



Landkreis Altenburger Land NAHVERKEHRSPLAN

2021-2025



Altenburger Land



Impressum

Aufgabenträger

für den straßengebundenen
Öffentlichen Personennah-
verkehr

Landkreis Altenburger Land
Fachbereich 4 – Ordnungsangelegenheiten
Lindenaustraße 9
04600 Altenburg
Telefon (03447) 586-0
Internet: www.altenburgerland.de
E-Mail: landratsamt@altenburgerland.de

Verkehrsverbund

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

Bearbeitung

Ronny Thieme	Landkreis Altenburger Land
Mario Klocke	Landkreis Altenburger Land
Ron Böhme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Sven Heider	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Hendrik Oehme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Sebastian Schüttlöffel	Mitteldeutscher Verkehrsverbund

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

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

Aufstellung: Altenburg / Leipzig: 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1. Rahmenbedingungen	7
2. Bestandsaufnahme	8
2.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur	8
2.1.1. Einordnung des Untersuchungsgebiets.....	8
2.1.2. Raumstruktur.....	10
2.1.3. Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	12
2.2. Schulstruktur	13
2.3. Regionalbedeutsame Ziele.....	14
2.4. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs	16
2.4.1. Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr	16
2.4.2. Verkehrsangebot im StPNV.....	18
2.4.3. Taxiverkehre	21
2.5. Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme	21
2.5.1. Grundlagen	22
2.5.2. Schienenpersonennahverkehr.....	22
2.5.3. Regionaler und städtischer Busverkehr	23
2.5.5. Schülerbeförderungsströme	25
2.5.6. Motorisierter Individualverkehr	25
2.6. Tarif.....	26
2.6.1. Tarifsysteem im MDV	27
2.6.2. Tarifliche Besonderheiten und Sonderregelungen.....	28
2.7. Kundeninformation und Vertrieb	28
2.7.1. Einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure	29
2.7.2. Fahrplaninformation	29
2.7.3. Vertriebswege	32
2.7.4. Kundenservice und Beschwerdemanagement.....	33
2.7.5. Image- und Kampagnenarbeit.....	33
2.8. Infrastruktur und Fahrzeuge	34
2.9. Barrierefreiheit.....	36
2.10. Organisation	38

3. Festlegungen der Bedienungsstandards und des Leistungsangebots.....	40
3.1. Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen.....	40
3.2. Netzgliederung.....	45
3.2.1. Standards des Leistungsangebots	46
3.2.2. Grundangebot des StPNV im Landkreis Altenburger Land	48
3.2.3. Erweitertes Verkehrsangebot des StPNV im Landkreis Altenburger Land	50
3.3. Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums	52
3.4. Flexible Bedienformen.....	53
3.5. Verknüpfungspunkte	54
3.6. Anschlusssicherung	57
3.7. Schülerbeförderung.....	58
3.8. Regionalbedeutsame Ziele.....	60
3.9. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge.....	61
3.10. Kundeninformation und Service	64
3.11. Tarif	67
3.12. Barrierefreiheit	67
3.12.1. Haltestellen.....	71
3.12.2. Fahrzeuge	74
3.12.3. Information und Kommunikation	74
4. Bewertung des StPNV.....	76
4.1. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten .	76
4.1.1. Das 1-h- und 2-h-Takt-Netz.....	76
4.1.2. Das Stadtnetz.....	79
4.1.3. Das Ergänzungsnetz.....	82
4.1.4. Erschließung des Verkehrsraums.....	83
4.1.5. Flexible Bedienformen.....	86
4.1.6. Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung	87
4.1.7. Anschlusssicherung	89
4.1.8. Regionalbedeutsame Ziele.....	89
4.2. Beförderungsströme.....	91
4.3. Information und Service	94
4.4. Infrastruktur und Fahrzeuge	95

4.5.	Barrierefreiheit.....	97
4.5.1.	Haltestellen	97
4.5.2.	Fahrzeuge.....	100
4.5.3.	Information und Kommunikation	101
4.6.	Umsetzungsanalyse NVP 2014 und weitere Meilensteine.....	103
5.	Verkehrspolitische Zielsetzung/Leitlinien	105
6.	Gestaltung des StPNV.....	109
6.1.	Laufende und geplante ÖPNV-Projekte des Landkreises	109
6.2.	Entwicklung des Strecken-/Linienetzes	111
6.2.1.	Maßnahmen zum Liniennetz	111
6.2.2.	Verflechtung mit benachbarten Zentren.....	112
6.3.	Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger	113
6.3.1.	Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung	113
6.3.2.	Integration flexibler Bedienformen	115
6.3.3.	Multimodalität.....	116
6.4.	Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten	118
6.4.1.	Anbindung regionalbedeutsamer Ziele	118
6.4.2.	Information und Service	118
6.4.3.	Infrastruktur und Fahrzeuge	118
6.4.4.	Ortserschließung durch Haltestellen.....	119
6.5.	Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten.....	120
6.6.	Barrierefreiheit im StPNV	120
6.7.	Maßnahmenübersicht und Priorisierung	121
7.	Verkehrsprognose.....	124
7.1.	Raum- und Bevölkerungsstruktur	124
7.2.	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	127
7.2.1.	Grundlagen	127
7.2.2.	Methodik	128
7.2.3.	Ergebnisse	129
8.	Linienbündelung und Leistungsvergabe.....	132
9.	Finanzierung des StPNV.....	134

9.1. Finanzierungsgrundsätze	134
9.2. Entwicklung der Finanzierung	136
9.3. Finanzierungs- und Investitionsplan	137
10. Mitwirkungs- und Beteiligungsprozess	138
Abkürzungsverzeichnis	140
Abbildungsverzeichnis	141
Tabellenverzeichnis	142
Kartenverzeichnis	144
Anlagenverzeichnis.....	145

1. RAHMENBEDINGUNGEN

Der Landkreis Altenburger Land ist als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in seinem Gebiet zuständig. Er plant, organisiert und finanziert somit das Angebot des StPNV und ist verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan (NVP) gemäß dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (§§ 5 und 6 ThürÖPNVG) zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird im Landkreis Altenburger Land durch den Freistaat Thüringen organisiert, der als Aufgabenträger für den SPNV agiert.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Altenburger Land ist nach seiner letzten Fortschreibung im Jahr 2014 nun erneut fortzuschreiben. Anpassungsbedarfe ergeben sich beispielsweise durch die Veränderungen des Bevölkerungsstands, Anforderungen des Klimaschutzes sowie laufende Projekte zur Weiterentwicklung des ÖPNV, insbesondere das Vorhaben „Schmölln macht mobil“ bzw. „Regionalverkehr verbindet“. Der Planungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans beginnt ab 2021.

Durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Altenburger Land wird die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung für alle Akteure des StPNV festgeschrieben. Dafür werden im Folgenden zunächst eine Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrsbedingungen des StPNV durchgeführt und Bedienungsstandards definiert. Anhand dieser Ausführungen wird dann der StPNV im Landkreis bewertet und eine Umsetzungsanalyse des zurückliegenden Nahverkehrsplans durchgeführt. Anschließend werden die verkehrspolitischen Zielsetzungen dargestellt, um näher auf grundlegende Gestaltungsmöglichkeiten und -ziele im StPNV einzugehen. Eine Verkehrsprognose über die zukünftige Entwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land wird als weitere wichtige Dimension der Nahverkehrsplanung beschrieben. Weitere Betrachtungsfelder sind zudem die Finanzierung des StPNV sowie die Aufstellung eines Investitionsplans.

Für die Nahverkehrsplanung berücksichtigt der Landkreis Altenburger Land die Belange weiterer wichtiger Akteure des ÖPNV und führt Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) durch. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden verschiedene gesetzliche Regelungen sowie die überregionalen, regionalen und lokalen Planungen berücksichtigt. Eine Übersicht dazu kann ANLAGE 1 entnommen werden.

2. BESTANDSAUFNAHME

Das Ziel der Bestandsaufnahme ist es, die derzeitige Situation im Landkreis Altenburger Land zu analysieren. Dafür werden die Raum- und Bevölkerungsstruktur, das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, die Beförderungsströme, der Tarif, das Angebot an Informationen und Service, die Infrastruktur und die Organisation betrachtet.

2.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1. Einordnung des Untersuchungsgebiets

Der vorliegende Nahverkehrsplan wird für den Nahverkehrsraum des Landkreises Altenburger Land aufgestellt. Der Landkreis Altenburger Land liegt im Osten des Freistaates Thüringen (Planungsregion Ostthüringen) und umfasst neben der Kreisstadt Altenburg vier Städte und 25 Gemeinden, welche sich flächendeckend zu Verwaltungsgemeinschaften zusammen- bzw. an Städte angeschlossen haben. Insgesamt umfasst der Landkreis Altenburger Land mehr als 200 Ortschaften (Stand: 2018).

Der Landkreis Altenburger Land ist seit 2005 Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) und damit Mitglied beziehungsweise Gesellschafter des Verbundes. Der MDV hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit seinen Partnern für die Menschen in Mitteldeutschland einen integrierten, kundenfreundlichen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu realisieren – mit einem einheitlichen Tarifangebot, abgestimmten Linienetzen und Fahrplänen sowie einem übergreifenden Service. Der MDV ist sowohl Dienstleister für die Kunden des ÖPNV als auch für seine Gesellschafter, die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger¹. Als Aufgabenträger für den SPNV ist der Freistaat Thüringen Gesellschafter und Verbundpartner im MDV².

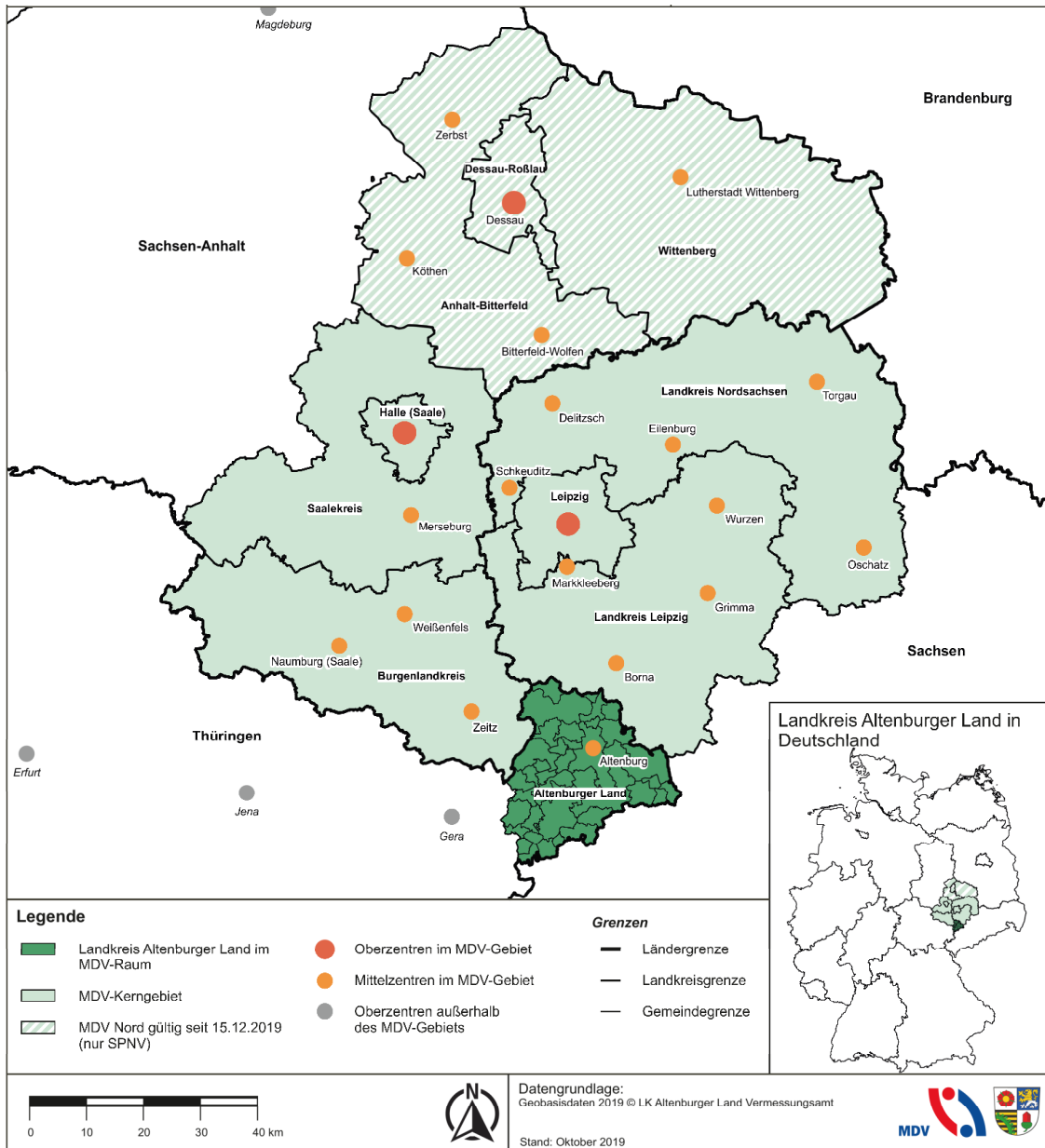
Die räumliche Einordnung innerhalb des MDV kann in der KARTE 1 nachvollzogen werden.

¹ Für weiterführende Informationen siehe www.mdv.de.

² Alle Regelungen zum SPNV sind aus dem Nahverkehrsplan des Landes Thüringen zu entnehmen. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Altenburger Land wird daher nur auf den SPNV eingegangen, wenn ein unmittelbarer Bezug auf den Busverkehr vorhanden ist.



Karte 1: Lage des Landkreises Altenburger Land im Gebiet des MDV



2.1.2. Raumstruktur

Die Raumstruktur wird im Wesentlichen charakterisiert durch das System der Zentralen Orte, Entwicklungskorridore und Raumkategorien. Hierzu sind für den Landkreis Altenburger Land das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und der Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen, welcher sich in Fortschreibung befindet und als Entwurf vorliegt, heranzuziehen³.

Das vierstufige System der Zentralen Orte in Thüringen, bestehend aus Oberzentrum, Mittelzentrum (ggf. mit Teilfunktionen eines Oberzentrums) und Grundzentrum, repräsentiert verschiedene übergemeindliche Entwicklungs- und Versorgungsfunktionen im jeweiligen Wirkungs- und Verflechtungsbereich. Aus diesem Grund ist die Erreichbarkeit solcher Orte von besonderer Bedeutung. Sie muss im Nahverkehrsplan angemessene Berücksichtigung finden (siehe TABELLE 1).

Tabelle 1: Übersicht der Zentralen Orte im Landkreis Altenburger Land

Grundzentrum (Funktionsteilung)	Mittelzentrum (Funktionsteilung)	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums	Oberzentrum
Meuselwitz/ Lucka	Schmölln/ Gößnitz	Altenburg	-

Quelle: Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025.

Die Struktur des Systems der Zentralen Orte wird durch Entwicklungskorridore ergänzt, die sowohl für regional als auch für überregional bedeutsame Achsen die jeweiligen Zentralen Orte verbinden. Eine weitere Möglichkeit zur Untergliederung des Landkreises Altenburger Land bieten die Raumkategorien. Das raumordnerische Gebietsraster kann zur Bewertung von Entwicklungsprozessen und strukturellen Unterschieden der Teilräume herangezogen werden, ohne spezielle Gegebenheiten zu vernachlässigen. Die Raumkategorien sind in erster Linie siedlungsstrukturell abgegrenzte Räume, die in

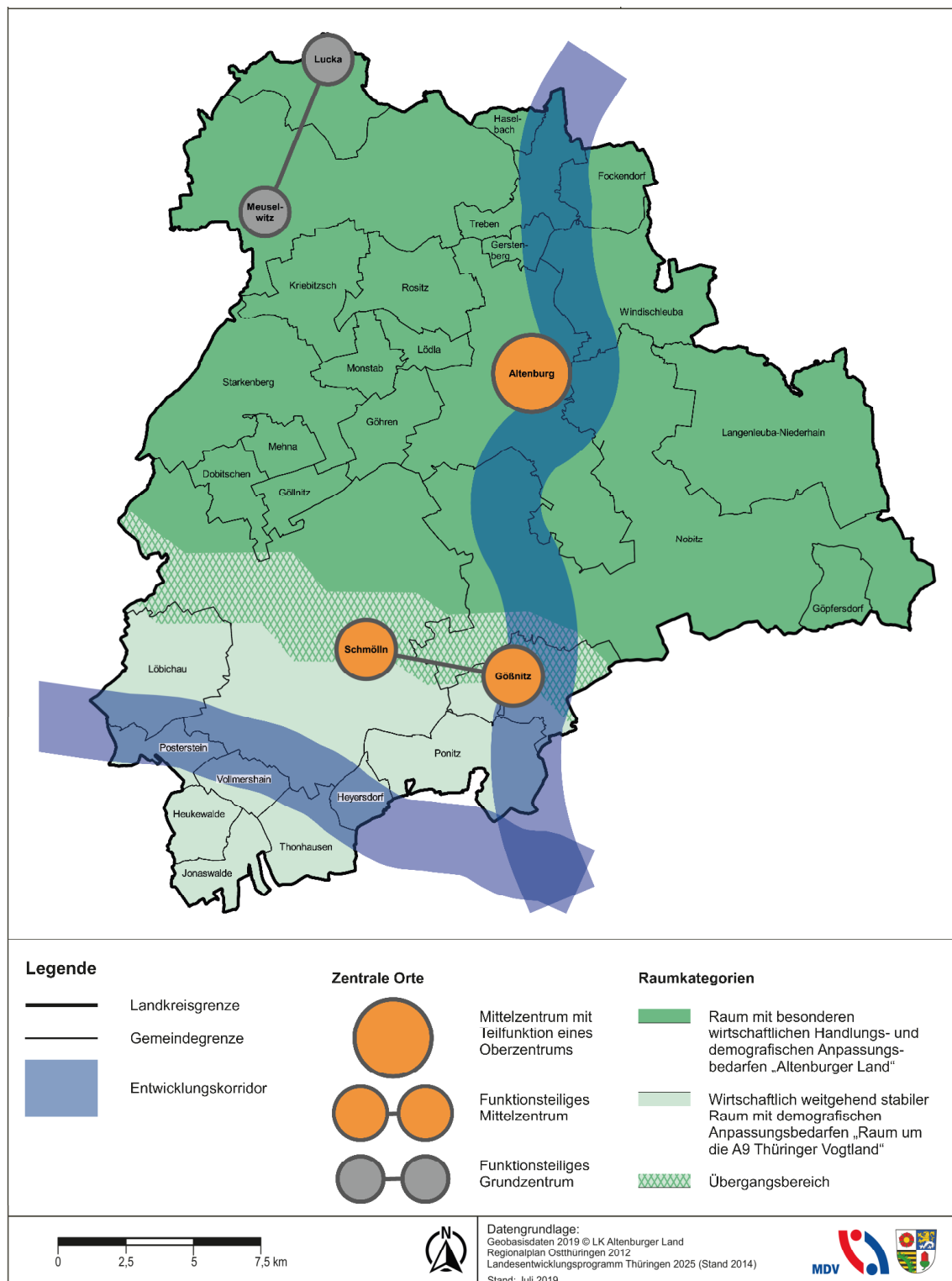
- Raum mit besonderen wirtschaftlichen Handlungs- und demografischen Anpassungsbedarfen „Altenburger Land“,
- wirtschaftlich weitgehend stabilen Raum mit demografischen Anpassungsbedarfen „Raum um die A 9/Thüringer Vogtland“ und einen
- dazwischen gelegenen „Übergangsbereich“

³ Die genaue Definition und Funktionsbestimmung der hier verwendeten raumstrukturellen Kriterien kann dem Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und dem Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen entnommen werden.



unterschieden werden. In *KARTE 2* können die Gemeindegliederung, die zentralörtliche Gliederung, die Entwicklungskorridore sowie die Raumkategorien für den Landkreis Altenburger Land nachvollzogen werden.

Karte 2: Raumstruktur im Landkreis Altenburger Land



2.1.3. Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Neben der Raumstruktur liefert auch die Bevölkerungsstruktur wichtige Erkenntnisse zur Analyse des Landkreises Altenburger Land und damit zur Einschätzung von Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung. Bei der Betrachtung wird vor allem auf die Einwohnerzahlen, Altersstruktur, Beschäftigten- und Pendler- sowie Schülerzahlen fokussiert. Für den Landkreis Altenburger Land sind die verschiedenen Strukturdaten der Bevölkerung in TABELLE 2 dargestellt. Ergänzend kann in ANLAGE 2 eine Karte zur Einwohnerdichte, in ANLAGE 3 eine Karte zur Beschäftigtendichte am Arbeitsort, in ANLAGE 4 eine Karte zur Beschäftigtendichte am Wohnort, in ANLAGE 5 eine Karte zu den Auspendlern, in ANLAGE 6 eine Karte zu den Einpendlern, in ANLAGE 7 eine Karte zum Pendlersaldo und in ANLAGE 8 eine Tabelle zu den Strukturdaten der Kommunen eingesehen werden.

Tabelle 2: Übersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

		Landkreis Altenburger Land		Thüringen	
		2012	2018	2012	2018
Einwohner	insgesamt	94.749	90.118	2.170.460	2.143.145
	männlich	46.309	44.138	1.068.127	1.060.814
	weiblich	48.440	45.980	1.102.333	1.082.331
Fläche in km²		569	569	16.202	16.202
Einwohnerdichte: EW/km²		166	158	134	132
Kommunen (davon Städte)		38 (5)	35 (5)	878 (126)	821 (124)
Alters- verteilung	unter 6	3.819	4.003	103.773	110.961
	6 bis unter 15	6.050	6.317	148.528	161.294
	15 bis unter 18	1.801	2.120	44.220	52.052
	18 bis unter 25	4.799	3.823	139.859	117.982
	25 bis unter 30	4.678	3.026	136.030	100.492
	30 bis unter 65	47.512	43.488	1.088.126	1.049.074
	über 65	26.090	27.341	509.924	551.290
SV-pflichtig Beschäftigte: am Wohnort		34.500	34.041	844.262	860.989
SV-pflichtig Beschäftigte: am Arbeitsort		27.607	27.806	773.749	805.987
Einpendler über jeweilige Gebietsgrenze		6.263	7.011	55.960	69.558
Auspendler über jeweilige Gebietsgrenze		13.174	13.269	127.800	125.227
Pendlersaldo		-6.911	-6.258	-71.840	-55.669

Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik, <https://statistik.thueringen.de/datenbank/>; abgerufen: 15.07.2019.

Aus diesen und den gemeindebezogenen Daten in ANLAGE 8 können unterschiedliche Erkenntnisse gewonnen werden. Im Folgenden werden beispielhaft einige Merkmale erläutert. Der Landkreis Altenburger Land hat circa 4,2 Prozent aller Einwohner Thüringens. Die bevölkerungsreichste Stadt ist Altenburg mit ungefähr 32.000 Einwohnern und einer Einwohnerdichte von fast 700 EW/km². Die geringste Einwohnerzahl hat die Gemeinde Heyersdorf mit ca. 120 Einwohnern. Die Gemeinde Heukewalde hat mit 31 EW/km² die geringste Einwohnerdichte im Landkreis. Insgesamt sind die Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die Städte und Gemeinden des Landkreises heterogen verteilt. Die Spannweite reicht von ca. 40 bis 11.000 Personen. Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Altenburger Land arbeiten in Altenburg, die wenigsten in der Gemeinde Heyersdorf. Bei Betrachtung der Pendlerbewegungen im Landkreis zeigt sich, dass es in den Gemeinden Heukewalde, Heyersdorf und Göpfersdorf weniger als 100 Personen gibt, die die Gemeindegrenze zur Ausübung ihrer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung überschreiten, den höchsten Wert hat die Stadt Altenburg mit ca. 12.000 Personen. Die Berufspendler stellen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, ein hohes Verkehrsnachfragepotenzial dar.

2.2. Schulstruktur

Bei Betrachtung der über 40 Schulstandorte mit insgesamt fast 9.300 Schülern im Landkreis Altenburger Land zeigt sich, dass das Mittelzentrum Altenburg (ca. 5.100 Schüler) sowie die Städte Schmölln und Meuselwitz (1.025 bzw. 840 Schüler) eine besondere Bedeutung für die Schülerbeförderung aufweisen. Die Schulen sind im Landkreis über alle Gemeinden verteilt, eine stärkere Schulkonzentration ist in Altenburg und Schmölln festzustellen. Eine Übersichtskarte zu den Schulstandorten, differenziert nach Schultypen und Schülerzahlen, zeigt die ANLAGE 9. Die Schülerentwicklung wird in TABELLE 3 und die wesentlichen Merkmale der Schülerbeförderung werden in KAPITEL 3.7 dargelegt.

Tabelle 3: Schulentwicklung im Landkreis Altenburger Land

Schulart	Schuljahr 2012/2013		Schuljahr 2018/2019	
	Schüler	Schulen	Schüler	Schulen
Grundschule	2.579	20	2.735	20
Regelschule	1.896	11	2.222	11
Thüringische Gemeinschaftsschule	305	1	297	1
Gymnasium	2.265	5	2.097	5
Förderschule	313	3	328	3
Berufsbildende Schulen	1.700	2	1.606	2
Summe	9.058	42	9.285	42

Im Rahmen des Schulnetzplans 2020-2025 kam es gemäß Kreistagsbeschluss im Juli 2020 zu Veränderungen verschiedener Schulstandorte (Kooperation von GS Gößnitz i.V.m. GS Ponitz, Kooperation von GS Thonhausen i.V.m. GS Großstechau sowie Kooperation von RS Lucka mit RS Meuselwitz).

2.3. Regionalbedeutsame Ziele

Neben der generellen Raum- und Bevölkerungsstruktur sind konkrete regionalbedeutsame Ziele im Landkreis Altenburger Land zu beachten, die spezifische Mobilitätsbedürfnisse hervorrufen und daher für den ÖPNV erhöhte Relevanz besitzen. Der Betrachtungsebene des Nahverkehrsplans entsprechend handelt es sich hierbei um eine Auswahl der wichtigsten aus der Vielzahl an möglichen Zielen, welche zudem mehr als nur lokale Bedeutung haben. Insgesamt wurden ca. 45 kreisweit verteilte Ziele aus verschiedenen Kategorien (vgl. ABBILDUNG 1) ausgewählt. Zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner des Landkreises bzw. von Besuchern/Einpendlern ist die Erreichbarkeit dieser Ziele auch und gerade mit dem ÖPNV im Sinne einer hochwertigen infrastrukturellen Erschließung als Standortvorteil geboten.

Diese besonderen Ziele mit erhöhtem Verkehrsnachfragepotenzial sind nachstehend in der KARTE 3 verortet und in den ANLAGEN 10 bis 15 bzgl. ihrer aktuellen Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt. Neben den bedeutsamen Zielen innerhalb des Landkreises stellen die Städte Leipzig, Gera sowie Zwickau mit ihren vielfältigen Möglichkeiten in Bereichen wie beispielsweise Arbeitsmarkt, medizinische Versorgung, Aus- und Weiterbildung, Einkaufsgelegenheiten sowie Freizeitgestaltung für die Bewohner des

Landkreises Altenburger Land einen wichtigen Bezugspunkt und somit einen Mobilitätsschwerpunkt dar. Zudem können in diesen Städten zahlreiche Nah- und Fernverkehrsverbindungen des Eisenbahnverkehrs erreicht werden. Die ÖPNV-Anbindung dieser Städte aus dem Landkreis Altenburger Land erfolgt durch insgesamt fünf SPNV-Linien (siehe TABELLE 4) und die Buslinie 412 (nach Leipzig) sowie die Linie 353 (nach Gera). Durch die S-Bahn besteht aus dem Landkreis auch eine direkte Verbindung zum internationalen Flughafen Leipzig/Halle.

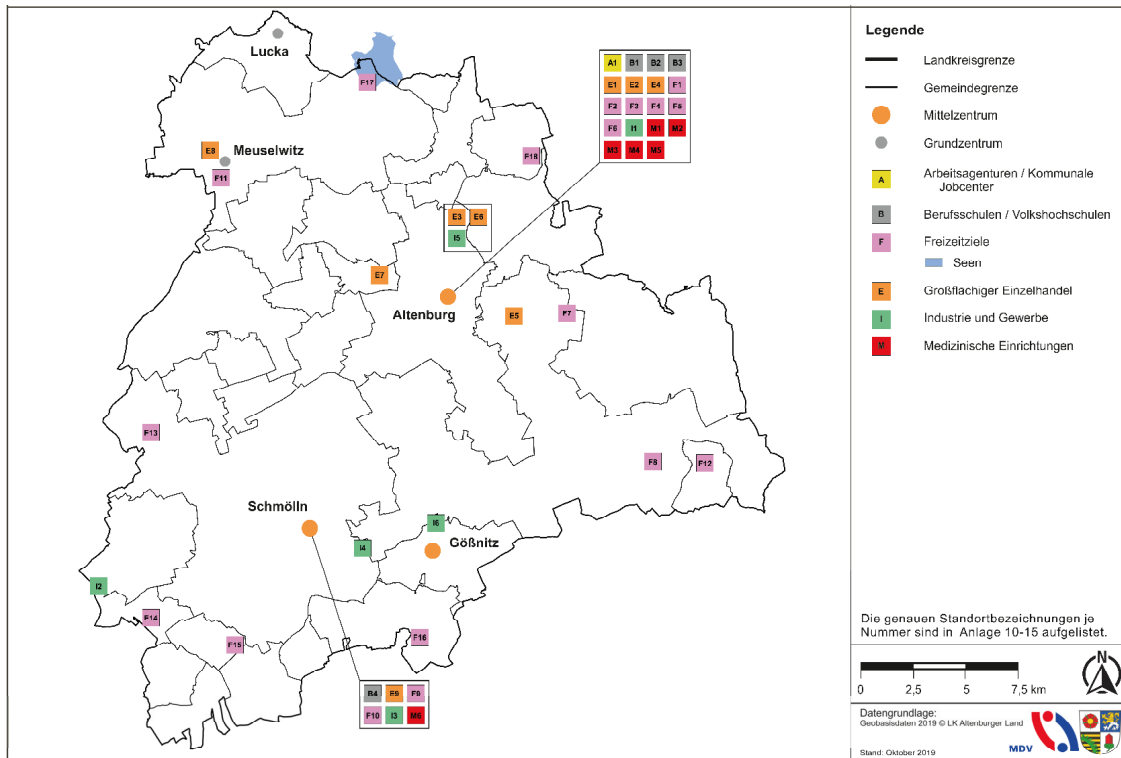
Abbildung 1: Regionalbedeutsame Ziele mit Zielgruppen



Für alle regionalbedeutsamen Ziele ist nach Analyse und Vergleich mit den Festsetzungen (KAPITEL 3) eine Bewertung (KAPITEL 4) der ÖPNV-Anbindung vorzunehmen. In Folge sind ggfs. Maßnahmen (KAPITEL 6) zu entwickeln, soweit die ÖPNV-Anbindung regionalbedeutsamer Ziele Mängel aufweisen sollte.



Karte 3: Regionalbedeutsame Ziele im Landkreis Altenburger Land



2.4. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs

Das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) und dem Taxiverkehr. Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird nach einer kurzen Übersicht des Verkehrsangebots des SPNV vor allem das Angebot des StPNV differenziert dargestellt⁴. Die Analyse bezieht sich auf das Fahrplanangebot des Jahresfahrplans 2019 im Landkreis Altenburger Land. Die Berücksichtigung anderer Fahrplanstände ist an den betreffenden Stellen kenntlich gemacht.

2.4.1. Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr

Der SPNV bildet das stabile Rückgrat des Nahverkehrs im Landkreis und deckt viele Verbindungen zwischen Orten im Landkreis Altenburger Land ab (7 Stationen). Zudem stellt der Eisenbahnverkehr eine vertaktete und schnelle Verbindung zum zugeordneten

⁴ Der SPNV wird durch den Freistaat Thüringen als Aufgabenträger in einem eigenen Nahverkehrsplan geregelt. Daher erfolgt an dieser Stelle nur eine kurze nachrichtliche Darstellung des Angebots.

Oberzentrum Gera bzw. zu den benachbarten Oberzentren Leipzig und Zwickau her. Die Verläufe und Stationen der einzelnen Linien können in ANLAGE 16 nachvollzogen werden. Die TABELLE 4 zeigt eine Übersicht der SPNV-Linien und deren Taktangebot.

Tabelle 4: SPNV-Angebot im Landkreis Altenburger Land

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienverlauf	grundsätzliche Taktung Mo – Fr in min
RE 1	DB Regio AG	[Glauchau] – Gößnitz – Schmölln – [Gera – Erfurt – Göttingen]	120
RE 3	DB Regio AG	Altenburg – Schmölln – [Gera – Erfurt]	120
RB 37	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Erzgebirgsbahn	[Glauchau] – Gößnitz	120
S5	DB Regio AG	[Halle (Saale) Hbf – Leipzig/Halle Flug- hafen – Leipzig Hbf (tief) – Böhlen] – Altenburg – Gößnitz – [Zwickau]	60 Altenburg Ri. Leipzig
S5X			120 Altenburg Ri. Zwickau
			60 (weniger Haltepunkte)

Fahrplanstand: Jahresfahrplan 2019

Der SPNV ermöglicht an den angeschlossenen Stationen im Landkreis Altenburger Land einen hohen **Angebotsumfang** im Tagesverkehr: Altenburg (4 Abfahrten pro Stunde), Gößnitz (4,5 Abfahrten pro Stunde), Lehdorf (2 Abfahrten pro Stunde), Schmölln (2 Abfahrten pro Stunde), Treben-Lehma (2 Abfahrten pro Stunde). Nur Ponitz und Nöbdenitz stehen hier etwas zurück (je 1 Abfahrt pro Stunde).

Auch der **Bedienzeitraum** hat an den angeschlossenen Stationen im Landkreis Altenburger Land ein sehr hohes Niveau erreicht:

- Altenburg (letzte Abfahrt Mo-Fr 23:56 Uhr),
- Gößnitz (letzte Abfahrt Mo-Fr 00:09 Uhr),
- Lehdorf (letzte Abfahrt Mo-Fr 00:04 Uhr),
- Schmölln (letzte Abfahrt Mo-Fr 23:28 Uhr),
- Treben-Lehma (letzte Abfahrt Mo-Fr 00:58 Uhr),
- Ponitz (letzte Abfahrt Mo-Fr 00:22 Uhr) und
- Nöbdenitz (letzte Abfahrt Mo-Fr 23:23 Uhr).

2.4.2. Verkehrsangebot im StPNV

Das Verkehrsangebot im StPNV ist ein wesentlicher Baustein der öffentlichen Mobilität im Landkreis Altenburger Land. Durch eine fahrgastorientierte und effiziente Ausgestaltung des StPNV kann der Landkreis seinen Aufgaben, wie beispielsweise der Daseinsvorsorge, der Schülerbeförderung oder Freizügigkeit der Verkehrsmittelwahl gerecht werden. Für die Analyse der Verkehrsangebote werden daher verschiedene Facetten des StPNV näher beleuchtet. SPNV und StPNV ergänzen sich im Landkreis zu einem ÖPNV-Gesamtangebot.

2.4.2.1. Regionalbusverkehr

Im Landkreis Altenburger Land verkehren insgesamt 35 Regionalbuslinien. Die entsprechende Verkehrsleistung wird fast ausschließlich durch die THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH erbracht und nur durch wenige Verkehrsunternehmen aus den benachbarten Landkreisen ergänzt. Insgesamt werden ca. 8.000 Fahrplankilometer an Schultagen geleistet. Auf etwa der Hälfte der Buslinien erfolgt eine Wochenendbedienung. Einen Überblick über den StPNV im Landkreis bietet die folgende TABELLE 5. Das Bediengebiet des in Verantwortung des Landkreises Altenburger Land tätigen Verkehrsunternehmens kann in der ANLAGE 17 nachvollzogen werden. Eine detaillierte linienbezogene Auswertung des Verkehrsangebots findet sich in ANLAGE 18.

Tabelle 5: Übersicht zum Verkehrsangebot (StPNV) im Landkreis Altenburger Land

Finanzierung	Verkehrsunternehmen	Linien	Linien mit Takt (Mo-Fr)	Linien mit Bedienzeitraum ≥ 12 h/Schultag	Fahrplankilometer der Linien pro Schultag in km	Linien mit Fahrten am Samstag	Linien mit Fahrten am Sonntag
ABG	THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH	29	5	18	7.918	15	14
LK Leipzig, Burgenlandkreis, LK Zwickau	THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH	2	1	1	99	2	1
	PVG; Personenverkehrsgesellschaft Burgenlandkreis mbH	2	1	1	128	2	2
	Regionalverkehr Westsachsen GmbH	2	0	1	71	0	0
	Summe	6	2	3	298	4	3

Quelle: MDV-Fahrplan: Landkreis Altenburger Land: 2018/2019, MDV- Verkehrsmodell 2018



2.4.2.2. Stadtverkehre

Stadtbusverkehre werden in den Städten Altenburg und Schmölln angeboten. Die Angebotsqualität der einzelnen Stadtverkehre als auch der spezifischen Linien ist heterogen. Eine Übersicht zu den Stadtverkehren liefert die TABELLE 6. Im Zusammenhang mit dem durch den Freistaat Thüringen geförderten ÖPNV-Projekt „Schmölln macht mobil“ erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eine Neuausrichtung mit deutlicher Erweiterung des Stadtverkehrs in Schmölln.

Tabelle 6: Stadtverkehre im Landkreis Altenburger Land

Stadt	Linie	Linienweg	Takt in min	Fahrt-dauer	Linien-führung	Bedien-zeitraum (Mo-Fr)	Bedien-zeitraum (Sa)	Bedien-zeitraum (So)
Altenburg	I	Altenburg, Bahnhof - Theater - Johannisstraße - Geschwister-Scholl-Straße - Klinikum	-	20 min	Radiallinie	06.15-22.00	05.15-22.15	05.15-22.00
	K	Altenburg, Bahnhof - Knau - Zetzscha - Altenburg, Bahnhof	60	20 min	Ringlinie	05.30-21.45	08.00-19.45	08.00-20.00
	L	Altenburg, Bahnhof - F.-Wolf-Ring - Theater - Johannisstraße - F.-Wolf-Ring - Altenburg, Bahnhof	120	20 min	Ringlinie	08.30-16.45	08.30-11.00	-
	S	Stauffenbergstraße - Altenburg, Bahnhof - Theater - Altenburg, Bahnhof - Stauffenbergstraße	10	30 min	Ringlinie	04.00-00.00	05.00-00.30	06.00-00.00
	W	Altenburg, Bahnhof - Theater - Johannisstraße - Lindenastraße - Altenburg, Bahnhof	30	20 min	Ringlinie	04.30-23.30	07.00-23.15	07.30-22.45
	Z	Altenburg, Pappelstraße - Theater - Johannisstraße - (Klinikum -) Altenburg, Pappelstraße	-	25 min	Ringlinie	05.30-19.30	07.30-18.30	08.30-18.30
Schmölln	F	An den Queeren - Weidengrund - Friedhof - Bahnhof - Markt	60	20 min	Radiallinie	05.30-22.30	07.00-19.45	09.00-17.15
	H	Bahnhof - Robert-Koch-Straße - Weststraße - Markt - Heimstätte - Förderzentrum	60	20 min	Radiallinie	05.30-22.15	07.30-19.00	08.45-17.30

2.4.2.3. Flexible Bedienformen

Das Ziel des Einsatzes flexibler Bedienformen ist es, in Zeiten bzw. Räumen schwacher Nachfrage bestimmte Linienfahrten, Relationen oder Haltestellen nur nach vorheriger Anmeldung des Fahrtwunsches zu bedienen. Die verschiedenen Arten von flexiblen Bedienformen sind in ANLAGE 19 dargestellt. Im Landkreis Altenburger Land wurde ab Juni 2019 bis Mitte 2020 ein RufBus-Angebot im Bereich Pahna – Fockendorf – Treben – Altenburg getestet. Dieses Angebot hat erste Erfahrungen der flexiblen Bedienung für das Verkehrsunternehmen ermöglicht. Nach Ablauf des Testzeitraums wurde dieser Verkehr in ein reguläres Linienangebot überführt.



Tabelle 7: Übersicht zum Pilotprojekt RufBus 2019 bis 2020

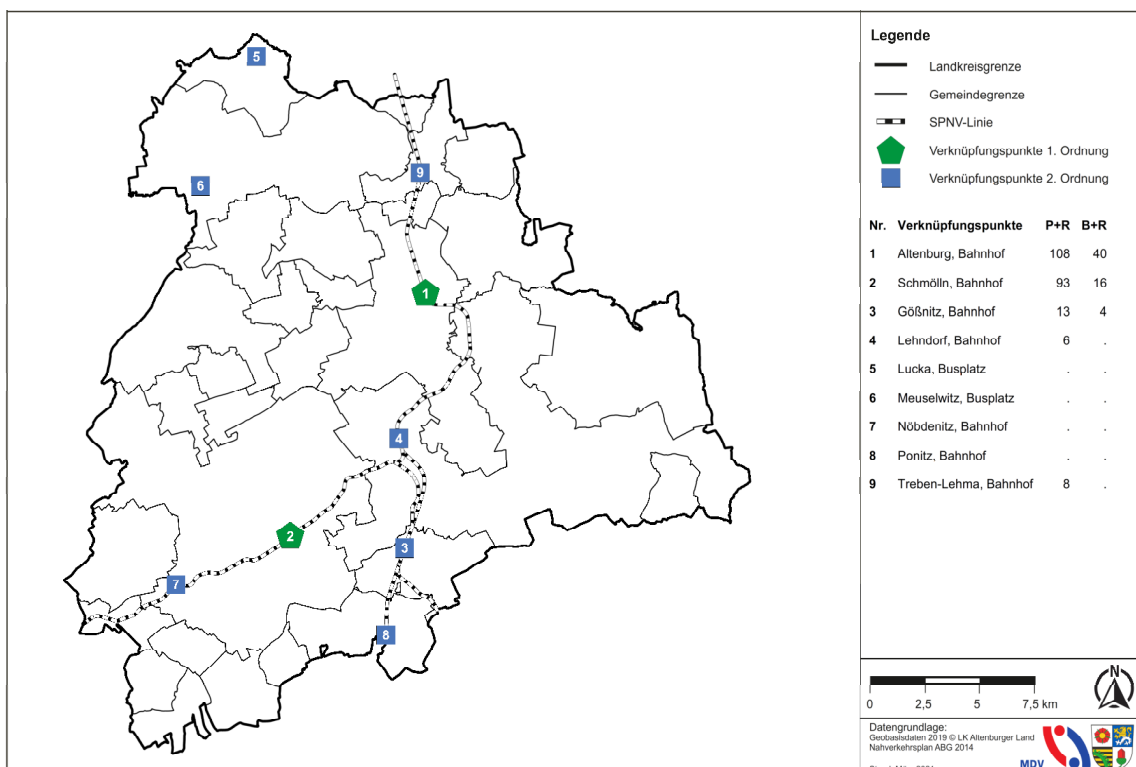
Flexible Bedienform	Angebot	Zeitraum	Linie/ Bediengebiet	generelle Regelung
RufBus	Vollständiges Fahrtangebot	Di/ Mi	251: Pahna – Fockendorf – Treben – Zschaschelwitz – Altenburg	<ul style="list-style-type: none"> nur Tel-Nr.: 03447 850 613 Voranmeldezeit: 120 min Anmeldezeit: Mo-Fr von 8-16 Uhr 2 Fahrten pro Richtung und Tag MDV-Tarif
		Sa	-	
		So	-	

Stand: 11/2020.

2.4.2.4. Verknüpfungspunkte und P+R/B+R Angebot

Im Landkreis Altenburger Land bestehen verschiedene Verknüpfungspunkte innerhalb sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Sie stellen somit eine Verbindung zwischen den relevanten Verkehren von Bus und Zug her. Darüber hinaus besteht im Landkreis an einigen Standorten die Möglichkeit, besonders günstig von Fahrrad oder PKW in Fahrzeuge des ÖPNV umzusteigen. In der folgenden KARTE 4 sind die realisierten Verknüpfungspunkte hinsichtlich ihrer Bedeutung sowie die vorhandenen P+R/B+R Standorte dargestellt.

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



2.4.3. Taxiverkehre

Als Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs fungieren Taxis im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes als Gelegenheitsverkehre. Im Nahverkehrsplan wird nachrichtlich eine Übersicht zur Situation im Landkreis Altenburger Land dargestellt. Festlegungen zum Taxiverkehr werden separat in der „Verordnung über den Verkehr mit Taxen im Landkreis Altenburger Land (Taxi-Verordnung)“ bzw. in der „Verordnung über die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Taxenverkehr des Landkreises Altenburger Land (Taxi-Tarifordnung)“ geregelt.

TABELLE 8 zeigt wesentliche Kenngrößen des Taxi- und Mietwagengewerbes im Gebiet des Landkreises Altenburger Land.

Tabelle 8: Übersicht: Taxi- und Mietwagenunternehmen

Betriebssitz	Anzahl Taxi- und Mietwagenunternehmen	Anzahl Taxen	Anzahl Mietwagen
Altenburg	16	18	32
Schmölln	4	6	5
Meuselwitz	3	4	4
Lucka	2	2	3
Nobitz	2	2	0
Langenleuba-Niederhain	1	0	1
Gößnitz	3	0	3
Ponitz	1	0	1
Göpfersdorf	1	1	0
Summe	33	33	49

Quelle: Landratsamt Altenburger Land, Stand 01/2020.

2.5. Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme

Analysen zur Verkehrsnachfrage sind erforderlich, um die Bedeutung des ÖPNV im Gesamtverkehrssystem einschätzen zu können. Darüber hinaus ermöglichen sie, Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit angebotener öffentlicher Verkehre durchzuführen.

2.5.1. Grundlagen

In den nachfolgenden Ausführungen wird die aktuell erreichte Verkehrsnachfrage im ÖPNV sowie im motorisierten Individualverkehr des Landkreises Altenburger Land analysiert. Beim öffentlichen Verkehr wird zwischen schienen- bzw. straßengebundenem ÖPNV unterschieden. Die Aufnahme wesentlicher Kenndaten zur Nachfrage im SPNV in den Nahverkehrsplan erfolgt nachrichtlich, verdeutlicht jedoch die große Bedeutung des schienengebundenen Nahverkehrs im Gesamtsystem des ÖPNV des Landkreises.

Die Angaben zur derzeitigen Verkehrsnachfrage basieren auf folgender Grundlage:

- SPNV (Aufgabenträger Freistaat Thüringen, Basis Zählraten)
- straßengebundener ÖPNV (Verkehrsunternehmen THÜSAC, Basis Zählraten AFZ)
- MIV (Basis Verkehrsmodell des MDV)

2.5.2. Schienenpersonennahverkehr

Für detaillierte Informationen zur Verkehrsnachfrage im SPNV wird auf den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 – 2022 verwiesen. Die nachfolgenden aktualisierten Angaben erfolgen nachrichtlich; es wird daraus die vergleichsweise hohe Bedeutung des SPNV für die öffentliche Mobilität innerhalb des Landkreises Altenburger Land und für die Anbindung insbesondere an die benachbarten Zentren – Zwickau und Leipzig – deutlich. Eine grafische Übersicht zur Nachfrage im SPNV liefert die ANLAGE 20 (Basis: Angaben des Freistaats Thüringen).

Die am stärksten frequentierten Streckenquerschnitte sind:

- (Leipzig) – Kreisgrenze – Treben-Lehma (3.410 Fahrgäste/Werktag)
- (Zwickau) – Kreisgrenze – Ponitz (1.970 Fahrgäste/Werktag)

Innerhalb des Landkreises Altenburger Land werden insgesamt 7 SPNV Zugangsstellen bedient. Deren Bedeutung ist anhand der im Jahr 2018 realisierten Verkehrsnachfrage (Ein- und Aussteiger je Werktag) der nachfolgenden TABELLE 9 zu entnehmen:

Tabelle 9: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen

Station	Ein- + Aussteiger: Summe, Werktag		Station	Ein- + Aussteiger: Summe, Werktag	
	Jahr 2010	Jahr 2018		Jahr 2010	Jahr 2018
Altenburg	700	1.610	Ponitz	10	30
Gößnitz	560	870	Schmölln	180	240
Lehndorf	40	50	Treben-Lehma	30	80
Nöbdenitz	20	20			
			Summe	1.540	2.900

Quelle: NVS Thüringen, Stand 2019.

Auf der Grundlage von Erfahrungswerten kann zur Einschätzung der Bedeutung des SPNV angenommen werden, dass ca. 10 bis 20 % der SPNV-Nutzer innerhalb des Landkreises Altenburger Land fahren, d. h. ca. 80 bis 90 % fahren über die Kreisgrenze hinaus, vor allem in Richtung der Oberzentren Leipzig, Zwickau und Gera. Demnach werden mit dem SPNV im Bereich des Landkreises Altenburger Land im Mittel werktäglich zwischen 2.600 und 2.800 Personenfahrten durchgeführt. Dies entspricht ca. 940.000 bis 1.0 Mio. beförderten Personen jährlich.

Im Betrachtungszeitraum 2010 und 2018 sind deutliche Steigerungen der Frequentierung der einzelnen SPNV-Stationen zu verzeichnen. Dies betrifft insbesondere die Zugangsstellen, die durch die seit Dezember 2013 verkehrende S-Bahn bedient werden.

2.5.3. Regionaler und städtischer Busverkehr

Die Analyse der realisierten Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV erfolgt auf Basis linienbezogener Zählzeiten des Verkehrsunternehmens THÜSAC. Die Daten beziehen sich auf den Erhebungszeitraum 2019 und wurden für die Kreisgrenzen übergreifenden Linien auf das Gebiet des Landkreises Altenburger Land abgegrenzt ausgewiesen.

Tabelle 10: Realisierte jährliche Verkehrsnachfrage im Busverkehr (Linienbeförderungsfälle) im Landkreis Altenburger Land (Bezugszeitraum 2019)

	Regionalverkehr	Stadtbusverkehr	Summe
Beförderte Personen/a	1.298.000	Altenburg: 2.456.000 Schmölln: 108.000	3.862.000

Quelle: THÜSAC.

Die bedeutendsten Nachfrageströme im Regionalbusverkehr werden im Umfeld der Zentralen Orte festgestellt. Hohe Bedeutung hat darüber hinaus der Stadtverkehr Altenburg, wie die nachfolgende Auflistung der nachfragestärksten Linien verdeutlicht:

Tabelle 11: Realisierte jährliche Verkehrsnachfrage der nachfragestärksten Buslinien im Landkreis Altenburger Land (Bezugszeitraum 2019)

Rang	Linie	Netz	Relation	Linienbeförderungsfälle/a
1	S	StadtNetz	Stadtbus Altenburg	1.804.000
2	Z	StadtNetz	Stadtbus Altenburg	243.000
3	W	StadtNetz	Stadtbus Altenburg	240.000
4	416	PlusBus	Altenburg – Meuselwitz – Lucka	204.000
5	350	PlusBus	Altenburg – Großstößnitz – Schmölln	137.000
6	406	Bus	Altenburg – Meuselwitz – Prößdorf – Lucka	113.000
7	301	Bus	Altenburg – Lgl.-Ndh. – Wolperndf./ Neuenm.	106.000
8	H	StadtNetz	Stadtbus Schmölln	88.000
9	325	Bus	Altenburg – Ehrenhain – Engertsd. / Waldenb.	76.000
10	405	Bus	Altenburg – Gerstenbg.– Wintersdf. – Meuselw.	76.000
Summe				3.087.000

Quelle: THÜSAC.

In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich bei den nachfragestärksten Linien um PlusBus-Verkehre bzw. StadtBus-Linien. Mit den zehn nachfragestärksten Linien werden in Summe ca. 80 % aller im Busverkehr des Landkreises Altenburger Land vorhandenen Fahrgäste befördert. Die Zahl der täglich (Schultag) beförderten Fahrgäste liegt bei diesen Linien im Bereich zwischen 250 und 6.000 Personen. Eine kartografische Darstellung der nachfragestärksten StPNV-Korridore im Landkreis Altenburger Land zeigt ANLAGE 21.

Die verbleibenden ca. 20 % der Nachfrage verteilen sich auf die 30 weiteren vorhandenen Buslinien, wobei die Spannweite zwischen 780 und 73.000 beförderten Personen im Jahr (entsprechend ca. 3 und 240 Personen pro Schultag) liegt.

2.5.5. Schülerbeförderungsströme

Im regionalen StPNV ist nach wie vor ein Großteil der Nachfrage auf die Schülerbeförderung zurückzuführen. Die Rahmenbedingungen und Anspruchsberechtigungen zur Teilnahme an der Schülerbeförderung im Landkreis Altenburger Land werden durch die Schülerbeförderungssatzung (Stand 2017) geregelt.

Im Zeitraum 2018/19 lag die Zahl der Schüler, die Schulen im Landkreis Altenburger Land besuchen (ausgenommen Berufsschüler) bei ca. 7.700. Hiervon wurden ca. 2.500 Schüler mittels ÖPNV zur Schule und zurück befördert, was einem Anteil von ca. 33 Prozent entspricht.

Für Schülerinnen und Schüler der berufsbildenden Schulen liegt dieser Anteil deutlich niedriger bei ca. 7 % (ca. 110 von 1.600 Personen).

Ein geringer Anteil der Schüler (ca. 1 bis 2 %) wird derzeit im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs befördert. Die freigestellten Schülerverkehre sind kein Bestandteil des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und bleiben deshalb im vorliegenden Nahverkehrsplan unberücksichtigt.

2.5.6. Motorisierter Individualverkehr

Die nachfolgend dargestellten Auswertungen zum motorisierten Individualverkehr (Pkw-Nutzung) dienen der Orientierung und wurden auf Basis des beim MDV vorhandenen Verkehrsmodells erstellt. Aussagen zum MIV sind im Rahmen des Nahverkehrsplans insofern von Bedeutung, dass derzeit der überwiegende Teil der Wege in der Region unter Nutzung eines Pkw zurückgelegt wird. Somit wird auf dieser Basis die Bestimmung der Hauptverkehrsachsen mit bestehenden Verlagerungspotenzialen auf den öffentlichen Personennahverkehr möglich.

ANLAGE 22 verdeutlicht die Hauptachsen des MIV im Landkreis Altenburger Land. Die größtenteils überregionalen Verkehrsströme im Zuge der Bundesautobahn A 4 werden dabei nicht berücksichtigt.

Es sind somit als Hauptverkehrsachsen insbesondere die folgenden Korridore zu nennen:

- (Borna –) Altenburg (über B 93)
- Altenburg – Meuselwitz (– Zeitz) (B 180)
- Altenburg – Schmölln (– Ronneburg) (B 7)
- Schmölln – Anschlussstelle A 4
- Altenburg – Gößnitz – Meerane (B 93)
- Meuselwitz – Lucka
- Altenburg – Langenleuba-Niederhain

Es ergeben sich in vielen Fällen Übereinstimmungen mit den Hauptachsen des regionalen Bus- bzw. Schienenverkehrs (s. o.). Die Abschätzung mittels Verkehrsmodell zeigt, dass werktäglich in Summe in den Städten und Gemeinden des Landkreises Altenburger Land jeweils ca. 136.000 Pkw-Fahrten bzw. Mitfahrten beginnen bzw. enden. Bei ca. 3/4 der Pkw-Nutzer liegen sowohl Start- als auch Zielort innerhalb des Landkreises Altenburger Land. Annähernd 9 Prozent der Pkw-Fahrten/Mitfahrten beginnen bzw. enden dabei im Gebiet des Nachbarlandkreises Leipzig. Die verbleibenden rund 16 Prozent der Fahrten beginnen bzw. enden in anderen benachbarten Landkreisen bzw. dem Oberzentrum Leipzig.

2.6. Tarif

Im Landkreis Altenburger Land gilt für den ÖPNV der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Die Menschen im Landkreis haben dadurch die Möglichkeit, mittels ÖPNV:

- verschiedene Verkehrsmittel (Bus, Zug, S-Bahn) mit nur einem Ticket jederzeit kombinierbar zu nutzen
- die Landkreise Altenburger Land, Anhalt-Bitterfeld, Burgenlandkreis, Leipzig, Nordsachsen, Saalekreis und Wittenberg sowie die Städte Dessau-Roßlau, Halle (Saale) und Leipzig mit nur einer Fahrkarte zu bereisen (gilt im Gebiet der Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie in der Stadt Dessau-Roßlau bisher nur für den SPNV)

- ein integriertes und umfassendes Verkehrssystem aus 20 Verkehrsunternehmen in Mitteldeutschland unkompliziert zu nutzen.

Das Tarifsystem im MDV wird in den Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen detailliert definiert und kann unter www.mdv.de eingesehen werden. Im Folgenden werden einige Grundzüge des MDV-Tarifs dargestellt.

2.6.1. Tarifsystem im MDV

Das Verbundgebiet des MDV besteht aus insgesamt 86 Tarifzonen. Zudem gibt es in bestimmten Städten lokale Stadtverkehrsangebote innerhalb gesonderter Tarifzonen. Jede Tarifzone entspricht einer Preisstufe. Der Fahrpreis ergibt sich prinzipiell aus der Anzahl der Tarifzonen, die ein Fahrgast durchfährt. Der Tarifzonenplan kann im Internet jederzeit abgerufen werden (www.mdv.de). Zudem stehen den Kunden des ÖPNV vielfältige Produkte von Tickets und Abonnements zum Kauf zur Verfügung, um ein passendes Angebot für die individuellen Reiseanforderungen bzw. verschiedenen Nutzergruppen zu ermöglichen. Insbesondere für Kinder, Schüler, Auszubildende und Studierende sowie Senioren und Berufspendler gibt es Ermäßigungen.

Grundsätzlich gilt innerhalb des MDV, dass nicht eingeschulte Kinder bis einschließlich des 8. Geburtstags und eingeschulte Kinder bis einschließlich des 6. Geburtstags kostenlos befördert werden. Für Kinder von sechs bis einschließlich 14 Jahren werden ermäßigte Fahrkarten angeboten. Kinderwagen und Rollstühle werden generell unentgeltlich mitgenommen. Fahrräder werden im gesamten Verbundgebiet in den Zügen des Nahverkehrs sowie in Bussen und Straßenbahnen im Saalekreis und Burgenlandkreis bei vorhandener Platzkapazität unentgeltlich mitgenommen. Die im Grundsatz als SPNV-Fahrausweise konzipierten DB-Ländertickets Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen werden im gesamten ÖPNV des MDV anerkannt.

Bei Fahrten über die Grenzen des MDV hinaus gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der jeweiligen Unternehmen, welche die Strecke bedienen. BahnCard-Inhaber haben die Möglichkeit, für SPNV-Fahrten auch innerhalb des Verbundgebiets Fahrausweise mit entsprechender BahnCard-Ermäßigung zum DB-Tarif zu nutzen. Zudem werden in den Bussen der Landeslinien in Sachsen-Anhalt ermäßigte Fahrausweise in Verbindung mit der BahnCard ausgegeben.

2.6.2. Tarifliche Besonderheiten und Sonderregelungen

Der ÖPNV im Landkreis Altenburger Land ist in vier Tarifzonen untergliedert. Zusätzlich gibt es in Altenburg und Schmölnn Stadtbusverkehre, für die eigene Stadtverkehrstarife gelten.

Im Landkreis Altenburger Land besteht für den täglichen Schulweg der Schüler die Möglichkeit, die SchülerRegional- und SchülerZeitKarte des MDV zu nutzen. In Abhängigkeit von den Kriterien der Schülerbeförderungskostensatzung (z.B. Schulwegentfernung) werden die Kosten für diese Fahrausweise in der Regel durch den Landkreis maßgeblich übernommen. Für den Freizeitverkehr können alle Schüler, unabhängig davon ob der Schüler eine Schülerkarte für den Schulweg benötigt, das SchülerFreizeitTicket nutzen. Dieses ist innerhalb seiner zeitlichen Gültigkeit für das gesamte Verbundgebiet nutzbar. Auszubildende, deren Berufsschule sich in Sachsen befindet, können das AzubiTicket Sachsen nutzen. Das Ticket ist verbundweit rund um die Uhr gültig. Es kann bei Bedarf um weitere sächsische Verbünde ergänzt werden. Auszubildende, die in Thüringen wohnen und eine Berufsschule in Thüringen besuchen, erhalten das AzubiTicket Thüringen, welches in ganz Thüringen ebenfalls rund um die Uhr gültig ist.

Eine Extrakarte in der erforderlichen Preisstufe ist im Landkreis Altenburger Land für die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen erforderlich.

2.7. Kundeninformation und Vertrieb

Neben der Angebotsgestaltung, den Tarifangeboten und der Durchführung von Fahrten gehören die Informationsvermittlung sowie die Kundenbetreuung zum Kerngeschäft aller Akteure des ÖPNV⁵. Die einfache und intuitive Verständlichkeit des ÖPNV-Systems verringert Zugangsbarrieren und ermöglicht die Nutzung durch Fahrgäste und potenzielle Fahrgäste. Aus diesen Gründen ist die Qualität von Information und Service im ÖPNV ständig an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten, zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

⁵ Als Akteure des ÖPNV haben in diesem Zusammenhang insbesondere der Landkreis Altenburger Land, die Verkehrsunternehmen, der MDV und der SPNV-Aufgabenträger in allen Mitarbeitererebenen die Belange der Kundeninformation zu berücksichtigen. Zudem sind weitere Akteure für diese Aufgaben zu sensibilisieren.

Als grundlegende Bausteine der Qualität von Information und Service gelten im ÖPNV:

- einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure
- Fahrplaninformation
- Vertriebswege
- Kundenservice und Beschwerdemanagement
- Image- und Kampagnenarbeit

Grundsätzlich werden alle Informationen digital, gedruckt oder persönlich bereitgestellt und nach dem Bedarf der unterschiedlichen Zielgruppen ausgerichtet. Für vertiefende Aussagen zur Barrierefreiheit der Informations- und Kommunikationsmedien wird auf KAPITEL 3.12 verwiesen.

2.7.1. Einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure

Für eine kundenorientierte Kommunikation ist ein einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure des ÖPNV von besonderer Bedeutung. Durch verbesserte Transparenz kann die Nutzung des ÖPNV erleichtert werden. Für die Fahrgäste sind die komplexen Zusammenhänge der unterschiedlichen ÖPNV-Akteure und -Betreiber im Sinne des spezifischen Beförderungswunsches meist nicht von Interesse. Aus diesem Grund werden im Mitteldeutschen Verkehrsverbund zahlreiche Informationsprodukte und Öffentlichkeitskampagnen durch die Geschäftsstelle des MDV vernetzt und in einem einheitlichen Corporate Design umgesetzt bzw. initiiert.

Ein zentraler Bestandteil des einheitlichen Marktauftritts des ÖPNV ist das Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund.

2.7.2. Fahrplaninformation

Die Information von Kunden und potenziellen Kunden über die jeweiligen Linienfahrpläne ist wichtigstes Ziel im Bereich der Kundeninformation, um eine ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen. Im Landkreis Altenburger Land und dem gesamten Verkehrsverbund haben sich zur Fahrplaninformation vielfältige Möglichkeiten etabliert. Neben den klassischen Informationsprodukten wie der persönlichen Beratung und dem Verteilen von Druckerzeugnissen werden Informationen verstärkt auch digital bereitgestellt (siehe TABELLE 12).

Die verbundweit einheitlich gestalteten und regelmäßig aktualisierten Fahrplanbücher enthalten:

- Fahrplantabellen,
- Angaben zu Ansprechpartnern und Servicestellen,
- Informationen zu P+R-Plätzen,
- Angaben zu Übergangsstellen zum SPNV,
- Übersichtspläne, Liniennetzpläne, Tarifzonenplan,
- Hinweise zu Änderungen im Bahn- und Busverkehr,
- Auszüge aus den Tarifbestimmungen.

Die Informationsangebote zu den Fahrplänen werden derzeit durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und die Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Die folgende TABELLE 12 zeigt die wesentlichsten Informationsprodukte für den StPNV im Landkreis Altenburger Land:



Tabelle 12: Fahrplaninformationsprodukte im Landkreis Altenburger Land

Produkt	Medium	Inhalte	Verantwortung	Nutzung																							
Fahrplanbuch <i>jährlich</i> • bis 2017: gemeinsames Fpl.-Buch mit LK Lpz • seit 2017: eigenes Fpl.-Buch für LK ABG	Druckerzeugnis	u.a. • Fahrpläne aller Linien nach Landkreisen • Übergangsstellen zum SPNV • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren	MDV, in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen	Auflage für LK ABG: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>5.300</td></tr> <tr><td>2016</td><td>5.300</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2.600</td></tr> <tr><td>2018</td><td>2.500</td></tr> </table>	2015	5.300	2016	5.300	2017	2.600	2018	2.500															
2015		5.300																									
2016		5.300																									
2017		2.600																									
2018	2.500																										
Pocketpläne	• Fahrplan je Linie ▪ Pocketpläne PlusBus	MDV, in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen	Auflage für LK ABG: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>6.700</td></tr> <tr><td>2016</td><td>1.700</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2.900</td></tr> <tr><td>2018</td><td>2.950</td></tr> </table>	2015	6.700	2016	1.700	2017	2.900	2018	2.950																
2015	6.700																										
2016	1.700																										
2017	2.900																										
2018	2.950																										
Aushang am Haltestellenmast	• Fahrplan aller Linien der jeweiligen Haltestelle	Verkehrsunternehmen	2018: 750																								
Aushang in Fahrzeugen und Haltestellen	• Liniennetzpläne und Tarifaushänge	MDV, in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen	Auflage für LK ABG: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>900</td></tr> <tr><td>2016</td><td>900</td></tr> <tr><td>2017</td><td>850</td></tr> <tr><td>2018</td><td>800</td></tr> </table>	2015	900	2016	900	2017	850	2018	800																
2015	900																										
2016	900																										
2017	850																										
2018	800																										
www.mdv.de <i>(Internetseite)</i>	Digitale und mobile Information	u.a. • Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarife • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren • Fahrplanabweichungen im ÖPNV • Freizeitportal	MDV in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen	Aufrufe, gesamt: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>909.000</td></tr> <tr><td>2016</td><td>2,4 Mio.</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2,4 Mio.</td></tr> <tr><td>2018</td><td>2,3 Mio.</td></tr> </table>	2015	909.000	2016	2,4 Mio.	2017	2,4 Mio.	2018	2,3 Mio.															
2015		909.000																									
2016		2,4 Mio.																									
2017	2,4 Mio.																										
2018	2,3 Mio.																										
easy.Go <i>(Smartphone-App, Vorgänger von MOOVME)</i>	• Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen • Fahrplanabweichungen im ÖPNV • Ticketvertrieb	MDV, LVB, DB Regio, HAVAG	aktive Nutzer: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>696.640.</td></tr> <tr><td>2016</td><td>548.068</td></tr> <tr><td>2017</td><td>707.902</td></tr> <tr><td>2018</td><td>871.235</td></tr> </table> Ticketverkäufe: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>628.066</td></tr> <tr><td>2016</td><td>631.127</td></tr> <tr><td>2017</td><td>797.129</td></tr> <tr><td>2018</td><td>969.781</td></tr> </table> abgeforderte Auskünfte: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>28 Mio.</td></tr> <tr><td>2016</td><td>33 Mio.</td></tr> <tr><td>2017</td><td>39 Mio.</td></tr> <tr><td>2018</td><td>53 Mio.</td></tr> </table>	2015	696.640.	2016	548.068	2017	707.902	2018	871.235	2015	628.066	2016	631.127	2017	797.129	2018	969.781	2015	28 Mio.	2016	33 Mio.	2017	39 Mio.	2018	53 Mio.
2015	696.640.																										
2016	548.068																										
2017	707.902																										
2018	871.235																										
2015	628.066																										
2016	631.127																										
2017	797.129																										
2018	969.781																										
2015	28 Mio.																										
2016	33 Mio.																										
2017	39 Mio.																										
2018	53 Mio.																										
www.insa.de <i>(Internetseite)</i>	u.a. • Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen • Pläne und Karten, u.a. zu ausgewählten Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren • Fahrplanabweichungen	NASA	Keine landkreisspezifischen Angaben vorhanden																								



Produkt	Medium	Inhalte	Verantwortung	Nutzung								
INSA App/ DB Navigator App	Digitale und mobile Information	<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen 	NASA / DB	<i>Keine landkreisspezifischen Angaben vorhanden</i>								
Internetseiten der Verkehrsunternehmen		<ul style="list-style-type: none"> Auskünfte zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarifen Hinweise zu Änderungen im Busverkehr ggf. Ticket-Online-Shops (HAVAG, LVB) 	Verkehrsunternehmen	<i>Keine landkreisspezifischen Angaben vorhanden</i>								
E-Mail/ Kontaktformular		<ul style="list-style-type: none"> individuelle Auskünfte auf Anfrage Beschwerdemanagement 	MDV, Verkehrsunternehmen	Anfragen, MDV: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>1.500</td></tr> <tr><td>2016</td><td>1.600</td></tr> <tr><td>2017</td><td>1.800</td></tr> <tr><td>2018</td><td>2.300</td></tr> </table>	2015	1.500	2016	1.600	2017	1.800	2018	2.300
2015	1.500											
2016	1.600											
2017	1.800											
2018	2.300											
MDV- Infotelefon 0341 – 91 35 35 91 (Ortstarif)	Persönliche Beratung	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen Beschwerdemanagement 	MDV	Anrufe, gesamt: <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>14.400</td></tr> <tr><td>2016</td><td>14.400</td></tr> <tr><td>2017</td><td>16.000</td></tr> <tr><td>2018</td><td>19.400</td></tr> </table>	2015	14.400	2016	14.400	2017	16.000	2018	19.400
2015		14.400										
2016		14.400										
2017		16.000										
2018	19.400											
MDV- Infomobil (mobile Beratung)	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen Beschwerdemanagement Informationen zu neuen Verkehrsnetzen Informationen zu Freizeitprogramm „Ausgeflogen“ 	MDV	Einsatztage im LK ABG <table border="1"> <tr><td>2015</td><td>10</td></tr> <tr><td>2016</td><td>4</td></tr> <tr><td>2017</td><td>3</td></tr> <tr><td>2018</td><td>5</td></tr> </table>	2015	10	2016	4	2017	3	2018	5	
2015	10											
2016	4											
2017	3											
2018	5											
Fahrpersonal und Servicestellen	<ul style="list-style-type: none"> persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Verbindungsauskünfte, Fahrplanabweichungen 	Verkehrsunternehmen	<i>Keine landkreisspezifischen Angaben vorhanden</i>									
Kontakt-Telefon der Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> Beschwerdemanagement 	Verkehrsunternehmen	<i>Keine landkreisspezifischen Angaben vorhanden</i>									

2.7.3. Vertriebswege

Der Vertrieb von Fahrausweisen für den ÖPNV wird durch vielfältige Wege für die Kunden ermöglicht. Insgesamt gibt es im MDV sieben verschiedene Varianten, ein ÖPNV-Ticket zu erwerben. Folgende Möglichkeiten zum Fahrscheinkauf bestehen:

- Erwerb beim Fahrpersonal des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus)
- stationäre Verkaufsstellen (Kundencenter / Servicecenter)
- Ticketautomaten (stationär, Fahrzeuge)
- Vertriebspartner (z.B. Reisebüros)
- MDV-Infomobil
- Handy-App (MOOVME, DB Navigator und Leipzig Move) sowie
- Online-Shops (LVB, HAVAG).

2.7.4. Kundenservice und Beschwerdemanagement

Um einen fahrgastorientierten ÖPNV zu gewährleisten, ist der Kontakt zwischen den Nutzern und den Akteuren des ÖPNV von zentraler Bedeutung. Hinweise und Anregungen der Fahrgäste ermöglichen den Verantwortlichen die Optimierung der Verkehrsgestaltung. Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden persönlich, telefonisch und per E-Mail erreichbar. Über diese Wege können Auskünfte zu Fahrplänen und Tarifen sowie zu Fahrplanabweichungen eingeholt werden. Auch alle sonstigen Fragen, den ÖPNV des Nahverkehrsraums betreffend, werden beantwortet. Dort, wo keine Servicestellen betrieben werden, kann das MDV-Infomobil auf Anforderung die Beratung leisten und bietet zudem den Fahrscheinverkauf an. Die Webseiten des MDV (www.mdv.de), die Internetseiten des Informationssystems Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) (www.insa.de) und die Webauftritte der Verkehrsunternehmen bieten zudem zahlreiche Informationsmöglichkeiten. Verbundweite Auskünfte (zum Ortstarif) bietet das MDV-Infotelefon unter 0341 – 91 35 35 91. Das Beschwerdemanagement der Verkehrsunternehmen und des MDV stellt einen wichtigen Teil der Kundenbetreuung dar und ist in den Verkehrsverträgen verankert.

2.7.5. Image- und Kampagnenarbeit

Der ÖPNV leistet wichtige Beiträge zur Stadt- bzw. Regionalentwicklung, zur gesellschaftlichen Daseinsvorsorge und zum Klima- und Umweltschutz. Diese positiven Effekte für die Menschen im Landkreis Altenburger Land können mittels Kundeninformation zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Gesamtsystems und somit zur Standortqualität beitragen. Aus diesem Grund wird von den Akteuren des ÖPNV im Landkreis Altenburger Land eine Image- und Kampagnenarbeit geleistet, die für den Zeitraum ab 2015 in folgender Übersicht auszugsweise dargestellt ist:



Tabelle 13: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit im Landkreis Altenburger Land

Allgemeine Informationen	Mehrsprachige Informationen zum ÖPNV				Akteure: MDV Laufzeit: 2016	
	Flyer	5.000		Ergänzung MDV-Webseite		
	Hin&Weg: Themenschwerpunkte aus LK Altenburger Land und MDV				Akteure: LK ABG, MDV, VU Laufzeit: laufend	
	Magazin	220.000 Expl./ Ausgabe; 3-4 Ausgaben/ Jahr				
	MDV-Freizeitprogramm „Ausgeflogen“				Akteure: MDV, DB, ZVNL Laufzeit: laufend	
	Broschüre		2015	18.000	online Freizeitportal	
		2016	11.000	Promotion		
		2017	15.000			
		2018	15.000			
Themenspezifische Informationen	Fahrplanflyer Stadtbus Altenburg				Akteure: THÜSAC Laufzeit: laufend	
	Flyer	9.000				
	Vermarktung „Schmölln macht Mobil“ (StadtBus Schmölln)				Akteure: MDV, LK ABG, THÜSAC, Stadt Schmölln Laufzeit: 2018	
	Flyer (diverse)	2.500		Fahrzeuggestaltung	2 Busse	
	Mitarbeiterinformation	200		Werbeartikel	2.400 diverse Artikel	
	Großflächenplakate	2		Promotionstage öffentl. Veranst.	1 Tag 1 Veranstaltung	
	Plakate (diverse)	200		Online-Marketing	diverse Anzeigen	
	City Cards (Postkarte)	20.000		Roll-Up	2	
Redaktionelle Beiträge	diverse Printmedien (ca. 7 Medien)		Ergänzung MDV-Webseite	Klicks: 01/2016-07/2019: 2.011		

2.8. Infrastruktur und Fahrzeuge

Die Verkehrsinfrastruktur für den StPNV im Landkreis Altenburger Land umfasst neben Straßen auch Haltestellen und Betriebshöfe. Bei den öffentlichen Straßen richtet sich die Verantwortung für deren Unterhalt nach der Baulastträgerschaft, die nur bei den Kreisstraßen beim Landkreis Altenburger Land liegt. Die Herstellung und Unterhaltung von Haltestellen (z.B. Zuwegung, Wartebereiche) liegt bei den jeweiligen Baulastträgern. Die Verkehrsunternehmen sind dabei für das Haltestellenschild, den Haltestellenmast sowie die Aushangfahrpläne verantwortlich. Die Betriebshöfe sind Eigentum des Verkehrsunternehmens. Eine Übersicht zur Anzahl der regelmäßig bedienten Haltestellen⁶ pro Kommune findet sich in folgender TABELLE 14.

⁶ In dieser Darstellung werden unter einer Haltestelle alle Bus- beziehungsweise Straßenbahnhaltepunkte verstanden, die den gleichen Haltestellennamen besitzen (d.h. eine Haltestelle besteht meist aus einer Hin- und einer Rückrichtung).



Tabelle 14: bediente StPNV-Haltestellen nach Kommunen

Kommune	Anzahl	Kommune	Anzahl	Kommune	Anzahl
Altenburg	76	Heyersdorf	2	Nobitz (inkl. Frohnsdorf, Jüchelberg, Ziegelheim)	60
Dobitschen	5	Jonaswalde	4	Ponitz	10
Fockendorf	5	Kriebitzsch	8	Posterstein	2
Gerstenberg	1	Langenleuba-Niederhain	9	Rositz	8
Göhren	3	Löbichau	12	Schmölln (inkl. Altkirchen, Drogen, Lumpzig, Nöbdenitz, Wildenbörten)	82
Göllnitz	5	Lödla	5	Starkenberg	16
Göpfersdorf	2	Lucka	7	Thonhausen	6
Gößnitz	14	Mehna	5	Treben	9
Haselbach	2	Meuselwitz	29	Vollmershain	6
Heuckewalde	3	Monstab	5	Windischleuba	10
				Summe	411

Die THÜSAC unterhält 58 Fahrzeuge für den Öffentlichen Personennahverkehr. Zudem werden für den StPNV weitere 23 Fahrzeuge durch Subunternehmer eingesetzt. Eine Übersicht und Charakterisierung der Fahrzeuge nach Verkehrsunternehmen findet sich in der folgenden TABELLE 15.

Tabelle 15: Fahrzeugbestand des StPNV im Landkreis Altenburger Land

Sub: Subunternehmen		Verkehrsunternehmen		
		THÜSAC	Sub	Gesamt
Anzahl der Fahrzeuge		58	23	81
Durchschnittsalter in Jahre (Stand: 07/2020)		6,8	4,8	6,1
Bauweise	Niederflur	55	13	68
	Hochboden	2	-	2
	Kleinfahrzeuge	1	10	11
Fahrzeuglängen	≤8 m	6	12	18
	9-12 m	50	11	61
	13-18 m	2	-	2
Sitzplätze (Wertebereich)	Buslänge: ≤8m	08-19	8-18	8-19
	Buslänge: 9-12m	28-51	38-40	28-51
	Buslänge: 13-18m	-	-	-
	∅ Anzahl an Sitzplätzen	39	24	35
Stehplätze (Wertebereich)	Buslänge: ≤8m	0-14	0-5	0-14
	Buslänge: 9-12m	29-63	54-55	29-63
	Buslänge: 13-18m	-	-	-
	∅ Anzahl an Stehplätzen	37	27	34
Erstzulassung	ab Jahr 2008	55	22	77
	ab Jahr 2015	22	16	38
Fahrradmitnahme	keine Mitnahmemöglichkeit	-	-	-
	Mitnahmemöglichkeit ≤ 2	-	-	-

Sub: Subunternehmen		Verkehrsunternehmen		
		THÜSAC	Sub	Gesamt
Fahrkartenvertrieb	Zahltschequipment	57	23	80
	Bordrechner (inkl. RBL)	57	23	80
Antriebsart	Dieselmotor	58	23	81
	Hybrid	-	-	-
	Elektro	-	-	-
Schadstoffklasse	ohne	-	-	-
	Euro I	-	-	-
	Euro II	-	-	-
	Euro III	-	-	-
	Euro IV	4	-	4
	Euro V	3	10	13
	Euro VI	27	13	40
EEV	24	-	24	

Quelle: THÜSAC, 30.06.2020.

Zum Zeitpunkt der Analyse waren ca. 84 % der Fahrzeuge in Niederflur-Ausstattung im Einsatz und fast 47 % der Fahrzeuge waren maximal 5 Jahre alt (inkl. Fahrzeuge von Subunternehmern). Für vertiefende Aussagen zur Barrierefreiheit der Haltestellen bzw. des eingesetzten Fuhrparks wird auf die KAPITEL 4.5.1 / 4.5.2 verwiesen.

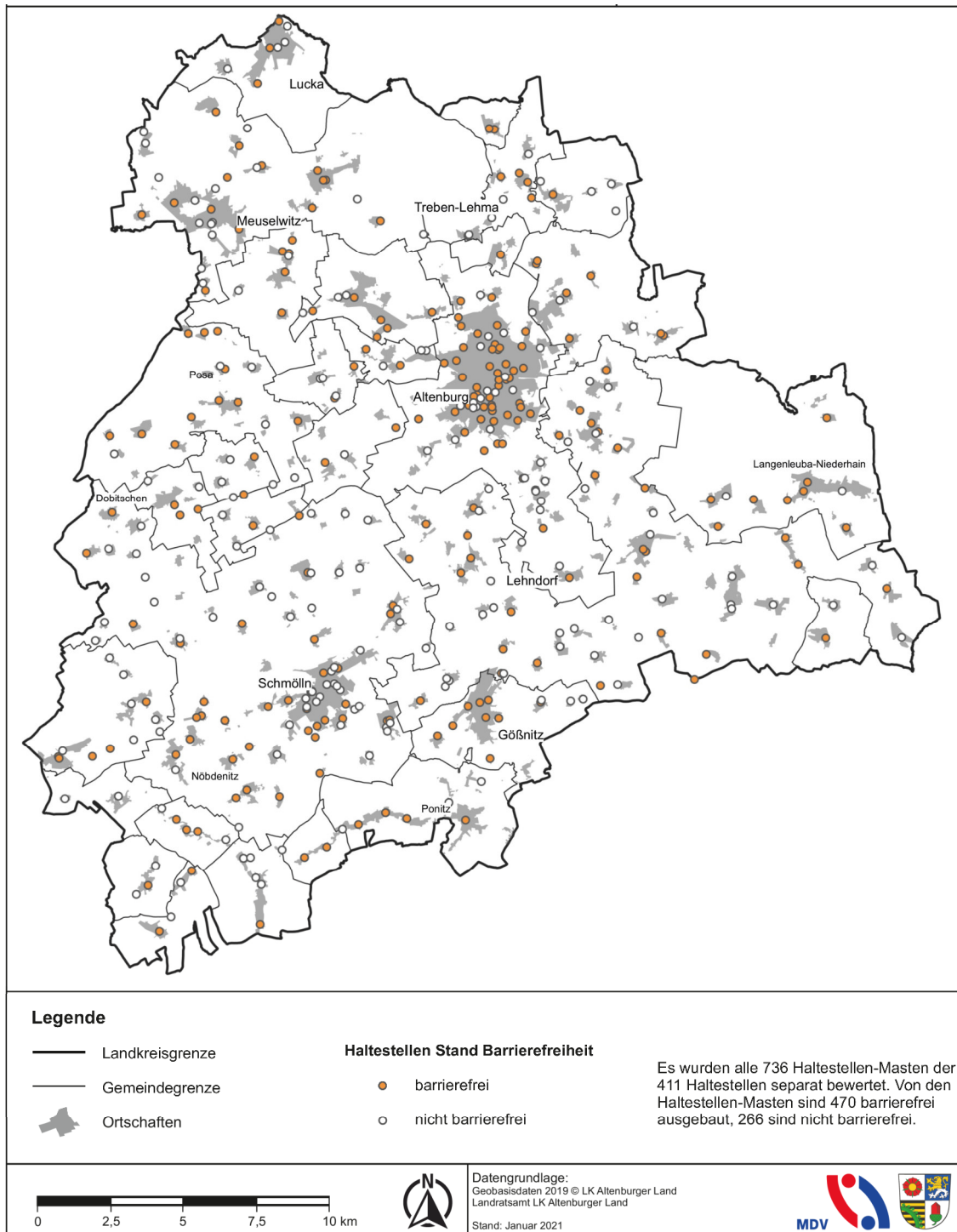
2.9. Barrierefreiheit

Der Landkreis Altenburger Land strebt einen barrierefreien StPNV an. Hinsichtlich der Barrierefreiheit im Busverkehr sind dabei die Ebenen: Haltestellen, Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation zu berücksichtigen. Die jeweiligen Mindestanforderungen und Standards werden im KAPITEL 3.12 näher dargestellt. Die Bewertung des erreichten Umsetzungstands bezüglich der drei Ebenen erfolgt in KAPITEL 4.5.

Für die Ebene der Haltestellen wurde durch das Landratsamt Altenburger Land in Kooperation mit den Kommunen eine umfangreiche Bestandsaufnahme durchgeführt. Die folgende Karte veranschaulicht die Ergebnisse des Haltestellenzustands gemäß der Barrierefreiheit.



Karte 5: Barrierefreiheit von Haltestellen im Landkreis Altenburger Land



2.10. Organisation

Die Organisation des ÖPNV im Landkreis Altenburger Land lässt sich im Wesentlichen in drei Ebenen strukturieren (siehe ABBILDUNG 2). Diese sind: Ebene der Aufgabenträger, Ebene der Verkehrsunternehmen und Ebene des Verkehrsverbunds.

Die erste Ebene bildet die Aufgabenträgerschaft. Auf dieser Ebene werden die Organisation und die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt und die entsprechenden Finanzierungsmittel bereitgestellt. Der Landkreis Altenburger Land ist Aufgabenträger im Straßenpersonennahverkehr (StPNV) für den eigenen Nahverkehrsraum. In dieser Funktion ist er verantwortlich für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Thüringen (ThürÖPNVG). Gemäß ÖPNV-Gesetz ist für den SPNV das Land der zuständige Aufgabenträger. Der Freistaat Thüringen nimmt damit hauptsächlich Planungs-, Finanzierungs- und Koordinierungsaufgaben im Bereich des SPNV wahr. Insbesondere obliegen dem Land Vorbereitung, Abschluss und Durchführung von Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die zweite Ebene bildet das Verkehrsunternehmen (THÜSAC), welches Inhaber der Linienverkehrsgenehmigungen ist. In seinem Verantwortungsbereich liegen somit die betriebliche Planung, Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen sowie die Anwendung des MDV-Tarifs. Darüber hinaus zählen u.a. die Kundenbetreuung, die Kundeninformation, der Vertrieb von Fahrausweisen, das Beschwerdemanagement sowie die technische Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugparks und der Betriebshöfe zu den Aufgaben des Verkehrsunternehmens. Die Vergabe der Verkehrsleistung an das Verkehrsunternehmen erfolgt durch den zuständigen Aufgabenträger im Rahmen einer Direktvergabe.

Die dritte Ebene der Organisationsstruktur wird durch die Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV) wahrgenommen. Der MDV ist als länderübergreifender Mischverbund organisiert. Zum MDV gehören in Sachsen-Anhalt die kreisfreie Stadt Halle (Saale), der Saalekreis und der Burgenlandkreis, die dort tätigen Verkehrsunternehmen sowie die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA). In den Landkreisen Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld sowie der Stadt Dessau-Rosslau gilt der MDV-Tarif im SPNV. In Sachsen gehören neben dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) auch die Stadt Leipzig, der Landkreis Nordsachsen und der Landkreis Leipzig sowie die dort tätigen Verkehrsunternehmen dem MDV an. Insbesondere sind

auch der Landkreis Altenburger Land, das dort tätige Verkehrsunternehmen sowie der Freistaat Thüringen Gesellschafter des MDV. Der MDV ist für die Gestaltung des Verbundtarifs in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern sowie für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verbundverkehrsunternehmen zuständig. Hinzu kommen die übergreifende Koordinierung des ÖPNV-Angebots, Marktforschungsaufgaben und die übergreifende Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Abbildung 2: ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Altenburger Land



Quelle: MDV, 2020.



3. FESTLEGUNGEN DER BEDIENUNGSSTANDARDS UND DES LEISTUNGSANGEBOTS

Der Landkreis Altenburger Land als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (StPNV) definiert im Nahverkehrsplan einheitliche Bedienungsstandards sowie die Anforderungen an das Leistungsangebot im StPNV. Die Grundlage dafür bilden verkehrspolitische und allgemeine Grundsätze und Festsetzungen des Landkreises für den StPNV. Darauf aufbauend werden, ausgehend von einer festgelegten Netzgliederung, verschiedene Netzkriterien sowie das Qualitätsniveau von Verkehrsverbindungen und eingesetzten Fahrzeugen als Rahmenbedingungen für den StPNV formuliert. Die festgelegten Standards und Anforderungen an den StPNV im Landkreis Altenburger Land sind verbindlich einzuhalten.

Die nachfolgenden Festsetzungen gelten grundsätzlich als Mindestanforderungen an den StPNV während der Gültigkeitsdauer des vorliegenden Nahverkehrsplans. Auf ergänzende Festsetzungen, welche bei Umsetzung des ÖPNV-Projekts „Schmölln macht mobil“ / „Regionalverkehr verbindet“ zusätzlich zu berücksichtigen sind, wird gesondert hingewiesen.

3.1. Grundsätzliche Ziele und Festsetzungen

Der Landkreis Altenburger Land als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV hat für die Ausgestaltung des Verkehrsangebots und der -qualität im StPNV grundsätzliche Ziele und Festsetzungen definiert. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung, insbesondere auch die des Nahverkehrsplans des SPNV, sowie gesetzgebender Institutionen zu berücksichtigen. In TABELLE 16 finden sich die grundsätzlichen Ziele und in TABELLE 17 die grundsätzlichen Festlegungen des Landkreises Altenburger Land für den StPNV.



Tabelle 16: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im StPNV

	Ziele	Beschreibung
gesellschaftspolitische Ziele	ÖPNV gemäß Nutzerbedürfnissen	Ausrichtung der Angebotsstruktur im Nahverkehr mit angebotsorientiertem Netz auf Hauptlinien und Stadtverkehrslinien, bei der die Mobilitätsangebote stärker an den spezifischen Nachfragepräferenzen der Kunden zu orientieren sind (z.B. demografischer Wandel). Die weiteren Linien sind bedarfsorientiert zu gestalten und mit dem Hauptliniennetz zu verknüpfen.
	Familienfreundlicher ÖPNV	Unterstützung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf auf Grund der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern in Familien mit Kindern.
	Gender Mainstreaming	Hoher Stellenwert des ÖPNV für die Mobilität im Sinne des Gender Mainstreaming (besondere Berücksichtigung u.a. des Sicherheitsempfindens der NutzerInnengruppen).
	Barrierefreiheit	Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen durch schrittweise Herstellung der Barrierefreiheit gemäß PBefG hinsichtlich der Zugangsmöglichkeiten, Fahrzeuge und Informationsangebote.
finanzpolitische Ziele	Wirtschaftlichkeit	Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes bei Planung, Organisation und Betrieb des Verkehrs, bei Erzielung eines hohen Kundennutzens.
	Effizienz	Stringente Vereinbarung von Leistungszielen durch den Aufgabenträger im Rahmen von Verkehrsvergaben. Konsequente Nutzung möglicher Effizienzpotenziale und betrieblicher Synergien durch das Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Kostendeckungsgrades im StPNV in Verbindung mit hohem Nutzen für die Erreichbarkeit des Raums.
raumordnungs-, verkehrs- & umweltpolitische Ziele	Regionalentwicklung	Entwicklung eines attraktiven ÖPNV-Gesamtangebots als Unterstützung bei der Raumerschließung und -entwicklung. Der ÖPNV als ein wichtiger Standortfaktor trägt zur Stärkung der Zentralen Orte, der Innenstädte, des ländlichen Raums, der regionalen Wirtschaftsstruktur und des Tourismus bei. Gute Mobilitätsangebote, insbesondere im ÖPNV, können zu einer Verbesserung bei der Daseinsvorsorge beitragen.
	Verkehrssicherheit	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV.
	Reduktion von Straßen- und Umweltbelastung	Verringerung der Belastung des Straßenraums und Reduzierung von Lärm, Energieverbrauch, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen durch Stärkung des ÖPNV (Vermeidung von MIV-Fahrten). Der ÖPNV leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

Tabelle 17: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im StPNV

	grundsätzliche Festlegungen	Beschreibung
Angebotsgestaltung des StPNV	Sicherstellung der Daseinsvorsorge und Bedarfsgerechte Gestaltung	Im Landkreis Altenburger Land wird ein ÖPNV-Mindestangebot zur Verfügung gestellt, das die Erreichbarkeit Zentraler Orte bedarfsgerecht ermöglicht. Die Verkehrsbedienungen auf den Hauptverkehrsachsen sind angebotsorientiert auszugestalten. Im Mittelzentrum Altenburg sowie in Schmölln sind angebotsorientierte Stadtverkehre anzubieten. Der StPNV ist außerhalb der Hauptverkehrsachsen bedarfsorientiert unter anderem zur Schülerbeförderung, zur Daseinsvorsorge und für alltägliche Wege einzusetzen. Im Hinblick auf die Anbindung von Industrie, Gewerbe- und Erholungsstandorten sind der verkehrliche Bedarf und die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.
	Verkehrsmittelwahl	Der ÖPNV ist in seiner Gesamtheit als gutes Angebot einer multimodalen Wegekette weiterzuentwickeln und soll eine freie Wahl des Verkehrsträgers ermöglichen.
	Schülerbeförderung	Die Schülerbeförderung erfolgt auf Grundlage der rechtlichen Regelungen. Der Schülerverkehr wird in der Regel innerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs erbracht. Zur Reduzierung des Fahrzeugspitzenbedarfs ist die Staffelung der Schulanfangszeiten weiter zu optimieren.
	Tourismus- und Freizeitverkehr	Das Angebot von Verkehren für Touristen oder zur Nutzung im Rahmen von Freizeitaktivitäten soll ständig verbessert werden. Die Erreichbarkeit wichtiger Tourismusziele im Landkreis Altenburger Land, unter Beachtung erforderlicher Kapazitäten für die Fahrradbeförderung, ist zu verbessern.



	grundsätzliche Festlegungen	Beschreibung
Angebotsqualität des StPNV	integriertes ÖPNV-System	Eine Weiterentwicklung des ÖPNV als arbeitsteiliges Gesamtsystem aller Verkehrsträger ist durch die Verknüpfung der Verkehrsmittel Zug, Bus, Fahrrad und Pkw im Sinne eines integrierten Angebots bestmöglich und bedarfsgerecht umzusetzen. Insbesondere die Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Verknüpfung von SPNV, Stadtbus, Regionalbus und flexiblen Bedienformen sowie der Ausbau der Verknüpfung von Rad und Pkw mit dem ÖPNV sind anzustreben. Das Liniennetz des StPNV ist weitestgehend und sinnvoll auf die Netzstruktur und das Taktsystem des SPNV auszurichten; die Zubringerfunktion des StPNV zum SPNV ist zu stärken und konkurrierende Parallelverkehre zum SPNV sind zu vermeiden. Der StPNV stellt die zentrale Verbindungsfunktion auf Relationen dar, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden und dient darüber hinaus zur flächenhaften Erschließung.
	Haltestellen	Für den Abbau von Zugangshemmnissen im StPNV sind kurze Haltestellenabstände zu realisieren. Bereitstellung der Mindestausstattung: Haltestellenschild mit Haltestellenname, Liniennummer und Ziel, Liniennetzplan, Fahrplan mit Linienvverlauf, Abfallbehälter. Zusätzlich an zentralen Haltestellen und wichtigen Umsteigepunkten: dynamische Fahrgastinformation (optisch und akustisch), neben aktuellen Fahrplaninformationen sollen hier, wenn nötig, wichtige Hinweise zur Sicherheit dargestellt werden; Mitwirkung bei der barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen. Für die Haltestellenausstattung gilt das Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund in der jeweils geltenden Fassung. Das Verkehrsunternehmen übernimmt die gesetzlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Haltestellen (insbesondere BOKraft, § 5b Straßenverkehrsgesetz).
	Qualitätsstandards	Das StPNV-Angebot ist an einheitlichen und standardisierten Qualitätskriterien auszurichten und stetig an die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen anzupassen. Das Verkehrsunternehmen hat jährlich, bis spätestens 30. Juni des Folgejahres, einen Qualitätsbericht zu den Qualitätskriterien (ÖDA) der zuständigen örtlichen Behörde vorzulegen. Jährlich erfolgt ein Monitoring zu diesen Kriterien einschließlich der Handhabung des Beschwerdemanagements (formal / inhaltlich).
	Pünktlichkeit	Durch den StPNV-Betreiber ist eine pünktliche und zuverlässige Verkehrsbedienung sicherzustellen. Aufgrund wechselnder Verkehrsverhältnisse gelten Fahrten noch als pünktlich, wenn sie bis zu 5 Minuten später als im Fahrplan angegeben erfolgen. Eine Abfahrt mehr als eine Minute vor Plan gilt als ausgefallen. Am Startpunkt sind vorfrühte Abfahrten auszuschließen. Als Qualitätsstandard wird festgelegt, dass 90% aller Beförderungsleistungen im StPNV pünktlich sind.
	Verknüpfungspunkte	Die Verknüpfungspunkte im Landkreis Altenburger Land im StPNV sind attraktiv, barrierefrei und sicher zu gestalten, d.h. sie sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den Anforderungen der Fahrgäste entsprechen.
	Fahrzeugauslastung	Die Fahrzeugeinsatzplanung hat dem Platzbedarf der Fahrgastgruppen Rechnung zu tragen. Bei Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, ist der Fahrzeugeinsatz so vorzunehmen, dass bei planmäßiger Unterrichtsgestaltung neben einer vollständigen Nutzung der vorhandenen Sitzplätze eine maximale Inanspruchnahme der möglichen und ausgewiesenen Stehplätze zu 50% erfolgt.
	Fahrtausfälle	Das Verkehrsunternehmen ist für einen ordnungsgemäßen Fahrbetrieb verantwortlich. Dies beinhaltet insbesondere, dass im Falle von Betriebsstörungen, die voraussichtlich einen Fahrtausfall, eine Verspätung von mehr als 15 Minuten oder das Nichterreichen einer Anschlussfahrt bewirken, unverzüglich effektive Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden.
	Sicherheit	Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebs oder für die Fahrgäste darstellen, sind von der Beförderung auszuschließen und können aus den Fahrzeugen und von den Anlagen und Einrichtungen des Verkehrsunternehmens verwiesen werden. Die Unternehmen und deren Mitarbeiter üben das Hausrecht in ihren Fahrzeugen und Einrichtungen aus. Die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste sind beim Aus- und Neubau von StPNV-Infrastruktureinrichtungen zu berücksichtigen. Videoüberwachung in den Fahrzeugen, Notrufe, Notrufsysteme an Verknüpfungspunkten; Kraftomnibusse als Rückzugsinsel für in Not geratene Personen, insbesondere Kinder. Im Hinblick auf Sicherheitsanforderungen sollen die folgenden Punkte gewährleistet sein: Abbiegeassistenten für neue Busse und Lkw (ab 2024), Technische Sicherheitssysteme, Abwehr äußerer Angriffe, Unfallvermeidung, Kindersicherheit, Kinderschutzsystem, Wammmechanismen bei Müdigkeit und Ablenkung des Fahrers (zum Beispiel, wenn er sein Smartphone während der Fahrt nutzt), Rückwärtsfahrtsicherheit mit Kamera oder Sensoren, Unfalldatenaufzeichnung, elektronische Fahrdynamikregelsysteme, Notbremsassistentensysteme, Spurhaltewarnsysteme.
	Sauberkeit/Fundsachen	Für saubere Fahrzeuge und Haltestelleneinrichtungen ist täglich Sorge zu tragen. Der Umgang mit Fundsachen ist sachgemäß nach § 978 BGB und den „Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen“ im MDV sicherzustellen. Die Reinigung der Fahrzeuge und Haltestellen erfolgt in einem festgelegtem Reinigungsturnus.



	Organisation & Qualitätskontrolle	Die Planung (Linienerläufe, Haltestellen, Taktfrequenz) erfolgt in Abstimmung mit dem Landkreis Altenburger Land. Die Beantragung der Liniengenehmigung erfolgt durch das Verkehrsunternehmen. Die Veröffentlichung der Fahrpläne erfolgt durch das Verkehrsunternehmen. Das Verkehrsunternehmen ermöglicht eine laufende Überprüfung und das Monitoring des Verkehrsangebots durch den Landkreis Altenburger Land, indem es diesem jederzeit im Rahmen des Zumutbaren Zugriffe auf seine Daten gewährt. Die Zusammenarbeit mit dem Landkreis Altenburger Land wird im Einzelnen in einer Vereinbarung geregelt, die insbesondere auch Berichts- und Kontrollverpflichtungen beinhaltet. Das Verkehrsunternehmen betreibt eine mindestens von Montag bis Freitag zwischen 06:00 Uhr – 18:00 Uhr besetzte Betriebsleitzentrale, die ständig über die Betriebsabläufe im Busverkehr durch ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem informiert ist. Außerhalb dieser Zeiten ist ein Bereitschaftsdienst sicherzustellen. Die Betriebsleitzentrale überwacht die Betriebsabläufe und gibt Hilfestellung bei Störungen. Der Bereitschaftsdienst hat die Dispatching-Funktion für den StPNV bei Störungen des Verkehrssystems innen und in der Kommunikation nach außen (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst) zu erfüllen.
Koordination, Kooperation und Verkehrsverbund	Integration in den MDV	Die Verkehrsunternehmen, die im Landkreis Altenburger Land Verkehrsleistungen im StPNV erbringen und Inhaber der Liniengenehmigungen sind, haben sich vollumfänglich in den MDV zu integrieren. Insbesondere gehört dazu die Anwendung der „Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen“ im MDV.
	Zusammenarbeit	Im Interesse der Fahrgäste sind die Belange des ÖPNV zwischen dem Landkreis Altenburger Land, dem Freistaat Thüringen (SPNV), den Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft kooperativ abzustimmen.
	Koordination	Zur Nutzung von Synergien sind im MDV die ÖPNV-Kernfelder: Vertrieb, Tarif, Service, Verkehrsplanung, Fahrgastinformation und Kommunikation angesiedelt. Diese Arbeitsfelder sind entsprechend des Bedarfs mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen abzustimmen.
	Verkehrsverbund	Die aktuellste Fassung des MDV-Handbuchs ist durch alle Akteure ausnahmslos anzuwenden (siehe „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“).
Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation	Erschließung von Fahrgastpotenzialen	Es sind Maßnahmen zur Kundenbindung und Neukundengewinnung zu realisieren und vorhandene Potenziale bestmöglich auszuschöpfen. Im Fokus stehen dabei u.a. Fahrgastinformation, Kundenbetreuung, Marketing und Service.
	einheitliches Erscheinungsbild	Es ist eine einheitliche und abgestimmte Präsentation des ÖPNV im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit in der Region sicherzustellen. Dazu gehört v.a. die Fahrgastinformation an Haltestellen, in Fahrzeugen und die Nutzung entsprechender analoger und digitaler Medien. Zudem sind Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten und umzusetzen.
Tarif Vertrieb, Fördermittel	Tarif	Der MDV-Tarif ist im Gebiet des Landkreises Altenburger Land ohne Einschränkungen anzuwenden.
	Vertrieb	Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre durchführen, haben dem Kunden bei Fahrtantritt jederzeit die Möglichkeit einzuräumen, einen Fahrausweis für die gesamte Reise Strecke im MDV im Fahrzeug zu erwerben (siehe KAPITEL 3.10).
	Fördermittel	Die Ausschöpfung von geeigneten Fördermittelangeboten für Maßnahmen des StPNV ist anzustreben. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gehen dabei koordiniert und im gegenseitigen Einvernehmen vor und informieren sich regelmäßig über die geplante Vorgehensweise.
Infrastruktur und Betrieb	Fahrzeuge	Bei der Fahrzeugbeschaffung sind insbesondere die Kriterien Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Kundenanforderungen und Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Zukünftig ist die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu prüfen.
	Informationsmanagement bei Störfällen	Die Information der Fahrgäste über Störfälle ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens. Zu informieren sind die Fahrgäste: <ul style="list-style-type: none"> • in den für die Störung relevanten Fahrzeugen, • die an den Haltestellen auf von Störfällen betroffene Fahrzeuge warten • über alle elektronischen Informationskanäle (z.B. MOOVME, DFI, etc.). Zur Information der Fahrgäste an Haltestellen bei Störfällen ist eine praktikable Lösung zu finden, um diese über kurzfristige Fahrplanänderungen und Alternativen zu informieren. Eine Möglichkeit stellt der technische Dienst „HIM“ dar. Zur Sicherung der Leistungen im Störfall ist ein angemessener Anteil der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten (8%). Gemeldete Störungen von Fahrzeugen auf der Strecke werden innerhalb von 60 Minuten und an Zugangsstellen innerhalb eines Werktages behoben.



	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	Zur Steuerung der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Leitstelle, zur Generierung von Echtzeitdaten und zur Sicherung von Anschlüssen betreibt das Verkehrsunternehmen ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem. Dieses bildet die technische Voraussetzung für wichtige Qualitätsentwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr und kommt insbesondere in den Bereichen Pünktlichkeitskontrolle und Fahrgastinformation über verschiedene Kanäle sowie für verkehrsunternehmensübergreifende Sicherung von Anschlüssen an zentralen Umsteigepunkten zum Einsatz.
Förderung des ÖPNV	Vertretung der Interessen	Die Hauptakteure des Verkehrsunternehmens und des Aufgabenträgers vertreten die Interessen des ÖPNV nach außen und stärken damit dessen Präsenz in allen anderen gesellschaftlichen Teilbereichen.
	Bevorrechtigung des StPNV	Eine Bevorrechtigung des StPNV vor dem MIV ist vor allem in den Mittelzentren wünschenswert. Der Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV-System und die Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufes sind in den kommunalen Gremien konkret zu thematisieren (Abbau von Behinderungen des StPNV, Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufes, Berücksichtigung bei Bauarbeiten, Vermeidung von Umleitungen).
	Beachtung bei Regional- und Bauleitplanung	Bei der Entwicklung neuer Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen ist auf die Berücksichtigung der vorhandenen oder zukünftigen ÖPNV-Strukturen hinzuwirken. Dadurch soll eine ökonomische und ökologisch verträgliche ÖPNV-Erschließung in der Fläche gewährleistet werden.
	Tourismus- und Freizeitförderung	Im Rahmen von Maßnahmen zur Förderung von Tourismus und Freizeitaktivitäten sind die Belange und Interessen des ÖPNV zu berücksichtigen. Eine Kooperation zwischen Tourismus- und ÖPNV-Akteuren zur Entwicklung gemeinsamer Dienstleistungen ist anzustreben.

3.2. Netzgliederung

Durch die Netzgliederung des StPNV-Angebots wird sichergestellt, dass alle verkehrlich relevanten Schwerpunkte des Landkreises Altenburger Land in der entsprechenden Qualität angebunden sowie eine strategische Entwicklung des Verkehrsnetzes in Abstimmung mit anderen relevanten räumlichen Planungen durchgeführt werden kann. Zudem unterstützt die Netzgliederung eine integrierte Planung aller Verkehrsträger. Die Netzgliederung des StPNV im Landkreis Altenburger Land basiert grundsätzlich auf

- dem bestehenden Verkehrsangebot
- den Planungen der Raumordnung (Zentrale Orte)
- den Zielen zur Daseinsvorsorge
- der realisierten bzw. potenziell erwarteten Verkehrsnachfrage.

Die Erarbeitung des vorliegenden Nahverkehrsplans überschneidet sich zeitlich mit der Bearbeitung des durch das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft geförderten ÖPNV-Projekts „Schmölln macht mobil“ / „Regionalverkehr verbindet“. Dieses Projekt möchte mit Hilfe einer generellen Neustrukturierung des ÖPNV-Angebots im südlichen Teil des Landkreises ein neues Qualitätsniveau für die Fahrgäste erreichen, indem u.a. der Busverkehr für Schüler und alle anderen Nutzergruppen (z.B. Pendler) flexibler, intuitiver und attraktiver gestaltet wird. Dafür werden angebotsstarke Taktlinien mit flexiblen Bedienformen verzahnt und mit dem SPNV zu einem Gesamtnetz integriert. Als erster Schritt wurde bereits im Dezember 2018 der neu gestaltete StadtBus in Schmölln als Teil des Vorhabens umgesetzt. Die weiteren Planungen zur Verbesserung des Regionalbusverkehrs wurden in der ersten Jahreshälfte 2020 abgeschlossen. Der Landkreis prüft im Planungszeitraum die Umsetzung des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ und führt ggf. einen Beschluss im Kreistag herbei. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, im Rahmen der Festlegungen der Bedienungsstandards und des Leistungsangebots die Option der Umsetzung des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ vorzuhalten. Dies betrifft insbesondere die Vorgaben zur Netzgliederung. Im Folgenden wird daher neben dem Grundangebot, welches das vom Landkreis Altenburger Land definierte Mindestangebot darstellt, auch das erweiterte Verkehrsangebot unterschieden, welches zusätzlich die Kernelemente des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ beinhaltet. Für beide Varianten liegen die Standards des Leistungsangebots zugrunde.



3.2.1. Standards des Leistungsangebots

Die Netzstruktur des StPNV im Landkreis Altenburger Land ist hierarchisch aufgebaut. Die Standards des Leistungsangebots werden separat für die verschiedenen Netzebenen definiert.

Eine Unterscheidung erfolgt zwischen den Netzkategorien:

- „1-h-Takt-Netz“,
- „2-h-Takt-Netz“,
- „Stadtbusnetz“ und
- „Ergänzungsnetz“.

Die 1-h- und 2-h-Takt-Netze dienen zur Verbindung von regionalbedeutsamen, Zentralen Orten und weisen eine besondere Angebotsqualität auf. Beide Netze zeichnen sich durch StPNV-Fahrten in einem Takt von Montag bis Freitag sowie durch reguläre Fahrplanfahrten am Wochenende aus. Im Bezug zum PKW-Verkehr (MIV) ist zudem ein bestimmtes Reisezeitverhältnis festgelegt, um zu diesem eine zweckmäßige Alternative darstellen zu können.

Das Stadtbusnetz besteht in den Städten Schmölln und Altenburg einerseits zur Bedienung des Binnenverkehrs, das heißt, jeweils zur Verbindung zwischen den Stadtteilen und den Stadtzentren, andererseits ist es Zubringer zu den Bahnhöfen für überörtliche Verkehre.

Das Ergänzungsnetz stellt die Grundversorgung an Mobilität für Ortschaften abseits der Takt-Netze sicher. Im Ergänzungsnetz werden Ortschaften durch ein StPNV-Angebot an die verkehrlich relevanten Orte direkt angebunden oder mit den Relationen der Takt-Netze verknüpft. Die Angebotsqualität beim Ergänzungsnetz ist ausschließlich bedarfsorientiert und muss auch die Anforderungen der Schülerbeförderung abdecken. Dieses Angebot kann über flexible Bedienformen erbracht werden.

TABELLE 18 zeigt die Netzkategorien und deren jeweilige Mindeststandards. Diese Festsetzungen gelten unabhängig davon, ob ein Beschluss zur Umsetzung des erweiterten Verkehrsangebots getroffen wird oder nicht.



Tabelle 18: Mindeststandards im Regional- und Stadtverkehr

		Regionalverkehr			Stadtverkehr
		1-h-Takt-Netz	2-h-Takt-Netz	Ergänzungsnetz	Stadtbusnetz
Legende					
x bzw. Wert		Kriterium muss mindestens erfüllt werden			
-		Kriterium darf nicht zutreffen			
offen		Kriterium kann frei gewählt werden			
mögliche Verkehrsträger	SPNV	X	X	-	-
	Bus	X	X	X	X
	Straßenbahn	-	-	-	-
	RufBus	zur Ergänzung der Mindestbedienung möglich			X
Reisezeitverhältnis von StPNV/MIV bzw. Beförderungsgeschwindigkeit		≤2 oder maximal 30 min länger als MIV		min.: 25 km/h	min.: 15 km/h
Umsteige-häufigkeit <i>je nach definierter Relation (ANLAGE 25/26)</i>	Regelfall: ohne Umstieg	X	-	-	-
	max. ein Umstieg	-	X	-	-
	max. ein Umstieg mit Anschluss	X	-	-	-
Markenname im StPNV		PlusBus	TaktBus	Bus/ RufBus*	StadtBus
Zeiträumen der Bedienung an Schul- wie an Ferientagen	Mo bis Fr (Uhrzeit)	05-21	05-21	05-20	04-00
	Samstag (Uhrzeit)	05-21	05-21	08-20	05-00
	Sonntag/ Feiertg. (Uhrzeit)	05-21	offen	08-20	05-00
Bedienungshäufigkeit an Schul- wie an Ferientagen	angebotsorientiert	X	X	-	X
	bedarfsorientiert	-	-	X	-
	Takt: Mo-Fr	60 min	120 min	offen*	30/60 min
	Takt: Sa	offen	offen	offen	60/120 min
	Takt So/ Ftg.				offen
	min. Fahrten/Ri.: Mo bis Fr	15 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	<u>EW/Ortschaft</u> <u>Fahrten/Ri.</u> 200 - 999 3 1.000 - 2.999 5 3.000 – 5.999 9	15/30 vertaktete Fahrten
	min. Fahrten/Ri.: Samstag	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	offen	6 vertaktete Fahrten
	min. Fahrten/Ri.: Sonntag/Feiertag	4 vertaktete Fahrten	offen	offen	4 vertaktete Fahrten

*Die RufBus-Leistungen sind bei Umsetzung des erweiterten Angebots in einem 120-min-Takt anzubieten.

Die Relationen der 1-h-/2-h-Takt-Netze sind durch systematische und symmetrische Fahrpläne umzusetzen. Die ANLAGE 23 bestimmt den grundsätzlichen Aufbau solcher Fahrpläne.



Bei der Entwicklung der Netze wurde die Bus-Markensystematik des MDV berücksichtigt, sodass die einzelnen Netze problemlos durch die „Markenfamilie für Busse des MDV“ (PlusBus, TaktBus, Bus, StadtBus, RufBus) dargestellt und vermarktet werden können. Eine Übersicht zu den zu verwendenden Symboliken und den inhaltlichen Kernqualitäten findet sich in ANLAGE 24.

Für ausgesuchte Verkehrstage, wie zum Beispiel 24./31. Dezember oder lokale Veranstaltungstage gelten gesonderte Regelungen, die jeweils zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde abgestimmt werden.

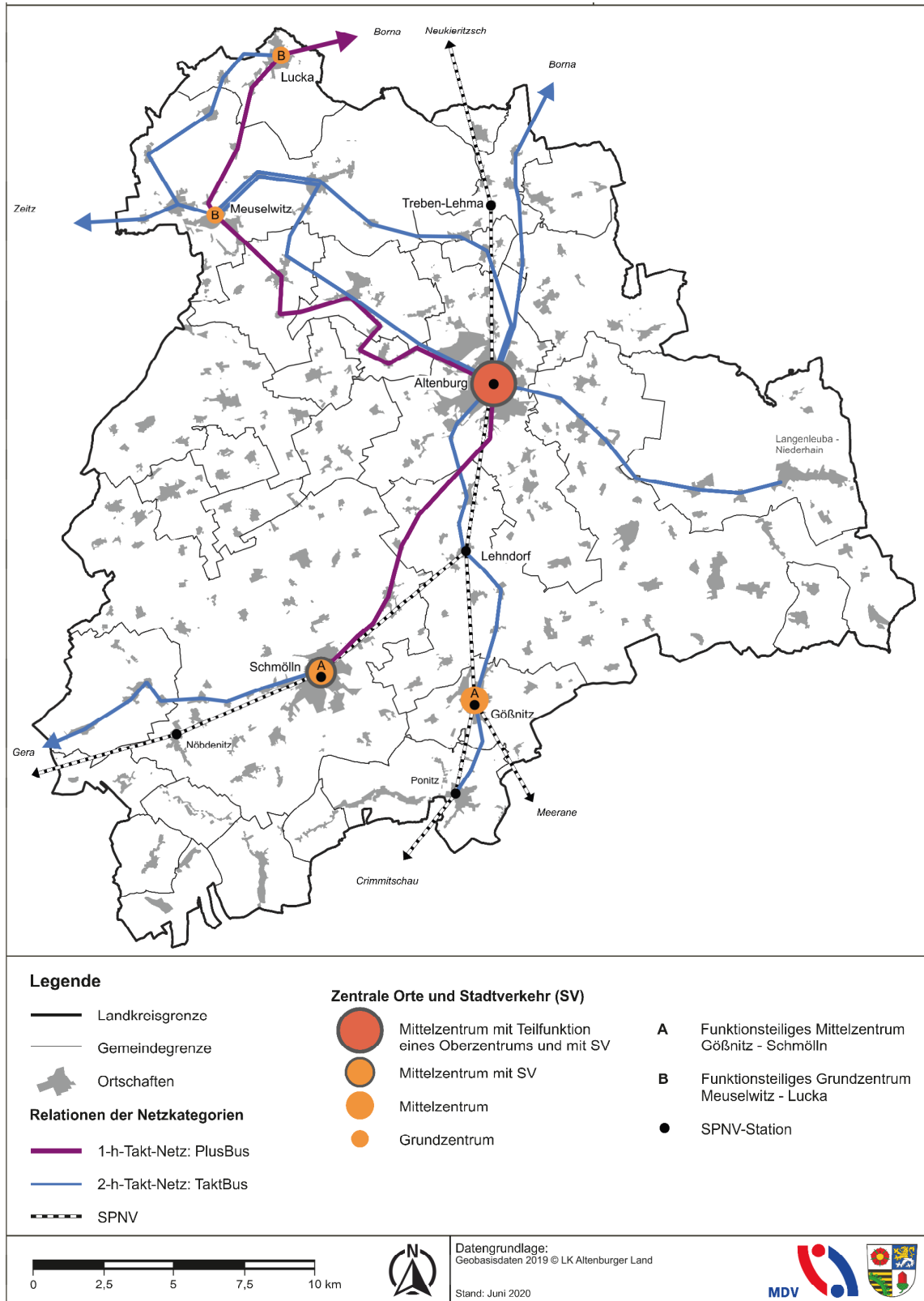
Auf Basis der Netzgliederung und zur Erfüllung der Netzstandards leiten sich die nachfolgend dargestellten strategischen Zielliniennetze für den Landkreis Altenburger Land ab.

3.2.2. Grundangebot des StPNV im Landkreis Altenburger Land

Die Standards des Leistungsangebots geben den grundlegenden Rahmen der Netzgliederung vor. Durch die Zuweisung von bestimmten Relationen zu diesen Standards wird das Grundangebot im Landkreis Altenburger Land definiert und die Netzgliederung vervollständigt. Eine Übersicht zu den Verbindungen der Netzkategorien des Grundangebots kann für den Landkreis aus ANLAGE 25 entnommen werden. In dieser Anlage sind auch die verkehrlichen Beziehungen zwischen den jeweiligen Ortschaften im Rahmen des Ergänzungsnetzes bestimmt. Die Relationen sind gemäß den geforderten Netzkategorien im Landkreis Altenburger Land umzusetzen. Eine kartografische Darstellung der Netzstruktur des Grundangebots (1-h- sowie 2-h-Takt-Netz) zeigt KARTE 6.



Karte 6: Netzgliederung im Landkreis Altenburger Land (Grundangebot)





3.2.3. Erweitertes Verkehrsangebot des StPNV im Landkreis Altenburger Land

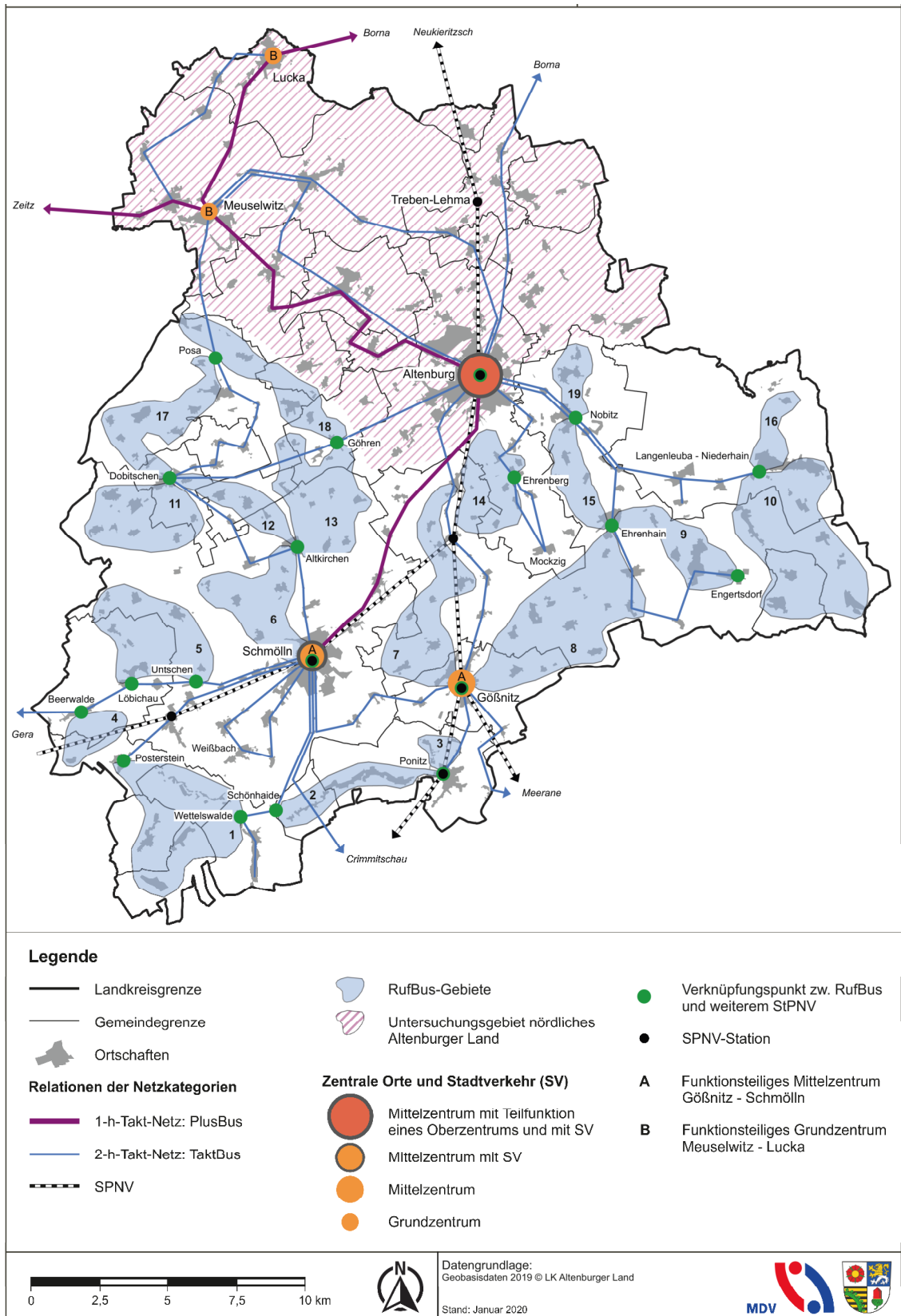
Kann, vorbehaltlich eines positiven Beschlusses des Kreistags, eine Umsetzung des Projektes „Regionalverkehr verbindet“ erfolgen, ist das erweiterte Verkehrsangebot sukzessive zu realisieren. Durch die Erweiterung wird die Fahrplanleistung im Landkreis Altenburger Land allein in diesem Segment um bis zu 2,2 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr steigen. Die betreffenden Relationen für das erweiterte Verkehrsangebot können der ANLAGE 26 (mit Ergänzungsnetz) entnommen werden sowie sind KARTE 7 dargestellt (ohne Ergänzungsnetz). Zusätzlich zu den definierten Relationen sollte für das erweiterte Verkehrsangebot geprüft werden, ob TaktBus-Relationen in Abstimmung mit dem Landkreis Leipzig für die Relationen Altenburg – Frohburg und Altenburg – Geithain realisiert werden können.

Für das Ergänzungsnetz wurden die verkehrlichen Beziehungen zwischen den Ortschaften in ANLAGE 26 definiert. Für das erweiterte Verkehrsangebot ist vorgesehen, dass das überwiegende Angebot im Ergänzungsnetz durch RufBusse zur erfolgen hat. Die jeweiligen Ortschaften des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ haben aus diesem Grund eine Zuordnung zu geplanten RufBus-Gebieten. Diese RufBus-Gebiete im südlichen Teil des Landkreises Altenburger Land sind bereits betrieblich und verkehrstechnisch umsetzungsreif geplant und entsprechend umzusetzen. Dies beinhaltet auch Verknüpfungspunkte zwischen den jeweiligen RufBus-Gebieten und dem weiteren ÖPNV, um regionale Reiseketten fahrgastorientiert zu ermöglichen.

Das Gebiet im nördlichen Teil des Landkreises Altenburger Land wird zur Zieldefinition bestimmt und kann anhand von betrieblichen oder verkehrlichen Gründen in Form und Größe angepasst werden. Eine konkrete Planung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen für den nördlichen Bereich des Landkreises erfolgt, in Abhängigkeit von der erfolgten Realisierung im Teilraum Schmölln / Gößnitz, in einem späteren Schritt während der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans.



Karte 7: Netzgliederung im Landkreis Altenburger Land (Erweitertes Angebot)





3.3. Erschließung und Anbindung des Verkehrsraums

Eine ausreichende ÖPNV-Verkehrerschließung des Landkreises Altenburger Land liegt vor, wenn eine regelmäßige Verkehrsbedienung aller Siedlungsgebiete zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort erfolgt, die:

- mehr als 200 Einwohner haben oder
- mehr als 200 Berufspendler bzw. Auszubildende aufweisen oder
- eine vergleichbare verkehrliche Wirkung haben (z.B. öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele).

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn 80 % der Personen innerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen wohnen oder tätig sind. Der Haltestelleneinzugsbereich um den Standort einer Haltestelle im besiedelten Gebiet wird definiert als:

- ein Radius von 300 m.

Demnach beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand in bebauten Siedlungsflächen zwischen zwei Haltestellen ca. 600 m. Der maximale Zeitbedarf zur Erreichung der Haltestelle für erschlossene Gebiete entspricht höchstens ca. 5 min.

Für die Reisezeiten (Fahr- und Fußwegezeiten) aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum gelten folgende Grenzen, die nicht überschritten werden sollten⁷:

- **30 Minuten**
zum nächstgelegenen Teilzentrum eines funktionsteiligen Grundzentrums (Meuselwitz bzw. Lucka) oder nach Altenburg, Gößnitz oder Schmölln
- **45 Minuten**
zum Mittelzentrum (Altenburg) oder zum nächstgelegenen Teilzentrum eines funktionsteiligen Mittelzentrums (Gößnitz bzw. Schmölln)
- **90 Minuten**
zu einem benachbarten Oberzentrum (Gera oder Zwickau oder Leipzig).

⁷ Folglich dem Grundsatz des Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP 2025).



3.4. Flexible Bedienformen

Die verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stellen die Aufgabenträger vor die Frage, wie die Erreichbarkeit und Attraktivität des Standortes durch den öffentlichen Personenverkehr finanzierbar bleiben bzw. der StPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge weiterhin in guter Qualität sichergestellt werden kann. Eine Möglichkeit bieten hier flexible, d.h. bedarfsgesteuerte Bedienungsformen, die nur auf Anforderung mit meist kleineren Fahrzeugen verkehren.

Hauptaufgabe flexibler Bedienformen ist die Gewährleistung von Mobilität in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten sowie das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus der Fläche zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten und damit zum regulären ÖPNV. Für den Fall, dass im Landkreis Altenburger Land flexible Bedienformen zum Einsatz kommen, sind die Anforderungen der TABELLE 19 zu erfüllen.

Tabelle 19: Anforderungen an flexible Bedienformen

Genehmigung nach PBefG	<ul style="list-style-type: none"> • Genehmigungsfähigkeit nach PBefG
Anmeldezeiten	<ul style="list-style-type: none"> • die Anmeldung von Fahrtwünschen ist täglich zwischen 8-18 Uhr zu gewährleisten • späteste Anmeldefrist: <ol style="list-style-type: none"> (1) 120 Minuten vor gewünschtem Fahrtritt, (2) 48 Stunden von Mo-Fr vor gewünschtem Fahrtritt, für Personengruppen ab 8 Personen • die Anmeldung ist unkompliziert beispielsweise über eine einheitliche Telefonnummer, Internet, App etc. zu gewährleisten
Tarif und Fahrscheine	<ul style="list-style-type: none"> • der MDV-Tarif ist ausnahmslos anzuwenden • Verkauf von MDV-Einzelfahrscheinen in den Fahrzeugen • Verkauf über mobile Verkaufsterminals in den Fahrzeugen ist anzustreben (zur Ermöglichung des Verkaufs des vollständigen Fahrkartensortiment; Kurzstrecke und Abo-Angebote sind ausgenommen)
Kennzeichnung für die Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> • einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung • die erforderliche Anmeldung ist in den Fahrplänen deutlich zu kennzeichnen • Informationen zur Nutzung sind verständlich zu erläutern • Anwendung eines einheitlichen Symbols (ANLAGE 24)
Kennzeichnung der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • die im flexiblen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen und Subunternehmer müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein
Kommunikation in INSA	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrpläne der flexiblen Bedienformen sind im „INSA“ (Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt) darzustellen, wobei auf die Notwendigkeit der Anmeldung hinzuweisen ist; INSA umfasst das gesamte Verbundgebiet des MDV
Betriebliche Koordination	<ul style="list-style-type: none"> • Für die betriebliche Koordination empfiehlt sich die Anschaffung einer Software-Lösung. Eine solche Software sollte mit Bestell- und Fahrgastinformationssystemen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes kompatibel sein und über entsprechende Schnittstellen zur Anbindung verfügen.
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen gewährleisten • Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben, bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen

Die Anforderungen an Fahrzeuge gemäß KAPITEL 3.9 gelten nur dann, wenn die Bauart der eingesetzten Fahrzeuge die Einhaltung dieser Festsetzungen zulässt. Eine Abweichung von den Standards der Barrierefreiheit kann nur unter Einhaltung der gesetzlichen fixierten Mindestanforderungen vorgenommen werden.

3.5. Verknüpfungspunkte

Für einen attraktiven ÖPNV im Allgemeinen als auch für eine optimale Reisekette im Speziellen sind Verknüpfungspunkte von besonderer Bedeutung. An solchen räumlichen Punkten ist ein Umstieg zwischen verschiedenen oder gleichen Verkehrsträgern möglich. Demnach kann zwischen StPNV und StPNV oder StPNV und SPNV umgestiegen werden. Empfehlungen zu den Verknüpfungspunkten wurden in der „Leitlinie für die Systemverknüpfung SPNV-ÖSPV-IV im MDV“ definiert. In der folgenden TABELLE 20 sind die Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises Altenburger Land mit ihrer Bedeutung und den bedienenden Verkehrsträgern bestimmt. Dabei geben die zugeordneten Kategorien die Bedeutung der Verknüpfungspunkte für die jeweils spezifizierte Relation wieder. Diese Einstufung nach Bedeutung der Verknüpfungspunkte ist insbesondere bei konkurrierender Fahrplangestaltung einzelner Linien oder bei Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Prinzipiell ist an allen Verknüpfungspunkten zwischen den relevanten Linien ein Anschluss zwischen den Verkehrsträgern dauerhaft einzuplanen.

Die Kategorien sind wie folgt definiert:

- 1: Wichtige Verknüpfungsrelation in Altenburg bzw. Schmölln zw. StPNV – SPNV
- 2: nachgeordnete Verknüpfungsrelationen zwischen StPNV – SPNV
- 3: Verknüpfungsstellen innerhalb des StPNV (Linie(n) / sowie ggf. RufBus)



Tabelle 20: Verknüpfungspunkte der Kategorien 1 und 2

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	Verknüpfungsbeziehung (beide Richtungen)	Kategorie	Verkehrsträger		
				wichtiger Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus – Bus
1	Altenburg, Bahnhof	Stadtverkehr – Leipzig	1	X		
		Stadtverkehr – Zwickau	1	X		
		Leipzig – Meuselwitz	1	X		
		Stadtverkehr – Gera	2		X	
		Schmölln – Meuselwitz	2		X	
		Gera – Borna/Treben	2		X	
2	Schmölln, Bahnhof	Stadtverkehr – Altenburg	1	X		
		Stadtverkehr – Gera	1	X		
		Stadtverkehr – Schmölln, Förderzentrum	2		X	
3	Gößnitz, Bahnhof	Leipzig / Zwickau / Altenburg - Umland	2		X	X
4	Treben-Lehma, Bahnhof	Altenburg – Treben	2		X	
		Leipzig – Treben	2		X	

Zusätzlich zu den Verknüpfungspunkten, die die regionalen Hauptrelationen des StPNV/SPNV im Landkreis Altenburger Land verbinden, sind für den Fall der Umsetzung des erweiterten Angebots weitere Verknüpfungspunkte gemäß dem Projekt „Regionalverkehr verbindet“ (Kategorie 3) zu etablieren. Diese verbinden Hauptrelationen des StPNV untereinander bzw. die Ortschaften eines RufBus-Gebiets mit den zugehörigen Hauptrelationen. Folgende Verknüpfungspunkte der Kategorie 3 werden festgelegt (TABELLE 21):



Tabelle 21: Verknüpfungspunkte der Kategorie 3 („Regionalverkehr verbindet“)

Nr.	Verknüpfungspunkt	Verknüpfungsbeziehung (beide Richtungen)		Kategorie	Verkehrsträger		
		Linien/ RufBus- Gebiet(e)	verkehrlich relevantes Zentrum (Hauptrelationen)		wichtiger Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus – SPNV	Anschluss Bus/ RufBus RufBus
1	Lucka, Busplatz	416, 258, B1*	Altenburg, Leipzig	3			X
2	Meuselwitz, Busplatz	416, 844, B1*	Altenburg, Zeitz	3			X
3	Posterstein	A1	Schmölln	3			X
4	Wettelswalde	A1	Schmölln	3			X
5	Schönhaide	A2	Schmölln	3			X
6	Ponitz	A2, A0	Gößnitz, SPNV	3			X
7	Beerwalde	A3	Gera, Schmölln	3			X
8	Löbichau	A4	Schmölln	3			X
9	Altkirchen	A5, A15	Schmölln	3			X
10	Oberarnsdorf	A7	Altenburg	3			X
11	Engertsdorf	A8	Altenburg	3			X
12	Ehrenhain	A8, A9	Altenburg	3			X
13	Nobitz	A10	Altenburg	3			X
14	Langenleuba-Niederhain	A11, A12	Altenburg	3			X
15	Dobitschen	A13, A14, A15	Altenburg, Meuselwitz, Schmölln	3			X
16	Posa	A14, A16	Meuselwitz	3			X
17	Altenburg, Klinikum	A17	Altenburg	3			X

* RufBus-Gebiete werden im Rahmen der 2. Planungsphase für LK ABG Nord noch definiert

An den Verknüpfungspunkten sind die definierten Verknüpfungsrelationen fahrplantechnisch so aufeinander abzustimmen, dass eine maximale Umsteigewartezeit von 10 Minuten für die Fahrgäste realisiert wird. Gegebenenfalls für den Umstieg erforderliche Fußwegezeiten zählen hierbei nicht als Wartezeit.

Für den Fall auftretender Konflikte im Zusammenhang mit der Anschlussherstellung sind die Umsteigezeiten an den höherrangigen Verknüpfungspunkten bevorzugt zu optimieren. Zudem ist die Herstellung von Anschlüssen der Stadtverkehre im Konfliktfall entsprechend der Mehrheit der Fahrgäste auszurichten. Kurze Umsteigewege sowie technische Systeme zur Anschlusssicherung sind an den definierten Verknüpfungspunkten vorrangig zu realisieren.



Anschlussprioritäten

Grundsätzlich sind Fahrpläne symmetrisch aufzubauen (ANLAGE 23). Die Anschlüsse sollen regelmäßig entsprechend der Hauptumsteigerelationen im Übergang StPNV – SPNV bzw. StPNV – StPNV gebildet werden. In Konfliktfällen zwischen mehreren möglichen Anschlussbeziehungen ist nachfolgender Prioritätensetzung vorzugehen:

- 1. Priorität: in / aus Richtung des relevanten Oberzentrums
- 2. Priorität: in / aus Richtung des relevanten (Teil-)Mittelzentrums

In besonderen Ausnahmefällen ist zudem, ausgehend von den besonders relevanten Fahrtzwecken des Ausbildungs- und Berufsverkehr, das Angebot wie folgt auszurichten:

- morgens / vormittags auf den SPNV in Richtung des relevanten Oberzentrums bzw. des relevanten (Teil-)Mittelzentrums
- nachmittags / abends auf den SPNV aus Richtung des relevanten Oberzentrums bzw. des relevanten (Teil-)Mittelzentrums zur Rückfahrt in die Ortschaften

3.6. Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung eines attraktiven Anschlusses an definierten Verknüpfungspunkten werden im Folgenden Regeln für die Anschlusssicherung definiert. Dadurch wird gewährleistet, dass ein Anschluss auch bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten abgesichert ist. Es sind dafür die vorhandenen rechnergestützten Betriebsleitsysteme (RBL) einzusetzen. Die Anschlusssicherung zwischen SPNV und den im Takt verkehrenden Hauptlinien des StPNV ist an den in KAPITEL 3.5, TABELLE 20 angegebenen Verknüpfungspunkten umzusetzen.

Innerhalb der Hauptlinien des StPNV sind die Anschlüsse an den zentralen Haltestellen Lucka, Busplatz und Meuselwitz, Busplatz (Anschluss an Linie 844) technisch zu sichern.

In der Regel sind die fahrplanmäßigen Anschlüsse der weiterführenden StPNV-Linien an den definierten Verknüpfungspunkten technisch so abzusichern, dass der abbringende Bus im Falle der verspäteten Ankunft des Zubringerfahrzeugs (Zug, S-Bahn bzw.

Bus) den Anschluss abwartet („Aufhaltezeit“). Als Orientierung wird mit Rücksicht auf andere Fahrgäste, die keine Umsteiger sind, eine Aufhaltezeit für die Anschlusssicherung von maximal fünf Minuten festgesetzt. In Abhängigkeit von Verkehrstag und -zeit können bedarfsweise längere (z. B. im Spät- oder Wochenendverkehr, letzte Fahrt) bzw. kürzere (z.B. im Berufsverkehr) Aufhaltezeiten vorgesehen werden. Auch für den Fall der manuellen Disposition sind bedarfsweise längere Aufhaltezeiten möglich. Die Anschlussverbindungen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr, den StadtBus- und PlusBus-Linien sind in 95 % der Fälle zu sichern. Die Datenpflege der Anschlussbeziehungen im Rahmen der RBL-Systeme ist durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Besteht bereits Sichtkontakt mit dem verspäteten Zubringerverkehrsmittel, ist der Anschluss sicherzustellen, auch wenn die maximale Aufhaltezeit dann leicht überschritten wird. Eine aufgrund der Einhaltung dieses Grundsatzes verspätet begonnene Fahrt gilt als pünktlich.

Das Verkehrsunternehmen ist angehalten, die technische Anschlusssicherung zwischen Bus und Bus über die oben festgesetzten Verknüpfungspunkte hinaus, in Abhängigkeit des durch die Fahrgäste gemeldeten tatsächlichen Bedarfs, für alle im Fahrplan ausgewiesenen Umsteigebeziehungen sukzessive umzusetzen.

3.7. Schülerbeförderung

Der Schülerverkehr im Landkreis Altenburger Land wird in der Regel innerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs erbracht (Durchführung des Schülerverkehrs als öffentlicher Linienverkehr). Freigestellte Schülerverkehre erfolgen nur in Ausnahmefällen. Die Fahrpläne sind in Abstimmung mit den Schulverwaltungen der Stadt Altenburg und des Landkreises Altenburger Land bedarfsgerecht abzustimmen. Für den Schülerverkehr ist die Schülerbeförderungskostensatzung des Landkreises in ihrer aktuellsten Version zu beachten (vgl. Schülerbeförderungskostensatzung des Landkreises Altenburger Land).

Das Thüringer Schulgesetz ist in Hinblick auf die Zeiten für den Schulweg sowie auf Weiterentwicklungen des Gesetzes und damit einhergehender Änderungen von Schulstandorten zu beachten. Daraus ergeben sich ggf. Anpassungsnotwendigkeiten der Schülerbeförderung.



In Vorbereitung des Weges von und zur Schule mit dem öffentlichen Personennahverkehr führt das Verkehrsunternehmen mit Vorschulkindern und Kindern der 1. Klasse ein Praxistraining im Rahmen des Projekts des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds "Buschule des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds" durch.

Die folgenden Mindestfestsetzungen aus TABELLE 22 sind u.a. einzuhalten:

Tabelle 22: Mindestanforderungen an die Schülerbeförderung

Schulform	Fahrtenhäufigkeit je Schultag	maximale Anzahl der Umsteigevorgänge	max. Schulwegzeit**	Zumutbare Wartezeit zwischen (1) Ankunft und Unterrichtsbeginn u. (2) Unterrichtsschluss und Abfahrt*
Primarstufe: Gemeinschafts-/ Grundschule (Kl. 1 – 4)	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	1	35 min	(1) 45 min (2) 45 min
Sekundarstufe: Regelschule (Kl. 5 – 10)	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	1	45 min	
Sekundarstufe: Gemeinschafts- schule / Gymna- sium (Kl. 5 – 12)	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	2	60 min	
Förderschulen	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	1	60 min	
Berufsbildende Schulen	Keine Festsetzungen			

Quelle: *Schülerbeförderungskostensatzung LK ABG,

**Thüringer Schulgesetz (ThürSchulG).

Ausnahmen von diesen Festlegungen sind möglich, sofern sich Wohn- bzw. Schulstandorte abseits von Siedlungsschwerpunkten befinden. Zur Vermeidung von Verkehrsspitzen ist zudem eine Staffelung der Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel zwischen Schulträgern und Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Die Schulträger, die Schulen und der Landkreis Altenburger Land sind verpflichtet, gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung zu übernehmen.

3.8. Regionalbedeutsame Ziele

Als regionalbedeutsame Ziele innerhalb des Landkreises Altenburger Land werden Standorte des Einzelhandels, Industrie- und Gewerbestandorte, Freizeitziele, medizinische Einrichtungen, Arbeitsagenturen / kommunale Jobcenter sowie Berufs- und Volkshochschulen definiert. Die spezifischen Standorte dieser regionalbedeutsamen Ziele sind in der KARTE 3 verortet und in den ANLAGEN 10 bis 15 bzgl. deren aktueller Anbindung mit Bus und Bahn detailliert dargestellt.

Im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Ausschöpfung von vorhandenen Verkehrsnachfragepotenzialen ist ein entsprechendes ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Für die Erreichbarkeit bzw. Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele ist vorzusehen, dass diese Ziele mindestens durch Linien des 1-h- bzw. 2-h-Takt-Netzes anzubinden sind. Die spezifischen Zielvorgaben je nach regionalbedeutsamem Ziel sind in der nachfolgenden TABELLE 23 dargestellt. Das regionalbedeutsame Ziel gilt als erschlossen, wenn eine Haltestelle innerhalb des Erschließungsradius in der geforderten Angebotsqualität bedient wird. Der Anspruch des Landkreises liegt dabei darin, die Anbindung von regionalbedeutsamen Zielen in die definierten Relationen aus ANLAGE 25 bzw. 26 zu integrieren und nur in bestimmten Ausnahmen neue Linien zur Anbindung von regionalbedeutsamen Zielen einzurichten.

Tabelle 23: Mindestfestsetzungen zur Anbindung der regionalbedeutsamer Ziele

Regionalbedeutsame Ziele	Angebotsqualität: Mindeststandard	Erschließungsradius	Besonderheiten
bedeutsame Einzelhandelsstandorte	1-h-Takt-Netz	300 m	Anbindung an Sonn-/ Feiertagen nicht erforderlich, Öffnungszeiten beachten.
Industrie- / Gewerbestandorte	2-h-Takt-Netz	500 m	Ergänzung von Verstärkerfahrten zu den ortsüblichen Arbeitszeiten, ggf. als RufBus
Freizeitziele (ggf. nur saisonales Angebot)	1-h-Takt-Netz	1000 m	zusätzlich 4 Fahrtenpaare am Samstag, Sonntag und Feiertag, ggf. als RufBus
Medizinische Einrichtungen	1-h-Takt-Netz	300 m	Öffnungszeiten beachten.
Arbeitsagenturen/ kommunale Jobcenter	1-h-Takt-Netz	300 m	Anbindung an Sams-/ Sonn-/ Feiertagen nicht erforderlich, Öffnungszeiten beachten.
Berufs- und Volkshochschulen	1-h-Takt-Netz	300 m	Öffnungszeiten beachten. Anbindung nach Bedarf bis 22 Uhr.

In der Regel ist laut den getroffenen Festsetzungen eine ÖPNV-Anbindung an das benachbarte Grund- bzw. Mittelzentrum / Teilzentrum bzw. im Stadtverkehr vorzusehen. Im Grundsatz werden im Landkreis Altenburger Land die Freizeitziele ganzjährig ange-



bunden (z.B. Museen). Ausnahmen können für Ziele gelten, die nur ein saisonal beschränktes Angebot aufweisen. In solchen Fällen sind gesonderte Abstimmungen mit dem Aufgabenträger durchzuführen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirken gemeinsam darauf hin, dass die ÖPNV-Erreichbarkeit der jeweiligen Freizeitziele in den entsprechenden Informationsquellen der Tourismusbranche kommuniziert wird.

3.9. Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

Für die im Landkreis Altenburger Land eingesetzten Fahrzeuge des Buslinienverkehrs gelten spezifische Festsetzungen (Mindeststandards). Diese Anforderungen für Fahrzeuge sind sowohl von Linienverkehrsunternehmen, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Altenburger Land sind, als auch von ggf. beauftragten Subunternehmern einzuhalten. Prinzipiell müssen die Fahrzeuge an die Bedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere der Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, angepasst werden. Die Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Bestimmungen sowie Rechtsvorschriften und Unfallverhütungsvorschriften in der aktuellsten Version entsprechen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit von Fahrzeugen sind die Anforderungen aus KAPITEL 3.12.2 zu beachten. Für Fahrzeuge, die für flexible Bedienformen eingesetzt werden, sind Abweichungen von den Mindeststandards zulässig. Für Fahrzeuge im Buslinienverkehr mit einer Länge ab 12 m gelten die folgenden Mindeststandards in ABBILDUNG 3 bis 5.

Abbildung 3: externe Anforderungen an Linienbusse im Landkreis Altenburger Land

PBefG	§42b: Mehrzweckfläche & Barrierefreiheit <ul style="list-style-type: none"> • 2 Stellplätze für Rollstuhlnutzer • Umsetzung: Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG 	
BOKraft: gesetzliche Vorschriften (Auszug)	§17: zuverlässige Fahrzeuge §18: Ausrüstung §19: Zeichen und Ausrüstungsgegenstände §20: Beschriftung <ul style="list-style-type: none"> • Name und Betriebssitz des Unternehmers • Bezeichnung der Türen 	§33: Kennzeichnung und Beschilderung <ul style="list-style-type: none"> • Stirnseite mit Zielschild: Endpunkt, Liniennummer, ggf. Fahrweg • rechte Längsseite mit Streckenschild: Ausgangs- und Endpunkt, Liniennummer, Fahrweg • an Fahrzeugen mit 9 bis 35 Fahrgastplätzen genügt Zielschild • Rückseite: Liniennummer • Erkennbarkeit von Zielschild, Streckenschild und Liniennummer bei Dunkelheit
	§21: Verständigung mit dem Fahrzeugführer <ul style="list-style-type: none"> • Verständigungseinrichtungen zur Mitteilung des Halteauftrags/ -wunschs 	§34: Sitzplätze für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen <ul style="list-style-type: none"> • gute Kenntlichmachung dieser Sitzplätze durch ein Sinnbild
	§22: Stehplätze <ul style="list-style-type: none"> • Stehplätze im Linienverkehr zulässig 	§35: Übersicht über Linienverlauf und Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • an gut sichtbarer Stelle im Fahrzeug: Übersicht über den Linienverlauf und über die Haltestellen
	MDV-Handbuch: Festlegungen der Mitglieder	MDV-Handbuch: Fahrgastzählsysteme - Anlage 5 <ul style="list-style-type: none"> • Erfüllung der Anforderungen der Automatischen Fahrgastzählsysteme: Zentralgerät, Tür-Komponenten, Sensorsystem, Bedienung, Haltestellenerkennung, Einbaubedingungen, etc.
MDV-Handbuch: Technische Anforderungen Anlage 3 und 6 Erfüllung der Anforderungen und Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> • zum Fahrkartenverkauf und -kontrolle: Sortiment, Technik, Zahlungsmittel • zur Vertriebstechnik: Bordrechner, E-Ticketing, Entwerter • zu Telekommunikationssystemen: automatische Haltestellenansage, Anzeige nächste Abfahrten an beliebiger Haltestelle, Anschlusssicherung, Echtzeitdatengenerierung, etc. 		

Abbildung 4: Festsetzung zu Werbeflächenplatzierung

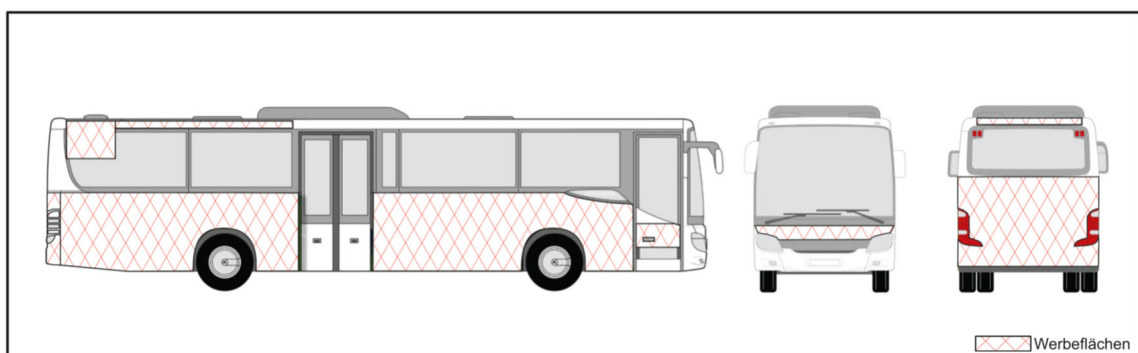




Abbildung 5: Fahrzeuganforderungen im Landkreis Altenburger Land

Landkreis Altenburger Land: Festsetzungen des Nahverkehrsplans	<p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> nur Standard-Niederflur-Fahrzeuge im 12-m-Segment im Bedarfsfall Niederflur-Midibusse mit gleichwertiger Ausstattung für mobilitätsbehinderte Personen Zum Einsatz kommen Niederflurbusse mit bedarfsgerechter Gefäßgröße. 	<p>Corporate Design</p> <ul style="list-style-type: none"> PlusBus-Markierung in der Frontanzeige bei Fahrzeugen von PlusBus-Linien Fahrzeuge, die als flexible Bedienformen oder / und von Subunternehmen eingesetzt werden, müssen eindeutig als Fahrzeug des ÖPNV gekennzeichnet sein für landkreiseigene ÖPNV-Kampagnen sind Werbeflächen an Bussen vorzusehen: es sind die Anforderungen gemäß MDV-Handbuch, Anlage 7 zu erfüllen Außenwerbung ist nur an den Flächen gemäß Abbildung 4 zulässig Bus-Kennzeichnung durch Logo des Verkehrsunternehmens und Verbundkennzeichnung
	<p>Komfort</p> <ul style="list-style-type: none"> fahrgastorientierte Platzkapazitäten (primär Sitzplätze) regelmäßige Wartung und Reinigung für einen ansprechenden Gesamteindruck ein Haltewunschaster pro 4 Sitzplätze Neufahrzeuge: min. 5 USB-Steckplätze Neufahrzeuge: Fahrgastzählsystem in jedem neuen Bus kostenloser Internetzugang mittels WLAN (mind. PlusBus) vollständige Klimatisierung des Fahrgastraumes in allen Bussen Fahrausweisverkauf: durch Buspersonal i. d.R. mittels Bordrechner, sonst mittels mobilem Handverkaufsterminal 	<p>Haltestellenansage/ -anzeige</p> <ul style="list-style-type: none"> alle Busse sind mit einer optischen (Innen-LCD-Bildschirm, mindestens 29“) und akustischen Haltestelleninformation (mit automatischer Anpassung an den Geräuschpegel) auszustatten; auf wichtige Umsteigemöglichkeiten ist hinzuweisen in Klein-Fahrzeugen (<16 Personen) sind direkte Ansagen durch das Buspersonal zulässig
	<p>Videoüberwachung</p> <ul style="list-style-type: none"> Mindestens 70 % der Kraftomnibusse müssen über eine Anlage zur Videoüberwachung mit Aufzeichnungsfunktion verfügen. Mindestens 50 % der Kraftomnibusse müssen über eine Zählleinrichtung verfügen. Alle neu beschafften Kraftomnibusse müssen: über eine Anlage zur Videoüberwachung mit Aufzeichnungsfunktion verfügen 	<p>Fahrradmitnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> Möglichkeit der Fahrradmitnahme in allen Bussen Ausstattung mit Fahrradträgern auf ausgewählten Relationen
	<p>Technische Ausstattung zur Bevorrechtigung</p> <ul style="list-style-type: none"> alle als StadtBus eingesetzten Busse sollen über Einrichtungen zur Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) verfügen 	<p>Alter der Busflotte</p> <ul style="list-style-type: none"> Durchschnittsalter der Busflotte: max. 7 Jahren innerhalb der Genehmigungslaufzeit darf der Durchschnittswert in bis zu 3 Kalenderjahren um bis zu 2 Jahre überschritten werden
	<p>Sicherheitssysteme</p> <p>Es werden die folgenden Sicherheitssysteme in den Bussen unterstützt und implementiert</p> <ul style="list-style-type: none"> Abbiegeassistenten für neue Busse und Lkw (ab 2024) Technische Sicherheitssysteme Warnmechanismen bei Müdigkeit und Ablenkung des Fahrers (zum Beispiel, wenn er sein Smartphone während der Fahrt nutzt) Rückwärtsfahrtsicherheit mit Kamera oder Sensoren Unfalldatenaufzeichnung elektronische Fahrdynamikregelsysteme Notbremsassistentensysteme 	<p>Umwelteigenschaften</p> <ul style="list-style-type: none"> Neufahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik bezüglich Schadstoff- und Geräuschemissionen, Energieverbrauch und Sicherheit Neufahrzeuge gewährleisten die Einhaltung der bei der Erstzulassung aktuellsten gültigen EU-Abgasnorm (min. Euro-6) Entwicklung von Konzepten, Erprobung und spätere Einführung mit primärem Fokus Wasserstoffantrieb, insbesondere unter Beachtung der Richtlinie 2009/33/EG bzw. Richtlinie (EU) 2019/1161.

3.10. Kundeninformation und Service

Eine kundenorientierte, einheitliche sowie intuitive Gestaltung von Informationen zum StPNV ist für den Landkreis Altenburger Land von hoher Bedeutung. Das Ziel dabei ist, Zugangsbarrieren zum StPNV zu verringern und das Angebot für alle Menschen einfach und transparent nutzbar zu machen. Aus diesem Grund sind folgende Festsetzungen (TABELLE 24-28) einzuhalten:

Tabelle 24: Einheitlicher und integrierter Marktauftritt

Corporate Design	Für ein intuitives Verständnis der ÖPNV-Angebote soll ein verbundweites Corporate Design hinsichtlich aller Informationsmedien angewendet werden. Dieses muss Querverweise bzw. Anknüpfungspunkte zu den Informationsmedien der weiteren ÖPNV-Akteure im Landkreis Altenburger Land bieten, so dass sich der (potenzielle) Nutzer über das Gesamtangebot des ÖPNV leicht informieren kann.
Kooperation	Für alle Belange der Information und Kommunikation ist eine enge Zusammenarbeit aller ÖPNV-Akteure zu gewährleisten. Insbesondere bei neuen Informationsprodukten und Kampagnen muss eine Abstimmung des regionalen Verkehrsunternehmens mit dem Landkreis Altenburger Land, dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund, anderen betroffenen Verkehrsunternehmen (Bus / Bahn) und ggf. dem SPNV-Aufgabenträger stattfinden.
Haltestellenbeschilderung	Für die Haltestellenbeschilderung im Busverkehr (u.a. Haltestellenmast, Haltestellenfahne, Rahmen für Aushangfahrplan) ist das „Informationskonzept für Haltestellen im MDV“ anzuwenden. Die Produktmarken im MDV sind bei der Haltestellenkennzeichnung entsprechend zu berücksichtigen. Bei Beschädigung oder Verlust der Haltestellenbeschilderung ist umgehend ein Austausch bzw. Ersatz vorzunehmen.

Tabelle 25: Vertriebswege

Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung	Der Fahrkartenverkauf muss in den Kraftomnibussen und im Vorverkauf eingerichtet werden. Das Verkehrsunternehmen hat eine ausreichende Anzahl an Vorverkaufsstellen abzusichern. In der Stadt Altenburg sollen mindestens zwei Kundencenter betrieben werden. Die Öffnungszeiten der Kundencenter sind kundenfreundlich zu gewährleisten.
Datennutzungsrechte	Es ist sicherzustellen, dass die Fahrplandaten, Fahrplanabweichungen und Störungsmeldungen für alle Nutzungszwecke ohne Einschränkung des Nutzerkreises zur Verfügung gestellt werden.
Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs	Folgende Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs sind vorzuhalten: <ul style="list-style-type: none"> • Erwerb beim Fahrpersonal des StPNV-Fahrzeugs (Bus) • Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter/ Verkehrsunternehmen) • Ticketautomaten (stationär, Fahrzeuge) • Vertriebspartner (z.B. Reisebüros) • MDV-Infomobil • Online-Shops • Handy-App (MOOVME, DB Navigator, Leipzig Move)



Tabelle 26: Fahrplaninformation

Informations- medien	analoge Fahrplan- medien	<p>Für einen leichten Zugang zum ÖPNV sind Fahrplaninformationsmedien unter Beachtung ökologischer Aspekte für Linien des StPNV herauszugeben. Die Herausgabe der Fahrplanmedien sowie deren inhaltliche Ausgestaltung soll in Kooperation mit dem MDV erfolgen. Die Verteilung gedruckter Fahrpläne in Bussen, Vorverkaufsstellen, der Mobilitätszentrale und weiteren ausgewählten Einrichtungen (wie z. B. Kliniken, Altersheime, etc.) ist zu gewährleisten. Änderungen müssen dem Verkehrsverbund rechtzeitig (mindestens 1 Woche) vor Inkrafttreten zur Kenntnis gegeben werden.</p> <p>Als Ergänzung sind für die PlusBus- und TaktBus-Linien zusätzlich Flyer zur Fahrplaninformation sowie mit einer „ÖPNV-Basisinformation“ zu gestalten. Die Auflage pro Linie und Jahr ist nach Absprache mit dem MDV zu ermitteln.</p>
	digitale Medien	<p>Internet: Die Verkehrsunternehmen haben eine ansprechende und zeitgemäße Internetseite mit den ÖPNV-Angeboten, insbesondere den Fahrplänen, Fahrplanänderungen und Tarifinformationen sowie einer digitalen Fahrplanauskunft zu veröffentlichen. Die Verkehrsunternehmen haben Fahrplaninformationen beim Fahrplanauskunftssystem des MDV einzustellen. Eine Weiterleitung (Link) zum MDV ist präsent auf diesen Internetseiten zur Verfügung zu stellen.</p> <p>App: Für den ÖPNV im Landkreis Altenburger Land ist den (potenziellen) Nutzern eine digitale Informationsquelle per Smartphone-App bereitzustellen. Dies erfolgt über die App „MOOVME“ und ggf. nachfolgende Entwicklungen. Neben Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und Fahrplanabweichungen ist auch der Ticketkauf zu gewährleisten. Durch die Verkehrsunternehmen ist der Betrieb dieser App zu unterstützen.</p> <p>Störungen: Der technische Dienst „HIM“ gibt Störungsmeldungen direkt in der Fahrplanauskunft aus. Die Verkehrsunternehmen übergeben die Informationen zu Störfällen in Echtzeit an das System „HIM“.</p>
	persönliche Beratung	<p>Für die persönliche Beratung von Menschen hinsichtlich der ÖPNV-Angebote im Landkreis Altenburger Land befürwortet der Landkreis die mobile Beratung des MDV. Es sind durch das Infomobil des MDV mindestens 10 Einsatztage in verschiedenen Orten (vorrangig in den Grundzentren) pro Jahr durchzuführen. Darüber hinaus haben die Verkehrsunternehmen sowie der MDV telefonische Beratungen zum ÖPNV während der Betriebszeiten anzubieten. Weiterhin steht für telefonische Fahrplanauskünfte das MDV-Infotelefon zur Verfügung.</p>
	Fahrplan- änderungen	<p>Fahrplanänderungen erfolgen jährlich 1x im Dezember in Abstimmung mit der zuständigen örtlichen Behörde. Der Fahrplan kann auch unterjährig auf Grund von veränderten Verkehrsbedürfnissen, durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sowie aufgrund von Änderungen der finanziellen Rahmenbedingungen im Einvernehmen zwischen der zuständigen örtlichen Behörde und den Verkehrsunternehmen angepasst werden.</p>
Haltestelleninformation	<p>An den Haltestellen haben die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, übersichtlicher, lesbarer und sauberer Weise anzubringen. Die Fahrpläne sollen alle Abfahrten mit Linie, Fahrtziel und Fahrtweg umfassen. Zudem sind Hinweise auf das MDV-Auskunftportal, das Servicetelefon der Verkehrsunternehmen und des MDV sowie ein MOOVME QR-Code darzustellen. In den Aushangfahrplänen soll auf bestehende Umsteigemöglichkeiten hingewiesen werden. Die Aushangpläne sind stets auf dem aktuellen Stand zu halten. Abweichungen oder Änderungen sind deutlich zu kennzeichnen. Bei Beschädigung oder Verlust ist umgehend ein Austausch vorzunehmen. Es sind die Vorgaben des MDV-Handbuchs zu erfüllen (u.a. „Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“). Informationen zu Fahrplanabweichungen sollten mindestens eine Woche vor Änderungstermin an den betreffenden Haltestellen aushängen.</p>	



Tabelle 27: Kundenservice und Beschwerdemanagement

Kundengruppen	Eine Abstimmung hinsichtlich der fahrgastorientierten Beförderung bestimmter Kundengruppen (Senioren, Jugendliche und Mitarbeiter von großen Institutionen, Unternehmen, Verwaltungen) sollte durch eine stetige direkte Kundenpflege (z.B. Informationsveranstaltungen, Gruppentrainings etc.) in Kooperation zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und MDV ermöglicht werden.
Unmittelbare Kundenbetreuung und Personal	Die Kundenbetreuung erfolgt vorrangig vor Ort, d. h. im Fahrzeug. Der Kunde gewinnt über das Fahr- und Bedienpersonal sein Bild vom Unternehmen und vom StPNV. Deshalb ist neben einem angemessenen äußeren Erscheinungsbild auch die Fähigkeit zum höflich bestimmten Auftreten, auch in Konfliktsituationen, sowie zur sicheren Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift erforderlich. 20 % der Fahrer müssen die wesentlichen Auskünfte außerdem auch in englischer Sprache geben können. Das Buspersonal verfügt über Kenntnisse zu Fahrplan, Verbundtarif und Fahrausweisangebot sowie sonstigen Dienstleistungen der Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus besteht umfangreiches Wissen bezogen auf den Verkehrsraum (Linienführung, Haltestellen, zeitliche und räumliche Verknüpfung, Ortskenntnisse, überörtliches Verkehrsangebot). Das eingesetzte Fahrpersonal ist verpflichtet, die vom Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellende einheitliche Dienstkleidung während des Fahrdienstes zu tragen. Das Personal ist u.a. zu den Themen: Kommunikationsfähigkeit, Konfliktbewältigung, Notfallsituationen, Umgang mit der Bordtechnik sowie Barrierefreiheit regelmäßig zu schulen. Die Verkehrsunternehmen haben Hilfebedürftigen bei der Nutzung des StPNV Hilfestellung zu leisten.
Beschwerdemanagement	Die Verkehrsunternehmen sowie der MDV sind für die Menschen hinsichtlich deren Belange bezüglich des StPNV erreichbar. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, jeden Kontakt zu protokollieren und fachgerecht zu bearbeiten (innerhalb von 14 Tagen). Eine Berichterstattung durch die Verkehrsunternehmen erfolgt einmal im Jahr (30.06. des Folgejahres) gegenüber dem Aufgabenträger. Zur Qualitätssicherung und zur Förderung der Kundenzufriedenheit wird in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ein digitales Beschwerdemanagement bei den Verkehrsunternehmen geführt. Dieses soll es ermöglichen, Mängel zu erkennen und zu beseitigen. Alle Eingaben und Hinweise unterliegen dem allgemeinen Datenschutz und sind unter Berücksichtigung der gültigen Regelungen weiterzuverarbeiten.

Tabelle 28: Image-/ Kampagnenarbeit

Imagearbeit / Kampagnen	Der Landkreis Altenburger Land setzt sich dafür ein, dass der ÖPNV in der Bevölkerung und bei Touristen als attraktive und umweltfreundliche Alternative zum PKW-Verkehr wahrgenommen wird. Dafür initiiert der Landkreis Altenburger Land gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und dem MDV Kampagnen. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans sind vorbehaltlich der Umsetzung Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit bezüglich folgender Themen vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Projekt („Schmölln macht mobil“ – „Regionalverkehr verbindet“) • Vermarktung von flexiblen Bedienformen • betriebliches Mobilitätsmanagement
Bevölkerungsmonitoring	Der Landkreis Altenburger Land prüft in der Laufzeit des Nahverkehrsplans die Durchführung eines Bevölkerungsmonitorings („Bürgerbarometer“) mit standardisierten Themen zur ÖPNV-Nutzung und dem Verkehrsverhalten (ggf. Wiederholung in zweijährigem Abstand). Mit Hilfe dieser Daten sollen Maßnahmen evaluiert, Bürgerinteressen berücksichtigt, zukünftige Entwicklungsideen getestet, Grundlagen für Entscheidungen generiert und Marketingmaßnahmen durchgeführt werden.
Ausbau der ÖPNV-Präsenz	Alle Akteure des ÖPNV wirken darauf hin, dass die Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit steigt. Insbesondere sollten Behörden, öffentliche Einrichtungen, Tourismusanbieter, Dienstleister usw. angehalten werden, in allen Medien und Veröffentlichungen (bspw. Internet, Briefköpfe, Flyer) über deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV zu informieren.



3.11. Tarif

Es gilt der Gemeinschaftstarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV-Tarif). Neben dem MDV-Tarif kann auch der eigene Haustarif des Verkehrsunternehmens, soweit zulässig, in geeigneten Fällen zur Anwendung kommen. Zur Anwendung kommen der jeweils genehmigte MDV-Tarif und die „Besonderen Beförderungsbedingungen“. Fahrgäste dürfen ausschließlich nach den gültigen Tarif- und Beförderungsbedingungen befördert werden.

Im StPNV des Landkreises Altenburger Land werden die Ländertickets der Deutschen Bahn AG („Sachsen-, Sachsen-Anhalt-, Thüringen-Ticket“), die „Azubi-Tickets“ Thüringen und Sachsen, die Semestertickets ausgewählter Hochschulen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund sowie ggf. weitere festgelegte Sonder-Ticketformen anerkannt.

Das Verkehrsunternehmen muss sich am geltenden Einnahmeverfahren beteiligen.

Der Aufgabenträger führt unter Mitwirkung des MDV und des StPNV-Verkehrsunternehmens eine kontinuierliche Evaluation des Tarifs durch und wirkt auf eine kundenorientierte Weiterentwicklung des Tarifs unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse und technischer Neuerungen hin.

3.12. Barrierefreiheit

Die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Mitteldeutschen Verkehrsverbund sind darauf auszurichten, dass allen Menschen die Nutzung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs ermöglicht wird. Eine besondere Berücksichtigung müssen die verschiedenen Personengruppen aus der ABBILDUNG 6 finden, die aus unterschiedlichen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Insgesamt wird angestrebt – entsprechend dem Leitbild der vollständigen Teilhabe des „Designs für alle“ – eine vollständige Barrierefreiheit im Sinne des PBefG herzustellen. Dieses Ziel soll durch eine systematische Herangehensweise planvoll und

koordiniert erreicht werden⁸. Aus diesem Grund werden im Folgenden einheitliche Mindeststandards der Barrierefreiheit sowie Ausnahmemöglichkeiten festgelegt, um den Ausbauzustand mittels einer Bestandsaufnahme der verschiedenen ÖPNV-Ebenen (s.u.) zu evaluieren und die Umsetzung im Planungsgebiet zu priorisieren und zu unterstützen. Der Fokus liegt dabei auf den zentralen ÖPNV-Ebenen: (1) Haltestellen, (2) Fahrzeuge sowie (3) Information und Kommunikation. Entsprechend der Verantwortung des Landkreises Altenburger Land werden ausschließlich Regelungen zum straßengebundenen ÖPNV getroffen. Für die folgenden Festlegungen gilt, dass diese für die flächenhafte Planung der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit maßgeblich sind. Werden Elemente des StPNV neu beschafft, neu entwickelt oder saniert, sind hinsichtlich der Barrierefreiheit die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen sowie der aktuelle Stand der allgemein anerkannten Regeln der Technik zusätzlich zu den Festsetzungen des vorliegenden Nahverkehrsplans zu beachten und umzusetzen.

Abbildung 6: Mobilitätseingeschränkte Menschen



Quelle: ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der Kommunalen Spitzenverbände, 2014: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV nach FGSV, 2011: H BVA, Bild 1.

⁸ Die Grundlage dafür bildet der „Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ sowie die „Erhebungshinweise für die Barrierefreiheit von Haltestellen“.



Als Ausgangspunkt für die Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit folgendem Abschnitt von elementarer Bedeutung:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [in Satz 3] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“ (PBefG, 2017: §8 Abs. 3).

Die Definition von Barrierefreiheit richtet sich in erster Linie nach dem Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit wie folgt bestimmt: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“ (Behindertengleichstellungsgesetz, 2016: §4).

Aufgrund der Komplexität des Konzepts „Barrierefreiheit“ muss beachtet werden, dass eine „Freiheit von Hemmnissen und Hürden für alle Formen von Behinderungen [...] unmöglich und damit rechtlich nicht regelungsfähig [ist]. Das Konzept „Barrierefreiheit“ ist und bleibt ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen“ (ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV, 2014: S. 8).



Die durch das Behindertengleichstellungsgesetz getroffene Begriffsbestimmung muss für eine detaillierte Bestandsaufnahme und Planung noch weitergehend spezifiziert werden. Aus diesem Grund müssen ganz konkrete Standards für das Planungsgebiet definiert werden. „Die Definition der örtlichen Standards zur Barrierefreiheit, die dem NVP zu Grunde gelegt werden, obliegt aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände den Aufgabenträgern vor Ort auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik in Abstimmung mit den Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, den Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie den Fahrgastverbänden“ (ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV, 2014: S. 10). Diese Standards wurden in Zusammenarbeit der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und verschiedener Betroffenenverbände für den MDV-Raum festgelegt.

Die ausführliche Betrachtung der ÖPNV-Ebenen: Haltestellen, Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation erfordert jeweils eine eigene Analyse hinsichtlich der Barrierefreiheit. Für die Analyse des bisherigen Ausbaugrads der ÖPNV-Ebenen werden im vorliegenden Nahverkehrsplan spezifische Mindeststandards der Barrierefreiheit definiert. Eine Haltestelle oder ein Fahrzeug des StPNV gilt dann als barrierefrei, wenn alle dieser Mindeststandards erfüllt sind. Andernfalls wird davon ausgegangen, dass die jeweilige Haltestelle oder das betreffende Fahrzeug nicht barrierefrei ist und prinzipiell eine barrierefreie Ausgestaltung noch vorgenommen werden muss. Die zur Analyse herangezogenen Mindeststandards der Barrierefreiheit dienen nur dem vorgenannten Zweck. Sie sind nicht als Maßstab bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen oder bei Neubeschaffung von Fahrzeugen anzulegen, da hierbei zusätzlich die anerkannten Regeln der Technik, Förderrichtlinien und gesetzlichen Bestimmungen zu beachten und einzuhalten sind. Im Zusammenhang mit der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen sind im Landkreis Altenburger Land zudem insbesondere die Checklisten zur Barrierefreiheit zu beachten⁹.

Eine Auswahl von Bestimmungen zur Barrierefreiheit findet sich in folgender Übersicht (ABBILDUNG 7):

⁹ Siehe: <https://www.thueringen.de/th10/bb/materialien/checklisten/index.aspx>, Stand: 01/2020.

Abbildung 7: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit

DIN	Regelungen
E DIN 18030	BOStrab
DIN 18040-1	BOKraft
DIN 18040-3	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
DIN 32974	Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107
DIN 32975	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
DIN 32976	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
DIN 32984	Kommunikationshilfenverordnung (KHV)
DIN 32986	Verordnung über barrierefreie Dokumente in der Bundesverwaltung (VBD)
DIN EN 81-70	Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung (BITV)
DIN Fachbericht 124	RICHTLINIE 2001/85/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG
	Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen – EFA

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

3.12.1. Haltestellen

Damit eine Haltestelle im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss diese die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (Tabelle 29). Erfüllt eine Haltestelle eines oder mehrere der Kriterien nicht, gilt diese als nicht barrierefrei und muss prinzipiell barrierefrei um- beziehungsweise neugebaut werden.

Die Realisierung der Herstellung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen obliegt den Straßenbaulastträgern (meist Städte und Gemeinden).

**Tabelle 29: Mindeststandards der Barrierefreiheit von Haltestellen**

Mindeststandard	Definition
Zuwegung an und zur Haltestelle	Im Nahbereich der Haltestelle ist eine Bordabsenkung (max. Höhe ca. 3 cm) oder stufenfreier Zugang vorhanden. Der Nahbereich ist dabei unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten so kurz wie möglich vor Ort zu bestimmen.
Oberflächenbeläge/ Fugen	Die Haltestelle verfügt über erschütterungsarme, rollfeste, stufenlose und rutschfeste Oberflächenbeläge.
Niveaugleichheit/ Bordhöhe	Bus: Ein erhöhter Sonderbordstein ist an allen barrierefreien Türen des Standard-Fahrzeugs vorhanden. Der Sonderbordstein hat eine Mindesthöhe von 22 cm aufzuweisen. Der Abstand zwischen Fahrzeug/Fahrgastraum und Bordsteinkante beträgt max. 5 cm.
Kontrastreiche Gestaltung	Vorhandene Haltestelleneinbauten sind von der Umgebung visuell kontrastierend unterscheidbar.
Bodenindikatorenbasiertes Aufmerksamkeitsfeld	Es ist ein bodenindikatorenbasiertes, kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld in der Einstiegszone des Fahrzeugs vorhanden.
Durchgangsbreiten der Haltestelle	Die Durchgangsbreiten zwischen Einbauten und Bussteig (Bahnsteig) betragen mindestens 1,50 m.

Ausnahmen

Der Landkreis Altenburger Land hat die Möglichkeit, im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans, Ausnahmen für Haltestellen zu gewähren, die nach den oben genannten Mindeststandards noch nicht barrierefrei sind. Haltestellen können dann in dem bisherigen Zustand belassen werden, wobei die Dauer der Ausnahmegewährung dem Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans entspricht. Eine Ausnahmeregelung für Haltestellen gilt nur für spezifische Fälle. Im Regelfall werden nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen gemäß der Priorisierung in einer zeitlichen Rangfolge kategorisiert und in einen Umsetzungsplan aufgenommen. Folgende Ausnahmesachverhalte für Haltestellen sind zulässig:

- die Haltestelle wird nicht im regulären Linienbetrieb angefahren
- die Haltestelle hat nicht auf Dauer Bestand (temporäre Haltestelle: z.B. Saisonverkehre, Pilotprojekte, Umleitungsverkehre)
- die Haltestelle wird ausschließlich durch alternative Bedienformen¹⁰ bedient
- atypische Lage: die Haltestelle befindet sich in einem Bereich, der nicht barrierefrei erreicht werden kann

¹⁰Unter alternativen Bedienformen wird im MDV-Gebiet der Einsatz von Kleinbussen, Großraumtaxi und Taxis verstanden, die nach Anrufbestellung eine Haltestellen- oder Haustürbedienung durchführen. Dabei werden die Varianten AnrufBus, AnrufSammel-Taxi, RufBus, AnrufLinientaxi und Richtungsbandbetrieb unterschieden, die verschiedene Eigenschaften hinsichtlich Fahrplan, Fahrtroute, Tarifzuschlag, Haustürbedienung und Fahrzeugtyp aufweisen.



Priorisierung

Für die systematische Planung und Umsetzung der Barrierefreiheit von Haltestellen, die bisher noch nicht barrierefrei sind, werden folgende Kriterien für eine Priorisierung festgelegt (TABELLE 30):

Tabelle 30: Priorisierung von Haltestellen

1. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellen an öffentlichen, medizinischen, Bildungs- und Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand) - Haltestellen an Einrichtungen von Behindertenverbänden/ Sozialverbände - Haltestellen im Zusammenhang mit vorgesehenem grundhaften Straßenausbau oder vorgesehenem Ausbau der Verkehrsnebenanlage
2. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellen an Verknüpfungspunkten, z.B. Busbahnhöfen
3. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellen, die Ortsteile im Radius von 1000 m effizient erschließen (d.h. innerhalb eines Ortsteils darf der Weg zur nächstgelegenen barrierefreien Haltestelle einer StPNV-Linie maximal 1000 m betragen)
4. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> - verbleibende Haltestellen, die keine Ausnahmen sind

Neuanlage von Haltestellen

Ein strategisches Ziel des ÖPNV im MDV-Raum ist die Verdichtung des Bushaltestellennetzes. Durch die zusätzliche Einrichtung von Haltestellen werden die Zugangswege der Fahrgäste reduziert und damit ein Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit des StPNV geleistet. Die Verkürzung der Zugangswege stellt zudem für mobilitätseingeschränkte Personen einen weiteren Schritt zur Barrierefreiheit im ÖPNV dar, da die Hürde von längeren Distanzen vermindert und dadurch auch die Wahrscheinlichkeit von Hindernissen zwischen Startort und Haltestelle gesenkt wird. Um eine bedarfsgerechte und ökonomisch vertretbare Verdichtung des Haltestellennetzes zu schaffen, ist es notwendig, bestimmte Haltestellen mit geringem Aufwand für eine gewisse Testphase zu realisieren. In dieser Zeit ist es möglich, Haltestellen von den baulichen Anforderungen der Barrierefreiheit zu entlasten. Dadurch ist es möglich, spezifische neue Haltestellen in Einfachbauweise (Mast, Schild) zu errichten. Sollten ohnehin umfassende Tiefbaumaßnahmen für die Neueinrichtung einer Haltestelle notwendig sein, ist diese direkt baulich gemäß den anerkannten Regeln der Technik, den Förderrichtlinien und gesetzlichen Bestimmungen, barrierefrei anzulegen. Prinzipielles Ziel ist, dass sowohl Bestandshaltestellen als auch neue Haltestellen den Anforderungen der Barrierefreiheit unter Berücksichtigung der Ausnahmen und der Priorisierung entsprechen müssen.



3.12.2. Fahrzeuge

Damit ein Fahrzeug im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss dieses die folgenden Mindeststandards vollständig erfüllen (TABELLE 31). Erfüllt ein Fahrzeug nicht diese Kriterien, gilt es als nicht barrierefrei und muss prinzipiell barrierefrei umgebaut/nachgerüstet beziehungsweise neu beschafft werden. Dies gilt auch für den Fahrzeug-einsatz von Nachunternehmern.

Tabelle 31: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge

Mindeststandard	Definition
Fahrzeugeinstieg und –ausstieg / Niveaugleichheit	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeuge mit Niederflureinstieg und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 <u>und</u> Kneeling und Klapprampe - visuell kontrastierende Gestaltung der Türen
Visuelle und akustische Informationsvermittlung	<ul style="list-style-type: none"> - Nummer und Ziel in Zielanzeige vorn - Nummer, Ziel und Linienverlauf an der Fahrzeugaußenseite rechts - Nummernanzeige am Heck - Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle im Inneren des Fahrzeugs - Piktogramme: visuell kontrastierend und in ausreichender Größe
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende, erreichbare und visuell kontrastierende Haltevorrichtungen - Fußbodenbelag: rutschfest - Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung - mindestens 30% der Sitzplätze sind stufenfrei erreichbar - Haltewunschtaasten (bei Neufahrzeugen mit Brailleschrift) - Mehrzweckfläche für neu zu beschaffende Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stufenlose Erreichbarkeit der Mehrzweckfläche bei Niederflurtechnik ▪ Platz für mindestens zwei Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen

Ausnahmen

Ab dem 01.01.2022 sind Ausnahmen für Standardlinienbusse nicht zulässig.

3.12.3. Information und Kommunikation

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

**Tabelle 32: Mindeststandards der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation**

Mindeststandard	Definition
Internetseiten/Apps der MDV-Gesellschafter und des MDV ➤ Umsetzungsmöglichkeit: barrierefreie Verlinkung auf mdv.de, MOOVME, DB Navigator oder insa.de	<ul style="list-style-type: none"> - Kontrastmodusänderung für kontrastreiche Darstellung - Anpassung der Schriftgröße sowie Nutzung einer serifenlosen Schriftart - Möglichkeit zur Darstellung in leichter Sprache/ Verwendung von Symbolen - Vorlesefunktion und Spracheingabe - Informationsauskunft für barrierefreie Reiseketten
Informationen an den Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrplanaushang: <ul style="list-style-type: none"> ➤ visuell stark kontrastierende Darstellung ➤ Schriftgröße mindestens 12 Punkt, serifenlose Schriftart ➤ Anbringungshöhe ca. 1,50 m - Leichte Sprache - Verwendung von Piktogrammen - Nutzung von QR-Codes für Bereitstellung von Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen - Reduktion von Fußnoten auf notwendiges Maß
Wege des Fahrscheinerwerbs	<ul style="list-style-type: none"> - Der Fahrscheinerwerb im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Vertriebswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter) ➤ Fahrer des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus) ➤ Vertriebspartner (z.B. Reisebüro) ➤ MDV-Infomobil ➤ Ticketautomat (stationär, Fahrzeuge) ➤ Online-Shops ➤ Handy-App („MOOVME“)
Mobilitätsberatung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Kommunikation und Beratung im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Informationswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Telefonische Beratung ➤ Persönliche Beratung ➤ Beratung über E-Mail ➤ (Beratung über Social-Media) - Das Personal für die persönliche Beratung ist jährlich durch die Verkehrsunternehmen speziell für barrierefreie Auskünfte zu schulen.

Ausnahmen

Als Ausnahme von einer barrierefreien Information und Kommunikation wird die eingeschränkte zeitliche Verfügbarkeit von Dienstleistungen in diesem Bereich definiert, die personenbedient erbracht werden. Solche Angebote können sich auf bestimmte Zeiten der Verfügbarkeit (Öffnungszeiten) begrenzen.

Priorisierung

Prinzipiell sollen folgende Ziele bei der zukünftigen Gestaltung mit besonderer Priorität verfolgt werden:

- technisch basierte Lösungen des 2-Sinne-Prinzips (bspw. Apps)
- Schulung der Fahrpersonale zum Thema Barrierefreiheit z.B. nach Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz.

4. BEWERTUNG DES STPNV

Nachdem in KAPITEL 2 eine Bestandsaufnahme durchgeführt und damit der StPNV im Landkreis Altenburger Land hinsichtlich verschiedener Kriterien analysiert wurde, sollen im folgenden Kapitel diese Kriterien auf Basis der in KAPITEL 3 festgelegten Standards bewertet werden. Die differenzierte Bewertung im Hinblick auf eine Unterscheidung zwischen dem Verkehrsangebot und dem erweiterten Verkehrsangebot findet aufgrund der Relevanz nur für das 1-h- und 2-h-Takt-Netz statt. In KAPITEL 4.6 wird darüber hinaus die Umsetzung der Maßnahmen aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan von 2014 analysiert.

4.1. Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs differenziert nach Verkehrsarten

4.1.1. Das 1-h- und 2-h-Takt-Netz

Für die Bewertung des 1-h- und 2-h-Takt-Netz wird zwischen den Festsetzungen zum Grundangebot (KAPITEL 3.2.2) und zum erweiterten Verkehrsangebot (KAPITEL 3.2.3) unterschieden.

In Hinblick auf die Einhaltung der Festsetzungen zum 1-h- und 2-h-Takt-Netz (gemäß KARTE 5) des allgemeinen Grundangebots wurden in der ANLAGE 25 die Relationen analysiert und bewertet. Anhand der Bewertung wird deutlich, dass die definierten Anforderungen an die Relationen im 1-h- und 2-h-Takt-Netz des Landkreises Altenburger Land hinsichtlich einiger Kriterien nicht vollständig eingehalten werden. Eine Übersicht bietet die folgende TABELLE 33.

Tabelle 33: Auswertung des Grundangebot im 1-h- und 2-h-Takt-Netz

			Relationen	Prozent
Gesamtanzahl			16	100,0%
Bewertungen der Relationen nach Festsetzungen (Kap.3)	1-h-Takt-Netz – SPNV	Erfüllt	4	25,0%
		Handlungsbedarf	-	-
	1-h-Takt-Netz – PlusBus	Erfüllt	2	12,5%
		Handlungsbedarf	2	12,5%
	2-h-Takt-Netz – TaktBus	Erfüllt	1	6,3%
		Handlungsbedarf	7	43,7%
Bewertungen der Relationen nach Festsetzungen (Kap.3)	Gesamt	Erfüllt	7	43,7%
		Handlungsbedarf	9	56,3%
Relationen mit Bewertung: Handlungsbedarf davon: Defizite	Ohne Takt		5	31,2%
	Einzelne vertaktete Fahrten fehlen		3	18,8%
	Nicht umsteigefrei		1	6,3%

Im 1-h-Takt-Netz sind die festgestellten Defizite hauptsächlich durch das Fehlen von wenigen vertakteten Fahrten begründet. Für die Relationen im 2-h-Takt-Netz bestehen Defizite in Hinblick auf die Einhaltung eines 2-h-Taktes und damit eines symmetrischen sowie systematischen Fahrplans. Der ANLAGE 25 können Analyse sowie Bewertung der Relationen im Grundangebot im Detail entnommen werden.

Eine analoge Bewertung der Relationen wurde für das 1-h- und 2-h-Takt-Netz auf Basis des erweiterten Verkehrsangebots (Projekt „Regionalverkehr verbindet“) durchgeführt. Die entsprechenden Bewertungsergebnisse sind TABELLE 34 zu entnehmen.

Tabelle 34: Auswertung des erweiterten Verkehrsangebots im 1-h- und 2-h-Takt-Netz

			Relationen	Prozent
Gesamtanzahl			27	100,0%
Bewertungen der Relationen nach Festsetzungen (Kap.3)	1-h-Takt-Netz – SPNV	Erfüllt	4	14,8%
		Handlungsbedarf	-	-
	1-h-Takt-Netz – PlusBus	Erfüllt	2	7,4%
		Handlungsbedarf	2	7,4%
	2-h-Takt-Netz – TaktBus	Erfüllt	1	3,7%
		Handlungsbedarf	18	66,7%
Bewertungen der Relationen nach Festsetzungen (Kap.3)	Gesamt	Erfüllt	7	25,9%
		Handlungsbedarf	20	74,1%
Relationen mit Bewertung: Handlungsbedarf davon: Defizite	Ohne Takt		14	51,9%
	Verbindung noch nicht realisiert		3	11,1%
	Vertaktete Fahrten fehlen		2	7,4%
	Nicht umsteigefrei		1	3,7%

Für das erweiterte Verkehrsangebot muss konstatiert werden, dass zahlreiche Relationen noch nicht das definierte Angebotsniveau erreicht haben. Dies ist insoweit nachvollziehbar und damit zu begründen, dass im Zusammenhang mit der Umsetzung des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ unter der Etablierung eines leistungsstarken PlusBus- und TaktBus-Netzes einige Linien erst noch zu hochrangigen Angeboten aufgewertet bzw. überhaupt erst realisiert werden sollen. Zusätzlich zu den definierten Relationen sollte für das erweiterte Verkehrsangebot geprüft werden, ob TaktBus-Relationen in Abstimmung mit dem Landkreis Leipzig für die Relationen Altenburg – Frohburg und Altenburg – Geithain realisiert werden können. Die entsprechende Kofinanzierung durch den Landkreis Leipzig bildet hierfür eine elementare Voraussetzung.

In ANLAGE 26 kann die Bewertung der einzelnen Relationen nachvollzogen werden.

Fazit

Die Bewertung der Relationen im Grundangebot sowie des erweiterten Angebots („Regionalverkehr verbindet“) zeigt, dass das geforderte Angebotsniveau im 1-h-Takt-Netz durch einige zusätzliche Taktfahrten etabliert werden kann. Für das 2-h-Takt-Netz sind sowohl im Grundangebot als auch im erweiterten Angebot größere Anstrengungen nötig, um die geforderten Qualitätskriterien einzuhalten (gemäß Kapitel 3.2.). Ausschlaggebend dafür ist die Einführung des 2-h-Takt-Netzes als verlässliches StPNV-Angebot für die Menschen aus Ortschaften, die verkehrlich relevante Aufkommensschwerpunkte darstellen und deshalb Nachfragepotenziale bieten. Darüber hinaus soll mit Hilfe des 2-h-Takt-Netzes eine zentrale Grundlage für die Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse der Bewohner realisiert werden. In Zukunft sollten gemäß dem Beschluss des Kreistags die Relationen des Grundangebots oder des erweiterten Angebots gemäß den Festsetzungen sukzessive umgesetzt werden, wobei auf eine integrierte Vernetzung sowie eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit geachtet werden sollte. In jedem Fall sollte auf systematische Fahrpläne geachtet werden, um eine minutengenaue Vertaktung zu gewährleisten. Im Sinne der Stärkung von Kreisgrenzen übergreifenden Verkehren ist im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans zu prüfen, ob eine Direktverbindung zwischen Altenburg und Zeitz im Takt realisiert werden kann. Dabei ist zu beachten, dass in den jeweiligen Zentralen Orten eine Verknüpfung zum SPNV besteht und dass die Relation Altenburg – Meuselwitz – Lucka (PlusBus-Linie 416) nicht in ihrem Bestand beeinflusst wird.

4.1.2. Das Stadtnetz

Im Landkreis Altenburger Land wird in Altenburg und Schmölln ein StadtBus-Verkehr im Sinne von Stadtnetzen angeboten. Das Stadtnetz in Schmölln wurde Ende 2018 neu strukturiert und bietet seitdem eine höhere Angebotsqualität. Beide Stadtnetze weisen unterschiedliche Voraussetzungen sowie verschiedene Strukturen auf, weshalb eine differenzierte Auswertung je Stadt erfolgt. Dabei ist zu beachten, dass für eine Bewertung des Stadtverkehrs eines Ortes (gemäß KAPITEL 3) alle Linien integriert beurteilt werden müssen, die Funktionen des Stadtnetzes übernehmen (StadtBus- und ggf. Regionalbuslinien).

Fazit

Insgesamt zeigen sich für die Stadtverkehre der beiden Städte Altenburg und Schmölln keine gravierenden Defizite hinsichtlich der Angebotsqualität. Die Festsetzungen werden eingehalten bzw. in Altenburg je nach Linie und Aufkommensschwerpunkt zum Teil auch (deutlich) übertroffen, was durch die hohe Verkehrsnachfrage gerechtfertigt wird.

Hinsichtlich eines weiteren Ausbaus der Stadtverkehrsangebote wird derzeit kein Handlungsbedarf festgestellt. Im Stadtverkehr Altenburg sollte geprüft werden, ob positive Nachfrageeffekte aufgrund einer besseren Systematisierung der Linienfahrpläne zu erwarten sind.



4.1.2.1 Altenburg

Für das Stadtnetz von Altenburg zeigt die TABELLE 35 die linienscharfe Bewertung.

Tabelle 35: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Altenburg

Altenburg	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Zeitraumen der Bedienung	04-00 Uhr	05-00 Uhr	05-00 Uhr	
	Takt	30/60 min	60/120	offen	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15/30 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie I (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	06:15-22:00 Uhr	05:15-22:15 Uhr	05:15-22:00 Uhr	differierende Linienwege
	Takt	-	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	10/10 Fahrten	8/8 Fahrten	8/8 Fahrten	
Linie K (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	05:30-21:45 Uhr	08:00-19:45 Uhr	08:00-20:00 Uhr	Ringlinie, differierende Linienwege
	Takt	~60 min	~60 min	~60 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	21 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten	
Linie L (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	08:30-16:45 Uhr	08:30-11:00 Uhr	-	Ringlinie
	Takt	120 min	120 min	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	5 vertaktete Fahrten	2 vertaktete Fahrten	-	
Linie S (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	04:00-00:00 Uhr	05:00-00:30 Uhr	06:00-00:00 Uhr	Ringlinie, differierende Linienwege
	Takt	10 min	20 min	20 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	90 vertaktete Fahrten	60 vertaktete Fahrten	50 vertaktete Fahrten	
Linie W (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	04:30-23:30 Uhr	07:00-23:15 Uhr	07:30-22:45 Uhr	Ringlinie
	Takt	30 min	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	38 vertaktete Fahrten	19 Fahrten	17 Fahrten	
Linie Z (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	05:30-19:30 Uhr	07:30-18:30 Uhr	08:30-18:30 Uhr	Ringlinie differierende Linienwege
	Takt	-	-	-	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	26 Fahrten	19 Fahrten	15 Fahrten	
Bewertung		erfüllt	kritisch	nicht erfüllt	

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung sind die Festsetzungen erfüllt. Wie ANLAGE 27 zu entnehmen ist, sind ungefähr 80 % der Bevölkerung Altenburgs bei kurzen Zugangswegen an den ÖPNV angebunden.

Aufgrund der dargestellten Analyse und der Bewertung der Erschließung und Vertaktung aus TABELLE 35 können die folgenden Handlungsfelder abgeleitet werden:

- Prüfung der Systematisierung der Vertaktung insbesondere bei den Linien I und Z sowie konsequente Vertaktung der Linie W (am Wochenende)
- Überprüfung und ggf. Ergänzung der Bedienungshäufigkeit bei der Linie L

4.1.3.2 Schmölln

Für das Stadtnetz von Schmölln kann die Bewertung der folgenden TABELLE 36 entnommen werden.

Tabelle 36: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Schmölln

Schmölln	Wochentag				Besonderheiten
	Kriterien	Mo bis Fr	Sa	So/ Ft.	
Festsetzung, vgl. KAP.3	Zeitraumen der Bedienung	04-00 Uhr	05-00 Uhr	05-00 Uhr	
	Takt	30/60 min	60/120	offen	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	15/30 vertaktete Fahrten	6 vertaktete Fahrten	4 vertaktete Fahrten	
Linie F (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	05:30-22:30 Uhr	07:00-19:45 Uhr	09:00-17:15 Uhr	
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	16/16	7/7	5/5	
Linie H (Stadtbuslinie)	Zeitraumen der Bedienung	05:30-22:15 Uhr	07:30-19:00 Uhr	08:45-17:30 Uhr	
	Takt	60 min	120 min	120 min	
	Bedienungshäufigkeit, min. Fahrten/Ri.:	17/17	7/7	5/5	
Bewertung		erfüllt	kritisch	nicht erfüllt	

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung des Stadtgebiets bestehen keine Defizite. Gemäß ANLAGE 28 sind ca. 92 % der Bevölkerung bei kurzen Zugangswegen an den ÖPNV angebunden.

Anhand der Analysen und der Bewertung wird deutlich, dass im Ergebnis des Ende 2018 umgesetzten neuen Stadtverkehrskonzepts für Schmölln derzeit kein weiterer Handlungsbedarf besteht.

4.1.3. Das Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz gibt die Grundversorgung in Hinblick auf die Daseinsvorsorge vor. Eine detaillierte Auswertung für jede der betrachteten 227 Teilflächen ist ANLAGE 25 bzw. 26 zu entnehmen. Die Bewertung des Netzes erfolgt anhand der in KAPITEL 3.2 definierten Mindestbedienungshäufigkeiten zwischen den Ortschaften / Teilflächen ab 200 Einwohnern und dem jeweils zugeordneten verkehrlich relevanten Zentralen Ort. In diesem Sinne sind 61 Ortschaften für das Ergänzungsnetz relevant. Die Anforderung an die Beförderungsgeschwindigkeit im Ergänzungsnetz ist erfüllt und kann in ANLAGE 18 nachvollzogen werden. Bei 55 Ortschaften (90%) bestehen keine Defizite. Noch nicht (vollständig) erreicht wird die Zielvorgabe bei den in TABELLE 37 genannten Ortschaften:

Tabelle 37: Bewertung des Ergänzungsnetzes

<i>Analyse für Schultage</i>	Ergänzungsnetz	
Anzahl der Ortschaften (ohne 5 Zentrale Orte)	222	
Ortschaften ab 200 Einwohner (für Auswertung relevant, ohne Zentrale Orte)	61	
davon Ortschaften mit Anbindung gemäß Festsetzungen	55	
davon Ortschaften mit defizitärer Anbindung	6	
	Zielvorgabe	
Ortschaften mit Defiziten:	teilweise erfüllt	nicht erfüllt
fehlende Fahrten: Fockendorf, Frohnsdorf, Wilchwitz, Rödigen, Großröda	X	
keine Haltestelle/Anbindung: Kosma		X

Fazit

Insgesamt zeigt die Analyse der StPNV-Anbindung hinsichtlich der Kriterien des Ergänzungsnetzes, dass für nahezu alle Ortschaften die Anforderungen aus KAPITEL 3 erfüllt sind. Für die sechs Ortschaften mit Defiziten ist in der Laufzeit des Nahverkehrsplans eine Verbesserung vorzusehen. Im Zusammenhang mit der Beseitigung bestehender Defizite des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes sollte geprüft werden, inwiefern Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. die Anbindung bestimmter Ortschaften neu strukturiert oder durch alternative Bedienformen optimiert werden können. Zusammenfassend sind die festgestellten Defizite im Ergänzungsnetz als gering einzuschätzen. In weiteren 124 Ortschaften besteht eine ÖPNV-Anbindung, obwohl diese die Grenze von 200 Einwohnern nicht übersteigen. Dieses Angebot sollte im Sinne der Daseinsvorsorge auch in Zukunft Bestand haben.

4.1.4. Erschließung des Verkehrsraums

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

Eine besondere Bedeutung hat dies für die verwaltungsübergreifende Aufgabe der öffentlichen Hand zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge von Mobilität, die nur dann erfüllt wird, wenn der Bevölkerung an ihren Wohnorten und Arbeitsstätten eine praxistaugliche Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV angeboten wird. Zudem trägt ein hoher Erschließungsgrad zur Inklusion aller Bevölkerungsgruppen bei. Zum Beispiel stellt die Verkürzung von Zugangswegen für mobilitätseingeschränkte Personen einen weiteren Schritt zur Barrierefreiheit dar (Design für alle), da die Hürde von längeren Distanzen vermindert und dadurch auch die Wahrscheinlichkeit von Hindernissen zwischen Startort und Ziel gesenkt wird. Ein weiteres Beispiel ist die zunehmende Alterung der Bevölkerung im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel. Gerade für ältere Menschen spielt die Erreichbarkeit und die Distanz der Zugangswege zum ÖPNV eine entscheidende Rolle für die Nutzbarkeit des Nahverkehrs.

Zusätzlich ist der Erschließungsgrad ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV, das in besonderem Maß als Vergleichswert zum konkurrierenden PKW-Verkehr steht. Demnach ist u.a. die Verbesserung der Qualität von Erschließung und Anbindung an den ÖPNV ein wichtiges Mittel, um eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV zu erreichen und somit den PKW-Verkehr zu reduzieren. Das heißt, sollen Ziele, wie die Reduktion von Schädigungen bzw. Beeinträchtigungen durch:

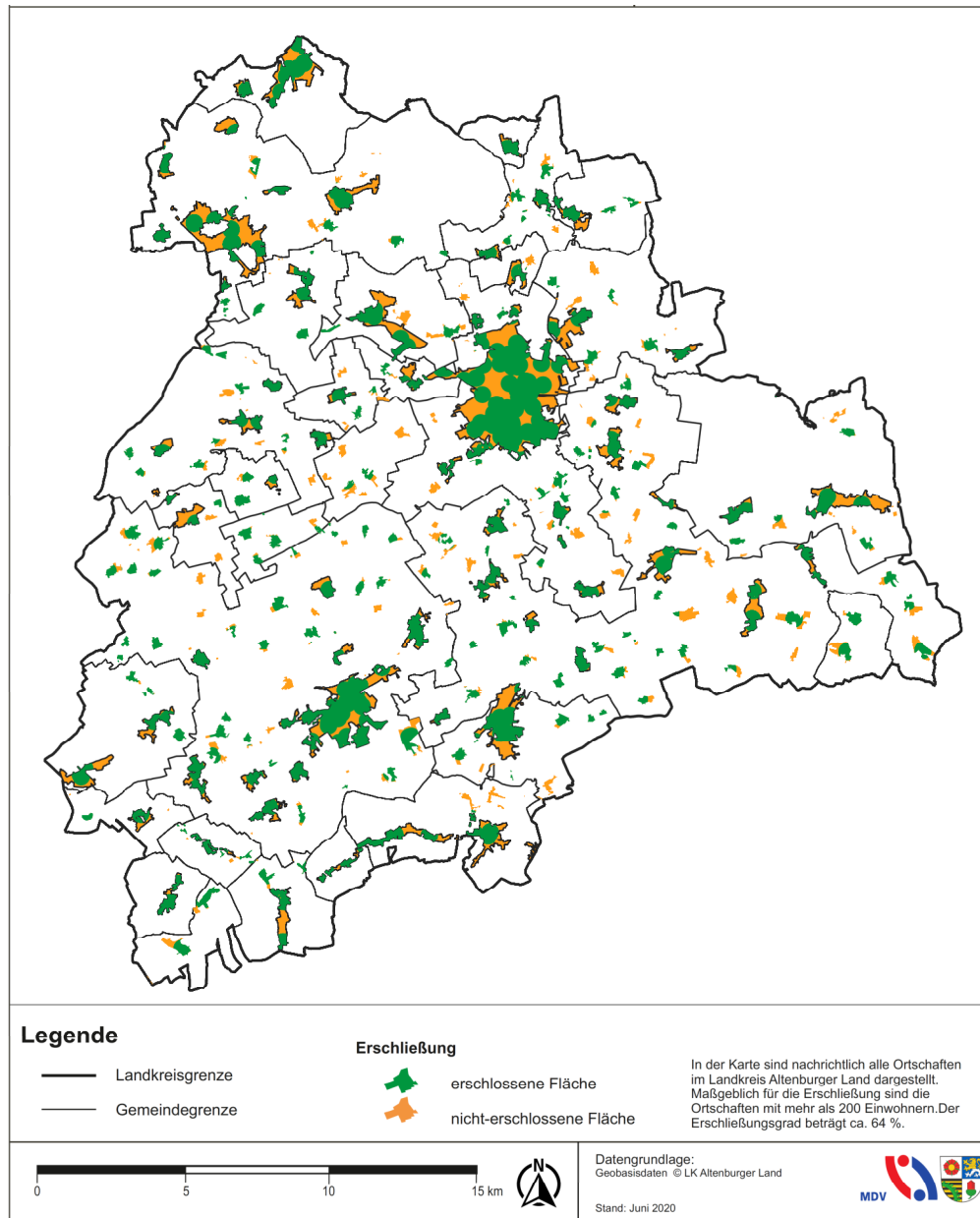
- Natur- und Landschaftsverbrauch,
- Luftverschmutzung (z.B. Feinstaubbelastung),
- Treibhausgase sowie
- Verkehrslärm

erreicht werden, müssen die noch bestehenden Zugangsbarrieren für den ÖPNV verringert bzw. beseitigt werden.

Gemäß den Anforderungen aus KAPITEL 3 beträgt der Haltestelleneinzugsbereich um den Standort einer Haltestelle 300 m. Die KARTE 8 zeigt den Erschließungsgrad im Landkreis Altenburger Land.



Karte 8: ÖPNV-Erschließung von Ortschaften



Neben einer guten räumlichen Erschließung und ausreichend häufigen Fahrtmöglichkeiten stellt insbesondere die Beförderungsgeschwindigkeit ein wesentliches Merkmal eines attraktiven ÖPNV dar. Die Reisezeit für Bewohner von Ortschaften im Landkreis Altenburger Land zum zugeordneten Zentrum (gemäß KAPITEL 3.3) sollte folgende Werte nicht überschreiten:

- zum / vom Grundzentrum: 30 Minuten
- zum / vom Mittelzentrum: 45 Minuten
- zum / vom Oberzentrum: 90 Minuten

Zur Bewertung dieser Festsetzungen dienen Isochronendarstellungen, welche für das gesamte Gebiet des Landkreises Altenburger Land unter Nutzung des integrierten Verkehrsmodells des MDV erstellt wurden. Prinzip bedingt stellen die Isochronendarstellungen Momentaufnahmen dar, welche für die Hauptverkehrszeit (15:00 Uhr bis 18:00 Uhr, Rückfahrt von verkehrlich relevanten Zentralen Ort) erstellt wurden. Zu anderen Tageszeiten und in Abhängigkeit der Fahrtrichtung können sich im Einzelfall abweichende Werte ergeben.

Die Darstellung der Reisezeiten erfolgt in den ANLAGEN 29-31. Die folgende TABELLE 38 zeigt eine Zusammenfassung der ÖPNV-Anbindung der Ortschaften ab 200 Einwohnern hinsichtlich des Kriteriums Reisezeit.

Tabelle 38: Reisezeiten zwischen Ortschaften und den Zentralen Orten

	Reisezeit			
	≤ 30 min	≤ 45 min	≤ 90 min	keine Verbindung
Ortschaft – nächstes Grundzentrum	62	2	-	2
Ortschaft – nächstes Mittelzentrum	54	7	-	5
Ortschaft – nächstes Oberzentrum	39	16	6	5

Die betroffenen Ortschaften mit festgestellten Reisezeitdefiziten sind nachfolgender TABELLE 39 zu entnehmen.

Tabelle 39: Ortschaften mit Defiziten: Reisezeiten zu Zentralen Orten

x Defizit - kein Defizit	Defizit der Reisezeit zum:		
	Grundzentrum	Mittelzentrum	Oberzentrum
Kosma	x	x	x
Rödigen	x	x	x
Großröda	-	x	x
Kostitz	-	x	x
Naundorf	-	x	x
Frohnsdorf	x	-	-
Heukewalde	x	-	-

Fazit

Der Zielwert eines Erschließungsgrads von 80 % wird derzeit noch nicht erreicht. Es werden knapp 70% der Siedlungsfläche im Landkreis Altenburger Land durch ÖPNV-Haltestellen (Bushaltestellen bzw. SPNV-Stationen) erschlossen. Die KARTE 7 verdeutlicht, dass insbesondere in peripher gelegenen Siedlungsbereichen größerer Orte noch Defizite bestehen. Dies betrifft insbesondere Langenleuba-Niederhain, Meuselwitz und Gößnitz. Die Ortschaft Kosma hat mehr als 200 Einwohner und ist derzeit nicht an den ÖPNV angeschlossen. Im Zuge einer weiteren Verdichtung des Haltestellennetzes bzw. einer Angebotserweiterung von flexiblen oder alternativen Bedienformen sollten Möglichkeiten geprüft werden, für die betreffenden Ortschaften mit Defiziten die Erschließung weiter zu verbessern. Der Handlungsdruck insgesamt wird auf Grund des guten Zielerreichungsgrads als eher gering eingeschätzt.

Die Vorgaben der Reisezeiten zwischen den Ortschaften und den jeweiligen Zentralen Orten werden in der überwiegenden Mehrheit der Relationen erfüllt. Noch bestehende Defizite hinsichtlich dieser Festsetzung werden als gering eingeschätzt. Die Reisezeitüberschreitungen sind meist relativ geringfügig und treten zum Teil nur in einer Fahrtrichtung auf. In aller Regel liegen die betreffenden Ortschaften in der Peripherie des Landkreises, weshalb auch bei Pkw-Nutzung die Reisezeiten überdurchschnittlich lang sind.

4.1.5. Flexible Bedienformen

Für Räume und Zeiten mit schwacher Nachfrage nach Beförderungsleistungen im StPNV bietet sich eine konsequent bedarfsgesteuerte Bedienung an. Der Vorteil dieser Bedarfsverkehre liegt in einer effektiven Nutzung der zur Verfügung stehenden Ressourcen einerseits und der Schaffung eines attraktiven Angebotes für die Nutzer andererseits. Charakteristisch für alle flexiblen Bedienformen ist die notwendige Anmeldung des Fahrtwunsches durch den Fahrgast mit zeitlichem Vorlauf.

Flexible Bedienformen wurden im StPNV des Landkreises Altenburger Land bisher ab Mitte 2019 bis Mitte 2020 auf der Linie 251 (Pahna – Fockendorf – Treben – Zschaschwitz – Altenburg) als RufBus erprobt, um erste Erfahrungen mit dieser Bedienform zu sammeln.

Das Angebot zeichnete sich durch kundenfreundliche Anmeldemodalitäten aus. Die Besonderheiten der flexiblen Bedienung waren im Fahrplan verständlich dargelegt. Die flexiblen Angebote waren zum MDV-Tarif nutzbar. Aufgrund der guten Erfahrungen soll in Zukunft die Angebotsform RufBus eine zentrale Möglichkeit für ein bedarfsgerechtes Angebot darstellen.

Insbesondere bei Umsetzung der Planungen des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ werden flexible Bedienformen zu einem zentralen Baustein der öffentlichen Mobilitätsleistungen. In KARTE 6 sind die 19 umsetzungsreif geplanten RufBus-Gebiete dargestellt, die nach Kreistagsbeschluss im Sinne des Projekts sukzessive umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung hat unter Berücksichtigung der in KAPITEL 3.4 formulierten Festsetzungen zu erfolgen.

Fazit

Flexible Bedienformen im StPNV wurden im Landkreises Altenburger Land bereits zeitlich begrenzt ausprobiert. Die entsprechenden Festsetzungen waren dabei eingehalten. Ein umfassender Einsatz flexibler Bedienformen sollte generell angestrebt werden, auch um Defizite in anderen Handlungsfeldern abzubauen. Entscheidet sich der Kreistag für die vollständige Umsetzung des Projekts „Regionalverkehr verbindet“, sind großflächig RufBus-Gebiete (KAPITEL 3.2.3) umzusetzen.

4.1.6. Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung

Die Bewertung wurde für die festgelegten Verknüpfungspunkte gemäß der Kategorien 1 und 2 (siehe KAPITEL 3.5) durchgeführt. Es wurde anhand der geltenden Fahrpläne eingeschätzt, ob die Verkehrsträger räumlich und zeitlich verknüpft sind (ANLAGE 32). Da die Verknüpfungspunkte der Kategorie 3 den künftigen Zielzustand im Netz des erweiterten Verkehrsangebots darstellen, konnte zum Zeitpunkt der Analyse eine Bewertung für diese Kategorie nicht erfolgen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die räumliche und zeitliche Verknüpfung der Verkehrsträger im Landkreis Altenburger Land aktuell bereits an einigen Stationen in der Angebotsgestaltung berücksichtigt wird. Die Busknoten in Altenburg (Bahnhof) und Schmölln weisen überwiegend gute Fahrplanverknüpfungen zum SPNV auf. Es gibt aber bei bestimmten Verknüpfungspunkten / Linien noch Verbesserungspotenzial.

Es wird angeregt, die Verknüpfungssituation insbesondere in Bereichen, die nicht durch das Modellvorhaben „Regionalverkehr verbindet“ berührt wurden, vertieft zu betrachten und womöglich zu verbessern.

Die nachstehende TABELLE 40 zeigt erste Ansatzpunkte für Maßnahmen (komprimierende Übernahme aus ANLAGE 32). Maßnahmen, die ausschließlich die Herstellung der Barrierefreiheit betreffen, wurden nicht aufgenommen. Hierzu wird auf die entsprechenden Festsetzungen und gesetzlichen Vorgaben und die Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers verwiesen.

Tabelle 40: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten

Verknüpfungspunkt	Verknüpfungsbeziehung	Bewertung	Maßnahmen
Altenburg, Bahnhof	Stadtverkehr – Leipzig	Erfüllt	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in Hinblick auf die Abfahrthaltestellen der verschiedenen Buslinien ist verbesserungswürdig (Wegeleitsystem einführen, Bussteig-Nr. u.a. im Fahrplan) • Prüfung einer Modernisierung der Haltestellenanlagen • Verknüpfungen mit dem SPNV nach Gera sind zu prüfen
	Stadtverkehr – Zwickau	Erfüllt	
	Leipzig – Meuselwitz	Erfüllt	
	Stadtverkehr – Gera	Defizite	
	Schmölln – Meuselwitz	Geringe Defizite	
	Gera – Borna / Treben	Defizite	
Schmölln, Bahnhof	Stadtverkehr – Altenburg	Erfüllt	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfungen mit dem SPNV nach Gera und zwischen den Stadtverkehrslinien am Wochenende sind zu prüfen
	Stadtverkehr – Gera	Geringe Defizite	
	Stadtverkehr – Schmölln, Förderzentrum	Geringe Defizite	
Gößnitz, Bahnhof	Leipzig / Zwickau / Altenburg - Umland	Defizite	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Herstellung der Verknüpfung mit dem SPNV
Treben-Lehma, Bahnhof	Altenburg – Treben	Defizite	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Herstellung der Verknüpfung mit dem SPNV • Prüfung einer Herstellung der Verknüpfung mit dem SPNV
	Leipzig – Treben	Defizite	

Fazit

Eine gute Verknüpfung wird bereits in Altenburg (Bahnhof) und Schmölln (Bahnhof) bei der Angebotsgestaltung berücksichtigt (d.h. günstige Umsteigewege und -zeiten). In Gößnitz und Treben-Lehma sind noch Verbesserungspotenziale vorhanden, sowohl bei der räumlichen als auch bei der zeitlichen Verknüpfung. Die bestehenden Defizite sind durch geeignete Maßnahmen abzustellen.

Sollte das Netz mit dem erweiterten Verkehrsangebot im Landkreis Altenburger Land umgesetzt werden, so sind die Verknüpfungspunkte der Kategorie 3 einzurichten. Dadurch entsteht ein integriertes Netz zwischen Taktangeboten und RufBus-Gebieten.

4.1.7. Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung eines attraktiven Anschlusses an spezifischen Verknüpfungspunkten ist eine dynamische Anschlusssicherung für bestimmte Fahrten bedeutender StPNV-Linien definiert (siehe KAPITEL 3.6). Im Landkreis Altenburger Land ist bisher keine Anschlusssicherung umgesetzt. Die Verkehrsunternehmen bereiten die Umsetzung der Anschlusssicherung im Zusammenwirken mit dem MDV vor.

Fazit

Die technischen Voraussetzungen für die dynamische Anschlusssicherung zwischen SPNV und Bus sowie Bus-Bus sind erfüllt. Eine Umsetzung erfolgte bisher nicht, ist aber in Vorbereitung.

4.1.8. Regionalbedeutsame Ziele

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

- Arbeitsagenturen und Jobcenter in ANLAGE 10
- Berufsschulen und Volkshochschulen in ANLAGE 11
- Freizeitziele in ANLAGE 12
- bedeutende Einzelhandelsstandorte in ANLAGE 13
- Industrie- und Gewerbegebiete in ANLAGE 14
- medizinische Einrichtungen in ANLAGE 15.

Als Zusammenfassung der Bewertung der einzelnen regionalbedeutsamen Ziele dient die TABELLE 41. Dabei wird deutlich, dass ca. 68 % der Standorte (30 von 44) kein Defizit hinsichtlich der geforderten Festsetzungen aufweisen. Die meisten regionalbedeutsamen Ziele sind demnach durch den ÖPNV angebunden. Für 14 regionalbedeutsame Ziele besteht nach erster Einschätzung Untersuchungs- bzw. ggf. Anpassungsbedarf, um eine ausreichende ÖPNV-Anbindung herzustellen. Dafür sollten die betreffenden Standorte hinsichtlich der lokalen Rahmenbedingungen, Voraussetzungen sowie Handlungsmöglichkeiten geprüft werden (z.B. Gewerbegebiete und Freizeitziele), um die Anforderungen des Nahverkehrsplans zu erfüllen.

Tabelle 41: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele

		Bewertung der Festsetzungen (vgl. KAPITEL 3)			Zeilen- summe
		erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt	
Arbeitsagenturen und Jobcenter:		1	-	-	1
Berufs- und Volkshochschulen:		4	-	-	4
Freizeitziele:		11	-	7	18
davon: Defizite	kein Takt	-	-	1	1
	Haltestelle zu weit	-	-	1	1
	Zu wenige Fahrten	-	-	5	5
Bedeutende Einzelhandelsstandorte:		6	-	3	9
davon: Defizite	unzureichender Takt	-	-	3	3
Industrie- und Gewerbegebiete:		3	-	3	6
davon: Defizite	Kein Angebot am Samstag	-	-	2	2
	unzureichender Takt	-	-	1	1
Medizinische Einrichtungen:		5	-	1	6
davon: Defizite	unzureichender Takt	-	-	1	1
Spaltensumme		30	-	14	44

Fazit

Insgesamt sind bereits zahlreiche regionalbedeutsame Ziele an den ÖPNV angebunden und die Anbindung entspricht in vielen Fällen den festgelegten Anforderungen. In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollte dennoch jeder Standort mit festgestelltem Defizit dahingehend betrachtet werden, ob Verbesserungen sinnvoll und möglich sind. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass vor allem Einzelhandelsstandorte, medizinische Einrichtungen und Gewerbegebiete generell prädestiniert sind für Aktivitäten des Betrieblichen Mobilitätsmanagements, da häufig allein schon Nutzungsvielfalt, Arealgröße und i.d.R. unterschiedliche Ansprüche von Beschäftigten und Besuchern / Kunden eine solche gesonderte / vertiefte Betrachtung sinnvoll erscheinen lassen (unterschiedliche Unternehmen haben häufig unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV, z.B. bzgl. Fahrtenanzahl, wichtigen anzubindenden Orten oder genauen, z.B. schichtzeitenbedingten, Uhrzeiten). In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollte zudem die Etablierung einer medizinischen Einrichtung in Tannenfeld im Blick behalten werden, um zu gegebenen Zeitpunkt eine Prüfung im Sinne einer Anbindung als regionalbedeutsames Ziel vorzunehmen.

4.2. Beförderungsströme

Es werden an dieser Stelle die erzielten Nachfrageströme im straßengebundenen ÖPNV (Stand 2019) betrachtet. Eine detaillierte Bewertung der SPNV-Nachfrage erfolgt unter Verweis auf Zuständigkeit des SPNV-Aufgabenträgers (Freistaat Thüringen) nicht. Jedoch ist davon auszugehen, dass insbesondere auf den durch den SPNV bedienten Verkehrsachsen zwischen dem Landkreis Altenburger Land und den Oberzentren Gera, Leipzig und Chemnitz sowie den benachbarten Landkreisen Greiz, Leipzig und Zwickau wesentliche Verkehrsnachfrageanteile durch den SPNV abgedeckt werden und demzufolge auch der ÖPNV-Anteil an allen zurückgelegten Wegen in diesen Relationen höher liegt als im Gesamtdurchschnitt des Landkreises Altenburger Land. Zwischen dem Landkreis Altenburger Land und dem Burgenlandkreis bestehen nur auf wenigen (meist mit Umstieg verbundenen) Relationen Verbindungen, sodass für diese Kreisgrenzen übergreifenden Verbindungen die vorhandenen Potenziale durch den bestehenden Busverkehr derzeit mit hoher Wahrscheinlichkeit noch nicht abgegriffen werden. Dies gilt insbesondere für die Gesamrelation Altenburg – Meuselwitz – Zeitz.

Ergebnisse durchgeführter repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV, MID) in vergleichbaren Räumen in Deutschland gehen von ca. 3,2 zurückgelegten Wegen je Einwohner und Tag aus. Bezogen auf den Landkreis Altenburger Land bedeutet dies, dass auf Basis der Bevölkerungszahl ca. 290.000 Wege pro Werktag (außer Samstag), unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel, zurückgelegt werden. Hochgerechnet auf ein Jahr ergeben sich ca. 87 Mio. zurückgelegte Wege, wobei für das Wochenende eine entsprechend geringere Mobilitätsrate zugrunde gelegt wurde.

Busverkehr allgemein

In Auswertung der Verkehrsnachfrage im StPNV des Landkreises Altenburger Land (vgl. KAPITEL 2.5) entsprechen die ca. 3,862 Mio. gezählten Linienbeförderungsfälle im Busverkehr insgesamt einem Anteil von ca. 4,5 % an allen Wegen. Bemerkenswert ist hierbei der im Vergleich zum Regionalverkehr größere Anteil des StadtBus-Verkehrs.

Es wird ersichtlich, dass der straßengebundene ÖPNV derzeit bereits einen signifikanten Teil des Verkehrsmarkts abdeckt; im **Regionalbusverkehr** erscheint die relative Nachfrage jedoch durchaus steigerungsfähig. Sofern es gelänge, den Anteil des straßenge-

bundenen ÖPNV um ca. einen Prozentpunkt auf 5,5 % zu steigern, entspräche dies bereits einem Zuwachs um ca. 900.000 Fahrgäste im Jahr, mit einer entsprechenden Steigerung der Erlöse.

Hinsichtlich der zurückliegenden Entwicklung zeigt ein Vergleich der StPNV-Nutzung gegenüber der zum Erstellungszeitraum des zurückliegenden Nahverkehrsplans (Jahr 2012) realisierten Verkehrsnachfrage, dass im StadtBus-Verkehr das Nachfrageniveau weitgehend gehalten werden konnte (-1,8 %). Demgegenüber war im Regionalbusverkehr ein deutlicher Rückgang (um etwa ein Drittel) zu verzeichnen. Diese Tendenz unterstreicht die Notwendigkeit, den Regionalbusverkehr an die massiven strukturellen Veränderungen anzupassen und mit ÖPNV-Konzepten wie „Schmölln macht mobil“ – „Regionalverkehr verbindet“ zu einem attraktiveren Mobilitätsangebot für Jedermann weiterzuentwickeln.

Die für den Schienenpersonennahverkehr festgestellte Entwicklung (vgl. TABELLE 9, KAPITEL 2.5.2) zeigt, welche Nachfragesteigerungen bei deutlichen Angebotsverbesserungen, in Verbindung mit positiven strukturellen Entwicklungen, grundsätzlich erreichbar sind.

Stadtverkehre

Insgesamt liegt die Zahl der in den Stadtverkehren Altenburg und Schmölln beförderten Personen bei ca. 2,564 Mio. und übertrifft somit die Zahl der Regionalverkehrsfahrgäste im Landkreis deutlich. Bezogen auf die Bevölkerungszahlen werden bezüglich der realisierten Verkehrsnachfrage in den Stadtverkehren (KAPITEL 2.5.3) Nutzungshäufigkeiten zwischen 8 (Schmölln) und 77 (Altenburg) Mitfahrten pro Einwohner und Jahr ermittelt. Der Wert für die Kreisstadt Altenburg schneidet dabei im bundesweiten Vergleich sehr positiv ab. Für vergleichbare Städte wird im Mittel von erreichbaren Nutzungshäufigkeiten im Bereich zwischen 40 und 60 Mitfahrten pro Jahr ausgegangen. Gleichzeitig wird deutlich, dass für den StadtBus Schmölln durchaus noch Wachstumspotenziale bestehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die nachfrageseitigen Wirkungen der Ende 2018 umgesetzten deutlichen Angebotsverbesserungen noch nicht im erwarteten Umfang eingetreten sind. Im Allgemeinen wird von einer dreijährigen Einschwingphase ausgegangen, bis sich die Effekte solcher umfänglichen Verbesserungen abschließend in der Nachfrageentwicklung widerspiegeln.

Schülerbeförderung

Im Landkreis Altenburger Land verfügen zurzeit ca. 2.600 Schüler über eine ÖPNV-Fahrberechtigung. Die auf der Grundlage einer Nutzungshäufigkeit an 190 Tagen im Jahr ermittelte Nutzung des ÖPNV für ca. 988.000 Wege pro Jahr im Rahmen der Schülerbeförderung verdeutlicht die derzeit hohe Bedeutung der Schülerbeförderung innerhalb des ÖPNV insgesamt. Auf Basis obiger Abschätzung ist festzustellen, dass derzeit ca. ein Viertel aller Personen, die den ÖPNV im Landkreis Altenburger Land nutzen, Schüler/innen sind. Unterstellt man eine eher untergeordnete Funktion der StadtBus-Linien und des SPNV im Rahmen der Schülerbeförderung, erhöht sich dieser Anteil auf annähernd 75 Prozent aller im Regionalbus beförderten Fahrgäste. Es lässt sich schlussfolgern, dass:

- der Regionalbusverkehr im Landkreis Altenburger Land den Bedürfnissen anderer Fahrgastgruppen, welche keine Schüler sind, noch nicht in ausreichendem Maße gerecht wird und dass
- die Schülerbeförderung in ihrer tragenden Rolle im Zusammenhang mit Weiterentwicklungen des Verkehrsangebots mit hoher Priorität zu berücksichtigen ist.

Fazit

Bei Betrachtung des vergleichsweise geringen Anteils, den der Regionalbusverkehr am gesamten Verkehrsmarkt derzeit bedient, insbesondere unter Berücksichtigung des überproportional hohen Anteils beförderter Schüler, wird deutlich, dass Maßnahmen angezeigt sind, um den regionalen StPNV im Landkreis Altenburger Land auch für weitere Nutzergruppen („Jedermannverkehr“) attraktiver als bisher zu gestalten. Diese Maßnahmen müssen durch Vermarktungskonzepte ergänzt werden. Das im StadtBus-Verkehr Altenburg erreichte Nachfrageniveau ist überdurchschnittlich. Für den StadtBus Schmölln sind die Nachfragewirkungen der zurückliegenden Verbesserungen abzuwarten. Für beide Stadtbusverkehre spricht hinsichtlich der Verkehrsnachfrage alles dafür, das derzeitige Angebotskonzept beizubehalten.

4.3. Information und Service

Für einen an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientierten ÖPNV spielen insbesondere Information und Service eine bedeutende Rolle. Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte gemäß KAPITEL 3 in der TABELLE 42 bewertet.

Tabelle 42: Bewertungsübersicht zu Kundeninformation und Service

Festsetzung gemäß KAPITEL 3.10		Bewertung unter Berücksichtigung KAPITEL 2.7			
		Bemerkung/ Verbesserungsbedarf	erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
Einheitlicher und integrierter Marktauftritt	Corporate Design	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung des CD / CI VU und MDV 	X		
	Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsame Aktionen und Publikationen zum Angebot im LK 	X		
	Haltestellenbeschilderung	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der MDV-Haltestellenkonzeption 	X		
Vertriebswege	Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung	<ul style="list-style-type: none"> 3 stationäre Verkaufsstellen vorhanden Betreiber sind die Verkehrsunternehmen 	X		
	Datennutzungsrechte	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung der Fahrplandaten für die Open Data Strategie des MDV 	X		
	Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs	<ul style="list-style-type: none"> Verkauf erfolgt hauptsächlich im Fahrzeug, weitere Vertriebswege bestehen 	X		
Fahrplaninformation	Informationsmedien: gedruckte Fahrplanmedien	<ul style="list-style-type: none"> MDV-Fahrplanbuch und Fahrplanhefte je Kampagne 	X		
	Informationsmedien: digitale Medien	<ul style="list-style-type: none"> zeitgemäße Internetseiten THÜSAC Fahrplan-pdfs und Fahrplanauskunft 	X		
	Informationsmedien: persönliche Beratung	<ul style="list-style-type: none"> MDV-Infomobil, Aktionstage des VU (Buschule, Seniorentrainings) telefonische Beratung wird gewährleistet 	X		
	Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> Überwiegend sind die Anforderungen erfüllt Fahrplangestaltung für Verknüpfungshaltestellen sollte überarbeitet werden 	X		
Kundenservice und Beschwerdemanagement	Kundengruppen	<ul style="list-style-type: none"> Busschule, Seniorentrainings, etc. 	X		
	Unmittelbare Kundenbetreuung und Personal	<ul style="list-style-type: none"> 20% des Personals können in englischer Sprache eine Beratung durchführen 	X		
	Beschwerdemanagement	<ul style="list-style-type: none"> Beschwerdemanagement wird durchgeführt 	X		
Image-/ Kampagnenarbeit	Imagearbeit/ Kampagnen	<ul style="list-style-type: none"> In Zusammenarbeit mit MDV und VU 	X		
	Bevölkerungsmonitoring	<ul style="list-style-type: none"> Prüfauftrag als Maßnahme in den NVP 			X
	Ausbau der ÖPNV-Präsenz	<ul style="list-style-type: none"> Kooperation mit touristischen Einrichtungen Kommunale Präsenz ist ausbaufähig 		X	

Fazit

Um weiterhin einen attraktiven und nutzerorientierten öffentlichen Nahverkehr anbieten zu können, ist es notwendig, die Festlegungen aus KAPITEL 3.10 umzusetzen. Durch eine umfängliche Kommunikation des Angebots und Bereitstellung von Informationen sowie einen leichten Zugang zum Ticketsystem werden bestehende Zugangshemmnisse abgebaut und die Nutzung des ÖPNV für breite Bevölkerungsschichten ermöglicht. Insgesamt sind die Anforderungen zu Kundeninformation und Service gut im bestehenden Angebot der THÜSAC integriert. In den Bereichen Bevölkerungsmonitoring sowie Ausbau der ÖPNV-Präsenz sind gemäß KAPITEL 3 neue Festlegungen hinzugekommen, die in der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen sind.

4.4. Infrastruktur und Fahrzeuge

Die Infrastruktur sowie die Fahrzeuge des StPNV stellen die Basis für die Beförderung der Fahrgäste dar. Eine moderne und fahrgastorientierte Ausstattung von Haltestellen obliegt dabei den Baulastträger. Weiterführende Anforderungen an Haltestellen werden insbesondere durch das Ziel der Barrierefreiheit definiert. Detaillierte Informationen zur Ausstattung von Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeugen hinsichtlich der Barrierefreiheit finden sich in KAPITEL 3.11 bzw. KAPITEL 4.5.

Ausstattung und Erscheinungsbild der Haltestellen erfüllen im Regelfall die Anforderungen an einen zeitgemäßen und attraktiven StPNV. Mangelhaft ist derzeit noch der Stand der Umsetzung des Haltestelleninformationskonzepts des MDV. Insgesamt sind insbesondere Verknüpfungshaltestellen aufgrund ihrer wichtigen Funktion in den Fokus der Infrastruktur im Landkreis Altenburger Land zu stellen und sollten ein besonderes Maß an Attraktivität und fahrgastfreundlicher Ausstattung aufweisen (siehe dazu KAPITEL 4.1.6).

Für die im StPNV eingesetzten Fahrzeuge gelten Mindeststandards, die gemäß des KAPITELS 3.9 u.a. die Ebenen Erscheinungsbild, Ausstattung, Komfortmerkmale, Information und Umwelteigenschaften berücksichtigen. Im Wesentlichen sind die Festsetzungen zu den eingesetzten Fahrzeugen erfüllt:

Tabelle 43: Bewertung der Fahrzeugqualitäten (Bus)

	erfüllt	geringes Defizit	Nicht erfüllt
regelmäßige Wartung und ansprechender Gesamteindruck der Fahrzeuge	X		
nur Standard-Niederflur-Fahrzeuge im 12-m-Segment	X		
bedarfsgerechte Disponierung der Fahrzeuge hinsichtlich Platzangebot	X		
Fahrausweisverkauf in den Fahrzeugen (i.d.R. über Bordrechner)	X		
durchschnittliches sowie maximales Fahrzeugalter (Ausnahme: Fahrzeuge einiger Subunternehmer)	X		
Corporate Design	X		
Haltestellenansage und -anzeige (Ausnahme: Umsteigemöglichkeiten)	X		
Videoüberwachung	X		
Umweltfreundlichkeit und Abgasnormen	X		
vollständige Klimatisierung der Fahrgasträume	X		
ausreichende Anzahl vorhandener Haltewunschtafter (1 je 4 Sitzplätze)	X		
Ausstattung der Busse mit WLAN			X
Vollständige Barrierefreiheit			X
Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme	X		
Ausstattung mit Fahrradträgern auf ausgewählten Relationen			X
Sicherheitssysteme			X

Fazit

Die Haltestellen entsprechen (abseits der Anforderungen an die Barrierefreiheit) grundsätzlich den Anforderungen. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen bei Haltestellen hinsichtlich eines modernen Erscheinungsbilds und der fahrgastfreundlichen Nutzbarkeit. Aus diesem Grund sollte das MDV-Haltestelleninformationskonzept umgesetzt werden.

Die Anforderungen an die Fahrzeuge sind bereits in wesentlichen Aspekten umgesetzt bzw. werden in Hinblick auf deren Umsetzung systematisch verfolgt. Im Zusammenhang mit dem Anteil an Niederflurfahrzeugen wirkt der Aufgabenträger Landkreis Altenburger Land mit der stetigen Modernisierung der Fahrzeugflotte durch das Busunternehmen darauf hin, die Quote durch mehr Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge in den nächsten Jahren weiter zu steigern. In diesem Zusammenhang ergeben sich Verbesserungen bezüglich der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Linienbussen. Im Sinne der Etablierung eines Corporate Design bzw. bei der Nutzung der Fahrzeuge als

Informationsträger, sollte ein Konzept dafür entwickelt werden. Die Umsetzung der geforderten Kennzeichnung der Fahrzeugflotte muss durch den Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen in Kooperation verfolgt werden. Die Ausstattung der Busflotte mit kostenlosem WLAN durch das Verkehrsunternehmen ist umzusetzen. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit USB-Steckplätzen sowie Sicherheitssystemen wurde begonnen und sollte durch das Verkehrsunternehmen schrittweise weiterverfolgt werden.

4.5. Barrierefreiheit

Die Erfüllung der Anforderungen zur Barrierefreiheit im StPNV wird im Folgenden für die zentralen Ebenen Haltestellen, Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation Haltestellen geprüft.

Fazit

Als Ergebnis der Betrachtung der einzelnen Ebenen zeigt sich, dass zahlreiche Anforderungskriterien für Haltestellen und Fahrzeuge, als auch für Information und Kommunikation überwiegend erfüllt sind. Die bestehenden Defizite sind strategisch und konsequent gemäß der zeitlichen Ausbauplanung, die in KAPITEL 6.6 detailliert dargestellt ist, abzubauen. Die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen obliegt den Kommunen.

4.5.1. Haltestellen

Die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen im Landkreis Altenburger Land gilt gemäß KAPITEL 3.12 als ein wichtiges Ziel. Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans wird ein Beitrag zur Umsetzung dieses Ziel geleistet, indem eine ganzheitliche und strategische Vorgehensweise vorgeschlagen wird. Die Umsetzung und tatsächliche Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen obliegt den jeweiligen Baulastträgern.

Für die Bewertung der Barrierefreiheit hinsichtlich der festgelegten Anforderungen bedarf es zunächst einer Bestandsaufnahme aller aktiven StPNV-Haltestellen im Landkreis um festzustellen, welche Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut sind und bei welchen noch Handlungsbedarf besteht. Diese Bestandsaufnahme wurde vom Landratsamt in Kooperation mit den Kommunen im Zeitraum 2018-2020 durchgeführt.

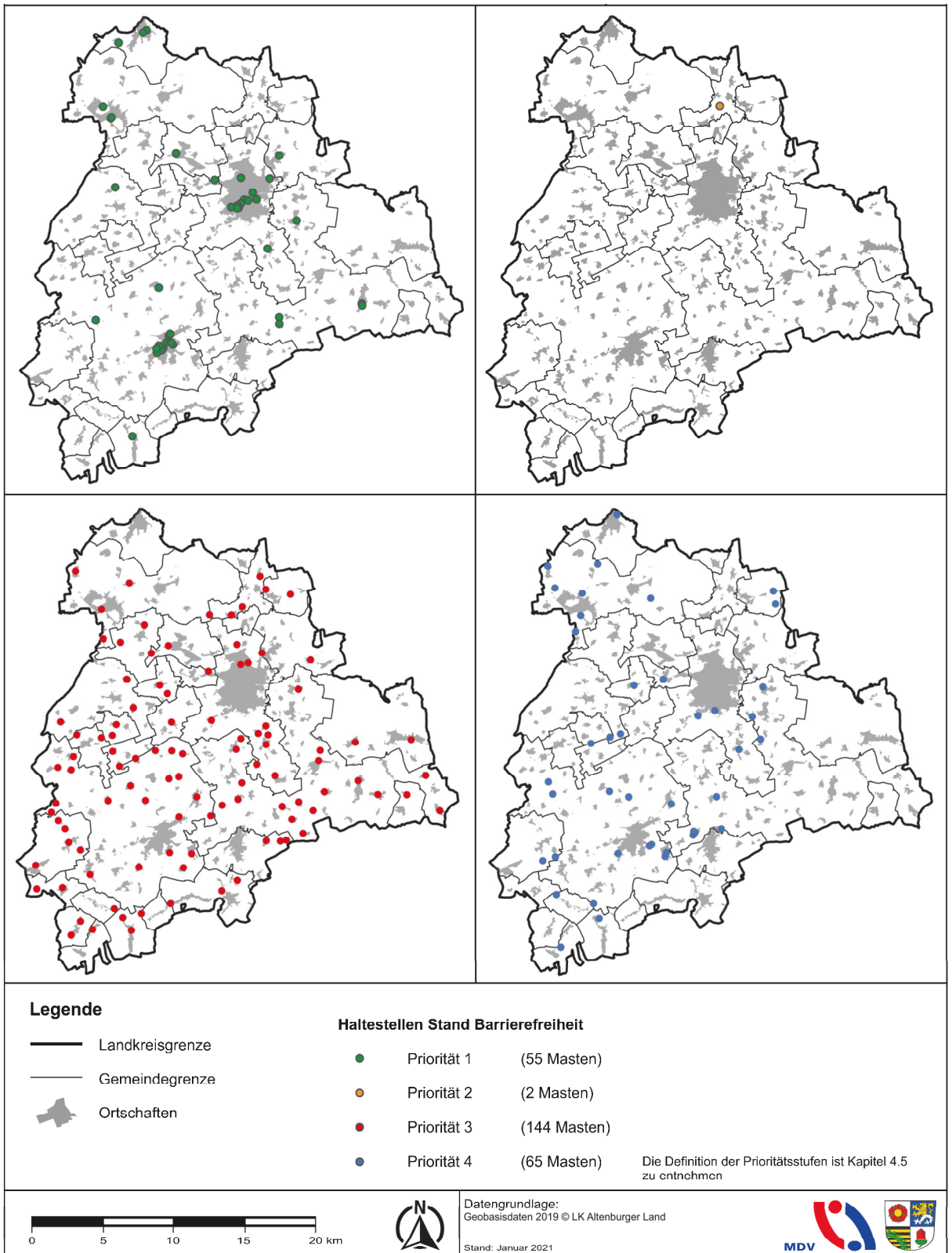
Um eine strategische und ganzheitliche Planung der Herstellung barrierefreier Haltestellen zu ermöglichen, wurden alle Haltestellenmasten in Hinblick auf die festgelegte Priorität aus KAPITEL 3.12 kategorisiert. Die Haltestellenmasten geben die vorgesehene Halteposition für den Busverkehr vor. In der Regel besteht eine Haltestelle aus zwei Haltestellenmasten (Hin- und Rückrichtung). Eine detaillierte Zuordnung aller Haltestellenmasten ist der ANLAGE 33 zu entnehmen. Die folgende Übersicht zeigt eine Zusammenfassung der Zuordnung der Priorität nach Gemeinden.

Tabelle 44: Haltestellenmasten gemäß Barrierefreiheit und Umbau-Priorität

Gemeinde	barrierefreie Hst.-Masten	nicht barrierefreie Haltestellenmasten				Summe
		Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3	Priorität 4	
Altenburg, Stadt	77	28	-	14	4	123
Heyersdorf	4	-	-	-	-	4
Ponitz	9	-	-	5	5	19
Göpfersdorf	2	-	-	-	-	2
Langenleuba-Niederhain	13	-	-	2	-	15
Nobitz (inkl. Frohnsdorf, Jückelberg, Ziegelheim)	66	7	-	25	11	109
Dobitschen	5	-	-	4	-	9
Gößnitz, Stadt	22	2	-	5	1	30
Lucka, Stadt	10	4	-	-	1	15
Meuselwitz, Stadt	36	3	-	6	11	56
Schmölln, Stadt (inkl. Altkirchen, Drogen, Lumpzig, Nöbdenitz, Wildbörten)	88	19	-	28	16	151
Göhren	5	-	-	1	-	6
Göllnitz	7	-	-	3	-	10
Kriebitzsch	10	-	-	3	-	13
Lödla	4	1	-	2	1	8
Mehna	3	-	-	3	3	9
Monstab	5	-	-	3	1	9
Rositz	13	1	-	3	-	17
Starkenberg	18	1	-	6	1	26
Heukewalde	2	-	-	4	-	6
Jonaswalde	5	-	-	1	2	8
Löbichau	13	-	-	6	2	21
Posterstein	1	-	-	2	-	3
Thonhausen	2	2	-	6	1	11
Vollmershain	8	-	-	1	3	12
Fockendorf	3	-	-	3	2	8
Gerstenberg	2	-	-	-	-	2
Haselbach	2	-	-	-	-	2
Treben	9	-	2	5	-	16
Windischleuba	13	1	-	2	-	16
Landkreis Altenburger Land	470	55	2	144	65	736



Karte 9: Prioritätenverteilung der Haltestellenmasten für den barrierefreien Ausbau



4.5.2. Fahrzeuge

Die Herstellung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen im StPNV gemäß KAPITEL 3.12.2 ist zu gewährleisten. Für eine Bewertung des Umsetzungsstandes wurde der Ist-Zustand der Fahrzeugausstattung erhoben. Dieser ist in TABELLE 45 dargestellt.

Tabelle 45: Barrierefreiheit von StPNV-Fahrzeugen

Sub: Subunternehmen		Verkehrsunternehmen			Prozent (Erfüllungsgrad)
		THÜSAC	Sub	Gesamt	
Stand: 08/2020					
Anzahl der Fahrzeuge		58	23	81	100%
Bauweise	Niederflur / Low-Entry	55	13	68	84%
	davon mit Rampe	55	13	68	84%
	davon mit Kneeling	50	13	63	77%
	Hochboden	2	-	2	2%
	davon mit Hublift	1	-	1	1%
	davon mit Kneeling	-	-	-	-
	sonstige Kleinfahrzeuge	1	10	11	14%
stufenfrei erreichbare Sitzplätze	Fahrzeuge mit stufenfrei erreichbaren Sitzplätzen	55	13	68	84%
	Fahrzeuge mit 30% stufenfrei erreichbaren Sitzplätzen	55	13	68	84%
Visuell kontrastierende Türgestaltung		57	13	70	86%
Nummer und Ziel in der Front-Zielanzeige		57	13	70	86%
Nummer, Ziel und Linienverlauf an der Fahrzeugaußenseite rechts		57	13	70	86%
Nummernanzeige am Heck		57	13	70	86%
Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle im Inneren des Fahrzeugs		57	13	70	86%
Piktogramme: visuell kontrastierend & ausreichend Groß		58	13	71	88%
ausreichende, visuell kontrastierend und erreichbare Haltevorrichtungen		58	13	71	88%
Fußbodenbelag: rutschfest		58	13	71	88%
Haltewunschtasten mit Brailleschrift		58	13	71	88%
Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung		58	13	71	88%
Mehrzweckfläche (MZF): stufenlose Erreichbarkeit der MZF bei NF		55	13	68	84%
Mehrzweckfläche (MZF): Platzanzahl für Rollstühle, Rollatoren etc.	Fahrzeuge mit 2 Plätzen	52	11	63	78%
	durchschnittliche Platzanzahl	1,9	1,0	1,7	-

Die Auswertung des Ist-Zustandes zeigt, dass viele Kriterien der Barrierefreiheit erfüllt sind. Der Anteil von Niederflur-Fahrzeugen in der Fahrzeugflotte, die im regelmäßigen Linienbetrieb des StPNV eingesetzt werden, beträgt 97%. Der Anteil der Fahrzeuge mit zwei Plätzen für Rollstühle, Rollatoren etc. ist noch zu steigern.

Die zukünftige Aufgabe für das Verkehrsunternehmen besteht darin, die Kriterien der Barrierefreiheit von StPNV-Fahrzeugen sukzessive zu 100% zu erfüllen.

4.5.3. Information und Kommunikation

Die Herstellung der Barrierefreiheit in Hinblick auf Information und Kommunikation im StPNV des Landkreises Altenburger Land hat gemäß den Bedingungen aus KAPITEL 3.12 zu erfolgen. Eine Bewertung der verschiedenen Kriterien einer barrierefreien Information und Kommunikation kann in der TABELLE 46 nachvollzogen werden.

Tabelle 46: Bewertung Barrierefreiheit der Information und Kommunikation

Legende:		Stand: April 2020.		
		THÜSAC	MDV	
X	erfüllt			
-	nicht erfüllt			
		<i>thuesac.de</i>	<i>MOOVME</i>	<i>mdv.de</i>
Internetseiten und Apps	Verfügbarkeit einer kontrastreichen Darstellung	-	X	-
	Verwendung einer Standardschrift ohne Serifen	X	X	X
	Veränderbarkeit der Schriftgröße nach Bedarf	-	X	-
	Option zur Darstellung in leichter Sprache	-	-	-
	Vorlesefunktion und Möglichkeit einer Spracheingabe	-	X	-
	Beauskunftung barrierefreier Reiseketten	-	-	-
	Verlinkung auf eine barrierefreie Informationsvermittlung (mdv.de, insa.de, DB Navigator oder MOOVME)	X	X	X
Informationen an Haltestellen	Fahrplanaushänge			
	Visuell kontrastierende Darstellung der Fahrplanaushänge	X	obliegt den Verkehrs-unternehmen	
	Schrift ohne Serifen	X		
	verwendete Schriftgröße mindestens 12 Punkte	-		
	Anbringungshöhe des Fahrplanaushangs ca. 1,50 m	-		
	Reduktion der Fußnoten auf ein notwendiges Mindestmaß	X		
	alle Informationsquellen			
	Veröffentlichung von Informationen in leichter Sprache	X	obliegt den Verkehrs-unternehmen	
	Verwendung von (standardisierter) Piktogramme	X		
	QR-Codes, welche mit kompatiblen Geräten zur Bereitstellung weiterführender Informationen für mobilitätseingeschränkter Personen genutzt werden können	X		



Fahrschein- erwerbs	Der Fahrscheinwerb im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Vertriebswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: Fahrer des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus), Handy-App (MOOVME)	X	X
	Die Kommunikation und Beratung im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Informationswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: Telefonische Beratung, Persönliche Beratung, Beratung über E-Mail	X	X
Mobilitätsberatung	Jährliche Schulung des Personals für die persönliche Beratung der Fahrgäste speziell für barrierefreie Auskünfte	X	-

Anhand der Analyse wird deutlich, dass bereits wichtige Bausteine einer barrierefreien Information und Kommunikation umgesetzt sind. Die Beauskunftung barrierefreier Reiseketten ist ab 2021 durch die Fahrplanauskunft auf mdv.de bzw. mittels MOOVME bereits geplant. Defizite bestehen hauptsächlich bei barrierefreien Funktionen der Internetseiten der StPNV-Akteure, der Anbringungshöhe der Fahrplaninformationen sowie bei der Schriftgröße der Fahrplanaushänge. In diesem Zusammenhang sollten Möglichkeiten geschaffen werden, die Inhalte der Internetseiten alternativ in leichter Sprache abzurufen.

Die Fahrplanaushänge sind sukzessive in Schriftgröße 12 zu veröffentlichen. Hierfür sind zunächst die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, u.a. durch Beschaffung größerer Aushangkästen. Die Verbesserung der Lesbarkeit von Fahrplaninformationen durch eine Mindestschriftgröße stellt für viele mobilitätseingeschränkte Personen einen wesentlichen Schritt zum Abbau von Zugangshemmnissen und damit zum ÖPNV insgesamt dar.

4.6. Umsetzungsanalyse NVP 2014 und weitere Meilensteine




Der zurückliegende Nahverkehrsplan enthielt, v.a. im Kapitel A 4 Bedienungs- und Leistungskonzept, verschiedene Maßnahmenempfehlungen mit dem Ziel, den ÖPNV im Landkreis Altenburger Land zu verbessern und zukunftsfähig auszugestalten.

Für den SPNV wurden dabei keine Maßnahmen als notwendig erachtet. Einerseits werden die Regelungen dafür auf Landesebene im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr getroffen und andererseits bestand das attraktive und noch heute geltende Angebotskonzept aus RE 1/RE 3/S5/S5X und RB 37 schon zur Erstellung des Nahverkehrsplans, es wird als stimmig und effizient betrachtet.

Die Maßnahmen für den StPNV werden in ANLAGE 34 im Einzelnen auf erfolgte Realisierung hin überprüft. Als Fazit daraus lässt sich feststellen, dass zahlreiche Maßnahmenempfehlungen nach einer verkehrstechnischen Prüfung vollständig oder teilweise umgesetzt wurden. Einige Maßnahmen befinden sich im Rahmen des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ im Umsetzungsprozess oder sollen beim zukünftigen Projekt zum „Nördlichen Altenburger Land“ berücksichtigt werden.

Zusätzlich hat der Landkreis Altenburger Land verschiedene ÖPNV-Projekte begleitet und zum Teil bereits umgesetzt, welche zu spürbaren Verbesserungen im ÖPNV-Angebot beitragen. Stellvertretend seien die folgenden, in TABELLE 47 aufgeführten, Vorhaben genannt, welche in Planung sind bzw. bereits umgesetzt wurden:

Tabelle 47: Wichtige ÖPNV-Vorhaben unter Mitwirkung des Landkreises Altenburger Land

Meilensteine	Inhalt	Stand
„Integriertes Netz“ des MDV 	Einführung PlusBus (und TaktBus) als hochwertige Busangebote	PlusBus umgesetzt, TaktBus in Vorbereitung
Projekt „Schmölln macht mobil“ / „Regionalverkehr verbindet“ 	Neukonzeptionierung StadtBus Schmölln und Regionalverkehr im südlichen Teil des Landkreises inkl. vermehrtem Einsatz flexibler Bedienformen	StadtBus umgesetzt, Regionalverkehr in Bearbeitung
Weiterentwicklung von Tarif und Vertrieb gemeinsam mit dem MDV 	Einführung neuer Tarifprodukte, Handy-Ticket und -auskunft via App	umgesetzt, in ständiger Weiterentwicklung

Fazit

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Altenburger Land erfolgte in den vergangenen Jahren v.a.

- in Form von regionalen Verkehrsplanungskonzepten (insbesondere vollständige Überplanung südliches Kreisgebiet im Projekt „Schmölln macht mobil“ / „Regionalverkehr verbindet“)
- im Rahmen der Aktivitäten des Verkehrsunternehmens (z.B. Modernisierung der Busflotte und der Informationstechnik)
- im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem MDV (z.B. neue Tarifangebote)

Damit wurde in den zurückliegenden Jahren der ÖPNV im Kreisgebiet vorangebracht und als für Jedermann nutzbare Alternative zum Individualverkehr gestärkt. Auf diesem Weg sollte weiter fortgeschritten werden. Wichtig ist dabei eine konsequente Vermarktung und die Evaluierung der Ergebnisse.



5. VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSETZUNG/LEITLINIEN

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Aufgabe der Daseinsvorsorge und als ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik versteht sich als integraler Bestandteil der Gesellschafts-, Wirtschafts- und Umweltpolitik. Er wird in Zusammenarbeit mit dem Freistaat Thüringen, den Kommunen, dem Landkreis, dem Verkehrsunternehmen und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (im Auftrag der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) gestaltet. Die verschiedenen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Anforderungen, welche an die Verkehrspolitik gestellt werden, sind dabei sorgfältig und gegeneinander abzuwägen. Für den Nahverkehrsplan des Landkreises Altenburger Land werden die allgemeinen Grundsätze aus den entsprechenden Gesetzen und den übergeordneten Fachplanungen sowie die grundsätzlichen Ziele und Festsetzungen aus KAPITEL 3.1 berücksichtigt.

Die Umsetzung der Ziele und Grundsätze wird durch die im Rahmen der weiteren Planung zu entwickelnden konkreten Maßnahmen gewährleistet.

Bezüglich einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Altenburger Land werden folgende Handlungsprämisse beschlossen:

Sicherung der Daseinsvorsorge und gleichwertiger Lebensbedingungen

Allen Einwohnern soll unabhängig von der Pkw-Verfügbarkeit ein ÖPNV-Mindestangebot im 2-h-Takt (Mo-Fr) zur Verfügung stehen (bei Ortschaften ab 200 EW), welches die Erreichbarkeit der wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen ermöglicht. Bei geringer Nachfrage sind Möglichkeiten für flexible Bedienformen wie RufBusse zu berücksichtigen.

Verbesserung der Angebotsqualität im Jedermann-Verkehr

Schrittweise Umsetzung des ÖPNV-Konzepts für den Regionalverkehr im südlichen Teil des Landkreises Altenburger Land („Schmölln macht mobil“ / „Regionalverkehr verbindet“) sowie Entwicklung und Umsetzung eines entsprechenden Konzepts für das übrige Kreisgebiet

Beförderung der Auszubildenden und Schüler

Schüler und Auszubildende sollen entsprechend der Schülerbeförderungskostensatzung des Landkreises Altenburger Land und des Thüringischen Schulgesetzes die Ausbildungsstätten günstig und sicher erreichen können. Die Beförderung der Schüler und Auszubildenden erfolgt in der Regel im öffentlichen Linienverkehr. Noch vorhandenen freigestellte Verkehre sind zur Nutzung durch die Allgemeinheit in öffentliche Linienverkehre zu überführen. Eine Verbesserung der Abstimmung von Schulanfangs- und -endzeiten an die Taktzeiten des künftigen ÖPNV-Konzepts unterstützt diesen Prozess.

Freie Verkehrsmittelwahl als Alternative zum PKW-Verkehr und Verkehrssicherheit

Der ÖPNV soll in seiner Gesamtheit als attraktive Alternative zum Individualverkehr weiterentwickelt werden und eine freie Wahl des Verkehrsmittels ermöglichen. Durch einen wachsenden Anteil des per se sehr sicheren ÖPNV am Gesamtverkehrsmarkt wird ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insgesamt geleistet.



Koordination und Kooperation

Innerhalb des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds sind die Verkehrsmittel Zug, Straßenbahn, Bus, Fahrrad und Pkw im Sinne eines integrierten Angebotes bestmöglich zu verknüpfen und die bestehenden Kooperationen zwischen dem Landkreis Altenburger Land, den Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft im Sinne der Fahrgäste weiter zu vertiefen. Dabei sind insbesondere auch die Fahrgastinformation und die Angebotsqualität weiter zu verbessern.

Verknüpfung und Anschlussicherung

Die Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und StPNV sind im Sinne eines integrierten Gesamtnetzes kundengerecht und barrierefrei auszugestalten. Hierbei sind auch individuelle Zubringerverkehrsmittel (Fahrrad, Pkw) angemessen zu berücksichtigen.

Eine weitere Verbesserung von Qualität und Zuverlässigkeit im ÖPNV wird durch technische Anschlussicherung zwischen vertakteten Linien und alternativen Bedienformen sowie bei Bussen mit Abbringerfunktion vom Schienenpersonennahverkehr angestrebt.

Barrierefreiheit

Beachtung und schrittweise weitere Umsetzung der Anforderungen der Barrierefreiheit in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen, den Straßenbaulastträgern und den betroffenen Beiräten.

Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung

Eine wirtschaftlich effiziente Gestaltung und Organisation des ÖPNV ist insbesondere unter den aktuellen Kostensteigerungen fortwährende Aufgabe der Verkehrsunternehmen und des Aufgabenträgers. Diese Maßgabe unterliegt dabei der Berücksichtigung der Sozialverträglichkeit von Maßnahmen. Ferner sind Maßnahmen zur Information, zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Vermarktung zu realisieren und die vorhandenen Potenziale im Hinblick auf Kundenbindung und Neukundengewinnung auszuschöpfen.

Beitrag des ÖPNV zu Umweltschutz und Nachhaltigkeit

Der ÖPNV leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz, da seine Nutzung einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs verhindern und damit die Belastung durch Lärm, Unfälle und Abgase sowie übermäßigen Flächenbedarf insbesondere in verdichteten bzw. touristisch bedeutsamen Räumen verringern kann. Zur weiteren Entlastung der Umwelt sollen verstärkt alternative Energieträger bzw. eine Elektrifizierung der Fahrzeuge und ein wachsender ÖPNV-Anteil an der Gesamtverkehrsleistung angestrebt werden.

Die Umsetzung dieser Ziele und Grundsätze wird durch die im Rahmen der weiteren Planung zu entwickelnden konkreten Maßnahmen gewährleistet. Dabei sind die Vorgaben aus dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr einzuhalten.

Der vorliegende Nahverkehrsplan gilt ab Beschluss des Kreistages des Landkreises Altenburger Land für den Zeitraum 2021 - 2025.

MDV-Strategie

Beim MDV wurde 2012 mit allen MDV-Gesellschaftern ein Strategieprozess initiiert, in dessen Verlauf Vorschläge für die zukünftige Ausrichtung des ÖPNV in Mitteldeutschland mit dem Zielhorizont 2025 erarbeitet werden sollten. Er umfasste dabei u.a. die

Entwicklung von Mobilitätsszenarien, die Definition einer Strategie mit Kern- und Teilzielen, eine Ideensammlung zur Strategieumsetzung, eine Clusterung zu Lösungsansätzen sowie eine Bewertung und Auswertung von Lösungsansätzen. Die Strategie umfasst die in ABBILDUNG 8 dargestellte Kernaussage. Ab Sommer 2014 erfolgten die Planungen zur Umsetzung der MDV-Strategie 2025. Über einen abgestimmten Auswahl- und Bewertungsprozess wurde dieser letztendlich zu ca. 40 "Lösungsansätzen" für die Strategieumsetzung verdichtet.

Der Abschluss der Konzeption und Beschluss zur Strategieumsetzung erfolgte in der MDV-Gesellschafterversammlung im Juni 2015. Die Ergebnisse sind bei Fortschreibungen von Nahverkehrsplänen durch MDV-Gesellschafter zu berücksichtigen.

Abbildung 8: MDV-Strategie



Die Kernziele der MDV-Strategie sind durch zahlreiche konkrete Themen bzw. Unterziele untersetzt, wie beispielsweise den Paradigmenwechsel im ländlichen Raum durch Stärkung der ÖPNV-Angebotsqualität, Digitalisierungsmaßnahmen im Tarif oder einen zeitgemäßen und informativen Systemzugang für Haltestellen. Die Umsetzung der strategischen Kernziele durch die entwickelten spezifischen Lösungsansätze erfolgt einerseits durch die Gesellschafter des MDV in Eigenregie als auch in bestehenden und

neuen Arbeitsgruppen im Rahmen der Kooperation des MDV. Die Akteure der Arbeitsgruppen beschäftigen sich mit spezifischen Themen und verfolgen die dazugehörigen Ziele systematisch und im Sinne eines fahrgastfreundlichen ÖPNV. Die in der Strategie entwickelten organisatorischen bzw. strukturellen Veränderungen in der Zusammenarbeit der MDV-Akteure wurden bereits unmittelbar nach Beschlussfassung der Strategie umgesetzt. Bis zum Jahr 2025 sollen die wesentlichen Kernziele der Strategie erreicht sein.

Alle Gesellschafter des MDV werden mindestens einmal jährlich über den Umsetzungsstand des Strategieprozesses in MDV-Gremien informiert.

Im Zeitraum 2019/2020 wurde eine Fortschreibung des MDV-Strategieprozesses auf den Zeithorizont 2030 gestartet. Die Fortschreibung erfolgt unter erneuter enger Einbeziehung aller Gesellschafter des MDV, eingeschlossen der Landkreis Altenburger Land und die im Landkreis bedienenden ÖPNV-Verkehrsunternehmen. Die Ergebnisse der Fortschreibung sind derzeit noch offen.

6. GESTALTUNG DES STPNV

Der öffentliche Nahverkehr im Landkreis Altenburger Land soll innovativ, wirtschaftlich und fahrgastfreundlich weiterentwickelt werden. Dafür wurde auf den folgenden Grundlagen das Gestaltungskonzept für den StPNV im Landkreis erarbeitet:

- Bewertungsergebnisse (KAPITEL 4) einschließlich Umsetzungsanalyse des zurückliegenden Nahverkehrsplans
- ÖPNV-Projekt „Regionalverkehr verbindet“
- Ergebnisse aus den Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren

Das Gestaltungskonzept basiert dabei auf den vorhandenen ÖPNV-Strukturen und führt im Wesentlichen Maßnahmen auf, die zur Erreichung der festgesetzten Ziele (KAPITEL 3) umgesetzt werden müssen. Zudem werden weiterführende Maßnahmen der Verkehrsunternehmen oder Kommunen aufgenommen, die zur Erfüllung der Anforderungen und Ziele aus den KAPITELN 3 und 5 dienen sowie mit dem Landkreis Altenburger Land abgestimmt sind.

6.1. Laufende und geplante ÖPNV-Projekte des Landkreises

Im Jahr 2015 wurde im Landkreis Altenburger Land mit Unterstützung der THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH, der Stadt Schmölln und des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds GmbH (MDV) durch das Projekt „Schmölln macht mobil“ bzw. „Regionalverkehr verbindet“ ein Paradigmenwechsel im ländlichen Raum für den StPNV initiiert. Das Ziel war die Weiterentwicklung des vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichteten StPNV zu einem hochwertigen und vernetzten Nahverkehrsangebot für Jedermann. Es ist ein integriertes Verkehrskonzept im umsetzungsreifen Stand erarbeitet worden. Konzipiert wurden stündlich oder 2-stündlich verkehrende Buslinien auf den Hauptverkehrsachsen, die immer zur gleichen Minute und mit guten Anschlüssen zu S- und Regionalbahnen fahren. Nicht nur im Tagesverkehr an Werktagen, sondern auch in den Abendstunden, am Wochenende und auch in den Ferien kann so ein stabiles Busnetz angeboten werden. Ergänzt wird dieses Angebot durch verschiedene RufBus-Linien, wodurch auch die kleinen Ortschaften an das Busnetz angeschlossen werden können. Nach telefonischer Vorbestellung verkehren die RufBusse als Zubringer zu den Regional- und StadtBus-Linien bzw. zum SPNV. So kommen Bewohner kleinerer Ortschaften

mit maximal einem Umstieg und ohne größere Wartezeiten zum nächsten Bahnhof oder zu einem anderen Wunschzielort. Das hierarchisch neu organisierte und auf integrale Knoten ausgerichtete Regionalverkehrskonzept ist für den Großraum Schmölln – Gößnitz – Nöbdenitz – Nobitz und Umgebung mit ca. 35.000 Einwohner/inne/n geplant. Mit „Schmölln macht mobil“ ist die erste Umsetzungsstufe im Schmöllner Stadtverkehr Ende 2018 erfolgt. Das neue Nahverkehrskonzept für die Region wurde bis 2020 umsetzungsreif geplant und kann durch eine Neuausrichtung des StPNV wichtige Impulse für die Regionalentwicklung setzen. Der Kreistag des Landkreises Altenburger Land wird voraussichtlich im Jahr 2021 eine Entscheidung zur Umsetzung treffen. Diese Entscheidung ist ausschlaggebend für die Umsetzung der definierten Netzgliederung gemäß Grundangebot oder erweitertem Verkehrsangebot (siehe KAPITEL 3.2.2. bzw. 3.2.3.). Sofern sich der Kreistag für das erweiterte Verkehrsangebot entscheidet, ist gemäß KAPITEL 3 eine Ausweitung und Übertragung der bestehenden Planungen auf den nördlichen Landkreis Altenburger Land vorzunehmen. Die folgende TABELLE 48 zeigt die Kernelemente der dafür nötigen Handlungsfelder sowie den geplanten Umsetzungszeitraum.

Tabelle 48: Handlungsfelder zur Umsetzung des erweiterten Verkehrsangebots

Teilprojekt	Handlungsfeld	verkehrsplanerischer Fokus	Zeitraum der Umsetzung	
Regionalverkehr verbindet	Kreistagsbeschluss	<ul style="list-style-type: none"> Vorstellung und Abstimmung zum Regionalverkehrskonzept im Kreistag 	2021	
	bei positiven Kreistagsbeschluss	Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung betrieblicher Voraussetzungen zur Umsetzung (Fahrzeuge, Personal, etc.) Beantragung von Genehmigungen für Haltestellen und Linien Umsetzung der Vorzugsvariante Marketing 	2022
		Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung des Liniennetzes und dessen Akzeptanz bei der Bevölkerung im Projektgebiet anhand der Ziele von „Regionalverkehr verbindet“ Ggf. Anpassung bestimmter Relationen 	ab 2023
„Regionalverkehr verbindet – Nord“ (Projektgebiet nördliches Altenburger Land)	Kreistagsbeschluss	<ul style="list-style-type: none"> Vorstellung und Abstimmung im Kreistag 	2021	
	bei positiven Kreistagsbeschluss	Vorplanung und ggf. Ausschreibung der Planungsleistung	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer Aufgabenbeschreibung gemäß der Projektziele von „Regionalverkehr verbindet“ Sicherung der Finanzierungsgrundlagen Planung durch das Verkehrsunternehmen oder ggf. Ausschreibung und Beauftragung eines Planungsbüros 	2021
		Planung	<ul style="list-style-type: none"> Ermittlung und Aufbereitung planerischer Grundlagen, Ortsbegehungen sowie Raumstrukturanalyse Erreichbarkeitsanalyse und –Bewertung Variantenentwicklung und -untersuchung Gegenüberstellung der Varianten und Ermittlung der Vorzugsvariante Projektsteuerung und Berichtswesen 	2021
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung betrieblicher Voraussetzungen zur Umsetzung (Fahrzeuge, Personal, etc.) Beantragung von Genehmigungen für Haltestellen und Linien Umsetzung der Vorzugsvariante Begleitung durch umfangreiche Vermarktung 	2022		



Teilprojekt	Handlungsfeld	verkehrsplanerischer Fokus	Zeitraum der Umsetzung
	Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung des Liniennetzes und dessen Akzeptanz bei der Bevölkerung im Projektgebiet anhand der Ziele von „Regionalverkehr verbindet – Nord“ • Ggf. Anpassung bestimmter Relationen 	ab 2023

Ergänzend zu den Maßnahmen zur Verbesserung des Liniennetzes und Fahrplanangebots, sollte in jedem Fall die Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Landkreis Altenburger Land geprüft werden. Im Fokus sollten dabei die Gewerbestandorte um Schmölln und Altenburg liegen.

6.2. Entwicklung des Strecken-/Liniennetzes

Für die Entwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land ist in erster Linie die Umsetzung des definierten Verkehrsangebots (KAPITEL 3.2.) und damit die Etablierung des Liniennetzes gemäß KARTE 6 bzw. 7 von Bedeutung. Darüber hinaus ist die Verflechtung mit den benachbarten Zentren ein wichtiges Kriterium des Liniennetzes, da die Städte Leipzig, Gera sowie Zwickau wesentliche Bezugspunkte für die Bewohner des Landkreises Altenburger Land darstellen.

6.2.1. Maßnahmen zum Liniennetz

Das Ziel des Landkreises ist die Umsetzung des definierten Liniennetzes gemäß der Entscheidung des Kreistages in der Variante „Grundangebot“ oder „erweitertes Angebot“. Das Liniennetz wird durch Linien verschiedener Netzkategorien gebildet. In KAPITEL 3 des vorliegenden Nahverkehrsplans sind diese Kategorien definiert. Sie stellen verschiedene Ebenen der Angebotsqualität dar und ergänzen sich zu einem den gesamten Landkreis abdeckenden ÖPNV-Angebot. Für die Entwicklung, Ausgestaltung und Umsetzung eines zukunftsfähigen und fahrgastfreundlichen Liniennetzes müssen die Festsetzungen entsprechend der betreffenden Relation berücksichtigt werden. Für alle Linien ist in besonderem Maße auf systematische¹¹ Fahrpläne, kurze Reisezeiten und Verstetigung der Linienverläufe zu achten.

Auf Basis der Bewertungsergebnisse (KAPITEL 4.1) sind in der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans geeignete Maßnahmen umzusetzen, um die festgesetzten Ziele für

¹¹ Die Merkmale für einen systematischen Fahrplan sind in ANLAGE 23 dargestellt.

den StPNV zu erreichen und bestehende Defizite abzubauen. Die folgende TABELLE 49 zeigt eine Übersicht zu erforderlichen Maßnahmen, um das Liniennetz gemäß den Festsetzungen zu den definierten Netzkategorien zu realisieren.

Tabelle 49: Maßnahmenübersicht zum Liniennetz

Netzkategorie	Variante des Leistungsangebots	Maßnahmen
1-h- und 2-h-Takt-Netz	Grundangebot	<ul style="list-style-type: none"> • 1-h-Takt-Netz: Beseitigung der Defizite (2 defizitäre Relationen), insbesondere durch Ergänzung weiterer Taktfahrten • 2-h-Takt-Netz: Beseitigung der Defizite (6 defizitäre Relationen), insbesondere durch die Systematisierung und konsequente Vertaktung aller TaktBus-Linien
	Erweitertes Verkehrsangebot	<ul style="list-style-type: none"> • 1-h-u. 2-h-Takt-Netz: Beseitigung der Defizite (19 defizitäre Relationen), insbesondere durch Etablierung neuer Takt-Relationen und Aufwertung bestehender Linien • Prüfung: Realisierung jeweils einer TaktBus-Relation in Abstimmung mit dem Landkreis Leipzig für die Relationen Altenburg – Frohburg und Altenburg – Geithain
	Alle	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Direktverbindung zwischen Altenburg und Zeitz im Takt, mit Verknüpfung zum SPNV, ohne Beeinflussung der Relation Altenburg – Meuselwitz – Lucka (PlusBus-Linie 416)
Stadtnetz	Alle	<ul style="list-style-type: none"> • kein akuter Handlungsbedarf • Prüfung der Auswirkungen einer Systematisierung der Linienfahrpläne für den Stadtverkehr Altenburg
Ergänzungsnetz	Alle	<ul style="list-style-type: none"> • kein akuter Handlungsbedarf • Prüfung: Neustrukturierung von Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. der Anbindung bestimmter Ortschaften im Zusammenhang mit der Beseitigung bestehender Defizite des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes, • ggf. Optimierung durch alternative Bedienformen
Allgemein	Alle	<ul style="list-style-type: none"> • integrierte Vernetzung der Verkehrsträger • Umsetzung systematischer Fahrpläne • wirksame Öffentlichkeitsarbeit zum Liniennetz

6.2.2. Verflechtung mit benachbarten Zentren

Zwischen dem Landkreis Altenburger Land und den Städten Leipzig, Gera und Zwickau bestehen enge verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen. Neben diesen Zentren besteht für den Landkreis Altenburger Land eine starke Verflechtung mit dem benachbarten Landkreis Leipzig. Die enge Verflechtung ist durch die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit belegt.

Tabelle 50: Pendlerbewegungen zu benachbarten Zentren

	Einpendler in den LK Altenburger Land	Auspendler aus dem LK Altenburger Land	Pendlersumme
Zwickau, Stadt	1.821	2.623	4.444
Gera, Stadt	801	1.475	2.276
Leipzig, Landkreis	1.331	1.641	2.972
Leipzig, Stadt	406	1.398	1.804

Pendlerbewegung von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und am Arbeitsort.
 Quelle: Pendleratlas Juni 2019: Bundesagentur für Arbeit.

In Hinblick auf die Pendlerbewegungen über die Landkreisgrenzen hinweg wird deutlich, dass sich die Zielorte überwiegend im Norden bzw. im Süden des Landkreises befinden und damit insbesondere die SPNV-Strecke Leipzig – Altenburg – Gößnitz – Zwickau von besonderer Bedeutung ist. Die westlich vom Landkreis Altenburger Land gelegene Stadt Gera wird ab Altenburg ebenfalls durch den SPNV sowie ab Schmöln durch den SPNV und eine Buslinie angebunden. Für die Pendler fungiert der StPNV in vielen Fällen als Zu- und Abbringer zum SPNV. Dadurch bestehen für die Einwohner des Landkreises Altenburger Land gute Möglichkeiten, die Zentren von Leipzig, Gera sowie Zwickau mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Für eine verbesserte Erreichbarkeit der Gewerbestandorte in Mosel sollte die Linie 133 (VMS) in Gößnitz besser mit dem SPNV verknüpft werden.

Damit der ÖPNV in seiner Gesamtheit eine Alternative für Pendler gegenüber dem PKW-Verkehr darstellen kann, ist weiterhin auf systematische Fahrpläne, kurze Reisezeiten sowie pendlergerechte Bedienzeiträume zu achten.

6.3. Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger

Für einen attraktiven ÖPNV ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger – also die Verknüpfung zwischen Bus, Zug und ggf. Straßenbahn – von besonderer Bedeutung. Eine praxistaugliche Verbindung dieser Verkehrsmittel ermöglicht eine nutzerfreundliche Etablierung von Reiseketten, um die Fahrgäste an ihre gewünschten Ziele zu befördern. Zudem können multimodale Instrumente zur Vernetzung der Verkehrsträger beitragen.

6.3.1. Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung

Der ÖPNV wird durch verschiedene Verkehrsträger realisiert, die unterschiedliche Bedeutungen für die Beförderungsströme besitzen und aufeinander abgestimmt einen attraktiven Nahverkehr bilden können. Als Verkehrsträger im Landkreis Altenburger Land sind daher der Busverkehr und der SPNV je nach Bedeutung integriert zu planen und umzusetzen. In der folgenden TABELLE 51 sind die Eigenschaften und Bedeutungen der Verkehrsträger dargestellt.

**Tabelle 51: : Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Altenburger Land**

Verkehrsträger	Ausprägung	Verkehrsfunktion	Rangfolge der Angebotsgestaltung	
			Rang	abhängig von:
SPNV	RE, RB, S-Bahn	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen Mittelzentren und Mittel- und Oberzentren sowie entlang regionalbedeutsamer Verkehrsachsen 	1	Fernverkehr: SPFV
Busverkehr	1-h- und 2-h-Takt-Netz: PlusBus TaktBus	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu- / Abbringer zum SPNV • Verbindung der Zentralen Orte • Erschließung der Fläche 	2	SPNV
Busverkehr	StadtBus	Leistungserbringung im Stadtverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu- / Abbringer zum SPNV • Zu- / Abbringer zum regionalen Busverkehr • Erschließung von Stadtteilen der Städte Altenburg und Schmölln 	3	SPNV Busverkehr (Takt-Netz)
Busverkehr	RufBus/ Ergänzungsnetz	Leistungserbringung im Regionalverkehr <ul style="list-style-type: none"> • Zu- / Abbringer zum / vom weiteren ÖPNV Angebot • Feinerschließung der Fläche • Angebotserweiterung in Räumen / Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage 	4	allen anderen Verkehrs-trägern

Die Vernetzung der Verkehrsträger stellt einen wichtigen Baustein für den Nahverkehr im Landkreis Altenburger Land dar. Der Einsatz des straßengebundenen ÖPNV ist so vorzunehmen, dass unter Einbeziehung des SPNV in allen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern ein Mindestangebot zum nächsten Zentralen Ort etabliert wird. Das wichtigste Element für die Vernetzung sind dabei die Verknüpfungspunkte, an denen die einzelnen Verkehrsträger räumlich und zeitlich verbunden und damit kurze und komfortable Umstiege realisiert werden. Die Rangfolge der Angebotsgestaltung von einzelnen Verkehrsträgern und deren Ausprägung ergibt sich aus TABELLE 51. Im Rahmen der Bewertung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern an Verknüpfungspunkten wurde deutlich, dass noch Verbesserungspotenziale, sowohl bei der räumlichen, als auch bei der zeitlichen Verknüpfung bestehen (gemäß KAPITEL 4.1.6, TABELLE 40). Eine dahingehende Verbesserung entspricht den weiteren Arbeitsschritten im landkreisweiten Projekt „Regionalverkehr verbindet“. Sollte das Netz mit dem erweiterten Verkehrsangebot im Landkreis Altenburger Land umgesetzt werden, so sind die Verknüpfungspunkte der Kategorie 3 einzurichten. Dadurch entsteht ein integriertes Netz zwischen Taktangeboten und RufBus-Gebieten.

Obwohl die technischen Voraussetzungen für die dynamische Anschlusssicherung mittlerweile bei den Verkehrsunternehmen grundsätzlich geschaffen wurden, ist diese im Landkreis Altenburger bisher nicht adäquat umgesetzt worden. Insbesondere hinsichtlich der in TABELLE 20 benannten PlusBus- und TaktBus-Linien ist die Umsetzung der Anschlusssicherung im Sinne einer zuverlässigen Abbringerfunktion vom SPNV an den benannten Verknüpfungspunkten zeitnah voranzutreiben.

Nach erfolgreicher Umsetzung ist zu prüfen, ob die Gewährung einer Anschlussgarantie als weiterer weicher Faktor eines attraktiven ÖPNV-Systems umgesetzt und vermarktet werden kann.

6.3.2. Integration flexibler Bedienformen

Flexible Bedienformen können einen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Beitrag leisten, um in schwach besiedelten Räumen oder in zeitlichen Randlagen eine hohe Angebotsqualität im ÖPNV zu erreichen.

Der Landkreis Altenburger Land verfolgt das Ziel, eine flexible StPNV-Bedienung im Kreisgebiet zur Ergänzung der angebotsorientierten und im Takt zwischen den Zentralen Orten verkehrenden Linien zu realisieren. Für das Gebiet des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ bestehen umfangreiche und flächendeckende Planungen für flexible Bedienformen sowie geeignete Gebiete für deren Einsatz (gemäß KAPITEL 3.2.3). In diesem Teil des Landkreises können somit vorbehaltlich Kreistagsbeschluss zügig flexible Angebote mit integralem Taktfahrplan zu angebotsorientiert verkehrenden Takt-Relationen realisiert werden. Ziel ist dabei, dass die Bewohner von Gebieten ohne direkte Anbindung an das Taktliniennetz einfach und komfortabel ein flexibles Angebot zu ihrem Standort bzw. zur nächstgelegenen Haltestelle bestellen können und durch dieses direkt zu einem nahegelegenen Ziel bzw. zu einem benachbarten Verknüpfungspunkt mit dem weiterführenden Taktverkehr befördert werden. Parallelverkehre zu bestehenden ÖPNV-Angeboten werden dabei vermieden. Für das nördliche Landkreisgebiet sind äquivalente Planungen noch vorzunehmen und ggf. umzusetzen.

Die Ergänzung zusätzlicher Bestellmöglichkeiten über technische Systeme (Internet- bzw. App-basiert) und die Verbesserung der Informationsübermittlung an die Fahrgäste sollte für die Umsetzung von RufBus-Angeboten geprüft werden.

6.3.3. Multimodalität

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

Multimodalität und Intermodalität sind im Landkreis Altenburger Land schon seit vielen Jahren möglich. Unterstützt wird der unkomplizierte Umstieg zwischen Zug und Bus für die Nutzer durch den einheitlichen Verbundtarif des MDV, der die Fahrt mit nur einem Ticket ermöglicht. Zudem bestehen im Landkreis ausgewiesene Übergangsstellen zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr (siehe KARTE 4). Diese B+R und P+R Standorte ermöglichen das sichere Abstellen von individuellen Verkehrsmitteln (PKW, Fahrrad, etc.) und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV. Der Landkreis Altenburger Land als Aufgabenträger befürwortet solche Übergangsstellen und unterstützt die kommunalen Akteure sowie den SPNV-Aufgabenträger nach verfügbaren Möglichkeiten hinsichtlich des Auf-/ Ausbaus, der Erneuerung oder Modernisierung dieser Anlagen. Im Fokus stehen dabei die Verknüpfungspunkte, bei welchen insbesondere die Haltestellen noch Defizite aufweisen.

Im Bereich des Fahrradverkehrs sollen die Bestrebungen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV in verschiedenen Bereichen verstärkt werden. Der Landkreis Altenburger Land befürwortet die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts 2.0 für den Freistaat Thüringen. Im Zusammenhang mit dem ÖPNV werden folgende Maßnahmen (gemäß Radverkehrskonzept 2.0, 2018; Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 – 2022) unterstützt und bei vorhandener Zuständigkeit als Prüfauftrag für die Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgenommen:

- kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im SPNV sowie ausreichende Kapazitäten
- attraktive, kostenfreie und sichere Abstellmöglichkeiten an Verknüpfungspunkten mit ausreichender Kapazität mit kurzen Wegen (Kiss+Ride- Park+Ride-, bzw. Bike+Ride-Anlagen, Fahrradparkhäuser, Fahrradboxen), sinnvolle Gestaltung für alle gängigen Fahrradtypen, Anlehnbügel und ausreichende Kapazität, Ladestationen für Pedelecs; z. B. als „Mobilitätsstationen“

- Ausleihmöglichkeiten von verschiedenen Verkehrsmitteln (Fahrrad, E-Roller, Pedelec, etc.) an allen Verknüpfungspunkten, Verleihsystem in gleicher Qualität im gesamten Landkreis, ausreichende Kapazität, ohne vorherige Anmeldung
- sichere, gut ausgebaute Radwege, Schutzstreifen oder begleitende Radwege, v. a. an verkehrsreichen Straßen, Bürgerbeteiligung bei Straßenneubauten
- Ausrichtung der Radwege auf die Verknüpfungspunkte des ÖPNV
- engere Verzahnung zwischen Tourismus, Radwegen und ÖPNV (besondere Mitnahmekapazitäten bei touristisch bedeutsamen Buslinien)
- Verknüpfung Radroutenplaner mit ÖV-Auskunft
- Schaffung von Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrradträgern und Fahrradanhängern für Busse

Zu diesen bereits teilweise etablierten Formen der Intermodalität hat der Landkreis Altenburger Land auch weitere Möglichkeiten, wie innovative Verkehrsangebote für den ÖPNV, im Blick. Diese innovativen Formen sind für den Einsatz im Rahmen des StPNV derzeit noch nicht genügend ausgereift oder bedürfen detaillierterer Analysen sowie der Prüfung des konkreten Bedarfs seitens der Einwohner des Landkreises Altenburger Land. Eine allgemeingültige Empfehlung im Rahmen des Nahverkehrsplans kann daher noch nicht erteilt werden. In einzelnen Fällen der Umsetzung des Gestaltungskonzepts des Landkreises sind solche innovativen Verfahren dennoch zu berücksichtigen.

Insgesamt verfolgt der Landkreis Altenburger Land das Ziel, auch über multimodale Formen den ÖPNV zu stärken. Damit wird neben der Erfüllung der verkehrlichen Hauptaufgaben auch ein Beitrag zur Erreichung gesellschaftspolitischer Zielsetzungen geleistet, wie die CO₂-Reduzierung oder die Abmilderung von Folgen des demografischen Wandels. Der Landkreis Altenburger Land unterstützt die Realisierung und Weiterentwicklung einer verkehrsmittelübergreifenden ÖPNV-Auskunfts- und -Buchungs-App durch den MDV.

6.4. Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten

6.4.1. Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

Im Rahmen der Bewertung (KAPITEL 4.1.8) wurden für verschiedene regionalbedeutsame Ziele noch Defizite hinsichtlich der festsetzungskonformen ÖPNV-Anbindung festgestellt.

Mit Priorität sind Maßnahmen umzusetzen, welche die Beseitigung von Defiziten bei der Anbindung der regionalbedeutsamen Industrie- und Gewerbestandorte zum Ziel haben:

- neue Haltestellen zur Erschließung der Gewerbe- und Industriegebiete, insbesondere, wenn Linien im betreffenden Bereich vorhanden sind und über temporäre Haltestellen (Provisorien) eine Lösung kurzfristig realisierbar erscheint, Unterstützung ggf. durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Beseitigung der weiteren festgestellten Anbindungsdefizite in den Bereichen Bildung, Freizeit und Einzelhandel, dabei wird Bildung und Einzelhandel gegenüber Freizeitzielen höhere Priorität eingeräumt.

6.4.2. Information und Service

Es sind Maßnahmen zur Beseitigung der in KAPITEL 4.3 festgestellten Defizite hinsichtlich der Kooperation mit touristischen Einrichtungen umzusetzen. Die Einführung eines Bevölkerungsmonitorings (u.a. Analysen zu Entwicklung und Wünschen der Bevölkerung) wird durch die Kreisverwaltung hausintern geprüft.

6.4.3. Infrastruktur und Fahrzeuge

In Hinblick auf die Infrastruktur strebt der Landkreis Altenburger Land ein einheitliches und modernes Erscheinungsbild der Haltestellen gemäß dem MDV-Haltestelleninformationskonzept an.

Der Fahrzeugpark ist unter Berücksichtigung aller Festsetzungen gemäß KAPITEL 3.9 und 3.12.2 durch das Verkehrsunternehmen kontinuierlich auf einem attraktiven und zeitgemäßen Stand zu halten, wobei bestehende Fördermöglichkeiten konsequent zu

nutzen sind. In diesem Zusammenhang werden Verbesserungen bezüglich der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Linienbussen erwartet. Im Sinne der Etablierung eines Corporate Design bzw. bei der Nutzung der Fahrzeuge als Informations- / Werbeträger soll ein entsprechendes Konzept entwickelt werden. Die Umsetzung der geforderten Kennzeichnung der Fahrzeugflotte wird durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam verfolgt. Die Ausstattung der Busflotte mit kostenlosem WLAN durch das Verkehrsunternehmen ist umzusetzen. Die Installation von USB-Ladesteckplätzen in den Bussen sowie diverser Sicherheitssysteme wurde begonnen und soll durch das Verkehrsunternehmen schrittweise weiterverfolgt werden. Durch das Verkehrsunternehmen sind die Entwicklungen hinsichtlich alternativer Antriebsformen (z.B. Wasserstoff-, Elektroantrieb, etc.) kontinuierlich zu beobachten und ggf. für den Einsatz in StPNV-Fahrzeugen zu prüfen und zu erproben.

6.4.4. Ortserschließung durch Haltestellen

Für die im Rahmen der Bewertung (KAP. 4.1.4) festgestellten peripheren Bereiche mit Erschließungsdefiziten (KARTE 8) sind Möglichkeiten zur Haltestellenverdichtung zu prüfen und umzusetzen. Dies betrifft insbesondere Langenleuba-Niederhain, Meuselwitz und Gößnitz. Die Ortschaft Kosma hat mehr als 200 Einwohner sollte in Zukunft an den StPNV angeschlossen werden. Für eine Übergangs- und Testphase bieten sich hierfür zunächst temporäre, provisorische Haltestellen an, welche im Falle einer ausreichenden Frequentierung später zu regulären Haltestellen nachgerüstet werden. Darüber hinaus sind auch im Zuge einer Angebotserweiterung von flexiblen oder alternativen Bedienformen Möglichkeiten zu prüfen, für die betreffenden Bereiche die Erschließung weiter zu verbessern.

6.5. Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten

Neben der Beseitigung von Defiziten, die zur Erfüllung der Mindeststandards des StPNV im Landkreis Altenburger Land erforderlich sind, bestehen Möglichkeiten, die Auslastungsquoten des StPNV zu erhöhen und somit dessen Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei als Empfehlungen zu verstehen, die ggf. nach eingehender Prüfung im Einzelfall bestehende Angebote verbessern, die Fahrgastzufriedenheit erhöhen oder das Controlling des Aufgabenträgers ergänzen sollen (TABELLE 52).

Tabelle 52: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung

Nr.	Maßnahme	Verantwortung
1	Internetseite des Landkreises bezüglich ÖPNV aufwerten: <ul style="list-style-type: none"> • MDV-Routenplaner auf Landkreis-Website einbinden • Verlinkung zum MDV auf Landkreis-Start-Website • Verlinkung zu den Verkehrsunternehmen (Bus und SPNV) auf Landkreis-Start-Website 	LK ABG
2	Verkehrshinweise in Fahrplänen einfach gestalten und dabei bestehende Empfehlungen des MDV beachten	LK ABG Verkehrsunternehmen
3	Stärkung des Vertriebs von Job-Tickets, insbesondere in Hinblick auf kommunale Verwaltungen, Unternehmen	LK ABG Verkehrsunternehmen
4	Für die Öffentlichkeitsarbeit des ÖPNV sind Änderungen der Linienrouten oder Fahrzeiten im StPNV durch das Verkehrsunternehmen übersichtlich und frühzeitig (14 Tage vor Änderung) an die Öffentlichkeit und den MDV zu übermitteln. Damit kann eine verständliche und zeitnahe sowie verbundweite Kundeninformation stattfinden.	Verkehrsunternehmen
5	Ausweitung von Angeboten des Mobilitätstrainings (Schulung zu ÖPNV-Grundlagen) für spezielle Zielgruppen, wie bspw. Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen	LK ABG Verkehrsunternehmen
6	Unterstützung eines landkreisweiten und institutionsübergreifenden Baustellenmanagements unter Berücksichtigung der Belange des StPNV.	LK ABG Verkehrsunternehmen
7	Prüfung und Etablierung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements für den Landkreis Altenburger Land, um das Mobilitätsangebot für Pendler – insbesondere zur Erreichbarkeit der Gewerbe- und Behördenstandorte – zu stärken.	LK ABG Verkehrsunternehmen
8	Planung und Durchführung von Maßnahmen eines zielgruppenspezifischen Marketings (ggf. gemeinsam mit dem MDV) z. B. zur Gewinnung Kreisgrenzen querender Berufspendler für den ÖPNV	VU, EVU, MDV
9	Innovatives ÖPNV-Projekt: TRAM-ähnliche Bedienung auf der ehemaligen Kohlebahn-Trasse Meuselwitz – Wintersdorf – Regis-Breitungen Voraussetzung: Förderung mit Bundesmitteln im Rahmen von Kohleausstiegsgesetz und Strukturstärkungsgesetz	LK ABG

6.6. Barrierefreiheit im StPNV

Die Herstellung der Barrierefreiheit im StPNV ist gesetzlich gefordert und stellt für den Landkreis Altenburger Land ein wichtiges Ziel dar. Aus diesem Grund wurden im KAPITEL 3.12 für die Ebenen Haltestellen, Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation verschiedene einzuhaltende Mindeststandards definiert. Die Einhaltung bzw. Umsetzung wurde im KAPITEL 4.5 bewertet. Als Ergebnis lässt sich konstatieren, dass der StPNV in

vielen Belangen bereits barrierefrei gestaltet ist. Bei bestimmten Teilebenen bestehen noch Defizite, die durch die jeweils zuständigen Akteure zu beseitigen sind. Für eine ganzheitliche und strategische Planung werden für die jeweiligen Teilbereiche in der folgenden Übersicht (TABELLE 53) die ausstehenden Maßnahmen zur schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im StPNV mit spätestem Umsetzungszeitraum aufgeführt.

Für den weiteren Abbau von Zugangsbarrieren strebt der Aufgabenträger ein Pilotprojekt im Landkreis Altenburger Land an, dass fahrzeuggebundene akustische Ansage von Liniennummer und Fahrtweg an der Haltestelle erproben soll.

Tabelle 53: Maßnahmenübersicht und Zeitplan zur Herstellung der Barrierefreiheit

Ebene	zuständiger Akteur	Maßnahme	Umsetzungszeitpunkt	
Fahrzeuge	Verkehrsunternehmen	Steigerung der Anzahl der Plätze für Rollstühle, Rollatoren etc.	01.01.2022	
		konsequente Verfolgung eines barrierefreien Zugangs zu den StPNV-Fahrzeugen (Niederflurfahrzeuge, etc.)		
Information und Kommunikation	Verkehrsunternehmen, Landratsamt Landkreis ABG, MDV	Erfüllung der Standards für Internetseiten und Apps	bis 2024	
	Verkehrsunternehmen	Veröffentlichung der Fahrplanaushänge in Schriftgröße 12 Pkt. sowie in entsprechender Anbringungshöhe. Die notwendigen Voraussetzungen, wie beispielsweise größere Aushangkästen sind dafür schrittweise anzuschaffen.		
Haltestellen	Kommunen	Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen gemäß der Priorität:	Priorität 1	01.01.2024
			Priorität 2	01.01.2026
			Priorität 3	01.01.2028
			Priorität 4	01.01.2030

6.7. Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Der Landkreis Altenburger Land muss sich auf die Herausforderungen der Zukunft, wie beispielsweise die Erreichung klimapolitischer Ziele oder den Umgang mit demografischen Veränderungen, einstellen. Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass sich der ÖPNV stetig weiterentwickelt und künftige Trends berücksichtigt. Das Ziel bleibt dabei, den Einwohnern des Landkreises Altenburger Land einen kundenfreundlichen und qua-



litativ hochwertigen StPNV anzubieten, der auch wirtschaftliche Aspekte beachtet. Außerdem muss eine wesentliche Aufgabe der öffentlichen Hand – die Daseinsvorsorge – hinsichtlich des ÖPNV weiterhin erfüllt werden, damit eine Grundlage für die Bevölkerung des Landkreises geschaffen ist, sich am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben zu beteiligen. Für die Weiterentwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land sind daher die folgenden Maßnahmen aus TABELLE 54 für die Laufzeit des Nahverkehrsplans geplant, um die vollständige Erfüllung der geforderten Festlegungen aus KAPITEL 3 umzusetzen. Für die Realisierung der Maßnahmen sind der Landkreis Altenburger Land und das Verkehrsunternehmen zuständig.

Tabelle 54: Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs- zeitraum
1	Regionalverkehr verbindet; Südteil Kap. 6.1	Umsetzung der Projektmaßnahmen zu „Regionalverkehr verbindet“, insbesondere Maßnahmen aus TABELLE 48.	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: ab 2021: offen	2021
1.1	1-h- und 2-h-Takt-Netz Kap. 4.1.1 Kap. 6.2.1	Entsprechend dem Kreistagsbeschluss hat die Umsetzung des Grundangebots bzw. des erweiterten Angebots zu erfolgen. Siehe dazu TABELLE 49.	hoch	zusätzliche Kosten, Finanzierung: ab 2021: offen	ab 2021
2	Flexible Bedienformen Kap. 4.1.5 Kap. 6.3.2	Eine dauerhafte Realisierung sollte erfolgen, auch um Defizite in anderen Handlungsfeldern abzubauen. Entscheidet sich der Kreistag für die Umsetzung des Projekts „Regionalverkehr verbindet“, sind entsprechend RufBus-Gebiete (KAPITEL 3.2.3) umzusetzen.	hoch	zusätzliche Kosten u.a. ggf. für Rechtsberatung Finanzierung: offen	ab 2021
3	Barrierefreiheit Kap. 4.5 Kap. 6.6	Die Barrierefreiheit für den StPNV im Landkreis Altenburger Land ist gemäß der Maßnahmenübersicht (Tabelle 53) umzusetzen.	mittel	keine	ab 2021
4	Stadtnetz Kap. 4.1.2 Kap. 6.2.1	Prüfung der Auswirkungen einer Systematisierung der Linienfahrpläne für den Stadtverkehr Altenburg	mittel	zusätzliche Kosten, Finanzierung: offen	ab 2022
5	Ergänzungsnetz Kap. 4.1.4 Kap. 6.2.1	Für die 6 Ortschaften mit Defiziten ist eine Verbesserung zu prüfen. Im Zusammenhang mit der Beseitigung bestehender Defizite des 1-h- und 2-h-Takt-Netzes sollte geprüft werden, inwiefern Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. die Anbindung bestimmter Ortschaften neu strukturiert oder durch alternative Bedienformen optimiert werden können.	mittel	Keine	Ab 2022
6	Verknüpfungspunkte Kap. 4.1.6; Kap. 6.3.1	Prüfung der Verbesserungspotenziale für Verknüpfungspunkte mit Defiziten gemäß TABELLE 40.	mittel	keine	2021



Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf & Finanzierung	Umsetzungs- zeitraum
7	„Regionalverkehr verbindet-Nord“ Kap. 6.1	Planung und Umsetzung eines verbesserten ÖPNV-Angebots für das nördliche Kreisgebiet, kompatibel zum für den Südteil des Landkreises bereits vorliegenden Konzept, (siehe TABELLE 48)	mittel	Zusätzliche Kosten, Finanzierung: offen	ab 2021
8	Anschluss-sicherung Kap. 4.1.7 Kap. 6.3.1	Die Festlegungen bzgl. der Anschlusssicherung der Relationen gemäß KAPITEL 3.6. sind umzusetzen. Nach erfolgreicher Evaluation der Anschlusssicherung sollte eine Vermarktung dieses Angebots erfolgen.	mittel	keine	2021
9	Anbindung regionalbedeutsamer Ziele Kap. 3.8; Kap. 4.1.8 Kap. 6.4.1	Anbindung aller regionalbedeutsamen Ziele gemäß den definierten Anforderungen aus KAPITEL 3. Die Anbindung ist vorzugsweise im Rahmen des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ vorzunehmen.	mittel	keine	2022
10	Information und Service Kap. 4.3 Kap. 6.4.2	Es sind Maßnahmen zur Beseitigung der in KAPITEL 4.3 festgestellten Defizite hinsichtlich der Kooperation mit touristischen Einrichtungen umzusetzen. Die Einführung eines Bevölkerungsmonitorings wird durch die Kreisverwaltung hausintern geprüft.	mittel	geringe zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	2022
11	Infrastruktur und Fahrzeuge Kap. 4.4 Kap. 6.4.3	In Hinblick auf die Infrastruktur ist ein einheitliches und modernes Erscheinungsbild der Haltestellen gemäß dem MDV-Haltestelleninformationskonzept umzusetzen. Laufende Aktualisierung des Fahrzeugparks, Etablierung Corporate Design unter Berücksichtigung der Festsetzungen zu Ausstattung und Kennzeichnung sowie Verbesserungen bezüglich der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Linienbussen. Die Ausstattung der Busflotte mit kostenlosem WLAN durch das Verkehrsunternehmen ist umzusetzen. Die Etablierung von USB-Steckplätzen in den Bussen wurde begonnen und soll durch das Verkehrsunternehmen schrittweise weiterverfolgt werden.	mittel	keine	2022
12	Fahrradmitnahme in StPNV-Fahrzeugen Kap. 6.3.3	Es ist zu prüfen, inwieweit die Verknüpfungen zwischen Fahrradverkehr und ÖPNV gestärkt sowie die Maßnahmen des Radverkehrskonzept des Landkreises Altenburger Land unterstützt werden können.	mittel	geringe zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2021
13	Ortterschließung durch Haltestellen Kap. 4.1.4 Kap. 6.4.4	Prüfung Haltestellenverdichtung und Anbindung in Bereichen mit Defiziten (KARTE 8).	niedrig	keine	2022
14	Erhöhung der Auslastungsquoten Kap. 6.5	Umsetzung der Maßnahmen aus TABELLE 52	niedrig	ggf. zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2022

7. VERKEHRSPROGNOSE

Im Rahmen der Verkehrsprognose des Straßenpersonennahverkehrs im Landkreis Altenburger Land werden die relevanten Entwicklungen bis zum Jahr 2030 abgeschätzt. Zunächst wird ein Ausblick für die Raum- und Bevölkerungsstruktur auf der Basis vorliegender Vorausberechnungen gegeben, um anschließend Erwartungen hinsichtlich der künftigen StPNV-Nachfrage zu skizzieren.

7.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur

Für eine Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur wurde vergleichend zu den Ausführungen des KAPITELS 2 geprüft, inwiefern sich Änderungen für den Prognosezeitraum bis 2030 abzeichnen. Entsprechende Entwicklungen werden, soweit sie quantifizierbar und signifikant sind, in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

In den beiden nachstehenden TABELLEN 55 UND 56 wurden entsprechende Prognosen zusammengestellt. Besonders berücksichtigt werden muss die Bevölkerungs- und Schülerstruktur (Zahlenwerte siehe Tabellen), da sich folgende Entwicklungen abzeichnen:

- weiterer Rückgang der Bevölkerung im Landkreis mit Differenzierung zwischen den Zentralen Orten und dem ländlichen Raum sowie abhängig von der Entfernung zu den Oberzentren Gera und Leipzig
- in einzelnen Gemeinden konstante bzw. leicht wachsende Population
- die Gesamtschülerzahl entwickelt sich in den allgemeinbildenden Schulformen unterschiedlich, ist tendenziell aber bis 2030 sinkend
- die Altersstruktur ändert sich deutlich
- absolute Abnahme der Bevölkerungszahlen in allen Altersgruppen bis 65 Jahren
- absolute Zunahme der Bevölkerungszahlen in der Altersgruppe ab 65 Jahre

Diese Entwicklungen wurden für die Berechnung der Verkehrsprognose mittels des Verkehrsmodells berücksichtigt (siehe KAPITEL 7.2).

Tabelle 55: Zusammenstellung und Abschätzung der Entwicklung prognoserelevanter Parameter der Raum- und Bevölkerungsstruktur für 2030

Raum- und Bevölkerungsstruktur	Prognoseannahmen		
Einordnung des Untersuchungsgebietes zu Kap. 2.1.1	unveränderte(r) Kreiszuschnitt und Gemeindestruktur		
	unveränderte Einbindung in die Verbundstruktur des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds		
Raumstruktur zu Kap. 2.1.2	unverändert: Raumkategorien		
Bevölkerungsstruktur zu Kap. 2.1.3	veränderte Einwohnerzahl (2030 zu 2018)		
	im Landkreis Altenburger Land		
	benachbarte Land-kreise/ kreisfreie Städte:	im Burgenlandkreis	-10,9%
		im Landkreis Leipzig	-12,7%
		im Landkreis Zwickau	-2,4%
		im Landkreis Greiz	-8,9%
		in der Stadt Gera	-12,9%
in der Stadt Leipzig		-8,1%	
Proportionale Entwicklung bei der Anzahl der Beschäftigten am Wohnort / Arbeitsort		+9,5%	
<small>Quellen: Thüringer Landesamt für Statistik, 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030 Sachsen-Anhalt, 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030</small>			
weitere regionalbedeutsame Ziele zu Kap. 2.3	unveränderte Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächiger Industrie- und Gewerbegebiete, der Freizeitziele und touristischen Einrichtungen, medizinischer Einrichtungen		

Für den Landkreis Altenburger Land ist bis 2030 mit einer Fortsetzung des gegenwärtigen Trends eines Bevölkerungsrückgangs zu rechnen. Mit Ausnahme der Stadt Leipzig trifft dies für die benachbarten Gebietskörperschaften ebenfalls zu. Es kann erwartet werden, dass bis zum Jahr 2025 (Ende der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans) ca. die Hälfte der bis 2030 erwarteten Entwicklung eingetreten sein wird.



Tabelle 56: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2030

	Einwohner 2018 <i>Stand: 31.12.2018</i>	Einwohner-prog- nose 2030	Absolute Veränderung	Prozentuale Veränderung	
Altenburg	32.070	27.500	-4.570	-14,3%	
Dobitschen	450	320	-130	-28,9%	
Fockendorf	800	760	-40	-5,0%	
Gerstenberg	500	440	-60	-12,0%	
Göhren	400	390	-10	-2,5%	
Göllnitz	330	310	-20	-6,1%	
Göpfersdorf	230	180	-50	-21,7%	
Gößnitz	3.400	3.120	-280	-8,2%	
Haselbach	810	750	-60	-7,4%	
Heukewalde	180	160	-20	-11,1%	
Heyersdorf	120	100	-20	-16,7%	
Jonaswalde	310	300	-10	-3,2%	
Kriebitzsch	1.000	950	-50	-5,0%	
Langenl.-Niederh.	1.740	1.540	-200	-11,5%	
Löbichau	960	1.010	50	5,2%	
Lödla	710	690	-20	-2,8%	
Lucka	3.710	3.250	-460	-12,4%	
Mehna	280	240	-40	-14,3%	
Meuselwitz	10.060	8.810	-1.250	-12,4%	
Monstab	410	330	-80	-19,5%	
Nobitz	7.280	6.530	-750	-10,3%	
Ponitz	1.530	1.530	0	0,0%	
Posterstein	440	570	130	29,5%	
Rositz	2.810	2.430	-380	-13,5%	
Schmölln	13.610	12.650	-960	-7,1%	
Starkenberg	1.870	1.750	-120	-6,4%	
Thonhausen	540	460	-80	-14,8%	
Treben	1.200	1.090	-110	-9,2%	
Vollmershain	320	290	-30	-9,4%	
Windischleuba	1.920	1.700	-220	-11,5%	
Summe Landkreis	90.000	80.200	-9.800	-10,9%	
davon:	unter 6 Jahre	4.000	3.800	-200	-5,0%
	6 bis unter 15 Jahre	6.300	5.800	-500	-7,9%
	15 bis unter 65 Jahre	52.400	41.300	-11.100	-21,2%
	65 Jahre und älter	27.300	29.300	2.000	7,3%
<i>Berechnungsbasis: eigene Berechnungen auf Basis der Vorausberechnungen des Thüringer Landesamt für Statistik, Werte sind gerundet</i>					

Hinsichtlich der Entwicklung der Schülerzahlen (als Grundlage für den künftigen Schülerbeförderungsbedarf) wird von den in TABELLE 57 aufgeführten Prognosedaten der betreffenden Altersklassen (6 bis unter 15 und 15 bis unter 65 Jahre), interpoliert für die jeweiligen Altersstufen, ausgegangen. Hieraus ist die folgende Entwicklung ableitbar:



Tabelle 57: Abschätzung zur Entwicklung der Schülerzahlen bis 2025 / 2030

Schulstruktur zu KAP. 2.2	Ann.: unverändertes Standortnetz der allgemeinbildenden Schulen	Schuljahr 2025/2026	Schuljahr 2030/2031
	Entwicklung der Gesamtschülerzahl der Grundschulen ggü. Schuljahr 2018/2019	-4,0%	-7,9%
	Entwicklung der Gesamtschülerzahl der Regelschulen ggü. Schuljahr 2018/2019	-5,1%	-10,1%
	Entwicklung der Gesamtschülerzahl der Gymnasien ggü. Schuljahr 2018/2019	-6,9%	-13,8%
	Entwicklung der Gesamtschülerzahl der Gemeinschaftsschulen ggü. Schuljahr 2018/2019	-5,6%	-11,2%
	Entwicklung der Gesamtschülerzahl der Förderschulen ggü. Schuljahr 2018/2019	-5,6%	-11,2%
	Entwicklung der Gesamtschülerzahl der Berufsbildende Schulen ggü. Schuljahr 2018/2019	-10,6%	-21,2%
	Mittlere Entwicklung über alle Schulformen, gewichtet	-6,2%	-12,3%

Berechnungsbasis: eigene Berechnungen auf Basis der Vorausberechnungen des Thüringer Landesamt für Statistik

Auch hier wird vereinfachend davon ausgegangen, dass während der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans bis 2025 ca. 50 % der für das Jahr 2030 prognostizierten Veränderungen wirksam werden.

7.2. Entwicklung der Verkehrsnachfrage

7.2.1. Grundlagen

Gegenstand und Szenarien

Die strukturelle Entwicklung im Landkreis Altenburger Land ist für die kommenden Jahre (fortschreitender demografischer Wandel, älter werdende Bevölkerung, vgl. KAPITEL 7.1) mit Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage insgesamt verbunden und beeinflusst somit auch die Nachfrageströme im ÖPNV. Zur Beurteilung der Auswirkungen erwarteter struktureller Entwicklungen sowie zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen unter Umsetzung des Vorhabens „Schmölln macht mobil“ – „Regionalverkehr verbindet“

(KAPITEL 6) auf deren verkehrliche Wirksamkeit ist es erforderlich, verschiedene (Prognose-) Szenarien zu definieren und zu bewerten:

Analysefall 2019

Es werden das Verkehrsangebot im ÖPNV im Landkreis Altenburger Land im Jahresfahrplan 2019 sowie die in diesem Zeitraum gültigen Strukturdaten berücksichtigt. Der Analysefall dient als Referenzfall für die Beurteilung der Prognosefälle.

Prognose-0-Fall 2030

Der Prognose-0-Fall dient dazu, die Wirkungen der strukturellen Entwicklungen auf die Verkehrsnachfrage abzuschätzen, wenn von einem gegenüber der Analyse konstant bleibenden Verkehrsangebot ausgegangen wird. Auf der Grundlage dieses Szenarios wird es möglich, festzustellen, ob erwartete Nachfrageänderungen Folgen der strukturellen Entwicklung oder/ und der angebotsseitigen Maßnahmen sind.

Prognoseplanfall 2030

Ergänzend zur absehbaren Strukturdatenentwicklung erfolgt eine Abschätzung der Wirkung der Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen des Projekts „Schmölln macht mobil“ – „Regionalverkehr verbindet“ und weiterer flankierender Maßnahmen (KAPITEL 6).

7.2.2. Methodik

Als Hilfsmittel für die Berechnung des **Prognose-0-Falls** wird auf das beim MDV vorhandene, integrierte Verkehrsmodell (unter Nutzung der Planungssoftware PTV-Visum) zurückgegriffen. Das Verkehrsmodell enthält für den gesamten MDV-Verbundraum die relevanten Verkehrsangebote des ÖPNV sowie ergänzend das Netz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in vereinfachter Form. Zur Bewertung der Auswirkungen der strukturellen Änderungen werden die prognostizierten Entwicklungen in Relation zu den derzeitigen Nachfragekenngrößen gesetzt.

Die im **Prognoseplanfall** zusätzlich zu bewertenden Maßnahmen (neue Linien, Fahrplanverdichtungen, etc.) werden im Modell soweit möglich nachgebildet und hinsichtlich deren nachfrageseitiger Auswirkungen überprüft. Einschränkend ist dabei anzumerken, dass „weiche Maßnahmen“, wie z. B. Einrichtung einzelner zusätzlicher Haltestellen,

Vermarktungs- und Kommunikationsmaßnahmen nicht unter Anwendung des VISUM-Modells auf die Nachfragewirkung hin betrachtet werden können.

Die Daten des Schienenpersonennahverkehrs finden in Hinblick auf die Prognose des StPNV Berücksichtigung. Eine eigenständige Prognose für den Zugverkehr ist kein Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans. Hierzu wird auf die Zuständigkeit des Freistaats Thüringen verwiesen.

7.2.3. Ergebnisse

Entwicklung bis 2030 ohne Angebotsänderungen (Prognose-0-Fall)

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

- Entwicklung der Bevölkerung (-10,9 %, differenziert nach Gemeinden)
- Entwicklung der Schülerzahlen an öffentlichen Schulen (-12,3 %, im Mittel)
- zur Bevölkerung proportionale Entwicklung der Beschäftigungsdaten
- Konstanz der weiteren Größen wie Verkaufsflächen etc.

Weiterhin berücksichtigt ist die zu erwartende Strukturdatenentwicklung in den benachbarten Landkreisen, soweit diese Bestandteile des MDV-Modells sind.

Für die StPNV-Verkehrsnachfrage im Landkreis Altenburger Land werden, unter Annahme eines gleichbleibenden Verkehrsangebots, bis 2030 die folgenden Entwicklungen abgeschätzt:

- Rückgang der Verkehrsnachfrage im Busverkehr um insgesamt ca. 11 %, dabei
 - 10 % Rückgang im Regionalverkehr,
 - 12 % Rückgang im Stadtverkehr
- Proportionaler Nachfragerückgang in der Schülerbeförderung gemäß Schülerzahlen um ca. 12 %
- Rückgang des Pkw-Verkehrs um ca. 6 % (nach Fahrzeugkilometern)

Unter Berücksichtigung der obigen Prognose wäre, bezogen auf die Verkehrsnachfrage im Analysezustand 2019 (siehe KAPITEL 2.5) bis zum Zielhorizont 2025/2030 die in der nachfolgenden TABELLE 58 angegebene Entwicklung zu erwarten:

Tabelle 58: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2025/30 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)

beförderte Personen	2019	2025	Entwicklung	2030	Entwicklung
Regionalbus	1.298.000	1.233.000	-5,0%	1.168.000	-10,0%
Stadtbus	2.564.000	2.410.000	-6,0%	2.256.000	-12,0%
Summe/Mittel	3.862.000	3.643.000	-5,7%	3.424.000	-11,3%

Für den Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans bis 2025 wird vereinfachend von einem 50-prozentigen Eintreten der bis 2030 vorhergesehenen Veränderungen ausgegangen.

Der Rückgang im Bus- und Pkw-Verkehr resultiert aus den strukturellen Veränderungen und den damit einhergehenden reduzierten Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung des Landkreises Altenburger Land.

Entwicklung bis 2030 unter Umsetzung geplanter Verbesserungsmaßnahmen

Die Verkehrsnachfrageabschätzung für 2030 unter Berücksichtigung netz- und angebotsseitiger planerischer Maßnahmen (Prognoseplanfall) umfasst insbesondere folgende Verbesserungen:

- Einrichtung weiterer Taktfahrpläne im Regionalverkehr (erweitertes Verkehrsangebot gemäß Kapitel 3.2.3 / Anlage 26: „Schmölln macht mobil“ und übriges Kreisgebiet „Regionalverkehr verbindet“)
- Ergänzung der Angebote durch flexible Bedienformen
- durchgängige TaktBus-Verbindung Altenburg – Meuselwitz – Zeitz unter Beibehaltung der PlusBus-Linie Altenburg – Meuselwitz – Lucka
- Zusätzliche Haltestellen
- Vermarktungs- und Kommunikationsmaßnahmen

Unter vollständiger Umsetzung der für den südlichen Landkreisteil bereits umsetzungsreif geplanten bzw. für das übrige Kreisgebiet noch zu konzipierenden Maßnahmen kann die in TABELLE 59 angegebene Nachfrageentwicklung erwartet werden. Ein signifikanter Nachfragegewinn gegenüber dem Prognose-0-Fall erscheint realistisch.

Die Verbesserungen im Regionalverkehr führen in Teilbereichen zu Nachfrageverlagerungen von StadtBussen hin zu aufgewerteten Regionalbuslinien.

Tabelle 59: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2025/30 unter Berücksichtigung angebotsseitiger Maßnahmen

beförderte Personen	2019 (Analyse)	2025 Planfall (mit Maßnahmen)	Entwick- lung	2030 Planfall (mit Maßnahmen)	Entwick- lung
Regionalbus	1.298.000	1.973.000	+52,0%	1.869.000	+44,0%
Stadtbus	2.564.000	2.333.000	-9,0%	2.179.000	-15,0%
Flexible Bedienformen	-	29.000	-	27.000	-
Summe/Mittel	3.862.000	4.335.000	+12,2%	4.075.000	+5,5%

Fazit

Sofern nicht Maßnahmen getroffen werden, welche die Attraktivität des StPNV deutlich erhöhen wird der sich bis zum Jahr 2030 fortsetzende Bevölkerungsschwund in Verbindung mit rückläufigen Schülerzahlen zu einem weiteren Rückgang der Verkehrsnachfrage insgesamt über alle Verkehrsarten führen, von welchem der StPNV überproportional betroffen sein wird. Der erwartete Rückgang betrifft insbesondere den Binnenverkehr innerhalb des Landkreises Altenburger Land, aber auch die Kreisgrenzen übergreifenden Verkehrsströme. Stadt- und Regionalbusverkehr sind dabei in ähnlich starker Größenordnung betroffen.

Hinsichtlich der Planfallprognose ist festzustellen, dass die Umsetzung des Projekts „Schmölln macht mobil“ – „Regionalverkehr verbindet“ den erwarteten Nachfragerückgang bis 2025 kompensieren kann und stattdessen voraussichtlich ein deutliches Nachfragewachstum eintritt. Der sich bis zum Prognosehorizont 2030 kontinuierlich fortsetzende Bevölkerungsrückgang hat danach ein erneutes Absinken der Verkehrsnachfrage zur Folge. Die StPNV-Nachfrage für 2030 wird deshalb auch unter Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen nur leicht über dem derzeitigen Nachfrageniveau erwartet. Die anderenfalls jedoch zu erwartenden deutlichen Nachfrageverluste können somit voraussichtlich mehr als ausgeglichen werden.

Ergänzend zur verbesserten Ausgestaltung der StPNV-Angebote sollten die empfohlenen Maßnahmen zu Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung einen Beitrag zur Gewinnung neuer Fahrgäste leisten. Dieser Beitrag ist im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans jedoch nicht näher quantifizierbar.

8. LINIENBÜNDELUNG UND LEISTUNGSVERGABE

Die Raum- und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Altenburger Land erlauben es nicht, dass StPNV-Leistungen eigenwirtschaftlich durchgeführt werden. Aus diesem Grund vergibt der Landkreis zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge und als Beitrag zu einer umweltfreundlichen Alternative zum PKW-Verkehr StPNV-Leistungen, um die geforderten Festlegungen aus KAPITEL 3 und damit einen attraktiven ÖPNV für die Bewohner des Landkreises Altenburger Land zu ermöglichen. Die Vergabe von Leistungen des StPNV erfolgt durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA), in dem zusätzlich zum Nahverkehrsplan spezifische Regelungen zur Leistungserbringung vertraglich abgesichert werden. Die Vergabe richtet sich nach der EU-Verordnung 1370/2007.

Als Vergabeverfahren für den Linienbusverkehr nach § 42 PBefG wurde im Landkreis Altenburger Land eine Direktvergabe an das kommunale Verkehrsunternehmen THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH im Jahr 2020 durchgeführt. Dabei wurde das Liniennetz des StPNV in seiner Gesamtheit vergeben, um eine ausreichende Verkehrsbedienung (Daseinsvorsorge) zu gewährleisten. Die Bildung von sogenannten „Linienbündeln“ ist aus diesem Grunde nicht erforderlich. Es wird somit gewährleistet, dass der Netzzusammenhang im Interesse eines integrierten Verkehrsangebots erhalten und dabei die Inhomogenität der einzelnen Linien im Hinblick auf ihre jeweilige Ertragsstärke und Kostenintensität intern ausgeglichen wird. Dies entspricht nach der Gesetzesbegründung des § 9 Abs. 2 PBefG dem Ziel des PBefG. Der Grundgedanke nach dem novellierten PBefG (vgl. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d) ist die Vermeidung eines auf wirtschaftlich lukrative Linien beschränkten Genehmigungswettbewerbs mit hohen Unternehmensrenditen und dem daraus resultierenden Verbleib wirtschaftlich nicht auskömmlicher Linien beim Landkreis (sog. „Rosinenpickerei“).

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

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



Der öffentliche Dienstleistungsauftrag zur Durchführung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs mit Bussen im Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Altenburger Land wurde mit der THÜSAC mbH für den Zeitraum vom 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2030 geschlossen.

9. FINANZIERUNG DES STPNV

Im Landkreis Altenburger Land bedingen die historisch gewachsenen räumlichen, infrastrukturellen sowie gesetzlichen Gegebenheiten verschiedene Finanzierungsformen für den StPNV.

9.1. Finanzierungsgrundsätze

Der StPNV wird nur teilweise über die Fahrgeldeinnahmen finanziert. Die Differenz, die sich aus den Kosten der Leistungserbringung und den Einnahmen ergibt, entspricht den Aufwendungen, die in Form von Zuschüssen oder Ausgleichszahlungen kompensiert werden müssen. Die Höhe der Fahrgeldeinnahmen werden durch das Einnahmeverfahren des MDV berechnet. Dieses stellt sicher, dass trotz verkehrsträger- und unternehmensübergreifender Gültigkeit der Verbundfahrausweise die Erlöse den Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden, welche die betreffende Beförderungsleistung erbracht haben.

Die Ausgleichszahlungen setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- a) Finanzhilfen, die der zuständigen örtlichen Behörde vom Freistaat Thüringen zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter öffentlicher Personennahverkehrsangebote nach Maßgabe des jeweiligen Haushalts gewährt werden,
- b) Zuwendungen des Freistaats Thüringen an die zuständige örtliche Behörde, die für besondere Buslinien, die auf vom für Verkehr zuständigen Ministerium festgelegten, landesbedeutsamen, öffentlichen Straßenpersonennahverkehrsachsen verkehren und die spezielle Kriterien erfüllen (landesbedeutsame Buslinien) gewährt werden,
- c) Zuwendungen, die der zuständigen örtlichen Behörde vom Freistaat Thüringen für die Anerkennung des Azubi-Tickets Thüringen gewährt werden,
- d) nach Bestimmungen des Freistaates Thüringen näher definierte, zweckgebundene Zuwendungen oder Finanzhilfen, die der zuständigen örtlichen Behörde vom Freistaat Thüringen darüber hinaus für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr gewährt werden und welche ausdrücklich der Betreiberin mittelbar zur Deckung eines Betriebskostendefizits zufließen sollen (z.B. Anerkennung Sondertickets, Sonderangebote etc.),
- e) Betriebskostenzuschüssen der zuständigen örtlichen Behörde.

Als Aufgabenträger leistet der Landkreis über den abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag einen angemessenen Finanzbeitrag zur Daseinsvorsorge. Die hierin enthaltenen Finanzierungsrahmenbeträge beinhalten die freiwilligen Beiträge für die Ausgestaltung des StPNV und die Erstattung der Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr sowie einen Ausgleich für verbundbedingte Mehraufwendungen. Der Landkreis Altenburger Land finanziert zudem aufgrund seiner Stellung als Gesellschafter der MDV GmbH die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den übrigen Gesellschaftern.

Die Höhe der Ausgleichsleistung der zuständigen örtlichen Behörde an das Verkehrsunternehmen beträgt für das Jahr 2021 2,75 Mio. Euro. Ab 2022 kann das Verkehrsunternehmen einmal unterjährig ein Anpassungsverlangen für die Ausgleichsleistung stellen. Sollten im Laufe eines Jahres Ereignisse eintreten, die bei der Ermittlung der Ausgleichsleistung nicht berücksichtigt werden konnten (Unvorhersehbare Kosten- bzw. Erlösentwicklungen), so kann vom Verkehrsunternehmen ein Anpassungsverlangen gestellt werden. Diesem folgen Verhandlungen zwischen der zuständigen örtlichen Behörde und dem Verkehrsunternehmen. Unvorhersehbare Kosten können in Situationen anfallen, die vom Verkehrsunternehmen nicht beeinflusst werden können, wie etwa Naturkatastrophen, Pandemien, staatliche Preisinterventionen, Umschichtungen und Änderungen bei Verbrauchssteuern, Mehrwertsteuer etc. Die tatsächliche Höhe der Ausgleichsleistung ist jährlich nach den in dem Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Artikel 6 Absatz 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Fällen zu berechnen. Der angemessene Gewinn im Sinne der im Anhang zur Verordnung (EG) Nr.1370/2007 genannten Regeln beträgt 5 von Hundert, bezogen auf die Gesamtkosten. Die Ausgleichsleistung reduziert sich, wenn andere Geschäftsfelder erschlossen werden und/oder sich die Einnahmen in anderen Geschäftsfeldern erhöhen.

9.2. Entwicklung der Finanzierung

Gemäß dem Kreistagsbeschluss und der damit einhergehenden möglichen Umsetzung des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ bzw. des erweiterten Angebots kann es zu einem Ansteigen der Fahrplankilometerleistung im Landkreis kommen, weshalb die Kosten für die Gestaltung des StPNV insgesamt ansteigen können. Daneben wird es ebenfalls zu Kostensteigerungen aufgrund der Entwicklung der jährlichen Teuerungsrate, insbesondere der steigenden Energiekosten (vor allem Kraftstoffe), die in diesem Zusammenhang v. a. auch die Verkehrsunternehmen betrifft sowie aufgrund von steigenden Personalkosten wegen des anhaltenden und voraussichtlich noch zunehmenden Mangels an Fahrpersonalen kommen.

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

- Durch die rückläufige Zahl der zu befördernden Schüler (siehe KAPITEL 7.2.3) ist trotz der jährlichen Tarifierpassungen bei den Schülerfahrausweisen damit zu rechnen, dass die Einnahmen aus dem Schülerverkehr sinken werden.
- Im KAPITEL 7.1 ist dargestellt, wie sich die Bevölkerung bis 2030 voraussichtlich entwickeln wird. Es ist zu erwarten, dass die Bevölkerung im Landkreis um etwa 14.190 Einwohner (-15,7%) zurückgehen wird. Der Anteil der Bevölkerung über 65 Jahre wird dabei deutlich zunehmen. Da sich die Bevölkerung im Landkreis heterogen entwickelt, d. h. in einigen Gebieten wird ein leichter Anstieg der Bevölkerung erwartet, in anderen Gemeinden nimmt die Bevölkerung ab, ist an einigen Stellen ein Zuwachs an ÖPNV-Nachfrage und somit an Einnahmen zu erwarten, während anderswo mit Nachfrage- und Einnahmerückgängen zu rechnen ist. Betrachtet man jedoch die Prognose für den gesamten Landkreis, so wird es zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage über alle Verkehrsarten hinweg und somit auch zu einer Steigerung der Einnahmen im StPNV kommen (siehe KAPITEL 7.2.3). Dies setzt jedoch voraus, dass Verbesserungen des Verkehrsangebots gemäß dem Projekt „Regionalverkehr verbindet“ flächendeckend im gesamten Landkreis umgesetzt werden.

9.3. Finanzierungs- und Investitionsplan

Die TABELLE 60 stellt die aktuelle und künftige Entwicklung der Finanzierung des StPNV im Landkreis Altenburger Land dar. Die künftigen Investitionen für den StPNV sind in TABELLE 61 zusammengefasst.

Tabelle 60: Finanzierungsplan des StPNV im Landkreis Altenburger Land

Stand: 2021	IST in €		Prognose in €			
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Freistaat Thüringen						
Betriebskostenbeihilfe ÖPNV	578.761	578.000	578.000	578.000	578.000	578.000
Zuweisungen für landesbedeutsame Buslinien	50.141	49.660	49.660	49.660	49.660	49.660
Zuweisungen für Azubi-Ticket	182.160	182.000	182.000	182.000	182.000	182.000
Landkreis Altenburger Land						
Betriebskostenzuschuss	1.054.130	1.940.340	1.940.340	1.940.340	1.940.340	1.940.340
Summe Zuschuss THÜSAC	1.865192	2.750.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000
Landkreis Altenburger Land						
Zuschuss an MDV für ÖPNV-Konzept, Kooperation Nahverkehrsplanung	8.703	5.070	5.070	5.070	5.070	5.070
Betriebskostenzuschuss an MDV	29.204	31.200	32.710	32.560	33.370	33.370
Gesamtsumme:	1.903.099	2.786.270	2.787.780	2.787.630	2.788.440	2.788.440

Tabelle 61: Investition im StPNV

Stand: 2021	geplante Investitionsausgaben in €				
	2021	2022	2023	2024	2025
Technische Anlagen	2.910.000	3.250.000	3.250.000	3.250.000	3.250.000
davon Thüringen	1.020.000	1.625.000	1.625.000	1.625.000	1.625.000
Infrastrukturmaßnahmen/ Sonstiges	1.125.600	100.000	100.000	100.000	100.000
davon Thüringen	572.200	60.000	60.000	60.000	60.000

Investitionen in die Modernisierung bzw. barrierefreie Ausgestaltung von Haltestellen obliegen den Kommunen und werden eigenverantwortlich gemäß der Priorisierung durchgeführt. Sie sind daher nicht in TABELLE 61 dargestellt. Generell werden die Investitionen in den StPNV durch Eigenmittel der jeweiligen verantwortlichen Institutionen beziehungsweise durch Fördermittel gewährleistet. Für Maßnahmen die im vorliegenden Nahverkehrsplan für den StPNV vorgesehen sind und nicht durch bestehende Mittel finanziert werden können, wird eine Finanzierung zu gegeben Zeitpunkt durch den Kreistag beraten und beschlossen.

10. MITWIRKUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESS

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

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

Arbeitsberatungen

Die Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgte im Rahmen der bestehenden Kooperationsvereinbarung zwischen dem Landkreis Altenburger Land und dem Mitteldeutschem Verkehrsverbund. Die Einbeziehung des Verkehrsunternehmens THÜSAC erfolgte dabei im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Arbeitsberatungen der eigens gebildeten Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan, in welcher die folgenden Akteure mitwirkten:

- Landkreis Altenburger Land
- THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH
- MDV GmbH

In diesem Zusammenhang fanden die folgenden Abstimmungstermine statt:

14.05.2019 – Auftaktberatung

- Das Arbeitsprogramm für den Nahverkehrsplan wurde vorgestellt und gemeinsam erörtert. Darüber hinaus wurden Zeitplan und Beteiligungsprozess abgestimmt.
- Dieser Termin erfolgte ohne Einbindung des Verkehrsunternehmens.

24.10.2019 – Erste Arbeitsberatung

- Vorstellung der Bestandsaufnahme
- Abstimmungen zum weiteren Vorgehen

29.01.2020 – Zweite Arbeitsberatung

- Vorstellung und Erörterung des Bearbeitungsstands
- Abstimmung zu den im NVP zu treffenden Zielen und Festsetzungen

05.03.2020 – Dritte Arbeitsberatung

- Abstimmungen zum Anforderungsprofil an den StPNV
- Umsetzungsanalyse des zurückliegenden NVP

30.09.2020 – Vierte Arbeitsberatung

- Erörterung der Bewertung
- Aktualisierung des Zeitplans

09.02.2021 – Fünfte Arbeitsberatung

- Fertigstellung der Entwurfsfassung
- Vorbereitung des schriftlichen Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahrens

02-03/2021 – Formelles Anhörungsverfahren

- Schriftliche Anhörung zum Entwurf des Nahverkehrsplans

Die Anhörung von Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Vertretern von mobilitätseingeschränkten Personen und sonstigen zu Beteiligten (z.B. benachbarte Aufgabenträger, Aufgabenträger SPNV, relevante Ämter der Verwaltung des Landkreises Altenburger Land, Fach- und Interessenverbände sowie anerkannte Vereine) erfolgte im Zeitraum Februar/März 2021. Den Beteiligten wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans in elektronischer Form übersandt. Für die Übermittlung der Stellungnahmen wurde ein Formblatt zur Verfügung gestellt.

Eine Zusammenfassung der zahlreichen im Zusammenhang mit der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen einschließlich deren Berücksichtigung im Ergebnis einer vorgenommenen Abwägung findet sich in ANLAGE 35.

24.03.2021 – Sechste Arbeitsberatung

- Auswertung des Anhörungsverfahrens
- Abstimmung der finalen Fassung des Nahverkehrsplans



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AFZ	Automatisches Fahrgast-Zählsystem
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
Fpl.	Fahrplan
HAVAG	Hallesche Verkehrs AG
INSA	Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt: ein Fahrplanauskunftsdienst der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes und der beteiligten Verkehrsunternehmen
LK	Landkreis
Lpz.	Leipzig
LRA	Landratsamt
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MID	Mobilität in Deutschland (Umfragepanel zum Mobilitätsverhalten)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park and Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen (Umfragepanel zum Mobilitätsverhalten)
StPNV	öffentlichen Straßenpersonennahverkehr
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ThürSchulG	Thüringer Schulgesetz
VU	Verkehrsunternehmen
THÜSAC	THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Regionalbedeutsame Ziele mit Zielgruppen	15
Abbildung 2: ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Altenburger Land.....	39
Abbildung 3: externe Anforderungen an Linienbusse im Landkreis Altenburger Land	62
Abbildung 4: Festsetzung zu Werbeflächenplatzierung	62
Abbildung 5: Fahrzeuganforderungen im Landkreis Altenburger Land	63
Abbildung 6: Mobilitätseingeschränkte Menschen	68
Abbildung 7: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit.....	71
Abbildung 8: MDV-Strategie	107

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht der Zentralen Orte im Landkreis Altenburger Land.....	10
Tabelle 2: Übersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	12
Tabelle 3: Schulentwicklung im Landkreis Altenburger Land	14
Tabelle 4: SPNV-Angebot im Landkreis Altenburger Land	17
Tabelle 5: Übersicht zum Verkehrsangebot (StPNV) im Landkreis Altenburger Land	18
Tabelle 6: Stadtverkehre im Landkreis Altenburger Land	19
Tabelle 7: Übersicht zum Pilotprojekt RufBus 2019 bis 2020.....	20
Tabelle 8: Übersicht: Taxi- und Mietwagenunternehmen	21
Tabelle 9: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen.....	23
Tabelle 10: Realisierte jährliche Verkehrsnachfrage im Busverkehr (Linienbeförderungsfälle) im Landkreis Altenburger Land (Bezugszeitraum 2019).....	23
Tabelle 11: Realisierte jährliche Verkehrsnachfrage der nachfragestärksten Buslinien im Landkreis Altenburger Land (Bezugszeitraum 2019)	24
Tabelle 12: Fahrplaninformationsprodukte im Landkreis Altenburger Land.....	31
Tabelle 13: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit im Landkreis Altenburger Land	34
Tabelle 14: bediente StPNV-Haltestellen nach Kommunen	35
Tabelle 15: Fahrzeugbestand des StPNV im Landkreis Altenburger Land.....	35
Tabelle 16: Übersicht zu den grundsätzlichen Zielen im StPNV	41
Tabelle 17: Übersicht zu grundsätzlichen Festlegungen im StPNV.....	41
Tabelle 18: Mindeststandards im Regional- und Stadtverkehr	47
Tabelle 19: Anforderungen an flexible Bedienformen	53
Tabelle 20: Verknüpfungspunkte der Kategorien 1 und 2	55
Tabelle 21: Verknüpfungspunkte der Kategorie 3 („Regionalverkehr verbindet“)	56
Tabelle 22: Mindestanforderungen an die Schülerbeförderung.....	59
Tabelle 23: Mindestfestsetzungen zur Anbindung der regionalbedeutsamer Ziele.....	60
Tabelle 24: Einheitlicher und integrierter Marktauftritt.....	64
Tabelle 25: Vertriebswege	64
Tabelle 26: Fahrplaninformation	65
Tabelle 27: Kundenservice und Beschwerdemanagement	66
Tabelle 28: Image-/ Kampagnenarbeit.....	66
Tabelle 29: Mindeststandards der Barrierefreiheit von Haltestellen	72
Tabelle 30: Priorisierung von Haltestellen.....	73
Tabelle 31: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge	74
Tabelle 32: Mindeststandards der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation.....	75
Tabelle 33: Auswertung des Grundangebot im 1-h- und 2-h-Takt-Netz	77



Tabelle 34: Auswertung des erweiterten Verkehrsangebots im 1-h- und 2-h-Takt-Netz.....	77
Tabelle 35: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Altenburg.....	80
Tabelle 36: linienscharfe Bewertung des Stadtverkehrs in Schmöln	81
Tabelle 37: Bewertung des Ergänzungsnetzes.....	82
Tabelle 38: Reisezeiten zwischen Ortschaften und den Zentralen Orten.....	85
Tabelle 39: Ortschaften mit Defiziten: Reisezeiten zu Zentralen Orten.....	85
Tabelle 40: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten.....	88
Tabelle 41: Übersicht Bewertung regionalbedeutsamer Ziele	90
Tabelle 42: Bewertungsübersicht zu Kundeninformation und Service.....	94
Tabelle 43: Bewertung der Fahrzeugqualitäten (Bus).....	96
Tabelle 44: Haltestellenmasten gemäß Barrierefreiheit und Umbau-Priorität.....	98
Tabelle 45: Barrierefreiheit von StPNV-Fahrzeugen	100
Tabelle 46: Bewertung Barrierefreiheit der Information und Kommunikation.....	101
Tabelle 47: Wichtige ÖPNV-Vorhaben unter Mitwirkung des Landkreises Altenburger Land	103
Tabelle 48: Handlungsfelder zur Umsetzung des erweiterten Verkehrsangebots	110
Tabelle 49: Maßnahmenübersicht zum Liniennetz.....	112
Tabelle 50: Pendlerbewegungen zu benachbarten Zentren.....	112
Tabelle 51: : Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Altenburger Land	114
Tabelle 52: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastung	120
Tabelle 53: Maßnahmenübersicht und Zeitplan zur Herstellung der Barrierefreiheit.....	121
Tabelle 54: Maßnahmenübersicht und Priorisierung.....	122
Tabelle 55: Zusammenstellung und Abschätzung der Entwicklung prognoserelevanter Parameter der Raum- und Bevölkerungsstruktur für 2030	125
Tabelle 56: Einwohner- und Altersstrukturprognose für das Jahr 2030.....	126
Tabelle 57: Abschätzung zur Entwicklung der Schülerzahlen bis 2025 / 2030.....	127
Tabelle 58: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2025/30 ohne angebotsseitige Maßnahmen (Prognose-0-Fall)	130
Tabelle 59: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2025/30 unter Berücksichtigung angebotsseitiger Maßnahmen.....	131
Tabelle 60: Finanzierungsplan des StPNV im Landkreis Altenburger Land	137
Tabelle 61: Investition im StPNV	137



KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Lage des Landkreises Altenburger Land im Gebiet des MDV	9
Karte 2: Raumstruktur im Landkreis Altenburger Land	11
Karte 3: Regionalbedeutsame Ziele im Landkreis Altenburger Land.....	16
Karte 4: Verknüpfungspunkte und P+R/B+R Standorte	20
Karte 5: Barrierefreiheit von Haltestellen im Landkreis Altenburger Land	37
Karte 6: Netzgliederung im Landkreis Altenburger Land (Grundangebot).....	49
Karte 7: Netzgliederung im Landkreis Altenburger Land (Erweitertes Angebot).....	51
Karte 8: ÖPNV-Erschließung von Ortschaften	84
Karte 9: Prioritätenverteilung der Haltestellenmasten für den barrierefreien Ausbau	99

ANLAGENVERZEICHNIS

ÜBERSICHT ZU DEN WICHTIGSTEN GESETZLICHEN GRUNDLAGEN UND PLANUNGEN	ANLAGE 1
KARTE ZUR EINWOHNERDICHTEN IM LANDKREIS ALTENBURGER LAND	ANLAGE 2
KARTE ZUR BESCHÄFTIGTENDICHTE NACH ARBEITSORT	ANLAGE 3
KARTE ZUR BESCHÄFTIGTENDICHTE NACH WOHNORT	ANLAGE 4
KARTE AUSPENDLER	ANLAGE 5
KARTE EINPENDLER	ANLAGE 6
KARTE PENDLERSALDO	ANLAGE 7
BEVÖLKERUNGSSTRUKTURDATEN NACH GEMEINDEN	ANLAGE 8
SCHULSTANDORTE IM LK ALTENBURGER LAND	ANLAGE 9
ARBEITSAGENTUREN/KOMMUNALE JOBCENTER MIT ANBINDUNG IM LK ALTENBURGER LAND	ANLAGE 10
BERUFSSCHULEN/VOLKSHOCHSCHULEN MIT ANBINDUNG IM LK ALTENBURGER LAND	ANLAGE 11
FREIZEITZIELE MIT ANBINDUNG IM LK ALTENBURGER LAND	ANLAGE 12
GROßFLÄCHIGER EINZELHANDEL MIT ANBINDUNG IM GEBIET DES LANDKREISES ALTENBURGER LAND	ANLAGE 13
INDUSTRIE- UND GEWERBEGEBIETE MIT ANBINDUNG IM GEBIET DES LANDKREISES ALTENBURGER LAND	ANLAGE 14
MEDIZINISCHE EINRICHTUNGEN MIT ANBINDUNG IM GEBIET DES LANDKREISES ALTENBURGER LAND	ANLAGE 15
ÜBERSICHTSKARTE SPNV-LINIEN IM LK ALTENBURGER LAND	ANLAGE 16
BEDIENGEBIETE DER VERKEHRSUNTERNEHMEN	ANLAGE 17
STPNV – ANGEBOTSCHARAKTERISIERUNG	ANLAGE 18
ÜBERSICHT ZU FLEXIBLEN BEDIENFORMEN	ANLAGE 19
SPNV-NACHFRAGE IM GEBIET DES LANDKREISES ALTENBURGER LAND	ANLAGE 20
STPNV-NACHFRAGE IM GEBIET DES LANDKREISES ALTENBURGER LAND	ANLAGE 21
NACHFRAGE DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS (PKW-VERKEHR) IM LANDKREIS ALTENBURGER LAND	ANLAGE 22
SYSTEMATISCHE UND SYMMETRISCHE FAHRPLÄNE	ANLAGE 23
MARKENFAMILIE BUS IM MDV	ANLAGE 24
ÜBERSICHT ZU DEN RELEVANTEN RELATIONEN JE NETZKATEGORIE IM GRUNDANGEBOT DES STPNV	ANLAGE 25
ÜBERSICHT ZU DEN RELEVANTEN RELATIONEN JE NETZKATEGORIE IM ERWEITERTEN VERKEHRSANGEBOT DES STPNV	ANLAGE 26
STADTVERKEHR IN ALTENBURG	ANLAGE 27
STADTVERKEHR IN SCHMÖLLN	ANLAGE 28
ISOCHRONENDARSTELLUNG – REISEZEITEN ZUM GRUNDZENTRUM – BEWERTUNG	ANLAGE 29
ISOCHRONENDARSTELLUNG – REISEZEITEN ZUM MITTELZENTRUM – BEWERTUNG	ANLAGE 30
ISOCHRONENDARSTELLUNG – REISEZEITEN ZUM OBERZENTRUM – BEWERTUNG	ANLAGE 31
VERKNÜPFUNGSPUNKTE UND FAHRPLANVERKNÜPFUNG – BEWERTUNG	ANLAGE 32
HALTESTELLENMASTEN UND PRIORITÄT DES BARRIEREFREIEN AUSBAUS	ANLAGE 33
UMSETZUNGSANALYSE NVP 2014-2018	ANLAGE 34
SYNOPSIS DER STELLUNGNAHMEN AUS DER ANHÖRUNG ZUM NAHVERKEHRSPLAN	ANLAGE 35