- Entwicklung eines ÖPNV-Gesamtsystems aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen sowie Vernetzung mit dem Individualverkehr nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes (L 2) und Verknüpfung mit dem Landesnetz (L 5)
- Bildung eines ÖPNV-Gesamtsystems aus Landesnetz (überregional bedeutsamer Nahverkehr) und kommunalen Netzen (lokal bedeutsamer Nahverkehr) (L 3)
- durchlässigere Gestaltung der Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern mit ihren spezifischen Ausstattungsmerkmalen sowie stärkere Ausprägung der Aufgabenteilung (L 6)
- Vorgabe der ÖPNV-Schnittstellen im ÖPNV-Plan aufgrund ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem (L 7)

- Organisation und Sicherstellung integrierter Beförderungsketten über das komplette ÖPNV-Gesamtsystem durch eine zeitlich, tariflich und räumlich optimierte Verknüpfung bei gleichzeitig transparenter Fahrgastinformation (L 9)
- Orientierung der Angebotsgestaltung am System zentraler Orte zur Steigerung der Nachfrage (L 11)
- Entwicklung des ÖPNV als Alternative zum MIV im Freizeit- und Tourismusverkehr (L 13)
- Konstruktive Gestaltung der Schnittstellen, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Informationen, Service, Vertrieb und Tarif zur Erreichung der qualitativen Zielvorgaben aller Fahrgastgruppen (Barrierefreiheit, Sicherheit, Taktfahrplan) (L 15)

Ergänzend hierzu werden Handlungsgrundsätze für das ÖPNV-Gesamtsystem formuliert, die bei der Gestaltung des ÖSPV zu berücksichtigen sind:

- Kontinuierliche Überprüfung schwach nachgefragter Leistungen; bedarfsgerechte Entwicklung des ÖPNV
- Aufrechterhaltung landesüberschreitender Verbindungen zur Wahrung der Netzfunktion auch bei schwacher Nachfrage
- Abbau konkurrierender Parallelverkehre
- flächendeckende Erhaltung der Mobilität auch bei veränderten Rahmenbedingungen; Entwicklung des ÖPNV als Standortfaktor
- Stärkung der zentralen Orte im ländlichen Raum hinsichtlich ihrer Versorgungsfunktion
- Leistungsfähigere Anbindung von Orten großer Verkehrserzeugung (Arbeitsplatzstandorte, Bildungseinrichtungen, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen)

### ***Evaluierung Landesnetz***

Zum Bus-Bahn-Landesnetz können unabhängig von der Aufgabenträgerschaft sowohl Verbindungen des SPNV (Land Sachsen-Anhalt) als auch des ÖSPV (Landkreis Börde) gehören. Bei Buslinien des Landesnetzes tritt die NASA GmbH als Fördermittelgeber gegenüber dem zuständigen kommunalen Aufgabenträgern ein.

Diese ließ u. a. die landesbedeutsamen Buslinien 600 bis 603 vor dem Hintergrund der Liniencharakteristik, dem Leistungsangebot allgemein, dem Potenzial und der Nachfrage sowie Aspekten des Marketings evaluieren. Ziel war eine Überprüfung der Umsetzung des im ÖPNV-Plan geregelten Landesnetzes und dessen Weiterentwicklung hinsichtlich Erschließung, Qualität des Verkehrsangebotes und somit eines sinnvollen und nachhaltigen Einsatzes von Fördermitteln. Für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ergaben sich daraus Rückschlüsse über den Verbleib der Linien im Landesnetz und damit verbundener Finanzierungsbeiträgen.

Der Bericht kommt linienspezifisch zu den in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Ergebnissen und Handlungsempfehlungen:

Handlungsempfehlungen	
600	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt der Linie, aber mit Linienweg über Eichenbarleben und Schackensleben</li> <li>• Angebotsausdünnung auf 2-Std.-Takt mit Verstärkerfahrten zur HVZ (Mo-Fr), aber 2-Std.-Takt am WE mit Rufbuseinsatz Sa/SF</li> </ul>
601	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stärker Ausrichtung auf den Jedermannverkehr mit lückenlosem und weitestgehend durchgehendem 1-Std.-Takt</li> <li>• direkte Linienführung von Haldensleben nach Wolmirstedt (inkl. Stichfahrt Hillersleben), aber Auslagerung der Bedienung von Jersleben und Elbeu sowie Haldensleben II</li> <li>• Einrichtung weiterer Haltestellen in Haldensleben zur Erschließung des Gewerbegebietes an der Gerikestraße</li> <li>• Verbesserung der systematischen Anschlusssicherung in Haldensleben</li> </ul>
602	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herauslösen des Westabschnittes zwischen Eilsleben und Klein Wanzleben aus dem Landesnetz (Bedienung im regionalen Netz im 2-Std.-Takt)</li> <li>• Angebotsverdichtung auf Ostabschnitt zwischen Klein Wanzleben und Magdeburg im Gesamtangebot mit Linie 603 auf 30-Min.-Takt (Mo-Fr) und 1-Std.-Takt am Sa</li> <li>• Linienweg über Schleibnitz als Expresslinie über Magdeburger Ring</li> <li>• bessere Erschließung von Klein Wanzleben mit Einrichtung weiterer Haltestellen</li> </ul>
603	<ul style="list-style-type: none"> <li>• permanente Durchbindung des Angebotes bis Magdeburg und Schaffung eines attraktiven Gesamtangebotes im 1-Std.-Takt zwischen Klein Wanzleben und Magdeburg mit Bedienung von Domersleben und Hohendodeleben sowie 2-Std.-Takt zwischen Klein Wanzleben und Oschersleben (Mo-Fr)</li> <li>• Ergänzung zu einem 30-Min.-Takt in Kombination mit Linie 602</li> <li>• Schaffung eines 1-Std.- Taktes zwischen Klein Wanzleben und Magdeburg sowie umsteigefreies 2-Std.-Angebot in Richtung Oschersleben am Samstag</li> <li>• Bedienung weiterer Haltestellen in Wanzleben</li> </ul>

Tabelle C-1: Evaluierungsergebnisse der landesbedeutsamen Buslinien

### 1.5.2 Bestehender Nahverkehrsplan

Der bestehende Nahverkehrsplan für den Landkreis Börde 2010-2015 bildet die gegenwärtige Situation sowie Entwicklungsperspektiven des ÖPNV im Landkreis aufgrund zahlreicher Veränderungen im verkehrspolitischen Umfeld nur noch unzureichend ab.

Dessen Ausführungen werden im Rahmen der hier vorliegenden Ausarbeitung berücksichtigt.

## 2. Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele für den Landkreis Börde

Der Landkreis Börde lässt sich bei der Gestaltung des Nahverkehrsplanes von den folgenden Grundsätzen und Zielen in nach Wichtigkeit absteigender Reihenfolge leiten:

- **Daseinsvorsorge:** Für jeden Bürger ist ein wirtschaftlich vertretbares Mindestangebot an Mobilitätsmöglichkeiten mit dem ÖPNV sicherzustellen. Vor dem Hintergrund des fortschreitenden demografischen Wandels ist schrittweise die Barrierefreiheit, unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, zu verwirklichen. Im Nahverkehrsplan ist hierfür eine Prioritätenrangfolge aufzustellen, die eine Realisierung bis 2022 ermöglicht. Ausnahmen sind zu begründen.
- **Ausbildungsverkehr:** Auszubildende im Landkreis Börde sollen ihre Ausbildungsstätten bei möglichst vollständiger Integration in den Linienverkehr günstig und sicher erreichen können.
- **Attraktive Verkehrsmittelwahl:** Für immer mehr Fahrtenanlässe soll eine brauchbare Alternative zum privaten Pkw verfügbar sein. Die Angebote des ÖSPV sind deshalb untereinander sowie mit dem SPNV und dem Individualverkehr als Zubringer optimal zu verknüpfen und entsprechende Verkehrskooperationen sind zu realisieren. Flexible Angebote sind verstärkt zur Ergänzung des Linienverkehrs standortbezogen und bei schwacher Nachfrage einzusetzen. Es ist offensiv über das ÖPNV-Angebot und Qualitätsverbesserungen zu informieren. Die Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖPNV durch dessen Attraktivitätssteigerung ist ständige Aufgabe.

Neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car- und Bike-Sharing können den ÖPNV ergänzen und damit zur Nachfragesteigerung beitragen.

- **Wirtschaftlichkeit und Erfolgsorientierung:** Grundsatz ist eine wirtschaftliche Gestaltung des ÖSPV. Nutzer der bisherigen Angebote sind als Kunden zu halten und neue Angebote sind auf Erfolg versprechende Kundenpotenziale auszurichten. Durch wachsende Nachfrage muss sich die Ertragskraft des ÖSPV erhöhen, damit die kommunalen Zuschüsse verringert werden können.
- **BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH als Mobilitätsdienstleister:** Der Verkehrssektor unterliegt einer hohen Dynamik. Die bisherige Fixierung auf die Verkehrsdurchführung muss ersetzt werden durch die effektive Gewährleistung der vom Kunden gewünschten Ortsveränderung mit den Facetten Kommunikation, Information, Digitalisierung, Multimodalität, Attraktivität und Wirtschaftlichkeit. Das erfordert eine Neupositionierung als integrierter Mobilitätsdienstleister und die Ergänzung der klassischen Leistungen durch neue Mobilitätsformen.
- **Standortfaktor:** Das ÖPNV-Netz muss sich zu einem essenziellen Standort- und Wirtschaftsfaktor entwickeln, der sich positiv bei Entscheidungsprozessen für oder gegen die Region auswirkt. Neu entstehende Fahrgastpotenziale sind rechtzeitig durch Einbindung der Standorte an das ÖPNV-Netz anzubinden. Hal-

testellen sind der physische Kontaktpunkt zwischen Kunden und ÖPNV. Sie prägen zusammen mit den Verkehrsmitteln das Antlitz des ÖPNV im Landkreis. Hier gibt es Verbesserungsbedarf.

- **Umweltschutz und Ressourcenschonung:** Eine effektive Verkehrsdurchführung und die Vermeidung von Pkw-Fahrten sparen Ressourcen und vermindern die Belastung durch Lärm, Abgase, Unfälle und hohen Flächenbedarf insbesondere in den verdichteten Räumen.

Die Umsetzung dieser Grundsätze bildet die Zielstellung für den Nahverkehrsplan.

# D Raum- und verkehrsstrukturelle Analyse und Bewertung

---

## 1. Lage und Einordnung des Landkreises

### 1.1 Geografische Einordnung

Der im Westen Sachsen-Anhalts gelegene Landkreis Börde erstreckt sich über eine Fläche von knapp 2.367 km<sup>2</sup>. Im Norden grenzt er an den Altmarkkreis Salzwedel und den Landkreis Stendal. Im Osten bildet er eine gemeinsame Grenze mit dem Landkreis Jerichower Land und der Landeshauptstadt Magdeburg. Südlich gelegen sind der Salzlandkreis und der Landkreis Harz. Im Westen befinden sich die niedersächsischen Landkreise Helmstedt und Gifhorn.

Der Landkreis Börde besteht aus den Territorien der Einheitsgemeinden Barleben, Haldensleben, Hohe Börde, Niedere Börde, Oebisfelde-Weferlingen, Oschersleben (Bode), Sülzetal, Wanzleben-Börde und Wolmirstedt sowie aus den Verbandsgemeinden Elbe-Heide, Flechtingen, Obere Aller und Westliche Börde. Die Kreisstadt Haldensleben und die Stadt Oschersleben (Bode) bilden mit knapp unter 20.000 Einwohnern die „Ballungszentren“ des Landkreises. Die Bevölkerungsdichte (rd. 73 Einwohner/km<sup>2</sup>) weist ein starkes Ost-West-Gefälle auf.

### 1.2 Verkehrliche Grundlagen und Raumordnung

Mit den Bundesautobahnen A 2 und A 14 sowie dem Mittellandkanal kreuzen wichtige Verkehrswege den Landkreis Börde. Die Elbe durchquert die Landeshauptstadt Magdeburg und bildet im weiteren Verlauf eine natürliche Grenze zum Landkreis Jerichower Land.

Nach dem hierarchisch aufgebauten Prinzip der zentralörtlichen Gliederung<sup>1</sup> kommt keiner Stadt im Landkreis Börde die Funktion eines Oberzentrums zu. Einzig die Landeshauptstadt Magdeburg und das niedersächsische Wolfsburg werden als solche eingestuft. Die Funktion bzw. Teilfunktion eines Mittelzentrums übernehmen im Landkreis Börde die vier nachfolgend genannten Städte:

- Haldensleben
- Oschersleben (Bode)
- Wolmirstedt
- Wanzleben-Börde

---

<sup>1</sup> Grundlage für die Einteilung ist der Landesentwicklungsplan für das Land Sachsen-Anhalt 1999

„Im Zuge der Erarbeitung des Zentralen-Orte-Konzeptes und dabei insbesondere unter maßgeblicher Beachtung der demografischen Entwicklung bei dem gleichzeitigen Anspruch, eine räumlich ausgewogene und nachvollziehbare Festlegung der Grundzentren vorzunehmen, ist es sinnvoll gewesen, einigen Orten, die im bisherigen Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg (REP) als Zentraler Ort festgelegt waren, nicht mehr als Grundzentren auszuweisen (Angern, Erxleben, Langenweddingen, Völpke).“ (Quelle: REP; 2016)<sup>2</sup>

Demnach werden elf Orte mit der Funktion eines Grundzentrums (bzw. Orte mit Teilung der grundzentralen Funktionen) eingestuft. An diese Orte werden besondere Ansprüche bezüglich deren Erreichbarkeit und verkehrlicher Anbindung gestellt. Anlage 1 zeigt die Lage der zentralen Orte im Landkreis Börde.

## 2. Bevölkerungsstruktur

Die Bevölkerung im Landkreis Börde hat im Zeitraum zwischen 2000 und 2015 um 12,3 % bzw. rd. 24.200 Einwohner abgenommen (vgl. Abbildung D-1). Im Jahr 2015 kam es zu leichten Einwohnerzuwächsen infolge der sprunghaften Zunahme von Asylsuchenden. Ein langfristiges Anhalten dieses Trends ist nicht zu erwarten.

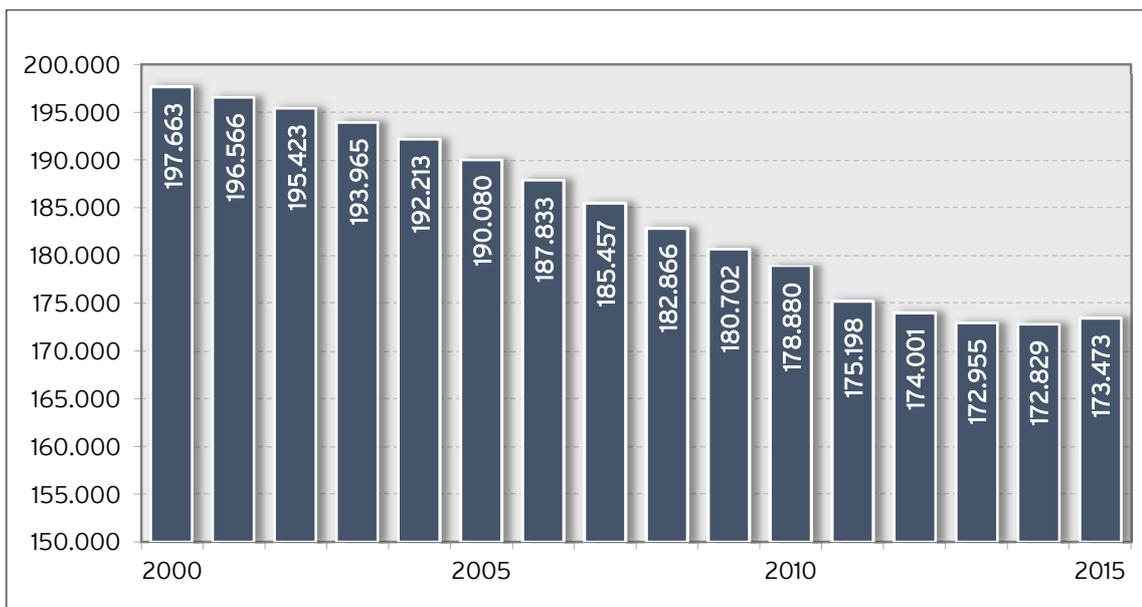


Abbildung D-1: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Börde 2000 - 2015

Neben der Abnahme der Einwohnerzahlen wird die Verschiebung innerhalb der Altersgruppen (vgl. nachfolgende Abbildungen) die Potenziale für den ÖPNV im Landkreis Börde erheblich beeinflussen. Besonders gravierend ist die Abnahme in der Altersgruppe der 19-66 Jährigen. Während der Rückgang seit dem Jahr 2000 rd. 20T Einwohner in dieser Altersgruppe betrug, wird diese Zahl bis 2030 nochmals um rd. 29T sinken. Die absoluten Einwohnerzahlen bei den Altersrentnern

<sup>2</sup> Der REP 2016 ist derzeit noch nicht beschlussreif, sondern in einer späten Entwurfsphase. Aufgrund der absehbaren zentralörtlichen Veränderungen und derer Bedeutung für die Nahverkehrsplanung werden diese im vorliegenden Nahverkehrsplan bereits berücksichtigt.

wird bis zum Jahr 2030 von rd. 33T auf 45T wachsen. Hier liegen maßgebliche Potenziale für den ÖPNV.

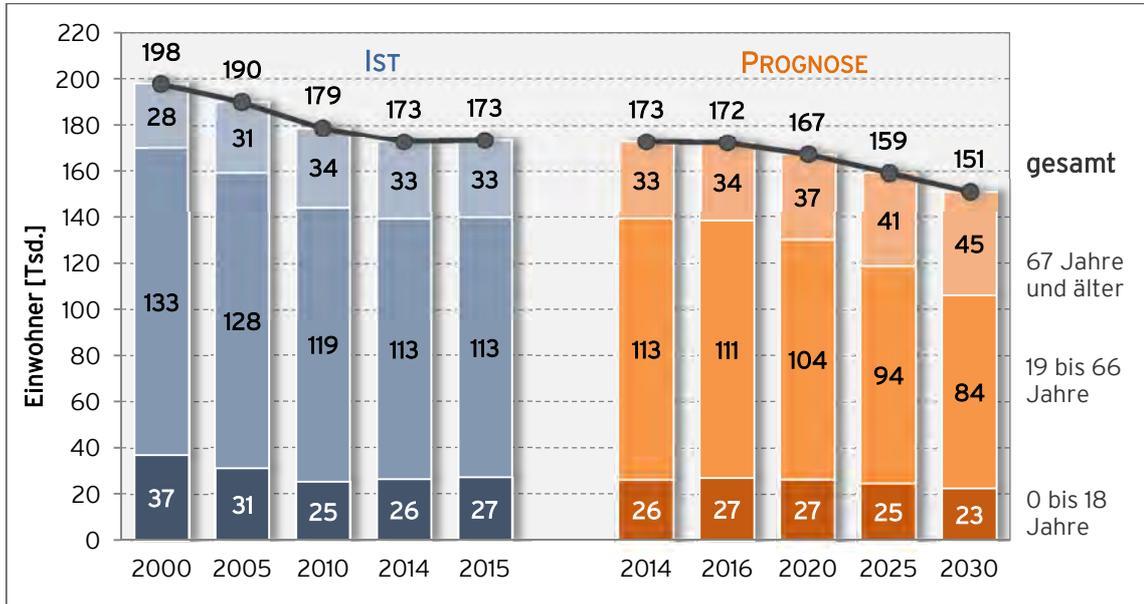


Abbildung D-2: Altersstruktur der Bevölkerung absolut in Entwicklung und Prognose

Bei relativer Betrachtung der Altersstruktur der Bevölkerung zeigt sich deutlich der fortschreitende demografische Wandel in der Gesellschaft. Während 2000 nur rd. 14 % der Einwohner älter als 66 Jahre waren, wird sich dieser Anteil bis 2030 mehr als verdoppeln. Der Anteil der Einwohner im erwerbstätigen Alter (19-66 Jahre) soll hingegen um 12 Prozentpunkte zurückgehen.

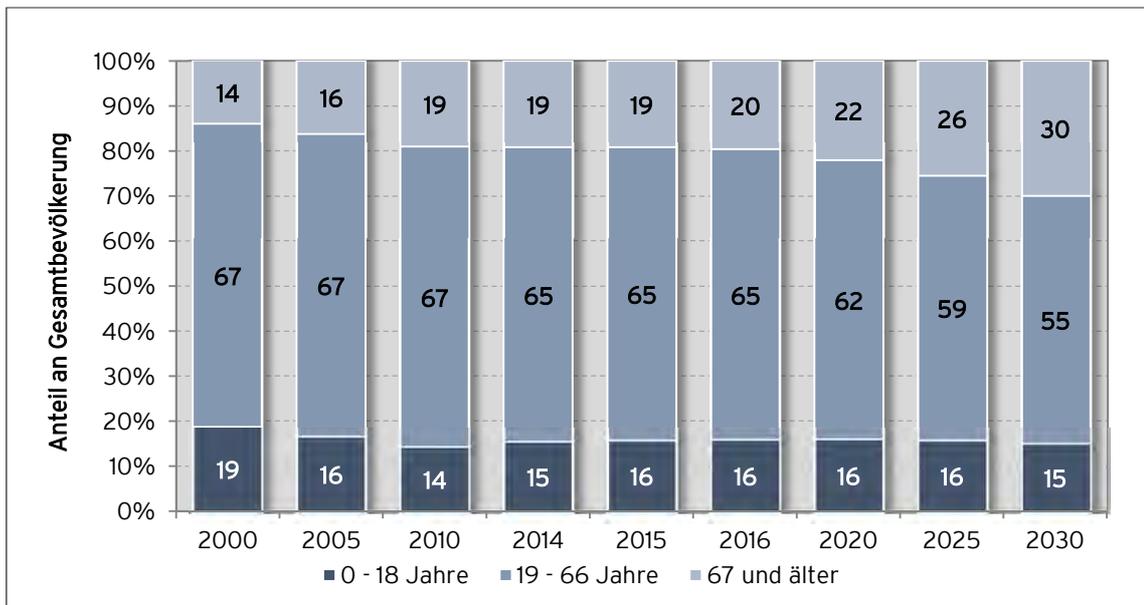


Abbildung D-3: Altersstruktur der Bevölkerung relativ in Entwicklung und Prognose

Einzig die Entwicklung der Kinder- und Jugendlichen zeigt eine konträre Entwicklung. Die absoluten Zahlen sollen zwischen 2010 und 2025 nahezu konstant bleiben. Zuletzt war sogar ein leichter Zuwachs zu verzeichnen, der voraussichtlich

bis etwa 2020 noch anhalten könnte. Danach folgt auch diese Altersgruppe dem rückläufigem Trend.

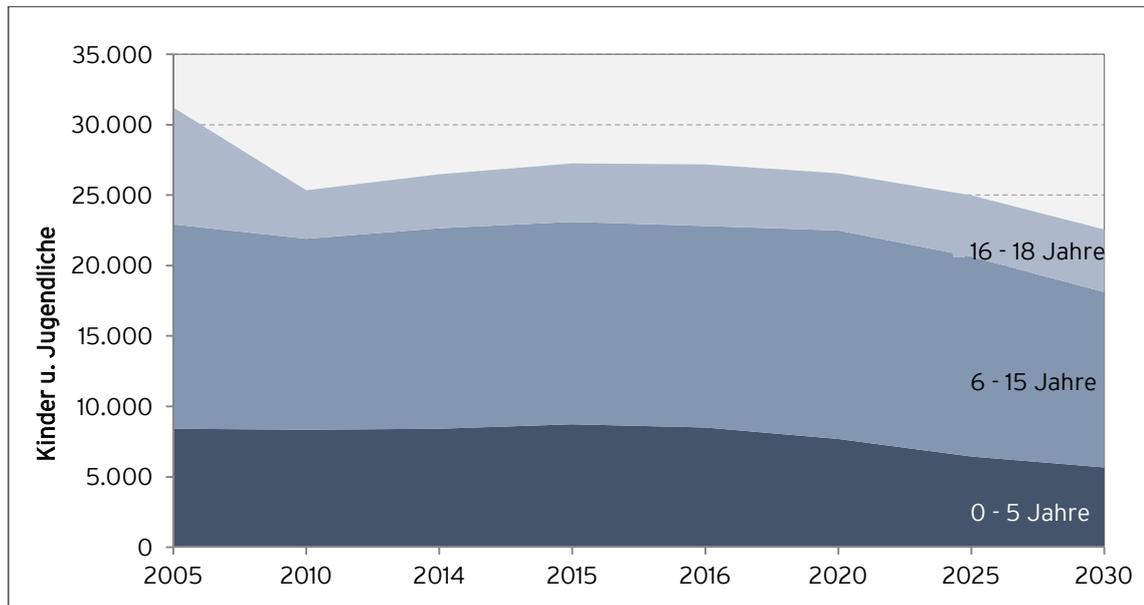


Abbildung D-4: Entwicklung der Bevölkerung in der Altersgruppe 0-18 Jahre (Kinder und Jugendliche)

### 3. Schulen und Schülerzahlen

Der Landkreis Börde verfügt über ein ausgedehntes Netz an öffentlichen Schulen ergänzt um weitere Schulen in freier Trägerschaft. Das Schulangebot stellt sich zum Schuljahr 2016/17<sup>3</sup> folgendermaßen dar (vgl. auch Anlage 2):

- 51 Grundschulen (davon 6 in freier Trägerschaft)
- 13 Sekundarschulen (davon 3 in freier Trägerschaft)
- 5 Gemeinschaftsschulen
- 7 Förderschulen
- 8 Gymnasien (davon 3 in freier Trägerschaft)
- 2 Berufsbildende Schulen
- 2 Fachschulen (in freier bzw. Landesträgerschaft)

Im Schuljahr 2015/16 besuchten 17.732 Schüler eine Bildungseinrichtung im Landkreis Börde.<sup>4</sup> Wie Abbildung D-5 verdeutlicht, sind trotz Bevölkerungs- und Geburtenrückgang weitestgehend stabile Schülerzahlen mit leicht ansteigender Tendenz zu erwarten.

<sup>3</sup> Quelle: Landkreis Börde, Fachdienst Schulen und Kultur/STALA; Schuljahresanfangsstatistik allgemeinbildender und berufsbildender Schulen

<sup>4</sup> Quelle: Landkreis Börde; Fachdienst Schulen und Kultur; für SJ 2010/11 - 2015/16 Schuljahresanfangsstatistik allgemeinbildender Schulen = STALA; Schuljahresanfangsstatistik BbS = LK Börde; für SJ 2016/17 - 2021/22 SEPI-Fortschreibung Stand 09.09.2016 allg.-bild. Schulen; für SJ 2016/17 SEPI-BbS Stand 30.09.2015

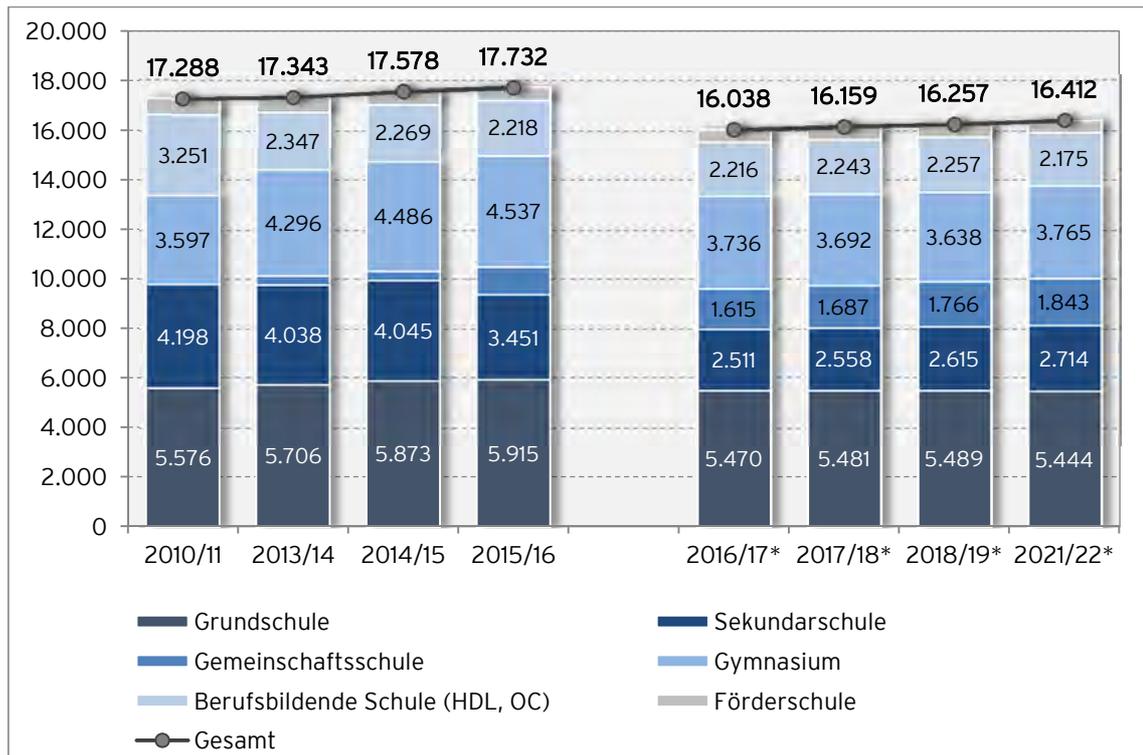


Abbildung D-5: Schülerzahlen nach Schultypen

## 4. Wirtschaftliche Situation und Beschäftigungsstruktur

### 4.1 Beschäftigung

Im Landkreis Börde besteht ein ausgewiesener Mangel an Arbeitsplätzen. Die Zahl der Einwohner im erwerbstätigen Alter ist gegenüber dem Arbeitsplatzangebot etwa um den Faktor 2 erhöht. Durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze (=Anstieg der Beschäftigten am Arbeitsort) bei gleichzeitigem Rückgang der Erwerbspersonen (= Einwohner in Altersgruppe 19-66 Jahre) konnte diese „Lücke“ zuletzt etwas geschlossen werden. Die Arbeitslosenquote sank von 8,9 % im Jahr 2010 auf 7,5 % im Jahr 2015 (Abbildung D-6). Im direkten Vergleich mit den umliegenden Landkreisen liegt der Landkreis Börde an der Spitze. Deren Arbeitslosenquoten liegen mitunter deutlich über 10 %.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Stand 06/2016

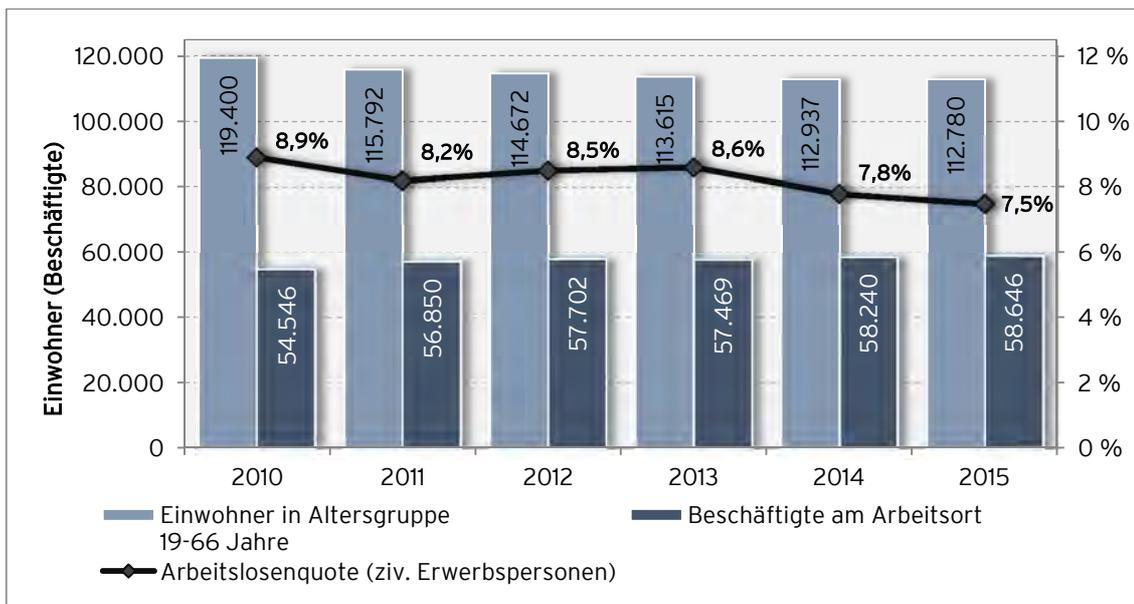


Abbildung D-6: Arbeitsmarktdaten Landkreis Börde

## 4.2 Wirtschaftsstandort

Der Landkreis Börde besitzt eine Vielzahl von klein- und mittelständischen Unternehmen. Die fünf größten Arbeitgeber des Landkreises mit Stand 2015 zeigt Tabelle D-1. Darüber hinaus gewinnt das Gewerbegebiet Osterweddingen durch die Neuan siedlung von Unternehmen zunehmend an Bedeutung als Arbeitsplatzstandort und verfügt über enormes Potenzial zur Gewinnung von ÖPNV-Neukunden.

Unternehmen	Betriebssitz	Branche	Beschäftigte (2015)
Hermes Fulfilment GmbH	Haldensleben	Logistik	2.027
K+S Kali GmbH	Zielitz	Bergbau	1.790
IFA ROTORION Gruppe (K)	Haldensleben	Automobilzulieferindustrie	1.762
Salutas Pharma GmbH	Barleben	Chemische Industrie	1.461
MEDIAN Kliniken (K)	Flechtingen	Gesundheitswesen	750

Tabelle D-1: Maßgebende Arbeitgeber im Landkreis Börde<sup>6</sup>

Es wird aber auch deutlich, dass ein Großteil der Arbeitnehmer keine Beschäftigung im Landkreis Börde hat und somit über die Landkreisgrenze hinweg an seinen Arbeitsplatz pendeln muss.

## 4.3 Berufspendler

Aufgrund der Nähe des Landkreises Börde zu Magdeburg und Wolfsburg bestehen massive Pendlerbewegungen. Es ist aber auch bei den Pendlerzahlen, wie Abbildung D-7 zeigt, eine deutlich positive Entwicklung zu erkennen. Zwar ist die Zahl

<sup>6</sup> Quelle: Nord/LB: Regionalwirtschaft, Sachsen-Anhalt Report, Ausgabe 2016; die Angaben der Beschäftigten sind auf Vollzeit-Beschäftigte hochgerechnete Werte

der Auspendler im betrachteten Zeitraum deutlich höher als die der Einpendler, das Pendlersaldo hat sich seit 2010 aber um 24,7 % reduziert, was als deutlich positives Zeichen für die wachsende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landkreises zu werten ist.

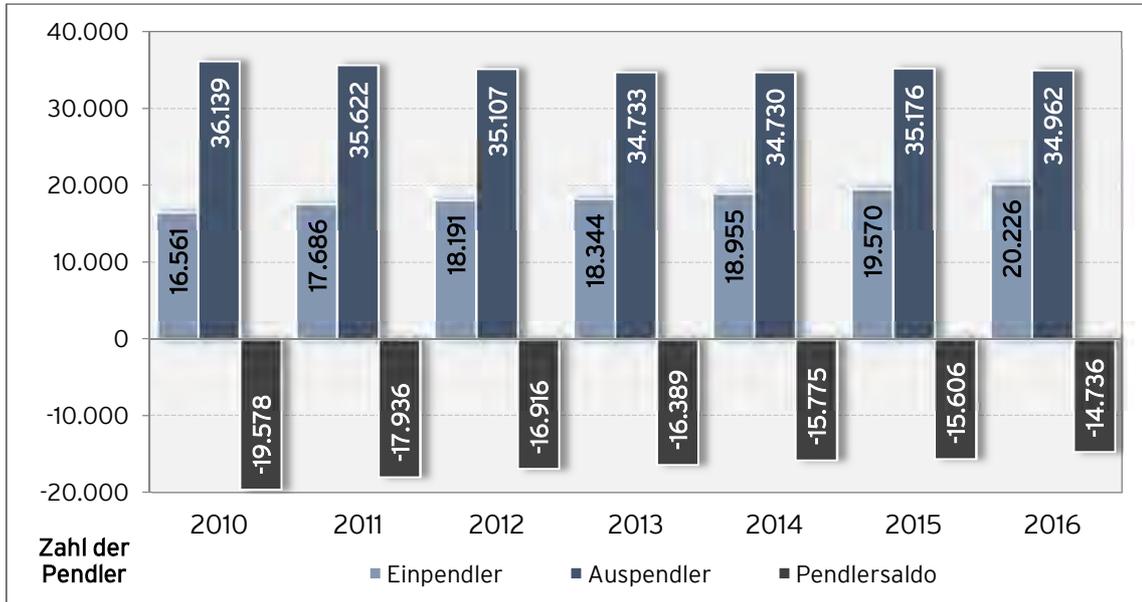


Abbildung D-7: Pendlerstatistik sozialversicherungspflichtig Beschäftigter im Landkreis Börde (bzgl. Kreisgrenze)

Die unter Beachtung des SPNV und MIV ein- und ausströmenden Pendlerverkehre in die benachbarten Landkreise setzen sich wie in Abbildung D-8 dargestellt zusammen. Größere Auspendelströme existieren noch in den Landkreis Helmstedt. Der größte Zulauf findet aus dem Salzlandkreis statt.

Aus Sicht des ÖPNV ist auch das signifikante Aufkommen an Binnenpendlerverkehren von großer Wichtigkeit. Bei einem für diese Nutzergruppe ansprechend gestaltetes Verkehrsangebot besteht ein Nachfragepotenzial für den ÖPNV. Abbildung D-9 zeigt hierbei die großen Wechselwirkungen, die zwischen den beiden Mittelzentren und ihrer Umgebung bestehen.<sup>7</sup> Dabei wird in der Region um Haldensleben der meiste Verkehr erzeugt.

<sup>7</sup> Die Verkehrsströme wurden aus Übersichtsgründen für die einzelnen Gemeinden und Verbundgemeinden gebündelt und ohne Richtungsbezug dargestellt. Es wurden ausschließlich „Pendler“ erfasst die zwischen Wohnung und Arbeitsplatz über eine Gemeindegrenze hinweg pendeln

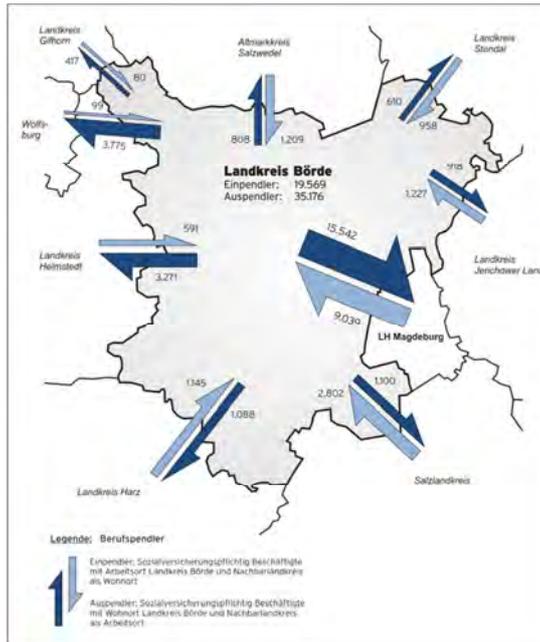


Abbildung D-8: Gesamtbetrachtung Pendlerbeziehungen des Landkreises Börde 2015

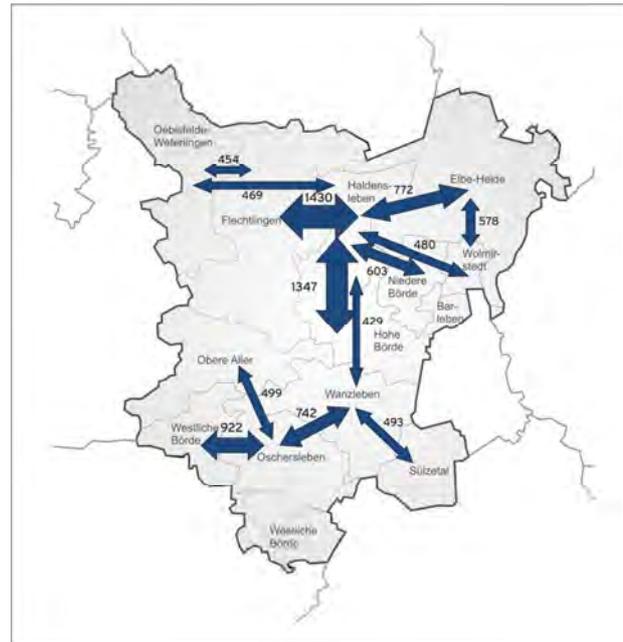


Abbildung D-9: Gesamtbetrachtung Pendlerbeziehungen im Binnverkehr (Quell- und Zielverkehr)

#### 4.4 Bewertung der wirtschaftlichen Situation

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Anziehungskraft des Landkreises Börde beruht überwiegend auf dem dichter besiedelten Osten. Generell dominieren die kleinen und mittelständischen Unternehmen im Landkreis. Neuansiedlungen größerer Wirtschaftsunternehmen sind derzeit nicht erkennbar. Durch den Arbeitsmarkt werden somit keine neuen punktuellen oder gebündelten Pendlerverkehre erzeugt, die einer generellen Umstrukturierung des ÖPNV-Systems bedürfen. Vielmehr profitiert die Bevölkerung von der Nähe zu den Wirtschaftszentren Wolfsburg und Magdeburg mit deren Arbeitsplatzangebot. Infolgedessen werden in diesen Relationen große Pendlerströme erzeugt, die der ÖPNV für sich gewinnen muss. Gegenwärtig ist der Pkw das bevorzugte Verkehrsmittel für diesen Fahrtzweck.

### 5. Individualverkehr

#### 5.1 Pkw-Verfügbarkeit und Motorisierungsgrad

Für viele Menschen ist das eigene Fahrzeug zur Sicherung der Mobilität unerlässlich geworden. Hierdurch lässt sich der Alltag flexibler gestalten. Ein unzureichendes ÖPNV-Angebot, unzureichende Serviceleistungen und eine kundenunfreundliche Tarifgestaltung können sich zum Teil darin widerspiegeln. Gleichzeitig resultiert eine wachsende Pkw-Verfügbarkeit aus dem besseren Lebensstandard. Der Bevölkerung obliegt dadurch eher eine freie Verkehrsmittelwahl - ausschlaggebend ist hierbei zumeist das vorhandene Angebot.

Die Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohner ist bis einschließlich 2014 stetig gestiegen; erst 2015 setzte eine zuwanderungsbedingte Stagnation<sup>8</sup> ein. Sie lag zuletzt bei 597 Pkw auf 1.000 Einwohner. Die Vergleichswerte aus dem Umland fallen deutlich niedriger aus, weisen aber eine ähnliche Entwicklung auf (vgl. Abbildung D-10).

Eine weitere Zunahme ist auch künftig nicht unwahrscheinlich und könnte sich negativ auf die Nachfrage im ÖPNV auswirken.

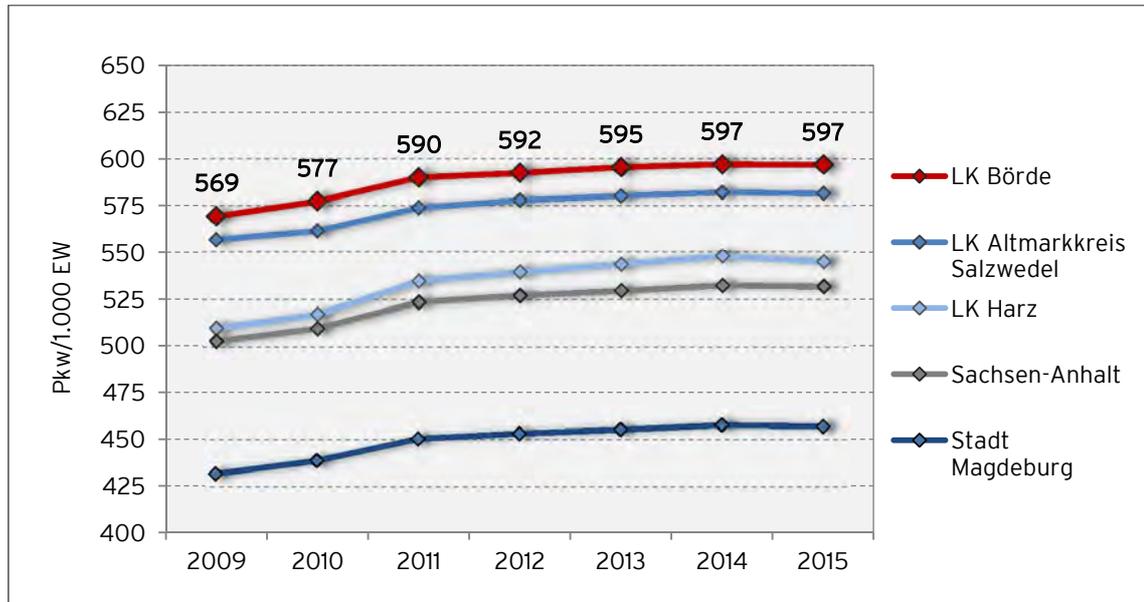


Abbildung D-10: Pkw-Motorisierung der Bevölkerung des Landkreises Börde (im Vergleich)

## 5.2 Radverkehr

Insbesondere auf kurzen Strecken (unter 5 km) wird das Fahrrad von allen Bevölkerungsgruppen zu den unterschiedlichsten Zwecken als Verkehrsmittel genutzt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Wege zur Arbeit, zur Schule und kleinere Besorgungen. Für diese Entfernungen und bei entsprechender Witterung steht es in direkter Konkurrenz sowohl zum MIV als auch zum ÖPNV. Im Freizeit- und Erholungsbereich hat das Fahrrad ebenso seinen festen Platz. Die intermodale Verknüpfung zum ÖPNV ist hierbei bedeutender.

Die dementsprechend wichtige und verkehrssichere Voraussetzung ist der Erhalt und der Ausbau innerörtlicher und ortsverbindender Radwegenetze. Radwege begleiten in Sachsen-Anhalt die Bundesstraßen und Landesstraßen an über 1.000 km. Das überregionale Radwegenetz verbindet die Landkreise und Länder innerhalb der Bundesrepublik Deutschland miteinander. Das Fernradwegenetz im Landkreis Börde umfasst folgende Relationen:

- Rogätz - Bertingen (Elberadweg)

<sup>8</sup> Die nicht vorhandene Pkw-Verfügbarkeit der dem Landkreis Börde durch die Asylpolitik beginnend im Jahr 2015 zugewiesenen Flüchtlinge ließ ausschließlich die Einwohnerzahl ansteigen; die Anzahl der Pkw stieg nicht ansatzweise im selben Maß an.

- Wolmirstedt - Haldensleben - Flechtingen - Seggerde (Aller-Elbe-Radweg)
- Gröningen - Oschersleben (Bode) - Eggenstedt (Aller-Harz-Radweg)
- Eggenstedt - Walbeck - Weferlingen - Oebisfelde-Weferlingen (Aller-Radweg)
- Krottdorf - Oschersleben (Bode) - Groß Germersleben (Bode-Radweg)

Bei einer ansprechend gestalteten Vernetzung der regionalen und überregionalen Radwege mit dem Angebot der umliegenden ÖPNV-Fahrten bestehen große Potenziale und Synergieeffekte für beide Verkehrssysteme im Tourismus- und Freizeitverkehr.

## **6. Öffentlicher Personenverkehr**

### **6.1 Erschließungsqualität**

Der Landkreis Börde ist an überregionale Eisenbahnstrecken angebunden und wird im Regionalverkehr mit Leistungen des SPNV und ÖSPV bedient. Die Städte Haldensleben und Oschersleben (Bode) verfügen zudem über Stadtbusverkehre. Eine detaillierte Darstellung erfolgt in den folgenden Abschnitten.

#### **6.1.1 Schienenpersonennahverkehr**

Das in Abbildung D-11 dargestellte Netz des Schienenpersonennahverkehrs inklusive der landesbedeutsamen Buslinien 600, 601, 602 und 603 wurde im Fahrplanjahr 2015/16 wie in Tabelle D-2 dargestellt mit Verkehrsleistungen bedient und entspricht damit den Vorgaben des Aufgabenträgers.



Abbildung D-11: Bus-Bahn-Landesnetz Landkreis Börde 2016/17

KBS	Produkt	Relation	Takt [Minuten]	
			Mo-Fr	Sa/SF
301	RE 50	Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg	60	60
	RB 35	Wolfsburg – Gardelegen – Stendal	60	120
305/ 309*	RE 20	Magdeburg - Wolmirstedt - Zielitz - Stendal - Wittenberge/ Salzwedel - Uelzen	120*	120
	S1	Schönebeck - Magdeburg - Wolmirstedt - Zielitz - Stendal - Wittenberge	60*	60
308	RE 6/RB 36	Wolfsburg - Oebisfelde - Haldensleben - Barleben - Magdeburg	60	60
310	RB 40	Hannover - Braunschweig - Helmstedt - Eilsleben - Magdeburg	60/120	120
315	HEX 11/HEX 43	Magdeburg - Oschersleben (Bode) - Halberstadt - Thale	60	60
Landes- linien	600	Oschersleben (Bode) – Haldensleben	60	180
	601	Haldensleben - Wolmirstedt	60	120
	602	Eilsleben - Magdeburg	60	120
	603	Oschersleben (Bode) - Magdeburg	60	240
	PVGS 100	Salzwedel – Kalbe – Gardelegen – Haldensleben – Magdeburg	120	120
	PVGS 300	Salzwedel – Beetzendorf – Klötze – Oebisfelde	120	120

\*Durch die bestehende Fahrplansystematik entsteht durch Überlagerung der Linien zwischen Magdeburg und Zielitz ein Fahrplanangebot mit 30-Minuten-Takt

Tabelle D-2: Verkehrsangebot SPNV und Landesnetz 2016/17 im Landkreis Börde

### 6.1.2 Regionalbusverkehr

Der ÖSPV wird gegenwärtig vom kommunalen Busunternehmen, der **BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH**, erbracht, die aus der Verschmelzung der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Börde-Bus und der OhreBus Verkehrsgesellschaft mbH hervorgegangen ist.

Das Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH umfasst insgesamt 50 Linien (inklusive der 4 landesbedeutsamen Linien) gebündelt in 5 Teilnetzen. Die Gliederung erfolgt hierbei in:

- die Teilnetze Nord 1 bis 3 sowie
- die Teilnetze Süd 1 und 2.

Die Regionalbuslinien erschließen alle Gemeinden des Landkreises Börde und sind in ihrer Linienführung auf die Mittel- und Grundzentren sowie die Landeshauptstadt Magdeburg ausgerichtet. Der Regionalbus übernimmt somit neben der Erschließung der Fläche im Landkreis Börde sowie einer Teilerschließung im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Magdeburg eine Verbindungsfunktion zwischen den zentralen Orten des Landkreises und den benachbarten Oberzentren, wo dies nicht bereits durch Verbindungen des Bus-Bahn-Landesnetzes gewährleistet ist.

Die Linien 600, 601, 602 und 603 sind derzeit als landesbedeutsame Linien eingestuft und werden durch die NASA GmbH gefördert.

Die Linienwege im Regionalbusverkehr sind zum Teil erheblich verzweigt. Fahrten und Fahrtlänge einer Linie werden durch den im Linienverkehr integrierten Schüler- und Ausbildungsverkehr geprägt, sodass sich das Angebot an schulfreien Tagen deutlich ausgedünnt darstellt.

Weitere ÖSPV-Angebote aus angrenzenden Landkreisen werden durch die Kreisverkehrsgesellschaft Salzland mbH (KVG), die Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS), der Harzer Verkehrsbetriebe GmbH (HVB), die Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH (VBB) und die Regionalverkehrsbetrieb Westsachsen GmbH (RVW) auf folgenden Relationen erbracht:

- HVB 211: Halberstadt - Wegeleben - Gröningen - Nienhagen - Schwanebeck
- HVB 216: Halberstadt - Emersleben - Schwanebeck - Oschersleben (Bode)
- HVB AST5: Halberstadt - Dingelstedt - Schwanebeck - (Kloster Gröningen) - Schwanebeck
- HVB AST6: Halberstadt - Groß Quenstedt - Gröningen - Schwanebeck - Halberstadt
- KVG 134: Calbe - Großmühlingen - Biere - Dodendorf - Magdeburg
- KVG 156: Egelin - Etgersleben - Westeregeln - Hakeborn - Kroppenstedt - Egelin
- KVG 161: Egelin - Langenweddingen - Magdeburg
- KVG 399: Helmstedt - Beendorf
- PVGS 100: Salzwedel - Gardelegen - Haldensleben - Magdeburg (landesbedeutsam)
- PVGS 300: Salzwedel - Klötze - Oebisfelde (landesbedeutsam)
- PVGS 301: Klötze - Oebisfelde
- PVGS 311: Klötze - Dannefeld - Oebisfelde
- RVW 923: Tangermünde - Grieben - Tangerhütte (LK Börde: Bertingen)
- VBB 335: Oebisfelde - Velpke - Wolfsburg

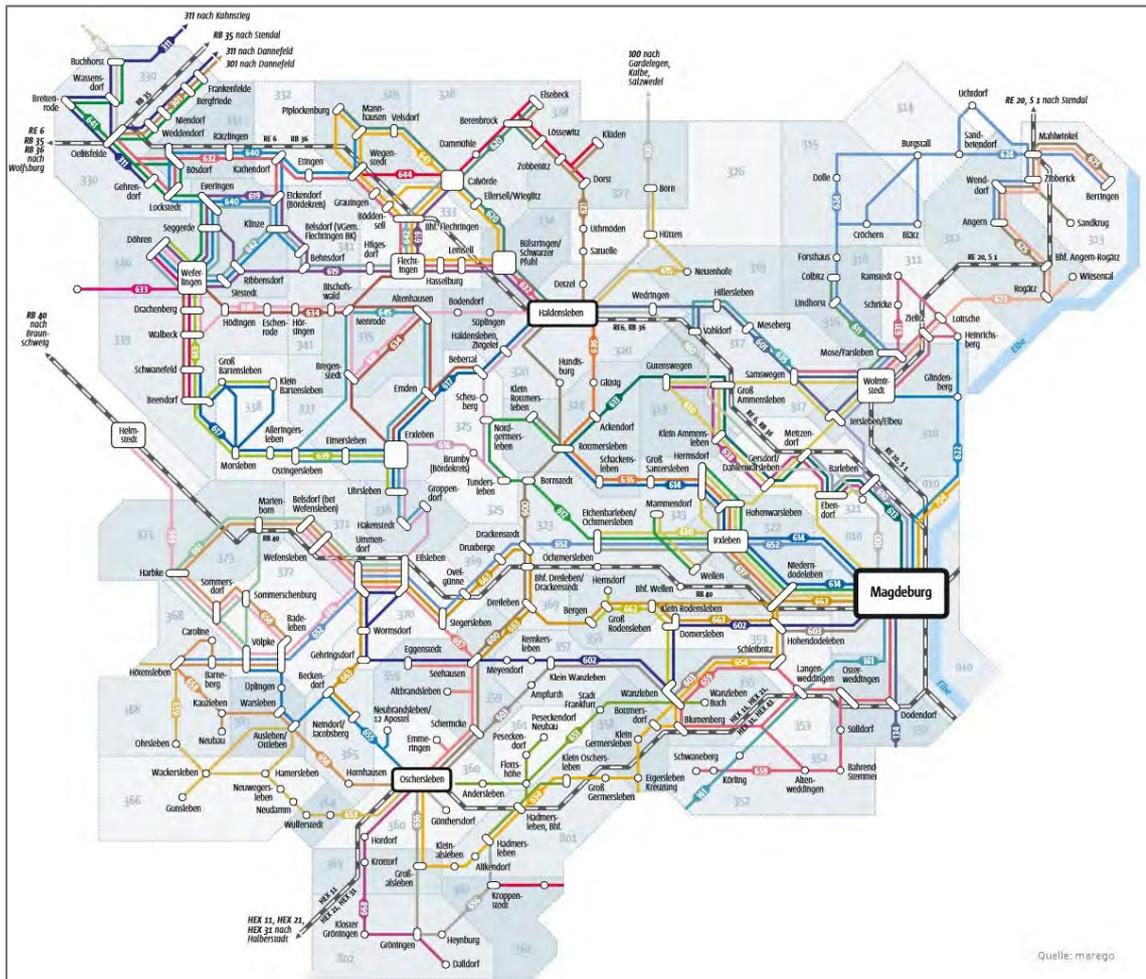


Abbildung D-12: Regionalbuslinien im Landkreis Börde (Auszug Verbunddokument marego)

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen, wie sich das Verkehrsangebot und die daraus resultierende Verkehrsnachfrage seit Bestehen der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH im Landkreis darstellt.<sup>9</sup>

Das Verkehrsangebot setzt sich aus festen Fahrplanfahrten und einem Angebot flexibler Bedienung zusammen.<sup>10</sup> Die flexiblen Fahrten umfassten zuletzt einen Anteil von rd. 26 % am Gesamtfahrplanangebot. Sie sind für die Sicherung des Modal Split für den ÖPNV und damit der Umweltqualität im Verkehrsbereich erforderlich und weiter auszubauen. Und nicht zuletzt für die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsunternehmens sind sie von essenzieller Bedeutung.

<sup>9</sup> Quelle: BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH

<sup>10</sup> Feste Fahrplanfahrten verkehren immer, PKWs oder im Busse im Rahmen einer flexiblen Bedienung verkehren nur nach Anmeldung bei entsprechender Nachfrage

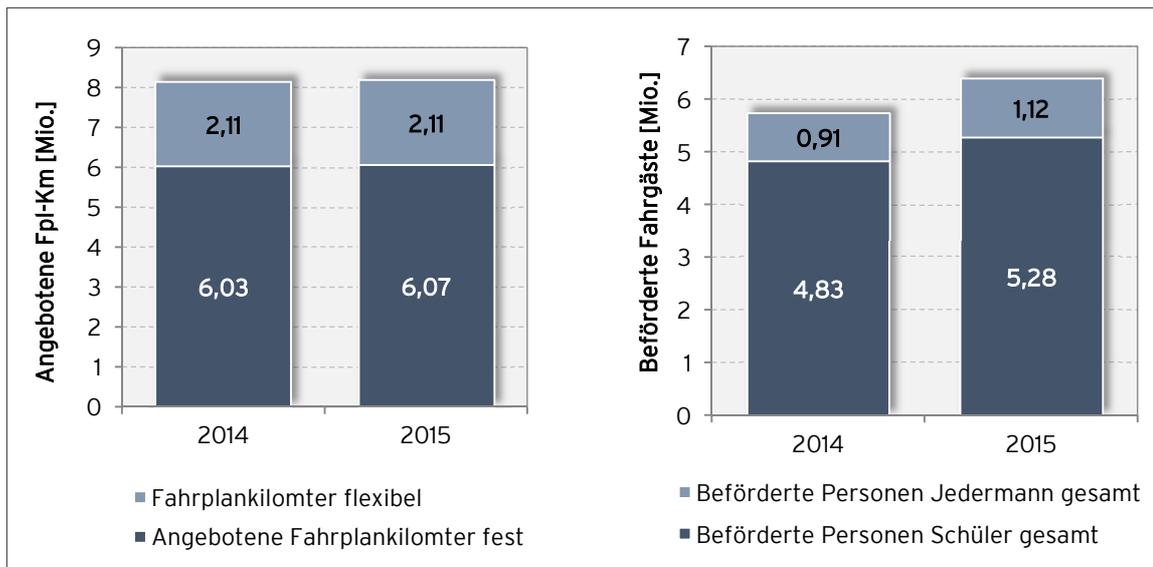


Abbildung D-13: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im Landkreis Börde

Bei nahezu konstantem Verkehrsangebot verzeichnete das Verkehrsunternehmen im Jahr 2015 einen Nachfragegewinn sowohl im Bereich des Schülerverkehrs als auch im Jedermannverkehr. Insgesamt wurden damit rd. 6,4 Mio. Fahrgäste befördert, was einer Steigerung von rd. 11,5 % entspricht.

### 6.1.3 Stadtbusverkehr

Stadtbusverkehre bestehen im Landkreis Börde in den Städten Haldensleben (insgesamt 3 Stadtbuslinien) und in geringem Umfang in Oschersleben (Bode) (eine Linie im ausgedünnten Stadtverkehr).

Auf Basis des geltenden Fahrplans (Stand 08/2016) ergeben sich die in Tabelle D-3 dargestellten Angebote. Wie aus den Liniennetzen der Stadtverkehre Haldensleben und Oschersleben (Bode) ersichtlich wird (vgl. Abbildung D-12), verkehren zusätzlich jeweils mit Start und Ziel am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zahlreiche Regionalbuslinien durch die Stadtgebiete und werten den Stadtverkehr hierdurch deutlich auf. Haltestellen innerhalb der Stadtgebiete werden dabei konsequent bedient.

Linie	Einsatzzeit		Fahrten pro Tag und Richtung		Takt
	von	bis	Mo-Fr	Sa/SF	
<b>Haldensleben</b>					
647	05:40	19:58	28	-	30-Min.-Takt
648	07:08	19:02	6 (7)	-	60-Min.-Takt
649	06:55	18:50	-	12*	60-Min.-Takt
<b>Oschersleben (Bode)</b>					
669	07:10	16:06	6	-	120-Min.-Takt

\* Fahrten der Linie 649 sind ausschließlich Rufbusfahrten und verkehren nur nach Anmeldung an Sa/SF

Tabelle D-3: Angebot der Stadtbusverkehre im Landkreis Börde (Stand 08/2016)

#### 6.1.4 Flexible Bedienung

Im gesamten Liniennetz des Landkreises Börde wird ergänzend zu den festen Linienfahrten eine flexible Bedienung durch die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH angeboten. Hierzu ist eine Anmeldung des Fahrtwunsches bis zwei Stunden vor Abfahrt erforderlich. Das Angebot ist fahrplangebunden und schließt sämtliche Wohnplätze<sup>11</sup> mit mindestens 50 Einwohnern ein. Die Personenbeförderung erfolgt dabei in der Regel mit einem Pkw oder Kleinbus.

Es wird kein zusätzlicher Anrufbuszuschlag erhoben.

#### ***Bewertung Regional- und Stadtbusverkehr***

Der ÖSPV erschließt alle Gemeinden im Landkreis Börde und ist in seiner Linienführung auf seine Mittel- und Grundzentren sowie die Landeshauptstadt Magdeburg ausgerichtet.

Die starke Prägung des Regionalbusverkehrs durch den Schülerverkehr kennzeichnet dessen Struktur maßgeblich. Er orientiert sich in räumlicher und zeitlicher Fahrplanlage an den zu befördernden Schülern sowie den Schulanfangs- und Schulentzeiten.

Im Gegensatz dazu weist der Stadtverkehr in Haldensleben eine höhere Taktdichte sowohl an Schul- als auch an Ferientagen auf. In Oschersleben verfehlt der „Stadtbus“ durch den nicht gegebenen 30-Minuten-Takt eine Grundbedingung des Stadtverkehrs deutlich. Die sechs Fahrtenpaare pro Werktag sind zu gering.

Das im gesamten Verkehrsnetz von Montag bis Freitag umfangreiche Verkehrsangebot wird am Wochenende außerhalb des landesbedeutsamen Verkehrs insbesondere im südlichen Landkreis weitestgehend als Rufbusverkehr durchgeführt.

---

<sup>11</sup> Definition Wohnplatz s. Begriffserklärungen

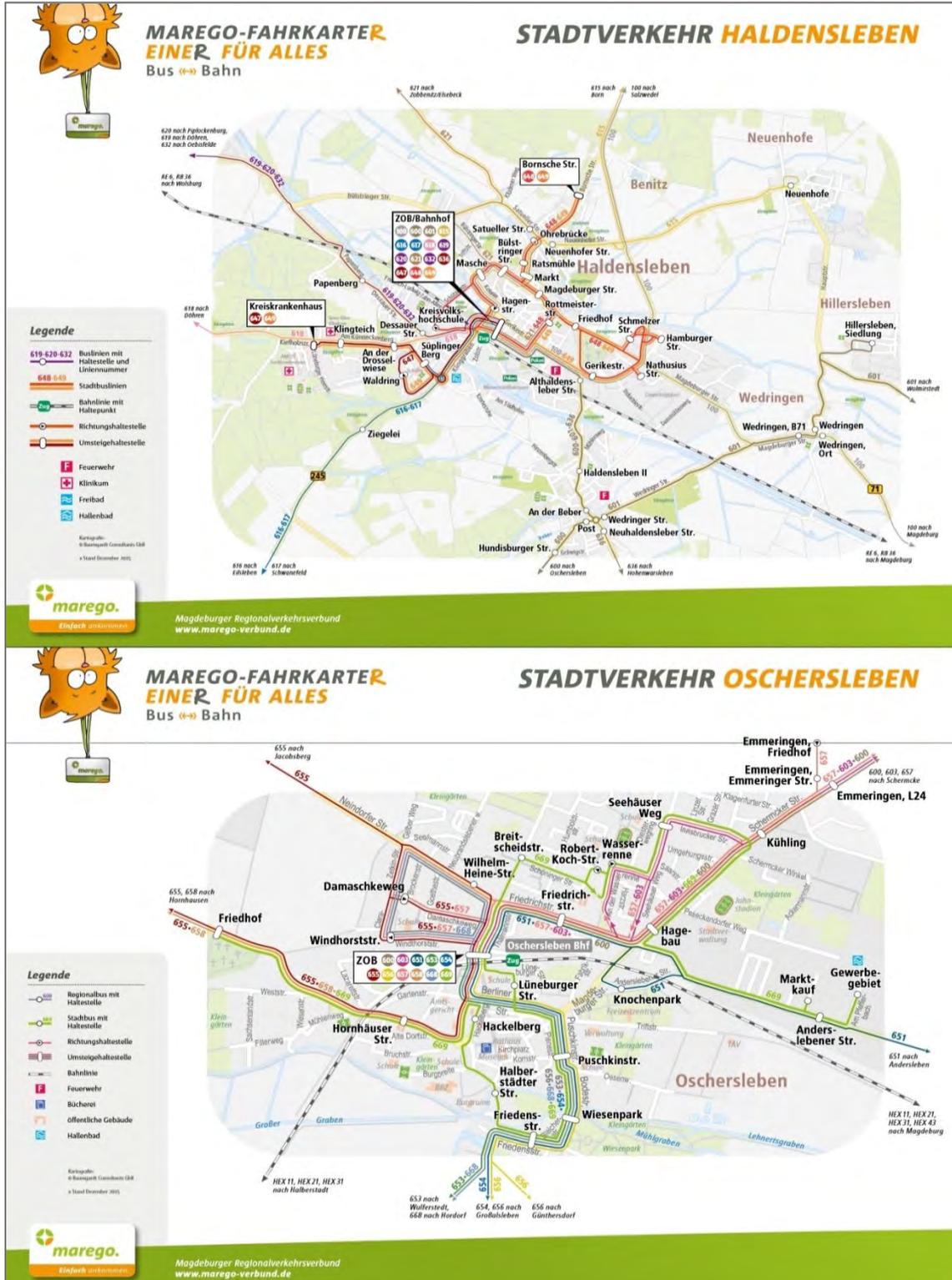


Abbildung D-14: Stadtbusverkehre in Haldensleben (Abb. oben) und Oschersleben (Bode) (Abb. unten); Quelle: marego

## 6.2 Anschlussqualität

### 6.2.1 Verknüpfungen im Landesnetz

Das Landesnetz hat sowohl regionale als auch überregionale Verbindungen vorzuhalten. Die Anbindung des Landkreises Börde an den Fernverkehr wird weitestgehend über die Knotenbahnhöfe Magdeburg (Ri. Berlin) und Hannover (Ri. Hamburg) sowie Wolfsburg und Helmstedt realisiert. Um bestmögliche Anschlüsse zu gewährleisten, erbringen die Regional-Expresse (RE) und Regionalbahnen (RB) im Landkreis Börde eine Zu- und Abbringerfunktion zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Der landesbedeutsame Busverkehr stellt an wichtigen Verknüpfungspunkten im Landesnetz zusätzlich und bestmöglich Anschlüsse sowohl an den SPNV als auch den SPFV her.

Ferner existieren noch Fernbusverbindungen nach ganz Europa mit Halt in Magdeburg.

### 6.2.2 Verknüpfungen Landesnetz - ÖSPV

Schnittstellen mit einer Verknüpfungsfunktion zwischen Landesnetz und dem ÖSPV im Landkreis Börde sind die folgenden Haltestellen:

- Angern/Rogätz, Bahnhof (mittlere Gehzeit SPNV-ÖSPV-Haltestelle: 5 Minuten)
- Dreileben/Drackenstedt, Bahnhof (5 Minuten)
- Eilsleben, Bahnhof/Thälmannstraße (5 Minuten)
- Hadmersleben, Bahnhof (5 Minuten)
- Haldensleben, Bahnhof/ZOB (3 Minuten)
- Oebisfelde, Bahnhof (7 Minuten)
- Oschersleben (Bode), Bahnhof (5 Minuten)
- Rottmersleben
- Seehausen, Busbahnhof
- Wanzleben, Gymnasium
- Wefensleben, Bahnhofstraße (5 Minuten)
- Wolmirstedt, Bahnhof (5 Minuten)

Besonderes Ausstattungsmerkmal dieser Schnittstellen sind die „Mein-Takt“-Verbindungen, welche sichere Anschlüsse zum Landesnetz garantieren sollen. Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln wird hierbei als Direktanschluss gewertet, wenn zwischen Ankunft des ersten und Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von maximal 10 Minuten besteht, wobei eine Übergangszeit von bis zu 20 Minuten noch als vertretbar anzusehen ist.<sup>12</sup> Die Übergangszeit muss einerseits die

<sup>12</sup> FGSV: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personenverkehr

o. g. Gehzeiten zwischen den Zugangsstellen der einzelnen Verkehrsmittel einbeziehen und einen gewissen Verspätungspuffer berücksichtigen, andererseits darf diese aus subjektiven Komfortgründen für den Fahrgast nicht „unnötig“ lang ausfallen. Für die Bewertung der Anschlusssituation im Landkreis wurde daher ein Umstiegszeitraum von 5 bis 20 Minuten gewählt, in dem ein Anschluss als gesichert angesehen wird. Bus-Bus-Direktanschlüsse mit gegenseitiger Wartepflicht können von diesem Grundsatz nach unten abweichen, sollten aber im Fahrplan als solche erkenntlich sein.

### 6.2.3 Verknüpfungen im Regionalbusverkehr

Wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖSPV sind insbesondere die folgenden Haltestellen:

- Barleben, Am Sonnenhof
- Eilsleben, Thälmannstraße
- Haldensleben, ZOB
- Oschersleben (Bode), ZOB
- Rottmersleben
- Seehausen, Busbahnhof
- Völpke, E.-Thälmann-Str.
- Wanzleben, R.-Breitscheidstraße
- Wolmirstedt, Bahnhof

### 6.2.4 Intermodale Verknüpfungen

Intermodale Verknüpfungen sind als Übergangsmöglichkeit zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn) und Individualverkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad) unverzichtbarer Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes. Besonders an kleinen Haltepunkten oder Bahnhöfen dominiert immer wieder das „wilde Parken“ am Fahrbahnrand. Um dem willkürlichen Abstellen von Kfz und Fahrrad entgegenzuwirken, sind Park & Ride-Anlagen (bzw. Bike & Ride) einzurichten, die bei Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels kostenfrei nutzbar sind. Die Erhebung von Parkgebühren sollte ausschließlich für Fremdnutzer bei Überlastung der Parkflächen in Erwägung gezogen werden.<sup>13</sup> Insbesondere Berufspendler sind auf verlässliche und sichere Abstellmöglichkeiten ihres Fahrzeuges angewiesen. Die SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Börde verfügen derzeit nur eingeschränkt über Abstellanlagen für Pkw und Fahrrad (vgl. Tabelle D-4).

---

<sup>13</sup> Einführung eines Gebührenmodells, das eine Verrechnung der Parkgebühren mit dem Bahnticket ermöglicht. Ticketerlöse müssten somit anteilig an den SPNV-Betreiber übergehen.

	Pkw-Abstell- möglichkeiten <sup>1)</sup>	Fahrrad-Abstell- möglichkeiten <sup>2)</sup>	Taxistand
Angern-Rogätz		x	
Barleben	x	x	
Blumenberg		x	
Bösdorf		x	
Dodendorf		x	
Dreileben-Drackenstedt	x	x	
Eilsleben	x	x	
Flechtingen			
Groß Ammersleben			
Hadmersleben		x	
Haldensleben	P + R	x	x
Langenweddingen		x	
Mahlwinkel		x	
Marienborn			
Meitzendorf	x	x	
Niederndodeleben		x	
Ochtmersleben			
Oebisfelde	x	x	x
Oschersleben (Bode)	x	x	x
Osterweddingen		x	
Ovelgünne	x	x	
Rätzlingen		x	
Vahldorf	x		
Wefensleben			
Wegenstedt	x		
Wellen			
Wolmirstedt	x	x	x
Zielitz (Ort)	x	x	

1) gesondert angelegte, befestigte Stellplätze (d. h. ohne Parken am Fahrbahnrand

2) gesondert eingerichtete Fahrradhalterungen

Tabelle D-4: Intermodale Verknüpfungen an SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Börde

Durch die Vernetzung der öffentlichen mit den individuellen Verkehrsmitteln können durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme geschaffen werden.

### ***Bewertung der Anschlussqualität***

Die Anschlüsse zwischen den SPNV- und den ÖSPV-Linien werden in den Mittelzentren grundsätzlich sichergestellt. Aufgrund des nicht konsequenten Taktes entfallen in manchen Fahrplanlagen oder Richtungen vereinzelte Anschlüsse.

Die Anschlusssicherung in einem auf den SPNV ausgerichteten Verkehrsnetz ist von entscheidender Bedeutung für dessen Qualität. Für die bedeutendsten Ver-

knüpfungspunkte im Landkreis Börde sind in den gültigen Fahrplänen Anschlüsse zu übergeordneten Zielen mit Angabe von Linie und Abfahrtszeit ausgewiesen.<sup>14</sup>

## 6.3 Ausrüstungsqualität

### 6.3.1 Infrastruktur

Ausgehend von den in § 8 Abs. 3 PBefG definierten Vorgaben bzgl. der herzustellenden flächendeckenden Barrierefreiheit im ÖPNV-Netz gewinnt die Infrastruktur an Bedeutung. Insbesondere, wenn die Verkehrsunternehmen ihre Fahrzeugflotte den Anforderungen entsprechend ersetzt haben, bedarf es gleichzeitig einer barrierefreien Gestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe sowie deren Zuwegungen.

Das Ergebnis der Untersuchung sämtlicher im Landkreis Börde liegender Haltestellen ist in nachfolgender Übersicht veranschaulicht (s. a. Anlage 5b):

	Anzahl Haltestellen (Haltepunkte)	weitestgehend barrierefreie Haltestellen
Barleben, Einheitsgemeinde	13 (22)	6
Elbe-Heide, Verbandsgemeinde	45 (70)	6
Flechtingen, Verbandsgemeinde	59 (88)	6
Haldensleben, Einheitsgemeinde	40 (70)	21
Hohe Börde, Einheitsgemeinde	42 (71)	4
Niedere Börde, Einheitsgemeinde	13 (22)	0
Obere Aller, Verbandsgemeinde	64 (101)	12
Oebisfelde-Weferlingen, Einheitsgemeinde	46 (75)	7
Oschersleben (Bode), Einheitsgemeinde	61 (104)	4
Sülzetal, Einheitsgemeinde	27 (47)	6
Wanzleben, Einheitsgemeinde	50 (85)	9
Westliche Börde, Verbandsgemeinde	30 (48)	7
Wolmirstedt, Einheitsgemeinde	26 (37)	3
<b>Landkreis Börde gesamt</b>	<b>516 (840)</b>	<b>91</b>

Tabelle D-5: Stand zum barrierefreien Ausbau der ÖSPV-Haltestellen im Landkreis Börde nach Gemeinden

Mit Stand 12/2016 weisen nur 16 % der im Landkreis befindlichen Haltestellen die grundlegenden Merkmale der Barrierefreiheit auf - Stufenfreiheit und eine taktile Führung. Am weitesten vorangeschritten ist der barrierefreie Ausbau in der Stadt Haldensleben und der Einheitsgemeinde Barleben.

Bei der Befragung der für Verkehrsinfrastruktur verantwortlichen Gemeinden äußerten diese mehrheitlich fehlende finanzielle Mittel als maßgeblichen Grund für den nicht umsetzbaren Ausbau der Haltestellen bis 2022.

<sup>14</sup> darüber hinaus ergeben sich eine Vielzahl zufälliger Anschlüsse innerhalb des Verkehrsnetzes, auf dessen Bewertung nicht genauer eingegangen werden kann

Beginnend mit dem Jahr 2016 erfolgt im gesamten Verkehrsgebiet der Austausch der Haltestellenschilder nach Vorgaben des Verkehrsverbundes.

### 6.3.2 Fahrzeuge

Die Fahrzeugflotte setzt sich gegenwärtig aus 101 Omnibussen und einem Kleinbus zusammen, die alle über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) verfügen. Zum Einsatz kommt hierbei ein sich vom klassischen RBL unterscheidendes und speziell auf das Auskunftssystem der NASA ausgerichtetes eigenes System. Das sogenannte „INSA-RBL“ arbeitet zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht komplett fehlerfrei.

Der Anteil der Niederflurfahrzeuge beträgt 96 %. Mit acht erdgasangetriebenen Bussen leistet die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH zudem einen positiven Beitrag zur Verbesserung der Schadstoffbilanz im Straßenverkehr.

Der Fuhrpark weist in seiner Gesamtheit ein Durchschnittsalter von 8,1 Jahren (vgl. Abbildung D-15) auf.

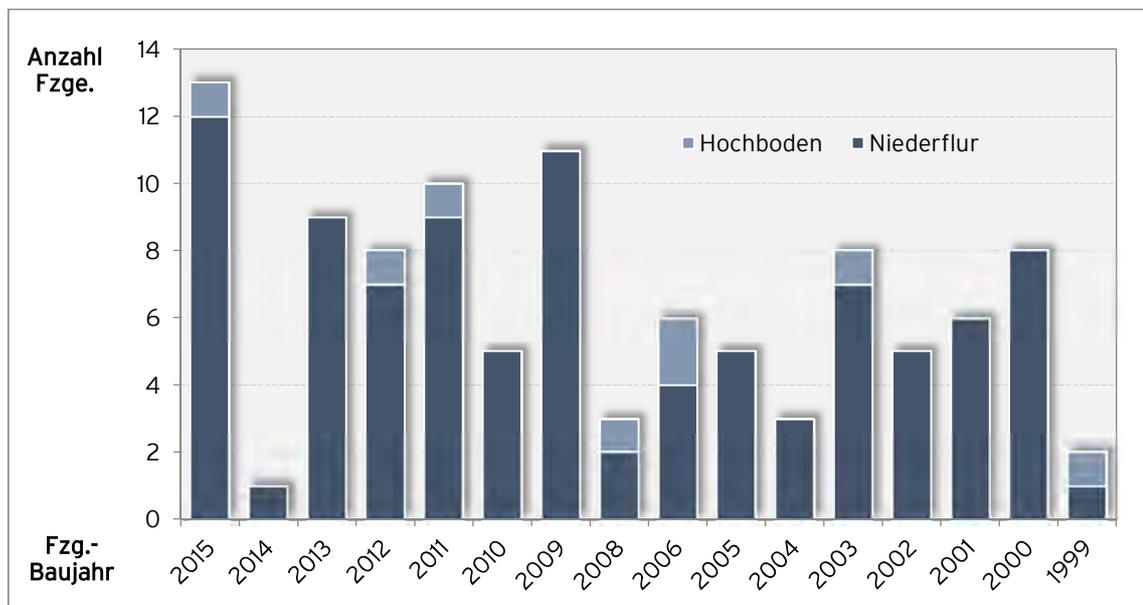


Abbildung D-15: Alter der Fahrzeugflotte BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH

Für den straßengebundenen ÖPNV stehen Betriebshöfe der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH in der Einheitsgemeinde Niedere Börde, OT Vahldorf, in Oschersleben (Bode) sowie in Beendorf zur Verfügung.

### ***Bewertung der Ausrüstungsqualität***

Die Qualität der ÖPNV-Infrastruktur ist eher mäßig und die Ausstattungstechnik veraltet. Es bedarf einer systematischen Begutachtung aller im Landkreis befindlicher ÖSPV-Zugangsstellen. Positiv hervorzuheben ist die funktionale und für den Fahrgast ansprechende Gestaltung des ZOB in Haldensleben.

Die nahezu komplett mit Niederflurtechnik ausgestattete Busflotte bietet einen großen Anreiz, die Barrierefreiheit auch im Bereich der Infrastruktur weiter voranzutreiben.

## 6.4 Tarifstruktur

Der Landkreis Börde liegt im Gebiet des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego, dem Verkehrsverbund des öffentlichen Personennahverkehrs für die sachsen-anhaltische Landeshauptstadt Magdeburg und die umliegenden Landkreise Börde, Jerichower Land und den Salzlandkreis. Der Verbundtarif trat mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 in Kraft.

Das Fahrscheinsortiment umfasst dabei sechs Standardtarife, Tageskarten und verschiedene Abo-Tarife für Vielfahrer und Pendler sowie diverse Sondertarife:

- Einzelfahrt/Einzelfahrt ermäßigt
- 4er-Karte/4er-Karte ermäßigt
- Anschlussfahrt/Anschlussfahrt ermäßigt
- Tageskarte/Tageskarte ermäßigt
- Gruppen-Tageskarte/Minigruppen-Tageskarte
- Wochenkarte/Wochenkarte ermäßigt
- Monatskarte/Monatskarte ermäßigt
- ABO-Monats-Karte (übertragbar, Senioren, ermäßigt, persönlich)
- Jobticket
- Kombi-Tickets

Die Preisbildung unterliegt den marego-Tarifbestimmungen und differiert nach den Preisstufen 1-12, N und MD je nach Gültigkeitsdauer und Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen.<sup>15</sup>

### ***Bewertung des Tarifs***

Der marego-Tarif bietet ein mannigfaltiges Fahrscheinsortiment, welches für die am meisten nachgefragten Fahrscheinrelationen und Nutzungshäufigkeiten Vergünstigungen bereithält.

Die Lage des Landkreises an der Verbundgebietsgrenze offenbart durch die umfangreichen Pendlerbeziehungen zwischen dem Landkreis Börde und der Stadt Wolfsburg deutlich das Fehlen eines Übergangstarifes. Für derartige Fahrbeziehungen sind bisher zwei Fahrscheine notwendig. Mit Betreiberwechsel des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt (DISA) im Dezember 2018 übernimmt die Abellio GmbH die SPNV-Bedienung und der Geltungsbereich des Verbundtarifs wird auf die Relation Oebisfelde-Wolfsburg ausgeweitet.

<sup>15</sup> N = Nachbarortstarif gilt innerhalb eines Tarifpunktes oder zwischen 2 Tarifpunkten; MD = Tarifzone Magdeburg

## 6.5 Information, Marketing und Service

### 6.5.1 Servicezentrale

Servicezentralen dienen dem Fahrgast bei Fragen und Problemen rund um den ÖSPV im Landkreis Börde als primärer Anlaufpunkt. Größter Vorteil sind die stetigen Geschäftszeiten und der persönliche Kontakt zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast. Die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH betreibt hierfür eine Servicezentrale in Oschersleben (Bode). Zusätzlich existiert eine weitere Servicezentrale in Haldensleben. Betreiber ist die Wohnungsbaugesellschaft Haldensleben mbH. Beide Zentralen erbringen mindestens folgendes Leistungsspektrum:

- Verbindungsauskünfte (verkehrsmittelübergreifend; Tourismusverkehr)
- Aufklärung und Vermittlung der Möglichkeiten der flexiblen Bedienung
- Tarifberatung
- Entgegennahme von Beschwerden

### 6.5.2 Fahrgastinformation

Die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH informiert den Fahrgast auf ihrer Homepage (erreichbar unter [www.boerde-bus.de](http://www.boerde-bus.de)) umfassend über folgende Inhalte:

- Fahrplan inklusive störungsbedingter Fahrplanänderungen
- Live-Auskunft durch das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem für Sachsen-Anhalt („INSA“)
- Fahrscheintarife inkl. Preistabelle und Tarifzonenplan mit den zugehörigen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen

Sämtliche Linienbusse sind mit dem „INSA-RBL“ ausgestattet, sodass bei entsprechender Ausstattung an den Haltestellen dynamische Fahrgastinformationen (DFI; z. B. Live-Daten bei Verspätungen) angezeigt werden können. Das Vorhandensein und die Funktionsfähigkeit der DFI nehmen bei den Fahrgästen mittlerweile einen hohen Stellenwert ein und werden zunehmend als Standard angesehen. In den Fahrzeugen erfolgt über ein statisches System (manuell vom Fahrer bedient) die Haltestellenanzeige.

Die Haltestellen im Bediengebiet des Landkreises Börde verfügen mindestens über die geforderte Mindestausstattung, haltestellenbezogene Fahrplanaushänge sind vorhanden.

Die telefonische Fahrgastinformation erfolgt über die Rufnummer des Verkehrsunternehmens sowie über die INSA-Telefonauskunft, die täglich zwischen 4.00 und 24.00 Uhr erreichbar ist. Darüber hinaus ist die INSA-Auskunft auch als Smartphone-App verfügbar.

### 6.5.3 Fahrscheinverkauf

Fahrscheine für Fahrten auf den Fahrzeugen des Landkreises Börde können auf verschiedenen Vertriebswegen erworben werden.

Die Omnibusse der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH sind mit modernen Fahrscheindruckern ausgestattet, die das komplette Fahrscheinsortiment inklusive Bahntickets abdecken. In den Rufbussen kommen mobile Fahrscheindrucker mit eingeschränktem Sortiment zum Einsatz.

Sämtliche Tickets können zudem in den Servicebüros in Oschersleben (Bode) und in Haldensleben erworben werden. Hierbei steht dem Fahrgast fachkundiges Personal beratend zur Seite.

Die Möglichkeiten zum Erwerb elektronischer Tickets (DB-Handyticket) bzw. via Smartphone-App (Easy.Go) steigern nicht nur den Komfort und die Flexibilität beim bargeldlosen Fahrscheinkauf, sondern folgen dem allgemeinen Trend der Digitalisierung und sprechen damit auch in besonderem Maße die jüngere Generation Fahrgäste an.

### ***Bewertung von Marketing und Service***

Im Bereich Marketing und Service wird im Landkreis Börde ein Standard angeboten, der den Anforderungen weitestgehend genügt, aber dennoch das Potenzial nicht gänzlich ausschöpft.

Ohne aktive Marketingstrategien, die das ÖPNV-Angebot offensiv bewerben, bleiben dem Landkreis zusätzliche Fahrgäste verwehrt. Eine moderne Gestaltung der Webseite des Busunternehmens, auf der u. a. auf Tourismusziele hingewiesen wird, sollte dies unterstützen.

Vor dem Hintergrund der alternden Bevölkerung bilden Servicebüros die Hauptinformationsquellen älterer Menschen. Hier ist das Verkehrsunternehmen auch weiterhin in der Pflicht, der Bevölkerung ausreichend Anlaufstellen zu bieten.

## **6.6 Stärken- und Schwächenanalyse**

Zusammenfassend und bewertend ergeben sich die in der nachfolgenden Tabelle aufgezeigten Stärken und Schwächen für das ÖPNV-System im Landkreis Börde. Aus den Schwächen lässt sich maßgeblicher Handlungsbedarf für die Konzeption des zukünftigen ÖPNV-Systems ableiten.

	Stärken und Schwächen
<b>Allgemein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ Nachfragesteigerung trotz konstantem Verkehrsangebot im Jahr 2015</li> <li>↑ komplette Verkehrsleistung von einem Verkehrsunternehmen erbracht – damit hohe Fahrplanintegrität</li> <li>→ allgemein starke Ausrichtung auf Schülerverkehr (Anteil an Beförderungsfällen rd. 85 %); damit Reserven in der Nachfrageabschöpfung im Jedermannverkehr</li> <li>→ Aufteilung des Verkehrsnetzes in 5 Linienbündel – Möglichkeit der Vergabe an 5 verschiedene Verkehrsunternehmen birgt Risiken</li> </ul>
<b>Erschließungs- und Verbindungsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ sehr gute Erschließung des östlichen Kreisgebietes rund um die Landeshauptstadt Magdeburg durch Bahn-Bus-Landesnetz</li> <li>↑ auch außerhalb des SPNV gute Vernetzung mit der Landeshauptstadt Magdeburg</li> <li>↑ gut funktionierende Beförderung im Schülerverkehr durch enge Kooperation mit Schulen</li> <li>↓ eingeschränktes (fast nur flexibles) Verkehrsangebot am Wochenende</li> <li>↓ Angebotsdefizit im „Stadtbus“ Oschersleben (Bode) (Takt zu weit)</li> </ul>
<b>Bedienungsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ sehr gut funktionierender und auf kurze Beförderungszeiten ausgelegter Schülerverkehr</li> <li>↑ Anbindung sämtlicher Wohnplätze mit mindestens 50 Einwohnern</li> <li>↓ im ÖSPV geringer Bedienungsumfang und Vernetzung mit benachbarten Landkreisen</li> <li>↓ geringe Fahrplantransparenz durch Schülerverkehr (wechselnde Linieneinführungen, Takt-/Bedienungslücken, Wechsel der Taktzeit außerhalb der Hauptlinien)</li> </ul>
<b>Ausrüstungsqualität (Infrastruktur und Fuhrpark)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ hoher Anteil Niederflurtechnik</li> <li>→ solide Altersstruktur der Fahrzeugflotte mit mehreren erdgasbetriebenen Fahrzeugen</li> <li>↓ Vandalismus an Infrastruktur</li> <li>↓ wenige Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut</li> </ul>
<b>Servicequalität und Tarif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↑ durch Partnerschaft im Magdeburger Regionalverkehrsverbund einheitliches Tarifsystem</li> <li>↑ vielfältige Vertriebsmöglichkeiten</li> <li>↑ Servicezentralen in Oschersleben (Bode) und Haldensleben</li> <li>↑ Fahrzeuge mit RBL-Technik und INSA ausgerüstet</li> <li>↑ umfangreiches und zielgruppenorientiertes Fahrscheinsortiment</li> <li>→ <b>aktuell</b> schlechte Tarifsituation auf Relationen nach Wolfsburg (durch marego-Grenze werden 2 Tickets benötigt; ab Dezember 2018 gilt auch auf dieser Relation der Verbundtarif)</li> <li>↓ „INSA-RBL“ arbeitet nicht störungsfrei</li> </ul>

Tabelle D-6: Stärken- und Schwächen-Analyse

## 7. ÖPNV-Nachfragepotenziale und Entwicklungsprognose

### 7.1 Schülerverkehr

#### 7.1.1 Schulentwicklungsplanung

Der SEPI geht in den kommenden Schuljahren von stabilen Schülerzahlen für den Landkreis Börde aus (vgl. Abbildung D-5). Gleichbleibende Geburtenraten und Zuzüge von Familien mit Kindern halten die absoluten Zahlen der Kinder und Jugendlichen nahezu konstant. Erst ab etwa 2020 folgt die Bevölkerungsentwicklung dieser Altersgruppe einem zunehmenden negativen Trend. Die Auswirkungen auf das Schulsystem sind in den kommenden Jahren noch nicht spürbar.

Im Land Sachsen-Anhalt werden in Zukunft die Gemeinschaftsschulen an Bedeutung gewinnen. Für das Schuljahr 2017/18 liegen gemäß Maßnahmenplan des Landesschulamtes Sachsen-Anhalt für drei weitere Sekundarschulen erteilte Genehmigungen („Wartburgschule“ Niederndodeleben, Sekundarschule „Drömling“ Oebisfelde, Sekundarschule Sülzetal) zur Umwandlung in eine Gemeinschaftsschule vor. Die Auswirkungen auf den ÖPNV diesbezüglich sind schwer abschätzbar, erfordern u. U. komplexere und längere Schulwege (insbesondere bei Schülern, die entferntere Schulen besuchen). Darüber hinaus sind in Einzelfällen Schulschließungen oder Schulfusionen (Grundschule Rottmersleben in Grundschule Bebertal) geplant. Hierdurch verlängern sich Beförderungswege der Schüler und es sind Fahrplananpassungen vorzunehmen.<sup>16</sup>

Für den ÖPNV stellt der Schüler- und Ausbildungsverkehr somit ein nachhaltiges und verlässliches Nachfragepotenzial dar. Anzeichen für ein Absinken der für das Verkehrsunternehmen daraus resultierenden Beförderungsentgelte sind gegenwärtig nicht vorhanden.

#### 7.1.2 Freigestellter Schülerverkehr

Der freigestellte Schülerverkehr erfolgt außerhalb des öffentlichen Linienverkehrs auf der Basis eines Vertrages zwischen dem Schulträger und dem mit der Schülerbeförderung beauftragten Unternehmen. Der Begriff „freigestellt“ bezieht sich darauf, dass diese Beförderung von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes, insbesondere von der Genehmigungspflicht für die Personenbeförderung, befreit ist. Die Festlegungen der BOKraft sowie die Erfordernisse, die aus dem *Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden*<sup>17</sup>, hervorgehen, sind zu beachten. Zudem ist die Einhaltung der Bestimmungen der Schülerbeförderungssatzung in diesen Fällen nicht zwingend erforderlich, d. h. es besteht keine direkte Beförderungspflicht.

<sup>16</sup> Quelle: Maßnahmenplan des Landesschulamtes für das Schuljahr 2017/18, Anlage 1: Schuleröffnungen, Schulumwandlungen, Schulschließungen, Schulfusionen

<sup>17</sup> Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland (VkB.I.), 59. Jahrgang, ausgegeben zu Bonn am 15. August 2005, Heft 15, S. 604 Nr. 163

Im Schulnetz des Landkreises Börde existieren Förderschulen für Lern- und Geistigbehinderte sowie Förderschulen mit Ausgleichsklassen. In der Regel erfolgt die Beförderung der Schüler mit einer geistigen Behinderung, die teilweise auch mit körperlichen Beeinträchtigungen einhergeht, in barrierefrei ausgestatteten Fahrzeugen außerhalb des Linienverkehrs. Diese Zahlen unterliegen im Betrachtungszeitraum keiner nennenswerten Veränderung.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, Schüler, deren Beförderung nur unter enormen zusätzlichem Aufwand in den regulären Linienverkehr integrierbar ist, im freigestellten Verkehr zu befördern.

## **7.2 Berufspendler- und Besorgungsverkehr**

Auch in den kommenden Jahren wird ein erheblicher Teil der Berufstätigen nicht am Wohnort beschäftigt sein und als Berufspendler auf das eigene oder öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein.

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Börde unterlag in den vergangenen Jahren einem kontinuierlichen, aber degressiven Wachstum (vgl. Abbildung D-10). Die Pkw-Verfügbarkeit wird erwartungsgemäß in den kommenden Jahren eher stagnieren. Berufspendler des Individualverkehrs für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, kann nur durch eine ansprechende Angebotsgestaltung (Fahrplanangebot, Tarifgestaltung, Serviceleistungen und Marketingstrategien) gelingen. Die unmittelbare Nähe des östlichen Kreises zum Oberzentrum Magdeburg bietet hierfür bereits sehr gute Voraussetzungen. Attraktive und schnelle Verbindungen ins Umland, wie die bereits umgesetzte optimierte Anbindung des Gewerbegebietes Osterweddingen an die Landeshauptstadt Magdeburg, begünstigen ein Wachstum der ÖPNV-Pendlerströme. Auch durch die Anerkennung des Verbundtarifes auf der Relation nach Wolfsburg verbessern sich die Rahmenbedingungen für Berufspendler spürbar.

Ein wachsendes Nachfragepotenzial lässt die demografische Entwicklung der Bevölkerung mit dem zunehmenden Anteil der mobilitätssuchenden Senioren erwarten. Deren Pkw-Verfügbarkeit wird zwar ansteigen, aber ebenso der Anteil der älteren Menschen ohne eigenes Fahrzeug. Neben den Schülern und Auszubildenden stellt diese Altersgruppe den größten Teil der ÖPNV-Zwangsnutzer dar. Einkaufs- und Besorgungsverkehr, Arztbesuche oder die Inanspruchnahme weiterer Dienstleistungen werden bei nicht fußläufiger Erreichbarkeit fast ausschließlich mit dem ÖPNV erledigt. Dies impliziert neben barrierefreien Fahrzeugen und ÖPNV-Zugangsstellen gleichzeitig eine sichere sowie alters- und behindertengerechte Zuwegung. Von einer zunehmenden Ausrichtung an die Bedürfnisse der Senioren profitieren alle anderen Nutzergruppen in gleichem Maß.

## **7.3 Tourismus-, Freizeit- und Besucherverkehr**

Während die bereits genannten Nachfragepotenziale primär auf ein werktätiges Verkehrsangebot ausgerichtet sind, zielt der Tourismus- und Freizeitverkehr stärker auf das Wochenende ab. An diesen Tagen existiert im Landkreis Börde außerhalb der landesbedeutsamen Linien nur ein sehr eingeschränktes Fahrplanangebot. Die Anbindung bedeutender touristischer Ziele sowie lokaler Kultur- und Freizeit-

einrichtungen sollte auf deren Öffnungszeiten abgestimmt sein. Eine stärkere Ausrichtung auf den Tourismus- und Freizeitverkehr ist in besonderem Maße wichtig für strukturschwache ländliche Regionen im Kreisgebiet.

Auch erscheint im Hinblick auf die steigenden Fahrradtouristen (vordergründig in den Monaten April-Oktober) die flächendeckende Möglichkeit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sinnvoll.

Verkehrserzeugende Tourismus- und Freizeiteinrichtungen im Landkreis Börde sind u. a. folgende:

- Motorsportarena Oschersleben
- Straße der Romantik (verschiedene Kirchen, Klöster, Burgen und Parks)
- Fernradwege
- Schlösser und Schlossparks (Hundisburg, Harbke, Seggerde)
- Gedenkstätten, Natur- und Denkmalschutzgebiete
- Erlebniscenter und -bäder (u. a. Haldensleben, Wanzleben-Börde, Jersleben)
- Verkehrsgarten Völpke
- u. v. m.

Für den ÖPNV existieren zahlreiche Nachfragepotenziale, die es auch zu erhalten gilt. Umgekehrt sollen neue Potenziale zielgerichtet durch den ÖPNV erschlossen werden.

Insbesondere unter dem demografischen Aspekt führt eine Mischung aus angebots- und nachfrageorientierter Netzgestaltung zu einem guten Kompromiss aus Kundenzufriedenheit und Wirtschaftlichkeit.

# E Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

---

## 1. Festsetzungen und Zielstellungen

Das Konzept zur Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Börde orientiert sich an den Grundsätzen der Daseinsvorsorge und eines wirtschaftlichen und für den Fahrgast bezahlbaren ÖPNVs unter Berücksichtigung der Strukturentwicklungen, insbesondere des demografischen Wandels.

Eine Ausrichtung des ÖPNV vorrangig auf den Schüler- und Ausbildungsverkehr stellt ein logisches Konzept im ländlichen Regionalverkehr dar, weil dieser den maßgeblichen Nachfragepool bildet - über 80 % der beförderten Fahrgäste sind derzeit Schüler oder Auszubildende. Allerdings stellen die bisher zu verzeichnenden wechselnden Fahrplanlagen (z. B. Fahrten während Schulzeit/Ferienzeit oder Taktabweichungen wegen Schulendzeiten) ein Zugangshemmnis für den Jedermannverkehr dar, das sich zugleich negativ auf die Gewinnung neuer Fahrgäste auswirkt. Mit einer Neuordnung des Liniennetzes muss dieser Umstand korrigiert werden. Auf den wachsenden Anteil der Senioren und die Zersiedlung hat der Nahverkehrsplan Rücksicht zu nehmen, um allen Bürgern den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.

### 1.1 Linienbündelung

Der Landkreis Börde hat im Vergleich zu den anderen Landkreisen des Landes Sachsen-Anhalt eine eher geringe Einwohnerdichte. Um den Verkehr trotzdem wirtschaftlich gestalten zu können, ist eine Linienbündelung Voraussetzung für eine einheitliche und effiziente Verkehrsgestaltung. Das Zulassen der Verkehrsgestaltung mittels Verkehrsraumerschließung durch Einzellinien könnte dazu führen, dass Verkehrsunternehmen lediglich erlösstärkere Linien beantragen und somit die notwendige Raumerschließung in diesem flächigen Landkreis beeinträchtigt oder gar ausgeschlossen wäre.

Die bisherige Linienbündelung ist aus der historischen Entwicklung entstanden und sieht die Aufteilung der Landkreisfläche auf insgesamt fünf Linienbündel mit direktem Bezug zu den beiden Mittelzentren Haldensleben und Oschersleben (Bode) vor, was den räumlichen Gebieten der beiden Altkreise<sup>18</sup> entspricht.

---

<sup>18</sup> Die Kreisgebietsreform anno 2007 vereinigte den Bördekreis und den Ohrekreis zum Landkreis Börde.

Unter Beachtung der Größe und Struktur des Planungsraumes Landkreis Börde, der Forderung eines weiteren Zusammenwachsens der beiden Altkreise Bördekreis und Ohrekreis, der bestehenden funktionalen Zusammenhänge zwischen den Linien und dem Ziel des Erreichens einer attraktiven Verkehrsbedienungs für jeden Fahrgast sowie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird der Verkehrsraum dieses Landkreises als ein einheitliches Linienbündel überplant.

Die Bedienung des Gesamtlinienbündels erfolgt durch ein Verkehrsunternehmen, sodass sowohl für die Fahrgäste als auch für den Aufgabenträger die Kommunikation vereinfacht wird. Der Tarif gilt für alle Fahrgäste im gesamten Landkreis. Der ÖPNV im Landkreis Börde wird durch die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH geprägt.

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 Gesamtlinienbündel 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.

## 1.2 Zielstellungen

An das Verkehrsangebot werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Bereitstellung eines ÖPNV-Angebotes zur Erfüllung öffentlicher Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung hat höchste Priorität. Diese Fahrten sind als Linienverkehre nach § 42 PBefG als **Jedermann-Nutzung** zu kennzeichnen. Mindestens jedes Grund- und Mittelzentrum sowie Orte mit Einrichtungen zur Grundversorgung sind mit festen Linienfahrten anzubinden.
- Das ÖSPV-Netz im Landkreis Börde hat im Bereich der Jedermann-Nutzung die Zubringerfunktion zum SPNV zu sichern. Erforderliche Anschlüsse Bus-Bahn sind im Hinblick auf eine bestmögliche Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Berufspendler herzustellen (Umkehr der priorisierten Anschlussrichtung im Tagesverlauf).
- Im Linienverkehr sind klare Linienwege mit direkten Linienführungen und getakteten Anfahrtszeiten vorzusehen. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, es sei denn, die wirtschaftliche Durchführung der Schüler- und Ausbildungsverkehre erfordern dies.
- Die gegenseitige Integration von Stadt- und Regionalverkehren soll die Verflechtung der Mittelzentren mit dem Umland fördern und die ertragsschwachen Stadtverkehre attraktivieren.
- Parallelverkehre zum SPNV sind bestmöglich zu vermeiden. Es sind zum SPNV kooperierende und nicht konkurrierende Angebote abzustimmen. Parallelverkehre ergeben sich, wenn aus Fahrtrelationen zwischen Start- und Zielhaltestelle bei ähnlichem Linienweg zeitliche Abweichungen von weniger als 15 Minuten resultieren.

- Auf Relationen mit fehlender Nachfrage sind Fahrten der Jedermann-Nutzung in eine **alternative Bedienform** zu überführen, so dass sich ein flächenerschließendes weitestgehend vertaktetes Gesamtverkehrsangebot ergibt. Möglichkeiten zur Umsetzung werden im weiteren Verlauf beschrieben. Das Angebot der flexiblen Bedienung dient der Flächenerschließung und soll das Angebot der festen Fahrten ergänzen. Diese verkehren ausschließlich bei vorhandener Nachfrage.

Jeder Wohnplatz im Landkreis Börde ab 100 Einwohnern ist im Verkehrsangebot zu berücksichtigen.

- Der **Schüler- und Ausbildungsverkehr** ist in den Jedermannverkehr zu integrieren. Eine Beförderung der Schüler im Sinne der Satzung des Landkreises Börde über die Schülerbeförderung muss vollumfänglich gewährleistet sein. Schüler, für die diese Vorgaben nicht eingehalten werden können, sind im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs zu befördern.<sup>19</sup>

Grundsatz für die Planung des Schülerverkehrs ist, dass der Fahrplan gegenüber dem Stundenplan den Vorrang besitzt. Die Unterrichtszeiten sind zur effizienteren Fahrplangestaltung im Sinne eines vertakteten Fahrplanangebotes und systematischer Anschlüsse mit diesem abzustimmen.

- Sind verkehrsbedingte Umleitungen erforderlich, ist folgende Verfahrensweise maßgebend:
  - Bei Sperrungen durch Unfälle oder Havarien ist das Verkehrsunternehmen gehalten, trotz zeitlicher Verspätung, den Fahrtverlauf und alle fahrplanmäßigen Haltestellen - soweit möglich - einzuhalten.
  - Bei planmäßigen Sperrungen von Straßen erarbeitet das Verkehrsunternehmen, sofern erforderlich, einen Umleitungsfahrplan und reicht diesen bei der Genehmigungsbehörde zur Zustimmungserteilung ein. Für die rechtzeitige Veröffentlichung und Bekanntmachung ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich.
  - Die durch Umleitungen entstehenden Kosten sind durch das Verkehrsunternehmen zu kompensieren. Eine gesonderte Vergütung durch den Aufgabenträger ist nicht vorgesehen.
- Im Falle eines Betreiberwechsels ist ein Betriebsübergang gemäß § 613a BGB zu realisieren.

### 1.3 Hierarchie des Verkehrsnetzes

Das öffentliche Verkehrsnetz im Planungsraum Landkreis Börde wird maßgeblich durch die Verkehrsmittel Eisenbahn und Bus gewährleistet und soll hierarchisch strukturiert sein. Das ÖPNV-Netz wird wie folgt gegliedert:

- SPNV-Landesnetz
- ÖSPV-Hauptnetz (inkl. landesbedeutsame Buslinien)

<sup>19</sup> Sofern diese Schüler auch im freigestellten Schülerverkehr nicht befördert werden, sind den Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten.

- ÖSPV-Nebennetz

Die Funktionen können folgendermaßen zusammengefasst werden:

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Landesnetz Sachsen- Anhalt	SPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung von zentralen Orten gemäß Landesentwicklungsplan (ab Grundzentrum mit besonderer Versorgungsfunktion) innerhalb und außerhalb des Landkreises</li> <li>• Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten innerhalb und außerhalb LSA</li> </ul>
	Bus (Landesbedeutsame Linien)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung des Landesnetzes um nachfragestarke Verbindungsachsen</li> <li>• Bedienung der Mittelzentren mit Stadtbusverkehren und Integration von Regionalbuslinien auf den Verbindungsachsen im Hauptnetz</li> <li>• Zubringerfunktion zum Landesnetz</li> </ul>
ÖSPV-Netz LK Börde Hauptnetz	Bus	
ÖSPV-Netz LK Börde Nebennetz	Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließung in der Fläche durch feste Linienfahrten mit integrierter flexibler Bedienung und Verknüpfung an ausgewiesenen Umsteigepunkten</li> <li>• Sicherstellung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs</li> <li>• Zubringerfunktion zum Haupt- und Landesnetz</li> </ul>

Tabelle E-1: Gliederung des Liniennetzes

## 2. Netz- und Bedienungskonzept

### 2.1 Landesnetz

Das Landesnetz stellt Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge überregional sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Die Bedienung erfolgt durch den SPNV und Regionalbusse. Veränderungen im Landesnetz beruhen auf den Empfehlungen des Evaluierungsberichtes der landesbedeutsamen Linien der NASA GmbH. An dieser Stelle wurde auf der Linie 602 das Einkürzen der Landesbedeutsamkeit auf den Linienabschnitt Klein Wanzleben-Magdeburg empfohlen.

Das Landesnetz folgt dem ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2010 bis 2015/25. Darin ist vorgesehen, dass Verbindungen „Oberzentrum - Mittelzentrum“ bzw. „Mittelzentrum - Mittelzentrum“ in der Summe eine Bedienung im Stundentakt erfordern. Aufgrund besonderer Gegebenheiten kann lt. ÖPNV-Plan im Einzelfall von der Forderung eines 1-Stunden-Taktes zwischen zwei Mittelzentren abgewichen werden.

### 2.2 ÖSPV-Netz im Landkreis Börde

Das ÖSPV-Netz hat mit der Bereitstellung eines aus festen und flexiblen Fahrten bestehenden Fahrplanangebotes primär die Funktion der Daseinsvorsorge für die

Bevölkerung zu erfüllen. Die nachgeordnete Sicherstellung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs erfolgt entsprechend der Schülerbeförderungssatzung. Hierbei gilt die Beförderungspflicht für alle Schüler, die eine Schule im Landkreis Börde besuchen. Das daraus resultierende Angebot zusätzlicher fester Fahrplanfahrten (außer Ferienzeit) kann von anderen Fahrgästen mitgenutzt werden.

### 2.2.1 Hauptnetz

Das **Hauptnetz** im Landkreis Börde besteht grundlegend aus zwei Ebenen, deren Linien primär eine Verbindungsfunktion übernehmen. Die erste Ebene bilden die landesbedeutsamen Buslinien 600 bis 603 (Landesnetz) auf folgenden Linienwegen:

Linie	von	nach	über
landesbedeutsame Buslinien Landkreis Börde			
600	Oschersleben (Bode)	Haldensleben	Seehausen, Rottmersleben
601	Haldensleben	Wolmirstedt	Wedringen, Samswegen
602 <sup>20</sup>	Eilsleben	Magdeburg	Ummendorf, Seehausen, Wanzleben, Hohendodeleben
603	Oschersleben (Bode)	Magdeburg	Klein Wanzleben, Wanzleben, Schleibnitz
einfahrende landesbedeutsame Buslinien (Erwähnung nur aus Gründen der Vollständigkeit)			
100	<i>Salzwedel</i>	<i>Magdeburg</i>	<i>Kalbe, Gardelegen, Haldensleben</i>
300	<i>Salzwedel</i>	<i>Oebisfelde</i>	<i>Beetzendorf, Klötze</i>

Tabelle E-2: Landesbedeutsame Buslinien im Landkreis Börde

Ergänzt wird das Landesnetz in der zweiten Ebene durch weitere **Verbindungen zu und zwischen den Mittelzentren und Grundzentren** des Landkreises. Das Hauptnetz stellt sich gemäß Anlage 6a dar (s. a. Angaben im Linienverzeichnis gemäß Anlage 7b).

Mit der Vorhaltung eines grundlegenden, aus festen Fahrten bestehenden und in der Regel vertakteten Nahverkehrsangebotes im Jedermannverkehr - d. h. es existiert nicht nur während der Schulzeit - wird die Vernetzung der Versorgungszentren im Landkreis sichergestellt.

Die kleinräumliche Erschließung in der Fläche und dessen Anbindung an das Hauptnetz erfolgt im nachgeordneten Nebennetz.

### 2.2.2 Nebennetz

Durch das Nebennetz soll der Landkreis abseits der nachfragestärkeren Linien des Hauptnetzes erschlossen werden. Jeder Bürger im Kreisgebiet hat das Recht auf Mobilität und einen Anspruch auf öffentliche Beförderungsleistungen. Die raum-

<sup>20</sup> Gemäß Evaluationsbericht der NASA GmbH zur Beurteilung der landesbedeutsamen Linien wird eine Verkürzung auf den Streckenabschnitt Magdeburg - Klein Wanzleben empfohlen. Beim Wegfall der Landesbedeutsamkeit ist dieser Streckenabschnitt in der zweiten Ebene des Hauptnetzes zu berücksichtigen.

strukturellen und verkehrsnachfrageseitigen Grundvoraussetzungen im Landkreis Börde erfordern eine wirtschaftliche Herangehensweise an die Angebotskonzeptionierung – insbesondere bei der Flächenerschließung. Wo außerhalb des Schülerverkehrs nur eine unzureichende Nachfrage vorhanden ist, ist ein regelmäßiges festes Fahrplanangebot für das Verkehrsunternehmen auf lange Sicht wirtschaftlich nicht tragbar.

Alternative Bedienformen bieten hierzu verschiedenste Lösungsansätze des sozio-ökonomischen Konfliktes, einen bezahlbaren ÖPNV für alle anzubieten. Insbesondere im sehr ländlich geprägten Landkreis Börde muss Rücksicht auf die alternde Bevölkerung mit ihren spezifischen Nutzeranforderungen genommen werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt einige konkrete Konzepte zur Umsetzung alternativer Bedienformen auf. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollten bei der Entwicklung eines nachhaltigen und auf die Region angepassten alternativen Verkehrs eng zusammenarbeiten. Zur Ermittlung von Nachfrage und verkehrlicher Umsetzung dieser Konzepte sind im Vorfeld gesonderte Untersuchungen anzustellen.

Alternative Bedienform	Kurzbeschreibung	Einschätzung
Rufbus/ Anrufbus/ Anrufsammeltaxi	Bedarfsorientierte flexible Bedienung mit vorheriger Fahrtwunschanmeldung durch den Fahrgast, erfolgt als <ul style="list-style-type: none"> <li>- linien- und fahrplangebundener Betrieb mit Pkw</li> <li>- fahrplangebundener Richtungsbandbetrieb</li> <li>- Flächenbetrieb mit Haustürbedienung</li> </ul>	gut geeignet, bereits große Erfahrungen
Service-Bus	Temporäre Verdichtung des Fahrtangebotes, dafür Wegfall an restlichen Tagen:  Statt Mo-Fr täglich 1-2 feste Fahrtenpaare, z. B. Di/Do zwischen 8.00 und 14.00 Uhr 1-Stundentakt mit Kleinbussen	gesonderter Untersuchungsbedarf
Kombi-Bus	Kombination des Angebotes im ÖPNV mit anderweitigen Serviceleistungen wie den Warentransport in dafür geeigneten Fahrzeugen  Bei regelmäßigen Serviceleistungen Integration in den Taktfahrplan möglich	gesonderter Untersuchungsbedarf  landes- und bundesweit bisher wenig verbreitet
Bürgerbus/ „Mobilfalt“	Prinzip vergleichbar mit Rufbussen; Bürger übernehmen ehrenamtlich (Förderung durch Land, Mitgliedsbeiträge, Spenden) die Fahrgastbeförderung um Lücken im ÖPNV-Netz zu schließen. In der Regel ist hierfür ein Personenbeförderungsschein erforderlich.	gesonderter Untersuchungsbedarf  Mitfinanzierung im Rahmen von Förderprojekten
„inmod“ – elektromobil auf dem Lande	Grundnetz bestehend aus Haupt-/Schnellbuslinien; ÖPNV-Zubringer mit kostenfreien Elektrofahrrädern	wenig geeignet, Förderbedarf

„Mitfahrbänke“	Ergänzung des ÖPNV-Angebotes durch private Mitfahrgelegenheiten; Mitnahme der Fahrgäste ab speziell gekennzeichneten Flächen; kein Personenbeförderungsschein erforderlich.	wenig geeignet wenig verbreitet, kaum Erfahrungen vorhanden
----------------	---	--

Quelle: VDV Ost – Mehr Attraktivität im ländlichen ÖPNV in Sachsen-Anhalt

Tabelle E-3: Konzepte alternativer Bedienformen

Die **Grundbedienung im Nebennetz** soll in Form klassischer **Rufbusfahrten** haltestellen- und fahrplanbezogen erfolgen, sodass stets ein nachfragegesteuertes Angebot vorhanden ist. Die im nachfolgenden Kapitel aufgestellten Qualitätsstandards definieren Umfang (welche Orte, Takt, Bedienzeitraum) des Rufbusangebotes.

Die Akzeptanz einer alternativen Bedienung hängt maßgeblich von deren Bewertung bei der Bevölkerung ab. Aktive Marketingkampagnen und v. a. die Aufklärung zur Notwendigkeit, dem Umfang und den Chancen dieser Betriebsformen steigern die Nachhaltigkeit eines Rufbusses – aber auch anderen innovativen Betriebskonzepten. Noch sehen insbesondere ältere Fahrgäste in der Notwendigkeit der Anmeldung ihres Fahrtwunsches ein Zugangshemmnis, das durch den Verkehrsbetreiber abgebaut werden muss, um Fahrgäste zu halten oder neue zu gewinnen.

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.

Eine weitere Anpassung an die Nachfragebedürfnisse und zusätzliche Synergieeffekte erzielen der Einsatz von Service- und Kombi-Bussen. Hierfür sind zusätzlich und mittels Prüfauftrag eingeleitete Untersuchungen notwendig. Daraus hervorgehen sollen zum einen die optimalen Einsatzorte und -zeiten dieser alternativen Bedienformen aus Sicht der Bevölkerung, also aus Nachfragesicht. Zum anderen müssen die Untersuchungen Aussagen zu wirtschaftlichen Erfolgsaussichten liefern.

Beim **Service-Bus-Konzept** handelt es sich um eine Grundidee aus dem Landkreis Mansfeld-Südharz, die auf eine leichter steuerbare Nachfragebündelung abzielt. Das Konzept ist insbesondere auf ländliche Regionen ausgerichtet. Dort existiert häufig nur ein aus einzelnen festen Fahrten bestehendes Angebot (Hin- und Rückfahrt ohne zeitlichen Zusammenhang) oder gar nur ein durchgehendes Rufbusangebot. Zur Qualitätssteigerung verkehren fortan auf einzelnen Linien Busse an ein bis zwei Betriebstagen vormittags und bis in den frühen Nachmittag im dichten 1-Stunden-Takt, während es an den restlichen Betriebstagen gar kein Angebot mehr gibt – auch kein Rufbusangebot. Ziel ist eine weitgehende Bündelung der Verkehrsnachfrage inklusive Sicherung der Rückfahrten und damit letztendlich eine Kostenoptimierung. Ein ausgeweiteter Einsatz an Service-Bussen erfordert einen erhöhten Aufwand bei der Fahrzeugdisposition. Die Fahrtenverdichtung auf den einzelnen Li-

nien zu bestimmten Zeiten muss derart abgestimmt werden, dass der Betrieb auch ohne eine Vergrößerung der Fahrzeugflotte zu realisieren ist. So ließe sich der Fahrzeugbedarf minimieren, wenn unter Beachtung der Öffnungszeiten von Behörden, Arztpraxen, Apotheken, Kaufhäusern, Dienstleistern, Freizeit- und Kultureinrichtungen auf verschiedenen Linien unterschiedliche Betriebstage für den Service-Bus gewählt werden. Denkbar wäre auch der Einsatz speziell für diesen Einsatz ausgestatteter Fahrzeuge (Begleitperson, Rampe, etc.).

Die Fahrzeugflotte betreffende Belange sind auch bzgl. des Einsatzes von **Kombi-Bussen** in enger Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen zu klären. Dieses Konzept wird von der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG) praktiziert. Die Leistungen umfassen dabei die Lieferung von Lebensmitteln und Industrieerzeugnissen vom Lager in die Verkaufsstellen, aber auch Shuttledienste, wie z. B. die Gepäckbeförderung von Wander- und Radtouristen (s. a. Abbildung E-1). Insbesondere letzteres ist aufgrund des weit ausgebauten Radverkehrsnetzes eine interessante Option auch für den Landkreis Börde. Da die Beförderung von Gütern erhöhte Anforderungen an die Ladungssicherung nach sich zieht, sind hierfür vom Gesetzgeber geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Der Transportaufwand ist durch die ebenfalls ländliche Prägung des Landkreises verglichen mit der Menge der transportierten Güter sehr groß. Der Kombi-Bus bündelt quasi Ressourcen und Kapazitäten zur Steigerung der Beförderungseffizienz. Die Lieferzeiten legt der Fahrplan fest und bildet damit eine verlässliche Basis für alle Beteiligten.



Abbildung E-1: Schematische Darstellung des Wirkungskreises vom Kombi-Bus

Als positiver Nebeneffekt sorgt die Einführung neuer, innovativer Formen der öffentlichen Personenbeförderung für zusätzliche Aufmerksamkeit, was die Bekanntheit der Region stärkt. Das zeitweilig erhöhte Medieninteresse verschafft dem Landkreis potenzielle neue Fahrgäste.

Sämtliche alternative Angebotsformen – ob Anrufbus, Bürgerbus, Service-Bus oder Kombi-Bus – nutzen die gleiche Haltestelleninfrastruktur und erzeugen zumindest hierdurch keine zusätzlichen Kosten.

## 3. Qualitätsstandards

### 3.1 Erschließungsqualität

Der Landkreis Börde hat sich die *Entwicklung eines ÖPNV-Gesamtsystems aus den Teilsystemen des SPNV und ÖSPV unter Einschluss flexibler Bedienformen sowie Vernetzung mit dem Individualverkehr nach ihren spezifischen Stärken unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes* als Ziel definiert (vgl. Kapitel C1.5.1 Leitlinie 2).

Das ÖPNV-Hauptnetz erschließt sämtliche Grund- und Mittelzentren im Landkreis Börde. Versorgungs- und Gesundheitseinrichtungen, bedeutende Arbeits- und Ausbildungsplätze, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Behörden sollen mit dem ÖPNV erreichbar sein. Liegen Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfs nicht im Einzugsbereich von Zugangsstellen<sup>21</sup>, ist das Haltestellennetz entsprechend auszubauen. Zu dessen Verdichtung können auch zusätzliche Bedarfshaltestellen eingerichtet werden, die explizit im Fahrplan zu kennzeichnen sind und an die aufgrund ihrer Funktion (Nutzung nur in der flexiblen Bedienung) geringere Ausstattungsanforderungen gestellt werden.

Im gesamten Landkreis Börde sind darüber hinaus sämtliche Wohnplätze mit mindestens 100 Einwohnern mit wenigstens einer Haltestelle durch den ÖPNV zu erschließen.

Ein Wohnplatz gilt dann als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich einer ÖPNV-Zugangsstelle befinden, wobei sich dieser im ländlichen Raum auf eine Luftlinienentfernung von 500-700 m und im ÖSPV-Kerngebiet auf 300-500 m definieren lässt.<sup>22</sup>

Die Haltestellenortsnetze sind mit dem Ziel einer bestmöglichen Erschließung unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte beständig zu optimieren. Dabei sind die Belange der Fahrgäste und Schüler, des Verkehrsbetreibers, des Aufgabenträgers, der Kommune und des Baulastträgers abzuwägen.

<sup>21</sup> Im SPNV beträgt der Einzugsbereich bei Bahnhöfen und Haltepunkten 600 m, im straßengebundenen ÖPNV sind es 400 m für Bushaltestellen.

<sup>22</sup> vgl. FGSV 050: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs, 2010. Die tatsächliche Fußwegzeit ist mit einem Umwegfaktor (z. B. 1,2) zu berücksichtigen

## 3.2 Bedienungsqualität

### 3.2.1 Zeitliche Erschließung

Der Bedienungszeitraum des ÖSPV-Angebotes erstreckt sich täglich von mindestens 5.00 bis 20.00 Uhr. Er ergibt sich als Summe von festen Fahrplanfahrten und der flexiblen Bedienung.

Die nachstehende Tabelle zeigt für die einzelnen Tagarten die **Mindestbedienung** auf. Eine Erweiterung des Verkehrsangebotes aufgrund der Nachfrage ist jederzeit möglich.

	Mo-Fr (Schule)	Mo-Fr (Ferien)	Samstag	Sonn-/Feiertag
<b>Hauptnetz (Regionalbus)</b>	5.00 – 18.00 Uhr* 60-Min.-Takt 120-Min.-Takt (+V)**	5.00 – 18.00 Uhr* 60-120-Min.-Takt	Flexible Bedienung Rufbus/Anrufbus/ Anrufsammeltaxi 120-Min.-Takt	
<b>Hauptnetz (Stadtbus)</b>	5.00 – 20.00 Uhr* 60-Min.-Takt	5.00 – 20.00 Uhr* 60-Min.-Takt		
<b>Nebennetz</b>	Flexible Bedienung Rufbus/Anrufbus/Anrufsammeltaxi 120-Min.-Takt		Flexible Bedienung Rufbus/Anrufbus/Anrufsammeltaxi 120-Min.-Takt	
<b>Schülerverkehr</b>	auf Schulanfangs- und Schulendzeiten abgestimmtes festes Fahrplanangebot (gemäß Schülerbe- förderungssatzung)	-	-	-

\* Unter Beachtung der Einhaltung des Gesamtbedienzeitraums von 5.00-20.00 Uhr hat in Fahrplanrandlagen zusätzlich eine flexible Bedienung zu erfolgen

\*\*Verstärkerfahrten: 120-Min.-Takt mit Taktverdichtung in HVZ zum 60-Min.-Takt

Tabelle E-4: Mindestbedienung

### 3.2.2 ÖSPV-Regionalverkehr

Das Angebot im Regionalverkehr ist derart zu gestalten, dass ergänzende und nicht konkurrierende öffentliche Verkehrsverbindungen zum SPNV entstehen. Parallelverkehre sind durch Abweichungen in der Anfahrtszeit und/oder im Linienweg möglichst zu vermeiden.

#### **Hauptnetz**

Fahrten der Linien im Hauptnetz sind als vertaktetes Fahrplanangebot bereit zu stellen. Es findet keine Differenzierung nach Schul- und Ferientagen statt, da dieses Angebot die Grundversorgung der Bevölkerung sicherstellen soll. Damit soll sich der Regionalverkehr im Hauptnetz des Landkreises Börde mittelfristig an das Plus-Bus-Konzept im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) annähern. Fahrzeuge und Fahrgastinformationen sind auf das Konzept auszurichten und zu bewerben. Die

Taktfahrpläne sind eine effiziente Vermarktung des ÖSPV-Angebotes, da sie durch die Transparenz (= leicht merkbare und konstante Abfahrtszeiten) den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Weiterhin kann die Verknüpfung ins Landesnetz verbessert werden.

In der Regel ist im Hauptnetz ein 60-Minuten-Takt vorzuhalten. Dieser kann außerhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ) bei fehlender Nachfrage auf einen 120-Minuten-Takt aufgeweitet werden. Vom Taktfahrplan kann in Ausnahmefällen abgewichen werden, sofern Schulbusfahrten in ähnlicher zeitlicher Lage existieren.

In Fahrplanrandlagen ist das feste Fahrplanangebot durch flexible Bedienformen zu ergänzen.

### ***Nebennetz***

Die Basis im Nebennetz bildet ein im 120-Minuten-Takt vorzuhaltendes flexibles Fahrplanangebot. Dieses ist bei Bedarf durch einzelne nicht taktgebundene feste Fahrtenpaare zu ergänzen.

### 3.2.3 ÖSPV-Stadtverkehr

Die bessere Vernetzung der Stadtverkehre in Haldensleben und Oschersleben (Bode) mit dem Umland gilt als mittelfristiges Ziel für die Region. Hierbei steht eine gezieltere Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die Anforderungen älterer und/oder mobilitätseingeschränkter Menschen im Vordergrund. Ein verbreitetes Zugangshemmnis zum ÖPNV stellen in diesen Personengruppen die Umsteigevorgänge dar. Mit einer besseren Vernetzung soll deren Anzahl minimiert werden.

Insgesamt soll die Mindestbedienung im Stadtverkehr mit festen Fahrplanfahrten unter Einbindung der Regionallinien erfolgen. Diese beginnen und enden stets am Bahnhof/ZOB. In Bereichen ohne einbrechende Regionallinien sollen die Stadtbuslinien das nahe Umland mit erschließen.

Verkehrserzeugende Einrichtungen sollten im Einzugsbereich der Haltestellen des Stadtverkehrs liegen. Andernfalls ist die Einrichtung weiterer Haltestellen zu prüfen. Dies betrifft u. a. Schulen, Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen, größere Einkaufszentren, Behörden und Freizeit- und Erholungseinrichtungen (insbesondere Bördelandhalle Haldensleben, Motorsportarena Oschersleben, Schwimmbäder, etc.).

### ***Stadtverkehr Haldensleben***

Für den Stadtverkehr Haldensleben wird derzeit eine innerstädtische Planung außerhalb dieses Nahverkehrsplanes entwickelt.

Der Stadtrat hat der Umsetzung des Stadtlinienkonzeptes mit Beschluss vom 07.09.2017 „Neuregelung des Stadtbusverkehr für die Stadt Haldensleben“ zugestimmt.

### ***Stadtverkehr Oschersleben (Bode)***

Zur Verbesserung der Vernetzung der Stadt Oschersleben (Bode) mit dem Umland sind konzeptionelle Untersuchungen zur weiteren Integration des Stadtverkehrs in

den Regionalverkehr anzustellen. Als Start- und Zielhaltestelle dient weiterhin der ZOB der Stadt.

### 3.2.4 Kreisübergreifende Verbindungen

Zu den Nachbarlandkreisen des Landkreises Börde bestehen historisch gewachsene bzw. wirtschaftlich begründete ÖSPV-Verbindungen. Diese Verbindungen (s. a. Anlage 7b) sind mit dem Linienverkehr und flexiblen Bedienformen zu gewährleisten:

- Landkreis Helmstedt (Helmstedt, Grasleben, Schöningen)
- Salzlandkreis (Etgersleben)
- Landeshauptstadt Magdeburg

Anbindungen an die Landeshauptstadt Magdeburg sind besonders wichtig für die Pendlerbeziehungen und erfolgen ausschließlich direkt zu den zentralen Haltestellen mit Anschluss an den Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr sowie den Stadtverkehr (vorrangig Magdeburg, S-Bf. Neustadt und Magdeburg, ZOB).

Unberührt sollten aus Sicht des Landkreises Börde auch sämtliche bestehende in das Kreisgebiet einführende Linien dritter Verkehrsunternehmen fortbestehen bleiben. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen in den Altmarkkreis Salzwedel den Landkreis Harz und das Oberzentrum Wolfsburg, genauso gut aber auch Fahrten aus den bereits o. g. Landkreisen.

Der Landkreis Börde verfolgt gemeinsam mit den marego-Verbundpartnern das Ziel des weiteren Zusammenwachsens der Region Magdeburg und eine bessere Vernetzung nach außen durch die Herstellung möglichst vieler Direktverbindungen in benachbarte zentrale Orte (Magdeburg, Wolfsburg, Halberstadt, Helmstedt, Salzwedel, Klötze, Gardelegen, Stendal, Tangermünde, Tangerhütte).

Die Anwendung eines einheitlichen Tarifes bildet hierfür die Basis. Die Ausweitung des Geltungsbereiches auf stark nachgefragten Relationen auch außerhalb des Verbundgebietes sollte weiter vorangetrieben werden. Sowohl der Landkreis Börde und seine Nachbarlandkreise als auch die beteiligten Verkehrsunternehmen setzen sich für nachfrage- und kundenorientierte ÖPNV-Angebote ein - ungeachtet politischer Grenzen.

### 3.2.5 Pünktlichkeit

Fahrplanzeiten von festen Linienfahrten sind verbindlich. Die Einhaltung der Fahrzeiten ist dann als pünktlich einzustufen, wenn nicht objektiv verursachte Verspätungen von maximal 10 Minuten vorkommen. Verfrühungen sind immer als unpünktlich zu werten.

Gleiches gilt bei der flexiblen Bedienung für die im Rahmen der Disposition dem Fahrgast während der Anmeldung zugesagten Abholzeiten, die auf Basis der im Fahrplan stehenden Richtzeiten entstanden sind.

### 3.3 Verbindungsqualität

#### 3.3.1 Verknüpfungspunkte

Laut ÖPNV-Plan 2010-2015/2025 für das Land Sachsen-Anhalt soll

- die Bildung eines ÖPNV-Gesamtsystems aus Landesnetz (überregional bedeutsamer Nahverkehr) und kommunalen Netzen (lokal bedeutsamer Nahverkehr) (L 3),
- eine durchlässigere Gestaltung der Systemgrenzen zwischen den Verkehrsträgern mit ihren spezifischen Ausstattungsmerkmalen sowie stärkere Ausprägung der Aufgabenteilung (L 6) und
- eine Vorgabe der ÖPNV-Schnittstellen im ÖPNV-Plan aufgrund ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem (L 7)

das Gesamt-ÖPNV-Netz zu einer Einheit formen, um vorhandene Nachfragepotenziale auszuschöpfen und neue zu erschließen.

Anlage 6a zeigt das Gesamt-ÖPNV-Konzept für den Landkreis Börde inklusive der vorgesehenen Verknüpfungspunkte. Höher kategorisierte Verknüpfungspunkte übernehmen gleichzeitig die Funktionen der niedrigeren Ebenen. Eine Abweichung oder Erweiterung dieser besonderen ÖPNV-Zugangsstellen ist - sofern aus verkehrlicher oder wirtschaftlicher Sicht sinnvoll - möglich.

Aufgrund der erhöhten Fahrgastfrequentierung an Verknüpfungspunkten sollte deren barrierefreier Ausbau priorisiert erfolgen, da hiervon die meisten Fahrgäste profitieren.

- Angern-Rogätz, Bahnhof (derzeit nicht barrierefrei)
- Ausleben, Straße der Einheit (derzeit nur einseitig barrierefrei ausgebaut)
- Barleben, Am Sonnenhof (barrierefrei ausgebaut)
- Calvörde (barrierefrei ausgebaut)
- Dreileben-Drackenedt, Bahnhof (derzeit nicht barrierefrei)
- Eilsleben, Thälmannstraße (derzeit nicht barrierefrei)
- Erxleben, Schule (barrierefrei ausgebaut)
- Flechtingen, Schule (derzeit nicht barrierefrei; Umbau kürzlich erfolgt)
- Haldensleben, Bahnhof/ZOB (barrierefrei ausgebaut)
- Oebisfelde, Bahnhof (nicht komplett barrierefrei)
- Oschersleben (Bode), Bahnhof/ZOB (derzeit eingeschränkt barrierefrei)
- **NEU:** Osterweddingen, Bahnhof (derzeit nicht barrierefrei)
- Rottmersleben (derzeit nicht barrierefrei)
- Seehausen, Busbahnhof (derzeit nicht barrierefrei)
- Völpke, Ernst-Thälmann-Straße (barrierefrei ausgebaut)
- Wanzleben, Breitscheidstraße/Poststraße (barrierefrei ausgebaut)
- Wolmirstedt, Bahnhof (derzeit nicht barrierefrei)
- Wolmirstedt, Busbahnhof (barrierefrei ausgebaut)

### 3.3.2 Anschlüsse

Die Sicherstellung von Anschlüssen hat durch die Abstimmung des ÖSPV-Fahrplans derart zu erfolgen, dass Umstiegszeiten von 5 bis 20 Minuten gewährt sind. Anschlüsse innerhalb des ÖSPV-Netzes können auch geringerer Anschlusszeiten aufweisen, sofern eine gegenseitige Wartepflicht besteht.<sup>23</sup> Hierfür ist eine zusätzliche Kennzeichnung im Fahrplan erforderlich.

Besonders für ÖPNV-Fahrgäste in ländlichen Regionen ist die Anschlusssicherung ein entscheidendes Qualitätskriterium, da Quelle-Ziel-Verbindungen häufig Umstiege erfordern. Bei gleichzeitig geringen Taktdichten schlägt sich daher ein verpasster Anschluss in deutlich erhöhten Reisezeiten nieder. Schlimmstenfalls wendet sich der Kunde bei wiederkehrend verpassten Anschlüssen vom ÖPNV ab.

#### ***Dynamische Anschlusssicherung***

Der Verbesserung der Anschlusssicherheit nimmt sich das Projekt AMPER („Betreuter Anschluss mit persönlicher Navigation“) der NASA GmbH an. Der im Projekt entwickelte neue Dienst soll die Anschlusswünsche der Fahrgäste aufnehmen und die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln, speziell auch unterschiedlicher Verkehrsunternehmen, sichern. Nach einer Testphase im Landkreis Börde wird eine Ausweitung des Dienstes in Aussicht gestellt.

AMPER sammelt die Anschlusswünsche, die über das Fahr- und Servicepersonal der Verkehrsunternehmen oder elektronisch über Internet bzw. Smartphone an das Auskunftssystem INSA weitergeleitet werden. Dort wird der Anschluss überwacht und bei Abweichungen zum Fahrplan werden dem Fahrgast Alternativen angeboten. Der Service basiert auf den Echtzeitdaten von INSA, der Fahrplanauskunft für Bahn und Bus.

#### ***Statische Anschlusssicherung***

Ist ein permanenter Zugriff auf Echtzeitdaten aller sicher zu stellenden Anschlüsse nicht gewährleistet, sind zumindest klare Regelungen für die Wartezeit zu definieren. Diese differiert stations- und tageszeitspezifisch. Wartezeiten zwischen fünf und acht Minuten sind für Anschlussfahrten durch das Verkehrsunternehmen einzuplanen.

Eine Anschlusssicherung hat mindestens an den definierten Verknüpfungspunkten zu erfolgen.

### 3.3.3 Erreichbarkeit

Alle zu erschließenden Wohnplätze mit mindestens 100 Einwohnern sollen an den nächstgelegenen Ort mit Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfs oder weiterführender ÖPNV-Verbindungen mit festen und/oder flexiblen Fahrtangeboten angeschlossen werden. Eine Darstellung zur systematischen Anbindung der Wohnplätze veranschaulicht Tabelle E-5. Die Aufteilung der Landkreisfläche in Bedienkorridore gibt Hinweise, an welche zentralen Verknüpfungspunkte - die auch bereits mindes-

<sup>23</sup> vgl. FGSV-Arbeitspapier Nr. 64: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr, 2004

tens Grundzentrum sein können - anzubinden ist, um die vorgesehenen Reisezeiten nicht zu überschreiten (vgl. Anlage 6b).

Orte mit Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfs sind mindestens die Grund- und Mittelzentren des Landkreises Börde. Zusätzlich Orte mit weiterführenden ÖPNV-Verbindungen sind Osterweddingen, Rottmersleben und Seehausen.

Das nächstgelegene Mittelzentrum bzw. Grundzentrum mit der Funktion eines Mittelzentrums soll von jedem zu erschließenden Wohnplatz mit maximal einem Umstieg in einem vertretbaren zeitlichen Auswand erreichbar sein. Nach der zentralörtlichen Gliederung ergeben sich folgende Richtwerte für Reisezeiten:

Reisezeit [Minuten]	Oberzentrum	Mittelzentrum	Grundzentrum
Mittelzentrum	45	60	
Grundzentrum	60	45	45
Gemeinde	90	60	30

Tabelle E-5: Richtwerte für Reisezeiten

### 3.3.4 Intermodale Verknüpfungen

Die weitreichenden Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises, aber auch diejenigen über die Kreisgrenzen hinaus (vgl. Kapitel O) verdeutlichen den hohen Mobilitätsbedarf der Bevölkerung allein aus beruflichen Gründen. Existieren keine vollständigen bzw. nahtlosen Beförderungsketten - d. h. fehlende Anschlussverbindungen - im ÖPNV oder fehlen die Abstellmöglichkeiten an den Zugangsstellen, scheiden Bus und Bahn als Beförderungsmittel bei den Berufspendlern aus. Hierbei kann das Angebot zumindest dahingehend attraktiviert werden, dass an sämtlichen Bahnstationen sowie an den als Verknüpfungspunkt ausgewiesenen Bushaltestellen Anlagen des ruhenden Verkehrs als intermodale Verknüpfungspunkte eingerichtet werden. Im Idealfall sind diese als P+R bzw. B+R-Anlagen<sup>24</sup> ausgewiesen und suggerieren dem Fahrgast bei zugleich ansprechender Gestaltung einen „sicheren“ Abstellplatz für Pkw und Fahrrad. Deren Dimensionierung orientiert sich an der Verkehrsnachfrage und sollte eine Auslastung von 90 % nicht übersteigen. Eine weiträumige Beschilderung soll Fahrgäste über dieses Angebot speziell an Hauptverkehrsstraßen informieren und den Weg weisen.

Den Landkreis Börde durchqueren zahlreiche Radfernwege. Generell ist an Kontaktpunkten zwischen ÖSPV und Radwegenetz des Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehrs stets ein ausreichendes Angebot an überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten vorzuhalten. Auch die Einrichtung von B+R-Anlagen an eher abgelegenen Haltestellen mit verhältnismäßig hoher Fahrgastfrequenz sollte vorangetrieben werden, um die Nahmobilität der Bevölkerung in deren Einzugsgebieten zu verbessern.

Mittel- bis langfristig beabsichtigt der Landkreis Börde die Erarbeitung eines Radwegekonzeptes mit dem Ziel einer konzeptionellen Planung, Koordinierung und Vermarktung des Radverkehrs. Eine kontinuierliche Abstimmung zwischen dem

<sup>24</sup> P+R-Anlagen sind mit dem VZ 316 zu kennzeichnen und sollten befestigte und beleuchtete Stellplätze vorhalten, charakteristisch ist die räumliche Nähe zur ÖPNV-Zugangsstelle, meist mit speziellen, gegebenenfalls ausgeschilderten, Zuwegungen; B+R-Anlagen sollten stationsnah, überdacht und beleuchtet eingerichtet werden

Nahverkehrsplan und dem Radwegekonzept bezüglich der Schnittstellen wäre folglich erforderlich.

Neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car- und Bike-Sharing können den ÖPNV ergänzen und damit zur Nachfragesteigerung beitragen. Der marego kooperiert im Rahmen der Abo-Trumpfkarte bereits mit den Anbietern Teilauto, nextbike sowie den Stadtwerken Haldensleben. Eine Ausweitung des Angebotes wird angestrebt.

### 3.4 Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert von den kommunalen Aufgabenträgern die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022. Der Landkreis Börde lässt sich dabei von folgenden Grundsätzen leiten:

- Bestandsaufnahme Barrierefreiheit (Infrastruktur/Haltestellen, Fahrzeuge/Fahrzeugausstattung, Information/Kommunikation, Betrieb/Dienstleistung)
- Priorisierung nachfragestarker und verkehrsbedeutsamer Haltestellen im Hinblick auf die eingeschränkten finanziellen Mittel und den dem gegenüberstehenden enormen Investitionsbedarf
- Festlegung von Ausnahmen von der geforderten weitestgehend flächendeckenden Barrierefreiheit bis 2022
- Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Landkreis für alle Nutzergruppen mit Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Barrierefreiheit auch bei Fahrzeugen, sämtlichen ÖPNV-Anlagen sowie Informationsketten
- Erfolgskontrolle

#### 3.4.1 Regelwerke und technische Normen zur Barrierefreiheit

Die 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.:

- „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 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
- u. v. m.

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 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.

Landkreis und Kommunen wirken auf eine bestmögliche Einhaltung der im PBefG gesetzten Frist hin. Der Landkreis koordiniert die Planungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit zwischen Baulastträgern und Verkehrsunternehmen. Er gewährt den Kommunen Unterstützung bei der fachlichen Planung und ist behilflich bei der wirtschaftlichen Realisierung (Beantragung Fördergelder, Nutzung Regionalisierungsmittel).

### 3.4.2 Ausnahmebestimmungen und Ermessensspielraum

Aus technischen (örtlich begrenzte Raumverhältnisse, unmittelbares 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.

Ausnahmen bestehen zudem für Bedarfshaltestellen der flexiblen Bedienung sowie Haltestellen mit einer dauerhaft niedrigen Fahrgastfrequenz von < 15 Fahrgästen pro Werktag, wenn diese nicht im Einzugsbereich von Einrichtungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial mobilitätseingeschränkter Personen liegen.

Weiterhin werden Haltestellen davon ausgenommen, in deren zumutbarer fußläufiger Entfernung sich eine barrierefreie Haltestelle derselben Linie befindet.

Vor diesem Hintergrund ist eine angemessene Beteiligung von Behindertenverbänden etc. von essenzieller Bedeutung. Eine unzureichende Beteiligung oder ungenü-

gend begründete Ausnahmen erhöhen das Klagerisiko durch die betreffenden Interessensgruppen.

### 3.4.3 Aspekte der Barrierefreiheit im ÖPNV

Die Umsetzung der Barrierefreiheit bedarf zwingend in ganzheitlicher Betrachtung von

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

Dies impliziert eine Abstimmung der einzelnen Teilaspekte untereinander genauso wie eine Anpassung auf die örtlichen Gegebenheiten.

Der von der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts erarbeitet Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr soll dem Aufgabenträger als Leitfaden für Anforderungen an die Herstellung barrierefreier Haltestellen, barrierefreier Fahrzeuge und barrierefreier Fahrgastinformationen im ÖSPV dienen. Die Umsetzung eines einheitlichen Standards der Barrierefreiheit aller mar-go-Verbundmitglieder unterstützt ein weiteres Zusammenwachsen der Region Magdeburg.

### 3.4.4 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 angenehmer 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.

#### *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 Verkehrsteilnehmer besonders erschwerend.

### ***Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer 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 Haltewunsch Tastern. 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 zum Fahrzeugführer.

### **Hörbehinderte Menschen**

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

### ***Geistig behinderte Menschen***

Die Einsicht in Verkehrsabläufe fehlt häufig, wodurch Gefahrensituationen häufig nicht richtig eingeschätzt werden können. Schriftliche Informationen werden zum Teil nicht verstanden. Besondere Gefahren ergeben sich bei der Überquerung von Fahrbahnen sowie 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 vergleich-

bar. Weiterhin trägt die Rücksichtslosigkeit anderer Verkehrsteilnehmer zu einer gesteigerten Gefährdung von Kindern im Verkehrsraum bei. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich zudem 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 somit denen dieser Personenkreise.

## **3.5 Ausrüstungsqualität**

Unter Berücksichtigung der unter Kapitel 3.4.4 genannten Personengruppen sind an die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, Fahrzeugen, Betriebsabläufen und Fahrgastinformationen im ÖPNV Kriterien anzulegen, die eine weitestgehend selbstständige Nutzung der Verkehrssysteme ermöglichen.

### 3.5.1 Zugangsstellen und Zuwegungen

Die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen geschieht maßgeblich nach deren verkehrlichen Bedeutungen. Hierzu dient die nach Abbildung E-2 definierte Prioritätenreihenfolge dem Aufgabenträger als Hilfestellung. Verknüpfungspunkte und Haltestellen im Landesnetz genießen demnach höchste Priorität. Ungeachtet der Priorität der Haltestellen wird der barrierefreie Ausbau mindestens jeweils einer Haltestelle je Ortsteil dringend empfohlen, um eine möglichst flächendeckende Barrierefreiheit erreichen zu können.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit an Haltestellen sind die nachstehenden Bestimmungen zu beachten. Weitere Hinweise liefern die in Kapitel 3.4.1 genannten Schriftwerke zur Barrierefreiheit.

Haltestellen und Verknüpfungspunkte haben eine wichtige Funktion als Teil der Systemidentität des ÖPNV; sie sind ein wesentlicher Maßstab für die Qualität der Verkehrssysteme sowie die Visitenkarten des Verkehrsunternehmens und der Kommunen. Maßgebende Beurteilungskriterien seitens der Kunden sind Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie Zustand und Unterhaltung.

Entsprechend den Bestimmungen der „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr“ (§ 32 BOKraft) vom 20.7.2000 ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, das Haltestellenzeichen nach § 45 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung mit Mast und Ausweisung des Unternehmens sowie dem Fahrplanaushang und im Stadtverkehr der Bezeichnung der Haltestelle deutlich sichtbar an jeder Haltestelle anzubringen.

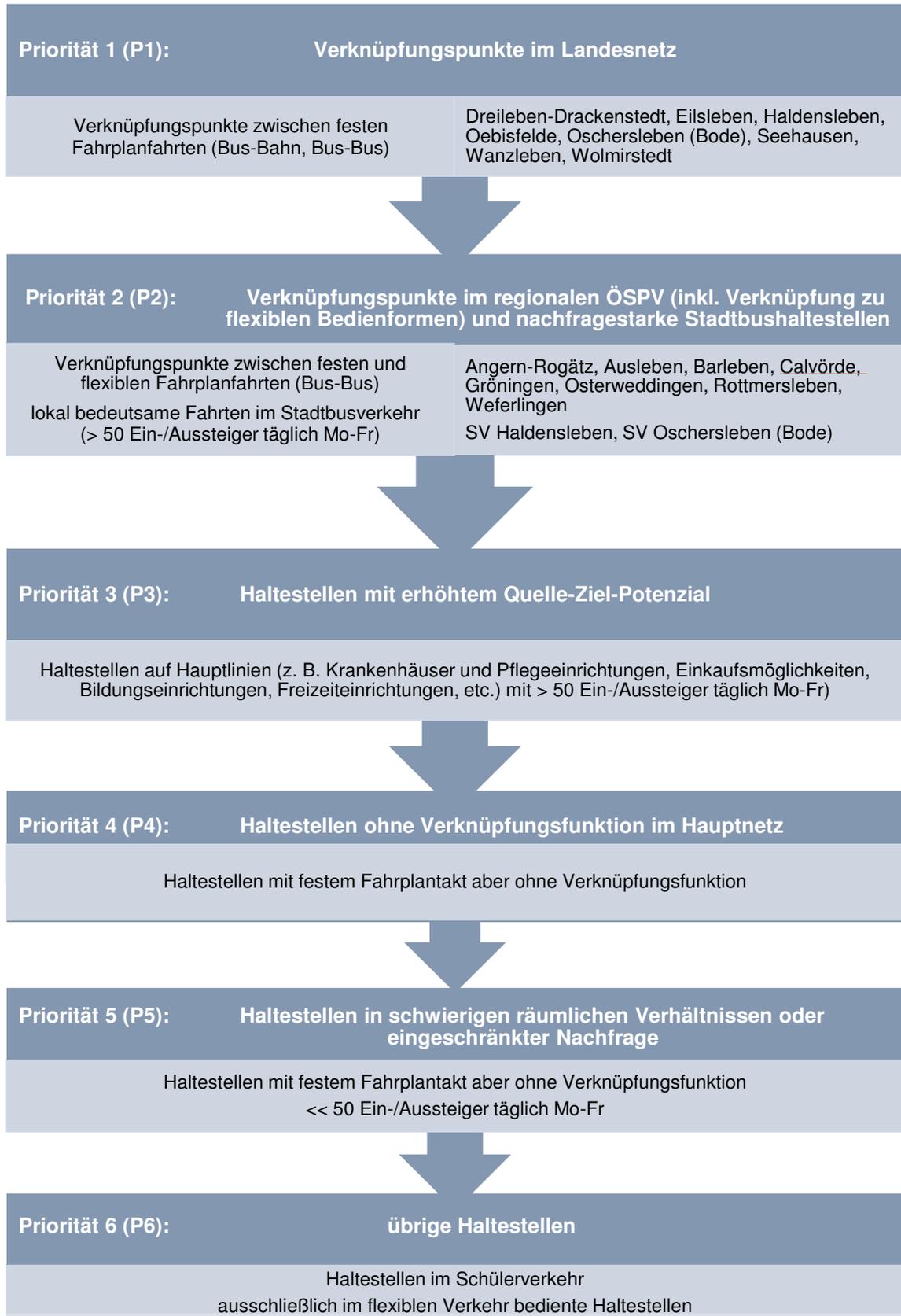


Abbildung E-2: Umsetzung barrierefreie Gestaltung der Haltestellen im Landkreis Börde

Bei der Modernisierung vorhandener und der Einrichtung neuer Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs im Planungsraum sollen die grundlegenden Forderungen Berücksichtigung finden:

- Haltestellenkennzeichnung nach BOKraft, Aushangfahrplan, Tarif- und Vertriebsinformationen
- Liniennetzplan
- befestigte Wartefläche
- Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter
- Hinweise auf Informationsquellen für Fahrgäste (Telefonnummer Verkehrsunternehmen/INSA-Telefonauskunft, Website Verkehrsunternehmen/INSA und INSA-App)
- Fahrradabstellanlage (mindestens an Verknüpfungspunkte und stark frequentierten Haltestellen)
- Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, Wegweisung (mindestens an Verknüpfungspunkten)

Der Betrieb der für Verknüpfungspunkte im Landesnetz vorgeschriebenen dynamischen Fahrgastinformationssysteme erfolgt durch den Genehmigungsinhaber. Die dafür notwendige Technik kann angemietet werden.

Zuständigkeit und finanzielle Verantwortung bei der Einrichtung, Umrüstung und Instandhaltung von Bushaltestellen obliegen dem Straßenbaulastträger.<sup>25</sup> Außerhalb von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fällt diese Pflicht den Kommunen zu. Warteflächen auf Gehwegen – hierbei gilt die Bordanlage als Bestandteil des Gehweges/Nebenanlage – innerhalb geschlossener Ortschaften stehen ebenfalls in deren Verantwortung. Die jeweiligen Baulastträger haben die Zugangsstellen bei Neu- und Umbau nach den einschlägigen Standards barrierefrei für die Nutzung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste herzustellen. Zu beachten sind dabei u. a. Anforderungen an die Höhe, Breite, Länge und Lage von Warteflächen, an die lichte Höhe, an die Oberflächenneigung und -qualität, an das taktile Leitsystem, an die Erkennbarkeit und Hindernisfreiheit, an den Witterungsschutz sowie an die Beleuchtung gemäß den Empfehlungen der FGSV.<sup>26</sup> Ausführungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen sind unter anderem der HBVA zu entnehmen und nach Möglichkeit umzusetzen.

#### *Anforderungen an barrierefreie Haltepunkte im ÖPNV und SPNV*

- ausreichende Breiten an ÖSPV-Haltestellen (Bewegungs-/Wendefläche von mindestens 150 cm x 150 cm)
- ausreichend helle Beleuchtung
- Erreichbarkeit der Haltepunkte über eine barrierefreie Zuwegung

<sup>25</sup> Aufgaben des Straßenbaulastträgers s. a. § 9 (Straßenbaulast) Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 6. Juli 1993

<sup>26</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Köln 2003.

- rutschhemmende Oberflächenbeläge, d. h. gefahrlose Nutzbarkeit bei jeder Witterung
- 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))
- deutlich wahrnehmbare Informationshinweise
- hindernisfreie Erreichbarkeit kontrastreich markierter Hochbordhaltestellen (z.B. Kasseler Bord oder Dresdner Combibord - Höhe von 30 cm zur Fahrbahn) - auf dem Gehweg oder auf einer Mittelinsel; Zuwegungssicherung durch Lichtzeichensignalanlagen
- stufenlos zugänglicher Witterungsschutz mit ausreichender Tiefe zum gänzlichen Schutz vor Nässe
- für Omnibusse: fahrbahnseitig kontrastreiche Markierung der Haltestellen; Minimierung der Höhendifferenz zum Wagenboden und Optimierung für Einsatz fahrzeuggebundener Einstieghilfen

### 3.5.2 Fahrzeuge

**Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards für den ÖPNV im Landkreis Börde sollen eingehalten werden:**

- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge sollte 10 Jahre nicht überschreiten und 80 % der Fahrzeuge sollten nicht älter als 12 Jahre sein.
- Die Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale entsprechend der jeweils aktuellen EU-Fahrzeugrichtlinien und VDV-Rahmenempfehlungen sind einzuhalten.
- Jedes Fahrzeug muss über geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg sowie die Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste besitzen. Es ist schrittweise bis zum 1.1.2022 in jedem Omnibus am hinteren Türeinstieg ein geeigneter Stellplatz für einen Rollstuhl oder 2 Kinderwagen oder ein Fahrrad  $\geq 130$  cm Länge x 75 cm Breite vorzusehen.
- Neubeschaffte Fahrzeuge sind unter Einbeziehung der NASA GmbH mit Fahrscheindruckern bzw. Bordrechnern, Satellitenortung und Mobilfunk auszustatten, eine Datenübermittlung an die Echtzeiten-Drehscheibe „INSAPlus“ der NASA GmbH ist für Echtzeitauskunft und überbetriebliche Anschlussicherung zu ermöglichen.
- Im Hauptnetz und in den Stadtverkehren sind Omnibusse mit Niederflurbauart einzusetzen, die mindestens die EU-Abgasnorm EURO 5 einhalten
- Bei der Neuanschaffung von Bussen müssen diese der im Jahr der Erstzulassung gültigen EU-Abgasnorm genügen (Stand 2017: EURO 6). Gleiches gilt für Gebrauchtfahrzeuge.
- Vorrangig sollten alte stark schadstoffausstoßende Fahrzeuge durch schadstoffarme Fahrzeuge ausgetauscht werden.

- Neu beschaffte Fahrzeuge entsprechen generell dem Stand der Technik im Hinblick auf Schadstoff- und Geräuschemissionen, Energieeffizienz, Technik, Komfort, etc.

### *Weitere Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge im ÖSPV*

#### **Einstieg**

- stufenloser, nahezu schwellen- und spaltenloser sowie neigungsarmer Zugang für alle Fahrgäste:
  - 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))
- Haltestangen oder -griffe im Eingangsbereich, jedoch nicht als Mittelstange oder vergleichbare Hindernisse ausgebildet
- leichtgängige, taktil erfassbare 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
- leicht erkennbare, standardisierte Piktogramme am barrierefreien Fahrzeugzugang
- kontrastreiche Gestaltung der Türen und des gesamten Eingangsbereichs einschließlich der Haltegriffe, Bedienelemente und Piktogramme
- kontrastreiche optische Fahrzielinformationen außen am Bug, am Heck und entlang der Längsseite des Fahrzeuges

#### **Innenraum**

- stufenlose, schwellenlose und neigungsfreie Gänge und Bewegungsflächen im Bereich der Stellplätze für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer und der besonderen Sitzplätze für behinderte Fahrgäste
- ausreichende Bewegungsflächen und Bewegungsräume in Gängen, an Stell- und Sitzplätzen und vollautomatischer Türbetrieb
- alle Bedienelemente und Kommunikationseinrichtungen immer auch für sitzende Personen:
  - leichtgängige, möglichst großflächige Bedienelemente auf einer Höhe von 85 cm über Fußbodenoberkante
  - Abstand von Bedienelementen und Kommunikationseinrichtungen für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer zu allen Ecken mindestens 50 cm
  - Haltestangen am Stellplatz für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer auf einer Höhe von 85 cm über Fußbodenoberkante

- alle Bedienelemente und Kommunikationselemente kontrastreich und erhaben gestalten (vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002))
- Kennzeichnung aller Bedienelemente mit leicht erkennbaren und standardisierten Piktogrammen
- Eine Nutzung des Fahrzeuges und seiner Innenausstattung muss ohne die Notwendigkeit zur sprachlichen Kommunikation möglich sein (z. B. keine Notwendigkeit zum Gebrauch einer Gegensprechanlage).

### Optik

- Wahrnehmbarkeit optischer Angaben in kurzer Entfernung, mit kontraststarker Gestaltung, blendfrei und mit angemessener Schriftgröße gemäß E DIN 18030 (Nov. 2002)
- leichte Wahrnehmung, Erkennung und Unterscheidung aller Ausstattungselementen (Türen, Gänge, Podeste, Sitze, Stehflächen) durch kontraststarke Gestaltung und Vermeidung von Blendung durch Lichtquellen gemäß E DIN 18030 (Nov. 2002))

### Akustik

- für den Geräuschpegel und die Nebengeräusche im öffentlichen Bereich ausgelegte akustische Darreichung aller Informationen zu Endhaltestelle, Fahrtverlauf, nächster Haltestelle, Umsteigemöglichkeiten (E DIN 18030 (Nov. 2002))

**Der ausschließliche Einsatz von Niederflurfahrzeugen gewährt mobilitätseingeschränkten Menschen auch an nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen zumindest einen erleichterten Zugang zum ÖPNV.**

### 3.5.3 Betriebsabläufe

Eine vollständige Barrierefreiheit impliziert jedoch, dass neben den Fahrzeugen und Haltestellen nebst Zuwegungen auch Informationen sowie der gesamte Betriebsablauf ohne Barrieren gestaltet sein sollten. Durch eine flexible Fahrzeugdisposition muss ermöglicht werden, auf rechtzeitig angemeldete Fahrtwünsche durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu reagieren. Die Berücksichtigung der Fahrtwünsche von Bürgern mit Mobilitätseinschränkung bei der Fahrzeugdisposition sichert in diesem Bereich eine weitreichende Barrierefreiheit.

#### *Anforderungen an einen barrierefreien Betriebsablauf*

- Möglichkeit der barrierefreien Information über das Fahrplanangebot und die Beförderungsbedingungen im Netz des Landkreises Börde
- Zuverlässigkeit des Taktes barrierefreier Fahrzeuge
- schnellstmögliche Verfügbarkeit barrierefreier Ersatzfahrzeuge mit gleichem Standard bei Betriebsstörungen
- geschlossene barrierefreie, d. h. die besonderen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste berücksichtigende, Beförderungsketten (inklusive Zuwegung)

- ausreichende Zeit für das Umsteigen

#### 3.5.4 Fahrgastinformation und Vertrieb

Die Fahrgastinformationen für den Landkreis Börde sind in die Informationssysteme des Genehmigungsinhabers für die Linien nach § 42 PBefG im Linienbündel und in das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem für Sachsen-Anhalt („INSA“) einzubinden. Die NASA GmbH betreibt INSA auf Grundlage von Vorgaben des ÖPNV-Planes für Sachsen-Anhalt sowie des IVS-Rahmenplanes für Sachsen-Anhalt. INSA ist ein Dienst der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und informiert über Fahrpläne, Fahrzeitprognosen und Tarife. INSA ist verfügbar unter [www.insa.de](http://www.insa.de), als App und über eine landesweite Telefonhotline.

Für die Datenbereitstellung (Inhalt, Aktualität) zum INSA sind von den Genehmigungsinhabern mit der NASA GmbH geeignete Abstimmungen durchzuführen sowie Vereinbarungen über die Verwendung bzw. Weitergabe von Daten an Dritte zu schließen:

- Fahrplandaten
- Tarifdaten
- Störungsdaten (HAFAS Information Manager)
- Echtzeitdaten (Standortmeldungen oder Fahrzeitprognosen)

Auf der zentralen Webseite des Verkehrsunternehmens ist eine leicht erkennbare Verlinkung zum landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem INSA anzulegen.

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 vor Fahrtantritt (z. B. Fahrplanheft), an der Haltestelle, an und im Fahrzeug sind inhaltlich und gestalterisch aufeinander abzustimmen, um - aus Sicht der Fahrgäste - eine geschlossene Informationskette zu bilden.
- Informationen sollen zielgerichtet erstellt, schnell erkennbar, leicht verständlich und durch ihre einheitliche Gestaltung wiedererkennbar sein.
- Auf einer zentralen Webseite des Genehmigungsinhabers, die von der Webseite des Landkreises Börde verlinkt ist, sollen für das ÖPNV-Angebot alle für den Nutzer relevanten Informationen abrufbar sein.
- In den Fahrzeugen des ÖSPV sind die gängigsten im Landkreis Börde gültigen Fahrscheine zu vertreiben. Ausgenommen sind bspw. Abo-Karten oder Schülerjahreskarten.
- Die verwendeten Medien (Aushangfahrplan, Fahrplanheft, etc.) genügen folgenden Mindestbedingungen:

Inhalt	Anforderung
Übersichtlicher Aufbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung der Umschlagseiten des Fahrplanheftes für die Basisinformationen wie Liniennetz und Tarif</li> <li>Zuordnung von Leitfarben zu den Verkehrssystemen, ggf. Verwendung der im marego üblichen Produktsignets</li> <li>einheitliche grafische Gestaltung der Informationsseiten ggf. auf Basis der Corporate Designs vom marego</li> <li>Bündelung von touristischen Informationen an einer Stelle</li> </ul>
Verständlichkeit der Fahrplantabellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>einheitlicher Aufbau und einheitliches Layout der Fahrplantabellen</li> <li>Mindestschriftgröße entsprechend dem Fahrplan 2015/16</li> <li>einheitliche Verwendung von Symbolen, Erläuterung in Fußzeile</li> <li>Integration von Informationen zu barrierefreien Haltestellen<sup>1)</sup> und entsprechend eingesetzten Fahrzeugen</li> <li>einheitliche Verfahrensweise bei der Angabe von Anschlussbeziehungen</li> <li>Tarifzoneninformation</li> <li>flexible und feste Linienfahrten sind gleichermaßen in den Fahrplänen in einzelnen Linien explizit auszuweisen.</li> </ul>
Liniennetzplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>farbliche Gliederung nach Verkehrssystemen und ggf. Produktqualitäten (ggf. schematischen Liniennetzplan mit Einzelliniendarstellung und lagegenaue Gesamtübersicht trennen)</li> <li>Darstellung Bike+Ride<sup>1)</sup>, Park &amp; Ride<sup>1)</sup>, Verknüpfungspunkte</li> </ul>
Umsteigepunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informationen zu den einzelnen Umsteigepunkten an einer Stelle bündeln</li> <li>Angabe von Umsteigeentfernungen und Barrierefreiheit<sup>1)</sup></li> <li>einheitliche Gestaltung von Lageplänen<sup>1)</sup></li> <li>einheitliche Haltestellenbezeichnungen bei Stadt- und Regionalverkehr</li> </ul>
Vertriebsinformationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bündelung aller Informationen zum Fahrscheinerwerb (Vertriebsstellen, Kauf im Fahrzeug, über Internet, Handy etc.) auf einer Seite</li> </ul>
Flexible Bedienformen	<ul style="list-style-type: none"> <li>für den Fahrgast verständliche und logische Informationen zu den Besonderheiten der Nutzung der flexiblen Bedienformen (Anmeldezeiten, Anmeldewege, verbindliche Richtzeiten, etc.)</li> </ul>
weiterführende Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bündelung von Hinweisen auf Anschriften, Website, Telefonauskunft auf einer Seite</li> <li>gezielte Bekanntmachung von Linien- und Fahrplanänderungen durch Informationsschriften</li> </ul>
1) ... Darstellung erfolgt entsprechend der Abstimmung mit den Gemeinden	

Tabelle E-6: Anforderungen an Informationsmedien

### *Anforderungen an barrierefreie Fahrgastinformationen*

- Barrierefrei gestaltete allgemeine Informationsquellen (über die o. g. Darstellung in Fahrzeugen und an Haltepunkten hinaus), die dem üblichen Standard der Fahrgastinformation des jeweiligen Unternehmens/der jeweiligen Region entsprechen
  - vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002)
  - vgl. DIN-Fachbericht 124

- vgl. sinngemäß auch folgende Verordnungen des Bundes vom 17. Juli 2002:
  1. Kommunikationshilfenverordnung (KHV)
  2. Verordnung über barrierefreie Dokumente in der Bundesverwaltung (VBD)
  3. Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung (BITV)
- barrierefrei gestaltete Informationen für verschiedene Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen hinsichtlich ihrer besonderen Bedürfnisse
- einheitliche Standards bei der Verwendung von Symbolen und Piktogrammen, die ein bestimmtes Maß an Barrierefreiheit dokumentieren sollen

### 3.5.5 Personal

Folgende einheitliche Personalmindeststandards sollte der Genehmigungsinhaber umfassend durchsetzen, da hiervon eine immense repräsentative Wirkung auf die Fahrgäste ausgeht:

- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild
- fachliche Kompetenz und umfassende Auskunftsfähigkeit (Tarifsystem, Verkehrsangebot inkl. alternativer Bedienung, etc.)
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung
- Konfliktresistenz und Schlichtungsvermögen
- Kommunikationsfähigkeit und freundliches Auftreten
- Deutsch in muttersprachlicher Qualität
- Regelmäßige Schulung hinsichtlich der Bedürfnisse mobilitäts- und sensorisch eingeschränkter Fahrgäste
- Schulung des Fahrpersonals zusätzlich zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung

Dies gilt dabei sowohl für Angestellte im Fahrdienst als auch in den Servicezentralen. Neben den Fahrzeugen ist das Personal ein wichtiges „Aushängeschild“ des Verkehrsunternehmens und auch des Landkreises.

## 3.6 Servicequalität

### 3.6.1 Kundenservice

Die Bereitstellung zweier Servicezentralen im Landkreis Börde (Haldensleben und Oschersleben (Bode) erscheint aus lokalspezifischen Gründen zweckdienlich. Die Öffnungszeiten sollten sich Montag bis Freitag mindestens auf einen Zeitraum von acht Stunden erstrecken, in dem dem Kunden ein direkter Ansprechpartner zur Verfügung steht. Aufgrund der nicht zu unterschätzenden repräsentativen Wirkung gelten die unter Kapitel 3.5.5 definierten Personalstandards nicht nur für das Fahrpersonal sondern auch insbesondere für die Ansprechpartner in den Servicezentralen.

In den Servicezentralen sollen neben der Erteilung von Verbindungs- und Tarifauskünften (verkehrsmittelübergreifend; Tourismusverkehr) und der Aufklärung über die Möglichkeiten der flexiblen Bedienung auch Kundenbeschwerden entgegengenommen werden (Beschwerdemanagement).

### 3.6.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kundenklientel im Landkreis Börde besteht neben Schülern und Auszubildenden zu einem erheblichen Teil aus älteren Bürgern. Viele fühlen sich oftmals nicht ausreichend über die Möglichkeiten der ÖPNV-Nutzung aufgeklärt. Die Verwendung neuer Medien zu Informationszwecken wird von dieser Personengruppe weniger genutzt.

Offensives Marketing und engagierte Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung der Vorteile des ÖPNV und Bekanntmachung des ÖPNV-Angebotes sind auch künftig Schwerpunktaufgaben im Zusammenspiel von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bei der Gewinnung neuer Fahrgäste. Als Maßnahmen sind insbesondere umzusetzen:

- 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.
- Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z.B. neue Betriebskonzepte im Bereich der alternativen Bedienung oder Linienwegänderungen zur Anbindung neuer Nachfragepotenziale), durch eine intensive Produktwerbung.
- 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.
- Ausbau der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit. Behörden, öffentliche Einrichtungen u. ä. sollten, wann immer es möglich ist (z.B. Internet) auf ihre Erreichbarkeit mittels des ÖPNV hinweisen. Die Verkehrsunternehmen leisten ihren Beitrag hierzu durch Weiterentwicklung der eigenen Internetauftritte.

### 3.6.3 Spezielle Fahrgastgruppen

Die Zugänglichkeit zum ÖPNV für die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Personen ist weiter zu entwickeln mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu sind die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV, der Zuwegungen und der Fahrzeuge schrittweise entsprechend den finanziellen und räumlichen Möglichkeiten sowie des vorrangigen Bedarfs umzusetzen. Gleichzeitig ist in der Fahrgastinformation und dem Service den besonderen Belangen dieser Personen Rechnung zu tragen. 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.

Dazu ist ein regelmäßiger Kontakt zwischen Behindertenverbänden, Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu pflegen, um diesbezüglich neu auftauchende Problemstellungen möglichst zügig erkennen und lösen zu können - auch im Hinblick auf die Zunahme des Anteiles älterer Bürger und deren wachsenden Mobilitätsbedürfnissen.

Die 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 Straßenquerungen im Bereich von Haltestellen ist ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.

Für die künftige Verkehrsnachfrage im ÖPNV gewinnt das Verkehrsverhalten der älteren Generation immer stärker an Bedeutung, da diese Gruppe anteilmäßig wächst, zugleich hier aber eine zunehmende Pkw-Verfügbarkeit besteht. Deshalb sind Konzepte zu entwickeln mit dem Ziel, eine stärkere ÖPNV-Nutzung und ÖPNV-Bindung für die Gruppe der über 60-Jährigen zu erreichen. Maßnahmen hierzu können erweiterte Serviceleistungen (ggf. mit Aufpreis) sein. Eine überschaubare und freundliche Gestaltung sowie eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen erhöhen die subjektive Sicherheit der Fahrgäste, mindern damit vorhandene Aufenthaltsängste bei Kindern, aber auch Frauen und älteren Bürgern und tragen insgesamt zur Attraktivität des ÖPNV bei.

### 3.7 Qualitäts- und Beschwerdemanagement

Ein gut organisiertes Qualitätsmanagement stellt primär die Einhaltung der Qualitätsstandards sicher. Der Aufgabenträger ist befugt, diese in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren und ggf. den Genehmigungsinhaber auf Missstände hinzuweisen und eine Behebung zu fordern.

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. Folgende einheitliche Mindeststandards zum Beschwerdemanagement sind einzuhalten:

- Das Verkehrsunternehmen hat die folgenden Fahrgastrechte öffentlich bekanntzumachen:<sup>27</sup>
  - nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen
  - Zugang von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu Verkehrsdiensten ohne Aufpreis

<sup>27</sup> Seit 01.03.2013 gilt die VO (EG) 181/2011 vom 16.02.2011.

- Mindestvorschriften über Reiseinformationen für alle Fahrgäste sowohl vor als auch während der Fahrt sowie allgemeine Informationen über ihre Rechte
- Einrichtung eines transparenten Verfahrens für die Bearbeitung von Beschwerden durch das Verkehrsunternehmen
- Seitens des Genehmigungsinhabers besteht gegenüber dem Aufgabenträger Auskunftspflicht zu Reklamationen, Beschwerden und den daraufhin ergriffenen Maßnahmen.

### **3.8 Tarif**

Der ÖPNV-Betreiber gehört dem Magdeburger Regionalverkehrsverbund an und ist zur Anwendung des Verbundtarifes verpflichtet. Das bestehende marego-Tarifsystem mit seinem facettenreichen Fahrscheinsortiment und der Tarifzonenstruktur ist mit den anderen Verbundunternehmen beständig weiterzuentwickeln.

# F Finanzierung

---

Der Aufgabenträger gewährleistet die Umsetzung und Sicherstellung des Nahverkehrs im Landkreis Börde mit dem im vorliegenden Nahverkehrsplan festgeschriebenen Rahmenkonzept. Zur Erbringung der öffentlichen Verkehrsleistungen soll das kreiseigene Verkehrsunternehmen als interner Betreiber i. S. d. VO (EG) 1370/2007 im Rahmen einer Direktvergabe beauftragt werden. Zwischen beiden Parteien wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag geschlossen, der eine Abgrenzung des Aufgabenspektrums vornimmt, sämtliche Pflichten und Legitimationen beschreibt, Aussagen zur Finanzierung trifft sowie den Umfang der Kooperation und Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger regelt.

Für den öffentlichen Personennahverkehr gilt gemäß § 8 Abs. 2 ÖPNVG LSA der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge (Fahrgelderlöse) vor Leistungen der öffentlichen Hand. Parallel dazu stehen dem Landkreis Börde externe Landesmittel für die mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft verbundenen Verpflichtungen zur Verfügung, um das Einnahmedefizit auszugleichen.

Nach derzeit gültigem ÖPNVG LSA sind bei der Höhe der Zuweisungs- und Finanzierungsbeiträge keine wesentlichen Änderungen zu erwarten.

Es gelten die im Grundvertrag und Herleitungsvertrag zum Verkehrsverbund marego festgelegten finanziellen Ausgleichsleistungen für die Anwendung des Verbundtarifes entstehenden Durchtarifizierungsverluste. Weitere Ausgleichsleistungen (Zuweisungen der NASA) werden nach § 8b, Abs. 2, Punkt 3 ÖPNVG LSA für den Betrieb landesbedeutsamer Bus-Linien gewährt.

## ***Entwicklung der Erlöse***

Der prognostizierte Bevölkerungsrückgang wird sich nach derzeitiger Einschätzung wahrscheinlich auch in der Verkehrsnachfrage und damit in der Erlössituation negativ niederschlagen.

An dieser Stelle sind Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund in der Pflicht, diese Entwicklung mit einer attraktiven Gestaltung des ÖPNV-Angebots sowie offensiven Marketingstrategien weitestgehend abzufedern. Einer zurückgehenden Nachfrage ausschließlich mit Tarifierhebungen entgegenzuwirken stellt keine nachhaltige Maßnahme dar, weil hierdurch oftmals ein weiterer Nachfragerückgang induziert wird. Dennoch sind moderate Preisanhebungen von essenzieller Bedeutung – auch wenn sie im Verantwortungsbereich des Verkehrsverbundes liegen.

Erfreulicherweise deuten sich im Bereich der Schülerzahlen kurz- bis mittelfristig keine maßgeblichen Rückgänge an, sodass hier stabile Einnahmen generiert werden sollten.

Insgesamt ist ein konstantes Niveau bei den Fahrgeldeinnahmen zu erwarten, wenn gleich ein leichter Rückgang realistischer erscheint.

### ***Entwicklung der Betriebskosten***

Die voraussichtliche Entwicklung der ÖPNV-Kosten unterliegt einer großen Unsicherheit, da zahlreiche externe Faktoren (Inflationsrate, wirtschaftliche Situation, Lohnniveau, Kraftstoffpreise, etc.) Einfluss nehmen. Daher kann eine Prognose nur als grober Richtwert gelten. Zuletzt lag die Jahresteuersatzrate für Sachsen-Anhalt bei 0,5 %, was seit 2000 den zweitniedrigsten Wert bedeutet. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese fortan auf dem niedrigen Niveau verbleibt. Daher wird für prognostische Kostenentwicklung die mittlere Jahresteuersatzrate der letzten 15 Jahre angesetzt, welche sich auf 1,4 % belief.<sup>28</sup> Somit ergibt sich eine Steigerung der im Jahr 2016 rd. 13,6 Mio. EUR betragenden Kosten um jährlich rund 0,2 Mio. EUR.

### ***Investitionsbedarf***

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, Park+Ride- und Kurzzeitstellplätzen, Taxistellplätzen, Fahrradabstellanlagen, Sanitäreinrichtungen für Fahrgäste und Fahrgastinformationssysteme.

Ein spezifischer Investitionsbedarf besteht aufgrund der Forderungen des Nahverkehrsplanes bzgl. der Vermeidung einer Alterung der Fahrzeugflotte (vgl. Abbildung D-15). Hierfür sind im Schnitt jährlich sechs bis acht Fahrzeuge neu zu beschaffen, damit ein mittleres Alter der Gesamtfahrzeugflotte von 10 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

---

<sup>28</sup> Quelle: Landesamt für Statistik Sachsen-Anhalt

tragen: Voruntersuchungen zum Bedarf, ein erhöhter Marketingaufwand oder die Anschaffung spezieller Fahrzeuge erhöhen anfangs den Kapitalbedarf zusätzlich.

### ***Finanzierung des Aufgabenträgers***

Gemäß den vorstehend getroffenen Abschätzungen zur möglichen Entwicklung der Kosten und Erlöse ergibt sich eine geringfügige Betriebskostenunterdeckung bei der Durchführung des ÖPNV im Planungsraum Landkreis Börde.

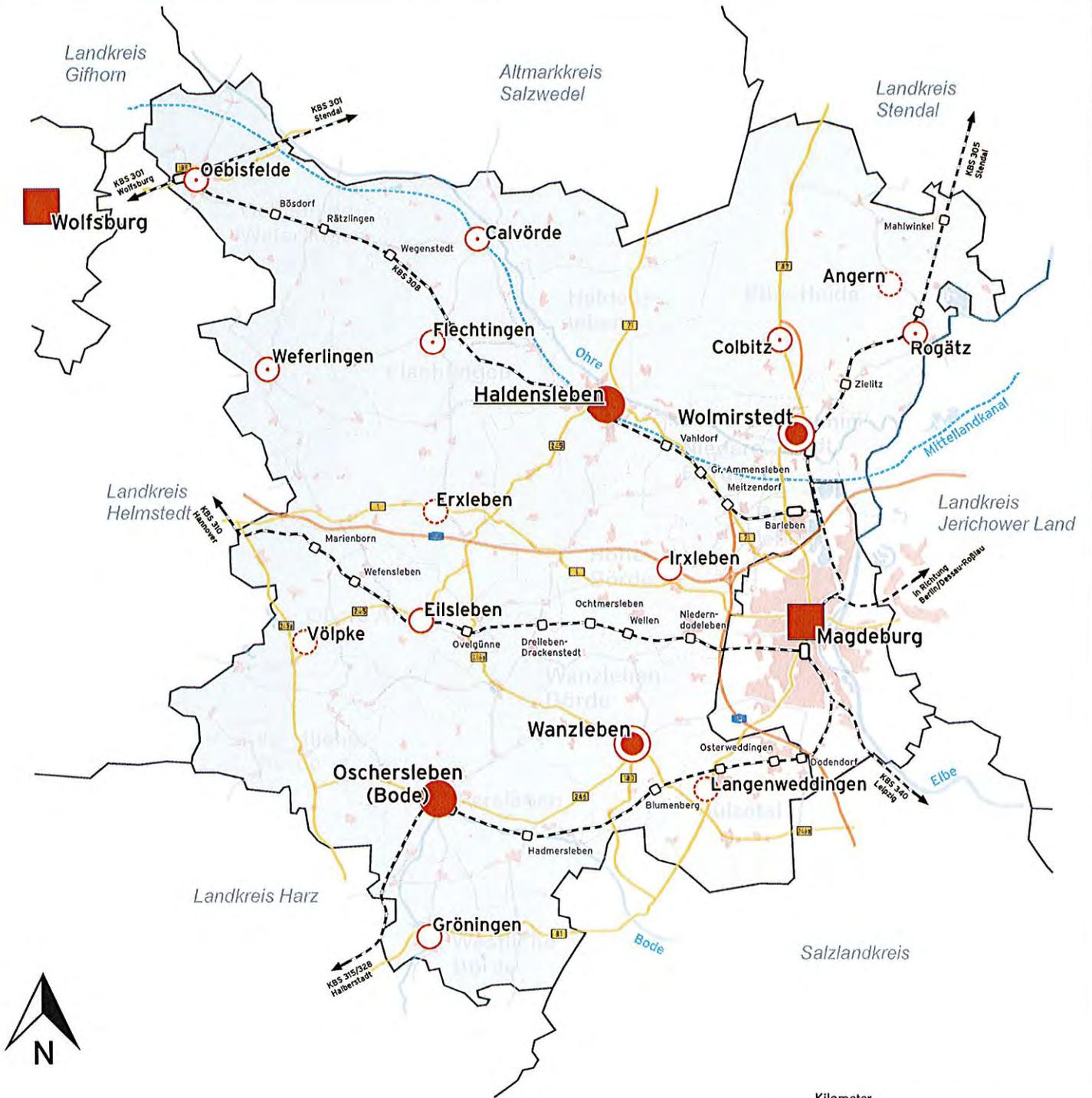
Vorausgesetzt einer weitestgehend stabilen Erlössituation sollte sich der durch den Landkreis zu leistende Defizitausgleich aber auf einem stabilen Niveau halten.

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 Wagenumlaufpläne, 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 freigelenkt 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 von Zugangshemmnissen durch flächendeckende Barrierfreiheit) 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).

# G Anlagen

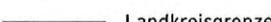
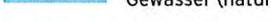
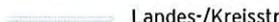
---

Anlage 1	Grundlagenkarte Verkehrsnetz
Anlage 2	Standorte Schulen
Anlage 3a	Fahrschülerbeziehungen Grundschulen
Anlage 3b	Fahrschülerbeziehungen Sekundarschulen
Anlage 3c	Fahrschülerbeziehungen Gymnasien
Anlage 3d	Fahrschülerbeziehungen berufsbildende und Förderschulen
Anlage 4a	Grundlagenkarte Schülerverkehr
Anlage 4b	Verkehrsangebot ÖSPV-Jedermannverkehr
Anlage 5a	Haltestellenverzeichnis
Anlage 5b	Barrierefreier Ausbauzustand der ÖSPV-Haltestellen
Anlage 5c	Stadtverkehr Haldensleben - Haltestelleneinzugsbereiche
Anlage 5d	Stadtverkehr Oschersleben (Bode) - Haltestelleneinzugsbereiche
Anlage 6a	ÖSPV-Konzept mit Haupt- und Nebennetz
Anlage 6b	Nebennetz - Anbindung zentrale Orte
Anlage 7a	Liniendaten Bestandsnetz
Anlage 7b	Linienverzeichnis
Anlage 8	Anhörungsprotokoll

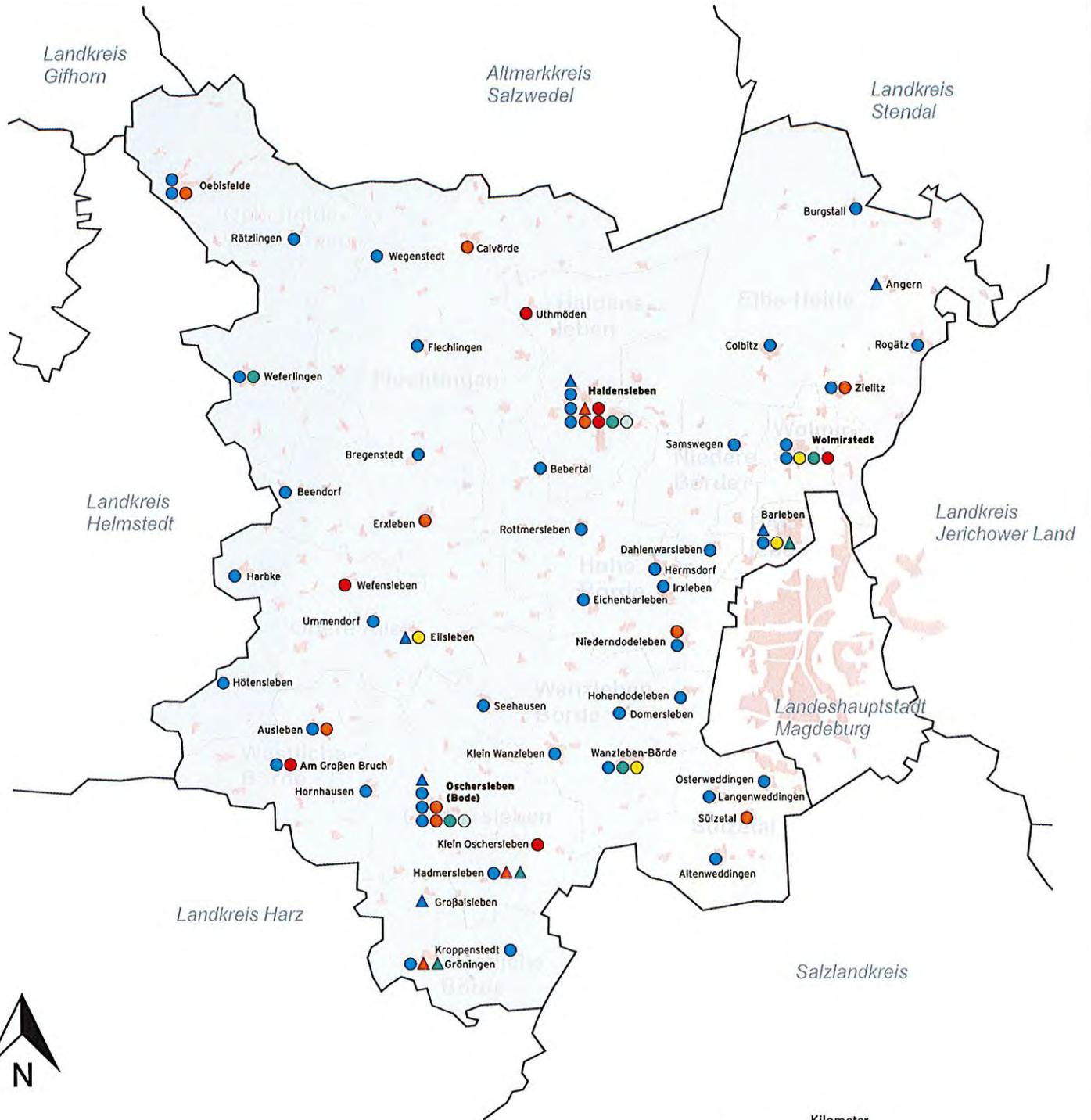


Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)

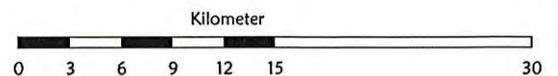
**Legende:**

-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen
-  Gewässer (natürlich)
-  Kanal
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landes-/Kreisstraße
-  SPNV-Verbindung
-  Bahnhof oder Haltepunkt

-  Oberzentrum (OZ)
-  Mittelzentrum (MZ)
-  Grundzentrum (GZ) mit Teilfunktion MZ
-  Grundzentrum bzw. gemeinsames GZ mit Funktionsteilung gemäß Regionalen Verkehrsentwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg (Entwurf 2016)
-  Grundzentrum (gemäß aktuellem Regionalen Verkehrsentwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg)



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)



**Legende:**

**Schüler und Schulen**

-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen

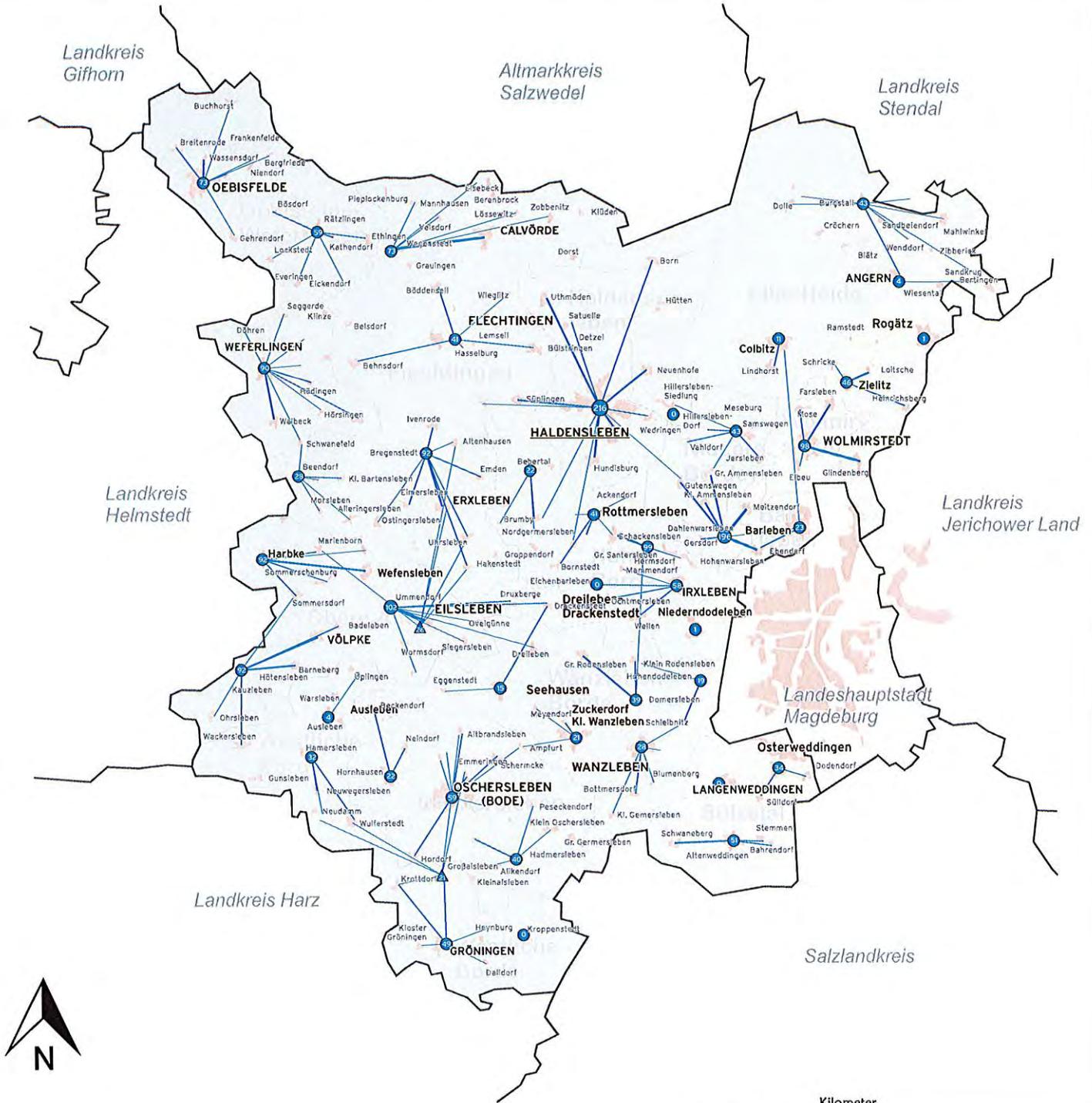
-  Gymnasien
-  Gymnasien in freier Trägerschaft
-  Berufsbildende Schulen
-  Grundschulen
-  Grundschulen in freier Trägerschaft
-  Sekundarschulen
-  Sekundarschulen in freier Trägerschaft
-  Förderschulen
-  Gemeinschaftsschulen



Schulstandort mit Angabe der Schüleranzahl\*  
und Fahrschülerbeziehungen mit  
> 1 beförderungspflichtigen Schüler

\*bei mehreren Schulen eines Schultyps Angabe  
der Summe der Schüler

 Busverbindung im Schülerverkehr



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)

**Legende: Schüler und Schulen**

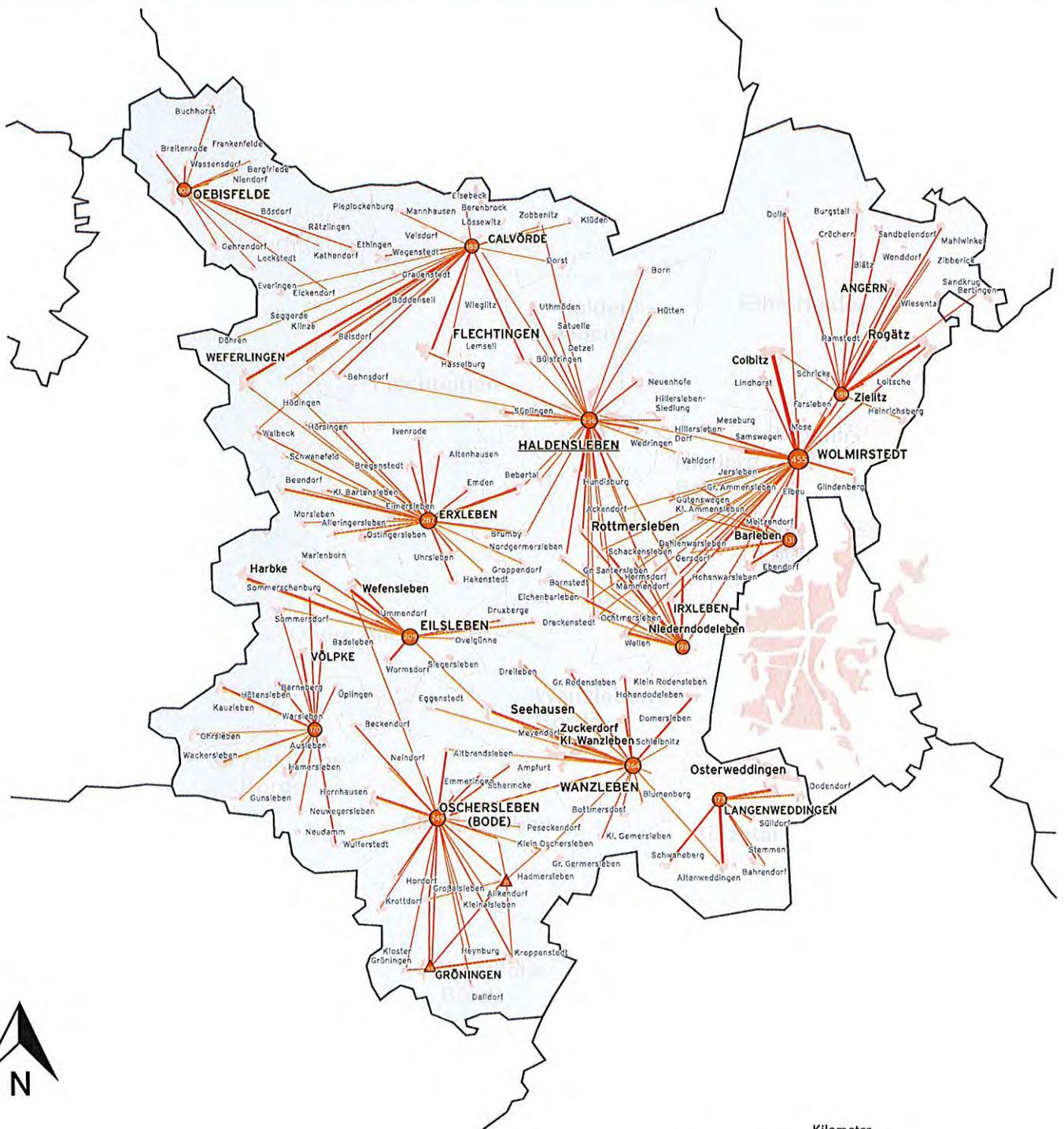
-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen

-  Gymnasien
-  Gymnasien in freier Trägerschaft
-  Berufsbildende Schulen
-  Grundschulen
-  Grundschulen in freier Trägerschaft
-  Sekundarschulen
-  Sekundarschulen in freier Trägerschaft
-  Förderschulen
-  Gemeinschaftsschulen

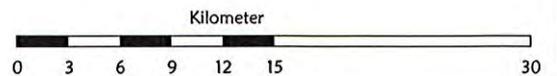
 Schulstandort mit Angabe der Schüleranzahl\* und Fahrschülerbeziehungen mit > 1 beförderungspflichtigen Schüler

\*bei mehreren Schulen eines Schultyps Angabe der Summe der Schüler

 Busverbindung im Schülerverkehr



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)



**Legende:**

**Schüler und Schulen**

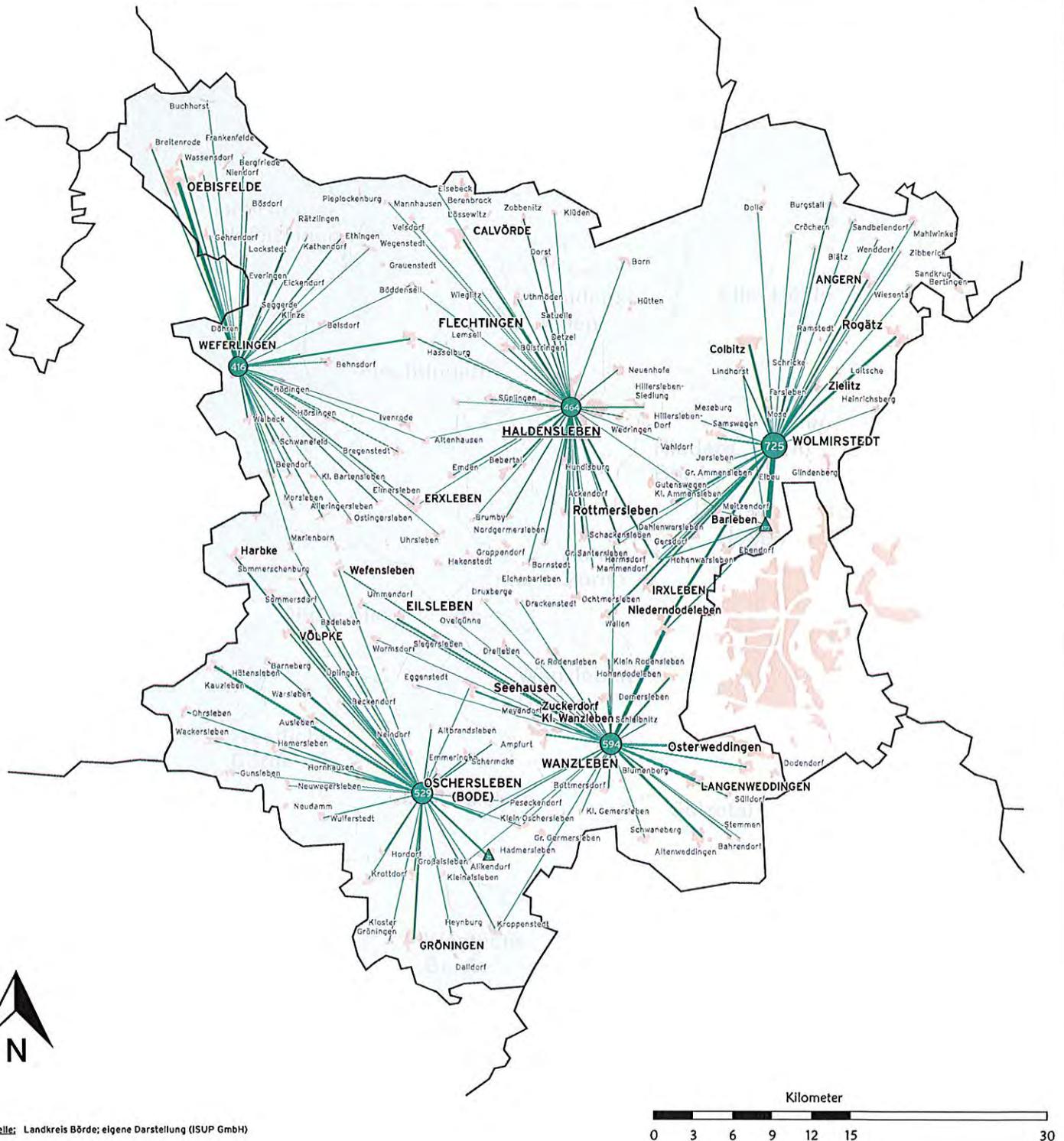
-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen

-  Gymnasien
-  Gymnasien in freier Trägerschaft
-  Berufsbildende Schulen
-  Grundschulen
-  Grundschulen in freier Trägerschaft
-  Sekundarschulen
-  Sekundarschulen in freier Trägerschaft
-  Förderschulen
-  Gemeinschaftsschulen

-  Schulstandort mit Angabe der Schüleranzahl\* und Fahrschülerbeziehungen mit > 1 beförderungspflichtigen Schüler

\*bei mehreren Schulen eines Schultyps Angabe der Summe der Schüler

-  Busverbindung im Schülerverkehr



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)

**Legende: Schüler und Schulen**

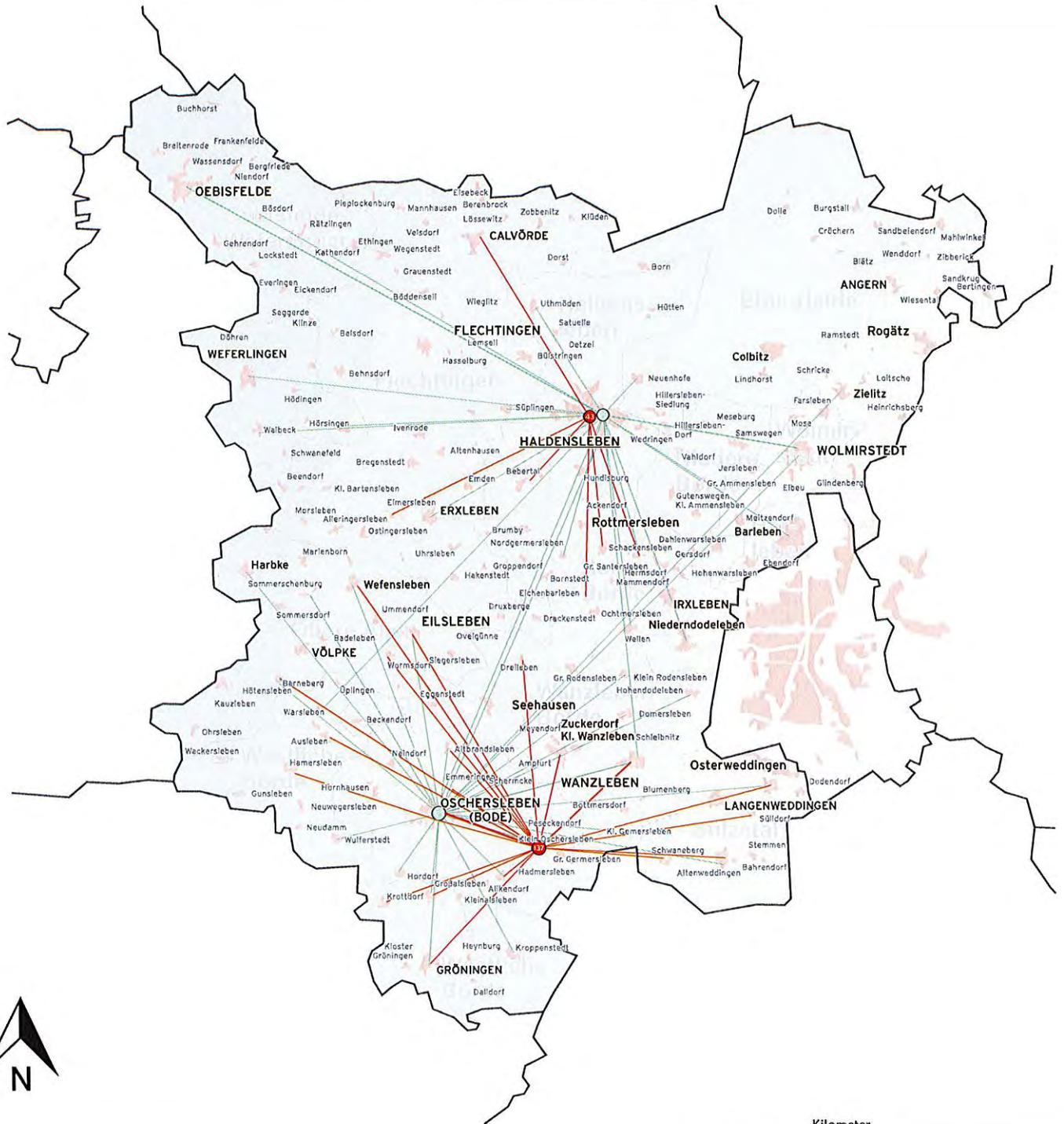
-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen

-  Gymnasien
-  Gymnasien in freier Trägerschaft
-  Berufsbildende Schulen
-  Grundschulen
-  Grundschulen in freier Trägerschaft
-  Sekundarschulen
-  Sekundarschulen in freier Trägerschaft
-  Förderschulen
-  Gemeinschaftsschulen

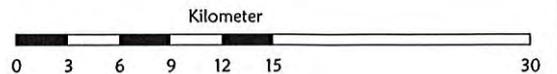
-  Schulstandort mit Angabe der Schüleranzahl\* und Fahrschülerbeziehungen mit > 1 beförderungspflichtigen Schüler

\*bei mehreren Schulen eines Schultyps Angabe der Summe der Schüler

-  Busverbindung im Schülerverkehr



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)



**Legende:**

**Schüler und Schulen**



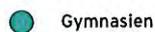
Bebauung



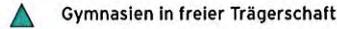
Landkreisgrenze



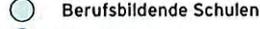
Gemeindegrenzen



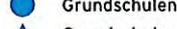
Gymnasien



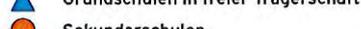
Gymnasien in freier Trägerschaft



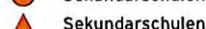
Berufsbildende Schulen



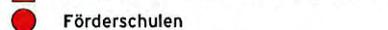
Grundschulen



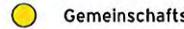
Grundschulen in freier Trägerschaft



Sekundarschulen



Sekundarschulen in freier Trägerschaft



Förderschulen

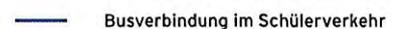


Gemeinschaftsschulen

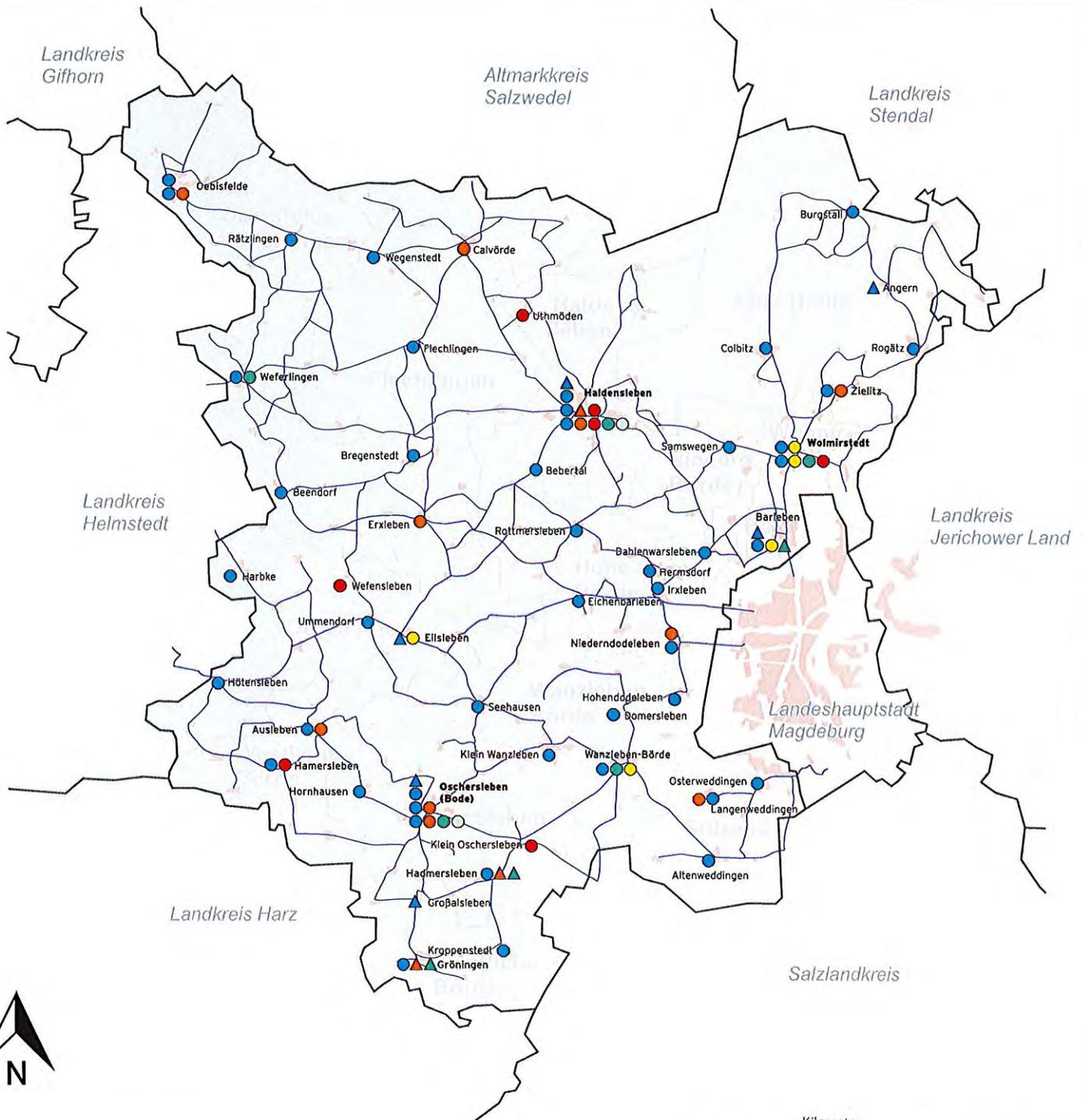


Schulstandort mit Angabe der Schüleranzahl\*  
und Fahrschülerbeziehungen mit  
> 1 beförderungspflichtigen Schüler

\*bei mehreren Schulen eines Schultyps Angabe  
der Summe der Schüler



Busverbindung im Schülerverkehr



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)

**Legende:**

**Schüler und Schulen**

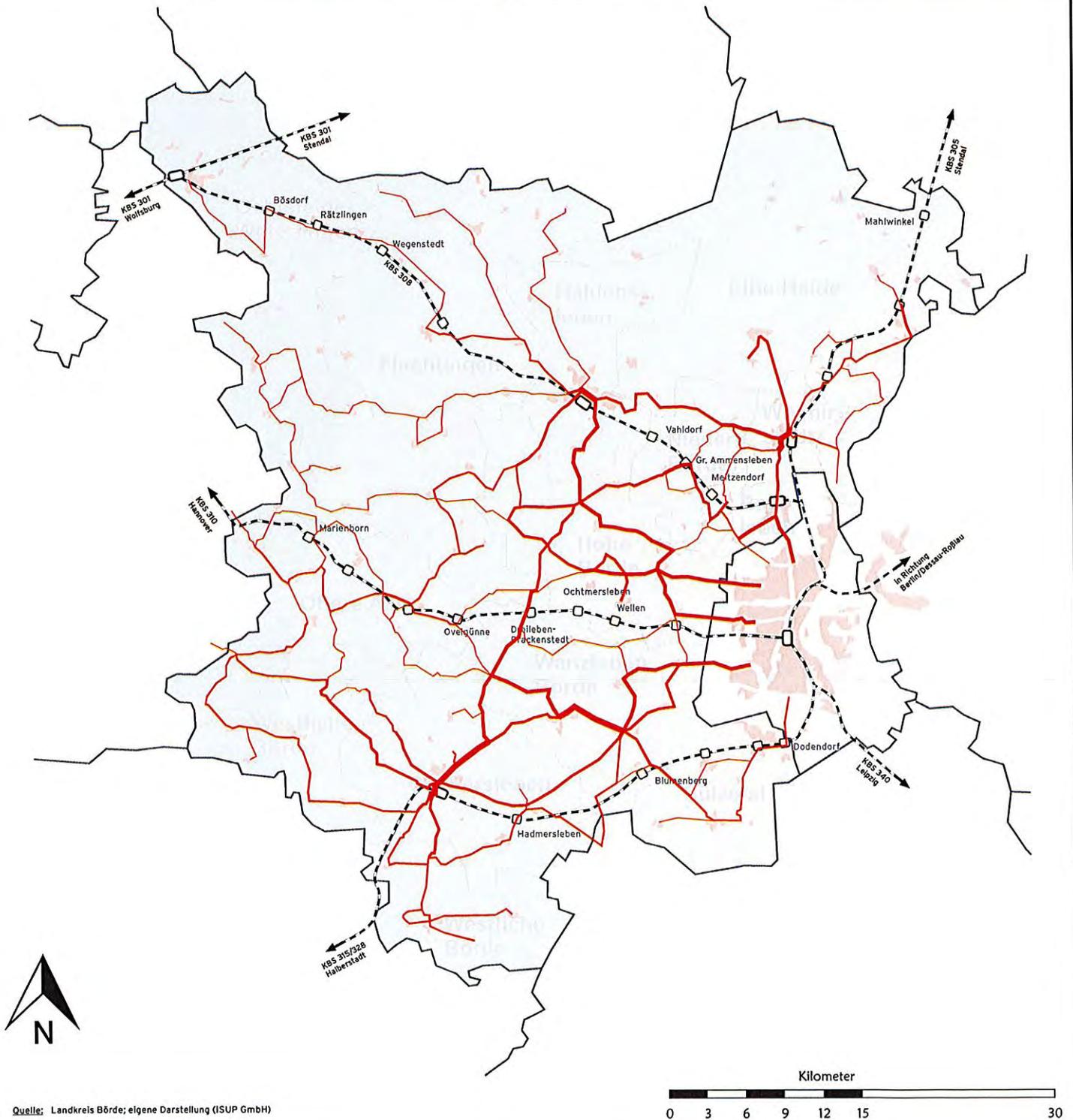
-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen

-  Gymnasien
-  Gymnasien in freier Trägerschaft
-  Berufsbildende Schulen
-  Grundschulen
-  Grundschulen in freier Trägerschaft
-  Sekundarschulen
-  Sekundarschulen in freier Trägerschaft
-  Förderschulen
-  Gemeinschaftsschulen

-  Schulstandort mit Angabe der Schüleranzahl\* und Fahrschülerbeziehungen mit > 1 beförderungspflichtigen Schüler

\*bei mehreren Schulen eines Schultyps Angabe der Summe der Schüler

-  Busverbindung im Schülerverkehr



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)

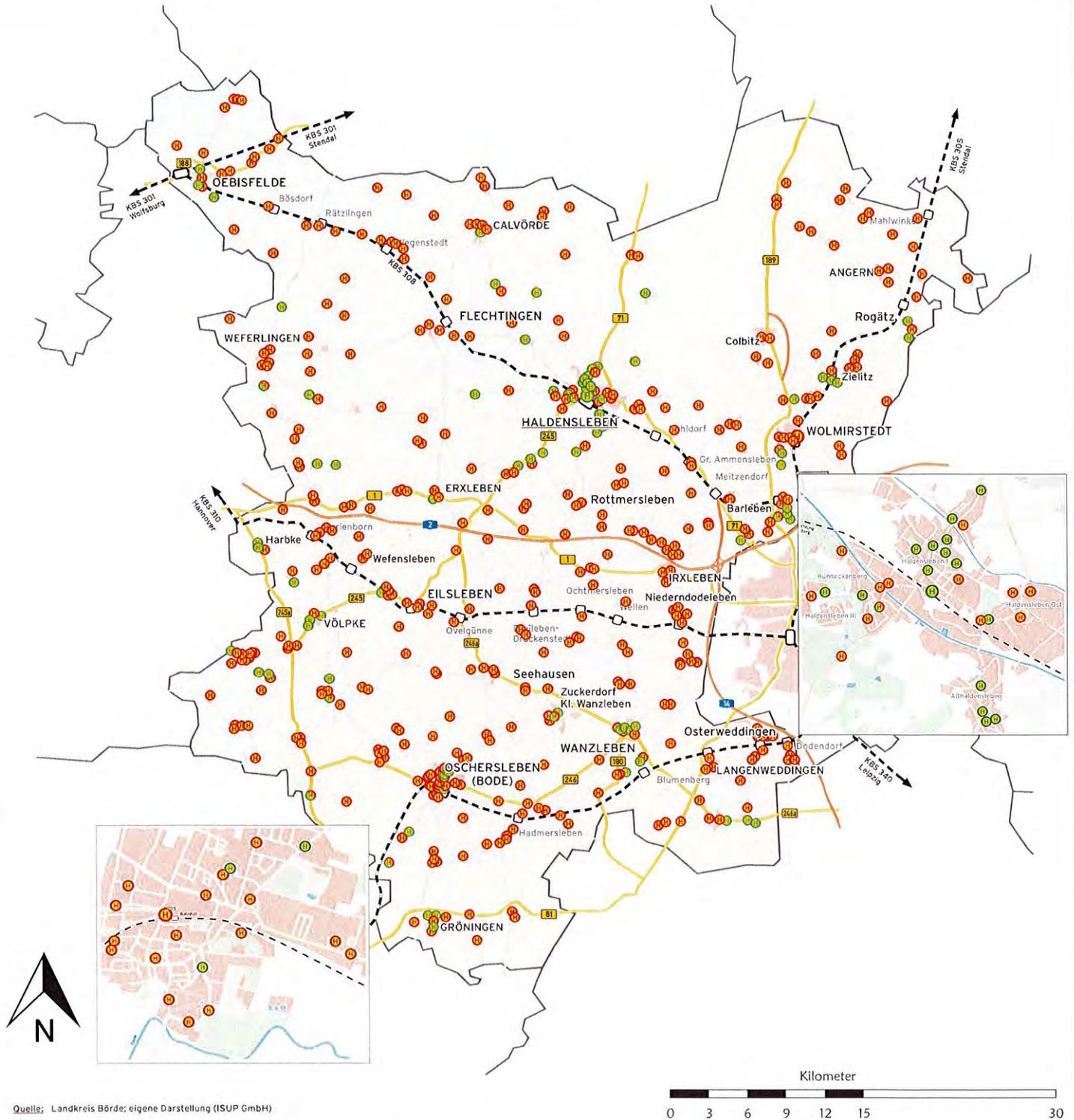
**Legende: Verkehrsangebot ÖSPV-Jedermannverkehr (Ferien)**

- |   |                 |   |                         |   |                        |
|---|-----------------|---|-------------------------|---|------------------------|
|  | Bebauung        |  | Bundesautobahn          |  | > 25 Fahrtenpaare/Tag  |
|  | Landkreisgrenze |  | Bundesstraße            |  | > 15 Fahrtenpaare/Tag  |
|  | Gemeindegrenzen |  | Landes-/Kreisstraße     |  | > 10 Fahrtenpaare/Tag  |
|   |                 |  | SPNV-Verbindung         |  | > 5 Fahrtenpaare/Tag   |
|   |                 |  | Bahnhof oder Haltepunkt |  | bis 5 Fahrtenpaare/Tag |

Haldensleben, Nathusius Straße	Hötensleben, Warslebener Str.
Haldensleben, Neuenhofer Straße	Hötensleben-Neubau
Haldensleben, Neuwaldensleber Straße	Hundisburg
Haldensleben, Papenberg	Hundisburg, Alte Schule
	Hütten
Haldensleben, Ratsmühle	
Haldensleben, Rottmeister Straße	I
Haldensleben, Sattueller Straße	Irxleben, Niederndodeleber Str.
Haldensleben, Schmelzerstraße	Irxleben, Rathaus Hohe Börde
Haldensleben, Süplinger Berg	Irxleben, Schnarsleber Str.
Haldensleben, Waldring	Ivenrode
Haldensleben, Wedringer Straße	
Haldensleben, Ziegelei	J
Hamersleben, Grauer Hof	Jersleben
Hamersleben, Str. de. Einheit/Rosmarienstraße	
Hamersleben, Str. der Einheit/Am Bach	K
Harbke, Halberstädter Str.	Kathendorf
Harbke, Parkstraße	Kauzleben, Glashütte
Harbke, Sommersdorfer Str.	Kauzleben, Kreisstraße
Harbke-Autobahn	Kauzleben, Kreuzung
Hasselburg	Kl. Ammensleben
Heinrichsberg	Kl. Bartensleben
Hemsdorf	Kl. Germersleben
Hermsdorf	Kl. Oschersleben, Hauptstraße
Hermsdorf, Alte Mühle	Kl. Oschersleben, Schule
Hermsdorf, Elbepark	Kl. Rodensleben, Domerslebener Str.
Heynburg	Kl. Rodensleben, Rodenslebener Str.
Hillersleben, Dorf	Kl. Rottmersleben
Hillersleben, Siedlung	Kl. Santersleben
Hödingen	Kl. Wanzleben, Badehaus
Hohendodeleben, Buttenkrug	Kl. Wanzleben, Freibad
Hohendodeleben, Gewerbegebiet	Kl. Wanzleben, Hauptstraße
Hohendodeleben, Niederndodelebener Str.	Kl. Wanzleben, Mühlenplan
Hohendodeleben, Nordstraße	Kl. Wanzleben, Zum Sportplatz
Hohendodeleben, Schleibnitzer Str.	Kleinalsleben
Hohendodeleben, Stern	Klinze
Hohenwarsleben	Kloster Gröningen
Hohenwarsleben, Berliner Allee	Klüden
Hohenwarsleben, Hohe Börde	Körling
Hordorf, Kreisstraße	Kroppenstedt, Am Markt
Hordorf, Querstraße	Kroppenstedt, Wartehalle B 81
Hornhausen, August-Bebel-Str.	Krottorf
Hornhausen, Neuwegerslebener Str.	
Hornhausen, Ottelebener Str.	L
Hornhausen, Wulferstedter Str. GS	Langenweddingen, Halberstädter Str.
Hornhausen, Ziegelei	Langenweddingen, Lange Str.
Hörsingen	Langenweddingen, Talwiese
Hörsingen, Siedlung	Lemsell
Hötensleben, Bahnhofstraße	Lindhorst
Hötensleben, Barneberger Str.	Lindhorst, Balzer Siedlung
Hötensleben, Grenzdenkmal	Lockstedt
Hötensleben, Offlebener Str.	Loitsche, Bahnhof
Hötensleben, Ohrlebener Str.	Loitsche, Bahnhofstr.
Hötensleben, Poststraße	Loitsche, Ort
Hötensleben, Schule	Loitsche, Siedlung
Hötensleben, Steinweg	Lössewitz
Hötensleben, Steinweg-WH	

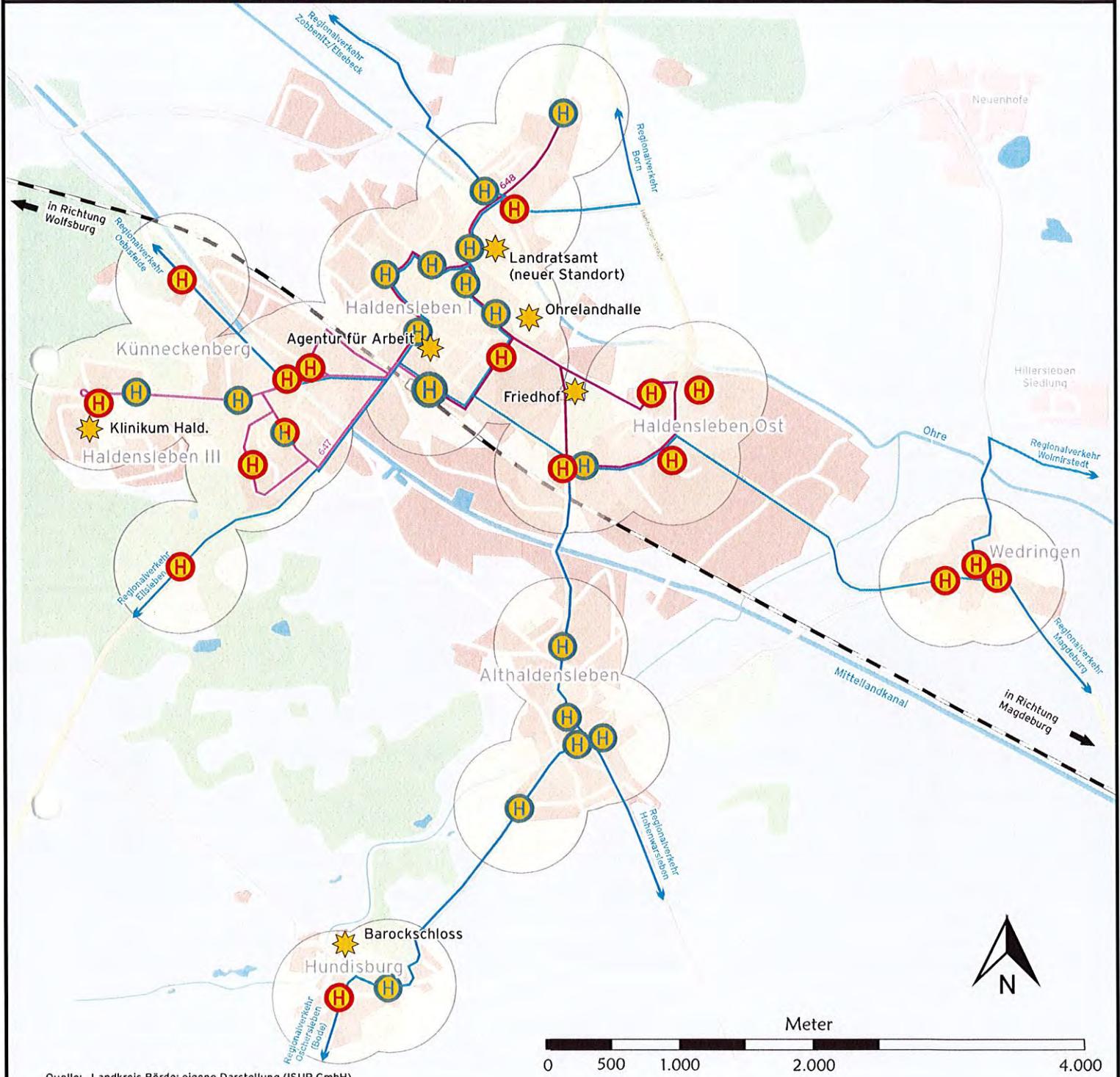
<b>M</b>	<b>Oschersleben, Jakobsberg</b>
Mahlwinkel, Bahnhof	Oschersleben, Kühling
<b>Mammendorf</b>	<b>Oschersleben, Lüneburger Straße</b>
Mannhausen	Oschersleben, Marktkauf
<b>Marienborn, Bahnhof</b>	Oschersleben, Puschkinstraße
Marienborn, Grenzdenkmal	Oschersleben, Robert-Koch-Straße
<b>Marienborn, Kleine Gasse</b>	<b>Oschersleben, Schmelzer Straße</b>
Marienborn, Steinweg	Oschersleben, Seehäuser Weg
Meitzendorf, Bahnhof	Oschersleben, Wiesenpark
Meseberg	Oschersleben, Wilhelm-Heine-Straße
<b>Meyendorf, B 246a</b>	<b>Oschersleben, Windhorststraße</b>
Meyendorf, Dorfstraße	Osterweddingen, Bahnhof
<b>Morsleben</b>	<b>Osterweddingen, Dodendorfer Str.</b>
Morsleben, Schacht	Osterweddingen, Edeka
<b>Mose, Alt</b>	<b>Osterweddingen, Eparma</b>
Mose, Neu	Osterweddingen, Euroglas
	Osterweddingen, Frachtpost
<b>N</b>	Osterweddingen, Friedhof
<b>Neindorf, Dorfplatz</b>	<b>Osterweddingen, Schwans</b>
Neindorf, Krankenhaus	Osterweddingen, Sülldorfer Str.
<b>Neubrandslieben</b>	<b>Ostingersleben</b>
Neudamm	Ottleben
Neuenhofe	Ovelgünne
Neuwegersleben	
<b>Niederndodeleben, Am Stadtberg</b>	<b>P</b>
Niederndodeleben, Bahnhof	Peseckendorf
<b>Niederndodeleben, Magdeburger Str.</b>	<b>Peseckendorf-Neubau</b>
Niederndodeleben, Schnarsleber Str.	Piplockenburg
<b>Niederndodeleben, Schule</b>	
Niendorf	<b>R</b>
<b>Niendorf, Hainhorster Weg</b>	<b>Ramstedt</b>
Nordgermersleben, Bahnhof	Rätzlingen
<b>Nordgermersleben, Schule</b>	<b>Rätzlingen, Schule</b>
	Remkersleben
<b>O</b>	<b>Ribbensdorf</b>
Ochtmersleben	Rogätz, Hamker
Oebisfelde, Bahnhof	Rogätz, Mitte
Oebisfelde, Ludwig-Jahn-Straße	Rogätz, MTS
Oebisfelde, Schule	Rottmersleben
Oebisfelde, Siedlung	Rottmersleben, Schule
<b>Oebisfelde, Stendaler Str.</b>	
Oebisfelde, TH.-Müller-Str.	<b>S</b>
<b>Ohrebrücke</b>	<b>Samswegen</b>
Ohrsleben	Samswegen, Bleicher Str.
Oschersleben, An der Wasserrenne	Samswegen, Schule
Oschersleben, Anderslebener Straße	Sandbeiendorf
<b>Oschersleben, Breitscheidstraße</b>	<b>Sandbeiendorf, Im Felde</b>
Oschersleben, Damaschkeweg	Sandkrug
<b>Oschersleben, Einnahme</b>	<b>Satuelle</b>
Oschersleben, Friedensstraße	Schackensleben
<b>Oschersleben, Friedhof</b>	<b>Schermcke, Am Sauren Holz</b>
Oschersleben, Friedrichstraße	Schermcke, Ampfurther Str.
<b>Oschersleben, Gewerbegebiet</b>	<b>Schleibnitz, Hauptstraße</b>
Oschersleben, Hackelberg	Schleibnitz, Mühle
<b>Oschersleben, Hagebau</b>	<b>Schricke</b>
Oschersleben, Halberstädter Straße	Schwaneberg, Gemeindehof
<b>Oschersleben, Hornhäuser Straße</b>	<b>Schwaneberg, Lindenstraße</b>

<b>Schwanefeld</b>	<b>Warsleben</b>
Schwanefeld, Im Allertal	Wassensdorf
<b>Schwarzer Pfuhl</b>	<b>Weddendorf</b>
Seehausen, am Berg	Weddendorf, Stendaler Str.
<b>Seehausen, Am See</b>	<b>Wedringen</b>
Seehausen, Busbahnhof	Wedringen, B71
<b>Seehausen, Friedrich-Engels-Str.</b>	<b>Wedringen, Ort</b>
<b>Seggerde</b>	Wefensleben, Bahnhofstraße
<b>Siegersleben</b>	<b>Wefensleben, Denkmal</b>
Siestedt	Weferlingen, Friedrichsstr.
<b>Sommerschenburg, Am Feuerlöschteich</b>	<b>Weferlingen, Gardelegener Str.</b>
Sommerschenburg, Landkaufhaus	Weferlingen, Gewerbegebiet
<b>Sommerschenburg, Siedlung</b>	<b>Weferlingen, Platz der Jugend</b>
Sommersdorf, Ernst-Thälmann-Str.	Weferlingen, Schillerstr.
<b>Sommersdorf, Lindenstraße</b>	<b>Wegenstedt, Feuerwehr</b>
Stadt Frankfurt	Wegenstedt, Flechtinger Str.
<b>Stemmern</b>	<b>Wegenstedt, Mannhäuser Str.</b>
Sülldorf	Wegenstedt, Schule
<b>Süplingen</b>	<b>Wellen</b>
	Wenddorf
<b>T</b>	<b>Wieglitz</b>
Tundersleben	Wieglitz, Schule
	<b>Wiesental</b>
<b>U</b>	Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 1
<b>Uhrsleben</b>	<b>Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 1/2</b>
<b>Ummendorf, Badelebener Str.</b>	Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 2
<b>Ummendorf, Eilslebener Str.</b>	<b>Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 3</b>
Ummendorf, Friedensplatz	Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 3/4
<b>Ummendorf, Hinter der Burg</b>	<b>Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 4</b>
Ummendorf, Wefenslebener Str.	Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 5
<b>Üplingen</b>	<b>Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 5/6</b>
<b>Uthmöden</b>	Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 7/8
	<b>Wolmirstedt, Bahnhof, Bst. 9</b>
<b>V</b>	Wolmirstedt, Bahnhofstraße
<b>Vahldorf</b>	<b>Wolmirstedt, Geschwister-Scholl-Straße</b>
Velsdorf	Wolmirstedt, Glindenberger Straße
<b>Völpke, Barneberger Str.</b>	<b>Wolmirstedt, Rogätzer Straße</b>
<b>Völpke, Ernst-Thälmann-Str.</b>	Wolmirstedt, Straße der deutschen Einheit
<b>Völpke, Ernst-Thälmann-Str. NP</b>	<b>Wolmirstedt, Triftstraße</b>
<b>Völpke, Friedensstraße</b>	Wormsdorf
<b>Völpke, Schulstraße</b>	<b>Wulferstedt</b>
<b>W</b>	<b>Z</b>
Wackersleben, Abz. Gunsleben	Zibberick
<b>Wackersleben, Große Str.</b>	<b>Zielitz</b>
Wackersleben, Hamerslebener Weg	Zielitz, Schacht
<b>Wackersleben, L77</b>	<b>Zielitz, Schrickler Str.</b>
Walbeck	Zielitz, Schule
<b>Walbeck, Barriere</b>	<b>Zobbenitz</b>
<b>Wanzleben, Bahnhof</b>	Zobbenitz, Kiga
<b>Wanzleben, Buch</b>	
<b>Wanzleben, Friedhof</b>	
<b>Wanzleben, Grundschule</b>	
<b>Wanzleben, Gymnasium</b>	
<b>Wanzleben, Lindenpromenade</b>	
<b>Wanzleben, Poststraße</b>	
<b>Wanzleben, Rudolf-Breitscheid-Str.</b>	* Haltestelle barrierefrei



**Legende:**

- |   |                 |   |                         |   |  |
|---|-----------------|---|-------------------------|---|--|
|  | Bebauung        |  | Bundesautobahn          |  | Haltestelle barrierefrei                   |
|  | Landkreisgrenze |  | Bundesstraße            |  | Haltestelle nur eine Richtung barrierefrei |
|  | Gemeindegrenzen |  | Landes-/Kreisstraße     |  | Haltestelle nicht barrierefrei             |
|   |                 |  | SPNV-Verbindung         |   |  |
|   |                 |  | Bahnhof oder Haltepunkt |   |  |



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)

**Legende:**



Bebauung



Gewässer



verkehrserzeugende  
Einrichtung (erhöhtes  
Quelle-/Zielpotenzial)



SPNV-Verbindung mit Bahnhof



Bahnhof Haldensleben



Bundesstraße



Landes-/Kreisstraße



Stadtbus



Regionalbus



Haltestelle barrierefrei



Haltestelle nicht barrierefrei



Haltestelle nur eine Richtung  
barrierefrei

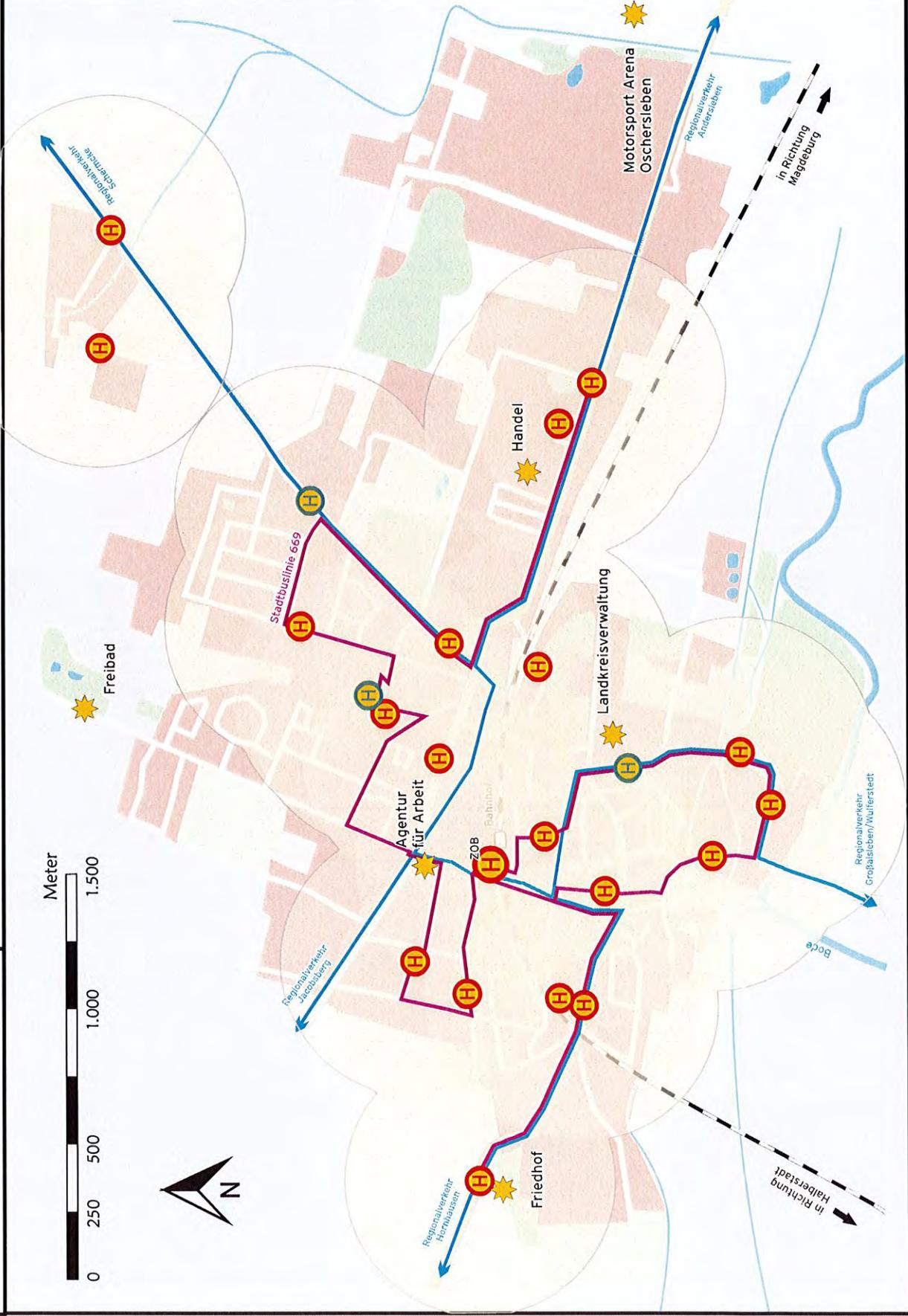


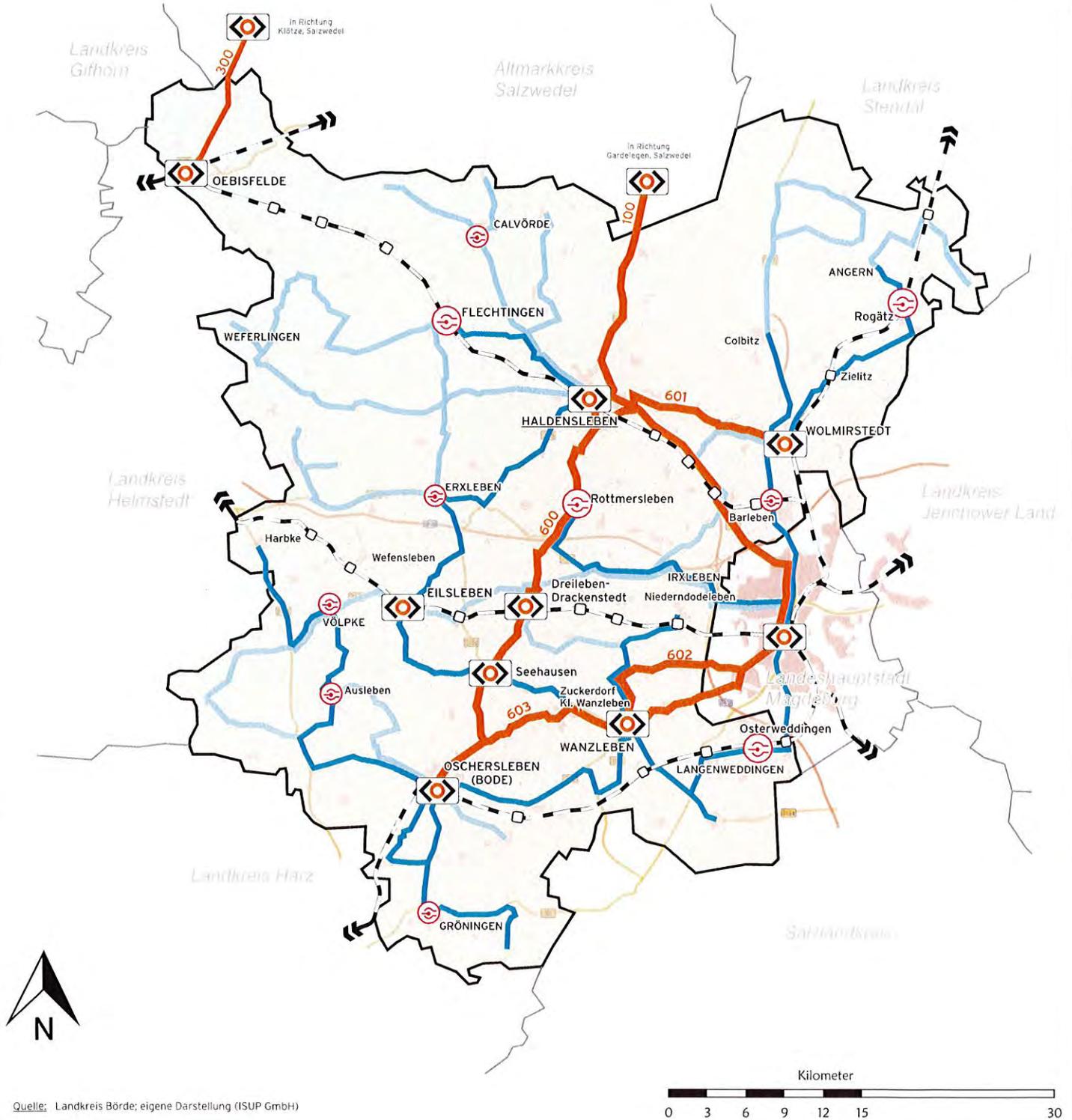
Haltestelleneinzugsbereich  
500 m

Benennung:

Stadtverkehr Oschersleben (Bode) - Verkehrserschließung

Meter



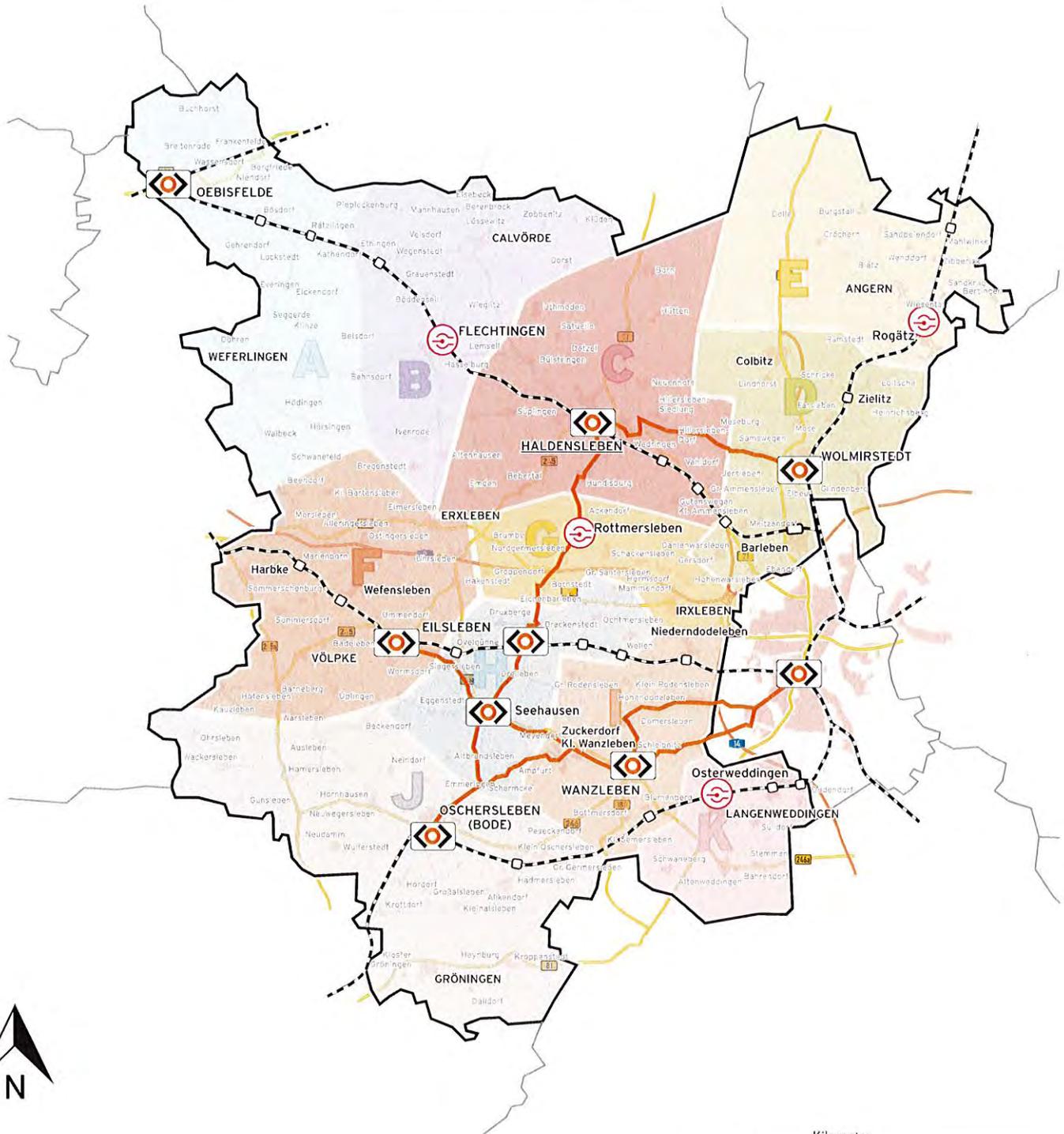


**Legende: ÖPNV-Konzept**

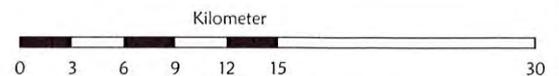
-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landes-/Kreisstraße
-  SPNV-Verbindung (Landesnetz)
-  Bahnhof oder Haltepunkt

-  Bus-Landesnetz:  
Bedienung im 60-Min.-Takt
-  ÖSPV-Hauptnetz:  
Bedienung im 60/120-Min.-Takt
-  ÖSPV-Nebennetz:  
flexible Bedienung im 120-Min.-Takt  
+ einzelne feste Fahrtenpaare
-  Wichtige Verknüpfung im Landesnetz
-  Wichtige Verknüpfung im regionalen ÖSPV



Quelle: Landkreis Börde; eigene Darstellung (ISUP GmbH)



**Legende: Anbindung**

-  Bebauung
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenzen
-  SPNV-Verbindung (Landesnetz)
-  Bahnhof oder Haltepunkt

- A Oebisfelde (-Weferlingen)
- B Flechtingen
- C Haldensleben
- D Wolmirstedt
- E Angern-Roßtäz
- F Eilsleben
- G Rottmersleben
- H Seehausen/Dreileben-Drackenstein
- I Wanzleben
- J Oschersleben (Bode)
- K Langenweddingen

-  Bus-Landesnetz
-  Wichtige Verknüpfung im Landesnetz
-  Wichtige Verknüpfung im regionalen ÖSPV

1) Die hier dargestellten Rufbuskorridore sind derart angeordnet, dass der angegebene Verknüpfungspunkt (mit einer Ausnahme gleichzeitig mindestens Grundzentrum) in einem vertretbaren zeitlichen Aufwand von allen Wohnplätzen zu erreichen ist.

**Linien-  
daten zum ÖSPV der BördeBus GmbH im Landkreis Börde**  
(Basis: Fahrplan 2016/17; Stand 01/2017)

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							
600	Haldensleben - Bornstedt - Oschersleben	BördeBus	31.12.2019	41,6	21		18		6		5				4.55 - 21.07	5.10 - 21.07	6.55 - 21.07		
					22		19		5		5								
601	Haldensleben - Wolmirstedt	BördeBus	31.12.2019	27,4	16	1	16	1	7	2	7	2	2		4.15 - 22.50	5.00 - 22.50	5.00 - 22.50		
					16	1	15	1	7	2	7	2							
602	Eilsleben - Seehausen - Wanzleben - Hohen- dodeleben - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	55,1	32		25		12		9				3.35 - 22.02	6.34 - 24.02	9.00 - 21.57		
					30		26		12		9	1							
603	Oschersleben - Kl. Wanz- leben - Wanzleben - Hohen- dodeleben - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	48,6	19		13		4	7	3	4			4.45 - 20.08	6.50 - 21.08	8.50 - 19.08		
					18		13		4	7	3	4							
610	Wolmirstedt - Elbeu - Barleben - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	24,3	18		15		7		7				5.00 - 19.12	5.50 - 18.59	6.15 - 18.59		
					17		14		7		7								
611	Wolmirstedt - Colbitz	BördeBus	31.12.2019	16,8	17		16		8		8				4.30 - 21.54	5.25 - 20.54	5.25 - 20.54		
					18		16		8		8								
612	Rottmersleben - Nordgermersleben - Bornstedt - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	50,2	15	3	14	3			8		8		4.20 - 23.10	4.50 - 23.10	4.50 - 23.10		
					14	2	14	2			8		8						
613	Rottmersleben - Ackendorf - Kl. Ammensleben - Ebendorf - Barleben - Ma	BördeBus	31.12.2019	45,1	18		18		1	7	1	7			4.19 - 24.13	5.40 - 23.53	6.00 - 22.08		
					19		19		3	6	2	6							
614	Rottmersleben - Schackens- leben - Hermsdorf - Irxleben - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	31,4	17	1	17	1	6	4	5	5			4.00 - 23.05	5.00 - 23.05	5.00 - 23.05		
					18	1	17	1	6	3	5	4							
615	Haldensleben - Neuenhofe - Hütten - Born	BördeBus	31.12.2019	24,5	6	2		6		3		3			6.30 - 20.30	7.30 - 18.30	12.10 - 18.30		
					8			6		3		2							
616	Haldensleben - Bebertal - Erleben - Eilsleben	BördeBus	31.12.2019	36,9	9	2	5	4		6		6			4.45 - 19.28	7.10 - 18.48	7.10 - 18.48		
					10	2	7	3		6		6							

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							
617	Haldensleben - Erxleben - Schwanefeld	BördeBus	31.12.2019	49,3	8	7	7	9			6			6	4,08 - 21,05	6,00 - 19,05	6,00 - 19,05		
618	Haldensleben - Süplingen - Weferlingen - Döhren	BördeBus	31.12.2019	48,1	5	6	3	7			8			8	4,55 - 20,50	5,50 - 20,50	5,50 - 20,50		
619	Haldensleben - Flechtingen - Weferlingen - Döhren	BördeBus	31.12.2019	43,4	6	6	6	9			8			8	5,05 - 21,00	6,30 - 21,00	6,30 - 21,00		
620	Haldensleben - Calvörde - Mannhausen - Piplocken- burg	BördeBus	31.12.2019	46,1	5	7	3	8			8			8	4,50 - 20,35	4,50 - 20,35	4,50 - 20,35		
621	Haldensleben - Uthmöden - Kluden - Zobbenitz - Eisebeck	BördeBus	31.12.2019	33,8	8	5	2	8			8			8	5,10 - 20,30	5,10 - 20,30	5,10 - 20,30		
622	Wolmirstedt - Glindenberg - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	18,4	10	9	8	9			7			7	5,05 - 20,35	7,55 - 21,15	8,55 - 21,15		
623	Wolmirstedt - Zielitz - Angern - Wenddorf - Bertingen - Mahlwinkel	BördeBus	31.12.2019	38,8	20		12				1			1	4,50 - 20,08	8,40 - 13,08	11,40 - 18,07		
624	Colbitz - Dolle - Burgstall - Blätz - Mahlwinkel	BördeBus	31.12.2019	40,0	3	10		14			6			6	4,45 - 21,25	4,45 - 21,25	4,45 - 21,25		
625	Rogätz - Angern - Wenddorf - Mahlwinkel - Bertingen	BördeBus	31.12.2019	26,2	14	8		13			6			6	6,50 - 21,00	6,50 - 20,00	6,50 - 20,00		
630	Wolmirstedt - Gr. Ammens- leben - Irxleben - Magdeb.- Wellen - Ochtmersleben	BördeBus	31.12.2019	50,0	7	1	3	1							6,00 - 17,16	8,10 - 14,50	12,10 - 16,50		
631	Samswegen - Wolmirstedt - Zielitz - Loitsche - Schricke	BördeBus	31.12.2019	32,0	6	1	1	1							4,44 - 16,15				
632	Haldensleben - Flechtingen - Oebisfelde	BördeBus	31.12.2019	47,9	5		2								5,40 - 16,06				
633	Döhren - Grasleben - Weferlingen - Beendorf	BördeBus	31.12.2019	15,1	2	4	2	4							6,50 - 19,30				

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					
634	Beendorf - Weferlingen - Erleben - Bregenstein - Altenhausen - Flechtingen	BördeBus	31.12.2019	33,2	2	4		4						6.15 - 16.30			
635	Neuenhofe - Hillersleben	BördeBus	31.12.2019	5,2	1									7.20 - 13.23			
636	Haldensleben - Ackendorf - Gr. Santerleben - Hohenwarsleben	BördeBus	31.12.2019	33,3	5									6.10 - 14.37			
637	Ochtmersleben - Eichenbarleben - Irxleben - Niederndodeleben	BördeBus	31.12.2019	16,4	3									6.34 - 7.31			
638	Gr. Ammensleben - Gutenswegen - Dahlenwarsleben - Barleben	BördeBus	31.12.2019	19,1	4									7.25 - 7.44			
639	Döhren - Weferlingen - Beendorf - Erxleben - Uhrsleben	BördeBus	31.12.2019	28,5	9		1							5.20 - 17.32			
640	Weferlingen - Rätzlingen - Mannhausen	BördeBus	31.12.2019	33,6	5									6.20 - 15.36			
641	Weferlingen - Oebisfelde - Buchhorst - Frankenfelde	BördeBus	31.12.2019	42,1	3	2		3						6.10 - 16.22			
642	Calvörde - Flechtingen - Behnsdorf - Weferlingen - Döhren - Everingen	BördeBus	31.12.2019	50,2	4									6.25 - 15.34			
643	Wiegitz - Calvörde - Wegenstedt - Böddensell - Calvörde	BördeBus	31.12.2019	37,6	4									6.15 - 15.10			
644	Wegenstedt - Calvörde - Lössewitz - Zobbenitz - Dorst	BördeBus	31.12.2019	33,4	5									6.11 - 15.08			
645	Groppendorf - Erxleben - Bregenstein	BördeBus	31.12.2019	32,1	1									6.51 - 13.48			
647	Haldensleben ZOB - Süplinger Berg - KKH	BördeBus	31.12.2019	7,9	28					28				5.40 - 19.58			

Linien-Nr.	Linienführung von - über - nach	Konzess.-Inhaber	Konzess.gültig bis	Linienlänge [km]	Anzahl Fahrten je Richtung												Einsatzzeit		
					MF Schule		MF Ferien		Sa		SF		MF	Sa	SF				
					fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf							
648	Haldensleben ZOB - Gerikestraße - Friedhof - Markt - ZOB	BördeBus	31.12.2019	11,0	7		7								6.35 - 19.02				
649	Haldensleben Bornsche Straße - ZOB - Kreiskrankenhaus	BördeBus	31.12.2019	11,9							12			12		6.55 - 18.50	6.55 - 18.50		
651	Oschersleben - Peseckendorf/Hadmersleben - Wanzeleben - Buch	BördeBus	31.12.2019	33,4	23		12	1			1				3.50 - 19.11	7.25 - 16.18	13.16 - 16.10		
652	Hötensleben - Völpke - Eisleben - Irxleben - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	50,9	7		4				1				4.50 - 17.40	8.45 - 13.32			
653	Oschersleben - Wulferstedt - Hamersleben - Ausleben - Hötensleben - Schönningen	BördeBus	31.12.2019	45,0	11	1	9	1		3				2	5.35 - 19.11	6.45 - 14.15	12.30 - 16.50		
654	Oschersleben - Hadmersleben - Gr. Germersleben - Bottmersdorf - Wanzeleben - Niederrinddeleben	BördeBus	31.12.2019	54,0	17		7			2			1		5.45 - 18.49	7.30 - 14.29	12.51 - 16.31		
655	Oschersleben - Neindorf - Ausleben - Üplingen - Völpke	BördeBus	31.12.2019	25,7	20	3	14	2			5	4	2	2	5.20 - 19.09	6.30 - 19.09	9.30 - 19.09		
656	Oschersleben - Großaisleben - Gröningen - Kroppenstein - Hadmersleben	BördeBus	31.12.2019	29,4	10	6	8	6			2		2		5.25 - 19.28	7.30 - 12.48	13.30 - 17.48		
657	Oschersleben - Seehausen - Eisleben - Belsdorf	BördeBus	31.12.2019	47,8	13	1	8	2	3		1		5		3.23 - 20.19	7.03 - 17.17	8.43 - 17.17		
658	Oschersleben - Ausleben - Hötensleben - Völpke - Sommerschenburg - Harbke - Marienborn - Wefensleben - Eisleben	BördeBus	31.12.2019	74,4	25	1	14	1		4			3		4.15 - 19.55	6.30 - 15.28	12.35 - 16.53		
659	Wanzeleben - Altenweddingen/Langenweddingen - Osterweddingen - Döden - Beyendorf - Magdeb.	BördeBus	31.12.2019	70,6	28	8	18	9			12		1	8	0.05 - 23.57	0.05 - 24.12	9.45 - 23.57		
					27	11	17	11			13		1	9					

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	MF	Sa	SF				
					fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf	fest	Ruf						
661	Völpke - Harbke - Marienborn - (Wefensleben - Eilsleben) - Völpke	BördeBus	31.12.2019	37,4	7		4					1					5.10 - 15.55	5.50 - 14.06				
662	Wanzleben - Gr. Rodens- leben - Bergen	BördeBus	31.12.2019	19,0	6		1				2					2	6.25 - 16.10	9.00 - 19.00	9.00 - 19.00			
663	(Neindorf) - Ummendorf - Eilsleben - Druxberge - Dreileben - (Seehausen) - Gr. Rodensleben - Niedern- dodeleben - Magdeburg	BördeBus	31.12.2019	71,2	9	3	6	3			2	1					5.00 - 19.38	5.50 - 14.47	14.10 - 17.45			
666	Beisdorf- Wefensleben - Völpke - Harbke - Helmstedt	BördeBus	31.12.2019	37,6	6		5				1						5.59 - 17.40	9.30 - 13.26				
668	Oschersleben - Hordorf - Krottdorf - Kloster Grönnin- gen - Gröningen-Dalldorf	BördeBus	31.12.2019	26,2	9	2	7	2			2					2	5.35 - 20.00	8.00 - 15.25	9.00 - 17.25			
669	Oschersleben Gewerbebe- biet - Friedhof und zurück	BördeBus	31.12.2019	9,4	6		6															
<b>Zusammenfassung:</b>																						
					650	137	427	184	103	193	91	188										
					Tage m Kalender 2017		191	59	52	63												
					Anzahl Fahrten/Jahr (2017)		124150	25193	10856	5356	10036	5733	11844									

### Linienverzeichnis zum ÖSPV im Landkreis Börde

(Basis bildet der Fahrplan 2016/17 der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH)

Linien-Nr.	Linienbündel	Linienführung von - über - nach	Landes- (L)/ Haupt- (H) / Nebennetz (N) Schüler (S)	Liniengenehmi- gung gültig ab
600	1	Oschersleben - Oschersleben	L	01.01.2020
601	1	Haldensleben - Wolmirstedt	L	01.01.2020
602	1	Klein Wanzleben - Seehausen - Magdeburg	L	01.01.2020
603	1	Oschersleben -Magdeburg	L	01.01.2020
610	1	Wolmirstedt - Magdeburg	H	01.01.2020
611	1	Wolmirstedt - Colbitz	H	01.01.2020
612	1	Rottmersleben - Bornstedt - Irxleben - Magdeburg	H	01.01.2020
613	1	Rottmersleben - Gr. Ammensleben - Barleben - Magdeburg	H	01.01.2020
614	1	Rottmersleben - Hermsdorf Magdeburg	H	01.01.2020
615	1	Haldensleben - Born	N	01.01.2020
616	1	Haldensleben -Erxleben - Eilsleben	H	01.01.2020
617	1	Haldensleben - Erxleben - Schwanefeld	H	01.01.2020
618	1	Haldensleben - Weferlingen	N	01.01.2020
619	1	Haldensleben - Flechtingen (- Döhren)	H (N)	01.01.2020
620	1	Haldensleben - Calvörde- Piplockenburg	N	01.01.2020
621	1	Haldensleben - Klüden - Zobbenitz	N	01.01.2020
622	1	Wolmirstedt - Glindenberg - Magdeburg	H	01.01.2020
623	1	Wolmirstedt - Zielitz - Angern	H	01.01.2020
624	1	Colbitz - Burgstall - Cröchern	N	01.01.2020
625	1	Rogätz - Angern - Wenddorf - Bertingen	N	01.01.2020
630	1	Wolmirstedt - Irxleben - Magdeburg - Ochtmersleben	S	01.01.2020
631	1	Wolmirstedt - Schricke	S	01.01.2020
632	1	Haldensleben - Flechtingen - Oebisfelde	S	01.01.2020
633	1	(Döhren-) Grasleben - Weferlingen (-Beendorf)	N	01.01.2020
634	1	Erxleben - Flechtingen	N	01.01.2020
635	1	Neuenhofe - Hillersleben	S	01.01.2020
636	1	Haldensleben - Ackendorf - Gr. Santersleben - Hohenwarsleben	S	01.01.2020
637	1	Ochtmersleben - Eichenbarleben - Irxleben - Niederndodeleben	S	01.01.2020
638	1	Gr. Ammensleben - Gutenswegen - Dahlenwarsleben - Barleben	S	01.01.2020
639	1	Döhren - Weferlingen - Beendorf - Erxleben - Uhrsleben	S	01.01.2020
640	1	Weferlingen - Rätzlingen - Mannhausen	S	01.01.2020

Linien-Nr.	Linienbündel	Linienführung von - über - nach	Landes- (L)/ Haupt- (H) / Nebennetz (N) Schüler (S)	Linien genehmigung gültig ab
641	1	Weferlingen - Oebisfelde - Buchhorst/Frankenfelde	S	01.01.2020
642	1	Calvörde - Flechtingen - Behnsdorf - Weferlingen - Döhren - Everingen	S	01.01.2020
643	1	Wieglitz - Calvörde - Wegenstedt - Böddensell - Calvörde	S	01.01.2020
644	1	Wegenstedt - Calvörde - Lössewitz - Zobbenitz - Dorst	S	01.01.2020
645	1	Groppendorf - Erxleben - Bregenstedt	S	01.01.2020
647	1	Stadtverkehr Haldensleben	H	01.01.2020
651	1	Oschersleben - Wanzleben	H	01.01.2020
652	1	Hötensleben - Eilsleben - Irxleben - Magdeburg	N	01.01.2020
653	1	Oschersleben - Hötensleben - Schöningen	H	01.01.2020
654	1	Oschersleben - Wanzleben - Niederndodeleben	H	01.01.2020
655	1	Oschersleben - Ausleben - Völpke	H	01.01.2020
656	1	Oschersleben - Gröningen - Kroppenstedt	H	01.01.2020
657	1	Oschersleben - Seehausen	S	01.01.2020
658	1	Oschersleben - Hötensleben - Völpke - Harbke	H	01.01.2020
659	1	Wanzleben - Osterweddingen - Magdeburg	H	01.01.2020
661	1	Völpke - Harbke - Marienborn	S	01.01.2020
662	1	Wanzleben - Gr. Rodensleben - Bergen	S	01.01.2020
663	1	(Neindorf) - Ummendorf - Eilsleben - Druxberge - Dreileben - (Seehausen) - Gr. Rodensleben - Niederndodeleben - Magdeburg	S	01.01.2020
666	1	Belsdorf - Wefensleben - Völpke - Harbke - Helmstedt	S	01.01.2020
668	1	Oschersleben - Krottdorf - Gröningen - Dalldorf	H	01.01.2020
669	1	Stadtverkehr Oschersleben	H	01.01.2020

## Anhörungsprotokoll

Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Anhörungsverfahrens

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Landkreis Börde, Fachbereich Service und Schulen	29.06.	1	Korrekturen zum Schulangebot mit Verweis auf die Verwendung des Plan-Schuljahres 2016/17	Korrekturen und Formulierungen gemäß aktuellster vorliegender Daten umgesetzt
		2	formulierungstechnische Ergänzungen	
Landkreis Börde, Fachbereich Finanzen			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Landkreis Börde, Eigenbetrieb Straßenbau und -unterhaltung	06.07.	1	Klärung und Abstimmung bzgl. der Zuständigkeit für die Baulastträgerschaft (geteilte Baulast nach § 42 (5) StrG LSA) von ÖPNV-Zugangsstellen	<p>Grundlegend liegt die Verantwortung für Haltestellen beim Baulastträger. Dieser ist bei Haltestellen im Zuge von B-Straßen der Bund, bei L-Straßen das Land und bei K-Straßen der Landkreis. Ausschließlich bei Gemeindestraßen und sonstigen Straßen obliegt die Baulastträgerschaft der Kommune.</p> <p>Ein Sonderfall stellen Warteflächen auf Gehwegen innerhalb geschlossener Ortschaften dar, hier liegt die Verantwortung ebenfalls bei der Kommune, denn die Bordanlage gilt sodann als Bestandteil des Gehweges/Nebenanlage.</p>
Landkreis Börde, Fachdienst Straßenverkehr	28.06.	1	<p>Fehlende ÖSPV-Angebote in der Darstellung zum <b>Regionalbusverkehr</b> (Kapitel D 6.1.2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>PVGS 301:</b> Klötze - Oebisfelde</li> <li>- <b>RVW 923:</b> Tangermünde - Grieben - Tangerhütte (LK Börde: Ort Bettingen)</li> <li>- <b>HVB 21:</b> Halberstadt - Wegeleben - Gröningen - Nienhagen - Schwanebeck</li> <li>- <b>HVB 216:</b> Halberstadt - Emersleben - Schwanebeck - Oschersleben</li> <li>- <b>HVB AST5:</b> Halberstadt - Dingelstedt - Schwanebeck - (Kloster Gröningen) - Schwanebeck</li> </ul>	Linien wurden übernommen. Zusätzlich hierzu auch der Hinweis in Kapitel E 3.2.4

Stand: 09/2017

Seite 1 von 23

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			- <b>HVB AST6:</b> Halberstadt - Groß Quenstedt - Gröningen - Schwanebeck - Halberstadt	
		2	<p><b>Freigestellter Schülerverkehr</b></p> <p>BOKraft ist auch im FGSV teilweise anzuwenden; Anforderungskatalog für KOM und Kleinbusse zur Schüler- und Kindergartenkinderbeförderung (14. Juli 2005; VkBfL S. 604 Nr. 163) ist zu beachten</p>	Formulierung und Hinweise wurden ergänzt
		3	<p>Linienbezeichnung nach Genehmigungsurkunde</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 600: Oschersleben (Bode) - Haldensleben</li> <li>- 601: Haldensleben - Wolmirstedt</li> <li>- 602: Eilsleben - Magdeburg</li> <li>- 603: Oschersleben (Bode) - Magdeburg</li> </ul>	Wird korrigiert (im Text); im Linienverzeichnis erfolgt die Orientierung an der Nomenklatur der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH
		4	<p><b>Flächenbetrieb mit Haustürbedienung</b> bedarf einer gesonderten Prüfung nach § 42 PBefG i. V. m. § 2 (6) PBefG bzgl. der Genehmigungserteilung, da dies bereits als Gelegenheitsverkehr zu werten sein wird (gegenwärtig durch Taxi- und Mietwagenverkehr abgedeckt).</p>	<p>Der Linienbetrieb, sowohl in fester als auch flexibler Bedienung, hat linien- und fahrplangebunden zu erfolgen. Andernfalls handelt es sich um Gelegenheitsverkehr</p> <p>(s. a. Grundsatzurteil <i>BVerwG 3 C 31.12</i> vom 12.12.2013)</p>
		5	<p><b>Kombi-Bus</b></p> <p>Fehlende Erwähnung sicherungstechnischer Erfordernisse für die Beförderung von Gütern; hierzu sind auch von Seiten des Gesetzgebers weitere Rahmenbedingungen zu schaffen</p>	Dies ist ausschließlich eine perspektivische Option ohne eine vollständige Betrachtung aller relevanten Aspekte; Anmerkungen werden mit aufgenommen.
Landkreis Börde, Fachdienst Kreisplanung	10.07.	1	<p>Hinreichende Auseinandersetzung mit den Zielen und Grundsätzen des LEP LSA 2010</p> <p>Angern und Zielitz sollten als Verknüpfungspunkte definiert sein</p>	Der Verknüpfungspunkt in Rogätz übernimmt aufgrund der Lage an der SPNV-Trasse die Funktion von Angern. Zielitz liegt zu dicht an Wolmirstedt, sodass hiervon kein verkehrlicher Vorteil hervorgeht

Stand: 09/2017

Seite 2 von 23

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		2	Überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten sind an allen Kontaktpunkten des ÖPNV mit dem Radwegenetz des Alltags-, Freizeit- und touristischen Radwegenetzes zu fordern.  LK Börde beabsichtigt die Erarbeitung eines Radwegekonzeptes. Eine kontinuierliche Abstimmung des NVP mit dem Radwegekonzept ist erforderlich.	Eine engere Vernetzung zwischen ÖPNV und Radverkehr kann nachhaltige Zuwächse bei den Fahrgastzahlen bedeuten und ist zu begrüßen.  An dieser Stelle sollte auch das Radverkehrskonzept den NVP berücksichtigen.
Einheitsgemeinde Barleben			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Einheitsgemeinde Haldensleben			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Einheitsgemeinde Hohe Börde			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Einheitsgemeinde Niedere Börde			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Einheitsgemeinde Oebisfelde-Weferlingen	22.06.	1	Busverbindung Oebisfelde - Wolfsburg fehlt	ergänzt
Einheitsgemeinde Oschersleben (Bode)			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Einheitsgemeinde Sülzetal			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Einheitsgemeinde Wanzleben-Börde	29.06.	1	<b>ÖPNV-Netz (Effektivität)</b> Bei der Planung der Buslinien sind die Haltestellen so zu wählen, dass ein Optimum aus Aufwand und Nutzen entsteht (insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Kosten bei Dritten anfallen)	Grundlegend ist festzustellen, dass der NVP als Rahmenplan einzustufen ist und keine Detailplanung darstellt. Er legt grobe Linienwege fest und definiert diejenigen Orte/Ortsteile/Wohnplätze, die zu bedienen sind (inkl. Schülerverkehr). Für die haltestellenfeinen Linienwege ist das Verkehrsunternehmen zuständig. Einzugsbereiche der Hst., Zuwegung zur Hst.,

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				Befahrbarkeit, Wagenumlaufplanung, etc. spielen dabei eine Rolle.  Die Haltestellenortsnetze sind mit dem Ziel einer bestmöglichen Erschließung unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte beständig zu optimieren. Dabei sind die Belange der Fahrgäste und Schüler, des Verkehrsbetreibers, des Aufgabenträgers, der Kommune und des Baulastträgers abzuwägen. (neuer Passus im NVP)
		2	Bzgl. der <b>Erreichbarkeit</b> der Gemeinde ergeben sich erhebliche Einschränkungen für die Ortsteile Groß Rodensleben, Bergen, Hemsdorf, Klein Rodensleben, Buch, Stadt Frankfurt sowie Dreileben.  Überarbeitung der Haltepunkte und Überprüfung der Anfahrffrequenzen in den Ortsteilen der Stadt Wanzleben-Börde, entsprechend den tatsächlichen Erfordernissen unter Einbeziehung einer Kosten- und Nutzenanalyse.	Sämtliche Wohnplätze mit mindestens 100 Einwohnern erfahren eine flexible Bedienung von Montag-Sonntag im 120-Minuten-Takt.  Zusätzlich erfolgen feste Fahrplanfahrten im Rahmen des Schülerverkehrs auch an Wohnplätzen < 100 Einwohner, sofern beförderungspflichtige Schüler existieren.
		3	<b>Haltestellenliste</b> Das einfache Aufzählen der Haltepunkte in einer Liste, ohne Prüfung der Erfordernisse, ist sicher nicht für die Erarbeitung eines Konzeptes geeignet, das derart hoch in die Finanzhaushalte der Gemeinden eingreift.	Die Haltestellenliste benennt alle gegenwärtig bedienten Hst. im LK Börde und dient als eine Grundlage der Angebotsstrukturierung, an die sich der Verkehrsbetreiber zu halten hat. Aussagen zum barrierefreien Ausbau und dessen Umfang sollen daraus nicht hervorgehen. Es ist eine Bestandsaufnahme (Ist eine Hst. laut Aussage der Gemeinde, derzeit barrierefrei oder nicht?)  Welche Hst. barrierefrei auszubauen sind, geht aus der in Abbildung E-2 dargestellten Prioritätenliste i. V. m. Kapitel E 3.4 und E 3.5 hervor.
		4	<b>Zuständigkeit und Kostenträger barrierefreier Ausbau</b> der Haltestellen:	Die Zuständigkeit obliegt dem Straßenbaulastträger, wie im Entwurf des NVP geschrieben (u. a. Kapitel E

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			<p>(1) behindertengerechter Umbau der Hst. (2) Warteflächen und Unterstellhallen (3) Reinigung, Winterdienst und Instandhaltung</p> <p>Bitte um Korrektur und Eindeutigkeit der Formulierungen im NVP bzgl. der baulichen und finanziellen Zuständigkeit von ÖPNV-Zugangsstellen (Kapitel E 3.5.1).</p> <p>Die Finanzverantwortung obliegt dem Aufgabenträger und 17,5 v. H. des Zuweisungsbetrages nach § 8 (4) ÖPNVG LSA sind für Investitionen zu verwenden.</p>	<p>3.5.1); ausschließlich bei Hst. im Zuge von Gemeindestraßen ist dies die Kommune.</p> <p>Der barrierefreie Umbau von selbständigen Haltepunkten i. S. v. isolierten Warteflächen obliegt auch dem Straßenbaulastträger.</p> <p>Warteflächen auf Gehwegen - hierzu zählt auch die Bordanlage als Bestandteil des Gehweges/Nebenanlage - innerhalb geschlossener Ortschaften stehen jedoch in der Verantwortung der Kommunen.</p> <p>Für Unterstellanlagen sowie die Reinigung, Winterdienst und Instandhaltung ist wiederum der Baulastträger verantwortlich.</p> <p>Dem Aufgabenträger steht der Einsatz der investiven Mittel in Höhe von 17,5 v. H. des Zuweisungsbetrages nach § 8 (4) ÖPNVG LSA dahingehend frei, dass diese auch ausschließlich für die Fahrzeugflotte verwendet werden können. Verpflichtend ist nur, dass dieser Anteil nicht zweckentfremdet eingesetzt wird.</p>
Einheitsgemeinde Wolmirstedt			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Verbandsgemeinde Elbe-Heide			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Verbandsgemeinde Flechtingen	10.07.	1	„Grauenstedt“ muss Grauingen heißen	korrigiert
		2	Fehlende Verbindungen in Anlage 3a nach Dorst, Klüden, Berenbrock, Pieplockenburg und Belsdorf	<p>In Anlage 3a sind Wohnort-Schule-Beziehungen der <u>Grundschüler</u> dargestellt. Aus Gründen der Übersicht sind nur diejenigen Verbindungen mit mindestens <u>zwei</u> Fahrschülern abgebildet.</p> <p>Es gibt keine Fahrschülerbeziehungen von Grundschulern aus Dorst, Klüden und Pieplockenburg. Für</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				Berenbrock und Belsdorf war auf einer Relation maximal ein Schüler unterwegs, d. h. es erfolgte keine Abbildung in Anlage 3a. Die Grundlage bildet das Schuljahr 2016/17.
		3	REP sieht Calvörde und Flechtingen als geteiltes Grundzentrum und erfordert daher eine Direktverbindung. Ziel nach diesem Entwurf nicht erreichbar.	<p>Ein geteiltes Versorgungszentrum bedeutet nicht zwangsläufig, dass Direktverbindungen zwischen den beiden Teilen eines zentralen Ortes vorzuhalten sind.</p> <p>Vielmehr sollen durch die Teilung grundzentralen Funktionen die Erreichbarkeit vergrößert/verbessert werden.</p>
		4	Neben Flechtingen sind auch Calvörde und Erxleben zentrale Orte (Bezug Anlage 6b).	<p>Erxleben wird nach dem neuen Regionalen Entwicklungsplan für die Region Magdeburg (REP; bisher als Entwurfsfassung) kein Grundzentrum mehr sein. Aufgrund der langen Geltungsdauer des NVP wurde dieser Fakt bereits berücksichtigt, wenngleich der neue REP noch nicht beschlossen wurde.</p> <p>Calvörde zählt als geteiltes Grundzentrum zu Flechtingen.</p>
		5	In Wegenstedt, Bahnhof gibt es ausreichend Pkw-Stellflächen	korrigiert
Verbandsgemeinde Obere Aller	10.07.	1	Korrektur der Anzahl Haltestellen erforderlich (Bsp. Obere Aller derzeit Anzahl Bushaltestelle/punkt gesamt 101 inkl. der barrierefreien Haltestellen)	<p>Angegeben sind die Haltestellen. Eine Haltestelle kann je nach Lage über mehrere Haltepunkte verfügen (Kennzeichnung durch VZ 224, z. B. ein Haltepunkt je Richtung). Somit ergeben sich für die VG Obere Aller 101 Haltepunkte verteilt auf 64 Haltestellen.</p> <p>Bzgl. der Barrierefreiheit wurde auf eine haltepunktfeine Betrachtung verzichtet, weil die Haltestelle stets als „Gesamtheit aller Haltepunkte betrachtet werden sollte“.</p>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				Tabelle D-5 wird um die Anzahl der Haltepunkte erweitert
		2	Gemeinden sehen sich lediglich in der Verpflichtung, Haltestellen an gemeindeeigenen Straßen zu sanieren bzw. barrierefrei zu installieren. K-, L- und B-Straßen sind durch den Baulastträger zu überarbeiten.	Der NVP behauptet nichts Gegenteiliges. Lediglich Haltestellen an Gemeindestraßen unterfallen dem Verantwortungsbereich der Kommune. Diese sind entsprechend den Anforderungen des NVP durch diese auszubauen.
		3	Bordhöhen von 13 cm sind ausreichend (Nutzung Rampe). Höhen von 30 cm stellen Hindernisse für Busse dar („Überfahung“ in Kurvenbereichen nicht möglich)	Die örtlichen Rahmenbedingungen gilt es beim Um-/Neubau von Haltestellen zu berücksichtigen. Sofern hierdurch Verkehrseinschränkungen entstehen kann von der Vorgabe abgewichen werden.  In den übrigen Fällen sind Bordhöhen von 30 cm umzusetzen, da der Rampeneinsatz einerseits einen Zeitverlust bedeutet und auch nicht überall sicher möglich ist.
		4	Kostenfaktor P+R-Plätze. Erwerb von Grundstücken? Zuständigkeit?	Auch ein vernünftiger P+R-Platz an SPNV-Zugangsstellen hat enorme repräsentative Wirkung und kann zur Attraktivität des IV-ÖPNV-Gesamtsystems beitragen und neue Kunden gewinnen. Daher sollten auch die Kommunen im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten bestrebt sein, einen entsprechenden Rahmen zu schaffen. Verpflichtung besteht im Gegensatz zur Barrierefreiheit jedoch keine. Insbesondere an Bahnhöfen, an denen das „wilde Parken“ überwiegt, legt der NVP eine Einrichtung nahe.
		5	Darstellung der Barrierefreiheit der Haltestellen in Anlage 5b zu unübersichtlich	Anlage 5b soll nur einen groben Überblick über den barrierefreien Ausbauzustand verschaffen. Eine exakte Zuordnung ist darüber nicht möglich.
		6	Fehlende wichtige Verknüpfungen im Landesnetz im	Zwischen Eilsleben und Harbke existieren zumindest

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			westlichen Teil des Landkreises; z. B. keine Verbindung zwischen Eilsleben und Harbke	zufällige Verbindungen.
		7	Betonung kulturhistorisch bedeutender Zeitzeugnisse besonders wichtig für den Tourismus- und Freizeitverkehr für die strukturschwache Region	Wichtige Ziele im Tourismus- und Freizeitverkehr sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen und wurden im Kapitel D 7.3 erwähnt.
		8	Enge Zusammenarbeit mit BördeBus (Fahrgastzahlen) zur Erarbeitung der Ausnahmen bzgl. des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen sinnvoll	Die Haltestellenfrequenzierung ist wesentlicher Bestandteil, um Aussagen über die Notwendigkeit der Barrierefreiheit treffen zu können. Aufgrund der oftmals begrenzten wirtschaftlichen Möglichkeiten der Kommunen stellt dies das maßgebliche Bemessungskriterium dar (mit Ausnahme der Verknüpfungspunkte).  Eine enge Zusammenarbeit zwischen Kommune, Aufgabenträger, Verkehrsbetreiber und Baulastträger wird in sämtlichen Belangen mit gesteigertem öffentlichen Interesse/Nutzen als unabdingbar eingestuft.
		9	<b>Weitere Informationen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beleuchtung oftmals nur einseitig</li> <li>- OT Neu-Ummendorf hat keine Haltestelle</li> <li>- Ovelgünne keine Verbindung nach Hakenstedt/Haldensleben</li> <li>- Schlechtes Gesamtbild der Bahnhöfe</li> <li>- Zuständigkeit der Zugänge zu den Bahnhöfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird stets eine ganzheitliche Betrachtung der Haltestellen empfohlen, was auch den Ausbau und die Ausstattung betrifft</li> <li>- Textbezug im NVP unklar</li> <li>- Ovelgünne liegt am SPNV-Netz und ist damit sehr gut an nächstes Grund-/Mittelzentrum angebunden</li> <li>- Die Deutsche Bahn AG ist verantwortlich für die reine „Verkehrsstation“. Für Zugänge außerhalb der Bahnstation sind die Städte und Kommunen verantwortlich (außer es ist privatisiert)</li> </ul>
Verbandsgemeinde Westliche Börde			Keine Stellungnahme abgegeben!	

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Landkreis Harz, Aufgabenträger ÖPNV	13.06.	1	keine Konflikte im Erschließungskonzept des Nahverkehrsplans in landkreisüberschreitenden Verbindungen (Oschersleben-Schwanebeck und Gröningen/Kroppenstedt)	
Altmarkkreis Salzwedel Aufgabenträger ÖPNV	26.06.	1	Aufnahme der landesbedeutsamen Buslinien - 100 (Salzwedel-Haldensleben-Magdeburg) - 300 (Oebisfelde-Magdeburg) als Zusatzinformationen im Interesse der Vollständigkeit des NVP	Eine Aufnahme dieser Linien wird für sinnvoll gehalten, da diese Linien von Bürgern des LK Börde genutzt werden und dieser Zustand auch künftig gehalten werden soll.
		2	Darstellung einbrechender landesbedeutsamer Buslinien in der Anlage 6a als Nebennetz	Korrigiert; wobei die Darstellung in der Karte auch auf flexible Bedienungen im Nebennetz abzielt.
		3	NVP-Entwurf Altmarkkreis Salzwedel benennt Haldensleben und Oebisfelde als kreisgrenzenübergreifende Verknüpfungspunkte	Mit Salzwedel, Klötze und Gardelegen wurden wichtige Verknüpfungspunkte im Verlauf der landesbedeutsamen Linien 100 und 300 auch im NVP Börde festgehalten.
		4	Bahnhof Oebisfelde entgegen der Angabe im Entwurf des NVP nicht vollständig barrierefrei ausgebaut (Zugang zum Tunnel barrierefrei, Zugang vom Tunnel zu den Bahnsteigen nicht barrierefrei)	Eine Barrierefreiheit ist somit richtigerweise nicht gewährleistet.
Landkreis Stendal, Aufgabenträger ÖPNV	29.06.	1	keine weiteren Anmerkungen oder Einwände zum vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplans	
Landkreis Jerichower Land, Aufgabenträger ÖPNV	23.06.	1	keine Einwendungen oder Hinweise	
Salzlandkreis, Aufgabenträger ÖPNV	04.07.	1	Buslinien SLK-134 und SLK-161 der KVG Salzland halten für Bewohner der OT Dodendorf und Langenweddingen ÖPNV-Leistungen zwischen Magdeburg und	Der Landkreis Börde begrüßt die verbesserte Bedienung der genannten OT durch die KVG Salzland und ist an einer engen Zusammenarbeit der marego-

Stand: 09/2017

Seite 9 von 23

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Calbe bzw. Magdeburg und Egeln bereit.	Verbundpartner zur Gestaltung eines integrierten ÖPNV-Netzes interessiert.
		2	Bestreben, die Relation Egeln-Magdeburg mit Anbindung Langenweddingen als Bus-Landeslinie zu etablieren	
		3	Enge Zusammenarbeit benachbarter Aufgabenträger zur Sicherung, Koordinierung und einheitlichen Gestaltung von Angebot, Tarif, Fahrgastinformation und Service im Verbundraum zur ÖPNV-Verbesserung	
Landkreis Helmstedt, Aufgabenträger ÖPNV			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Landkreis Gifhorn, Aufgabenträger ÖPNV			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Landeshauptstadt Magdeburg, Aufgabenträger ÖPNV	27.06.	1	Hinweise zur Erschließungsfunktion im Stadtgebiet der in die LH Magdeburg führenden Regionalbuslinien sind in den Kapiteln D 6.1.2 sowie E 1.2 aufzunehmen	Hinweise zur Erschließungsfunktion von Teilen der LH Magdeburg durch ein-/ausbrechende Regionalbuslinien wurden entsprechend aufgenommen, stellen jedoch keine gesonderte Zielstellung dieses NVP dar, sondern sind als Nebenprodukt der Verbindungsfunktion zu werten. Dadurch erfolgt keine separate Erwähnung der Erschließungsfunktion.
		2	Stadt (und MVB) setzen sich für eine über den 1.1.2020 hinausreichende Bedienung von Beyendorf-Sohlen durch die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH im Rahmen der gegenwärtigen Linie 659 ein (Erhalt status quo). Es sollten keine verbindlichen Aussagen getroffen werden bis keine Einigung darüber erfolgt ist.	Grundlegend ist der LK Börde an einer kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Bedienung interessiert, weil dies zur Gewinnung von Fahrgästen beiträgt. Der Magdeburger Stadtteil Beyendorf-Sohlen liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des ÖPNV-Aufgabenträgers des LK Börde. Somit kann das leistungserbringende Verkehrsunternehmen nicht zu dessen Bedienung verpflichtet werden. Diesbezügliche Vereinbarungen sind extern zu klären. Um keiner Entscheidung vorzugreifen, trifft der NVP

Stand: 09/2017

Seite 10 von 23

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				hierzu keine Aussagen.
Stadt Wolfsburg	03.07.	1	Detailliertere Betrachtung der Pendlerbeziehungen zwischen Wolfsburg und dem LK Börde	Die Summe der Ein- und Auspendler von/nach Wolfsburg ragt gegenüber den anderen Nachbarlandkreisen nicht heraus, sodass keine explizite Hervorhebung vorgenommen wird.
		2	Regionalbuslinie 335 zwischen Wolfsburg und Oebisfelde sollte eine Erwähnung im NVP finden	Verbindung wurde aufgenommen.
NASA GmbH	30.06.	1	Aufgabenträger SPNV ist das Land Sachsen-Anhalt, die NASA GmbH ist mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe beauftragt.	korrigiert
		2	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH ist ab Dezember 2018 in der Region Magdeburg als Verkehrsunternehmen aktiv; Aufnahme im Kapitel C 1.4.2	ergänzt
		3	<b>Evaluierung Landesnetz (Kapitel C 1.5.1)</b> Land ist Aufgabenträger für den SPNV. Unabhängig von der Aufgabenträgerschaft gehören dem Landesnetz SPNV- und ÖSPV-Linien an. Bei landesbedeutsamen Buslinien tritt die NASA GmbH als Fördermittelgeber gegenüber kommunalen Aufgabenträgern ein.  Evaluierung des Landesnetzes hatte das Ziel, die Umsetzung es im ÖPNV-Plan geregelten Landesnetzes und dessen Weiterentwicklung hinsichtlich Erschließung, Qualität und Verkehrsangebot und damit den zweckdienlichen Einsatz von Fördermitteln zu überprüfen.	Abschnitt wurde entsprechend angepasst
		4	Abbildung D-11 zeigt das Bus-Bahn-Landesnetz und nicht das SPNV-Netz.	korrigiert und ergänzt

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Ergänzung der Buslinien PVGS 100 und PVGS 300 sowohl in der Abbildung D-11 als auch der Tabelle D-2	
		5	<b>Regionalbusverkehr ((Kapitel D 6.1.2)</b> Linien PVGS 100 und 300 sind als landesbedeutsam zu kennzeichnen.	ergänzt
		6	<b>Verknüpfungen im Landesnetz (Kapitel D 6.2.1)</b> Es fehlen Aussagen zur Verknüpfung des Bus-Landesnetzes mit dem SPNV und SPFV.	ergänzt
		7	Berücksichtigung der Wegezeit zwischen SPNV und ÖSPV-Zugangsstelle bei <b>Verknüpfungen im Landesnetz (Kapitel D 6.2.2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Angern-Rogätz, Bf.: 5 Minuten</li> <li>- Dreileben-Drackentstedt, Bf.: 5 Minuten</li> <li>- Eilsleben, Bf./Thälmannstraße: 5 Minuten</li> <li>- Haldensleben, Bf./ZOB: 3 Minuten</li> <li>- Oebisfelde, Bf.: 7 Minuten</li> <li>- Oschersleben (Bode), Bf.: 5 Minuten</li> <li>- Wolmirstedt, Bf.: 5 Minuten</li> </ul> Ergänzende, zusätzliche Schnittstellen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wefensleben (Bahnhofsstraße): 7 Minuten</li> <li>- Tangerhütte, Bf.: 5 Minuten</li> <li>- Hadmersleben, Bf.: 5 Minuten</li> </ul>	Mit Ausnahme der Schnittstelle Tangerhütte (kein Verknüpfungspunkt im LK Börde) wurden die Gehzeiten mit aufgenommen, sollten aber vielmehr im Kapitel E berücksichtigt werden.
		8	Hst.-Bezeichnung: „Eilsleben, Thälmannstraße“	korrigiert
		9	<b>Differenzierter Aussagen zur Barrierefreiheit (Kapitel D 6.3.1 und E 3.4)</b> , um den Forderungen des PBefG Genüge zu tragen, insbesondere vor dem Hintergrund, warum bis 2022 keine weitestgehend flächendeckende Barrierefreiheit erreichbar, obwohl Regio-	Um einen sinnvollen Einsatz der Mittel zu gewährleisten wurde eine Prioritätenliste erstellt. Dies ist auch notwendig, da eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 nicht realisierbar ist, was kein explizites Problem im Landkreis Börde ist, sondern generell für Flä-

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			nalisierungsmittel gestiegen sind.	chenlandkreise gilt. Steigende Regionalisierungsmittel konnten und können diesen Rückstand nicht vollständig ausgleichen. Hierfür müssten auf allen Ebenen mehr Gelder für den ÖPNV bereitgestellt werden, da die Aufgabenträger und Kommunen dies nicht allein bewältigen können.
		10	<b>Tarif (Kapitel D 6.4, E 3.8, Tabelle D-6)</b> Im SPNV wird der Verbundtarif mit Betreiberwechsel des DISA-Netzes ab Dezember 2018 auch für Relation Oebisfelde-Wolfburg angewandt (Vorgabe Verkehrsvertrag).	Die Erweiterung des Geltungsbereiches des marego-Tarifs auf die Relation Oebisfelde-Wolfburg wird begrüßt und findet im NVP Berücksichtigung.
		11	<b>Ergänzung im Kapitel D 6.5.2</b> „Die INSA-Auskunft ist als App für Handys mit den Betriebssystemen Android, IOS und Windows Phone.  Die telefonische Fahrgastinformation erfolgt über die Rufnummer des Verkehrsunternehmens sowie über die INSA-Telefonauskunft, die täglich zwischen 4.00 und 24.00 Uhr erreichbar ist.“	ergänzt
		12	Präzisierung von Handyticket und eTicket Deutschland (DB-Handyticket, easyGo?)	Präzisierung der Angaben ist erfolgt
		13	<b>Ergänzung im Kapitel D 7.2</b> „Die unmittelbare Nähe des östlichen Kreises zum OZ Magdeburg bietet hierfür jedoch sehr gute Voraussetzungen.“	Das ist richtig. Gleiches gilt durch die Anerkennung des Verbundtarifes in Richtung Wolfburg.
		14	Neue Potenziale im Freizeitverkehr auch durch Besucherverkehre (Zielgruppe sind Jugendliche)	Besucherverkehre stellen ein Nachfrage dar, der nur schwer mit einem konkreten Angebot zu begegnen ist, da hierfür quasi über den kompletten Tag Fahrten bereitzustellen wären.
		15	<b>Neuordnung des Liniennetzes (Kapitel E 1.2)</b> sollte	Hier ist es aus unserer Sicht besonders sinnvoll, auf

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			auch so weit wie möglich auf die Bedürfnisse der Berufspendler ausgerichtete sein.	die priorisierte Anschlussrichtung an den Verknüpfungspunkten zu achten.
		16	Taktfahrten mit klaren und direkten Linienwegen auch im Rahmen des flexiblen Angebotes	Für die flexible Bedienung gilt primär das Grundprinzip der Taktfahrten. Klare und direkte Linienwege können ohne konkrete Vorgabe der Umsetzung der alternativen Bedienung nicht getroffen werden, da hier Abweichungen vom Linienweg auftreten können (Stichwort Anrufsammeltaxi).
		17	Aussagen über „keine Veränderungen im Landesnetz“ ( <b>Kapitel E 2.1</b> ) widersprechen den Aussagen in Kapitel C 1.5.1  Aufgrund besonderer Gegebenheiten kann lt. ÖPNV-Plan im Einzelfall von der Forderung eines 1-Stunden-Taktes zwischen zwei Mittelzentren abgewichen werden.	Es wurde davon ausgegangen, dass es sich bei den Ergebnissen der Evaluation lediglich um Empfehlungen handelt. Vorhaben zur konkreten Umsetzung sind nicht bekannt.
		18	<b>Nebennetz (Kapitel E 2.2.2)</b> Bürgerbusse können auch im fahrplangebundenen Linienverkehr verkehren.	richtig
		19	Inkorrekte Aussage zum Service-Bus-Konzept im LK Mansfeld-Südharz („kein Angebot an übrigen Tagen“)	Es liegt kein expliziter Bezug zum LK Mansfeld-Südharz vor, vielmehr sollte die grobe (überspitzte) Darstellung die Funktionsweise eines Service-Bus-Konzeptes darlegen.
		20	Kombi-Bus dient primär als Marketing-Aktion zur Stärkung der Bekanntheit der Region (nicht zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV)	Das gilt eigentlich generell für derartige, innovative Verkehrskonzepte
		21	Forderung eines 60-Minuten-Taktes im Stadtverkehr widerspricht der Aussage, dass aktuell der nicht erreichte 30-Minuten-Takt in OSC die Forderung an die	Aufgrund der Vielzahl einfahrender Regionalbuslinien (Forderung des NVP ist die Integration in den Stadtverkehr) entsteht automatisch ein Takt, der deutlich

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Grundbedienung des Stadtverkehrs verfehlt.	dichter als 60 Minuten ist.
		22	Aufnahme des Altmarkkreises Salzwedel (von/nach Gardelegen) in Kapitel E 3.2.4 der kreisübergreifenden Verbindungen.	Das Kapitel E 3.2.4 zielt in erster Linie auf die durch die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH bisher durchgeführten Leistungen über die Kreisgrenze hinaus ab. Es wurde ein Absatz zu den einfahrenden, kreisgrenzenüberschreitenden Verbindungen fremder Verkehrsunternehmen ergänzt.
		23	Zusammenhang von Rufbus und Wunsch nach Barrierefreiheit unklar (insbesondere weil Ausnahmen bei flexibler Bedienung definiert werden)	Die Aussage zielte darauf ab, dass Verknüpfungspunkte häufig zugleich auch Start-/Endhaltestelle von Rufbusfahrten sind. Generell sind aber „reine“ Rufbushaltestellen erst nachgeordnet in den barrierefreien Zustand zu überführen.
		24	Aussagen zur <b>Anschlussicherung (Kapitel E 3.2.2)</b> insbesondere zwischen den Unternehmen fehlen (z. B. Projekt AMPER) sowie Festlegungen von Wartezeitregelungen. Weiterhin wird die Empfehlung ausgegeben, konkrete Zugangsstellen festzulegen, an denen Verfahren zur Anschlussicherung zu ergreifen sind.	Formulierungen zum Projekt AMPER wurden aufgenommen. Allerdings ruht das Forschungsprojekt gegenwärtig aufgrund technischer Schwierigkeiten. BördeBus ist nach Einführung der neuen Vertriebstechnik (vsl. nicht vor 2019) ebenfalls an einer Fortführung und Ausweitung des Projektes interessiert.
		25	Einrichtung von B+R-Anlagen an Haltestellen, deren Umfeld bisher auch schlecht (durch den ÖPNV) erschlossen ist.	An diesen Haltestellen steht oftmals nur eine geringe Nachfrage dem Vorhaben gegenüber.
		26	Ergänzung im Kapitel E 3.4.3 „Der Landkreis unterstützt Planungen zur Einrichtung eines Routenplaners unter Berücksichtigung barrierefreier Wegeketten.“	Derartige Vorhaben sind zu begrüßen und bedürfen einer Unterstützung in besonderem Maße, sind aus unserer Sicht jedoch im NVP deplatziert.
		27	<b>Zugangsstellen und Zuwegungen (Kapitel E 3.5.1)</b> - Einrichtung mindestens einer barrierefreien	Eine barrierefreie Haltestelle je Ortsteil wird bei der Summe an „kleinen“ Orten im Landkreis Börde

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
			Hst. je Ortsteil - Festlegung von Hst. mit DFI - „An allen Hst. sind Hinweise auf die Informationsquellen für Fahrgäste gut sichtbar anzubringen. Dies betrifft die Angabe von Tel.-Nr. (VU und/oder INSA-Auskunft), Website des VU und/oder INSA sowie Informationen zur INSA-App.“	schwer umzusetzen sein, insbesondere dann, wenn die Baulastträgerschaft bei der Kommune liegt. Sofern DFI-Anlagen kostenfrei gemietet werden können, kann dies auch im NVP gefordert werden.
		28	Ergänzung um die Zielstellung „Es sollten vorrangig alte stark schadstoffausstoßende Fahrzeuge durch schadstoffärmere Fahrzeuge ausgetauscht werden.“	ergänzt
		29	EEV24 existiert nicht, vielmehr entspricht EEV einer verschärften EURO 5-Norm. Forderung nach Einsatz solcher Fahrzeuge im Stadtverkehr und Hauptnetz. „Bei Neuanschaffungen von Omnibussen müssen diese der im Jahr der Erstzulassung aktuell gültigen Abgasnorm entsprechen“, weil sich Abgasnormen im Gültigkeitszeitraum des NVP ändern können. „Neu beschaffte Fahrzeuge sollten generell dem Stand der Technik im Hinblick auf Schadstoff- und Geräuschemissionen, Energieverbrauch und Sicherheit entsprechen.“	ergänzt
		30	Ergänzungen im Kapitel E 3.5.4, um ÖPNV-Kunden noch besser zu erreichen.	Eingeschränkt übernommen; eine derart komplexe Erklärung sollte eher Bestandteil des Verkehrsvertrages werden als Inhalt des NVP. Dies gilt insbesondere für die Datenweitergabe nur auf Anfrage, es gibt kein pauschales Nutzungsrecht.
		31	Ergänzung der Tabelle E-5 um die Haltestellenkategorien, in denen bestimmte Informationsmedien zur Verfügung gestellt werden müssen.	Derartige Informationen erfolgen bereits im Kapitel 3.5.1

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		32	Im <b>Linienverzeichnis (Anlage 7b)</b> sind bekannte Veränderungen (Linie 602) bereits zu berücksichtigen	s. lfd. Nr. 17
		33	Der NVP enthält außer zu den landesbedeutsamen Linien und der wegfallenden Bedienung von Beyendorf-Sohlen keine konkreten Aussagen zur künftigen Gestaltung des Liniennetzes, was zwingender Bestandteil des NVP sein sollte.	Der NVP hält umfassende Aussagen zur Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität sowie deren Umsetzung.  Leitlinien und Zielstellungen für den ÖPNV im LK Börde geben dem Genehmigungsinhaber den groben Rahmen zur Netzgestaltung vor, lassen ihm aber dennoch Spielraum für eine effiziente Gestaltung des ÖPNV.
marego. Verkehrsverband	30.06.	1	<b>Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele</b> Steigerung der ÖPNV-Nachfrage durch Ausbau neuer Mobilitätsdienstleistungen wie Car- oder Bike-Sharing. Marego kooperiert im Rahmen der Abo-Trumpfkarte mit <i>Teilauto</i> und <i>nextbike</i> sowie Stadtwerken Haldensleben.	Die Kooperation wird begrüßt und eine Formulierung im NVP aufgenommen.
		2	<b>Fehlende einbrechende Linien</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 335: Oebisfelde - Wolfsburg</li> <li>- KVG 399. Helmstedt - Beendorf</li> <li>- HVB 216: Halberstadt - Oschersleben (Bode) (potenziell wird diese im Bereich Schwanebeck-Oschersleben wegfallen, stattdessen einbrechende Linie nach Kroppenstedt)</li> </ul> Keine vollständige Darstellung kreisgrenzenübergreifender Linien in Anlage 6a	Die fehlenden Linien wurden ergänzt  Anlage 6a stellt den ÖPNV für den Landkreis Börde dar (Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers ÖPNV) und die durch den ÖPNV-Betreiber zu erbringenden Bedienungsrelationen. Von außen einfahrende Linien stehen nicht in deren Zuständigkeit und werden daher nicht visualisiert. Ausnahmen bilden, und diese wurden eingefügt, die beiden landesbedeutsamen Linien aus dem Altmarkkreis Salzwedel.
		3	Wenige Fahrten in Nachbarlandkreise als Schwäche dargestellt, aber keine Maßnahmen formuliert, um den Zustand zu verbessern.	Es wurde eine Formulierung aufgenommen, dass bestehende Verbindungen von BördeBus und benachbarten VU fortzuführen sind, um die Vernetzung der Region zu erhalten.

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
		4	<b>Berufspendler</b> Nachfragepotenziale durch Gewerbegebiete in Osterweddingen und Haldensleben (in Osterweddingen bereits schnelle Verbindungen nach MD umgesetzt; Stadtkonzept HDL sieht bessere Anbindung Gewerbegebiet vor)	Das Gewerbegebiet Osterweddingen wurde als positives Beispiel für die Vernetzung zur LH Magdeburg im NVP vermerkt.
		5	<b>Schülerverkehr (Vorrang Fahrplan ggü. Stundenplan)</b> Zur Erreichung eines vertakteten Fahrplanangebotes und systematischer Anschlüsse zu anderen Linien sind die Schulzeiten auf den Fahrplan abzustimmen mit Minimierung der vom Fahrplan abweichenden Taktfahrten.	Diese Ansicht wird vom Landkreis geteilt.
		6	Einführung PlusBus-Linien im Hauptnetz wird begrüßt	Hohe Qualitätsstandards im Landes-/Hauptnetz sind essenzieller Bestandteil eines attraktiven ÖPNV, der auch den Kundenwünschen entspricht.
		7	Verkehrsunternehmen übergreifende Anschlusssicherung stellt wichtiges Element bei Bahn-Bus-Verknüpfungen dar; zuverlässige Umsteigeverbindungen zur Kundengewinnung	Hier wurde eine Passage zur dynamischen (Projekt AMPER) und statischen Anschlusssicherung eingefügt, die Möglichkeiten zur Sicherung von Bus-Bus und Bahn-Bus-Anschlüssen aufzeigen - auch unternehmensübergreifend.
		8	<b>Überprüfung der Darstellung der Anlagen 6a und 6b</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lage der Schnittstelle in Osterweddingen</li> <li>- Verlauf Linie 659: Wanzleben - Osterweddingen - Magdeburg</li> <li>- Verlauf Linie 651: Oschersleben (Bode) - Wanzleben</li> <li>- fehlende Verbindungen nach Grasleben, Helmstedt und Schöningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schnittstelle und Linienverlauf Osterweddingen wurden angepasst</li> <li>- der Linienweg im Hauptnetz zwischen Oschersleben (Bode) und Wanzleben soll keineswegs ausschließlich dem Linienverlauf der Linie 651 entsprechen (654 ist zwingend mit zu berücksichtigen)</li> <li>- die Verbindungen nach Helmstedt, Grasleben und Schöningen sind kein zwingender Bestandteil im Landes-, Haupt oder Nebennetz; einzelne nicht</li> </ul>

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				vertaktete Fahrten reichen hier aus
DB Regio AG			Keine Stellungnahme abgegeben!	
BördeBus GmbH			Bei der Aufstellung des NVP und der Abwägung der Anhörung beteiligt <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kreisübergreifende Verbindung nach Ucht-dorf wird bereits gegenwärtig nicht bedient</li> </ul>	
Regionaler Planungs- verband (Regionale Planungsgemeinschaft Magdeburg)			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Regionalverband Groß- raum Braunschweig	13.07.	1	<b>Verkehrsangebot SPNV und Landesnetz (Tab. D-2)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- KBS 301: RE50 Hildesheim-Braunschweig-Wolfsburg (tgl. 60-Minuten-Takt); RB35: Wolfsburg-Stendal</li> <li>- KBS 310: Helmstedt-MD (120-Min.-Takt); Braunschweig-Helmstedt (60-Min.-Takt)</li> </ul>	Korrekt, Bedienung war noch nicht gemäß aktuellem Fahrplan
		2	<b>Anlage 7b</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 633: (Döhren-) Grasleben-Weferlingen (-Beendorf)</li> <li>- Linie 653: Oschersleben-Hötensleben-Schöningen</li> </ul>	geändert

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
IHK			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Handwerkskammer Landkreis Börde			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Fachgewerkschaft (ver.di)	29.06.	1	Einbindung von Ausführungen zum Umgang mit Gender-Aspekten	Wo mit dem Ziel einer besseren Lesbarkeit oder Verständlichkeit in Formulierungen des Textes auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet wird, sind ausdrücklich jeweils Männer und Frauen gleichermaßen eingeschlossen.
		2	Klare Formulierung zur Vergabe der Verkehrsleistungen an die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH	Es kann ausschließlich die <b>beabsichtigte Vergabe</b> der Verkehrsleistungen an ein kommunales Unternehmen, im konkreten Fall die BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH, festgehalten werden. Dies schützt dennoch nicht vor eigenwirtschaftlichen Anträgen Dritter. Der Gesetzgeber hält mit der Regelung des § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG an dem Gebot der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung fest und normiert damit den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor gemeinwirtschaftlich finanzierten Verkehrsleistungen.
		3	Benennung des durch den Leistungserbringer anzuwendenden Tarifvertrages <ul style="list-style-type: none"> <li>- TV Spartentarif Nahverkehrs Sachsen-Anhalt</li> <li>- TV AVN Sachsen-Anhalt</li> </ul> sowie Ausweitung dessen Anwendung für Nachauftragsunternehmen	Es besteht keine Verpflichtung gemäß ÖPNVG LSA, Aussagen darüber zu treffen. Der LK Börde sieht dies eher als Inhalt des Verkehrsvertrages.
Behindertenbeauftragte(r) / -beirat des Landkreises Börde			Keine Stellungnahme abgegeben!	

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
Kreiselternrat des Landkreises Börde	04.07.	1	Präzisierung des NVP in folgenden Punkten: (1) Einordnung in die Umwelt (rechtliche Grundlage) (2) Planungsprämissen und Zielstellung (3) Aufstellen von Kennzahlen zur Bemessung der Zielerreichungsgrades (4) Planungsvorgehen (5) Abstecken des Lösungsraumes (6) Darstellen der präferierten Lösung (7) Bewertung der präferierten Lösung anhand der Kennzahlen (8) Kostendarstellung inkl. 1. Ableitung (9) Erfüllungsgrad der Zielstellung (10) Umsetzung der Anforderungen	Die gemäß § 6 (2) ÖPNVG LSA angegebenen <b>Mindestinhalte von Nahverkehrsplänen</b> werden mit dem vorliegenden Entwurf <b>eingehalten</b> : – verkehrspolitische Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers – siedlungsstrukturelle Entwicklung und sich daraus ergebende Potenziale für den ÖPNV – bestehendes und geplantes ÖPNV-Netz – Investitions- und Finanzierungsplanung sowie Mittelzuweisung – ÖPNV-Angebot inklusive flexibler Bedienformen  Der NVP ist als Rahmenplan einzustufen, der die Ausrichtung des ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Börde vorgibt. Er stellt keine Nutzwertanalyse dar.
		2	<b>Darstellung der Schülerzahlen</b> Schülerzahlen für SJ 2016/17 und 2017/18 nicht verifizierbar; Statistik zum Mikrozensus überholt und daher nicht zu verwenden; regionale Geburtenzahlen des STELA deuten auf Zuwachs der Grundschüler im SJ 2017/18 von 400-700 hin.	Es lagen zum Bearbeitungszeitpunkt keine anderen Zahlen vor. Schülerzahlen wurden (s. Quelle) aus dem Schulentwicklungsplan entnommen.
		3	<b>Grundsatz des Vorranges (S. 49)</b> Gemäß ranghöherem Schulgesetz § 71 (3) ist Aussage des NVP „(...)“, dass der Fahrplan gegenüber dem Stundenplan den Vorrang besitzt“ unzulässig und gesetzeskonform anzupassen.	Der NVP behauptet nichts Gegenteiliges.  Dass der Fahrplan den Vorrang gegenüber dem Schülerverkehr besitzt, schließt eine vollumfängliche Gewährleistung der satzungskonformen Schülerbeförderung keineswegs aus. Dies ist gar eine explizite Forderung des NVP.  Detailliertere Anforderungen an die Schülerbeförderung bedürfen einer Anpassung der Satzung und sind nicht unmittelbarer Bestandteil des NVP. Der NVP

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				zielt darauf ab, ein weitestgehend vertaktetes Angebot außerhalb des Schülerverkehrs bereitzustellen, welches damit auch zur Ferienzeit gilt. Dieses ist durch den Schülerverkehr dahingehend zu ergänzen, dass eine Beförderung aller beförderungspflichtigen Schüler sichergestellt ist.
		4	Fehlende Darstellung der Belange von Schülern und Lehranstalten	s. lfd. Nr. 1
		5	Fehlende Überzeugung von Plattform „Interaktiver Netzplan des marego-Verkehrsverbundes“; Bitte um Darstellung des Qualitätssicherungskonzeptes	Der interaktive Netzplan liegt außerhalb des Einflussbereiches dieses NVP. Das Qualitätsmanagement ist gemäß Kapitel E Punkt 3.7 geregelt.
Gleichstellungsbeauftragte(r) des Landkreises Börde	04.07.	1	Hervorhebung der besonderen Anforderungen an barrierefreie Haltepunkte im ÖPNV	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist dies auch mit erhöhter Dringlichkeit umzusetzen, allerdings stehen enorme wirtschaftliche Aufwände hinter diesem Vorhaben.  Der NVP erhebt keine Ansprüche auf Vollständigkeit und repräsentiert keine allumfassende „Bauschrift“ für den barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Daher wurden die wesentlichen Vorschriften genannt.
Seniorenbeauftragte(r)/ Seniorenverband des Landkreises Börde			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband SA	29.06.	1	Fahrradverkehr nicht ausreichend berücksichtigt: - kein flächendeckendes Radwegenetz - Finanzierung nicht geregelt; LK fühlt sich nicht zuständig	Der Radverkehr tangiert den ÖPNV nur im Bereich der intermodalen Verknüpfung, dennoch ist auch der Aufgabenträger für den straßengebundenen Personennahverkehr an einer Stärkung dieser Verknüpfung durch ein im Allgemeinen besseres Angebot für Radfahrer im LK Börde interessiert (Vorhaben zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes). Eine dies zum

ÖPNV-Beteiligter/ Institution	Datum	Lfd. Nr.	Einwendungen (Anmerkungen, Hinweise)	Abwägungsergebnis
				Ausdruck bringende Formulierung wird im Kapitel E Punkt 3.3.4 ergänzt. Ausbau und Finanzierung des Radwegenetzes sind jedoch kein Bestandteil des NVP.
Naturschutzbund Deutschland e.V. (NA- BU)			Keine Stellungnahme abgegeben!	
Bund für Natur und Umwelt (BNU)			Keine Stellungnahme abgegeben!	