



# Nahverkehrsplan 2020 - 2030 für den Salzlandkreis

*- Entwurf -*

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

Salzlandkreis  
Der Landrat  
Karlsplatz 37  
06406 Bernburg (Saale)

D A T U M

05. Juli 2018

**ISUP Ingenieurbüro  
für Systemberatung und Planung GmbH**

Verkehr | Mobilität | Logistik

Leipziger Strasse 120  
01127 Dresden  
Tel. (03 51) 8 51 07 -11  
Fax (03 51) 8 48 90 60  
E-Mail [isup@isup.de](mailto:isup@isup.de)  
[www.isup.de](http://www.isup.de)

---

# Inhalt

---

<b>1</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>5</b>
1.1	Anlass und Zielstellung	5
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	6
1.3	Der organisatorische Rahmen	8
1.3.1	Aufgabenträger	8
1.3.2	Verkehrsverbund	8
1.3.3	Linienbündelung	8
<b>2</b>	<b>Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze</b>	<b>12</b>
2.1	Übergreifende Zielvorstellungen aus dem ÖPNV-Plan Sachsen-Anhalt	12
2.2	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze des Landkreises	13
2.3	Klima- und Umweltschutz	16
<b>3</b>	<b>Raum- und verkehrsstrukturelle Entwicklung im Planungsraum</b>	<b>18</b>
3.1	Charakterisierung des Planungsraumes	18
3.2	Bevölkerungsentwicklung	20
3.3	Beschäftigungsstruktur	25
3.4	Schulen und Schülerzahlen	27
3.5	Individualverkehr	29
3.5.1	Pkw-Verfügbarkeit und Motorisierungsgrad	29
3.5.2	Radverkehr	30
3.6	Öffentlicher Personennahverkehr	30
3.6.1	Fernverkehr	30
3.6.2	Schienenpersonennahverkehr	31
3.6.3	Regionalverkehr	34
3.6.4	Stadtverkehre	36
3.6.5	Flexible Bedienung	37
3.6.6	Verknüpfungen	37
3.6.7	Infrastruktur und Fahrzeugpark	40
3.6.8	Tarif und Vertrieb	41
3.6.9	Information, Service und Marketing	43
<b>4</b>	<b>Abschätzung künftiger Entwicklungen</b>	<b>45</b>
4.1	Ausbildungsverkehr	45

4.2	Berufspendler- und Besorgungsverkehr	45
4.3	Tourismus-, Freizeit- und Besucherverkehr	47
4.4	Fazit	48
<b>5</b>	<b>Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV</b>	<b>49</b>
5.1	Grundlegende Festsetzungen	49
5.1.1	Ansätze für die Netzgestaltung	49
5.1.2	Hierarchie des ÖPNV-Netzes	51
5.1.3	Erschließungsqualität	51
5.2	Netzkonzept	53
5.2.1	Landesnetz	53
5.2.2	Grundnetz	54
5.2.3	Ergänzungsnetz	55
5.2.4	Stadtverkehr	55
5.3	Bedienung	58
5.3.1	Bedienungskonzept SPNV	58
5.3.2	Bedienungskonzept ÖSPV	58
5.3.2.1	<i>Grundnetz</i>	59
5.3.2.2	<i>Ergänzungsnetz</i>	59
5.3.2.3	<i>Stadtverkehr</i>	61
5.3.2.4	<i>Schülerbeförderung</i>	61
5.3.2.5	<i>Kreisübergreifende Verbindungen</i>	61
5.3.3	Alternative Bedienformen	62
5.4	Vernetzung der Verkehrsträger	64
5.4.1	Verknüpfung im Landesnetz	64
5.4.2	Verknüpfung Landesnetz - Regionalbusverkehr	64
5.4.3	Verknüpfung innerhalb des ÖSPV	65
5.4.4	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	66
5.4.5	Erreichbarkeit zentraler Orte	67
5.4.6	Intermodale Vernetzung	68
5.5	Barrierefreiheit	69
5.6	Verkehrsinfrastruktur	72
5.6.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	72
5.6.2	Fahrwege	77
5.7	Fahrzeuge	78
5.8	Tarif und Vertrieb	80
5.9	Information, Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	81
5.9.1	Fahrplan- und sonstige ÖPNV-Informationen	81
5.9.2	Beratung und Service	84

---

5.9.3	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	85
5.9.4	Fahrgastsicherheit	87
<b>6</b>	<b>Finanzierung des ÖPNV</b>	<b>88</b>
6.1	Vorbemerkung	88
6.2	Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen	88
6.3	Investitionen	90
<b>7</b>	<b>Verzeichnisse</b>	<b>91</b>
7.1	Abkürzungsverzeichnis	91
7.2	Abbildungsverzeichnis	92
7.3	Tabellenverzeichnis	92
7.4	Quellenverzeichnis	93
7.5	Anlagenverzeichnis	96

## **Anlagen**

# Nahverkehrsplan 2020 - 2030 für den Salzlandkreis

(Auszug mit den für Aschersleben relevanten Aussagen)

## **Aufgabenträger**

Die Zuständigkeiten für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind im Salzlandkreis 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 Salzlandkreis zuständiger Aufgabenträger und hat eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen.

## **Linienbündelung**

Unter Beachtung der Größe und Struktur des Planungsraumes Salzlandkreis und bestehender funktionaler Zusammenhänge zwischen den Linien werden daher, wie auch bereits im Nahverkehrsplan 2012 festgesetzt, alle in Aufgabenträgerschaft des Salzlandkreises befindlichen Regional- und Stadtverkehrslinien des Landkreises planerisch und rechtlich zu einem Linienbündel zusammengefasst. Damit verfolgt der Landkreis folgende Ziele:

- Sicherung einer hohen Wirtschaftlichkeit bei der Durchführung des regionalen Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) durch Nutzung von Synergieeffekten bei Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung, Fahrzeug- und Personalvorhaltung, Unterhaltung der Fahrzeuge und Betriebsanlagen sowie beim Reagieren auf Havariesituationen
- Bereitstellung eines attraktiven ÖSPV für die Fahrgäste durch optimal aufeinander abgestimmte Linienfahrpläne, Sicherung eines Maximums an Anschlüssen zwischen den Linien, umfassenden Service und einheitliche Vermarktung

Die Zusammenfassung aller Linien des Salzlandkreises zu einem Linienbündel ist das Ergebnis einer gewissenhaften Abwägung zwischen den öffentlichen und unternehmerischen Interessen.

## **Klima- und Umweltschutz**

Der ÖPNV leistet einen großen Beitrag zum Klimaschutz, denn durch Bus- und Bahnverkehr wird insbesondere das klimaschädigende Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) vermieden. Der Nahverkehr kann diesen CO<sub>2</sub>-Vorteil auch gegenüber dem motorisierten Individualverkehr halten.

Im Klimaschutzprogramm 2020 des Landes Sachsen-Anhalt wird eine Reihe von Maßnahmen mit dem Ziel dargestellt, möglichst große Teile des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV zu verlagern.

Die wichtigsten Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept des Landes Sachsen-Anhalt 2020 sind im Folgenden dargestellt.

Ausweitung des Park-and-Ride-Angebotes (P+R-Angebot) besonders an SPNV – Haltepunkten  
Stärkere Nutzung des Job-Tickets im ÖPNV  
Anbindung von Naherholungsgebieten an den ÖPNV

Weitere Maßnahmen zur Stärkung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

- Entwicklung flexibler Bedienformen im ländlichen Raum zur Sicherstellung flächendeckender Mobilitätsangebote
- Parkraumbewirtschaftung als wichtiger Faktor zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr
- Abbau von Hindernissen im Betriebsablauf (Bevorrechtigung ÖPNV, Fahrzeitverkürzung)
- Einsatz einer modernen Fahrzeugflotte mit hohen Umweltstandards,
- Einrichtung einer multimodalen elektronischen Fahrplanauskunft
- Schulung der Busfahrer zum energiesparenden Fahren

## **Charakterisierung des Planungsraumes**

Der Landkreis besteht aus 21 Gemeinden (Stand Februar 2018), die sich untergliedern in 11 Einheitsgemeinden (darunter 10 Städte) und 2 Verbandsgemeinden. Auf einer Fläche von 1.426,83 km<sup>2</sup> leben insgesamt 194.575 Einwohner. Die Siedlungsdichte beträgt rd. 136 Einwohner/km<sup>2</sup>. Damit ist der Salzlandkreis der zweitkleinste, aber am dichtesten besiedelte Landkreis in Sachsen-Anhalt.

Rund 60 % der Bevölkerung des Salzlandkreises leben in den 4 großen Städten Aschersleben (27.793 EW) Bernburg (Saale) (33.920 EW) Schönebeck (Elbe) (31.366 EW) und Staßfurt (26.634 EW). Diese besitzen die Versorgungsfunktion eines Mittelzentrums. Die übrigen 8 Städte Alsleben (Saale), Barby (Elbe), Calbe (Saale), Egel, Güsten, Hoym, Könnern und Nienburg (Saale) übernehmen die Versorgungsfunktionen eines Grundzentrums.

Schönebeck und wesentliche Teile des umgebenden Bedienegebietes gehören durch die räumliche Nähe zum Verdichtungsraum des Oberzentrums Magdeburg.

Die Landeshauptstadt Magdeburg und die umliegenden Landkreise Börde, Jerichower Land und Salzlandkreis bilden gemeinsam die Planungsregion Magdeburg.

Die Anbindung des Salzlandkreises an das großräumige Straßennetz erfolgt über die Bundesautobahn A 14, die den Landkreis in Nord-Süd-Richtung durchläuft. In nördlicher Richtung ist Magdeburg erreichbar, in südlicher Richtung Halle-Leipzig.

In Ost-West-Richtung wird der Landkreis durch die überregional bedeutsame autobahnähnliche Bundesstraße B 185/ B6 durchquert und im Westen mit der A 395 bei Vienenburg (Niedersachsen) und im Osten mit der A 9 verbunden. Der westliche Teil der B6 bis Bernburg (Saale) wird zusammen mit der A 395 voraussichtlich ab 2019 zur A 36 umgewidmet.

Der Abschnitt der B 185/B 6 zwischen Köthen und der A 9 wird gegenwärtig ausgebaut. Der Landkreis ist darüber hinaus an die Bundesstraßen B 81, B 180, B 185 und B 246a angebunden, die bedeutende Verbindungen zu den nächstgelegenen Oberzentren Landeshauptstadt Magdeburg und Dessau-Roßlau sowie den angrenzenden Landkreisen Anhalt-Bitterfeld, Börde, Harz, Jerichower Land und Mansfeld-Südharz sicherstellen.

Gemeinsam mit einem überwiegend gut ausgebauten Landes- und Kreisstraßennetz verfügt der Landkreis über ein dichtes Straßenverkehrsnetz.

Des Weiteren verlaufen mehrere Eisenbahnstrecken durch den Salzlandkreis, womit dieser auch über eine gute Anbindung an das Eisenbahnnetz verfügt. In Magdeburg, Halle (Saale), Erfurt und Köthen bestehen Verknüpfungen zum weiterführenden SPNV und Schienenpersonenfernverkehr.

## **Bevölkerungsentwicklung**

Im Salzlandkreis hat sich die Einwohnerzahl im Zeitraum zwischen 2000 und 2016 um 20,5 % bzw. rd. 50.250 Einwohner verringert. Der Durchschnitt der Landkreise von Sachsen-Anhalt liegt hier bei -17,6 % (Maximum: LK Anhalt-Bitterfeld -21,3 %, Minimum: LK Börde -12,5 %). Von 2000 bis 2010 verlief der Rückgang relativ kontinuierlich mit rd. -1,5 % pro Jahr, seit 2012 ist eine leichte Verlangsamung des Rückganges zu verzeichnen (2011 Korrektur der Werte durch den Zensus). In 2015 hat sich der starke Zuzug von Flüchtlingen positiv ausgewirkt.

## **Bevölkerungsprognose**

Gemäß der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose 2014 bis 2030 des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt setzt sich der Bevölkerungsrückgang im Salzlandkreis weiter fort. Es wird ein Rückgang in diesem Zeitraum von 17,3 % erwartet, das sind im Mittel rd. 1,1 % pro Jahr. Auch die übrigen Landkreise von Sachsen-Anhalt werden rückläufige Bevölkerungszahlen haben (Mittelwert -14,7 %). Die kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Salzlandkreis (Basisjahr 2015) weist hingegen einen Bevölkerungsrückgang bis 2030 um 14,1 % aus.

Bei der Betrachtung der Altersstruktur der Bevölkerung zeigt sich deutlich der fortschreitende demografische Wandel in der Gesellschaft. Während 2000 nur 18,2 % der Einwohner im Landkreis älter als 65 Jahre waren, wird sich dieser Anteil bis 2030 auf 36,5 % verdoppeln. Bezogen auf den Zeitraum 2016 bis 2030 wächst diese Altersgruppe um rd. 14 %. Die Altersgruppe der 19- bis unter 65-Jährigen und damit die der werktätigen Bevölkerung verringert sich dagegen um reichlich 30 %. Die steigende Lebenserwartung führt zu einer kontinuierlichen Erhöhung des Anteils der Bevölkerung im Rentenalter; dementsprechend wird auch das Durchschnittsalter im Salzlandkreis von 48,7 Jahre in 2016 auf 51,6 Jahre in 2030 anwachsen.

## **Abschätzung künftiger Entwicklungen**

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

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

## **Ausbildungsverkehr**

Die Prognose des Landkreises zur Entwicklung des Schüleraufkommens (Prognose-Basisjahr 2015/2016) weist für die kommenden Jahre im Bereich der Grund- und Sekundar-/Gemeinschaftsschulen einen kontinuierlichen Rückgang aus, der bei den Grundschulen ab 2023/2024 sehr deutlich ausfällt. Im Grundschulbereich werden im Schuljahr 2027/28 etwa 42 % weniger Schüler als im Jahr 2017/18 erwartet.

Gemäß Schulentwicklungsplan ist langfristig der Bestand einzelner Schulstandorte gefährdet. Das betrifft vor allem Sekundarschulen. Außerdem muss infolge des Ausbaus des gemeinsamen Unterrichts (gU) durch das Land Sachsen-Anhalt die Förderschullandschaft im Salzlandkreis neu strukturiert werden. Die Berufsbildenden Schulen im Salzlandkreis haben prognostisch zumindest mittelfristig Bestand.

Einen großen Anteil an der nachgefragten ÖPNV-Leistung im Planungsraum hat der Schülerverkehr. Etwa die Hälfte der Schüler im Landkreis nutzt den ÖPNV für den Schulweg. Da die Schülerzahlen langfristig spürbar sinken, insbesondere im Bereich der Grund- und Sekundarschulen, ist auch bei den Fahrschülerzahlen mit einer entsprechenden negativen Entwicklung zu rechnen.

Ursache für den Rückgang der Schülerzahlen ist der fortschreitende Bevölkerungsverlust aufgrund Geburtendefizit und Wanderungsverluste.

Weitere wichtige Ziele im Salzlandkreis sind aber auch die Hochschule Anhalt (FH) in Bernburg (Saale) und die Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt in Aschersleben.

## **Berufspendler- und Besorgungsverkehr**

Ein erheblicher Teil der Berufstätigen wird auch künftig nicht am Wohnort beschäftigt sein und als Berufspendler auf das eigene oder öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein.

Der Motorisierungsgrad im Salzlandkreis ist im Vergleich zu den anderen Landkreisen der niedrigste, obwohl er in den vergangenen Jahren einem kontinuierlichen Wachstum unterlag. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich das Motorisierungswachstum in den nächsten Jahren fortsetzt, dabei aber, insbesondere durch die weiter steigenden Betriebskosten, eine nur vergleichsweise geringe Wachstumsrate erreicht wird. Erhöhungen in der Pkw-Ausstattung der Haushalte haben nicht nur Einfluss auf den Stellplatzbedarf, sondern sind für das Verkehrsverhalten maßgeblich relevant. Ändert sich die Pkw-Verfügbarkeit in einem Haushalt, organisiert sich das Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder neu; auch Personen, die bisher mit dem ÖPNV zu Fuß oder per Rad unterwegs waren, nutzen dann vermehrt Mitfahrmöglichkeiten. Damit verringert sich das Marktpotenzial der ÖPNV-Zwangskunden weiter; der Anteil derjenigen, die zur Sicherung ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind, bleibt niedrig. Die ÖPNV-Angebote müssen damit stärker auf die Gruppe der wahlfreien Nutzer ausgerichtet werden.

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 nördlichen Kreisgebietes zum Oberzentrum Magdeburg bietet hierfür bereits sehr gute Voraussetzungen. Attraktive und schnelle Verbindungen ins



Umland begünstigen ein Wachstum der ÖPNV-Pendlerströme. Auch durch den Verbundtarif marego verbessern sich die Rahmenbedingungen für Berufspendler spürbar.

Aufgrund der zahlreich vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete können vielfältige und entwicklungsfähige Markt-, Zuliefer- und Absatzpotenziale sowie zahlreiche Verflechtungsbeziehungen in der Region entstehen. Schwerpunktbranchen im Landkreis sind vor allem:

- Zement-, Salz-, Soda- und Pharmazieproduktion
- Werkzeugmaschinen- und Anlagenbau
- Elektrotechnik/ Elektronik

Die Industriestandorte und damit Arbeitsstätten mit hohen Mitarbeiterzahlen konzentrieren sich dabei auf die vier größten Städte im Landkreis: Bernburg (Saale), Schönebeck (Elbe), Aschersleben und Staßfurt. Neben diesen Hauptstandorten weisen das Werk Nachterstedt der Novelis Deutschland GmbH (ca. 890 Arbeitskräfte), die Zuckerfabrik der Pfeifer & Langen KG in Könnern (etwa 190 Arbeitskräfte) und das Leibniz-Institut für Pflanzengenetik und Kulturpflanzenforschung in Gatersleben (etwa 500 Mitarbeiter) ebenfalls Quelle-Ziel-Potenziale auf. Landes- und regionalbedeutsame Vorrangstandorte für großflächige Industrieansiedlungen sind alle zentralen Orte sowie die Gewerbestandorte Westeregeln, Nachterstedt/Gatersleben und Neu-Staßfurt

Die Ansiedlung großflächiger Handelseinrichtungen in Stadtrandlagen bzw. außerhalb der Städte wird sich in dem bisherigen Maße nicht fortsetzen. Es ist eine zunehmende Orientierung auf kleinere Einkaufszentren innerhalb der Siedlungsschwerpunkte festzustellen. Der weitläufige, MIV-ausgerichtete Einkaufsverkehr wird damit auf hohem Niveau bestehen bleiben, aber nicht mehr wie bisher expandieren. Auch für Behörden, größere Dienstleistungseinrichtungen o.ä. ist im Prognosezeitraum eine Verlagerung an periphere Bereiche nicht anzunehmen.

Andere Einrichtungen mit Quelle-Ziel-Potenzial für den Alltagsverkehr im Salzlandkreis sind u. a. Ärzte, Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, deren Lage sich in erster Linie auf die Grund- und Mittelzentren konzentriert. Ein weiteres wichtiges tägliches Ziel sind Kindertagesstätten, die im Landkreis flächendeckend vertreten sind.

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.

## **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 Salzlandkreis außerhalb der landesbedeutsamen Linien nur ein sehr eingeschränktes Fahrplanangebot.

Der Tourismus spielt eine wachsende Rolle als Wirtschaftsfaktor in der Region. Die Anzahl der Übernachtungen im Salzlandkreis ist in den letzten 5 Jahren um 10 % gestiegen, obwohl die Zahl angebotener Gästebetten im gleichen Zeitraum um 4 % gesunken ist.

Die Anbindung bedeutender touristischer Ziele sowie lokaler Kultur- und Freizeiteinrichtungen 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.

Von Bedeutung im Salzlandkreis sind vor allem die historischen Innenstädte der Grund- und Mittelzentren im Landkreis. Das Stadtzentrum von Aschersleben ist Bestandteil des Netzwerkes „Gartenträume“. Weiterhin sind fünf Kirchen Bestandteil der touristischen Route der „Straße der Romanik“. Außerdem verlaufen durch den Salzlandkreis verschiedene touristische Routen mit europäischer, nationaler und regionaler Bedeutung. Zahlreiche Schlösser, Museen sowie Naherholungs- und Naturschutzgebiete im Landkreis sind ebenfalls von touristischer Bedeutung. Auch der Wassertourismus hat aufgrund der zahlreichen Fluss-, Seen- und Bergbaufolgelandschaften an Bedeutung gewonnen.

## **Grundlegende Festsetzungen - Ansätze für die Netzgestaltung**

Im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt sind die Ziele und Grundsätze verankert, nach denen der ÖPNV in den Städten und Landkreisen des Landes organisiert und gestaltet werden soll.

Darauf aufbauend definiert der Salzlandkreis als Aufgabenträger für den ÖSPV in seinem Territorium folgende Ansätze für die weitere Gestaltung des ÖSPV-Netzes:

1. Der Schülerverkehr, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage darstellt, muss entsprechend den Bezirken/Einzugsbereichen der Schulen und den mit dem Aufgabenträger abgestimmten Schulanfangs- und -endzeiten sowie in einer der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises entsprechenden Qualität sichergestellt werden. Eine wirtschaftliche Gestaltung der Schülerbeförderung erfordert ggf. die Umsetzung von Schulzeitstafelungen mit Harmonisierung der Unterrichtsbeginn- und -endzeiten; die Schulzeiten sollen sich an den Angebotsstrukturen des ÖSPV orientieren. Der Schülerverkehr ist soweit wie möglich in den Linienverkehr nach § 42 PBefG zu integrieren. Freigestellter Schülerverkehr ist nur ausnahmsweise und in Abstimmung mit dem Landkreis zulässig.
2. Neben dem Schülerverkehr muss der ÖSPV des Salzlandkreises die Mobilität der übrigen Bevölkerung sicherstellen (insbesondere bezüglich Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwege). Dies geschieht durch Realisierung der Erreichbarkeit der zentralen Orte und deren Verbindung untereinander. Dementsprechend sind alle zu erschließenden Orte an den nächstgelegenen zentralen Ort, der Einrichtungen zur Deckung des Grundbedarfes der Bevölkerung bereitstellt und weiterführende ÖPNV-Verbindungen aufweist, anzubinden.

3. Die im ÖSPV hierzu bereits erreichten Erschließungsqualitäten sind zu sichern und noch bestehende Erschließungsdefizite im Sinne der Absicherung einer Mindestbedienung der Städte, Gemeinden und Ortsteile zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte forciert abzubauen.
4. Von allen Orten des Landkreises aus sind Verbindungen in das nächste Mittelzentrum und das Oberzentrum Magdeburg mit maximal einmaligem Umstieg (aus Randbereichen des Landkreises im Ausnahmefall maximal zweimaliger Umstieg) und in einem vertretbaren Zeitaufwand zu gewährleisten. Umsteigeverbindungen sind in dem Maße einzubeziehen, wie sie einerseits wirtschaftlich notwendig und netzstrukturell sinnvoll sind und andererseits vom Fahrgast akzeptiert werden. Wichtige Ziele sind möglichst direkt an die entsprechenden Aufkommensschwerpunkte anzubinden; das betrifft insbesondere Ausbildungsstandorte, große Infrastruktureinrichtungen, Einkaufszentren, bedeutsame Tourismus- und Naherholungsziele aber auch Einrichtungen des Gesundheitswesens wie Krankenhäuser oder Pflegeeinrichtungen.
5. Es sind möglichst klare Linienwege mit direkten Linienführungen und getakteten Abfahrtszeiten vorzusehen, zumindest auf den Bedienungachsen bzw. Hauptrelationen. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, es sei denn, die zu sichernde Wirtschaftlichkeit bei der Durchführung des Schülerverkehrs lässt dies nicht zu.
6. Das ÖSPV-Liniennetz hat die Zubringerfunktion zum SPNV sicherzustellen und dazu an den Verknüpfungspunkten Bus-Bahn entsprechende Anschlüsse in beide Richtungen herzustellen. Wo dies nicht möglich ist, sind bei Anschlüssen im Berufsverkehr die im Tagesverkehr wechselnden Lastrichtungen zu beachten. Desgleichen sind die ÖSPV-Linien untereinander an definierten Punkten miteinander zu verknüpfen und fahrplanseitig zur Gewährung von Anschlüssen aufeinander abzustimmen. Hierin eingeschlossen sind Verknüpfungen mit dem Bus-Landesnetz.
7. Die gegenseitige Integration von Stadt- und Regionalverkehren im Landkreis soll die Verflechtung der Mittelzentren mit dem Umland fördern und die Wirtschaftlichkeit der Stadtverkehre verbessern.
8. Linienführung und Verkehrsleistung des Busverkehrs auf schienenparallelen Relationen sind dahingehend zum SPNV abzustimmen, dass sich nichtkonkurrierende bzw. kooperierende Angebote ergeben (flächenerschließende Wirkung des Busses zwischen den eingebundenen zentralen Orten, zeitlicher Versatz der Fahrten).
9. Parallele Linienführungen innerhalb des Regionalbusverkehrs sind auf ein Minimum zu begrenzen. Wo sie nicht vermieden werden können, sind die betreffenden Fahrten hinsichtlich der zeitlichen Lage aufeinander abzustimmen, so dass sich ein weitestgehend regelmäßiges Angebot ergibt.
10. Die Linienführungen und Bedienhäufigkeiten des Kreisnetzes sind unter dem Aspekt der Inanspruchnahme und neu entstehender Nachfragepotenziale regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls in Abstimmung mit dem Aufgabenträger entsprechend anzupassen (dazu Auswertung Fahrausweisverkaufsdaten, Durchführung von Verkehrserhebungen). Das beinhaltet auch Anpassungen in der Lage von Haltestellen einschließlich Neueinrichtung und Aufgabe von Haltestellen.

11. In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sind flexible Bedienformen einzusetzen, die nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren und damit ein Grundangebot des ÖSPV in der Fläche mit vertretbarem Aufwand sicherstellen.
12. In den Mittelzentren sind auch zukünftig Stadtverkehre vorzuhalten

Generell ist eine leicht verständliche, einprägsame und übersichtliche Fahrplangestaltung zu realisieren.

## **Netzkonzept - Landesnetz**

Das Landesnetz stellt Verbindungen zwischen dem Planungsraum und den zentralen Orten des Umlandes im Zuge großräumig/überregional sowie regional bedeutender Verkehrsachsen her. Es wird vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient.

Folgende Hauptachsen des Bahn-Landesnetzes durchqueren den Salzlandkreis (siehe hierzu auch Kapitel 3.6.2) und sind entsprechend auch im ÖPNV-Plan 2020 - 2030 des Landes Sachsen-Anhalt verankert:

- Magdeburg – Calbe Ost – Bernburg/Köthen – Halle
- Schönebeck – Magdeburg – Zielitz – Stendal
- Magdeburg – Staßfurt – Güsten – Aschersleben/Sangerhausen – Erfurt
- Halle – Könnern – Bernburg/Aschersleben – Halberstadt (- Goslar)
- Aschersleben – Güsten – Bernburg – Köthen – Dessau

Der Salzlandkreis setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten gegenüber dem Aufgabenträger für den SPNV dafür ein, dass die im ÖPNV-Plan 2020 – 2030 genannten Zielstellungen und Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des SPNV in den entsprechenden Planungshorizonten umgesetzt werden. Zumindest sollen die zum Fahr-plan 2017/2018 mit SPNV befahrenen Strecken weiterhin erhalten und mit den entsprechenden Linien und Halten bedient werden.

Der SPNV wird ergänzt durch das Landesnetz Bus, in dem Busverkehre von besonderem Landesinteresse zusammengefasst sind. Diese verbinden zentrale Orte ohne Bahnanbindung untereinander bzw. fungieren als Zu-/Abbringer zur Bahn.

Folgende Verbindungen des Bus-Landesnetzes berühren den Salzlandkreis:

- Quedlinburg – Hoym – Aschersleben (Linie 140)
- Quedlinburg – Bad Suderode – Ballenstedt – Aschersleben (Linie 240)
- Lutherstadt Eisleben – Hettstedt – Aschersleben (Linie 410)

Der Salzlandkreis setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten gegenüber dem Aufgabenträger für das Bus-Landesnetz dafür ein, dass das bestehende Bus-Landesnetz im Bereich des Salzlandkreises aufrechterhalten und bei Bedarf entsprechend erweitert wird (z.B. Verbindung Magdeburg – Egel; derzeit Prüfung auf Aufnahme in das Landesnetz Bus).

## **Grundnetz**

Das Grundnetz als erste Ebene des Kreisnetzes verbindet die Mittel- und Grundzentren des Salzlandkreises außerhalb der Achsen des Landesnetzes. Mit der Vorhaltung eines grundlegenden, aus festen Fahrten bestehenden und soweit möglich vertakteten Fahrtenangebotes im Jedermannverkehr (d.h. die Fahrten verkehren nicht nur während der Schulzeit) wird damit die Vernetzung der Versorgungszentren im Landkreis sichergestellt.

Es werden die folgenden Bedienungsachsen innerhalb des Landkreises bzw. in benachbarte Zentren definiert. Auf den Achsen sind umsteigefreie und weitestgehend direkte Linienführungen umzusetzen. Wo sich Linien überlagern, sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten möglichst einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits).

Achse	Relation
A-1	Aschersleben – Hoym – Quedlinburg (Landesnetz Bus)
A-2	Egeln – Langenweddingen – Magdeburg
A-3	Schönebeck (Elbe) – Pömmelte – Barby (Elbe)
A-4	Schönebeck (Elbe) – Großmühlingen – Calbe (Saale)
A-5	Staßfurt – Ilberstedt – Bernburg (Saale)
A-6	Bernburg (Saale) – Plötzkau – Alsleben – Könnern
A-7	Aschersleben – Schneidlingen – Egeln
A-8	Staßfurt – Förderstedt – Wolmirsleben - Egeln

Bedienachsen im Grundnetz

## Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz übernimmt die Erschließung der Gemeinden des Landkreises abseits der nachfragestärkeren Achsen des Grundnetzes. Es bindet die Gemeinden in der Fläche an den nächstgelegenen zentralen Ort mit Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung an. Verbindungen zu anderen bzw. weiteren zentralen Orten können sich ergeben, wenn es der Schülerverkehr oder eine wirtschaftliche Linienführung erfordern. An definierten Punkten sind die Linien des Ergänzungsnetzes mit dem Grund- und Landesnetz zu verknüpfen.

Das Ergänzungsnetz wird wesentlich von den Erfordernissen des Schülerverkehrs geprägt. Darüber hinaus hat es ein an der Nachfrage orientiertes Grundangebot an festen Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs zu realisieren, ggf. ergänzt durch flexible Bedienung.

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

## Stadtverkehr

Lokale Bus-Stadtverkehre innerhalb des Landkreises sind weiterhin in der Kreisstadt Bernburg (Saale) sowie in Aschersleben, Schönebeck (Elbe) und Staßfurt zu betreiben. Sie dienen der Erschließung der eigentlichen Stadtbereiche und der Anbindung von Ortsteilen an die Zentren. 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. Die Erschließung durch die Stadtbus-Linien wird ergänzt durch das Angebot der in die Städte einfahrenden Regionalbuslinien. Dementsprechend sind die Linienverläufe von Stadt- und Regionalverkehr so aufeinander abzustimmen, dass sich eine optimale Erschließungswirkung ergibt. Verlaufen auf einzelnen Abschnitten mehrere Linien parallel, sind die Fahrtenlagen nach Möglichkeit so zu gestalten, dass weitestgehend gleichmäßige Fahrtenfolgen entstehen.

### **Stadtverkehr Aschersleben**

Der Stadtverkehr in Aschersleben ist kurzfristig (nach Beschlussfassung des vorliegenden Nahverkehrsplans) so zu optimieren und gegebenenfalls auszubauen, dass alle wesentlichen Stadtgebiete mit entsprechendem Aufkommen an das Stadtzentrum und an den Bahnhof angebunden werden. Dabei ist die Möglichkeit zu prüfen, die Bedienung der Achse A-1 ab der Haltestelle Aschersleben, Kaufland als Stadtverkehr in das Stadtbusnetz einzubinden. Die landesbedeutsame Linien 140, 240 und 410 sollen erschließende Funktionen im Stadtgebiet übernehmen.

Der Stadtverkehr ist mindestens montags-freitags im 60-Minuten-Takt und an den Wochenenden im 120-Minuten-Takt durchzuführen. Die Stadtverkehrslinien sind am Bahnhof mit dem SPNV, den Linien des Bus-Landesnetzes und untereinander sowie im Rahmen der Möglichkeiten mit dem übrigen nach Aschersleben einfahrenden Regionalbusverkehr zu verknüpfen.

### **Verknüpfung Landesnetz - Stadtverkehr**

In Aschersleben werden gesicherte Anschlussbeziehungen zwischen Stadtverkehr und SPNV in/aus Richtung Magdeburg weitestgehend realisiert. Für einige Anschlüsse sind die Umsteigezeiten am Bahnhof Aschersleben entweder mit weniger als 5 Minuten zu gering oder mit über 20 Minuten zu lang.

### **Alternative Bedienformen**

Jeder Bürger im Kreisgebiet hat das Recht auf Mobilität und einen Anspruch auf öffentliche Beförderungsleistungen. Die raumstrukturellen und verkehrsnachfrageseitigen Grundvoraussetzungen im Salzlandkreis erfordern eine wirtschaftliche Herangehensweise an die Angebotskonzeptionierung – insbesondere bei der Flächenerschließung. Wo außerhalb des Schülerverkehrs nur eine geringe 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.

Alternative Bedienformen sind dadurch gekennzeichnet, dass sie zum Teil nur bei tatsächlicher Nachfrage verkehren und damit bei schwachen Verkehrsströmen wirtschaftlicher sind. Die flexible Bedienung kann sich auf eine komplette Fahrt (mit festem oder flexiblem Linienweg) oder auch nur Teile einer Fahrt (Stich- und Umweg-fahrten) bzw. einzelne Haltestellen beziehen.

Als Maß für die Einführung alternativer Betriebsformen kann das Absinken der Nachfrage auf unter 5 Personenfahrten je Stunde und Richtung gelten.

Im Salzlandkreis ist als bedarfsgesteuerte Bedienform vorrangig das bereits erprobte System Rufbus einzusetzen.

Bezüglich der Anmeldefristen ist zu prüfen, ob Fahrtenanmeldungen künftig bis 60 Minuten vor der im Fahrplan ausgedruckten Abfahrtszeit ermöglicht werden können. Die Anmeldung selbst muss unkompliziert und täglich über eine einheitliche Telefon-nummer abzuwickeln sein. Weiterhin ist folgendes zu gewährleisten:

- Herstellung von Anschlüssen der Rufbusfahrten an den weiterführenden SPNV und ÖSPV an definierten Verknüpfungspunkten
- Fahrpreis für Rufbusfahrten gemäß marego-Tarif; bei höheren Bedienqualitäten (z.B. haustürnahe Bedienung) ggf. Erhebung eines Komfortzuschlags
- Überführung von Rufbusfahrten, die dauerhaft eine hohe Nachfrage aufweisen, in feste Linienfahrten
- Einbindung von Unternehmen des örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbes, so weit dies wirtschaftlich darstellbar und die Verfügbarkeit der erforderlichen Fahrzeuge sichergestellt ist

Als bedarfsorientierte Bedienungsform kommt auch das ServiceBus-Konzept in Betracht, eine Grundidee aus dem Landkreis Mansfeld-Südharz, die auf eine leichter steuerbare Nachfragebündelung abzielt.

Dieses Konzept ist wie folgt gekennzeichnet:

- Einsatz in Teilräumen mit Bedienungslücken außerhalb des Schülerverkehrs und nur niedriger ÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr
- Betrieb nur an ausgewählten Wochentagen mit einem verdichteten Fahrtenangebot gegenüber täglicher (dünner) Bedienung
- Ausrichtung der Fahrten auf den nächstgelegenen zentralen Ort, der wesentliche Verwaltungs-, Einkaufs- und Dienstleistungsfunktionen für die anzubindenden Orte wahrnimmt
- Verknüpfung mit dem SPNV und den weiterführenden Regionalbuslinien analog dem Rufbus

Die Bedientage müssen hierbei so gewählt werden, dass die potenziellen Fahrgäste möglichst viele Erledigungen mit dem eingeschränkten Fahrtenangebot abwickeln können (z.B. Behördengang, Arztbesuch, Einkauf), gleichzeitig aber ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz sichergestellt ist (unterschiedliche Bedientage auf den einzelnen in Betracht kommenden Linien). Mit der Beschränkung der Bedientage kann den Bedürfnissen von Berufspendlern nicht mehr Rechnung getragen werden, so dass das ServiceBus-Konzept nur dort angewendet werden sollte, wo nur sehr geringe Berufspendlerpotenziale für den ÖSPV bestehen.

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.

Generell bedarf die Entscheidung für eine alternative Bedienung einer vorherigen detaillierten Überprüfung der konkreten Bedingungen im zu bedienenden Teilraum. Die Einführung kann in der

Regel nur schrittweise erfolgen; Betriebserfahrungen sind permanent zu erfassen und auszuwerten und bei der weiteren Ausgestaltung des jeweiligen Systems zu berücksichtigen.

Die Akzeptanz einer alternativen Bedienung hängt maßgeblich von deren Bewerbung 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.

Die Besonderheiten der Nutzung der flexiblen Bedienformen (Anmeldezeiten, Anmeldewege, verbindliche Richtzeiten, etc.) sind daher den Fahrgästen in geeigneter Weise verständlich und logisch aufgebaut zu vermitteln, u.a. im Fahrplanbuch, auf der Internetseite des Verkehrsunternehmens, an betroffenen Haltestellen, über Informationsveranstaltungen und spezielle Flyer.

Das Rufbusangebot im Landkreis ist aktuell sehr rudimentär ausgeprägt. Es ist daher zu prüfen, inwieweit die Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) als Bestellmöglichkeit genutzt werden können.

## Erreichbarkeit zentraler Orte

Aus dem zentralen Bereich eines Ortes soll der nächstgelegene zentrale Ort gleicher oder höherer Stufe in einer angemessenen Reisezeit und möglichst ohne Umstieg erreichbar sein. Gleiches gilt für die Anbindung von Ortsteilen an den zentralen Bereich des Ortes. Grundsätzlich sollen Reisezeiten angeboten werden, die in einem akzeptablen Verhältnis zu den Verkehrsmitteln des MIV stehen. Die anzustrebenden Verbindungsqualitäten zeigt folgende Tabelle; angegeben sind die reinen Fahrzeiten ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Wartezeit auf das erste Verkehrsmittel.

Lage des Quellortes		Erreichbarkeit	
		nächster zentraler Ort	Fahrzeit [Minuten] / Umsteigehäufigkeit
Mittelzentrum	zentraler Bereich	Mittel-, Oberzentrum	45/1
	Ortsteile (Teilflächen)	Mittelzentrum	(30/0)
Grundzentrum	zentraler Bereich	Grund-, Mittelzentrum	45/0
	Ortsteile (Teilflächen)	Grundzentrum	(30/0)
Ort ohne zentral-örtliche Funktion	zentraler Bereich	Grund-, Mittelzentrum	45/0
	Ortsteile (Teilflächen)	Grundzentrum	60/1

Klammerwerte beziehen sich auf Verbindungen zum zentralen Bereich innerhalb des Quellortes

Anzustrebende Erreichbarkeit zentraler Orte

## Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG fordert die Herstellung voll-ständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022. Dies bedarf zwingend einer ganzheitlichen Betrachtung von

- Haltestelleninfrastruktur inkl. Zuwegung



- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Betrieb und Unterhaltung der Anlagen sowie
- Information und Kommunikation

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

## **Umsetzung der Barrierefreiheit**

Die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit der Haltestellen hat nach den anerkannten Regeln der Technik und den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen. Mindestforderungen hierbei sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zur Haltestelle aus dem örtlichen Wegenetz (Einrichtung abgesenkter Borde, regelwerkskonformer Rampen etc.)
- Realisierung der erforderlichen Höhe der Bussteige (mindestens 16 cm) in Abstimmung mit der Einstiegshöhe der einzusetzenden Niederflurbusse mit dem Ziel der Minimierung der verbleibenden Reststufenhöhe und Spaltbreite im Zusammenspiel von Bahnsteig und Fahrzeug; dazu Ausstattung mit Sonderbordsteinen, die ein verschleißarmes und komfortables Auflaufen der Busreifen ermöglichen und somit die verbleibenden Spaltmaße verringern
- Realisierung der vorgeschriebenen Mindestbreiten (in Abhängigkeit von der verfügbaren Straßenraumbreite); Sicherstellung einer Durchgangsbreite von mindestens 1,50 m zwischen Bordstein und Einbauten
- rutschhemmende Oberflächenbelege für die Warteflächen
- taktile Oberflächengestaltung durch Bodenindikatoren (u.a. Boden Indikatoren basiertes, kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld auf Höhe der Einstiegszone des Fahrzeugs, Blindenleitstreifen etc.)
- optisch kontrastierende Gestaltung der Warteflächen und der Einbauten bzw. Ausrüstungen
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformationen
- Aushänge (Fahrplan, Liniennetz etc.) in auch für ältere Menschen lesbarer Schrift und durch Kinder und Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer erreichbarer Höhe (mittlere Sichthöhe etwa 1,3 m, keine Blockade des Zugangs durch Sitzgelegenheiten)

Die Standards ergeben sich aus den Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Aufzählung gibt nachrichtlich den aktuellen Stand wieder. Barrierefreies Bauen ist ein stetig fortlaufender Prozess. Künftige Änderungen der Regelwerke bzw. Weiterentwicklungen der Technik sind zu beachten.

Da bisher noch keine detaillierte Übersicht zum Stand der Barrierefreiheit der Haltestellen im Salzlandkreis (einschließlich der Zuwegung und der Haltestellenausstattung) vorhanden ist, muss kurzfristig ein Haltestellenkataster erarbeitet werden.

Bei der Aufstellung des Katasters sind alle für die Bewertung der Barrierefreiheit relevanten Aspekte zu erfassen. Das betrifft die bauliche Gestaltung der Haltestelle, die Haltestellenausstattung und die Zuwegung zur Haltestelle. Hierfür von der NASA vorgegebene Standards sind zu beachten. Außerdem sind die Haltestellenfrequentierung und die sich im Umfeld befindlichen Einrichtungen mit erhöhtem Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Personen zu ermitteln.

Erst mit dem Vorliegen eines kompletten Haltestellenkatasters kann eine Aussage getroffen werden, welche konkreten Maßnahmen an den einzelnen Haltestellen umgesetzt werden müssen und welcher zeitliche und finanzielle Aufwand dazu insgesamt erforderlich ist. Gleichzeitig bildet das Kataster die Grundlage für die Festlegung einer Prioritätenliste und die Definition von Ausnahmen.

## 7.5 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Raumstruktur
Anlage 2	Standorte der Schulen im Salzlandkreis
Anlage 3	Fahrschüler (Schuljahr 2017/18)
Anlage 4-1	Linienetz IST im ÖPNV des Salzlandkreises
Anlage 4-2	Linien Daten zum Regionalverkehr im Salzlandkreis
Anlage 5	Touristische Ziele
Anlage 6	Ziele im Alltagsverkehr
Anlage 7-1	Bedienachsen
Anlage 7-2	Erschließung der Stadt Bernburg (Saale)
Anlage 7-3	Erschließung der Stadt Schönebeck (Elbe)
Anlage 7-4	Erschließung der Stadt Aschersleben
Anlage 7-5	Erschließung der Stadt Staßfurt
Anlage 7-6	Mindestbedienung im Ergänzungsnetz
Anlage 8-1	Verbundgebiet marego.
Anlage 8-2	Tarif im Verkehrsverbund marego.