



Landkreis Altenburger Land **NAHVERKEHRSPLAN**

2026-2030



Impressum

Der vorliegende Nahverkehrsplan entstand in Kooperation zwischen dem Landkreis Altenburger Land und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV).

Landkreis Altenburger Land

Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr
Fachbereich 4 – Ordnungsangelegenheiten
Lindenaustraße 9
04600 Altenburg
www.altenburgerland.de

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH

Prager Straße 8
04103 Leipzig
www.mdv.de

Bearbeitung

Ronny Thieme	Landkreis Altenburger Land
Mario Klocke	Landkreis Altenburger Land
Ron Böhme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Bernd Jaeger	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Hendrik Oehme	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Luise Postert	Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Bildquellen: THÜSAC, Thomas Hermsdorf (Titelfoto, 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 12)
MDV (3, 6, 9, 10)

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans wurde begleitet durch die Arbeitsgruppe „Nahverkehrsplan“ unter der Mitwirkung der THÜSAC.

Status- und Funktionsbezeichnungen in diesem Nahverkehrsplan gelten jeweils für alle Geschlechter und auch für Personen, die mit der Angabe "divers" oder ohne eine Angabe des Geschlechts in das Geburtenregister eingetragen sind.

Aufstellung: Altenburg, Leipzig; Februar 2026

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
1. RAHMENBEDINGUNGEN.....	4
2. VORGABEN ZUM NAHVERKEHRSANGEBOT	6
2.1. Verkehrspolitische Zielsetzung.....	6
2.2. Grundsätzliche Festlegungen im StPNV	11
2.3. Festlegungen der Bedienstandards und des Leistungsangebots.....	12
2.3.1. Netzglgliederung	12
2.3.2. Erschließung und Reisezeiten	17
2.3.3. Flexible Bedienformen	18
2.3.4. Verknüpfungspunkte und –beziehungen	20
2.3.5. Anschlusssicherung.....	23
2.3.6. Schülerbeförderung	24
2.3.7. Regionalbedeutsame Ziele.....	25
2.3.8. Öffentlichkeitsarbeit	27
2.3.9. Tarif und Vertrieb	29
2.3.10. Infrastruktur und Fahrzeuge	30
2.3.11. Betriebsablauf und Sicherheit	34
2.3.12. Barrierefreiheit	35
2.3.13. Datennutzungsrechte	41
3. BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG	42
3.1 Der Landkreis Altenburger Land als Nahverkehrsraum.....	42
3.1.1. Einordnung des Untersuchungsraums	42
3.1.2. Raumstruktur	43
3.1.3. Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	46
3.1.4. Schulstruktur	47
3.1.5. Organisation des ÖPNV	49
3.2 Verkehrsangebot im SPNV.....	50
3.3 Taxiverkehr.....	51
3.4 Verkehrsangebot im StPNV.....	52
3.4.1. Das 1-h- und 2-h-Taktnetz	54
3.4.2. Ergänzungsnetz	56
3.4.3. Stadtnetze.....	57
3.4.4. Räumliche Erschließung und Reisezeiten	63
3.4.5. Regionalbedeutsame Ziele.....	67
3.4.6. Flexible Bedienformen	70



3.4.7	Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung	73
3.4.8	Anschlussicherung.....	74
3.4.9	Infrastruktur und Fahrzeuge	75
3.5	Tarif und Vertrieb	79
3.5.1	Tarifsystem.....	79
3.5.2	Fahrkarten und Nutzungsbedingungen.....	80
3.5.3	Vertrieb	81
3.5.4	Fazit: Tarif und Vertrieb	82
3.6	Kundeninformation und Service	83
3.6.1	Einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure	83
3.6.2	Informationsmedien	84
3.6.3	Kundenservice und Beschwerdemanagement	86
3.6.4	Image- und Kampagnenarbeit	87
3.6.5	Fazit: Kundeninformation und Service.....	88
3.7	Umsetzungsanalyse des NVP 2021-2025 und weitere Meilensteine.....	89
3.7.1	Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“	89
3.7.2	Entwicklung des Liniennetzes	90
3.7.3	Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger	93
3.7.4	Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten.....	96
3.7.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten	98
3.7.6	Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit.....	99
3.7.7	Maßnahmen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements	101
3.8	Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme	101
3.8.1	Grundlagen.....	101
3.8.2	Schienenpersonennahverkehr.....	102
3.8.3	Regionaler und städtischer Busverkehr	103
3.8.4	Schülerbeförderungsströme	104
3.8.5	Motorisierter Individualverkehr.....	105
3.8.6	Bewertung zur realisierten Verkehrsnachfrage.....	106
3.9	Barrierefreiheit	107
3.9.1	Haltestellen.....	108
3.9.2	Fahrzeuge.....	111
3.9.3	Information und Kommunikation.....	113
4.	LEITLINIEN FÜR DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DES STPNV IM LK ABG	116
5.	ENTWICKLUNGS- UND GESTALTUNGSKONZEPT	120
5.1	ÖPNV-Projekte unter Federführung bzw. mit Einbeziehung des LK ABG ...	120



5.2	Entwicklung des Strecken-/Liniennetzes	123
5.2.1	Maßnahmen zum Liniennetz im Landkreis Altenburger Land	123
5.2.2	Integraler Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030	124
5.2.3	Verflechtungen mit benachbarten Zentren	124
5.3	Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger.....	125
5.3.1	Bedeutung der Verkehrsträger und deren Vernetzung	125
5.3.2	Integration flexibler Bedienformen	126
5.3.3	Intermodalität	127
5.4	Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten.....	128
5.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten.....	129
5.6	Barrierefreiheit im StPNV	129
5.7	Betriebliches Mobilitätsmanagement	130
5.8	Maßnahmenübersicht und Priorisierung.....	131
6.	VERKEHRSPROGNOSE	134
6.1	Raum und Bevölkerungsstruktur.....	134
6.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	137
6.2.1	Grundlagen.....	137
6.2.2	Methodik.....	137
6.2.3	Ergebnisse	139
7.	LINIENBÜNDELUNG UND LEISTUNGSVERGABE	142
8.	FINANZIERUNG DES STPNV	144
8.1	Finanzierungsgrundsätze.....	144
8.2	Entwicklung der Beiträge zur StPNV-Finanzierung	145
8.3	Investitions- und Finanzierungsplan	146
9.	MITWIRKUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESS	147
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	149
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	150
	TABELLENVERZEICHNIS.....	151
	KARTENVERZEICHNIS	153
	BILDERVERZEICHNIS	154
	ANLAGENVERZEICHNIS.....	155



1. RAHMENBEDINGUNGEN

Der Landkreis Altenburger Land ist als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) in seinem Gebiet verantwortlich. 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 Schienenverkehr (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 2021 nun erneut fortzuschreiben. Bedeutender Anpassungsbedarf ergibt sich insbesondere durch verschiedene zwischenzeitlich realisierte bzw. in Umsetzung befindliche ÖPNV-Projekte, durch Veränderungen in Bezug auf den SPNV („MDSB-Netz 2025+“) sowie bezüglich Einwohnerzahlen und Altersstruktur der Bevölkerung aber auch durch die Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes.

Der Planungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans umfasst die Jahre 2023 bis einschließlich 2030.

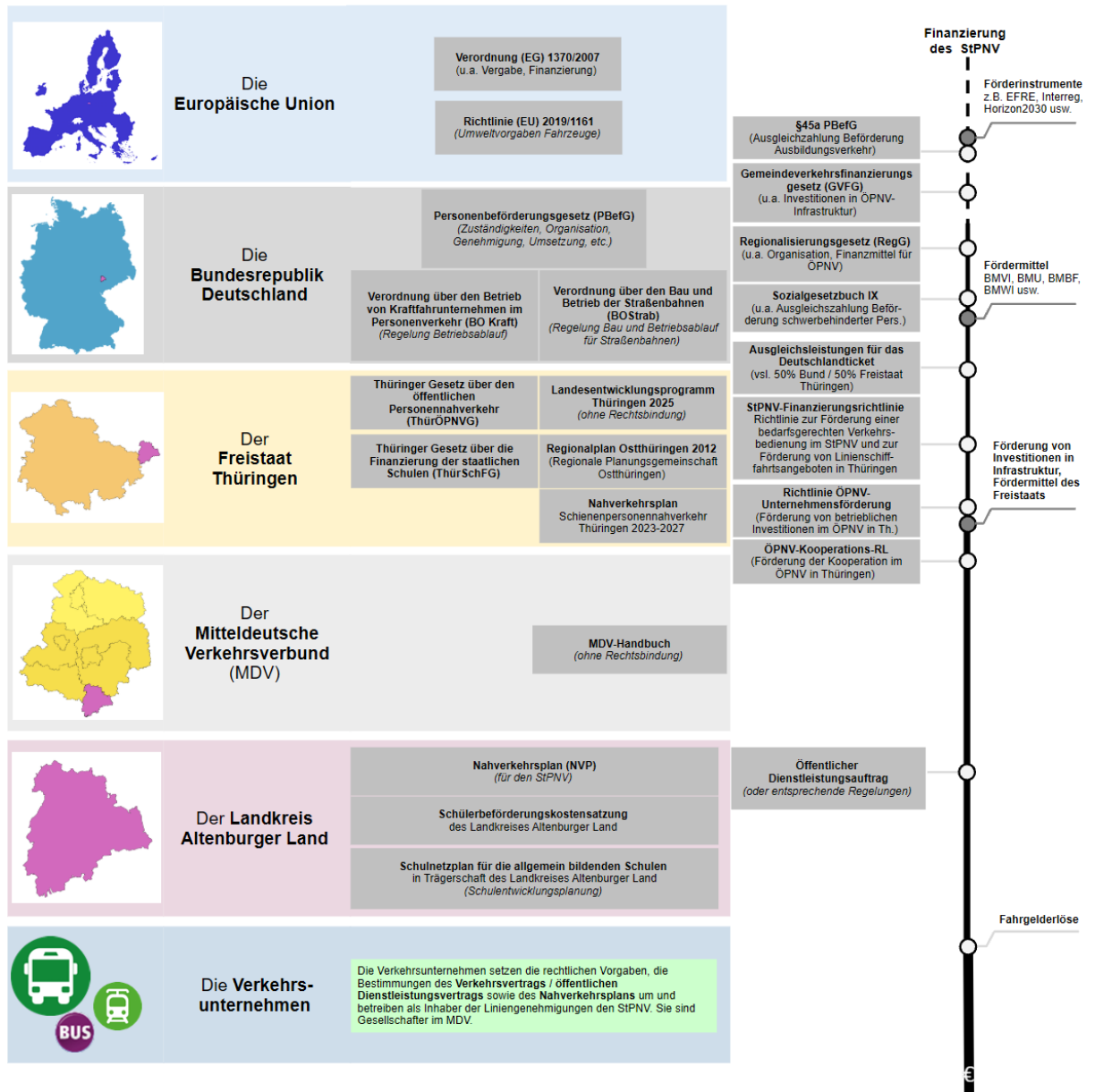
Durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Altenburger Land wird die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung für die Akteure des StPNV im Landkreis festgeschrieben. Dafür werden in den folgenden Kapiteln zunächst Vorgaben zum Nahverkehrsangebot definiert, die u.a. die verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie die Bedienstandards des StPNV festlegen. Anschließend erfolgt eine Bestandsaufnahme der derzeitigen Verkehrssituation hinsichtlich des ÖPNV im Landkreis, welche anhand der getroffenen Vorgaben zum StPNV gleichzeitig einer Bewertung unterzogen wird. Mittels einer Umsetzungsanalyse bezüglich der Maßnahmenempfehlungen des zurückliegenden Nahverkehrsplans werden Neuerungen und Verbesserungen im ÖPNV des Landkreises Altenburger Land herausgearbeitet. Daran anknüpfend werden Leitlinien für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis aufgezeigt, welche die Grundlage für konkrete Maßnahmenempfehlungen bilden.

Eine Prognose über die künftige Verkehrsnachfrageentwicklung im Landkreis sowie Aussagen zur Finanzierung des StPNV und zu Investitionen in die Infrastruktur runden das vorliegende Planwerk ab.

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



ABBILDUNG 1: Regelwerke und Finanzierungsinstrumente des StPNV (Auswahl)





2. VORGABEN ZUM NAHVERKEHRSANGEBOT

Der Landkreis Altenburger Land definiert in seiner Funktion als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (StPNV) einheitliche Bedienstandards sowie die Anforderungen an das Leistungsangebot des StPNV. Grundlagen dafür sind die nachfolgend aufgeführten verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie grundsätzliche Festsetzungen des Aufgabenträgers für die Ausgestaltung des StPNV.

Darauf aufbauend werden spezifische Netzkriterien sowie Qualitätsniveaus des StPNV, wie beispielsweise die Netzgliederung, die Erschließung, Eigenschaften von Fahrzeugen sowie Standards der Barrierefreiheit definiert. Diese festgelegten Standards und Anforderungen an den StPNV sind durch die Anbieter der Verkehrsleistungen verbindlich einzuhalten.

Die nachfolgend dargestellten Festsetzungen gelten grundsätzlich als Mindestanforderungen an den StPNV während der Gültigkeitsdauer des vorliegenden Nahverkehrsplans.

2.1. Verkehrspolitische Zielsetzung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Aufgabe der Daseinsvorsorge und als ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik versteht sich als integraler Bestandteil der Gesellschafts-, Wirtschafts- und Umweltpolitik. Die verschiedenen gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Anforderungen, welche an die Verkehrspolitik gestellt werden, sind dabei eng zu verzahnen und nötigenfalls gegeneinander abzuwägen. Der ÖPNV wird im Zusammenwirken des Landkreises Altenburger Land mit dem Freistaat Thüringen, den Kommunen, den Verkehrsunternehmen und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) gestaltet. Die Ziele aus dem ThürÖPNVG, dem Nahverkehrsplan Schienenpersonenverkehr Thüringen sowie dem Regionalplan Ostthüringen bilden dabei auch wesentliche Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Altenburger Land und sind entsprechend zu berücksichtigen.

Hinsichtlich einer zukunftsfähigen, klima- und umweltgerechten Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV stellt sich der Landkreis Altenburger Land insbesondere die folgenden Handlungsziele:

1. Daseinsvorsorge – Ausgestaltung der öffentlichen Mobilität im Sinne gleichwertiger Lebensbedingungen

Allen Einwohnern soll unabhängig vom Wohnstandort ein öffentliches Mobilitätsangebot (mind. 2-Std.-Takt Mo-So) zur Verfügung stehen. In Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage sind flexible Bedienformen als Alternative zu festen Linienfahrten zu etablieren. Ausnahmen sind lediglich zulässig, wenn infolge fehlender infrastruktureller Möglichkeiten Ortschaften derzeit noch nicht mit Fahrzeugen des StPNV erreichbar sind.

2. Verbesserung der Angebotsqualität im Jedermann-Verkehr

Nach Umsetzung der ersten beiden Projektstufen im ÖPNV-Projekt „Regionalverkehr verbindet“¹ sollen nun mit der 3. Projektstufe auch Verbesserungen der Angebotsqualität

¹ vgl. Kap. 3.7.1



im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land umgesetzt werden. Auch soll der Stadtverkehr in Altenburg im Rahmen eines neuen Gesamtverkehrskonzeptes für die Stadt Altenburg umgestaltet werden.

3. Attraktiver Schul- und Ausbildungsverkehr

Die Beförderung der Schüler und Auszubildenden erfolgt vorgabenkonform gemäß Thüringer Schulgesetz sowie Schülerbeförderungskostensatzung des Landkreises und mit dem Anspruch, die Hin- und Rückfahrten zwischen Wohnort und Ausbildungsstätte sicher, schnell und ökonomisch zu ermöglichen. Die Beförderung erfolgt in der Regel im öffentlichen Linienverkehr unter Berücksichtigung aller verfügbaren Verkehrsmittel des ÖPNV. Sog. „freigestellte Verkehre“ sind nach Möglichkeit zur Nutzung durch die Allgemeinheit in öffentliche Linienverkehre zu überführen.

Die Bildungseinrichtungen sind angehalten, im Rahmen der Stundenplanung in Bezug auf die Schulanfangs- und Schlusszeiten die Taktzeiten des ÖPNV mit zu berücksichtigen. Hierdurch können Wartezeiten reduziert und Kosten für zusätzliche Fahrtenangebote vermieden werden.

4. ÖPNV gemäß Nutzungsbedürfnissen

Die Ausgestaltung des ÖPNV-Grundnetzes und der Stadtverkehre erfolgt angebotsorientiert mit vertakteten und untereinander verknüpften Hauptlinien unter Einbeziehung der Schienenverkehre. Ergänzende Linien in ländlichen Räumen sind bei Ihrer Fahrtenhäufigkeit bedarfsorientiert auszugestalten, aber mit dem vertakteten Hauptnetz an definierten Knotenpunkten bei zeitlich und räumlich kurzen Übergängen zu verknüpfen; gleiches gilt für flexible Bedienformen in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage unter Berücksichtigung des in Punkt 1. beschriebenen Mindestangebotes.

Weiterhin zählt hierzu der einfache Zugang zum ÖPNV mit kurzen Wegen zur Haltestelle, digitalen Buchungsplattformen sowie aktuellen und verlässlichen Reisekettenformationen mit Echtzeitdaten.

5. Familienfreundlicher ÖPNV

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bildet einen wesentlichen Aspekt der ÖPNV-Planung. Ziel ist die Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern in Familien mit Kindern. Die Nutzungsbedürfnisse aller Menschen und deren soziale Hintergründe werden bei der Planung und Durchführung des ÖPNV bestmöglich berücksichtigt.

6. Barrierefreier ÖPNV

Die Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen ist selbstverständlich und erfordert die schrittweise Vervollkommnung der Barrierefreiheit im Sinne eines Nachholens der noch nicht vollständig umgesetzten Anforderungen des PBefG in enger Zusammenarbeit zwischen dem Aufgabenträger und den beteiligten Akteuren wie insbesondere Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Kommunen und Verkehrsverbund hinsichtlich Zugangsmöglichkeiten (Busbahnhöfe und Haltestellen), ÖPNV-Fahrzeugen und Informationsangeboten nach Ablauf der Frist (01.01.2022).



7. Verzahnung von Regionalentwicklung und ÖPNV

Die Ziele und Grundsätze des Regionalplans der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen mit Bezug auf die Entwicklung des ÖPNV werden im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr ist ein wesentlicher Standortfaktor und trägt zur Verbesserung der Lebensbedingungen im Landkreis Altenburger Land ebenso bei wie zur Stärkung der zentralen Orte, des ländlichen Raums, der regionalen Wirtschaftsstruktur und des Tourismus.

8. Entwicklung der öffentlichen Mobilität als Alternative zum privaten Pkw

Die öffentliche Mobilität soll in ihrer Gesamtheit als attraktive und verlässliche Alternative zum Individualverkehr ausgestaltet werden und (ganztägig) eine freizügige Wahl des Verkehrsmittels ermöglichen. Intermodale Reiseketten sind durch kundenfreundliche Verknüpfung zwischen Busverkehr und insbesondere dem Fahrrad als umweltfreundliches Zubringerverkehrsmittel zu stärken.

9. Verkehrssicherheit

Ein wachsender Anteil des per se sehr sicheren ÖPNV am Gesamtverkehrsmarkt wird auch im Sinne der Verkehrssicherheit generell angestrebt. Mit Verringerung des Individualverkehrs kann eine entsprechend rückläufige Entwicklung der Unfallhäufigkeit erwartet werden.

10. Wirtschaftlichkeit und Effizienz

Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes bei Planung, Organisation und Betrieb des ÖPNV, unter Erzielung eines hohen Kundennutzens sind Grundprämissen. Hierzu bedarf es einer stringenten Vereinbarung von Leistungszielen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie die kontinuierliche Überwachung des Erfüllungsgrads.

Angestrebt wird eine konsequente Nutzung aller Effizienzpotenziale und Synergien durch das Verkehrsunternehmen einschließlich dessen Nachunternehmen. Ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad unter Berücksichtigung der Sozialverträglichkeit von Maßnahmen wird angestrebt. Einen Beitrag hierzu leisten Maßnahmen zur Kundenbindung und Neukundengewinnung für eine weitgehende Ausschöpfung aller vorhandenen Nachfragepotenziale. Darüber hinaus sollen technische Maßnahmen zur Effizienzsteigerung (u.a. automatisiert fahrende Fahrzeuge) geprüft bzw. vorangetrieben werden.

Synergien zwischen den im MDV zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sowie der MDV-Geschäftsstelle sind sowohl bei der Angebotsgestaltung, als auch der Beschaffung und Weiterentwicklung von Systemen, prinzipiell zu prüfen und – wenn wirtschaftlich sinnvoll – effizient zu nutzen.

11. Beitrag zum Klima- und Umweltschutz

Dem ÖPNV ist mit Blick auf den Klima- und Umweltschutz ein hoher Stellenwert einzuräumen, da seine Nutzung einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs vermeiden und damit Belastungen beispielsweise durch Lärm und Treibhausgase reduzieren kann. Zur weiteren Entlastung der Umwelt soll – auch in Verwirklichung bundesweiter und europäischer Klimaschutzziele sowie der Umsetzung des Saubere-Fahrzeug-



Beschaffungsgesetzes – der Einsatz regenerativer Energieträger und alternativer Antriebe (z.B. batterieelektrisch, Wasserstoff) für die Fahrzeuge des ÖPNV geprüft und in die Praxis überführt werden. Entsprechende Förderprogramme sind in Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen konsequent zu nutzen.

12. Förderung des Freizeit- und Tourismusverkehrs im ÖPNV

Die Erreichbarkeit relevanter touristischer Ziele im Landkreis Altenburger Land und der Aufkommensschwerpunkte im Freizeitverkehr mittels ÖPNV ist sicherzustellen. Hiervon können ggf. Tourismus- und Nahverkehrsanbieter gleichermaßen profitieren.

13. Fahrplankoordinierung, Verknüpfung und Anschlusssicherung

Der ÖPNV ist als arbeitsteiliges Gesamtsystem aus SPNV und Busverkehr auszugestalten. Hierbei wird das Liniennetz des StPNV weitestgehend und sinnvoll auf die Netzstruktur und das Taktsystem des SPNV ausgerichtet, die Zubringerfunktion des Busverkehrs zum SPNV wird unter Vermeidung konkurrierender Parallelbedienungen gestärkt. Im Rahmen der Netzstruktur stellt der StPNV die zentrale Verbindungsfunktion auf Verkehrsachsen ohne SPNV sicher und dient der flächenhaften Erschließung.

Verknüpfungspunkte zwischen dem SPNV und dem StPNV sowie innerhalb des StPNV stellen wichtige Bestandteile des ÖPNV-Gesamtsystems dar. Optimierung und bedarfsweiser Ausbau bestehender sowie das Erfordernis zur Einrichtung weiterer Verknüpfungspunkte ist stetig zu prüfen. Die Zuverlässigkeit der Reiseketten wird durch umfangreiche Nutzung technischer Systeme zur Anschlusssicherung verbessert.

Neben der Verknüpfung mit dem SPNV spielt auch die Vernetzung mit individuellen Zubringerverkehrsmitteln (z.B. Auto, Motorrad, Fahrrad) eine wichtige Rolle zur Bewältigung vollständiger Reiseketten. Hierzu ist die Bereitstellung sicherer und komfortabler Abstellanlagen an Verknüpfungspunkten und weiteren wichtigen Haltestellen des StPNV nötig. Entsprechende Förderprogramme sind konsequent zu nutzen.

14. Koordination und Kooperation

Innerhalb des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) sind die Verkehrsmittel Zug/S-Bahn, Tram, Bus im Sinne eines integrierten Angebots bestmöglich und mit kurzen Übergangszeiten zu verknüpfen. Dabei ist insbesondere auch die Fahrgastinformation unter Einbeziehung geeigneter technischer Neuerungen weiter zu verbessern.

15. Kreisgrenzen übergreifende Verkehre

Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote über die Kreisgrenze hinweg ist kontinuierlich zu prüfen. Bedarfsweise sind Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern zu schließen, um die Erreichbarkeit von Aufkommensschwerpunkten in benachbarten Landkreisen im ÖPNV zu ermöglichen.

16. Verbesserung des Pendlerverkehrs

Auf die wachsende Bedeutung und Nutzung des ÖPNV für Wege zwischen Wohnort und Arbeitsstätten ist hinzuwirken. Die Anbindung von Aufkommensschwerpunkten wie Gewerbegebieten und Verwaltungsstandorten ist zu prüfen und bedarfsweise zu verbessern. In Kooperation mit dem MDV ist das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) kontinuierlich fortzuführen.



17. Strategische Weiterentwicklung

Der Landkreis Altenburger Land und das Verkehrsunternehmen des ÖPNV wirken als Gesellschafter des MDV aktiv an der Erarbeitung und Umsetzung eines Strategiekonzepts für die langfristige Weiterentwicklung des ÖPNV im Mitteldeutschen Raum mit. Die Strategie umfasst insbesondere Maßnahmen zur Vorbereitung und Umsetzung der politikseitig vorgegeben „Verkehrswende“, zur Sicherstellung einer flächendeckenden Mobilitätsversorgung unter Berücksichtigung einer stabilen ÖPNV-Finanzierung.

18. Thüringische Mobilitätsstrategie

Der Landkreis Altenburger Land unterstützt die Umsetzung der Mobilitätsstrategie des Freistaats Thüringen „Thüringen 2030 – Gut vernetzt unterwegs“. Das beinhaltet die in nachfolgender ABBILDUNG 2 dargestellten Leitbilder.

ABBILDUNG 2: Leitbilder der Mobilitätsstrategie des Freistaats Thüringen





2.2. Grundsätzliche Festlegungen im StPNV

Der Landkreis Altenburger Land als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV hat für die Ausgestaltung des Verkehrsangebots und der Verkehrsqualität im StPNV grundsätzliche Festlegungen definiert. Darüber hinaus sind die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung, insbesondere auch des Nahverkehrsplans *Schienenpersonennahverkehr Thüringen* für die Entwicklung des SPNV sowie gesetzgebender Institutionen zu berücksichtigen.

Die folgenden grundsätzlichen Festlegungen sind neben den oben dargestellten verkehrspolitischen Zielsetzungen einzuhalten:

Koordination, Kooperation und Verkehrsverbund

- Verkehrsunternehmen, welche im Landkreis Altenburger Land Verkehrsleistungen im StPNV erbringen und Inhaber von Liniengenehmigungen sind, haben sich vollumfänglich in den MDV zu integrieren. Hierzu gehört insbesondere die Anwendung der „Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen im MDV“.
- 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.
- Zur Nutzung von Synergien sind im MDV die ÖPNV-Kernfelder: Vertrieb, Tarif, Service, Verkehrsplanung, Fahrgastinformation und Kommunikation angesiedelt. Diese Arbeitsfelder sind entsprechend des Bedarfs zwischen dem Landkreis Altenburger Land, den Verkehrsunternehmen und der MDV-Geschäftsstelle abzustimmen.
- Die aktuellste Fassung des „MDV-Handbuchs“ ist durch alle Akteure ausnahmslos anzuwenden (siehe „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“).

Förderung des ÖPNV

- Die Hauptakteure der Verkehrsunternehmen und des Aufgabenträgers vertreten die Interessen des ÖPNV nach außen und stärken damit dessen Präsenz in anderen gesellschaftlichen Teilbereichen.
- Eine Bevorrechtigung des StPNV vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist vor allem in den Mittelzentren erstrebenswert. Der Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV-System und die Sicherung eines störungsfreien Betriebsablaufs sind in den kommunalen Gremien konkret zu thematisieren (Abbau von Behinderungen des StPNV, Berücksichtigung bei Bauarbeiten, Vermeidung von Umleitungen, frühzeitige Information zu vorgesehenen Baumaßnahmen).
- 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.
- 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.

Fördermittel

- Die Ausschöpfung von geeigneten Fördermittelangeboten für Maßnahmen des StPNV ist obligatorisch. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gehen dabei koordiniert und im gegenseitigen Einvernehmen vor und informieren sich regelmäßig über die geplante Vorgehensweise.

2.3. Festlegungen der Bedienstandards und des Leistungsangebots

Für die spezifische Ausgestaltung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Kreisgebiet legt der Landkreis Altenburger Land die nachfolgend dargestellten, konkreten Standards für die Bedienung und das Leistungsangebot fest.

2.3.1. Netzgliederung

Die Gliederung des StPNV-Angebotes in hierarchisch aufgebaute Netzkategorien stellt sicher, dass alle verkehrlich relevanten Schwerpunkte des Landkreises Altenburger Land an den ÖPNV angebunden werden und zudem eine strategische Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes in Abstimmung mit anderen räumlichen Planungen durchgeführt werden kann. Die Netzgliederung unterstützt eine integrierte Planung der Verkehrsträger des ÖPNV unter Einbeziehung individueller Zubringerverkehre.

Die Netzgliederung im Landkreis Altenburger Land basiert insbesondere auf:

- Planungen der Raumordnung (System der zentralen Orte)
- Anforderungen der Daseinsvorsorge
- vorhandenem SPNV und Planungen gemäß Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2023-2027
- Umsetzung der Planungen der ÖPNV-Projekte im Landkreis („Regionalverkehr verbindet, Teil 3“, „Umgestaltung Stadtverkehr Altenburg“)
- Definitionen zu hochwertigen Busverkehren („PlusBus“, „TaktBus“)
- Analysen der Belegung des Straßennetzes

Die Netzgliederung berücksichtigt darüber hinaus die bereits im zurückliegenden Nahverkehrsplan definierten Grundlagen.

Es wird zwischen den folgenden Netzkategorien unterschieden:

- (1) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- (2) Grundliniennetz 1. Ordnung („PlusBus“)
- (3) Grundliniennetz 2. Ordnung („TaktBus“)
- (4) Ergänzungsliniennetz inklusive RufBus-Verkehre³
- (5) Stadtbusnetz

Über den (1) Schienenpersonennahverkehr trifft der vorliegende Nahverkehrsplan definitionsgemäß keine Regelungen. Hierzu wird auf den Nahverkehrsplan Schienenperso-



nennahverkehr des Freistaats Thüringen als zuständiger SPNV-Aufgabenträger verwiesen. Jedoch bildet der SPNV aufgrund von Beförderungsgeschwindigkeiten, Taktung und Verbindungsfunktionen eine tragende Säule des Gesamtsystems des ÖPNV im Landkreis und ist somit im Rahmen aller Analysen und Bewertungen mit zu berücksichtigen.

Das (2) Grundliniennetz 1. Ordnung dient der Anbindung bedeutender Zentraler Orte, insbesondere dann, wenn diese über keine Schienenverkehrsanbindung verfügen. In der Regel verkehren die Linien des Grundnetzes 1. Ordnung als „PlusBus“ und erfüllen die entsprechenden Voraussetzungen gemäß ANLAGE 3. Die Linien verkehren montags bis freitags im Stundentakt und verfügen über ein Wochenendangebot.

Das (3) Grundliniennetz 2. Ordnung dient insbesondere der vertakteten Anbindung bedeutender Orte, welche nicht an den SPNV oder das Grundnetz 1. Ordnung angebunden sind. Die Linien des Grundnetzes 2. Ordnung verkehren in der Regel als „TaktBus“ und erfüllen die entsprechenden Voraussetzungen gemäß ANLAGE 3. Sie verkehren montags bis freitags in einem 2-h-Takt und es wird auch samstags ein Mindestangebot vorgehalten.

Im Grundnetz 1./2. Ordnung ist das festgesetzte Regelangebot durch feste Fahrplanfahrten zu erbringen. Flexible Angebote zur Ergänzung außerhalb der Mindestbedienung gemäß ANLAGE 3 sind dabei zulässig.

Das (4) Ergänzungsliniennetz stellt die Grundversorgung an Mobilität für Ortschaften abseits der Grundnetze und des SPNV sicher. Im Ergänzungsnetz werden sämtliche Ortschaften² im Landkreis Altenburger Land durch ein StPNV-Angebot an die verkehrlich relevanten Orte direkt angebunden oder mit den Relationen der Grundnetze und/oder mit dem SPNV verknüpft. Die Angebotsqualität beim Ergänzungsnetz ist bedarfsorientiert und muss sowohl die Anforderungen der Schülerbeförderung als auch eine Gewährleistung von Fahrmöglichkeiten im Einkaufs- und Besorgungsverkehr im Sinne der Daseinsvorsorge abdecken. Um attraktive Reisezeiten auch im Ergänzungsnetz erzielen zu können, ist bei Umsteigeverbindungen darauf zu achten, dass bei den Fahrten in den Anschlussknoten zum höherwertigen Netz kurze Übergänge sichergestellt werden.

Die Relationen im Ergänzungsliniennetz können sowohl durch feste Fahrplanfahrten, als auch durch flexible Bedienformen (RufBus³) abgedeckt werden. Die Fahrmöglichkeiten sind in der geforderten Häufigkeit zwischen der jeweiligen Ortschaft und dem zugeordneten verkehrlich relevanten Ort (i. d. R. nächstgelegener Zentraler Ort, siehe ANLAGE 1) bzw. Verknüpfungspunkt anzubieten.

Das (5) Stadtnetz verbindet innerstädtische und periphere Bereiche von Orten, die eine hohe Nachfrage an Binnenverkehren aufweisen. Dies betrifft die im Landkreis vorhandenen Mittelzentren Altenburg und Schmölln, wobei die Stadt Gößnitz als Teil des funktionsteiligen Mittelzentrums Schmölln/Gößnitz über kein eigenes Stadtnetz verfügt. Linien des Stadtnetzes verkehren grundsätzlich in einem festen Takt.

² Ausnahmen sind lediglich zulässig, wenn infolge fehlender infrastruktureller Möglichkeiten Ortschaften derzeit noch nicht mit Fahrzeugen des StPNV erreichbar sind.

³ Hierbei können sowohl RufBus-Leistungen nach §42 als auch nach §44 PBefG zum Einsatz kommen. Vgl hierzu auch Kap. 2.3.3 und Anlage 4.



Eine Übersicht zu den definierten Relationen der jeweiligen Netzkategorien kann aus ANLAGE 1 entnommen werden. Grundsätzlich sind alle Relationen im Regional- und Stadtverkehr räumlich und zeitlich so auszugestalten, dass an definierten Umsteige- bzw. Knotenpunkten kurze Umstiege möglich sind. Die Relationen der StPNV-Grundnetze sind an definierten Umsteigepunkten mit dem SPNV zu verknüpfen und durch systematische und symmetrische Fahrpläne umzusetzen. Die ANLAGE 2 zeigt den grundsätzlichen Aufbau solcher Fahrpläne.

Die folgende TABELLE 1 zeigt die Netzkategorien und deren jeweilige Mindeststandards. Für besondere Verkehrstage (z.B.: 24./31. Dezember) und ggf. lokale Veranstaltungstage mit erhöhter Verkehrsnachfrage gelten gesonderte Regelungen, die zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abgestimmt und - sofern relevant - der Genehmigungsbehörde angezeigt werden.

Bei der Entwicklung der Netzkategorien wurde die Bus-Markensystematik des MDV berücksichtigt.⁴ Somit lassen sich die Angebote der betreffenden Netze problemlos in die „Markenfamilie für Busse im MDV“ (PlusBus, TaktBus, StadtBus, Bus, RufBus) einordnen und entsprechend vermarkten. Zu inhaltlichen Kernqualitäten und den verwendeten Symboliken der MDV-Markenfamilie wird auf die ANLAGE 3 verwiesen. Die Festsetzungen des vorliegenden Nahverkehrsplans gehen für das Altenburger Land in einzelnen Bereichen über die allgemein für die Marken PlusBus bzw. TaktBus geltenden Kriterien hinaus.

Der Landkreis Altenburger Land befürwortet und unterstützt den Erhalt und die Weiterentwicklung von StPNV-Verbindungen zu bedeutsamen Orten bzw. Verknüpfungspunkten in benachbarten Verkehrsräumen außerhalb des Landkreises. Eine finanzielle Beteiligung ist dabei einzelfallabhängig und gesondert zu prüfen.

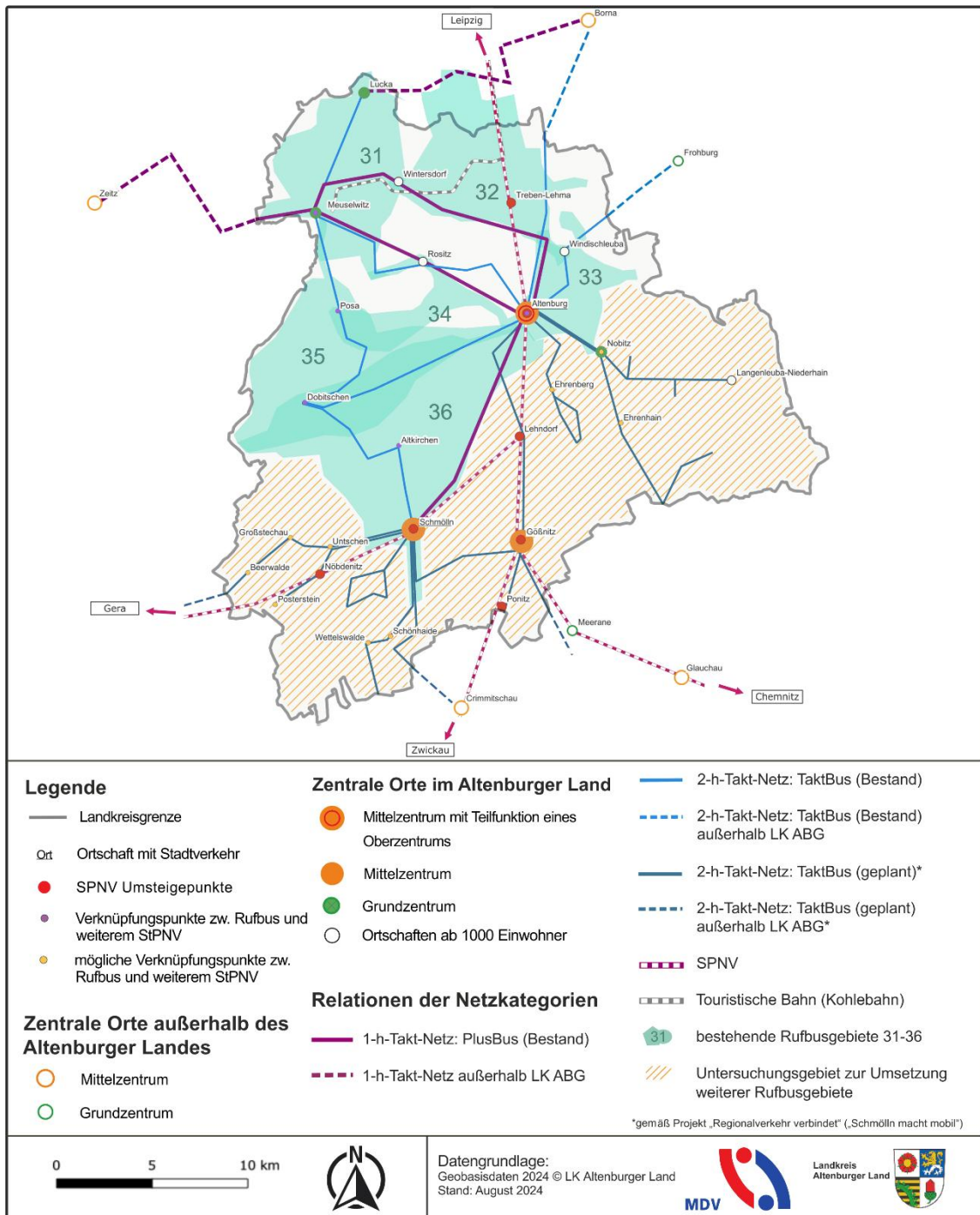
Auf Basis der Netzgliederung und zur Erfüllung der Zielstandards leitet sich das strategische Zielliniennetz für den Landkreis Altenburger Land ab. Dieses ist in KARTE 1 dargestellt. Hier ist während der Laufzeit des Nahverkehrsplans insbesondere die 3. Stufe von „Regionalverkehr verbindet“ sowie die „Umgestaltung Stadtverkehr Altenburg“ in Abhängigkeit der Beschlusslage durch den Kreistag umzusetzen.

⁴ Im Gegensatz zu den Plus- und TaktBus-Linien des MDV verfügen die landesbedeutsamen Linien des Freistaats Thüringen über keine eigene Markensystematik. Der Landkreis Altenburger Land und die THÜSAC haben sich aufgrund der Mitgliedschaft im MDV zur Anwendung der Plus- und TaktBus-Kriterien des MDV entschieden, welche im Bereich PlusBus zudem über die Anforderungskriterien für die landesbedeutsamen Buslinien des Freistaats Thüringen hinausgehen.

TABELLE 1: Netzgliederung und Mindeststandards im ÖPNV des Landkreises Altenburger Land

		i.d.R. Regionalverkehr				Stadtverkehr
		SPNV (nachrichtliche Berücksichtigung im NVP)	Grundliniennetz 1. Ordnung (PlusBus)	Grundliniennetz 2. Ordnung (TaktBus)	Ergänzungsliniennetz	Stadtbusnetz
Legende						
Wert	Kriterium muss mindestens erfüllt werden					
	Kriterium darf nicht zutreffen					
offen	Kriterium kann frei gewählt werden					
mögliche Verkehrsträger	S-Bahn, Zug	X	-	-	-	-
	Bus	-	X	X	X	X
	Straßenbahn	-	-	-	-	-
	Flexible Angebote	-	-	zur Ergänzung der Mindestbedienung möglich	X	-
Reisezeitverhältnis von ÖPNV/MIV bzw. Beförderungsgeschwindigkeit			≤1,8 oder max. 30 min. länger als MIV	≤2 oder max. 30 min. länger als MIV	offen	min.: 18 km/h
Umsteigehäufigkeit <i>je nach definierter Relation (ANLAGE 1)</i>	Regelfall: ohne Umstieg	X	X	X	offen	-
	max. ein Umstieg mit Anschluss	X	-	X	X	X
Markenname		S, RE, RB, Zug	PlusBus	TaktBus	Bus	StadtBus
Bedienzeitraum <i>an Schul- wie an Ferientagen</i>	Mo bis Fr (Uhrzeit)		05-23	05-23	05-23	04-01
	Samstag (Uhrzeit)		06-23	06-23	06-23	05-01
	Sonntag/Feiertag (Uhrzeit)		07-23	07-23	07-23	05-01
Bedienhäufigkeit <i>an Schul- wie an Ferientagen</i>	Angebotsorientiert	X	X	X	-	X
	Bedarfsorientiert	-	-	-	X	-
	Takt: Mo-Fr		60 min	120 min	offen / ¹⁾	30/60 min
	Takt: Sa		120 min	120 min	offen / ¹⁾	60/120 min
	Takt: So/Feiertag		120 min	120 min		offen
	min. Fahrten/Ri.: Mo bis Fr		17 vertaktete Fahrten	9 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten ¹⁾	15/30 vertaktete Fahrten
	min. Fahrten/Ri.: Samstag		8 vertaktete Fahrten	8 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten ¹⁾	7 vertaktete Fahrten
	min. Fahrten/Ri.: Sonntag/Feiertag		8 vertaktete Fahrten	8 vertaktete Fahrten	5 vertaktete Fahrten ¹⁾	5 vertaktete Fahrten

¹⁾ Die RufBus-Leistungen sind anzubieten, wenn im Zeitraum +/-30 Minuten keine Fahrmöglichkeit im festen Linienangebot besteht.

KARTE 1: Strategisches Zielliniennetz im Landkreis Altenburger Land (Darstellung ohne Linien des Ergänzungsnetzes)



2.3.2 Erschließung und Reisezeiten

Unter ÖPNV-Erschließung wird die Verfügbarkeit eines ÖPNV-Angebots in räumlicher Nähe vom Ausgangs- bzw. Zielort einer beabsichtigten Reisekette verstanden. Eine ausreichende ÖPNV-Erschließung im Landkreis Altenburger Land liegt vor, wenn eine regelmäßige Verkehrsbedienung sämtlicher Ortschaften und der definierten regional bedeutsamen Ziele zum verkehrlich relevanten Zentralen Ort bzw. Verknüpfungspunkt erfolgt⁵.

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn 80 % der Personen innerhalb der Einzugsbereiche wohnen bzw. tätig sind.

Die Haltestelleneinzugsbereiche werden als Kreisfläche um den Standort einer Station/ Haltestelle wie folgt definiert:

- Zug, S-Bahn: Radius 500 m
- Bus: Radius 300 m

Die etwas größer dimensionierten Einzugsbereiche im SPNV ergeben sich aus den im Vergleich zum straßengebundenen ÖPNV deutlich höheren Beförderungsgeschwindigkeiten, weshalb auch etwas längere Zugangswege in Kauf genommen werden.

Für den straßengebundenen ÖPNV soll demnach in bebauten Gebieten ein Haltestellenabstand entlang des Linienweges von maximal ca. 600 m nicht überschritten werden. In Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten (z.B. Verkehrssicherheit) sind Ausnahmen von dieser Regelung zulässig. Der maximale Zeitbedarf zur Erreichung der nächstgelegenen Haltestelle innerhalb erschlossener Gebiete beträgt höchstens ca. 5 Minuten.

Für die maximalen Reisezeiten (Summe aus Fahr- und Fußwegezeiten) zwischen den anzubindenden Gebieten/Ortschaften und den zugeordneten Zentralen Orten gelten folgende Maximalwerte, welche nicht überschritten werden sollen⁶:

- Grundzentrum bzw. nächstgelegenes Teilzentrum
eines funktionsteiligen Grundzentrums: 30 Minuten
- Mittelzentrum bzw. nächstgelegenes Teilzentrum
eines funktionsteiligen Mittelzentrums: 45 Minuten
- benachbartes Oberzentrum: 90 Minuten

Für Gebiete, die in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Mittelzentrum bzw. Oberzentrum liegen, übernehmen diese Orte gleichzeitig die Funktion als zugeordneter Zentraler Ort.

Wenn zur kurzfristigen Verdichtung des Haltestellennetzes im Sinne einer Verbesserung der ÖPNV-Erschließung Haltestellen temporär bzw. probenhalber neu eingerichtet werden sollen, ist dies unter Einhaltung der folgenden Voraussetzungen vorzunehmen:

- verkehrsrechtliche Anordnung liegt vor
- Installation der Haltestellenmasten mittels Bodenhülsen
- befestigte Warte-/Aufstellfläche ist vorhanden oder wird eingerichtet
- Beleuchtung vorhanden oder wird installiert

⁵ Ausnahmen sind lediglich zulässig, wenn infolge fehlender infrastruktureller Möglichkeiten Ortschaften bzw. regionalbedeutsame Ziele derzeit noch nicht mit Fahrzeugen des StPNV erreichbar sind.

⁶ Vgl. Erste Änderung des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 vom 9. Juli 2024



Sind diese Voraussetzungen erfüllt, ist ein Probebetrieb der betreffenden Haltestelle für bis zu drei Jahren möglich. Nach Ablauf dieser Zeit ist die Haltestelle bei entsprechender Frequentierung dauerhaft zu erhalten und hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbaus zu priorisieren.

2.3.3 Flexible Bedienformen

Die verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stellen den Aufgabenträger vor die Herausforderung, die Erreichbarkeit und Attraktivität des Standortes durch den öffentlichen Personenverkehr finanzierbar auszugestalten und dabei den StPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge weiterhin in guter Qualität sicherzustellen. Eine Möglichkeit bieten hier flexible, d.h. bedarfsgesteuerte Bedienformen, wie sie bereits in Teilräumen des Landkreises als Bestandteil des Verkehrskonzepts „Regionalverkehr verbindet“ umgesetzt sind.

Hauptaufgabe flexibler Bedienformen ist die Gewährleistung von öffentlicher Mobilität in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten sowie das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus dünn besiedeltem, ländlich geprägtem Raum zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten und damit zum linienbezogenen ÖPNV.⁷ Diese bedarfsgesteuerten Bedienformen setzen die Bedarfsanmeldung durch den Fahrgast voraus und es kommen überwiegend kleinere Fahrzeuge zum Einsatz. Eine Übersicht zu den im Landkreis Altenburger Land vorkommenden Arten flexibler ÖPNV-Angebote findet sich in ANLAGE 4.

An die im Landkreis Altenburger Land eingesetzten flexible Bedienformen werden folgende Anforderungen gestellt:

Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 Personenbeförderungsgesetz

„Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.“

Linienbedarfsverkehr ist somit die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (KOM, Kleinbusse, Personenkraftwagen), die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt- Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen.

Als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot im Landkreis Altenburger Land können Linienbedarfsverkehre gemäß § 44 PBefG, die Aufgaben der Daseinsvorsorge erfüllen, eingerichtet werden. Diesbezüglich legt der Aufgabenträger gemäß § 8 Abs. 3 PBefG die in TABELLE 2 dargestellten Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes im Nahverkehrsplan fest.

⁷ Diese Anforderung folgt dem Grundsatz G 3-19 des Regionalplans Ostthüringen (RPO).

**TABELLE 2: Anforderungen Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 Personenbeförderungsgesetz**

Allgemeines
Linienbedarfsverkehre sollen vorrangig als Zubringer zu den Zugangspunkten zum konventionellen ÖPNV dienen und so Defizite bei der Erschließung in der Fläche ausgleichen. Parallelverkehre zu anderen Verkehrsmitteln des StPNV und des SPNV sind zu vermeiden.
Bediengebiet
Linienbedarfsverkehre können ohne festen Linienverlauf und ohne Fahrplanbindung durchgeführt werden. Sie können flächendeckend im gesamten Landkreis oder für bestimmte, vom ÖPNV sonst nicht ausreichend erschlossene Gebiete bzw. RufBus-Regionen eingerichtet werden.
Betriebszeiten
Die Mindestbedienzeit für flexible Bedarfsverkehre wird im örtlichen Geltungsbereich wie folgt festgelegt: • Montag bis Freitag: 05:00 – 23:00 Uhr • Samstag: 06:00 – 23:00 Uhr • Sonn- und Feiertag: 07:00 – 23:00 Uhr
Haltepunkte
Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt in der Regel an bestehenden Haltestellen und ist ergänzend auch an festgelegten Haltepunkten (auch virtuell) möglich. Eine Beschilderung gemäß Straßenverkehrsordnung ist hier nicht erforderlich. Die Festlegung der Haltepunkte bedarf der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Im Antrag sind Angaben zu Anzahl, Lage und Erreichbarkeit der Haltepunkte für Fahrgäste zu machen.
Tarifbestimmungen
Im Linienbedarfsverkehr kommen die Beförderungsbedingungen und -entgelte des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) zur Anwendung. MDV-Kurzstreckenfahrkarten werden nicht anerkannt. Das Deutschlandticket wird anerkannt. Das Erheben von Zuschlägen ist zulässig. Einzelfahrkarten sind in der Regel in den Fahrzeugen erhältlich. Das komplette Fahrkartensortiment muss in den Fahrzeugen nicht vorgehalten werden.
Fahrzeuge
• Hinsichtlich der Fahrzeugflotte gilt § 1a PBefG. Die im flexiblen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens sowie der Subunternehmer müssen eindeutig mindestens mittels Schild gem. ANLAGE 4 in der Frontscheibe als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein. • 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. Abweichungen von den Standards der Barrierefreiheit sind nur im Einklang mit gesetzlichen Regelungen möglich.

Sonstige Festsetzungen zu flexiblen Bedienformen

Für die im Landkreis Altenburger Land zum Einsatz gelangenden flexiblen Bedienformen sind ergänzend die Anforderungen gemäß TABELLE 3 zu erfüllen.

TABELLE 3: Ergänzende Anforderungen an flexible Bedienformen im Landkreis Altenburger Land

Genehmigung nach PBefG
• Genehmigungsfähigkeit nach § 44 PBefG
Anmeldung
• die Anmeldung von Fahrtwünschen ist zu folgenden Zeiten mindestens zu gewährleisten: - per Telefon: täglich zwischen 06-20 Uhr - digital: rund um die Uhr • früheste Anmeldefrist: max. 7 Tage vor gewünschtem Fahrtantritt • späteste Anmeldefrist: (1) 60 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt (2) für Personengruppen ab 8 Personen: 48 Stunden von Mo-Fr vor gewünschtem Fahrtantritt • Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung abzufragen, bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen • Die Anmeldung ist unkompliziert bevorzugt digital (Internet, App etc.) zu gewährleisten. Zusätzlich muss die Anmeldung telefonisch möglich sein; auch für den Fall, dass durch das System eine Abweisung des Fahrtwunsches erfolgt.
Fahrscheine
• Verkauf von MDV-Einzelfahrscheinen in den Fahrzeugen • Verkauf über mobile Verkaufsterminals in den Fahrzeugen ist anzustreben (zur Ermöglichung des Verkaufs des vollständiges Fahrkartensortiments; Kurzstrecke und Abo-Angebote sind ausgenommen)

Kennzeichnung für die Fahrgäste

- einheitliche und übersichtliche Darstellung des Angebots in allen Medien
- die erforderliche Anmeldung ist bei jedweder Kommunikation deutlich zu kennzeichnen
- Informationen zur Nutzung sind verständlich zu erläutern
- Anwendung eines einheitlichen Symbols (ANLAGE 3)

Kommunikation im Auskunftssystem

- Fahrangebote der flexiblen Bedienformen sind im Fahrplanauskunftssystem darzustellen, wobei auf die Notwendigkeit der Anmeldung hinzuweisen ist.

Betriebliche Koordination

- Für die betriebliche Koordination empfiehlt sich die Nutzung einer Software-Lösung. Eine solche Software soll mit Bestell- und Fahrgastinformationssystemen des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds kompatibel sein und über entsprechende Schnittstellen zur Anbindung verfügen.

BILD 1: Modernes RufBus-Fahrzeug im Einsatz**2.3.4 Verknüpfungspunkte und –beziehungen****Auszug aus Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2023–2027**

„Verkehrspolitische Ziel der Thüringer Landesregierung ist eine **landesweite Erreichbarkeitsgarantie und die flächendeckende Anbindung der ländlichen Räume** unter gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wettbewerbsfähigen Qualitätsstandards. Die **zentralen Orte und damit die Funktionen der Daseinsvorsorge sollen für alle Thüringer unter Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in definierten attraktiven Reisezeiten** möglich sein.

Dem Busverkehr als Teil des ÖPNV kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu, die im Rahmen der Betrachtung von Mobilitätsketten „von Tür zu Tür“ neu zu definieren ist. Dafür sind sowohl **Taktverkehre im StPNV als auch Anschlüsse in den zentralen Knoten zwischen dem StPNV und dem SPNV** notwendig. Dabei sollte neben kurzen und barrierefrei gestalteten Wegen zwischen den Zugangsstellen von Bus und Bahn eine **kurze Wartezeit beim Umstieg von bis zu zehn Minuten** angestrebt werden, zuzüglich der notwendigen Wegezeiten für den Umstiegsweg, den auch mobilitätseingeschränkte Personen in dieser Zeit bewältigen können sollen. Dies bedingt eine konkrete Abstimmung bei der Fahrplangestaltung von Bus- und Bahnangeboten.“⁸

Für einen attraktiven ÖPNV im Allgemeinen als auch für optimale Reiseketten 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 zwischen StPNV und SPNV⁹ umgestiegen werden.

⁸ Vgl. Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr Thüringen 2023–2027, S. 63

⁹ Der Übergang zwischen Zug/S-Bahn und Zug/S-Bahn (SPNV-SPNV) wird im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht betrachtet. Entsprechende Aussagen können dem Nahverkehrsplan Schienenpersonennahverkehr Thüringen entnommen werden.



Empfehlungen zu den Verknüpfungspunkten wurden in der „Leitlinie für die Systemverknüpfung SPNV-ÖSPNV-IV im MDV“ definiert.

In der folgenden TABELLE 4 sind die Verknüpfungspunkte innerhalb des Grundnetzes im Landkreis Altenburger Land mit ihrer Bedeutung und den bedienenden Verkehrsträgern bestimmt. Der Grundsatz G 3-18 des Regionalplans Ostthüringen (RPO) wird dabei beachtet. TABELLE 5 stellt die Verknüpfungspunkte zum Ergänzungsnetz dar. Dabei geben die zugeordneten Kategorien die Bedeutung der Verknüpfungspunkte wieder und definieren, für welche spezifizierten Relationen die Verknüpfung jeweils erfolgen soll. Diese Einstufung nach Bedeutung der Verknüpfungspunkte ist insbesondere bei konkurrierender Fahrplangestaltung einzelner Linien oder bei Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen der Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen. Prinzipiell ist an allen Verknüpfungspunkten zwischen den relevanten Linien bzw. Verkehrsträgern ein Anschluss dauerhaft einzuplanen und durch die Anschlusssicherungsfunktion des vom StPNV-VU verwendeten Regio-RBL-Systems technisch zu sichern.

Die Kategorien der Verknüpfungspunkte und –beziehungen sind wie folgt definiert:

- 1: wichtige Verknüpfungsrelation in Altenburg bzw. Schmöln zwischen StPNV – SPNV
- 2: nachgeordnete Verknüpfungsrelation zwischen StPNV – SPNV
- 3: Verknüpfungsrelationen innerhalb des StPNV (Linienverkehre sowie ggf. RufBus)

Generell sind die Verknüpfungspunkte im Landkreis Altenburger Land attraktiv, barrierefrei und sicher zu gestalten, d.h. sie sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den Anforderungen der Fahrgäste entsprechen.

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. Die Umsteigewege sind grundsätzlich barrierefrei und möglichst kurz zu gestalten.

Für den Fall auftretender Konflikte im Zusammenhang mit der Anschlussherstellung sind die Umsteigezeiten an den höherrangigen Verknüpfungspunkten bevorzugt zu optimieren. Die Herstellung von Anschlüssen der Stadtverkehre ist im Konfliktfall entsprechend der Mehrheit der Fahrgäste auszurichten.

Ergänzende Hinweise zu Anschlussprioritäten

Grundsätzlich sind Fahrpläne symmetrisch aufzubauen (ANLAGE 2). Die Anschlüsse sollen entsprechend der Hauptumsteigerrelationen im Übergang StPNV <—> SPNV bzw. StPNV <—> StPNV gebildet werden. Die betreffenden Linien des StPNV sind an den in TABELLE 4 bzw. TABELLE 5 definierten Verknüpfungspunkten mit dem SPNV bzw. untereinander räumlich und fahrplanmäßig zu verknüpfen.

In Konfliktfällen zwischen mehreren möglichen Anschlussbeziehungen ist gemäß folgender Prioritätensetzung vorzugehen:

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

In begründeten Ausnahmefällen ist zudem, ausgehend von den besonders relevanten Fahrtzwecken des Ausbildungs- und Berufsverkehrs, die Verknüpfung wie folgt auszurichten:

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

TABELLE 4: Verknüpfungspunkte und Verknüpfungsbeziehungen im Grundnetz

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 <=> Werdau (Zwickau / Plauen)	1	X		
		Stadtverkehr <=> Gera	2		X	
		Leipzig <=> Meuselwitz	1	X		
		Borna / Treben <=> Gera	2		X	
		Leipzig <=> Nobitz	2		X	
		Schmölln <=> Nobitz	2		X	
		Gößnitz <=> Nobitz	2		X	
2	Schmölln, Bahnhof	Stadtverkehr <=> Altenburg	1	X		X
		Stadtverkehr <=> Gera	1	X		
		Stadtverkehr <=> Schmölln, Förderzentrum	2			X
3	Gößnitz, Bahnhof	Werdau <=> Schmölln	2		X	
		Glauchau <=> Schmölln	2		X	
		Meerane Gewerbegebiet <=> Leipzig	2		X	
4	Treben-Lehma, Bahnhof	Altenburg <=> Treben	2		X	
		Leipzig <=> Treben	2		X	
5	Lucka, Busplatz	Borna <=> Meuselwitz	3			X
6	Meuselwitz, Busplatz	Zeitz <=> Lucka	3			X
		Zeitz <=> Schmölln	3			X
7	Dobitschen	Meuselwitz <=> Altenburg	3			X
		Schmölln <=> Altenburg	3			X

BILD 2: Verknüpfungspunkt Schmölln Bahnhof



TABELLE 5: Verknüpfungspunkte und Verknüpfungsbeziehungen zum Ergänzungsnetz

Nr.	Verknüpfungspunkt/ Haltestelle	Verknüpfungsbeziehung (beide Richtungen)		Kategorie	Verkehrsträger		
		RufBus- Gebiet(e)	verkehrlich relevantes Zentrum (Hauptrelationen)		wichtiger An- schluss Bus – SPNV	Anschluss Bus – SPNV	Anschluss RufBus – Bus
1	Lucka, Busplatz	31	Altenburg, Leipzig, Meuselwitz	3			X
2	Meuselwitz, Busplatz	31, 32	Altenburg, Zeitz, Lucka	3			X
3	Posa	34, 35	Meuselwitz	3			X
4	Dobitschen	35, 36	Altenburg, Meusel- witz, Schmölln	3			X
5	Altkirchen	36	Schmölln	3			X
6	Schmölln	36	Altenburg	3		X	X
7	Altenburg	33, 35, 36	Stadtverkehr, SPNV	3		X	X
8	Großstechau	neu	Schmölln	3			X
9	Beerwalde	neu	Gera, Schmölln	3			X
10	Posterstein	neu	Schmölln	3			X
11	Wettelswalde	neu	Schmölln	3			X
12	Gößnitz	neu	Altenbg., Crimmit- schau, Glauchau	3		X	X
13	Ponitz	neu	Gößnitz, SPNV	3		X	X
14	Ehrenberg	neu	Altenburg	3			X
15	Ehrenhain	neu	Altenburg	3			X
16	Nobitz	neu	Altenburg	3			X
17	Langenleuba-Niederhain	neu	Altenburg	3			X

2.3.5 Anschlusssicherung

Zur Qualitätssicherung von attraktiven Anschlüssen an Verknüpfungspunkten ist eine technische Anschlusssicherung umzusetzen. Dafür werden Regeln für die einzelnen Anschlussrelationen definiert und im genutzten Regio-RBL-System durch das StPNV-VU hinterlegt und aktiviert. Dadurch wird gewährleistet, dass ein Anschluss auch bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten des Zubringers innerhalb der im Regio-RBL konfigurierten Grenzen durch das System technisch gesichert und der Abbringer-Bus somit entsprechend aufgehalten wird.

In der Regel sind die Anschlüsse an sämtlichen in den TABELLEN 4 und 5 aufgeführten Verknüpfungspunkten bei allen relevanten Fahrten der genannten Relationen durch das Regio-RBL-System zu sichern, soweit es sich um fahrplanmäßige Anschlüsse handelt. Darüber hinaus sind weitere wesentliche Anschlüsse zwischen Bus und Bus/RufBus - in Abhängigkeit des durch die Fahrgäste gemeldeten tatsächlichen Bedarfs - durch das Regio-RBL-System grundsätzlich bei allen fahrplanmäßigen Verknüpfungen abzusichern.



Im Falle der verspäteten Ankunft des Zubringerfahrzeugs (Zug, S-Bahn, Bus bzw. Ruf-Bus) hat das Abbringerfahrzeug (Bus bzw. RufBus) zur Einhaltung des Anschlusses entsprechend der Weisung aus dem Regio-RBL-System abzuwarten („Aufhaltezeit“).

Als Orientierung wird mit Rücksicht auf andere Fahrgäste, die keine Umsteiger sind, eine Aufhaltezeit des Abbringerbusses von maximal fünf Minuten festgesetzt (Orientierungswert für den Tagesverkehr). In Abhängigkeit von Verkehrstag und –zeit können bedarfsweise längere (z. B. im Spät- oder Wochenendverkehr) bzw. kürzere (z.B. im Berufsverkehr) Aufhaltezeiten vorgesehen werden. Der Disponent sollte im Bedarfsfall insbesondere bei der letzten Fahrtmöglichkeit am Tag durch Verlängerung der Aufhaltezeit(en) entsprechend eingreifen (manuelle Disposition).

Die Anschlussverbindungen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr und den StadtBus-, PlusBus- sowie TaktBus-Linien sind in 95 % der Fälle zu sichern. Die Datenpflege der Anschlussbeziehungen im Rahmen der RBL-Systeme obliegt dem betreffenden Verkehrsunternehmen.

Besteht bereits Sichtkontakt mit dem verspäteten Zubringer-Verkehrsmittel, ist der Anschluss in jedem Fall sicherzustellen, auch wenn die maximal einzuhaltende Wartezeit dabei leicht überschritten wird.

Eine aufgrund der Regelungen zur Anschlusssicherung verspätet begonnene bzw. fortgesetzte Fahrt gilt als pünktlich.

2.3.6 Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung im Landkreis Altenburger Land wird in der Regel innerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs erbracht (Durchführung des „Schülerverkehrs“ als öffentlicher Linienverkehr). Freigestellte Schülerverkehre bzw. die Beförderung mittels sogenannter Schülerfahrzeuge 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 Altenburger Land“ in ihrer aktuellsten Version zu berücksichtigen. Das Thüringer Schulgesetz ist in Hinblick auf die Zeiten für den Schulweg sowie auf Änderungen von Schulstandorten in seiner aktuellsten Version zu beachten.

Die folgenden Mindestfestsetzungen aus TABELLE 6 sind u.a. einzuhalten:

TABELLE 6: Mindestanforderungen an die Schülerbeförderung

Schulform	Fahrten- häufigkeit je Schultag	maximale Anzahl der Umsteigevorgänge	max. Schulweg- zeit*	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/ regionale För- derzentren	1 Anfahrt 2 Rückfahrten	1	60 min	
Berufsbildende Schulen	Keine Festsetzungen			

Quelle: *Thüringer Schulgesetz (ThürSchulG).

Ausnahmen von diesen Festlegungen sind möglich, sofern sich Wohn- bzw. Schulstandorte abseits von Siedlungsschwerpunkten befinden.

Grundsätzlich ist die Organisation und Umsetzung des Schulbetriebes Aufgabe der jeweiligen Schulleiter in Abstimmung mit dem staatlichen Schulamt Ostthüringen in Gera. Zur Vermeidung von Verkehrsspitzen ist nach Möglichkeit eine Staffelung der Schulanfangs- und -schlusszeiten mit den Schulträgern und Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die Schulträger, die Schulen und der Landkreis Altenburger Land übernehmen gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung.

In Vorbereitung der Wege zur Schule und zurück mit dem öffentlichen Personennahverkehr führt das Verkehrsunternehmen mit Vorschulkindern und Kindern der 1. Klassen ein Praxistraining im Rahmen des Projekts „Busschule des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds“ durch.

2.3.7 Regionalbedeutsame Ziele

Als regionalbedeutsame Ziele innerhalb des Landkreises Altenburger Land werden Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächige Industrie- und Gewerbestandorte, Freizeitziele, touristische Ziele, Hotels, medizinische Einrichtungen, Arbeitsagenturen/kommunale Jobcenter, Verwaltungsstandorte sowie Berufsschulen/Volkshochschulen definiert, **soweit deren Bedeutung über lokale Belange hinausgeht.**

Die spezifischen Standorte der regionalbedeutsamen Ziele sind in der KARTE 2 verortet und in den ANLAGEN 5 bis 12 bezüglich deren aktueller Anbindung an den ÖPNV detailliert dargestellt.

Bei den touristischen Zielen wird das Ziel Z 4-5 des Regionalplans Ostthüringen (RPO) „Gemeinden mit überörtlich bedeutsamen Tourismusfunktionen“ beachtet. Für den Bereich des Landkreises Altenburger Land wird hier Meuselwitz benannt. Für Meuselwitz wurden im vorliegenden Nahverkehrsplan 6 touristische Ziele als regional bedeutsam eingestuft und deren Erreichbarkeit gemäß dem Grundsatz G 3-21 RPO in ANLAGE 7 bzw. ANLAGE 8 des vorliegenden Nahverkehrsplans untersucht.

Im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Ausschöpfung von vorhandenen Verkehrsnachfragepotenzialen ist ein entsprechendes ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Für die Erreichbarkeit bzw. Anbindung der regionalbedeutsamen Ziele wird festgesetzt, dass diese mindestens durch Linien des SPNV, des Grundnetzes 1. Ordnung oder des Stadtverkehrs anzubinden sind. Bei bestimmten Zielkategorien ist auch eine bedarfsorientierte ÖPNV-Anbindung als Mindeststandard ausreichend (ggf. als RufBus).

Die spezifischen Zielvorgaben je nach regionalbedeutsamem Ziel (Kategorie) sind in der nachfolgenden TABELLE 7 dargestellt. Das regionalbedeutsame Ziel gilt als erschlossen, wenn eine Haltestelle innerhalb des spezifischen 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 1 zu integrieren und nur in besonderen Ausnahmen gesonderte Linien zur Anbindung von regionalbedeutsamen Zielen einzurichten.

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 und die touristischen Ziele ganzjährig angebunden (z.B. Museen). Ausnahmen können für Ziele gelten, die nur ein saisonal beschränktes Angebot aufweisen (z.B. Hasselbacher See, Hainbergsee, Erholungspark Pahlma). In solchen Fällen sind gesonderte Abstimmungen mit dem Aufgabenträger durchzuführen.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirken gemeinsam darauf hin, dass die ÖPNV-Erreichbarkeit von Freizeitzielen sowie touristischen Zielen in den entsprechenden Informationsquellen der Tourismusbranche kommuniziert wird.

Festsetzungen zur ÖPNV-Erreichbarkeit der außerhalb des Landkreises Altenburger Land liegenden Freizeitziele erfolgen im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans nicht.

KARTE 2: Regionalbedeutsame Ziele im Landkreis Altenburger Land

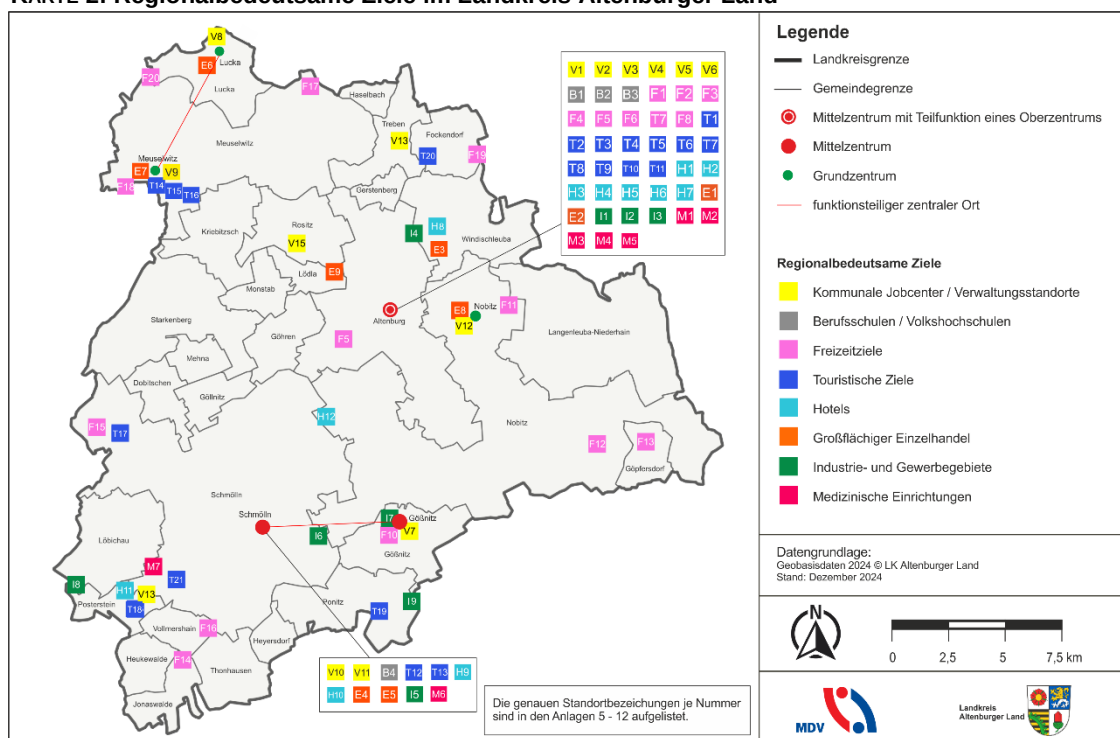


TABELLE 7: Mindestfestsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

Regionalbedeutsames Ziel (Kategorie)	Angebotsqualität: Mindeststandard [Bei Anbindung an ggf. vorhandene höherwertige Netzkategorie immer erfüllt.]	Erschließungsradius	Besonderheiten
bedeutsame Einzelhandelsstandorte	Grundnetz 1. Ordnung bzw. Stadtnetz	300 m	Anbindung an Sonn-/Feiertagen nicht erforderlich, Öffnungszeiten beachten.
Industrie- und Gewerbestandorte	Bedarfsorientiert [mind. Taktbusniveau, ggf. als RufBus]	500 m	Ergänzung von Verstärkerfahrten zu den ortsüblichen Arbeitszeiten, ggf. als RufBus.
Freizeitziele [ggf. nur saisonales Angebot]	Grundnetz 1. Ordnung bzw. Stadtnetz	500 m	zusätzlich 4 Fahrtenpaare am Samstag, Sonntag und Feiertag, ggf. als RufBus
Touristische Ziele [ggf. nur saisonales Angebot]	Bedarfsorientiert [Ergänzungsnetz]	500 m	
Hotels (inkl. Jugendherberge)	Bedarfsorientiert [mind. Taktbusniveau, ggf. als RufBus]	500 m	
Medizinische Einrichtungen sowie Berufsschulen, Volkshochschulen	Grundnetz 1. Ordnung bzw. Stadtnetz	300 m	Öffnungszeiten beachten. Gegebenenfalls Anbindung nach Bedarf bis 22 Uhr.
Arbeitsagenturen, kommunale Jobcenter, Verwaltungsstandorte	Grundnetz 1. Ordnung bzw. Stadtnetz	300 m	Anbindung an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen nicht erforderlich. Öffnungszeiten beachten.

2.3.8 Öffentlichkeitsarbeit

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 stetig zu verringern und das Angebot für alle Menschen einfach und transparent nutzbar zu machen. Aus diesem Grund erfolgt die Öffentlichkeitsarbeit in enger Abstimmung mit dem MDV und es sind folgende Festsetzungen (TABELLE 8) einzuhalten:

TABELLE 8: Anforderungen an die Öffentlichkeitsarbeit

Einheitlicher und integrierter Marktauftritt
- Corporate Design: Für ein intuitives Verständnis der ÖPNV-Angebote soll ein MDV-weites Corporate Design hinsichtlich aller Informationsmedien sowie der ÖPNV-Gesamtpräsentation angewendet werden. Dieses muss Querverweise bzw. Anknüpfungspunkte zu den Informationsmedien der weiteren ÖPNV-Akteure im Landkreis Altenburger Land bieten (Verkehrsunternehmen, SPNV-Aufgabenträger), so dass sich der (potenzielle) Nutzer über das Gesamtangebot des ÖPNV leicht informieren kann. Hauptaufgabenfeld sind dabei v.a. die Fahrgastinformation an Haltestellen, in Fahrzeugen und die Nutzung entsprechender analoger und digitaler Medien. Zudem sind Anforderungen der Barrierefreiheit stets zu beachten und umzusetzen. - Kooperation: Für alle Belange der Information und Kommunikation ist eine enge Zusammenarbeit der ÖPNV-Akteure zu gewährleisten. Insbesondere bei neuen Informationsprodukten und Kampagnen muss eine Abstimmung des regionalen Verkehrsunternehmens mit dem Landkreis, dem MDV, anderen betroffenen Verkehrsunternehmen (Bus/Bahn) und ggf. dem SPNV-Aufgabenträger stattfinden. - Einheitliche Beschilderung der Haltestellen: 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.
Informationsmedien
Fahrpläne sind vor Beginn der Fahrplanperiode einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen zu veröffentlichen. Die Fahrplantabellen der verknüpfungsrelevanten Linien haben die möglichen Anschlussbeziehungen in den Hauptumsteigerelationen – auch zum SPNV – zu enthalten. Die Veröffentlichung der Fahrplanmedien muss in Abstimmung mit dem MDV erfolgen. Veränderungen und Ergänzungen müssen mindestens im Internet (insbesondere beim Verkehrsunternehmen sowie MDV/INSA) bekannt gegeben werden.



- digitale Medien: Das Verkehrsunternehmen hat eine ansprechende und zeitgemäße Internetseite mit den ÖPNV-Angeboten, insbesondere den Fahrplänen, Fahrplanänderungen und Tarifinformationen sowie einer digitalen Fahrplanauskunft zu veröffentlichen. Eine Weiterleitung (Link) zum MDV ist präsent auf diesen Internetseiten zur Verfügung zu stellen.
Für den ÖPNV im Landkreis Altenburger Land ist eine digitale Informationsquelle per Smartphone-App bereitzustellen. Dies erfolgt über die App MOOVME bzw. weitere Mobilitäts-Apps. Neben Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und Fahrplanabweichungen ist auch der Ticketkauf zu gewährleisten. Das im Landkreis tätige Verkehrsunternehmen haben den Betrieb der Mobilitätsapp MOOVME zu unterstützen.
Die Anforderungen der digitalen Barrierefreiheit sind zu berücksichtigen (RL (EU) 2019/882, RL (EU) 2016/2102).
- Persönliche Beratung: Für die persönliche Beratung von Menschen hinsichtlich der ÖPNV-Angebote im Landkreis Altenburger Land befürwortet der Landkreis die mobile Beratung des MDV. Darüber hinaus hat das Verkehrsunternehmen telefonische Beratungen zum ÖPNV während der Betriebszeiten anzubieten. Weiterhin steht für telefonische Fahrplanauskünfte das MDV-Infotelefon zur Verfügung.
- Störungen: siehe KAPITEL 2.3.11 Betriebsablauf und Sicherheit

Haltestelleninformation

- An den Haltestellen hat das Verkehrsunternehmen die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, übersichtlicher, lesbarer und sauberer Weise anzubringen. Die Fahrplanaushänge sind gemäß den gesetzlichen Regelungen des PBefG zu gestalten. Zudem sind an Haltestellen Hinweise auf das MDV-Auskunftsportal, ggf. vorhandene On-demand-Verkehre (RufBus), das Servicetelefon des bedienenden Verkehrsunternehmens und des MDVs sowie ein QR-Code zur Mobilitätsapp MOOVME darzustellen. In den Aushangfahrplänen soll auf bestehende Umsteigemöglichkeiten bzw. Anschlussbeziehungen 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 bzw. Ersatz vorzunehmen.
- Informationen zu außerplanmäßigen Fahrplanabweichungen sind mindestens eine Woche vor Änderungstermin an den betreffenden Haltestellen auszuhängen.
- An besonders stark frequentierten Haltestellen sind detaillierte Informationen vorzusehen, um den Fahrgästen den Systemzugang zu erleichtern.
- Das „Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“, der „Leitfaden für die Barrierefreiheit im ÖPNV im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ sowie der aktuelle Stand der Technik bei der baulichen Gestaltung von Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit sind beim Neubau bzw. Ersatzneubau zu berücksichtigen.

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 Betriebspersonal sein Bild vom Unternehmen und vom ÖPNV. 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 umfassende Kenntnisse zum Fahrplan, Verbundtarif und Fahrausweisangebot sowie sonstigen Dienstleistungen der Verkehrsunternehmen im MDV. 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 Mitarbeitenden des Verkehrsunternehmens bieten Menschen mit Unterstützungsbedarf ihre Hilfe bei der Nutzung des ÖPNV an.

Beschwerdemanagement

- Das Verkehrsunternehmen im Landkreis Altenburger Land sowie der MDV sind für die Menschen hinsichtlich deren Belange bezüglich des ÖPNV erreichbar. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, jeden Kontakt zu dokumentieren und fachgerecht zu bearbeiten (innerhalb von 14 Tagen). Dem Aufgabenträger ist jährlich bis spätestens 30.06. eine Auswertung der eingegangenen Hinweise und Beschwerden des Vorjahres hinsichtlich deren Häufigkeit, Inhalt sowie deren Bearbeitung zu übermitteln.
- Zur Qualitätssicherung und zur Förderung der Kundenzufriedenheit ist ein digitales Beschwerdemanagement zu führen und bei Bedarf weiterzuentwickeln. Dieses soll es ermöglichen, Mängel in der ÖPNV-Dienstleistung frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.
- Alle Eingaben und Hinweise der Menschen zum ÖPNV unterliegen dem allgemeinen Datenschutz und sind unter Berücksichtigung der gültigen Regelungen weiter zu verarbeiten.

Kundenbindung und Neukundengewinnung
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.
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 dem Verkehrsunternehmen und dem MDV spezifische Kampagnen. Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans setzt sich der Landkreis Altenburger Land im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit für folgende Themen ein: (1) zu den ÖPNV-Projekten „Regionalverkehr verbindet“ und „Neuer Stadtverkehr Altenburg“ (2) Vermarktung von flexiblen Bedienformen (3) betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) (4) Öffentlichkeitsarbeit zum ÖPNV-Angebot
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.

2.3.9 Tarif und Vertrieb

Innerhalb des Landkreises Altenburger Land ist im straßengebundenen ÖPNV auf allen Linien von MDV-Verkehrsunternehmen der Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds GmbH (MDV) anzuwenden. Die Beschlussfassung über die anzuwendenden Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des MDV-Tarifs erfolgt über die Gremien des MDV. Bei aus dem MDV-Gebiet ausbrechenden Verkehren von MDV-Verkehrsunternehmen kommt der eigene Haustarif des Verkehrsunternehmens zur Anwendung. Bei einbrechenden Verkehren von Nicht-MDV-Verkehrsunternehmen im StPNV kommt der Tarif des jeweiligen benachbarten Kooperationsraums bzw. der eigene Haustarif, auch bei einem eventuellen Binnenverkehr im Altenburger Land, zur Anwendung. Ebenfalls ist der Tarif des Deutschlandtickets (inklusive D-Semesterticket und D-Jobticket) anzuwenden.

Darüber hinaus sind die folgenden Festlegungen umzusetzen (TABELLE 9):

TABELLE 9: Festlegungen zum Tarif

Tarifentwicklung und Wirtschaftlichkeit
- Der Tarif im Gebiet des MDV ist grundsätzlich beizubehalten. Vor dem Hintergrund ständig steigender Kosten und um die Finanzierbarkeit des ÖPNV sicherzustellen sowie den Aufgabenträger zu entlasten, sind bei Bedarf Tarifanpassungen vorzunehmen. Diese sind jedoch für den Fahrgast sozial vertretbar zu gestalten. - Der Aufgabenträger führt unter Mitwirkung des MDV und des StPNV-Verkehrsunternehmens eine kontinuierliche Evaluation des MDV-Tarifs durch und wirkt auf eine kundenorientierte Weiterentwicklung des Tarifs unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse und technischer Neuerungen hin. - Der Aufgabenträger unterstützt das Verkehrsunternehmen bei der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Effizienz. Dies beinhaltet u.a. den verstärkten Einsatz flexibler und bedarfsgesteuerter Bedienformen. Sollten Veränderungen in den Tarifzonen erforderlich werden, ist maximale Tarifgerechtigkeit anzustreben. - Das Verkehrsunternehmen muss sich am geltenden Einnahmeaufteilungsverfahren beteiligen.
Anerkennung von Länder-Tickets und möglichen Sondertickets
- Die Anerkennung der überregionalen Tarife: Sachsen-Anhalt-Ticket/Sachsen-Ticket und Thüringen-Ticket ist durch die betreffenden Verkehrsunternehmen zu gewährleisten. - Außerdem werden ggf. weitere festgelegte Sonder-Ticketformen anerkannt.
Fahrscheinerwerb
Folgende Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs sind vorzuhalten: - Erwerb beim Fahrpersonal des StPNV-Fahrzeugs (Bus) - Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter/Verkehrsunternehmen) - Vertriebspartner (z.B. Kioske)

- MDV-Infomobil
- Handy-App (MOOVME, DB Navigator, Leipzig Move, INSA, ...)

Der Fahrkartenverkauf muss in den Kraftomnibussen und im Vorverkauf angeboten werden. Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre durchführen, haben den Kunden bei Fahrtantritt jederzeit die Möglichkeit einzuräumen, einen Fahrausweis für die gesamte Reisekette im MDV im Fahrzeug zu erwerben.

Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung

- In der Stadt Altenburg soll mindestens ein Kundencenter durch das Verkehrsunternehmen betrieben werden. Die Öffnungszeiten des Kundencenters sind kundenfreundlich zu gewährleisten.
- Der Landkreis Altenburger Land befürwortet ein durch die Unternehmen oder Dritte (z. B. Reisebüros) vorgehaltenes Netz von Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung. Für den stationären, personenbedienten Verkauf an gemeinsamen Standorten (Verknüpfungspunkte Zug/Bus) sind aus Gründen der Transparenz und Vereinfachung für den Fahrgast möglichst Kooperationen zwischen den Busunternehmen und den SPNV-Unternehmen anzustreben.

Fahrradmitnahme

- Für Fahrten mit Kraftomnibussen, welche für die Fahrradmitnahme geeignet sind, ist für das Fahrrad eine Extrakarte nach MDV-Tarif zu lösen.

2.3.10 Infrastruktur und Fahrzeuge

Im Hinblick auf die Infrastruktur im StPNV sind neben den Anlagen für den Betrieb hauptsächlich die Haltestellen von elementarer Bedeutung.

Die Haltestellen stehen als Zugangspunkt zum StPNV dabei nur in Hinblick auf den Haltestellenmasten (mit zugehörigem Verkehrszeichen) und den damit unmittelbar zusammenhängenden Einbauten in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens. Die Haltestellenaufstellfläche bei Bushaltestellen obliegt dagegen der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen sind die Anforderungen aus KAPITEL 2.3.12 zu beachten. Für den Abbau von Zugangshemmnissen im StPNV sind kurze Haltestellenabstände zu realisieren (siehe KAPITEL 2.3.2). Das StPNV-Verkehrsunternehmen übernimmt die gesetzlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Haltestellen (insbesondere gem. BOKraft, §5b Straßenverkehrsgesetz).

Das Verkehrsunternehmen hat für die Haltestellen eine Mindestausstattung vorzusehen. Für die Halstellenausstattung gilt das „Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund“ (MDV-Handbuch, Anlage 7.02) in der jeweils geltenden Fassung. Zur Fahrgastinformation an Haltestellen siehe KAPITEL 2.3.8. Aktuelle Fahrpläneinformationen inklusive Liniennetzplan gehören zum Standard.

Zusätzlich wird im Landkreis Altenburger Land der Ausbau wichtiger StPNV-Haltestellen mit einer dynamischen Fahrgastinformation (optisch und akustisch) angestrebt. Derzeit sind an folgenden Haltestellen bereits DFI-Anzeigen verbaut:

- Altenburg, Bahnhof
- Altenburg, Theater
- Schmölln, Bahnhof
- Schmölln, Markt
- Meuselwitz, Busplatz

Darüber hinaus wird die Ausrüstung folgender Haltestellen mit DFI-Anzeigen künftig angestrebt (je nach verkehrlicher Bedeutung große DFI-Übersichtsanzeiger oder kleinere Lösungen):

- Lucka, Busplatz
- Posa, Schule
- Dobitschen, Wendeschleife
- Altkirchen, Wendeschleife

- Gößnitz, Bahnhof
- Nobitz, Schule
- Ehrenhain, Kurt-Pester-Platz
- Langenleuba-Niederhain, Wartehalle

BILD 3: DFI-Anzeige in Altenburg Bahnhof

Für die Betriebshöfe sind im Zusammenhang mit der Einführung alternativer Antriebe die notwendigen Ausrüstungen vorzusehen.

Für die im Landkreis Altenburger Land eingesetzten Fahrzeuge des Buslinienverkehrs gelten spezifische Festsetzungen (Mindeststandards). Diese Anforderungen an Fahrzeuge sind sowohl vom Linienverkehrsunternehmen, das in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises ist, 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 2.3.12 zu beachten.

Für Fahrzeuge im Buslinienverkehr mit einer Länge ab 12 m gelten die in den folgenden ABBILDUNGEN 3 bis 5 dargestellten Mindeststandards. Für Fahrzeuge, die ausschließlich oder weitestgehend für flexible Bedienformen eingesetzt werden, sind Abweichungen von den Mindeststandards zulässig.

ABBILDUNG 3: externe Anforderungen an Linienbusse im Landkreis Altenburger Land

BOKraft: gesetzliche Vorschriften (Auszug)	§17: zuverlässige Fahrzeuge §18: Ausrüstung §19: Zeichen und Ausrüstungsgegenstände	§33: Kennzeichnung und Beschilderung - Stirnseite mit Zielschild: Endpunkt, Liniennummer, ggf. Fahrweg - rechte Längsseite mit Streckenschild: Ausgangs- und Endpunkt, Liniennummer, Fahrweg (Zwischenziele) - an Fahrzeugen mit 9 bis 35 Fahrgastplätzen genügt Zielschild - Rückseite: Liniennummer - Erkennbarkeit von Zielschild, Streckenschild und Liniennummer bei Dunkelheit
	§20: Beschriftung - Name und Betriebssitz des Unternehmers - Bezeichnung der Türen	§34: Sitzplätze für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen gute Kenntlichmachung dieser Sitzplätze durch ein Sinnbild
	§21: Verständigung mit dem Fahrzeugführer Verständigungseinrichtungen zur Mitteilung des Halteauftrags bzw. Haltewunschs	§35: Übersicht über Linienverlauf und Haltestellen an gut sichtbarer Stelle im Fahrzeug: Übersicht über den Linienverlauf und über die Haltestellen
	§22: Stehplätze Stehplätze im Linienverkehr zulässig	
MDV-Handbuch: Festlegungen der Mitglieder	MDV-Handbuch: Fahrgastzählsysteme - Anlage 5.01 Erfüllung der Anforderungen der Automatischen Fahrgastzählsysteme: Zentralgerät, Tür-Komponenten, Sensorsystem, Bedienung, Haltestellenerkennung, Einbaubedingungen, etc.	MDV-Handbuch: Technische Anforderungen Anlagen 3 und 6.01 Erfüllung der Anforderungen und Nutzung: - zum Fahrkartenverkauf und -kontrolle: Sortiment, Technik, Zahlungsmittel - zur Vertriebsstechnik: Bordrechner, E-Ticketing, Entwerter - zu Telematiksystemen: automatische Haltestellenansage, Anzeige nächste Abfahrten an beliebiger Haltestelle, Anschlusssicherung, Echtzeitdatengenerierung, etc.

ABBILDUNG 4: Festsetzungen zur Werbeflächenplatzierung für Linienbusse

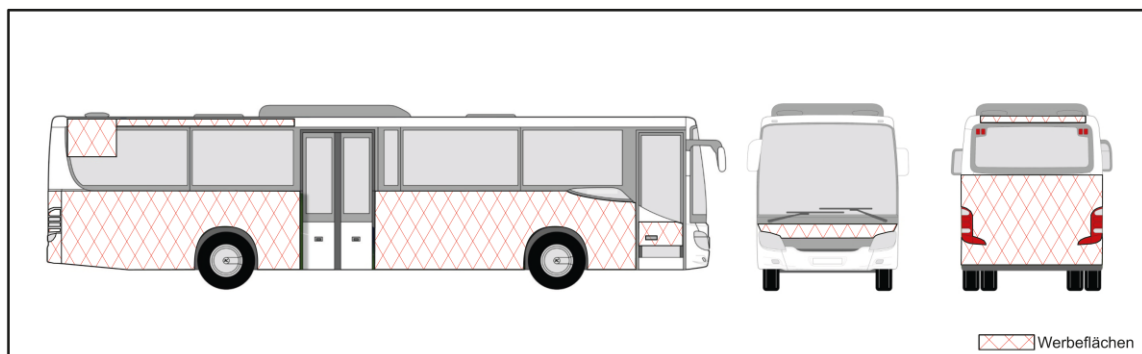


ABBILDUNG 5: Fahrzeuganforderungen im Linienbusverkehr des Landkreises Altenburger Land

NVP LK ABG: Festsetzungen im Linienbusverkehr	Allgemein - Zum Einsatz kommen Niederflrfahrzeuge mit bedarfsgerechter Gefäßgröße (Standard-, Midi-, Gelenkbus) und barrierefreier Ausstattung gem. TABELLE 14. - 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.	Haltestellenansage/ -anzeige - Alle Busse sind mit einer optischen (Innen-LCD-Bildschirm, mindestens 29") und akustischen Haltestelleninformation (mit automatischer Anpassung an den Geräuschpegel) auszustatten, durch welche automatisiert die Ansage und Anzeige der jeweils nächsten Haltestelle sowie von wichtigen Umsteigemöglichkeiten erfolgt. - in Klein-Fahrzeugen (<16 Personen) sind abweichend davon direkte Ansagen durch das Fahrpersonal zulässig

	Sauberkeit und Fundsachen - Für saubere Fahrzeuge 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 erfolgt in einem festgelegten Reinigungsturnus.	Fahrradmitnahme - Möglichkeit der Fahrradmitnahme von 2 Fahrrädern in allen Bussen in Abhängigkeit der Auslastung¹⁰ (außer Kleinbusse) - auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Relationen (insbesondere PlusBus) sind bei sich abzeichnendem Bedarf besondere Kapazitäten zur Fahrradmitnahme vorzuhalten.
	Komfort - fahrgastorientierte Platzkapazitäten (primär Sitzplätze) - regelmäßige Wartung und Reinigung für einen ansprechenden Gesamteindruck - pro 4 Sitzplätze ist ein Haltewunschtaster vorzusehen - bei Neufahrzeugen ist pro 4 Sitzplätze ein USB-Steckplatz zur Stromversorgung für mobile Endgeräte der Fahrgäste, jedoch sind insgesamt mindestens 5 USB-Steckplätze, vorzusehen - Mindestens 50 % der Kraftomnibusse sollen über eine Zählleinrichtung verfügen. - bei Neufahrzeugen soll ein Fahrgastzählsystem in jedem neuen Bus vorgesehen werden - kostenloser Internetzugang für Fahrgäste mittels WLAN - komfortable Heizung und Belüftung des Fahrgastraums in allen Bussen - bei Neufahrzeugen: vollständige Klimatisierung des Fahrgastraums - Fahrausweisverkauf: durch Buspersonal i.d.R. mittels Bordrechner, sonst mittels mobilem Handverkaufsterminal	Corporate Design - PlusBus-Markierung in der Frontanzeige bei Fahrzeugen von PlusBus-Linien - Fahrzeuge, die als flexible Bedienformen oder/und von Subunternehmern eingesetzt werden, müssen eindeutig als Fahrzeuge des ÖPNV gekennzeichnet sein (analog Anlage 4). - für landkreiseigene ÖPNV-Kampagnen sind Werbeflächen an mindestens 5% der Busflotte vorzusehen: es sind die Anforderungen gemäß MDV-Handbuch, Anlage 7.01 zu erfüllen - Außenwerbung ist nur an den Flächen gemäß ABBILDUNG 4 zulässig - Bus-Kennzeichnung im Außenbereich durch das Logo des Verkehrsunternehmens und Verbundkennzeichnung
	Videoüberwachung - Mindestens 70 % der Kraftomnibusse sollen über eine Anlage zur Videoüberwachung mit Aufzeichnungsfunktion verfügen. - Alle neu beschafften Kraftomnibusse sollen über eine Anlage zur Videoüberwachung mit Aufzeichnungsfunktion verfügen.	Technische Ausstattung zur Bevorrechtigung alle als StadtBus eingesetzten Busse sollen über Einrichtungen zur Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) verfügen
	Sicherheitssysteme Die Inhalte der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 sind zu berücksichtigen. Für im ÖPNV eingesetzte Fahrzeuge sind die nachfolgend benannten technischen Sicherheitssysteme bei Neufahrzeugen vorgeschrieben: - Abbiegeassistent - Spurhaltewarnsystem - Warnmechanismen bei Müdigkeit und Ablenkung des Fahrers (zum Beispiel, wenn er sein Smartphone während der Fahrt nutzt) - Rückwärtsfahrtsicherheit mit Kamera und/oder Sensoren - Unfalldatenaufzeichnung - elektronische Fahrdynamikregelsysteme - Notbremsassistentensystem	Umwelteigenschaften - Bei der Fahrzeugbeschaffung sind die Vorgaben des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetzes zu beachten. - Neufahrzeuge entsprechen grundsätzlich dem Stand der Technik bezüglich Schadstoff- und Geräuschemissionen, Energieverbrauch und Sicherheit - Neufahrzeuge mit konventionellem Antrieb gewährleisten die Einhaltung der bei der Erstzulassung aktuellsten gültigen EU-Abgasnorm (mind. Euro-6d oder höher). - Erprobung und Einführung mit primärem Fokus auf alternative Antriebe, insbesondere unter Beachtung der Richtlinie 2009/33/EG bzw. Richtlinie (EU) 2019/1161 sowie des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetzes

¹⁰ Gemäß den Regelungen der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des MDV stehen die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Bussen unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten, wobei die Beförderung von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen Vorrang genießt. Im Zweifelsfall liegt die Entscheidung über die Fahrradmitnahme im Ermessen des Fahrpersonals. Die Fahrradmitnahme steht somit im Zielkonflikt mit anderen Nutzungen z.B. bei großem Fahrgastandrang, bei der Beförderung von Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen etc.



2.3.11 Betriebsablauf und Sicherheit

Ein verlässlicher und transparenter Betriebsablauf ist für den StPNV ein wichtiges Qualitätskriterium. Zudem hat das Sicherheitsempfinden für die Fahrgäste einen hohen Stellenwert. Zur Sicherstellung eines fahrgastorientierten StPNV legt der Landkreis Altenburger Land für den Betriebsablauf und für Aspekte der Sicherheit folgende in TABELLE 10 dargestellte Anforderungen fest.

TABELLE 10: Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit

Organisation und Qualitätskontrolle - Die Planung (Linienverläufe, Haltestellen, Taktfrequenz) erfolgt in Abstimmung mit dem Landkreis Altenburger Land durch das Verkehrsunternehmen, ebenso die Beantragung der Liniengenehmigungen. Die Veröffentlichung der Fahrpläne erfolgt durch das Verkehrsunternehmen. - Die Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis Altenburger Land und dem Verkehrsunternehmen wird im Einzelnen in Vereinbarungen geregelt, die insbesondere auch Berichts- und Kontrollverpflichtungen beinhalten. - Das Verkehrsunternehmen hat jährlich, bis spätestens 30. Juni des Folgejahres, einen Qualitätsbericht zu den Qualitätskriterien (ÖDA) vorzulegen. Jährlich erfolgt ein Monitoring zu diesen Kriterien einschließlich der Handhabung des Beschwerdemanagements (formal/inhaltlich). - Der Aufgabenträger kontrolliert stichprobenartig und standardisiert die Qualität der angebotenen StPNV-Leistungen. - Das Verkehrsunternehmen betreibt jeweils mindestens von Montag bis Freitag zwischen 06:00 Uhr – 18:00 Uhr besetzte Betriebsleitzentrale (Leitstelle), die ständig über die Betriebsabläufe im Busverkehr durch ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem informiert ist. Außerhalb dieser Zeiten soll bei Bedarf ein Bereitschaftsdienst sichergestellt werden. Dieser hat die Dispatching-Funktion für den StPNV bei Störungen des Verkehrssystems nach innen und in der Kommunikation nach außen (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst) zu erfüllen. - Das Verkehrsunternehmen ermöglicht zudem eine laufende Überprüfung und das Monitoring des Verkehrsangebots durch den Landkreis, indem diesem jederzeit im Rahmen des Zumutbaren Zugriffe auf die entsprechenden Daten gewährt wird.
Nutzung RBL-System - Zur Steuerung der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Leitstelle, zur Generierung von Echtzeitdaten und zur Sicherung von Anschlüssen ist ein RBL- bzw. ITCS-System zu nutzen. - Dieses bildet die technische Voraussetzung zur Qualitätsabsicherung im öffentlichen Personennahverkehr und kommt insbesondere in den Bereichen Pünktlichkeitskontrolle, Fahrgastinformation (über verschiedene Kanäle) und Anschlusssicherung (verkehrsunternehmensintern sowie –übergreifend) an wichtigen Umsteigepunkten zum Einsatz.
Störfälle und 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 und kurzfristig eine Information der Fahrgäste durch das Verkehrsunternehmen erfolgt: - in den betroffenen Fahrzeugen - an den betroffenen Haltestellen (sofern hier DFI-Anzeigen vorhanden sind) - über alle zur Verfügung stehenden elektronischen Informationskanäle (RBL, DFI-Anzeigen, Auskunftssysteme, angebundene Mobilitäts-Apps) - Der technische Dienst „HIM“ gibt Störungsmeldungen direkt in der Fahrplanauskunft aus. Das Verkehrsunternehmen übergibt die Informationen zu Störfällen in Echtzeit umgehend an das System „HIM“. - Zur Sicherung der Leistungen im Störfall ist ein angemessener Anteil der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten. Gemeldete Störungen von Fahrzeugen auf der Strecke werden innerhalb von 60 Minuten im Regionalverkehr und innerhalb von 30 Minuten im Stadtverkehr durch Bereitstellung eines geeigneten Ersatzfahrzeugs behoben, es sei denn, die darauffolgende Fahrt der betreffenden Linie erfolgt früher oder zu dieser Zeit.
Pünktlichkeit - Durch die 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 verfrühte Abfahrten generell auszuschließen. Als Qualitätsstandard wird festgelegt, dass 90% aller Beförderungsleistungen im StPNV pünktlich sind. - Eine aufgrund der Regelungen zur Anschlusssicherung verspätet begonnene bzw. fortgesetzte Fahrt gilt als pünktlich.

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. Das Verkehrsunternehmen und dessen Mitarbeiter üben das Hausrecht in ihren Fahrzeugen und Einrichtungen aus.
- Das Fahrpersonal hat ggf. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit und den Schutz vor Belästigungen der Fahrgäste von Betreten bis zum Verlassen des Fahrzeuges zu gewährleisten.
- Das Verkehrsunternehmen gewährleistet insbesondere die folgenden Punkte zur Herstellung von Sicherheitsaspekten: Videoüberwachung in den Fahrzeugen, Durchführung von Notrufen, Kraftomnibusse als Rückzugsinsel für in Not geratene Personen, insbesondere Kinder, Abwehr äußerer Angriffe, Unfallvermeidung.
- Die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste sind beim Aus- und Neubau von StPNV-Infrastruktureinrichtungen zu berücksichtigen.

2.3.12 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. 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 werden. 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:

- Haltestellen,
- Fahrzeuge sowie
- 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.

Als Ausgangspunkt für die Anforderungen der 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 des Bundes, 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, 2022: §4).

Auch das Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG) trifft in §5 „Barrierefreiheit“ Regelungen mit Relevanz für den ÖPNV: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Straßen, Wege, Plätze, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, insbesondere Dienstleistungen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.“

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, spezielle Vorgaben in den Förderrichtlinien und gesetzlichen Bestimmungen zu beachten und einzuhalten sind.

Eine Auswahl von Bestimmungen zur Barrierefreiheit findet sich in folgender Übersicht (TABELLE 11):

TABELLE 11: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit

DIN	Regelungen
E DIN 18030 DIN 18040-1 DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen	BOStrab
DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich	BOKraft
DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung	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/EWG
DIN 32976 Blindenschrift	Kommunaler Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen
DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
DIN 32986 Taktile Schriften und Beschriftungen	Kommunikationshilfenverordnung (KHV)
DIN EN 81-70 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen	Verordnung über barrierefreie Dokumente in der Bundesverwaltung (VBD)
DIN Fachbericht 124 Gestaltung barrierefreier Produkte	Barrierefreie Informationstechnik-Verordnung (BITV)
	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)
	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA
	Anhang IV zur Verordnung (EG) 661/2009 i. V. m. UN-ECE Regelung 107
	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Grundsätzlich besteht das Ziel, dass alle StPNV-Ebenen – unter Einbeziehung der Behinderten-/ bzw. Gleichstellungsbeauftragten des Landkreises – barrierefrei geplant sind und sukzessive die Planungen umgesetzt werden. Abweichungen sind tolerabel, solange durch die zuständigen Akteure ein mit dem Landkreis abgestimmtes Maßnahmenkonzept zur Zielerreichung verfolgt wird.

Haltestellen

Damit eine Haltestelle im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss diese die in TABELLE 12 dargestellten Mindeststandards vollständig erfüllen. Erfüllt eine Haltestelle eines oder mehrere der Kriterien nicht, gilt diese als nicht vollständig barrierefrei und muss prinzipiell barrierefrei um- beziehungsweise neugebaut werden.

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

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

TABELLE 12: 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	Ein erhöhter Sonderbordstein ist an allen barrierefreien Türen des Standard-Fahrzeugs vorhanden. Der Abstand zwischen Fahrzeug/Fahrgastraum und Bordsteinkante beträgt max. 5 cm.
Kontrastreiche Gestaltung	Vorhandene Haltestelleneinbauten sind von der Umgebung visuell kontrastierend unterscheidbar.
Bodenindikatorenbasiertes Einstiegsfeld	Es ist ein bodenindikatorenbasiertes, kontrastreiches Einstiegsfeld in der Einstiegszone des Fahrzeugs vorhanden.
Durchgangsbreiten der Haltestelle	Die Durchgangsbreiten zwischen Einbauten und Bussteig (Bahnsteig) betragen mindestens 1,50 m.

Für die systematische Planung und Umsetzung der Barrierefreiheit von Haltestellen, die bisher noch nicht barrierefrei sind, werden die in TABELLE 13 dargestellten Kriterien für eine Priorisierung festgelegt:

TABELLE 13: Priorisierung von Haltestellen

1. Priorität	- Haltestellen an öffentlichen, medizinischen, Bildungs- und Nahversorgungseinrichtungen (möglichst langfristiger Bestand) - Haltestellen an Einrichtungen von Behindertenverbänden/Sozialverbänden - Haltestellen im Zusammenhang mit vorgesehenem grundhaften Straßenausbau oder vorgesehenem Ausbau der Verkehrsnebenanlage
2. Priorität	- Haltestellen an Verknüpfungspunkten, z.B. Busbahnhöfen
3. Priorität	- 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	- verbleibende Haltestellen, die keine Ausnahmen sind

Die festgelegte Priorisierung der einzelnen – noch nicht barrierefrei ausgebauten – Haltestellen bzw. Haltemasten kann ANLAGE 33 entnommen werden.

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 wird ermöglicht, spezifische neue Haltestellen in Einfachbauweise (Anforderungen hierfür siehe Kap. 2.3.2) 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.

Fahrzeuge

Damit ein Fahrzeug im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, muss dieses die in TABELLE 14 dargestellten Mindeststandards vollständig erfüllen. Erfüllt ein Fahrzeug diese Kriterien nicht, gilt es als nicht barrierefrei und muss prinzipiell barrierefrei umgebaut/nachgerüstet werden, oder es ist ein geeignetes Ersatzfahrzeug zu beschaffen. Dies gilt auch für den Fahrzeugeinsatz von Nachunternehmen.

Der Landkreis Altenburger Land hat die Möglichkeit, Ausnahmen für Bestandsfahrzeuge zu gewähren, die nach den oben genannten Mindeststandards nicht barrierefrei sind. Ausnahmen müssen spezifisch beim Aufgabenträger beantragt werden und können nur in Einzelfällen zugelassen werden, insbesondere für Fahrzeuge, welche ausschließlich oder weitestgehend für alternative Bedienformen eingesetzt werden.

Die weitere Umsetzung der Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge erfolgt im Rahmen der Ersatzbeschaffung.

TABELLE 14: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge

Mindeststandard	Definition
Fahrzeugeinstieg und –ausstieg/Niveaugleichheit	- Fahrzeuge mit Niederflureinstieg und Niederflurbereich mind. zwischen Tür 1 und Tür 2 <u>und</u> Kneeling und Klapprampe - visuell kontrastierende Gestaltung der Türen
Visuelle und akustische Informationsvermittlung	- 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	- ausreichende, erreichbare und visuell kontrastierende Haltevorrichtungen - Fußbodenbelag: rutschfest - Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung - mindestens 30% der Sitzplätze, jedoch mindestens 4 Sitzplätze je Fahrzeug (Standard-, Midi- bzw. Gelenkbus) sind stufenfrei erreichbar - Haltewunschtasten (bei Neufahrzeugen mit Brailleschrift) - Mehrzweckfläche für neu zu beschaffende Fahrzeuge ▪ stufenlose Erreichbarkeit der Mehrzweckfläche ▪ Platz für mindestens einen Rollstuhl und einen Kinderwagen

Information und Kommunikation

Damit die Information und Kommunikation im Nahverkehrsraum als barrierefrei gelten kann, müssen die in TABELLE 15 dargestellten Mindeststandards vollständig erfüllt werden. Sind diese Kriterien nicht erfüllt, gelten die betreffenden Informations- bzw. Kommunikationswege als nicht barrierefrei und müssen prinzipiell barrierefrei weiterentwickelt werden.

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.

TABELLE 15: 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, insa.de	- 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 - Die Anforderungen der digitalen Barrierefreiheit sind zu berücksichtigen (RL (EU) 2019/882, RL (EU) 2016/2102).
Informationen an den Haltestellen	- Fahrplanaushang: ▪ visuell stark kontrastierende Darstellung ▪ Schriftgröße mindestens 12 Punkt, serifenlose Schriftart ▪ Anbringungshöhe ca. 1,50 m ▪ Reduktion von Fußnoten auf notwendiges Maß ▪ Darstellung Möglichkeit der Bestellung eines barrierefreien Fahrzeugs (insbesondere bei geplantem Kleinbuseinsatz) - Verwendung von Piktogrammen

Mindeststandard	Definition
	- Nutzung von QR-Codes für Bereitstellung von Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen
Wege des Fahrscheinerwerbs	- Der Fahrscheinerwerb im ÖPNV gilt dann als barrierefrei, wenn den Kunden alternative Vertriebswege in Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips zur Verfügung stehen, z.B.: ▪ Stationäre Verkaufsstellen (Servicecenter) ▪ Fahrer des ÖPNV-Fahrzeugs (Bus) ▪ Vertriebspartner (z.B. Reisebüro) ▪ MDV-Infomobil ▪ Ticketautomat (stationär, Fahrzeuge) ▪ Handy-App („MOOVME“, „INSA“)
Mobilitätsberatung	- 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 ▪ (Beratung über Social-Media) - Das Personal für die persönliche Beratung ist regelmäßig durch das Verkehrsunternehmen speziell für barrierefreie Auskünfte zu schulen.

2.3.13 Datennutzungsrechte

Durch das Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass die Mobilitätsdaten gemäß § 3a PBefG (statische und dynamische Daten) entsprechend den Vorgaben der Mobilitätsdatenverordnung zur Verfügung gestellt werden.¹¹

(„Soll-“) Fahrplandaten, Fahrzeitprognosen (auf Grundlage von Betriebszuständen, also „Ist-Daten“), Störungsinformationen und Tarifdaten sind durch das Verkehrsunternehmen qualitätsgerecht an das in Kooperation mit dem MDV betriebene landesweite Nahverkehrs-Informationssystem „INSA“ weiterzugeben. Dem Betreiber des Systems ist das Recht einzuräumen, diese Daten unbegrenzt an Dritte weiterzugeben. Soweit die Daten tauglicher Gegenstand von Immaterialgüterrechten (beispielsweise Urheberrechten, Patenten) sind, ist das erforderliche Nutzungsrecht zu gewähren.

¹¹ Es läuft derzeit ein Gesetzgebungsverfahren, wonach die §§ 3a – 3 c aus dem PBefG herausgenommen werden sollen und in das Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz (IVSG) integriert werden sollen (Bundratsdrucksache 646/25).



3. BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG

Abweichend zur Gliederung der zurückliegenden Nahverkehrspläne für den Landkreis Altenburger Land werden in den folgenden Unterkapiteln die Bestandsaufnahme und die Bewertung jeweils gemeinsam vorgenommen. Hierdurch sollen Doppelungen vermieden und die Lesbarkeit sowie Übersichtlichkeit des vorliegenden Nahverkehrsplans verbessert werden.

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

Bei Kriterien, für welche in Kapitel 2 Vorgaben und Festsetzungen zur Gestaltung des ÖPNV getroffen wurden, schließt sich an die jeweiligen Ausführungen zur Bestandsaufnahme unmittelbar eine Bewertung an, um den Zielerreichungsgrad zu dokumentieren und ggf. noch bestehende Defizite herauszuarbeiten. In KAPITEL 3.7 wird darüber hinaus die Umsetzung der Maßnahmen aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2021 analysiert.

3.1 Der Landkreis Altenburger Land als Nahverkehrsraum

3.1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

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 – bis auf die eigenständige Gemeinde Nobitz – flächendeckend zu Verwaltungsgemeinschaften zusammen- bzw. an Städte oder an die eigenständige Gemeinde Nobitz als erfüllende Gemeinden angeschlossen haben. Insgesamt umfasst der Landkreis Altenburger Land annähernd 230 Ortschaften (Stand: 2024).

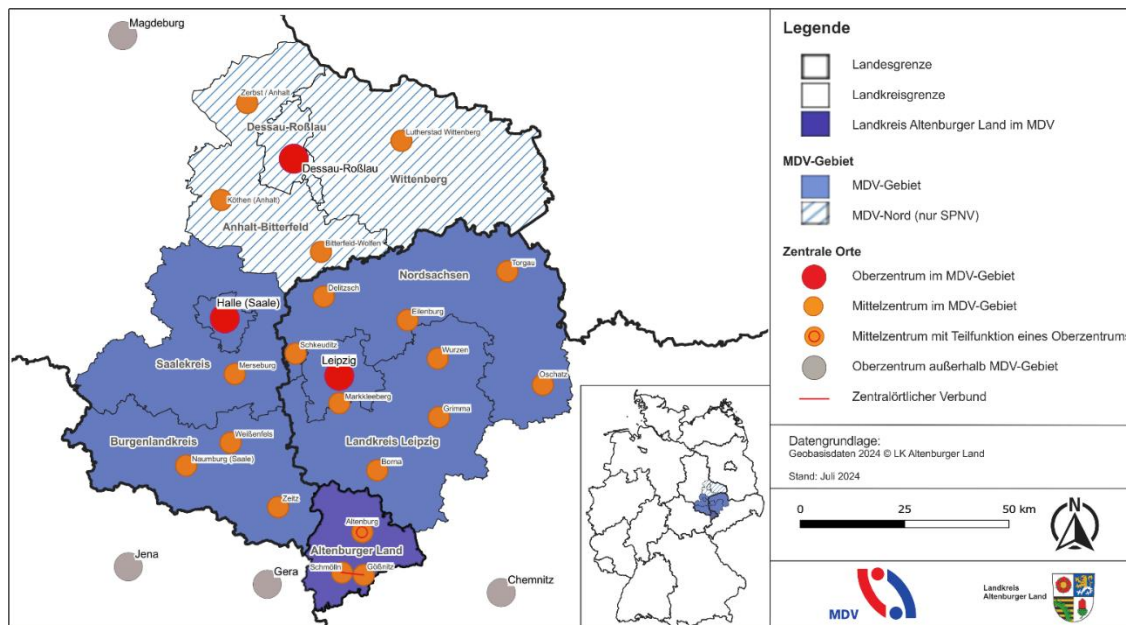
Der Landkreis Altenburger Land ist Aufgabenträger für den straßengebundenen Personennahverkehr im Kreisgebiet. Aufgabenträger für den SPNV ist der Freistaat Thüringen. Sowohl der Landkreis Altenburger Land als auch der Freistaat Thüringen sind Gesellschafter und Verbundpartner im Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV).

Im Nordosten grenzt der Landkreis Altenburger Land an den sächsischen Landkreis Leipzig und im Nordwesten an den Burgenlandkreis in Sachsen-Anhalt, beide Landkreise befinden sich ebenfalls im MDV. Im Südwesten grenzt der thüringische Landkreis Greiz an, im Süden der sächsische Landkreis Zwickau und im Osten der ebenfalls sächsische Landkreis Mittelsachsen. Auch in diesen Bereichen gibt es nennenswerte verkehrliche Verflechtungen. Der Landkreis Altenburger Land berücksichtigt in Hinblick auf die Belange des ÖPNV für eine Landkreisgrenzen übergreifende Zusammenarbeit die Grundsätze und Ziele gemäß des Regionalplans Ostthüringen.



Die räumliche Einordnung des Landkreises Altenburger Land in den MDV-Verbundraum kann in KARTE 3 nachvollzogen werden. Zur zusätzlichen Einordnung in die Planungsregion Ostthüringen kann unter folgendem Link die Karte „Verkehr“ des Regionalplans Ostthüringen eingesehen werden: https://regionalplanung.thueringen.de/fileadmin/user_upload/Ostthueringen/Dokumente/Regionalplan_2025/06_RPO_2025_Karte_3-1.pdf

KARTE 3: Lage des Landkreises Altenburger Land im Gebiet des MDV



3.1.2 Raumstruktur

Die Raumstruktur wird im Wesentlichen geprägt durch das System der Zentralen Orte, Entwicklungsachsen und Raumkategorien. Hierzu sind im Landkreis Altenburger Land das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 bzw. dessen erster Änderung vom 09.07.2024 und der Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen, welcher sich in Fortschreibung befindet und derzeit zur Genehmigung vorliegt, heranzuziehen¹².

Das drei- bzw. vierstufige System der Zentralen Orte, bestehend aus Ober-, Mittelzentrum (ggf. mit Teilfunktionen eines Oberzentrums) und Grundzentrum, repräsentiert verschiedene übergemeindliche Entwicklungs- und Versorgungsfunktionen im jeweiligen Wirkungs- und Verflechtungsbereich. Somit ist die Erreichbarkeit der Zentralen Orte von besonderer Bedeutung. Diese muss im Nahverkehrsplan angemessene Berücksichtigung finden. Als Zentrale Orte für den LK Altenburger Land sind im Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (erste Änderung) folgende Orte festgelegt (TABELLE 16):

TABELLE 16: Übersicht der Zentralen Orte im Landkreis Altenburger Land

Grundzentrum (ggf. funktionsteilig)	Mittelzentrum (funktionsteilig)	Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums	Oberzentrum
- Meuselwitz/Lucka - Nobitz	Schmölln/Gößnitz	Altenburg	-

Quelle: Erste Änderung des Landesentwicklungsprogramms Thüringen 2025 vom 09.07.2024

¹² Die genaue Definition und Funktionsbestimmung der hier verwendeten raumstrukturellen Kriterien kann dem Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 und dem Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Ostthüringen entnommen werden.



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.

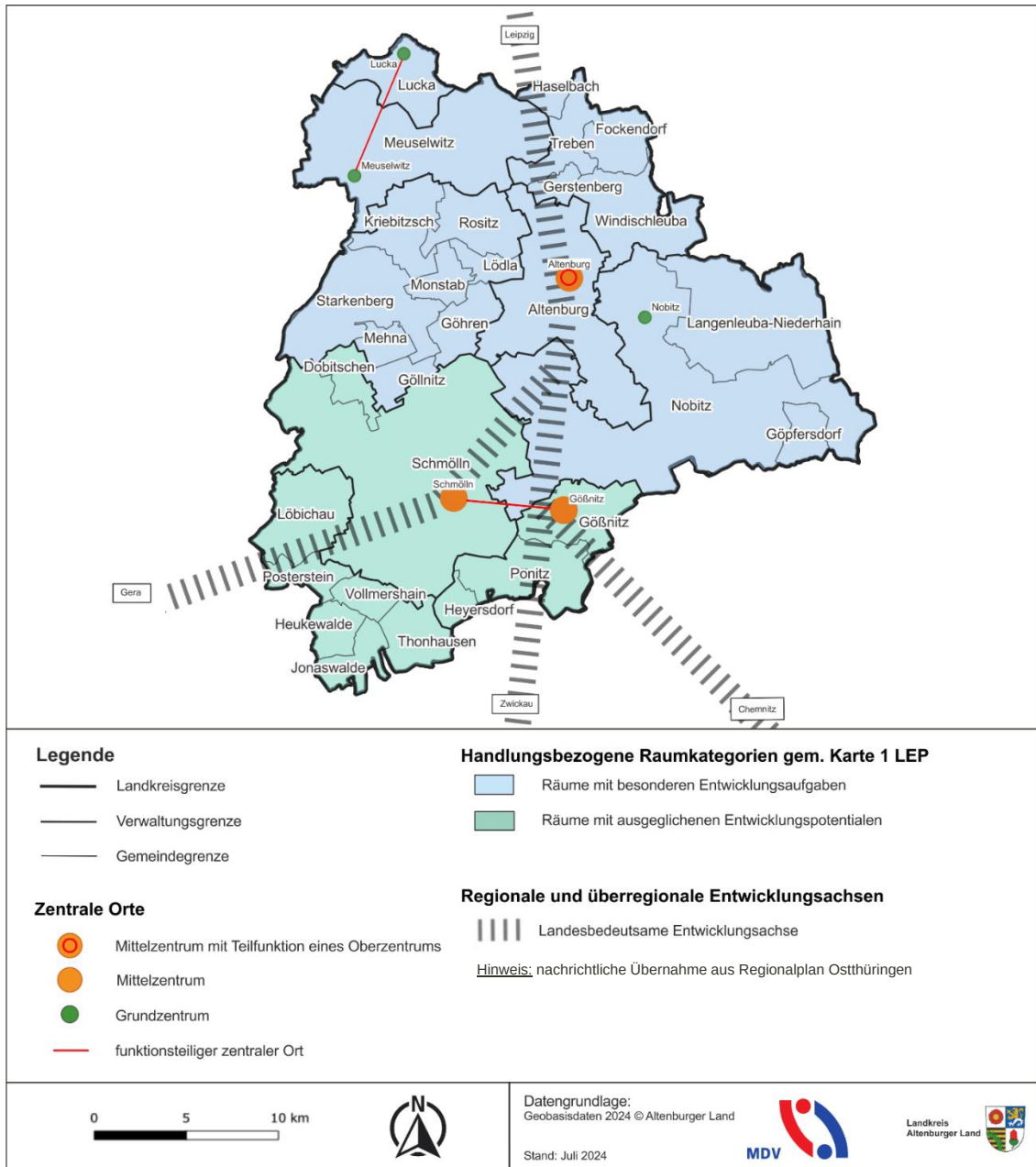
Eine weitere Möglichkeit zur Untergliederung des Landkreises Altenburger Land bieten die handlungsbezogenen Raumkategorien der thüringischen Landesentwicklungsplanung. Das raumordnerische Gebietsraster kann zur Bewertung von Entwicklungsprozessen und strukturellen Unterschieden der Teilräume herangezogen werden, ohne spezielle Gegebenheiten zu vernachlässigen. Die Raumkategorien sind in erster Linie siedlungsstrukturell abgegrenzte Räume, die folgendermaßen unterschieden werden:

- Räume mit besonderen Entwicklungsaufgaben; hier relevant: „Altenburger Land“ als Raum mit besonderen wirtschaftlichen Handlungs- und demografischen Anpassungsbedarfen
- Räume mit ausgeglichenen Entwicklungspotenzialen; hier relevant „Östliches Thüringen“ bzw. „Raum um die A 9/Thüringer Vogtland“ als wirtschaftlich weitgehend stabiler Raum mit demografischen Anpassungsbedarfen
- Räume mit günstigen Entwicklungsvoraussetzungen; im Landkreis Altenburger Land nicht relevant

In KARTE 4 können die Gemeindegliederung, die zentralörtliche Gliederung, die Entwicklungsachsen sowie die Raumkategorien für den Landkreis Altenburger Land nachvollzogen werden.



KARTE 4: Raumstruktur im Landkreis Altenburger Land



3.1.3 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 Einwohnerzahlen, Altersstruktur, Beschäftigten- und Pendler- sowie Schülerzahlen fokussiert. Für den Landkreis Altenburger Land sind die verschiedenen Strukturdaten der Bevölkerung in TABELLE 17 dargestellt.

Ergänzend kann:

- in ANLAGE 13 eine Karte zur Einwohnerdichte,
- in ANLAGE 14 eine Karte zur Beschäftigtendichte am Arbeitsort,
- in ANLAGE 15 eine Karte zur Beschäftigtendichte am Wohnort,
- in ANLAGE 16 eine Karte zu den Auspendlern,
- in ANLAGE 17 eine Karte zu den Einpendlern,
- in ANLAGE 18 eine Karte zum Pendleraufkommen und
- in ANLAGE 19 eine Tabelle zu den Strukturdaten der Kommunen

eingesehen werden.

TABELLE 17: Übersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaats Thüringen		Landkreis Altenburger Land			Freistaat Thüringen		
		2012	2018	2023	2012	2018	2023
Einwohner	insgesamt	94.749	90.118	87.955	2.170.460	2.143.145	2.114.870
	männlich	46.309	44.138	42.719	1.068.127	1.060.814	1.044.781
	weiblich	48.440	45.980	45.236	1.102.333	1.082.331	1.070.089
Fläche in km ²		569	569	569	16.202	16.202	16.202
Einwohnerdichte: EW/km ²		166	158	154	134	132	131
Kommunen (davon Städte)		38 (5)	35 (5)	30 (5)	878 (126)	821 (124)	624 (120)
Altersverteilung	unter 6	3.819	4.003	3.475	103.773	110.961	95.146
	6 bis unter 15	6.050	6.317	6.770	148.528	161.294	175.049
	15 bis unter 18	1.801	2.120	2.233	44.220	52.052	56.211
	18 bis unter 25	4.799	3.823	4.628	139.859	117.982	133.441
	25 bis unter 30	4.678	3.026	2.677	136.030	100.492	86.337
	30 bis unter 65	47.512	43.488	40.113	1.088.126	1.049.074	987.827
	über 65	26.090	27.341	28.059	509.924	551.290	580.859
SV-pflichtig Beschäftigte: am Wohnort		34.500	34.041	33.534	844.262	860.989	852.327
SV-pflichtig Beschäftigte: am Arbeitsort		27.607	27.806	27.816	773.749	805.987	799.544
Einpendler über Kreis- bzw. Landesgrenze		6.263	7.011	7.578	55.960	69.558	72.789
Auspendler über Kreis- bzw. Landesgrenze		13.174	13.269	13.308	127.800	125.227	125.881
Pendleraufkommen ü. Kreis- bzw. Landesgrenze		19.437	20.280	20.886	183.760	194.785	198.670

Quellen: Thüringer Landesamt für Statistik, <https://statistik.thueringen.de/datenbank/>; abgerufen: 15.07.2019; 10.01.2025; 06.02.2025
Bundesagentur für Arbeit, <https://statistik.arbeitsagentur.de/>; abgerufen: 06.02.2025



Aus diesen und den gemeindebezogenen Daten in ANLAGE 19 können unterschiedliche Erkenntnisse gewonnen werden. Im Folgenden werden beispielhaft einige Merkmale erläutert. Der Landkreis Altenburger Land beheimatet circa 4 Prozent aller Einwohner des Freistaates Thüringen.

Innerhalb der 30 Kommunen ist die Stadt Altenburg mit ungefähr 31.000 Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt im Landkreis. Die Gemeinde Heyersdorf ist sowohl hinsichtlich der Einwohnerdichte von knapp 30 EW/km² als auch bezüglich der absoluten Einwohnerzahl von circa 110 EW die am wenigsten besiedelte Kommune im Landkreis Altenburger Land. Die höchste Einwohnerdichte weist die Stadt Altenburg mit 680 EW/km² auf.

Die meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Altenburger Land arbeiten in der Stadt Altenburg (11.240 Personen), wobei sich diese Zahl im Vergleich zum zurückliegenden Nahverkehrsplan um ca. 6 Prozent erhöht hat. Insgesamt sind die Arbeitsplätze der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Landkreises sehr heterogen verteilt. Zwei Drittel aller Kommunen sind Arbeitsort für weniger als 400 Beschäftigte, während 8 Kommunen zwischen 600 und 2.400 Arbeitsplätze aufweisen. In den beiden Städten Schmölln und Altenburg arbeiten ca. 5.400 bzw. 11.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Bei Betrachtung der Pendlerbewegungen im Landkreis Altenburger Land zeigt sich, dass in den Gemeinden Heyersdorf, Mehna und Heukewalde weniger als 100 Personen die Gemeindegrenze zur Ausübung einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung überschreiten und diese Kommunen damit die niedrigste Häufigkeit an Pendlerbewegungen im Landkreis aufweisen. Die meisten Überschreitungen einer kommunalen Gebietsgrenze für die Ausübung einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung hat die Stadt Altenburg mit ca. 12.300 Ein- und Auspendlern. Die Berufspendler stellen, unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel, ein hohes Verkehrsnachfragepotenzial dar.

3.1.4 Schulstruktur

Im Landkreis Altenburger Land besuchten im Schuljahr 2024/2025 ca. 9.600 Schülerinnen und Schüler eine Schule an einem der 42 Schulstandorte. Eine Übersichtskarte zu den Schulstandorten im Landkreis Altenburger Land, differenziert nach Schultypen und Anzahl der jeweils dort Lernenden kann ANLAGE 20 entnommen werden¹³. Die wesentlichen Kenngrößen zur Verkehrsnachfrage in der Schülerbeförderung werden in KAPITEL 3.8.4 dargelegt.

In der Summe besuchten im Schuljahr 2024/2025 mehr als 8.100 Schülerinnen und Schüler eine allgemeinbildende Schule (nicht Berufsschule) im Landkreis Altenburger Land. Hinzu kommen mehr als 1.500 Auszubildende an berufsbildenden Einrichtungen (2 Standorte). Im Vergleich mit dem zurückliegenden Nahverkehrsplan bedeutet dies einen Anstieg der Anzahl an Lernenden um ca. 4 %.

Bei Betrachtung einzelner Schulstandorte im Landkreis zeigt sich, dass die Städte Altenburg (ca. 5.100 Lernende), Schmölln (ca. 1.100 Lernende) und Meuselwitz (ca. 1.100 Lernende) am stärksten frequentiert sind und somit auch eine hohe Bedeutung für die

¹³ In Anlage 20 ist – bezogen auf die Standorte – der Stand ab 01.08.2025 dargestellt.

Schülerbeförderung aufweisen. In diesen Städten werden ca. drei Viertel (~76 %) aller Kinder und Jugendlichen des Landkreises an insgesamt 17 Schulstandorten unterrichtet. Hierdurch wird eine entsprechend hohe Schülerbeförderungsnachfrage generiert.

Im Landkreis Altenburger Land befanden sich im Schuljahr 2024/2025 insgesamt 42 Schulen¹⁴, die Verteilung auf die einzelnen Schularten ist der TABELLE 18 zu entnehmen.

TABELLE 18: Schulentwicklung im Landkreis Altenburger Land

Schulart	Schuljahr 2018/2019		Schuljahr 2024/2025	
	Schüler	Schulen	Schüler	Schulen
Grundschule	2.735	20	2.803	20
Regelschule	2.222	11	2.352	11
Thüringische Gemeinschaftsschule	297	1	372	1
Gymnasium	2.097	5	2.281	5
Förderschule	328	3	336	3
Berufsbildende Schulen	1.606	2	1.503	2
Summe	9.285	42	9.647	42

Quellen: NVP LK ABG 2021; Zuarbeit LK ABG vom 07.03.2025

Im Rahmen des Schulnetzplans 2025-2030 sind Veränderungen verschiedener Schulstandorte allgemeinbildender Schulen vorgesehen:

- Kooperation von Grundschule Gößnitz mit ehem. Grundschule Ponitz als Filiale: Beschulung erfolgt nur noch in Gößnitz, Standort Ponitz wird zum 31.07.25 geschlossen
- Integration der ehem. Regelschule Lucka als Filiale der Regelschule Meuselwitz wird zum 31.07.25 beendet; gemeinsame Beschulung erfolgt in Meuselwitz
- gemeinsamer Schulbezirk Grundschule Altkirchen und Grundschule Schmölln ab Schuljahr 2026/2027 (gem. Kreistagsbeschluss vom 02.04.2025)
- perspektivisch: Errichtung eines Schulcampus am Standort der Regelschule Nöbdenitz als Ersatzmaßnahme für die bestehenden Grundschulen Großstechau und Thonhausen

Hinsichtlich der Auszubildenden an den Berufsschulstandorten ist anzumerken, dass diese in der Regel die Bildungseinrichtung nicht an allen Wochentagen aufzusuchen haben. Hieraus resultiert gegenüber Lernenden an allgemeinbildenden Schulen ein geringeres Wege- und somit auch Verkehrsnachfragepotenzial.

Die Schülerbeförderung wird gemäß der „Schülerbeförderungskostensatzung des Landkreises Altenburger Land“ geregelt. Die Schülerinnen und Schüler nutzen dabei grundsätzlich den regulären Linienbetrieb des ÖPNV. Darüber hinaus besteht für Schülerinnen und Schüler - welche den regulären Linienbetrieb des ÖPNV nicht nutzen können - die Möglichkeit, eine Erstattung der individuellen Schülerbeförderung oder privaten Beförderung prüfen zu lassen. Lernende an Grund- und Regelschulen in Trägerschaft der Stadt Altenburg sowie Lernende an berufsbildenden Einrichtungen, welche ausschließlich einen Berufsabschluss anstreben, fallen nicht unter die Schülerbeförderungssatzung; auch Fahrten zu Projekttagen, Exkursionen, Schulausflügen etc. werden von dieser nicht abgedeckt.

¹⁴ Im Schuljahr 2025/2026 gibt es im Landkreis Altenburger Land 40 Schulstandorte.



In Bezug auf die Staffelung der Schulanfangs- und -schlusszeiten sind seit dem Schuljahr 2023/24 verschiedene Optimierungen zur Vermeidung von Verkehrsspitzen vorgenommen worden, welche zu teilweise angepassten Schulanfangszeiten geführt haben.

3.1.5 Organisation des ÖPNV

Die Organisation des ÖPNV im Landkreis Altenburger Land lässt sich im Wesentlichen in drei Ebenen strukturieren (siehe ABBILDUNG 6). Diese sind:

- Ebene der Aufgabenträger,
- Ebene der Verkehrsunternehmen und
- Ebene des Verkehrsverbundes.

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 StPNV sowie für die Vergabe der Verkehrsleistungen. Er ist zudem Gesellschafter der THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH und der MDV GmbH.

Der Freistaat Thüringen ist Aufgabenträger für den SPNV und übernimmt die Planungs-, Finanzierungs- und Koordinierungsaufgaben im Bereich des SPNV. Der Freistaat Thüringen ist ebenfalls Gesellschafter der MDV GmbH.

Aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenträgerschaften für SPNV und StPNV ist eine entsprechende Abstimmung zur Koordination der Angebote im ÖPNV notwendig, damit ein integrierter ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum des Landkreises realisiert werden kann. Die finanziellen Zuschüsse des Freistaats Thüringen und des Landkreises Altenburger Land sichern eine hohe Angebotsqualität im StPNV des Landkreises ab.

Die zweite Ebene bildet das Verkehrsunternehmen THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH, welches Inhaber sämtlicher Linienverkehrsgenehmigungen für den Busverkehr im Landkreis Altenburger Land ist. Die THÜSAC ist zugleich Inhaber zahlreicher Liniengenehmigungen im benachbarten Landkreis Leipzig, was bedeutende Synergieeffekte im Bereich der Kreisgrenzen übergreifenden Linienverkehre ermöglicht.

Im Verantwortungsbereich der THÜSAC liegen die betriebliche Planung, Organisation und Durchführung der Verkehrsleistungen sowie die Anwendung des MDV-Tarifs. Darüber hinaus zählen u.a. Kundengewinnung und -betreuung, Kundeninformation, Vertrieb von Fahrausweisen, Beschwerdemanagement sowie technische Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugparks und der Betriebshöfe zu den Aufgaben des Verkehrsunternehmens.

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 nur 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. Im Thüringischen Teil des MDV sind 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 6: ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Altenburger Land



3.2 Verkehrsangebot im SPNV

Dieser Nahverkehrsplan für den straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Altenburger Land trifft, definitionsgemäß, keine Regelungen für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Der ÖPNV insgesamt versteht sich jedoch als ein System aus straßen- und schienengebundenen Nahverkehrsmitteln, welche sich gegenseitig ergänzen. Parallelbedienungen werden hierbei weitestgehend vermieden. Hieraus ist abzuleiten, dass der SPNV im vorliegenden Nahverkehrsplan zu berücksichtigen ist; an den SPNV-Aufgabenträger gerichtete Vorschläge für die künftige Weiterentwicklung der SPNV-Angebote sind dabei ebenfalls nicht ausgeschlossen.

Der SPNV bildet das stabile Rückgrat des Nahverkehrs im Landkreis und er deckt viele Verkehrsrelationen zwischen Orten innerhalb des Landkreises Altenburger Land, insbesondere jedoch in Richtung der benachbarten Zentren Leipzig und Zwickau sowie Gera

ab. Diese Besonderheiten wurden im Zusammenhang mit der Definition zu Festlegungen der Netzkategorien und der jeweiligen Angebotsmerkmale in KAPITEL 2.3.1 mitberücksichtigt.

TABELLE 19: SPNV-Linien mit bedienten Stationen im Landkreis Altenburger Land

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienverlauf (ausgewählte Stationen) (Stationen im Landkreis Altenburger Land)	grundsätzliche Taktung	Bedienzeiten Mo-Fr (ca. Uhr)
RE 1	DB Regio Südost	Göttingen – Erfurt – Gera – <u>Schmölln</u> – <u>Gößnitz</u> – Meerane – Glauchau	120 min	06-21
RE 3	DB Regio Südost	Erfurt Hbf – Gera – <u>Nöbdenitz</u> – <u>Schmölln</u> – <u>Lehndorf</u> – <u>Altenburg</u>	120 min	04-24
RB 37	Citybahn Chemnitz	<u>Gößnitz</u> – Meerane – Glauchau	120 min	05-22
S 5	DB Regio Südost	(Zwickau – <u>Ponitz</u> – <u>Gößnitz</u> – <u>Lehndorf</u> –) <u>Altenburg</u> – <u>Treben-Lehma</u> – Leipzig – Flughafen Leipzig/Halle – Halle (Saale)	(120) 60 min	04-01
S 5X	DB Regio Südost	Zwickau – <u>Gößnitz</u> – <u>Altenburg</u> – Leipzig – Flughafen Leipzig/Halle – Halle (Saale)	60 min	05-22

Fahrplanstand: 2024/25 (Analysestand des Nahverkehrsplans)

Die weiter wachsende Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs (vgl. KAPITEL 3.8.2) wird zeigen, ob die SPNV-Angebote hinsichtlich ihrer Beförderungskapazitäten zu Spitzenzeiten dauerhaft ausreichen werden. Dies ist u.a. abhängig von der dauerhaft angebotenen Verfügbarkeit preisgünstiger Fahrkartenangebote (Deutschlandticket).

Die bestehenden SPNV-Achsen sind – teilweise in Überlagerung mehrerer Linien – zugleich Bestandteile des definierten ÖPNV-Grundnetzes im Landkreis Altenburger Land und somit in ANLAGE 1 hinsichtlich ihrer Angebotsqualität und -quantität in die jeweilige Angebotsanalyse nachrichtlich mit eingeflossen. Abweichungen in den Kennwerten zwischen obiger TABELLE 19 und ANLAGE 1 können sich durch die differenzierte Betrachtungsweise (linien- bzw. relationsbezogen/linienübergreifend) ergeben.

Die Bewertung eines Zielerreichungsgrads für die SPNV-Angebotsqualität entfällt zuständigkeithalber im vorliegenden Nahverkehrsplan für den straßengebundenen ÖPNV, weshalb auch in TABELLE 1 (KAPITEL 2.3) für den SPNV keine Festsetzungen getroffen wurden. Es zeigt sich aber, dass die SPNV-Relationen überwiegend die für die höchste Busnetzkategorie definierten Anforderungen erfüllen bzw. übertreffen. Eine Ausnahme bilden die Betriebszeiten in der Relation nach Meerane – Glauchau, für welche im Abendverkehr eine Erweiterung geprüft werden könnte. Weitere Handlungsempfehlungen hinsichtlich des SPNV können aus Sicht des Landkreises Altenburger Land derzeit nicht abgeleitet werden.

3.3 Taxiverkehr

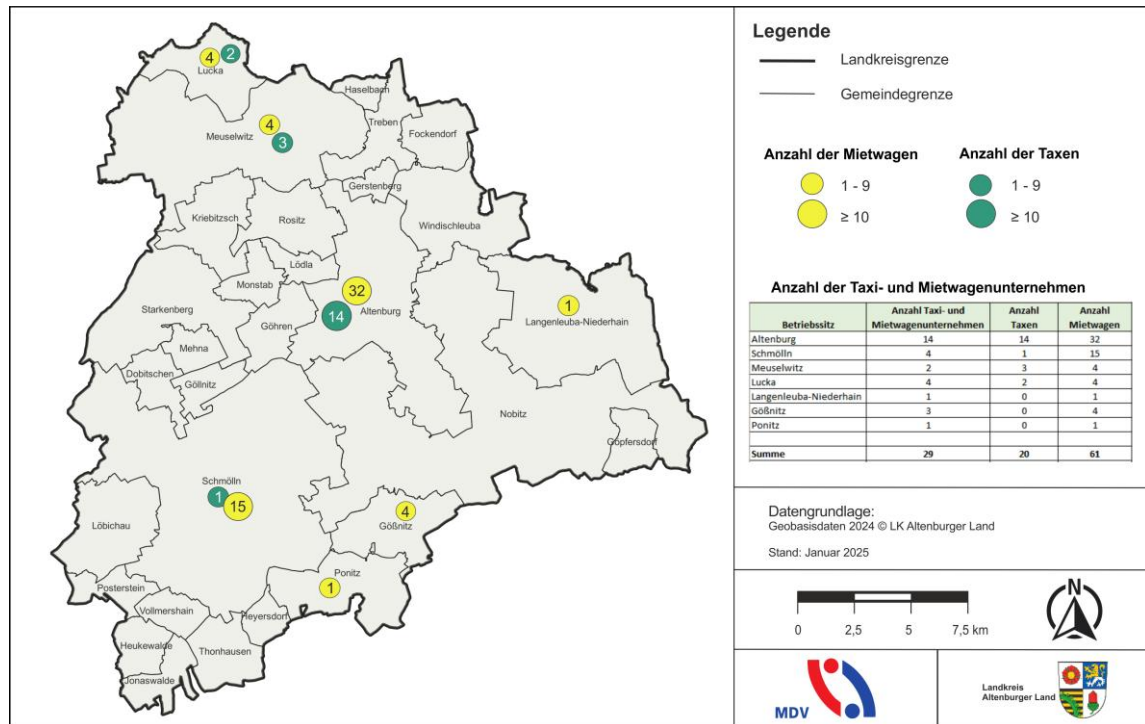
Als Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs fungieren Taxis im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes als Gelegenheitsverkehre. Im Landkreis Altenburger Land werden zur Erbringung der flexiblen RufBus-Leistungen derzeit teilweise Mietwagenunternehmen, jedoch keine Taxi-Unternehmen eingebunden.

Im Nahverkehrsplan wird nachrichtlich eine Übersicht zur Situation im Landkreis Altenburger Land dargestellt. Der Pflichtfahrbereich bildet gemäß Taxitarifverordnung das Gebiet des Landkreises Altenburger Land.

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.

Die KARTE 5 zeigt wesentliche Kenngrößen des Taxi- und Mietwagengewerbes im Gebiet des Landkreises Altenburger Land.

KARTE 5: Taxigewerbe im Landkreis Altenburger Land



3.4 Verkehrsangebot im StPNV

Das Verkehrsangebot im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (StPNV) ist ein wesentlicher Baustein der öffentlichen Mobilität im Landkreis Altenburger Land. Durch eine fahrgastorientierte und effiziente Ausgestaltung des Straßenpersonennahverkehrs kann der Landkreis seinen Aufgaben, wie beispielsweise der Daseinsvorsorge sowie der Schülerbeförderung gerecht werden und eine Freizügigkeit der Verkehrsmittelwahl erleichtern. Für die Analyse und Bewertung der Verkehrsangebote werden daher verschiedene Facetten des Straßenpersonennahverkehrs näher beleuchtet. Die Bewertung erfolgt anhand der Festsetzungen aus KAPITEL 2.3.

Im Landkreis Altenburger Land verkehren im Analysezeitraum insgesamt 38 regionale Buslinien und acht StadtBus-Linien. Der Betrieb der Buslinien erfolgt durch die THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH mit Sitz in Windischleuba, mit Ausnahme der Kreisgrenzen übergreifenden Linien 133 und 170 der Regionalverkehr Westsachsen sowie der Line 841 der PVG Burgenlandkreis. Die Kreisgrenzen übergreifende Linie Plus-Bus 500 wird in Kooperation mit der PVG Burgenlandkreis bedient. Im Linienverkehr werden an Schultagen ca. 11.600 Fahrplankilometer im Linienverkehr geleistet. Auf ca. der Hälfte der Buslinien bestehen auch am Wochenende reguläre Linienfahrten. Unter

Berücksichtigung der vorhandenen RufBus- bzw. voll flexiblen Angebote steigt dieser Anteil auf gut 80 %.

Das ÖPNV-Angebot wird in Teilbereichen des Landkreises Altenburger Land durch sogenannte vollflexible Verkehre („On-Demand-Bedienung“) ergänzt. Zum Analysezeitpunkt bestehen im Landkreis insgesamt sechs Gebiete, in denen diese Verkehre bereits angeboten werden. Detaillierte Informationen hierzu sind KAPITEL 3.4.6 zu entnehmen. Eine Angabe der Betriebsleistungen (Fahrplankilometer) analog des regulären Linienverkehrs ist für diese Angebote, welche nur auf konkrete Anforderung durchgeführt werden, nicht möglich.

Einen Überblick über den StPNV im Landkreis zeigt die nachfolgende TABELLE 20. Das Bediengebiet des Verkehrsunternehmens THÜSAC deckt den gesamten Landkreis Altenburger Land ab und erstreckt sich darüber hinaus auch auf den Bereich Borna – Froburg – Geithain des benachbarten Landkreises Leipzig. Hieraus ergeben sich für den betreffenden Raum sehr günstige Voraussetzungen für den Betrieb Kreisgrenzen übergreifender Linienverkehre. Das Bediengebiet der THÜSAC ist kartografisch in ANLAGE 21 dargestellt. Eine detaillierte linienbezogene Auswertung des Verkehrsangebots findet sich in ANLAGE 22. StPNV und SPNV ergänzen sich im Gebiet des Landkreises Altenburger Land zu einem integrierten ÖPNV-Gesamtangebot.

Besonderheiten im StPNV-Angebot des Landkreises stellen die teilweise bereits aufgewerteten, Kreisgrenzen übergreifenden Linien 258, 500, 510 und 590 sowie 325, 353, 354 und 412 dar. Während PlusBus 258 den Bereich Lucka an die S-Bahn anschließt und umsteigefrei mit Borna verbindet, stellt die Linie 412 für die Bevölkerung entlang der Achse Meuselwitz – Lucka eine umsteigefreie Direktverbindung in Richtung des Oberzentrums Leipzig her. Die PlusBus-Linie 500 verbindet das Mittelzentrum Altenburg und das Grundzentrum Meuselwitz direkt mit dem Mittelzentrum Zeitz im benachbarten Burgenlandkreis und schließt dabei die Anbindung des Industrieparks Zeitz mit ein. Die Bedienung der Linie 500 erfolgt gemeinschaftlich durch die Verkehrsunternehmen THÜSAC und PVG Burgenlandkreis. Die PlusBus-Linie 500 ist zudem Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes Sachsen-Anhalt, worüber ein maßgeblicher Teil der Finanzierung gesichert wird. Die Linie 325 verbindet Mo-Fr auf einzelnen Fahrten (ggf. mit Umstieg) das Mittelzentrum Altenburg mit dem benachbarten Grundzentrum Waldenburg. Die Linie 353 wiederum verbindet das Mittelzentrum Schmölln mit den benachbarten Oberzentrum Gera und verkehrt über das Gewerbegebiet Beerwalde an der BAB 4. Auf dieser Linie werden einzelne Fahrten durch das Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG) durchgeführt. Die Linie 354 verbindet mittwochs und freitags auf einzelnen Fahrten (ggf. mit Umstieg) das Mittelzentrum Schmölln mit dem benachbarten Mittelzentrum Crimmitschau. Die TaktBus-Linien 510 und 590 verbinden Altenburg direkt mit zentralen Orten im benachbarten Landkreis Leipzig. Im Bereich Langenleuba-Niederhain verkehren Busse des Verkehrsunternehmens REGIOBUS Mittelsachsen GmbH, welches ohne Beteiligung des Landkreises Altenburger Land die Kreisgrenzen übergreifende Schülerbeförderung sicherstellt.

In der Regel wird der StPNV durch Linienverkehre gemäß §42 PBefG erbracht, welche hier im Fokus der Betrachtungen stehen. Eine Ausnahme hiervon können beispielsweise nach § 43 PBefG genehmigte Linien des Berufsverkehrs etc. darstellen, welche derzeit jedoch im Landkreis Altenburger Land nicht bestehen. Für detaillierte Informationen zu Verkehren nach § 44 PBefG wird auf KAPITEL 3.4.6 („Flexible Bedienformen“) verwiesen.

TABELLE 20: Übersicht zum StPNV-Angebot im Landkreis Altenburger Land

Verkehrsgebiet	Verkehrsunternehmen	Linien insgesamt	StadtBus-Linien	PlusBus-Linien	TaktBus-Linien	Linien mit RufBus-Fahrten	Linien mit Takt (Mo-Fr)	Linien mit Bedienzeitraum ≥ 12 h/Schultag	Fahrplanleistung der Linie pro Schultag in km	Linien mit Fahrten am Samstag	Linien mit Fahrten am Sonntag
Landkreis Altenburger Land	THÜSAC	34	8	2	3	0	13	18	9.200	16	15
Kreisgerenzen übergreifend	THÜSAC	7		1	2	0	5	3	1.020	4	4
	THÜSAC/PVG BLK	1		1		1	1	1	790	1	1
	PVG BLK	1				1			20		
	THÜSAC/RVG (Gera)	1				1	1	1	500	1	1
	RVW Zwickau	2							80		
Summe		46	8	4	5	3	20	23	11.610	22	21

Fahrplanstand: 2024/25 (Analysestand des Nahverkehrsplans)

3.4.1 Das 1-h- und 2-h-Taktnetz

Im Hinblick auf die Festsetzungen zum 1-h- und 2-h-Taktnetz gemäß KARTE 1 wurden in der ANLAGE 1 die zugehörigen Relationen analysiert und bewertet. Anhand dieser Bewertung wird deutlich, dass die definierten Anforderungen an die Relationen im 1-h- und 2-h-Taktnetz des Landkreises Altenburger Land hinsichtlich einiger Kriterien derzeit noch nicht eingehalten werden.

Grundsätzlich weisen die den Taktnetzen PlusBus bzw. TaktBus zuzuordnenden Relationen insbesondere hinsichtlich der Bedienhäufigkeit bereits derzeit eine gute Angebotsqualität auf. Ausgenommen hiervon sind Relationen, für welche im Zusammenhang mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 3)¹⁵ erst noch eine Aufwertung zum PlusBus bzw. TaktBus geplant ist und welche demgemäß als Festsetzungen in den vorliegenden Nahverkehrsplan eingeflossen sind.

Die auf den bereits bestehenden PlusBus- sowie TaktBus-Relationen noch vorhandenen Defizite resultieren insbesondere aus den sehr kundenfreundlichen Festsetzungen bezüglich Verkehrsangebot im Spätverkehr (bis 23 Uhr) und aus einem noch zu geringen Fahrtenangebot am Wochenende. Nur in wenigen Fällen werden die geforderten Reisezeitverhältnisse nicht eingehalten, d.h. die Fahrzeiten sind in diesen Fällen im ÖPNV – verglichen mit dem Hauptkonkurrent Pkw – zu lang.

Einen zusammenfassenden Überblick über den erreichten Zielerreichungsgrad hinsichtlich der Relationen des 1-h- sowie 2-h-Taktnetzes zum Analysezeitpunkt bietet die nachfolgende TABELLE 21.

¹⁵ vgl. Kap. 3.7.1

TABELLE 21: AUSWERTUNG DER VERKEHRSANGEBOTE IM 1-H- SOWIE 2-H-TAKTNETZ

			Relationen	Anteile
Gesamtanzahl			32	100 %
Relationen ohne Bewertung (keine Zuständigkeit des Landkreises Altenburger Land)	1-h-Takt-Netz – SPNV		5	16 %
	Grundnetzrelationen in Verantwortung benachbarter Aufgabenträger (betrifft Borna –Lucka sowie Leipzig – Lucka)		2	6 %
Relationen in Verantwortung des Landkreises Altenburger Land			25	78 %
Bewertung der Relationen nach Festsetzungen (KAPITEL 2.3.1)	1-h-Takt-Netz – PlusBus	erfüllt	-	0 %
		geringes Defizit	5	16 %
		Handlungsbedarf	1	3 %
	2-h-Takt-Netz – TaktBus	erfüllt	-	0 %
		geringes Defizit	2	6 %
		Handlungsbedarf	3	9 %
		noch nicht umgesetzt (Stufe 3 „Regionalverkehr verbindet“)	14	44 %
Relationen* mit Bewertung „Handlungsbedarf“ Art der Defizite (Mehrfachnennungen möglich)	ohne Takt		-	0 %
	(vertaktete) Fahrten Mo-Fr fehlen		-	0 %
	Fahrten am Wochenende fehlen		3	9 %
	Reisezeitverhältnis zu ungünstig		2	6 %
	Bedienzeitraum zu kurz		1	3 %

* ohne die Relationen, für die in Umsetzung von Stufe 3 „Regionalverkehr verbindet“ eine Aufwertung zum TaktBus vorgesehen ist

* ohne die Relationen, für die in Umsetzung von Stufe 3 „Regionalverkehr verbindet“ eine Aufwertung zum TaktBus vorgesehen ist

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollten die festgestellten Defizite durch Umsetzung der bereits geplanten Maßnahmen (Projekt „Regionalverkehr verbindet“, 3. Stufe) behoben werden. Darüber hinaus ist anzustreben, das erreichte Angebotsniveau dauerhaft zu erhalten und punktuell an wechselnde Rahmenbedingungen anzupassen.

Im Hinblick auf die in einzelnen Fällen ungünstigen Reisezeitverhältnisse sollte für die Relationen mit Überschreitungen genauer untersucht werden, inwiefern Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden können, oder ob objektive Ursachen (z. B. räumliche Rahmenbedingungen) einer Verbesserung zuwiderlaufen. In diesen Fällen kann es dazu kommen, dass keine Verkürzung der ÖPNV-Reisezeiten sinnvoll ist und bestehende Abweichungen dauerhaft toleriert werden müssen.

Die folgenden Maßnahmen sind umzusetzen bzw. zunächst zu prüfen:

Aufnahme der geplanten Relationen ins 1-h- bzw. 2-h-Taktnetz („Regionalverkehr verbindet, Stufe 3“)

- Altenburg – Zehma – Gößnitz
- Schmölln – Nitzschka – Gößnitz – Meerane Gewerbegebiet
- Schmölln – Beerwalde – Gera
- Schmölln – Crimmitschau
- Nobitz – Altenburg / Nobitz – Altenburg – Leipzig
- Nobitz – Langenleuba-Niederhain
- Nobitz – Ehrenhain – Engersdorf
- Altenburg – Ehrenberg – Mockzig
- Schmölln – Schönhaide – Wettelswalde – Thonhausen
- Schmölln – Weißbach – Brandrübels
- Schmölln – Nöbdenitz – Posterstein
- Gößnitz – Merlach – Ponitz

Prüfung und ggf. Beschleunigung der Relationen mit festgestellten Reisezeitdefiziten, jeweils im Zusammenwirken mit den benachbarten Aufgabenträgern Burgenlandkreis bzw. Landkreis Leipzig:

- Altenburg – Wintersdorf – Zeitz
- Lucka – Borna
- Altenburg – Frohburg

3.4.2 Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz gibt eine ÖPNV-Grundversorgung im Hinblick auf die Daseinsvorsorge vor. Eine detaillierte Auswertung für jede der betrachteten 221 Ortschaften ohne eigene zentralörtliche Funktion ist ANLAGE 1 zu entnehmen. Die Bewertung des Netzes erfolgt anhand der in KAPITEL 2.3 definierten Mindestbedienungshäufigkeiten zwischen allen im Landkreis vorhandenen Ortschaften und dem jeweils zugeordneten verkehrlich relevanten Zentralen Ort.

Hinsichtlich der Beförderungsgeschwindigkeiten im Ergänzungsnetz wird auf ANLAGE 22 verwiesen. Die Anforderung ist für alle Linien und somit im Ergänzungsnetz insgesamt erfüllt.

Zusammenfassend über alle Verkehrstage bestehen bezüglich der Anzahl anzubietender Fahrmöglichkeiten sowie Bedienzeiten aktuell nur bei drei Ortschaften gemäß den Anforderungen keine Defizite. Bei insgesamt 108 Ortschaften sind die Defizite gering, d.h. die Festsetzungen zur Bedienung sind nur knapp nicht erfüllt. In 110 Fällen, also der Hälfte der betrachteten Ortschaften, bestehen somit derzeit noch Defizite mit Handlungsbedarf.

Eine Statistik zu den noch nicht (vollständig) gemäß den Vorgaben an das Ergänzungsnetz angebundenen Ortschaften ist als Zusammenfassung der ANLAGE 1 der nachfolgenden TABELLE 22 zu entnehmen:

TABELLE 22: Statistik zur Erfüllung der Festsetzungen im Ergänzungsnetz

Analyse für				
Anzahl der Ortschaften (ohne 6 Orte mit zentralörtlicher Funktion)		221		
Ortschaften nur mit Linienverkehr		98		
Ortschaften nur mit RufBusbedien.		5		
Ortschaften mit Linie und RufBus		98		
Ortschaften ganz ohne Anbindung (Haltestellenentfernung zu weit)		geringe Mängel: 11 Defizit: 20		
	Mo-Fr Schul- u. Ferien	Sa	So/Ft	
Ortschaften mit Defiziten beim Bedienzeitraum	erfüllt: 7	erfüllt: 3	erfüllt: 3	
	geringe Mängel: 110	geringe Mängel: 115	geringe Mängel: 111	
	Defizit: 83	Defizit: 82	Defizit: 86	
Ortschaften mit Defiziten bei Bedienhäufigkeit	erfüllt: 140	erfüllt: 110	erfüllt: 119	
	geringe Mängel: 12	geringe Mängel: 9	geringe Mängel: 3	
	Defizit: 48	Defizit: 81	Defizit: 78	
Ortschaften mit erfüllttem Standard über alle Kriterien	7	3	3	

Die Analyse berücksichtigt die jeweils im Gebiet gelegenen Haltestellen. Zusätzlich werden Haltestellen in einer Entfernung bis zu 600 Metern mitberücksichtigt, jedoch als geringer Mangel gewertet; noch weiter entfernt gelegene Haltestellen werden nicht gewertet und bedeuten ein Defizit mit Handlungsbedarf. Die vorhandenen RufBus-Angebote sind bei der Bewertung des Erfüllungsgrads gemäß Festsetzungen berücksichtigt.

Für die Ortschaften des Ergänzungsnetzes mit nicht erfüllten Vorgaben sind in der Laufzeit des Nahverkehrsplans Verbesserungen anzustreben und umzusetzen. Hierzu sind vorrangig bedarfsgerechte, flexible Angebote geeignet. Durch die vorgesehene Ausdehnung des vollflexiblen RufBus-Angebotes als landkreisweites Angebot im Rahmen der Umsetzung des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 3) ist eine bedarfsgerechte,



nahezu vollständige Erfüllung der Vorgaben des Ergänzungsnetzes erreichbar, sowohl hinsichtlich der Bedienzeiträume als auch der Fahrtenhäufigkeit und Erschließung.

Insgesamt sind die festgestellten Defizite im Ergänzungsnetz derzeit noch als erheblich einzuschätzen.

Die folgenden Maßnahmen werden empfohlen bzw. sind zu prüfen:

- Umsetzung des bereits als abgeschlossene Planung vorliegenden Maßnahmenkonzepts „Regionalverkehr verbindet“ (Teil 3) mit flächendeckendem RufBus-Einsatz und erweitertem Bedienzeitraum
- Prüfung infrastruktureller Maßnahmen zur Herstellung der Erschließbarkeit der bisher nicht mit Bus/Kleinbus erreichbaren Ortschaften.

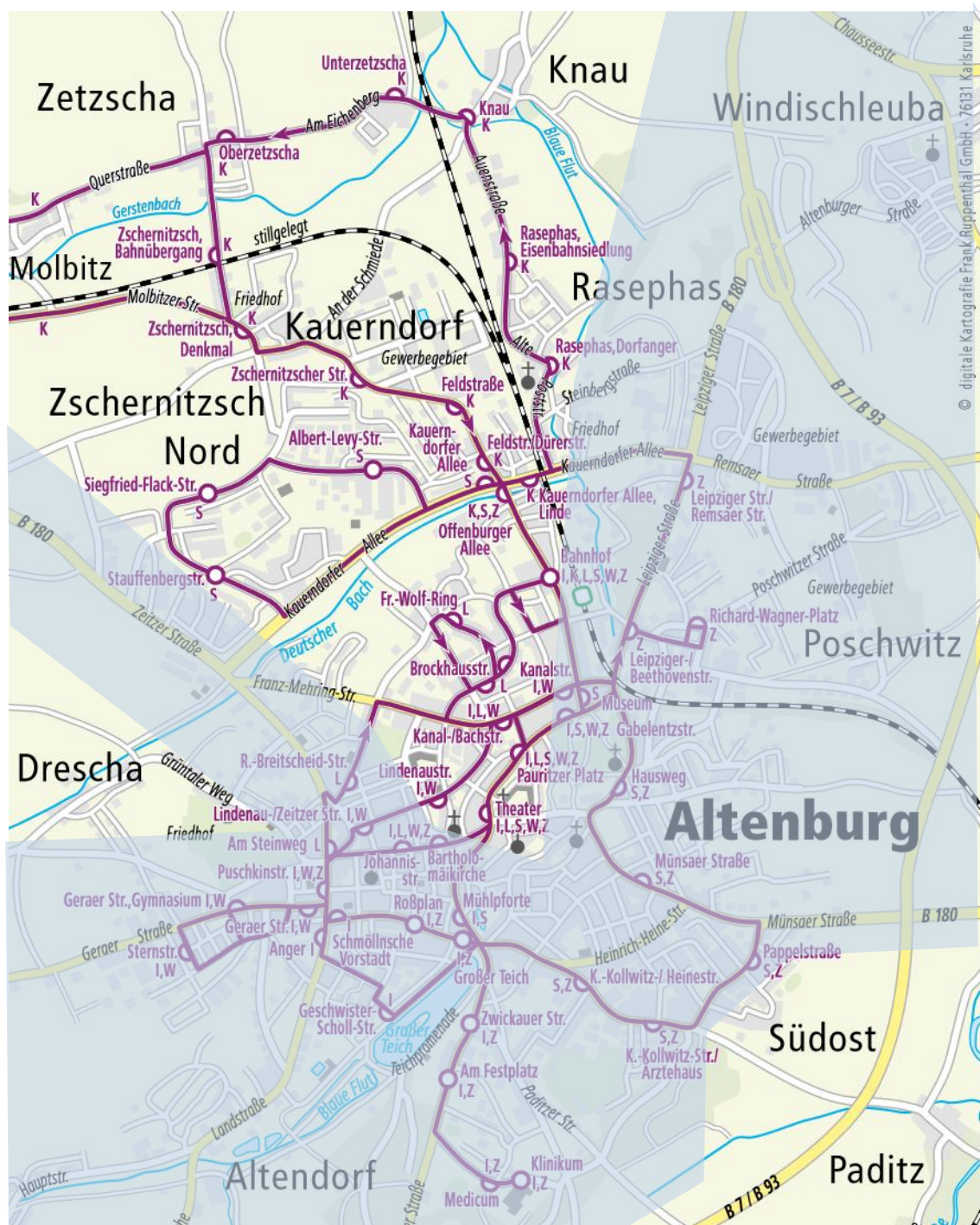
3.4.3 Stadtnetze

Die Festsetzungen zur Netzgliederung (KAPITEL 2.3.1) sehen vor, dass Stadtverkehrsnetze in der Kreisstadt Altenburg und in Schmölnn vorgehalten werden. In den folgenden Abschnitten werden die Angebote in beiden Städten analysiert und mit den relevanten Festsetzungen abgeglichen, sodass noch bestehende Defizite dargestellt und Maßnahmenansätze daraus abgeleitet werden können. Für eine Übersicht über die vorhandenen Stadtverkehrslinien und deren Bedienung siehe ANLAGE 22 (Seite 1).

Altenburg

Einen Überblick über das Stadtverkehrsnetz in Altenburg zeigt KARTE 6. Es bestehen aktuell sechs StadtBus-Linien. Das vertaktete, angebotsorientiert ausgestaltete Hauptnetz bilden die Linien S und W, ergänzt durch die deutlich seltener verkehrenden Linien I, K, L und Z. Diese Linien sind nachfrageorientiert ausgestaltet und weisen daher Lücken im Angebot auf bzw. sind nicht (konsequent) vertaktet. Von hoher Bedeutung ist weiterhin die Ausgestaltung der Linien K, L, W und Z als Ringlinien im Einrichtungsbetrieb. Diese Betriebsform ermöglicht eine Reduzierung des betrieblichen Aufwands, was jedoch durch Einschränkungen bei der Übersichtlichkeit des Netzes und unterschiedliche Fahrtmöglichkeiten für Hin- bzw. Rückrichtung mit teilweise langen Reisezeiten erkauft wird.

KARTE 6: Liniennetz StadtBus Altenburg



Entlang bedeutender Zufahrtstraßen werden innerstädtische Erschließungsfunktionen auch durch vertaktet verkehrende Regionallinien (insbesondere PlusBus 350, 500, 580) wahrgenommen. Dies ist aufgrund der einheitlichen Tarifierung unproblematisch und führt zu Synergieeffekten.

Der Schienenpersonennahverkehr ist bezüglich der Fahrplanabstimmung mit dem Stadt-Bus-Verkehr zu berücksichtigen, entfaltet jedoch innerstädtisch keine Verkehrsfunktion, da außer dem Bahnhof Altenburg keine weitere innerstädtische Zugangsstelle vorhanden ist.

In der nachfolgenden TABELLE 23 sind wesentliche Kennwerte der Altenburger StadtBus-Linien dargestellt und es erfolgt ein Abgleich mit den Festsetzungen aus KAPITEL 2.3.1.

TABELLE 23: Bewertung StadtBus-Netz Altenburg

Stadtverkehr		Krite- rien	Wo- chen- tag	Mo bis Fr	Sa	So/Ft
Stadt BUS StadtBus-Linien Altenburg	Festsetzung, vgl. Kap. 2.3.1	Bedienzeitraum		04-01 Uhr	05-01 Uhr	05-01 Uhr
		Takt		30/60 min	60/120 min	offen
		Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Richtung		15/30 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	5 vertaktete Fahrten
	Linie I (Klinikum/ Schmöllinsche Vorstadt)	Bedienzeitraum		06-22 Uhr	05-22 Uhr	05-22 Uhr
		Takt		~	120 min	120 min
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Richtung		10 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten
	Ringlinie K (Knaul)	Bedienzeitraum		05-22 Uhr	08-20 Uhr	08-20 Uhr
		Takt		30/60 min	60 min	60 min
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Ri.		21 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten	12 vertaktete Fahrten
	Ringlinie L (Fried- hof)	Bedienzeitraum		09-17 Uhr	09-11 Uhr	-
		Takt		120 min	120 min	-
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Ri.		5 vertaktete Fahrten	2 vertaktete Fahrten	-
	Linie S (Stauf- enberg- str.)	Bedienzeitraum		04-24 Uhr	05-01 Uhr	06-24 Uhr
		Takt		10 min	20 min	20 min
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Ri.		98 vertaktete Fahrten	50 vertaktete Fahrten	43 vertaktete Fahrten
	Ringlinie W (West)	Bedienzeitraum		05-23 Uhr	07-24 Uhr	07-23 Uhr
		Takt		20/30 min	~60 min	~60 min
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Ri.		35 vertaktete Fahrten	18 vertaktete Fahrten	16 vertaktete Fahrten
	Ringlinie Z (Zwi- ckauer Straße)	Bedienzeitraum		06-20 Uhr	08-19 Uhr	09-19 Uhr
		Takt		~30/60 min	~30/60 min	~30/90 min
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Ri.		23 teils vertaktete Fahrten	19 teils vertaktete Fahrten	15 teils vertaktete Fahrten
Ruf BUS	flexibler RufBus	Bedienzeitraum		05-22 Uhr	06-20 Uhr	07-20 Uhr
		Bedienhäufigkeit		nach Bedarfsanmeldung, nur wenn kein Angebot im regulären Linienverkehr im Zeitfenster +/- 30 Minuten vorhanden ist		
Bewertung		erfüllt				
		geringes Defizit				
		nicht erfüllt				

Es wird deutlich, dass die StadtBus-Linien in Altenburg sehr unterschiedliche Bedienqualitäten aufweisen. Aufgrund der häufig bestehenden Überlagerung von Linienästen führen Angebotsdefizite auf einzelnen Linien nicht zwangsläufig zu Mängeln in der Erschließung insgesamt. Ergänzende Funktion für die innerstädtische Bedienung in Altenburg übernimmt der flexible RufBus. Dieses Angebot kann während der in TABELLE 23 angegebenen Betriebszeiten per App oder telefonisch gebucht werden, sofern ab der betreffenden Haltestelle keine liniengebundene Verbindung im gewünschten Zeitfenster +/-30 Minuten vorhanden ist. Das Bediengebiet des flexiblen RufBus in Altenburg ist in



KARTE 6 mit dargestellt (grau unterlegte Fläche). Detaillierte Informationen zu den Ruf-Bus-Gebieten im Landkreis Altenburger Land können unter: <https://www.thuesac.de/fahrplan/rufbus-karte/> eingesehen werden.

Einen zusammenfassenden Überblick über die räumliche Erschließung und die an den Haltestellen dargebotenen Bedienhäufigkeiten zeigt die ANLAGE 23.

Der Erschließungsgrad der Bevölkerung durch Haltestellen liegt bei 85% und erfüllt somit gut die Festsetzungen. Kleinere Bereiche, welche außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegen, befinden sich vorrangig noch nordwestlich sowie östlich des Altenburger Stadtzentrums. Aus diesen Bereichen betragen die Fußwege zur jeweils nächstgelegenen Haltestelle ca. 400 bis 500 Meter.

Hinsichtlich der Festsetzungen zur Bedienhäufigkeit bestehen an einzelnen Haltestellen noch Defizite. Diese liegen in den Bereichen Friedrich-Wolf-Ring und Richard-Wagner-Platz. Hier wird der für Werktage (Mo-Fr) mindestens geforderte 60-min-Takt nicht eingehalten. An der Mehrzahl aller im Stadtbus-Verkehr bedienten Haltestellen erfolgt die Bedienung in einem 30-min-Takt, was die Festsetzungen erfüllt und ein attraktives Angebot bedeutet. Hervorzuheben ist die dichte Bedienung im Zuge der Linie S, welche zwischen dem Wohngebiet Nord/Stauffenbergstraße und der Innenstadt im 10-min-Takt verkehrt.

Am Wochenende bzw. an Feiertagen ist die Bedienhäufigkeit insgesamt – den Festsetzungen und der erwarteten Nachfrage entsprechend – geringer. Die Bereiche mit noch vorhandenen Defiziten entsprechen den für Werktage ermittelten Bereichen.

Die Festsetzungen zu den Betriebszeiten werden noch nicht vollumfänglich eingehalten.

Zusammenfassend bietet der innerstädtische Busverkehr in Altenburg in Überlagerung von StadtBus- und Regionalverkehrslinien ein attraktives und weitgehend festsetzungskonformes Verkehrsangebot. Neben den teilweise noch eingeschränkten Betriebszeiten im Spät- und Wochenendverkehr ruft die Netzgestaltung mit zahlreichen Ringlinien infolge der dadurch je nach gewünschter Fahrtrichtung entstehenden Umwegfahrten noch Einschränkungen in der Nutzbarkeit hervor.

Schmölln

Die innerstädtische ÖPNV-Bedienung in Schmölln erfolgt vorrangig durch die beiden StadtBus-Linien F und H. In Teilbereichen wird die Bedienung durch (aufgewertete) Regionalbuslinien (insbesondere Linie 680) verdichtet bzw. hergestellt.

Das StadtBus-Netz Schmölln, welches Ende 2018 im Rahmen des ÖPNV-Projekts „Schmölln macht mobil“ neu gestaltet und aufgewertet wurde, ist in KARTE 7 dargestellt. Die Aufkommensschwerpunkte Bahnhof/Busbahnhof (als Umsteigepunkt) sowie Markt werden durch beide StadtBus-Linien gemeinsam bedient. Analog der Situation in der Kreisstadt Altenburg ist die Verknüpfung zwischen (Stadt-) Busverkehr als Zu- und Abbringer und dem SPNV von hoher Bedeutung. Innerstädtisch besitzt der SPNV als Verkehrsmittel jedoch keine Bedeutung.

KARTE 7: Liniennetz StadtBus Schmölln



Wesentliche Kennwerte der StadtBus-Linien sowie Angaben zur Erfüllung der festgesetzten Mindestbedienung sind der nachfolgenden Tabelle 24 sowie den Anlagen 22 und 24 zu entnehmen.

TABELLE 24: Bewertung StadtBus-Netz Schmölln

Stadtverkehr		Wo- chen- tag	Mo bis Fr	Sa	So/Ft	
Stadt- BUS	Krite- rien					
StadtBus-Linien Schmölln	Festsetzung, vgl. Kap. 2.3.1	Bedienzeitraum	04-01 Uhr	05-01 Uhr	05-01 Uhr	
		Takt	30/60 min	60/120 min	offen	
		Bedienhäufigkeit, min. Fahrten/Richtung	15/30 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	5 vertaktete Fahrten	
	Linie F (Friedhof)	Bedienzeitraum	05-21 Uhr	06-20 Uhr	06-20 Uhr	
		Takt	60 min	120 min	120 min	
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Richtung	20 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	
	Linie H (Heimstätte)	Bedienzeitraum	06-22 Uhr	07-19 Uhr	07-19 Uhr	
		Takt	60 min	120 min	120 min	
		Bedienhäufigkeit, Fahrten/Ri.	17 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	7 vertaktete Fahrten	
	Ruf- BUS	flexibler RufBus	Bedienzeitraum	05-22 Uhr	06-20 Uhr	07-20 Uhr
		Bedienhäufigkeit nach Bedarfsanmeldung, nur wenn kein Angebot im regulären Linienverkehr im Zeitfenster +/- 30 Minuten vorhanden ist				
	Bewertung		erfüllt			
geringes Defizit						
nicht erfüllt						

Die Festsetzungen zu Fahrtenhäufigkeiten und Takt werden durch die StadtBus-Linien in Schmölln erfüllt. Hinsichtlich der Betriebszeiten bestehen noch Defizite, insbesondere im Abendverkehr. In gleicher Weise wie unter Stadtverkehr Altenburg dargestellt, besteht auch im Stadtgebiet Schmölln ein flexibles RufBus-Angebot, welches an bestimmten Haltestellen, sofern im gewünschten Zeitfenster kein Angebot im Linienverkehr besteht, während der festgelegten Betriebszeiten angefordert werden kann. Das Bediengebiet des flexiblen RufBus in Schmölln ist in KARTE 7 mit dargestellt (grau unterlegte Fläche). Die festgestellten Mängel (Betriebszeit im Abendverkehr) können durch das RufBus-Angebot derzeit noch nicht ausgeglichen werden.

Einen zusammenfassenden Überblick über die räumliche Erschließung und die an den Haltestellen dargebotenen Bedienhäufigkeiten zeigt die ANLAGE 24. Die Vorgaben zum Erschließungsgrad der Bevölkerung durch Haltestellen werden mit 94% sehr gut erfüllt.

Mit Ausnahme der Betriebszeiten erfüllt der StadtBus-Verkehr Schmölln die in KAPITEL 2.3.1 definierten Anforderungen.



BILD 4:
StadtBus-Verknüpfung (Schmölln Bahnhof)



3.4.4 Räumliche Erschließung und Reisezeiten

Die Anbindung möglichst aller Ortschaften im Landkreis Altenburger Land mit kurzen Fußwegen an das Nahverkehrsnetz ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch die Bevölkerung. Die Aufgabe der öffentlichen Hand zur Gewährleistung einer öffentlichen Mobilität als Bestandteil der Daseinsvorsorge wird nur erfüllt, wenn die Bevölkerung an ihren Wohnorten und Arbeitsstätten eine praxistaugliche Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV geboten wird.

Zudem trägt ein hoher Erschließungsgrad zur Inklusion aller Bevölkerungsgruppen bei. So kann beispielsweise die Verkürzung von Zugangswegen für mobilitätseingeschränkte Personen einen weiteren Schritt zur Barrierefreiheit darstellen (Design für alle), da die Hürde von längeren Distanzen verringert und dadurch auch die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Hindernissen zwischen Startort und Ziel verringert wird. Ein weiteres Beispiel ist – insbesondere im Landkreis Altenburger Land – das zunehmende Durchschnittsalter der Bevölkerung im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel. Gerade für ältere Menschen spielt die Länge der Zugangswege zum ÖPNV eine wesentliche Rolle für die Nutzbarkeit des Nahverkehrs.

Erschließung

Gemäß den Anforderungen aus Kapitel 2.3.2 beträgt der Haltestelleneinzugsbereich um den Standort einer Haltestelle 300 Meter im Busverkehr und 500 Meter im SPNV. Die KARTE 8 zeigt den Erschließungsgrad im Landkreis Altenburger Land.

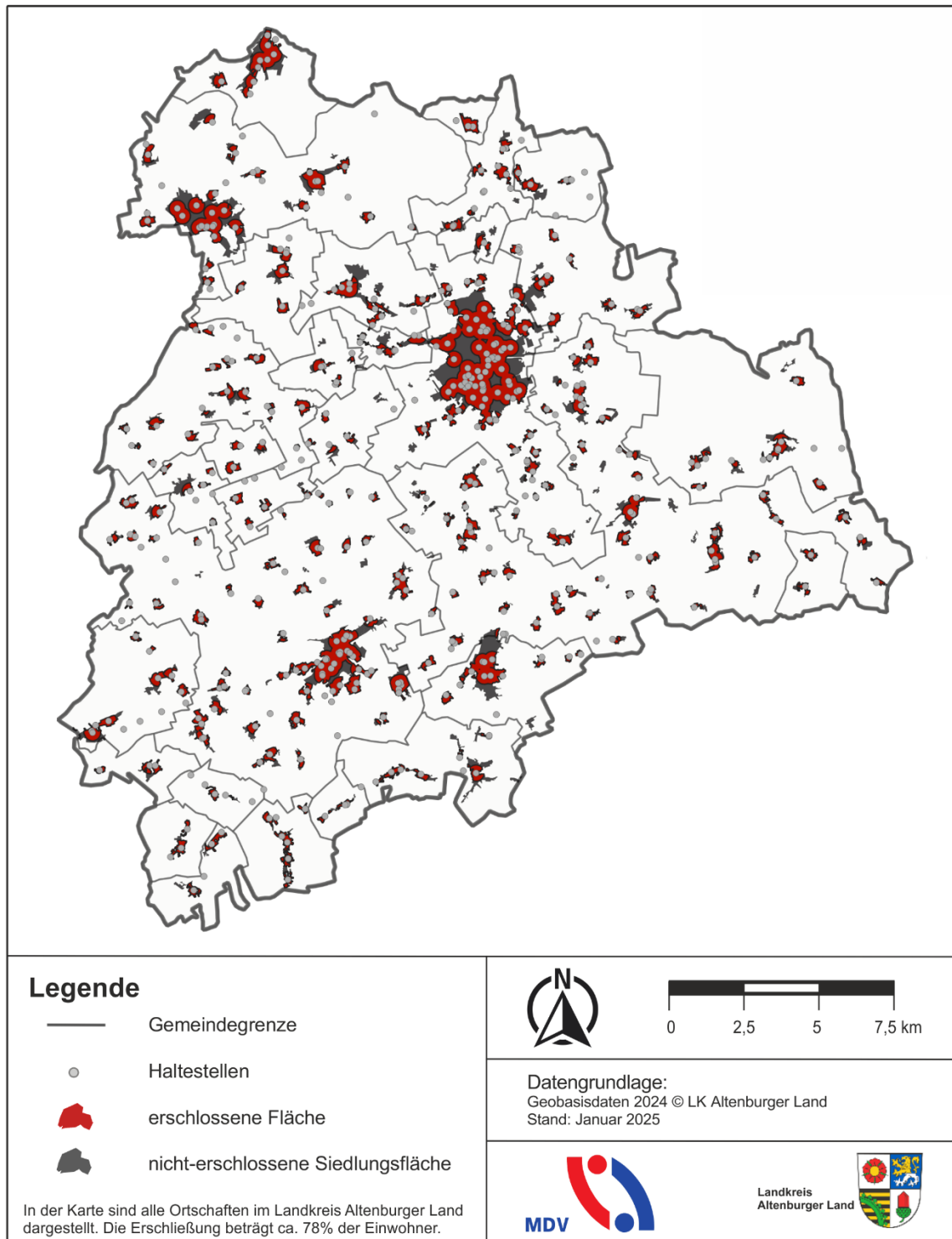
Maßgeblich für die Bewertung der räumlichen Erschließung ist der Anteil der innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche gelegenen Bevölkerungsanteile. Auf die Bevölkerung des gesamten Landkreises bezogen liegt der Erschließungsgrad derzeit bei 78% der Gesamtbevölkerung. Dieser Wert entspricht annähernd der Festlegung, dass 80% der Bevölkerung unmittelbar erschlossen sein sollen.

BILD 5: Optimale Erschließung (Haltestelle Schmölln Markt, mit Einkaufsmöglichkeiten)



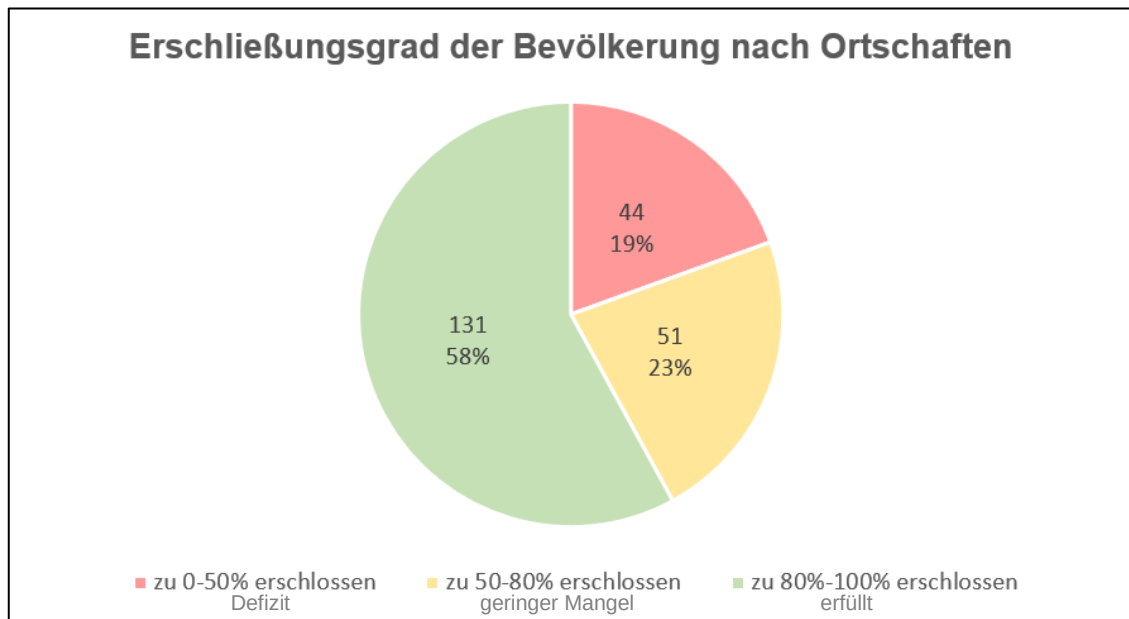


KARTE 8: ÖPNV-Erschließung im Landkreis Altenburger Land



Bezogen auf die einzelnen Ortschaften ist die Situation sehr differenziert und stellt sich wie in ABBILDUNG 7 angegeben dar. Gut 80% aller Ortschaften weisen demnach einen sehr guten bis guten Erschließungsgrad von mindestens 50% der Bevölkerung im 300-m-Einzugsbereich auf. Knapp ein Fünftel der Ortschaften sind nicht erschlossen oder liegen zu weniger als 50% im Einzugsbereich von Haltestellen des ÖPNV, was im Sinne der getroffenen Festsetzungen als Defizit gewertet wird.

ABBILDUNG 7: Erschließung der Bevölkerung durch Haltestellen des ÖPNV



Mehr als die Hälfte der Bevölkerung des Landkreises Altenburger Land lebt in insgesamt zehn Kernstädten/Ortschaften mit mehr als 1.000 Einwohnern, weshalb diese in TABELLE 25 einer vertiefenden Betrachtung unterzogen wurden.

TABELLE 25: Erschließungsgrad der Kernstädte/Ortschaften ab 1.000 Einwohner

Stadt/Gemeinde (jeweils Kernort)	Bevölkerung	Erschließungsgrad
Altenburg (Kernstadt)	31.000	85%
Gößnitz	3.400	73%
Langenleuba-Niederhain	1.700	71%
Lucka	3.500	68%
Meuselwitz (Kernstadt)	7.200	77%
Ponitz	1.400	41%
Rositz	2.700	86%
Schmölln (Kernstadt)	10.000	94%
Windischleuba	1.800	47%
Wintersdorf	2.100	66%

Hervorzuheben sind die guten Erschließungsgrade in der Kreisstadt Altenburg sowie in Rositz und Schmölln. In Schmölln werden die mit Umsetzung des ÖPNV-Projekts „Schmölln macht mobil“ erzielten Verbesserungen deutlich.

Grundsätzlich sollte für Ortschaften, welche den festgesetzten Erschließungsgrad von 80% der Bevölkerung noch nicht erreichen, insbesondere für die 44 Ortschaften, welche gemäß ANLAGE 25 derzeit noch einen Erschließungsgrad von unter 50% aufweisen, durch Verdichtung des Haltestellennetzes – im regulären Linienverkehr oder durch ergänzende RufBus-Haltestellen – eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung geprüft werden.

Reisezeiten

Neben einer guten räumlichen Erschließung und ausreichend häufigen Fahrtmöglichkeiten stellt insbesondere die Beförderungsgeschwindigkeit ein wesentliches Merkmal eines attraktiven ÖPNV dar. Die Reisezeit zwischen den Ortschaften im Landkreis Altenburger Land und den relevanten zentralen Orten (gemäß Kapitel 2.3.2) soll folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- Grundzentrum (Teilzentrum eines funktionsteiligen Grundzentrums) : 30 Minuten
- Mittelzentrum (Teilzentrum eines funktionsteiligen Mittelzentrums) : 45 Minuten
- (benachbartes) Oberzentrum (Leipzig, Gera oder Zwickau) : 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. Prinzipbedingt stellen die Isochronenauswertungen Momentaufnahmen dar, welche exemplarisch für die Anreise zu den verkehrlich relevanten zentralen Orten für den Vormittagszeitraum (Ankunft zwischen 8 und 12 Uhr) an Schultagen durchgeführt wurden. Zu anderen Tageszeiten/Verkehrstagen und in Abhängigkeit der Fahrtrichtung können sich ggf. abweichende Werte ergeben.

Die Kreisstadt Altenburg ist raumplanerisch als „Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums“ definiert, was bedeutet, dass hier nicht alle für ein Oberzentrum geforderten Infrastrukturen erwartet werden können. Vor diesem Hintergrund wurde im Nahverkehrsplan stellvertretend die Erreichbarkeit der unmittelbar benachbarten Oberzentren (Gera, Leipzig, Zwickau) bewertet.

Eine Übersicht zu den Reisezeiten findet sich in ANLAGE 25 sowie kartografische Darstellungen in den ANLAGEN 26 bis 28. Die folgende TABELLE 26 zeigt eine statistische Zusammenfassung des erreichten Erfüllungsgrads. Hierbei wurden Überschreitungen der maximal zugelassenen Reisezeit um bis zu fünf Minuten als geringer Mangel gewertet; darüberhinausgehende Reisezeiten oder generell fehlende Anbindung bzw. Erreichbarkeit zählen als Defizit.

TABELLE 26: Reisezeiten zwischen Ortschaften und zentralen Orten

Reisezeiten				
Insgesamt 227 Ortschaften bewertet	erfüllt	geringe Mängel	Defizit	
			Reisezeit zu lang	keine Verbindung
Grundzentrum Reisezeit maximal 30 Minuten (relevant für 221 Ortschaften)	176	11	14	20
Mittelzentrum Reisezeit maximal 45 Minuten (relevant für 224 Ortschaften)	197	4	3	
benachb. Oberzentrum Reisezeit maximal 90 Minuten (relevant für alle Ortschaften)	192	6	9	
Erfüllungsgrad (gemittelt)	83%	3%	4%	10%
			14%	



Die Festsetzungen zur Reisezeit werden überwiegend sehr gut oder mit geringen Mängeln eingehalten. Als Ansatzpunkt für Verbesserungen eignen sich insbesondere Ortschaften, die bisher noch nicht über eine ÖPNV-Anbindung verfügen bzw. wo im Tagesverkehr geeignete Fahrtenangebote fehlen. Die bereits geplanten weiteren Umsetzungsstufen des ÖPNV-Projekts „Regionalverkehr verbindet“ können, insbesondere unter erweitertem RufBus-Einsatz mit Einrichtung ergänzender Haltestellen, die festgestellten Defizite reduzieren bzw. beseitigen.

Die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung von ÖPNV-Erschließung und Reisezeiten künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- punktuelle weitere Verdichtung des Haltestellennetzes, insbesondere in Ortschaften, welche den Erschließungsgrad lt. Festsetzungen (80% der Bevölkerung) noch nicht erreichen
- Anschluss möglichst aller derzeit noch nicht erreichbaren Ortschaften an das Netz des ÖPNV durch vollständige Umsetzung der Planungen aus dem Projekt „Regionalverkehr verbindet“, hierbei
- abhängig von erwarteter Verkehrsnachfrage und Beschaffenheit des Straßennetzes Linienverkehr oder RufBus-Bedienung

3.4.5 Regionalbedeutsame Ziele

Neben den relationsbezogenen Festsetzungen zum ÖPNV-Angebot und den generellen Vorgaben zur räumlichen Erschließung sind zusätzlich konkrete regionalbedeutsame Ziele im Gebiet des Landkreises 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 97 kreisweit verteilte Ziele aus verschiedenen Kategorien (vgl. ABBILDUNG 8) als regionalbedeutsam eingestuft.

ABBILDUNG 8: Kategorien der Regionalbedeutsamen Ziele mit Zielgruppen



Zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung des Landkreises Altenburger Land bzw. der Gäste und Einpendelnden ist die Erreichbarkeit dieser Ziele auch und gerade mit dem ÖPNV im Sinne einer hochwertigen infrastrukturellen Erschließung als Standortvorteil geboten.

Diese Einrichtungen bzw. Ziele mit hohem Verkehrsnachfragepotenzial und die jeweiligen Festsetzungen zur ÖPNV-Anbindung sind in KAPITEL 2.3.7 benannt und in KARTE 2 verortet. In den ANLAGEN 5 bis 12 wurden die Ziele der einzelnen Kategorien jeweils hinsichtlich ihrer aktuellen Anbindung mit Bus und Bahn untersucht sowie die Bewertung des Erfüllungsgrads der Festsetzungen vorgenommen.



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 wichtige Bezugspunkte und somit Mobilitätsschwerpunkte dar. Zudem können in diesen Städten zahlreiche Nah- und Fernverkehrsverbindungen des Eisenbahnverkehrs sowie Fernbusse erreicht werden.

Die ÖPNV-Anbindung dieser Städte aus dem Landkreis Altenburger Land erfolgt durch insgesamt fünf SPNV-Linien (siehe TABELLE 19) 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.

Als Zusammenfassung der in den ANLAGEN 5 bis 12 vorgenommenen Bewertung der einzelnen regionalbedeutsamen Ziele dient die nachfolgende TABELLE 27. Hier wird deutlich, dass 84% der Standorte (81 von 97) schon heute eine ÖPNV-Anbindung gemäß den definierten Festsetzungen oder besser aufweisen. In einem Fall wurden geringe Defizite der ÖPNV-Anbindung festgestellt. Bei weiteren 15 regionalbedeutsamen Zielen bestehen deutliche Mängel, sodass die Festsetzungen jeweils nicht eingehalten werden. Bei diesen Zielen besteht nach erster Einschätzung Untersuchungs- bzw. ggf. Anpassungsbedarf, um eine festsetzungskonforme ÖPNV-Anbindung herzustellen.

BILD 6: Erschließung Gewerbegebiet Windischleuba durch barrierefreie Haltestelle



TABELLE 27: Übersicht zur Bewertung der ÖPNV-Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

		Bewertung der Festsetzungen (vgl. KAPITEL 2.3.7)			Zeilen- summe
		erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt	
Jobcenter und Verwaltungsstandorte:		13	-	2	15
<u>davon:</u> Defizite	Fahrtenangebot zu gering + kein Takt (V7)		-	1	1
	kein regelmäßiges Fahrtenangebot (V13)		-	1	1
Berufsschulen/Volkshochschulen		4	-	-	4
<u>davon:</u> Defizite	-		-	-	-
bedeutsame Einzelhandelsstandorte:		9	-	-	9
<u>davon:</u> Defizite	-		-	-	-
Industrie- und Gewerbestandorte:		5	1	3	9
<u>davon:</u> Defizite	Bedienungszeitraum samstags zu gering (I8)		1	-	1
	kein regelmäßiges Fahrtenangebot (I5, I6)		-	2	2
	räumlich nicht erschlossen [fehlende Hst.] (I9)		-	1	1
Medizinische Einrichtungen:		6	-	1	7
<u>davon:</u> Defizite	Taktung zu gering (M7)		-	1	1
Freizeitziele:		14	-	6	20
<u>davon:</u> Defizite	Entfernung zur nächsten Hst. >500m (F18, F20)		2	-	2
	Fahrtenangebot zu gering + kein Takt (F10, F12)		-	2	2
	kein regelmäßiges Fahrtenangebot (F13, F14, F16)		-	3	3
	räumlich nicht erschlossen [fehlende Hst.] (F11)		-	1	1
Touristische Ziele:		19	-	2	21
<u>davon:</u> Defizite	kein regelmäßiges Fahrtenangebot (T18, T21)		-	2	2
Hotels:		11	-	1	12
<u>davon:</u> Defizite	kein regelmäßiges Fahrtenangebot (H11)		-	1	1
Spaltensumme		81	1	15	97

Fazit

Mit 84 Prozent ist der bei weitem überwiegende Teil der regionalbedeutsamen Ziele bereits gut und festsetzungskonform an den ÖPNV angebunden. Bei 16 Prozent der untersuchten Ziele bestehen mehr oder minder gravierende Defizite.

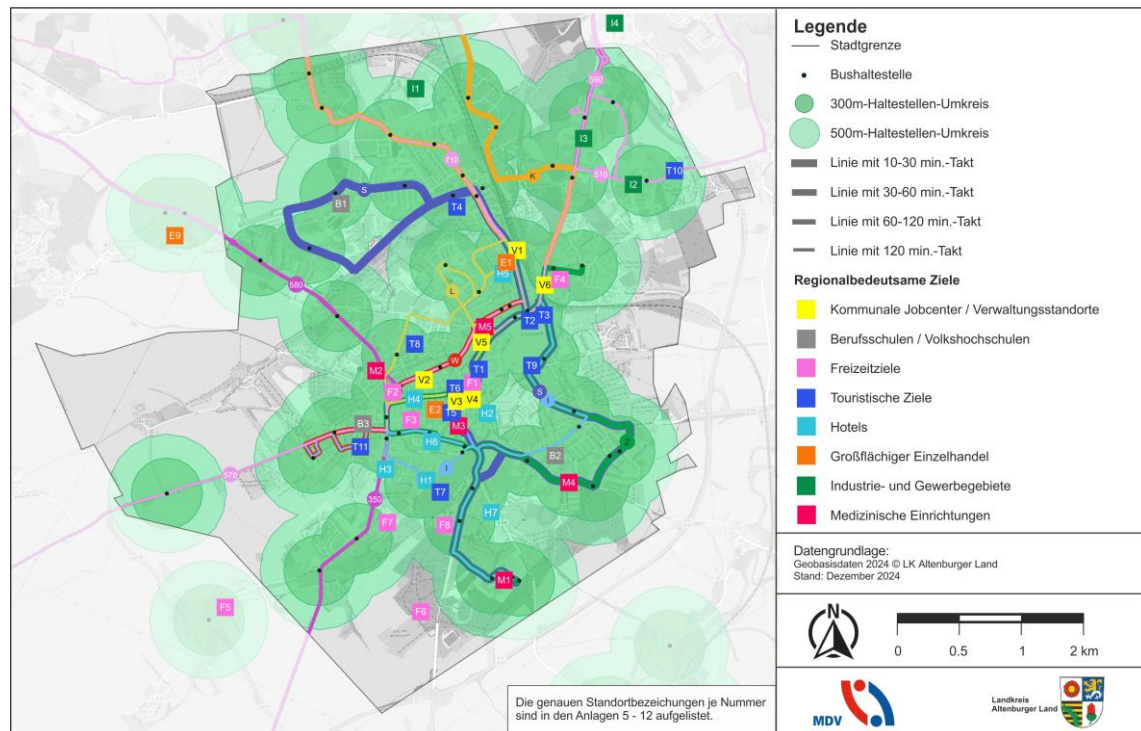
In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollten die Standorte mit festgestellten Defiziten dahingehend betrachtet werden, ob Verbesserungen sinnvoll und möglich sind.

Insbesondere Betriebe in den großflächigen Gewerbegebieten, medizinische Einrichtungen und Verwaltungsstandorte mit jeweils einer hohen Anzahl Beschäftigter bieten sich für Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements an, um für Personal und Kundschaft passend gestaltete Angebote vorhalten zu können.



KARTE 9 stellt die Anbindungssituation der regionalbedeutsamen Ziele im Stadtgebiet von Altenburg an den StPNV dar. Es wird deutlich, dass die Ziele im Altenburger Stadtgebiet entsprechend der Festsetzungen gemäß KAPITEL 2.3.7 gut an den Nahverkehr angebunden sind, teilweise wird dies jedoch mithilfe von (ggf. ergänzenden) RufBus-Fahrten erfüllt. An dieser Stelle sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Erreichbarkeit der regionalbedeutsamen Ziele im Stadtgebiet von Altenburg aufgrund der Ringlinien-verkehre mit längeren Reisezeiten verbunden sein kann (siehe KAPITEL 3.4.3).

KARTE 9: Regionalbedeutsame Ziele im Stadtgebiet Altenburg



Die folgenden Maßnahmen hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung regionalbedeutsamer Ziele sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Beseitigung der festgestellten Defizite, begleitet jeweils durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
- Kontinuierliche Fortführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements
- während der Laufzeit des Nahverkehrsplans regelmäßige Überprüfung des Standes hinsichtlich der zu berücksichtigenden regionalbedeutsamen Ziele

3.4.6 Flexible Bedienformen

Das Ziel des Einsatzes flexibler Bedienformen ist es, in Zeiten bzw. Räumen schwacher Nachfrage einzelne Linienfahrten, Relationen oder Haltestellen nur nach vorheriger Anmeldung eines Fahrtwunschs zu bedienen sowie das Zu- und Abbringen von Fahrgästen aus dünn besiedeltem, ländlich geprägtem Raum zu räumlichen und zeitlichen Anschlusspunkten und damit zum linienbezogenen ÖPNV.

Grundsätzlich können folgende Varianten von flexiblen Bedienformen im StPNV des Landkreises Altenburger Land unterschieden werden (siehe auch ANLAGE 4):

- der liniengebundene RufBus (einzelne Fahrten einer Linie verkehren nur nach telefonischer Anmeldung)
- flexibles RufBus-Angebot ohne Fahrplan (innerhalb von abgegrenzten Regionen nach bestimmten Bedingungen)

Die RufBus-Fahrten der erstgenannten Variante werden für gewöhnlich in den Fahrplantabellen abgebildet. In welchen Zeiträumen bzw. Gebieten im Landkreis Altenburger Land flexible Bedienformen gemäß der zweitgenannten Variante erbracht werden, ist ebenfalls der TABELLE 28 zu entnehmen.

Die flexiblen RufBus-Angebote wurden im Rahmen des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ als ein zentraler Baustein des StPNV umgesetzt. In KARTE 1 sind die bereits vorhandenen flächenhaften RufBus-Gebiete 31 bis 36 dargestellt. Im südlichen und süd-östlichen Teil des Landkreises Altenburger Land sind zukünftig grundsätzlich weitere, bisher noch nicht konkret definierte, RufBus-Gebiete vorgesehen.

TABELLE 28: Übersicht flexible Bedienformen im Landkreis Altenburger Land (FP-Stand: 08/2024)

Flexible Bedienform	Angebot	Zeitraum	Bediengebiet/Linie	Anmeldung
RufBus (fahrplan-gebunden)	einzelne Fahrt(en)	Mo-Fr	353 – Fahrten: 086, 294 (THÜSAC); 088, 288, 292 (RVG Gera) 500 – Fahrten: 033, 233, (THÜSAC); 035, 235 (PVG BLK) 841 – Fahrten: 10 (nur Die.), 11 (nur Die.), 23 (Mo.-Fr.) PVG BLK	Rufbus (Linien 353 + 841): • Anmeldung bis 120 min. vor Fahrtbeginn • Telefonische Anmeldung: 03447 850613 • Annahmezeit: Mo. – Fr. 08:00 – 16:00 Uhr RufBus (PVG-Linie 841): • Anmeldung bis 60 min. vor Fahrtbeginn • Telefonische Anmeldung: 0391 5363180
		Sa	841 – alle 6 Fahrten (3 pro Richtung) PVG BLK	
		So/Ft	353 – Fahrten: 086, 294 (THÜSAC); 088, 292 (RVG Gera) 841 – alle 6 Fahrten (3 pro Richtung) PVG BLK	
flexibler Rufbus (ohne starren Fahrplan und feste Linienführung)	vollständiges Fahrtangebot als RufBus	Mo-Fr 05-22:00	Der flexible RufBus verkehrt jeweils innerhalb der ausgewiesenen RufBus-Regionen: • im nördlichen Teil des Landkreises Altenburger Land (RufBus-Regionen: 31, 32, 33, 34) • sowie im Raum Dobitschen (RufBus-Regionen 35 und 36)	RufBus (ThüSAC): • Anmeldung bis 60 min. vor Fahrtbeginn • digital über die MOOVME- App oder über rufbus.thuesac.de • telefonisch über: 03447 850650 o Annahmezeit: tgl. 06:00 – 20:00 Der RufBus fährt nicht, wenn: • die Reiseweite zwischen der gewünschten Start- und Zielhaltestelle weniger als 1 km beträgt oder • im Zeitfenster +/- 30 min. nach/vor dem Fahrtwunsch eine fahrplanmäßige Linienverbindung mit Bus oder Bahn besteht.
		Sa 06-20:00		
		So/Ft 07-20:00		

Insgesamt wird die Möglichkeit, flexible Bedienformen einzusetzen, im Landkreis Altenburger Land auf verschiedene Weise genutzt, wobei der flexible RufBus deutlich ausgeprägter ist. Fahrplangebundene RufBus-Fahrten kommen derzeit bei 3 von insgesamt 44 im Landkreis Altenburger Land verkehrenden Buslinien vor.

Im Vergleich zur Situation während der Erstellung des zurückliegenden Nahverkehrsplans wurde das RufBus-Angebot im Landkreis Altenburger Land von der „RufBus-Pilotlinie 251“ im Rahmen des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ deutlich ausgeweitet; in diesem Zusammenhang wurden auch virtuelle Haltestellen eingeführt. Die Ausweitung des RufBus-Angebotes führte im Zusammenspiel mit den weiteren Maßnahmen des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots in Teilen des Landkreis Altenburger Land.

Die flexiblen RufBus-Angebote sind durch kurze Voranmeldezeiten und eine gut verständliche Kommunikation der Zugangsmodalitäten im Fahrplan sowie auf gesonderten



Informationen gekennzeichnet und zum MDV-Tarif nutzbar. Bei den fahrplangebundenen RufBus-Leistungen beträgt die Voranmeldezeit dagegen 120 min.¹⁶ bei deutlich eingeschränkten Anmeldezeiten; beides entspricht nicht den in Kapitel 2.3.3 getroffenen Festsetzungen. Dies betrifft auch die derzeitigen Betriebszeiten der flexiblen RufBus-Angebote.

Derzeit gelten zudem verschiedene Telefonnummern je nach RufBus-Angebot:

- fahrplangebundene RufBus-Fahrten¹⁷
- flexibler RufBus (RufBus-Gebiete 31 bis 36)

Dies schränkt die Übersichtlichkeit für den Fahrgast ein und stellt einen – wenn auch geringen – Mangel dar.

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Ausweitung der Betriebszeiten der flexiblen RufBus-Angebote tgl. bis 23:00 Uhr
- Umsetzung des flexiblen RufBus-Angebots zur Ergänzung des liniengebundenen ÖPNV im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land
- Solange fahrplangebundene RufBus-Leistungen angeboten werden, Angleichung der Anmeldezeiten und -bedingungen (Voranmeldefrist, digitaler Weg, einheitliche Telefonnummer) an die der flexiblen RufBusse

Ausblick

Sobald die derzeit noch bestehenden technischen, wirtschaftlichen und politischen Herausforderungen überwunden sind und autonome, elektrisch betriebene Kleinbusse etabliert und flächendeckend verfügbar sind, kann sich bezüglich der ökonomischen Effizienz perspektivisch einiges ändern. Durch den Wegfall von Personalkosten für das Fahrpersonal und unter der Annahme eines energieeffizienten Betriebs können autonome RufBus-Systeme wirtschaftlich deutlich attraktiver werden und eine Lücke zwischen Individualverkehr und Linienangebot schließen. Voraussetzung dafür ist jedoch eine verlässliche technische Reife sowie eine kostengünstige Skalierung solcher Systeme im ländlichen Raum.

BILD 7: RufBus als geeignete Angebotsform für Teilräume mit geringer Verkehrsnachfrage



¹⁶ für PVG-Linie 841 abweichend 60 min.

¹⁷ für PVG-Linie 841 gilt eine (weitere) separate Telefonnummer (INSA-Callcenter)



3.4.7 Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung

Im Landkreis Altenburger Land bestehen verschiedene Verknüpfungspunkte sowohl innerhalb des StPNV als auch zwischen dem SPNV und dem StPNV. Sie stellen somit eine Verbindung zwischen den relevanten Verkehren von Bus und S-Bahn/Zug her.

Die Analyse und Bewertung wurde für die festgelegten Verknüpfungspunkte gemäß KAPITEL 2.3.4, TABELLE 4 durchgeführt. Es wurde anhand der Fahrpläne (Stand: 12/2024) eingeschätzt, ob die Verkehrsträger räumlich und zeitlich miteinander verknüpft sind (vgl. ANLAGE 29).

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 (Bahnhof) weisen zum Teil gute Fahrplanverknüpfungen zum SPNV auf. Auf bestimmten Relationen gibt es hier noch Verbesserungspotenzial. Die Busknoten Meuselwitz (Busplatz) und Dobitschen (Wendeschleife) weisen gute Fahrplanverknüpfungen innerhalb des StPNV-Taktnetzes auf.

Bei einigen Verknüpfungspunkten besteht für bestimmte Linien noch Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Fahrplanverknüpfung. Für diese Fälle sollten geeignete Maßnahmen geprüft und ggf. während der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Dies betrifft auch Bereiche oder Relationen, die nicht durch die bisherigen beiden Projektstufen des Modellvorhabens „Regionalverkehr verbindet“ berührt wurden und somit geplante Taktverkehre im Busbereich hier noch nicht umgesetzt wurden. Von daher sind bei den Relationen am Verknüpfungspunkt Gößnitz, Bahnhof sowie bei den Relationen ins neue Grundzentrum Nobitz am Verknüpfungspunkt Altenburg, Bahnhof entsprechende Vermerke in ANLAGE 29 sowie in TABELLE 29 aufgeführt. Bei diesen Relationen ist eine Bewertung somit noch nicht möglich.

Häufig geben verschiedenste Einflussfaktoren (z.B. Verknüpfungen an anderen/mehreren Stellen im Linienverlauf, Verknüpfungen zu anderen Relationen höherer Priorität, Taktversatz etc.) Schranken vor bzw. engen Optimierungsmöglichkeiten ein. Es ist daher wichtig, die Linien am jeweiligen Verknüpfungspunkt in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Fahrplangestaltungsvorgaben, die sich nur auf die reine Verknüpfung beziehen, sind i.d.R. wenig sinnvoll, wenn andere Funktionen der Linie dem unbedacht untergeordnet werden würden (z.B.: gehen ggf. Anschlüsse an weiteren Stellen verloren, Nebenumsteigerichtungen waren bis dahin in akzeptabler Zeit möglich, dann nicht mehr, Limitierung durch vorhandene Kapazität der Verknüpfungsanlage etc.).

Die nachstehende TABELLE 29 zeigt erste Ansatzpunkte für mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungssituation (komprimierende Übernahme aus ANLAGE 29).

Maßnahmen, die ausschließlich die Herstellung der Barrierefreiheit betreffen, wurden hier nicht aufgenommen. Hierzu wird auf die entsprechenden Festsetzungen und gesetzlichen Vorgaben sowie die Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers verwiesen.

Für die Optimierung der Vernetzung zwischen SPNV und StPNV sollten künftig auch die SPNV-Stationen Ponitz und Nöbdenitz in Bezug auf die Eignung als Verknüpfungspunkt geprüft und ggf. entsprechend entwickelt werden. Diese Stationen sind derzeit nicht an den StPNV angebunden.

TABELLE 29: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten

Verknüpfungspunkt	Verknüpfungsbeziehung	Bewertung	Maßnahmen
Altenburg, Bahnhof	Stadtverkehr – Leipzig	Erfüllt	• Übersichtlichkeit in Hinblick auf die Abfahrthaltestellen der verschiedenen Buslinien ist verbesserungswürdig (Wegeleitsystem einführen) • Prüfung einer Modernisierung der Haltestellenanlagen • Verknüpfungen mit dem SPNV nach Gera sind zu prüfen • Einführung TaktBus-Verbindung auf der Relation Altenburg – Nobitz und entsprechende Verknüpfungen sind zu prüfen
	Stadtverkehr – Werdau	Geringe Defizite	
	Leipzig – Meuselwitz	Geringe Defizite	
	Stadtverkehr – Gera	Defizite	
	Borna / Treben – Gera	Defizite	
	Leipzig – Nobitz	keine Bewertung	
	Schmölln – Nobitz	keine Bewertung	
	Gößnitz – Nobitz	keine Bewertung	
Schmölln, Bahnhof	Stadtverkehr – Altenburg (Bus/SPNV)	Geringe Defizite	• Verknüpfung mit dem SPNV Richtung Gera ist prioritär → weitere Verbesserung prüfen • Verknüpfung mit SPNV sowie mit der PlusBus-Linie Richtung Altenburg demgegenüber nachrangig → Defizit gering
	Stadtverkehr – Altenburg (Bus/Bus)	Geringe Defizite	
	Stadtverkehr – Gera	Geringe Defizite	
	Stadtverkehr – Schmölln, Förderzentrum	Erfüllt	
Gößnitz, Bahnhof	Werdau – Schmölln	keine Bewertung	• Einführung TaktBus-Verbindung Meerane – Gößnitz – Schmölln und entsprechende Verknüpfungen sind zu prüfen
	Glauchau – Schmölln	keine Bewertung	
	Meerane Gewerbegebiet – Leipzig	keine Bewertung	
Treben-Lehma, Bahnhof	Altenburg – Treben	Geringe Defizite	• Aufgrund RufBus-Anbindung → Defizit gering • Prüfung einer Modernisierung der Bushaltestellenpunkte
	Leipzig – Treben	Geringe Defizite	
Lucka, Busplatz	Borna – Meuselwitz	Defizite	• Verknüpfungen der PlusBus-Linien auf der Relation Borna – Meuselwitz sind zu prüfen • mit MDSB2025+ vsl. Verbesserungen der Verknüpfungen möglich
Meuselwitz, Busplatz	Zeititz – Lucka	Erfüllt	• Optimierung der Verknüpfungen der PlusBus- und TaktBus-Linie auf der Relation Zeititz – Schmölln ist zu prüfen
	Zeititz – Schmölln	Geringe Defizite	
Dobitschen, Wendeschleife	Meuselwitz – Altenburg	Erfüllt	• keine erforderlich
	Altenburg – Schmölln	Erfüllt	

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Beseitigung der bestehenden Defizite hinsichtlich der Fahrplanverknüpfung an den Verknüpfungspunkten gemäß TABELLE 29 und ANLAGE 29
- Prüfung der Einrichtung der in TABELLE 5 dargestellten Verknüpfungspunkte Nr. 8 bis 17 im Rahmen der Umsetzung von Stufe 3 des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land
- Prüfung der Einrichtung weiterer möglicher Verknüpfungspunkte im Bereich des StPNV sowie zum SPNV in Ponitz und Nöbdenitz

3.4.8 Anschlusssicherung

Gemäß KAPITEL 2.3.5 ist an den in TABELLE 4 und ggf. an den in TABELLE 5 definierten Verknüpfungspunkten für die hier verkehrenden, als Anschluss-Verbindungen definierten Buslinien eine technische Sicherung der Anschlüsse für die jeweiligen Abbringer-Linien über das Regio-RBL der THÜSAC vorzusehen.



In vielen Fällen (vgl. Kap. 3.4.7) setzt dies zunächst die fahrplanseitige Herstellung der Anschlüsse voraus, da eine Anschlusssicherung nur bei einsprechend kurzen planmäßigen Umsteigewartezeiten sinnvoll angewendet werden kann.

Die Voraussetzungen für die technische Anschlusssicherung wurden im Verbundraum des MDV in den zurückliegenden Jahren weitgehend geschaffen. Hierzu gehören:

- Erfassung und Bereitstellung von Ist-Fahrplaninformationen durch die technischen Systeme der Verkehrsunternehmen
- Bündelung dieser Daten in Echtzeit auf der gemeinsamen „Datendrehscheibe“ des MDV und der NASA GmbH
- Ausstattung der Verkehrsunternehmen mit Rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL bzw. Regio-RBL), welche die Funktion der Anschlusssicherung implementiert haben (Fahrpersonal bekommt einsprechende Informationen (Warteanweisung) auf dem Bordrechner/Fahrscheindrucker automatisch angezeigt)

Im Gebiet des Landkreises Altenburger Land wurde die Anschlusssicherung innerhalb des StPNV sowie zwischen SPNV als Zubringer und den StadtBus-, PlusBus- sowie TaktBus-Linien als Abbringer innerhalb des THÜSAC-RBL-Systems technisch umgesetzt und für zahlreiche Verknüpfungspunkte erfolgreich eingeführt. Täglich werden seitdem zahlreiche Anschlüsse überwacht und im Rahmen der konfigurierten Parameter gesichert.

Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans wird folgender Handlungsbedarf festgestellt:

- Prüfung und Herbeiführung einer verbesserten Fahrplanabstimmung zwischen SPNV und StPNV sowie innerhalb des StPNV für möglichst viele der in KAPITEL 2.3.4 definierten Umsteigerelationen (vgl. hierzu auch Ergebnis der Verknüpfungsanalyse in TABELLE 29 und ANLAGE 29)
- darauf aufbauend: Umsetzung der technischen Anschlusssicherung von allen mit kurzen Umsteigezeiten realisierten Anschlussverbindungen

Eine gut funktionierende technische Anschlusssicherung (und dadurch Bereitstellung von zuverlässigen Reiseketten) stellt ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV dar, welches dessen Attraktivität erhöht und dann auch entsprechend vermarktet werden sollte.

3.4.9 Infrastruktur und Fahrzeuge

Die Verkehrsinfrastruktur für den StPNV im Landkreis Altenburger Land umfasst neben den Straßen insbesondere auch die Haltestellen und den Betriebshof des Verkehrsunternehmens. Bei den öffentlichen Straßen richtet sich die Verantwortung für deren Unterhalt nach der Baulastträgerschaft, die in der Regel bei den Kommunen, dem Landkreis oder dem Freistaat Thüringen liegt. In Bezug auf die Haltestellen liegt die Baulastträgerschaft im Regelfall bei der betreffenden Gemeinde. Der Betriebshof in Windischleuba befindet sich im Eigentum der THÜSAC, die auch den StPNV im Landkreis betreibt.

Haltestellen

Die Herstellung und Unterhaltung sowie eine moderne und fahrgastorientierte Ausstattung von Haltestellen (z.B. Zuwegung, Wartebereiche) liegt im Regelfall bei den jeweiligen Gemeinden als Baulastträger. Die Verkehrsunternehmen sind dabei für das Halte-

stellenschild, den Haltestellenmast sowie die Aushangfahrpläne verantwortlich. Weiterführende Anforderungen an Haltestellen werden insbesondere durch das Ziel der Barrierefreiheit definiert (siehe dazu KAPITEL 3.9.1).

Eine Übersicht zur Anzahl der regelmäßig bedienten Haltestellen pro Kommune findet sich in TABELLE 30. Unter einer Haltestelle werden alle Bushaltepunkte verstanden, die den gleichen Haltestellennamen besitzen (d.h. eine Haltestelle besteht meist aus jeweils einem Haltepunkt für die Hin- und für die Rückrichtung). Hier sind auch sogenannte virtuelle Haltestellen enthalten, welche ausschließlich durch RufBusse angefahren werden.

Ausstattung und Erscheinungsbild der Haltestellen erfüllen im Regelfall die Anforderungen an einen zeitgemäßen und attraktiven StPNV (zur Barrierefreiheit der Haltestellen siehe KAPITEL 3.9.1). In Bezug auf das Haltestelleninformationskonzept des MDV ist die Umsetzung noch nicht im gesamten Landkreis Altenburger Land gegeben; hier wird an einer sukzessiven Umsetzung gearbeitet (siehe KAPITEL 3.7.4 → Infrastruktur und Fahrzeuge → Haltestellen).

TABELLE 30: StPNV-Haltestellen nach Kommunen

Kommune	Haltestellenanzahl	
	2020	2025
Altenburg	76	83
Dobitschen	5	7
Fockendorf	5	5
Gerstenberg	1	1
Göhren	3	5
Göllnitz	5	5
Göpfersdorf	2	2
Gößnitz	14	14
Haselbach	2	3
Heuckewalde	3	3
Heyersdorf	2	2
Jonaswalde	4	4
Kriebitzsch	8	8
Langenleuba-Niederhain	9	12
Löbichau	12	12
Lödla	5	5
Lucka	7	7
Mehna	5	5
Meuselwitz	29	37
Monstab	5	5
Nobitz (inkl. Frohnsdorf, Jückerberg, Ziegelheim)	60	65
Ponitz	10	9
Posterstein	2	2
Rositz	8	8
Schmölln (inkl. Altkirchen, Drogen, Lumpzig, Nöbdenitz, Wildenbörten)	82	89
Starkenberg	16	20
Thonhausen	6	7
Treben	9	10
Vollmershain	6	6
Windischleuba	10	11
Summe	411	452

Quelle: MDV-Haltestellendatenbank

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 3.4.7).

Fahrzeuge

Die THÜSAC unterhält 62 Fahrzeuge für den StPNV (Fahrbereich Thüringen). Zudem werden im Fahrbereich Thüringen weitere 57 Fahrzeuge durch Subunternehmer der THÜSAC eingesetzt. Eine Übersicht und Charakterisierung der Fahrzeuge im Busverkehr findet sich in der folgenden TABELLE 31.

TABELLE 31: Fahrzeugbestand des StPNV im Landkreis Altenburger Land

		THÜSAC inkl. Subunternehmer		
		THÜSAC	Subuntern.	Gesamt
Anzahl der Fahrzeuge		62	57	119
Durchschnittsalter in Jahre (Stand: 01/2025)		9,0	4,0	6,6
Barrierefreiheitsgrad	Niederflur / Low-Entry	58	20	78
	Hochflur	3	0	3
	nicht barrierefreie Kleinbusse	1	37	38
Fahrzeuglänge (Anzahl)	Kleinbusse: <7 m Länge	1	37	38
	MidiBus: 7-11,94 m Länge	5	10	15
	12m-Bus: 11,95-12,25m Länge	56	10	66
	Busse >12,25m Länge	0	0	0
Sitzplätze (von-bis)	Kleinbusse	8	7-8	7-8
	MidiBusse	12-20	14-26	12-26
	12m-Busse	28-51	42-46	28-51
Stehplätze (von-bis)	Kleinbusse	0	0	0
	MidiBusse	5-14	5-9	5-14
	12m-Busse	29-63	39-47	29-63
Erstzulassung	vor Jahr 2009	1	0	1
	ab Jahr 2009-2014	26	3	29
	ab Jahr 2015-2019	21	11	32
	ab Jahr 2020	14	43	57
Fahrradmitnahme	keine Mitnahmemöglichkeit	4	37	41
	Mitnahmemöglichkeit 1 Fahrrad	5	10	15
	Mitnahmemöglichkeit 2 Fahrräder	53	10	63
Antriebsart	Dieselmotor	62	57	119
	Hybrid	-	-	-
	Elektro	-	-	-
	Gas	-	-	-
Schadstoffklasse	keine	-	-	-
	Euro II	-	-	-
	Euro III	1	-	1
	Euro IV	-	1	1
	Euro V	1	-	1
	Euro VI	41	56	97
	EEV	19	-	19

Quelle: THÜSAC (Stand: Q1/2025)

Zum Zeitpunkt der Analyse waren über 96% der Busflotte – bezogen auf die Fahrzeuge ab 7m Länge – in Niederflur-/bzw. Low-Entry-Ausstattung im Einsatz. Von den 38 Kleinbussen werden 37 Busse sowohl als On-Demand-Fahrzeuge, als auch im Linienverkehr durch die Subunternehmer eingesetzt; der Kleinbus der THÜSAC wird als reines On-Demand-Fahrzeug genutzt. Die 37 Kleinbusse der Subunternehmer benötigen für den

Einsatz im Linienverkehr – in Bezug auf die nicht vorhandene Barrierefreiheit – gemäß den Festsetzungen eine Ausnahmegenehmigung vom Aufgabenträger.

Das durchschnittliche Fahrzeugalter betrug – bezogen auf alle StPNV-Fahrzeuge – 6,6 Jahre und ca. 46% der Fahrzeuge waren maximal 5 Jahre alt (inkl. Fahrzeuge von Subunternehmern). Von den 119 zum Zeitpunkt der Analyse im Einsatz befindlichen StPNV-Fahrzeuge wiesen 30 Fahrzeuge ein Baujahr 2014 oder älter auf. Für vertiefende Aussagen zur Barrierefreiheit des eingesetzten Fuhrparks wird auf KAPITEL 3.9.2 verwiesen.

Für die im StPNV eingesetzten Fahrzeuge gelten Mindeststandards, die gemäß KAPITEL 2.3.10 u.a. die Ebenen Erscheinungsbild, Ausstattung, Komfortmerkmale, Information und Umwelteigenschaften berücksichtigen (siehe TABELLE 32).

Die Anforderungen an die Fahrzeuge des StPNV sind bereits in wesentlichen Aspekten umgesetzt bzw. werden in Hinblick auf deren Umsetzung bei der Erneuerung der Fahrzeugflotte systematisch verfolgt.

Eine Herausforderung für die nächsten Jahre wird die Erprobung und Einführung von alternativen Antrieben für StPNV-Fahrzeuge, insbesondere unter Beachtung der Richtlinie 2009/33/EG bzw. Richtlinie (EU) 2019/1161 sowie des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetzes sein. Nach einer im Jahr 2025 durchgeführten Ausschreibung wurde als erster Schritt ein E-Bus für den Stadtverkehr Altenburg durch die THÜSAC beauftragt (aktuelle Lieferdauer: 2-3 Jahre). Die Beauftragung enthält eine Option zum Abruf weiterer E-Busse. Parallel zur Fahrzeugbeschaffung ist der Bau von Ladesäulen vorgesehen.

TABELLE 32: Bewertung der Fahrzeugqualitäten (Bus)

Kriterium	erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
regelmäßige Wartung und ansprechender Gesamteindruck der Fahrzeuge	X		
bedarfsgerechte Disponierung der Fahrzeuge hinsichtlich Platzangebot	X		
Fahrausweisverkauf in den Fahrzeugen (i.d.R. über Bordrechner)	X		
Corporate Design	X		
Haltestellenansage und -anzeige (Ausnahme: Umsteigemöglichkeiten)	X		
Videoüberwachung	X		
komfortable Heizung und Belüftung des Fahrgastraums in allen Bussen	X		
vollständige Klimatisierung der Fahrgasträume bei Neufahrzeugen	X		
ausreichende Anzahl vorhandener Haltwunschtaster	X		
Ausstattung der Busse mit WLAN	X		
Vollständige Barrierefreiheit		X	
Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme	X		

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Weiterführung einer konsequenten Umsetzung des Haltestelleninformationskonzepts des MDV
- Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite hinsichtlich der Fahrzeuganforderungen (Erhöhung des Niederflur-/Low-Entry-Anteils der Fahrzeugflotte)
- Einführung von alternativen Antrieben bei StPNV-Fahrzeugen gemäß Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz
- Vorhalten von besonderen Kapazitäten zur Fahrradmitnahme auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Relationen (insbesondere PlusBus) bei sich abzeichnendem Bedarf



3.5 Tarif und Vertrieb

Im Landkreis Altenburger Land als Teilgebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) gilt der Verbundtarif. Der MDV-Tarif ist vom Grundsatz her ein einheitlicher Flächenzonentarif, der es ermöglicht:

- verschiedene Verkehrsmittel (Bus, Tram, Zug, S-Bahn) mit nur einem Ticket jederzeit kombinierbar zu nutzen
- die Landkreise Altenburger Land, Anhalt-Bitterfeld, Burgenlandkreis, Leipzig, Nord-sachsen, 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 derzeit 15 Verkehrsunternehmen in Mitteldeutschland unkompliziert zu nutzen.

3.5.1 Tarifsysteem

Das MDV-Gebiet unterteilt sich derzeit in 88 Tarifzonen. 24 Tarifzonen betreffen derzeit allein den SPNV im Erweiterungsgebiet Nord des MDV (Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Wittenberg sowie Stadt Dessau-Roßlau). Sechs Tarifzonen dienen dem Verbundgrenzen übergreifenden ÖPNV in Richtung des Verkehrsverbunds Mittelsachsen (VMS: 4 Tarifzonen) sowie als Transitzone für Fahrten über die unmittelbar dem MDV benachbarten Knotenpunkte Falkenberg (Elster) und Röblingen am See. Die kreisfreien Städte Leipzig und Halle (Saale) bilden jeweils eine Tarifzone, die einzelnen Landkreise im Verbundgebiet werden entsprechend ihrer Größe in mehrere Tarifzonen unterteilt. Der Landkreis Altenburg ist hierbei in 4 Tarifzonen untergliedert.

Zusätzlich gibt es im MDV in insgesamt 19 Städten eigene Stadtverkehrstarife für die Nutzung des örtlichen StadtBus-Verkehrs und einbezogener Regionallinien (Bus, Tram und ggf. SPNV), davon liegen zwei Städte im Gebiet des Landkreises Altenburger Land. Es handelt sich um die Städte Schmöln und die Kreisstadt Altenburg. Eine jederzeit aktuelle Übersicht der Tarifzonen des MDV kann unter www.mdv.de eingesehen werden (Tarifzonenplan).

Der Fahrpreis für eine Fahrkarte im Verbund richtet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen. Der MDV-Tarif basiert im Wesentlichen auf sieben Preisstufen. Liegt die gewünschte Fahrtstrecke innerhalb einer Tarifzone, ist eine Fahrkarte der Preisstufe 1 zu lösen. Liegen Startpunkt und Ziel der Fahrt in zwei benachbarten Tarifzonen, ist eine Fahrkarte der Preisstufe 2 notwendig. Bei Start und Ziel über 3 Tarifzonen ist eine Fahrkarte der Preisstufe 3 notwendig, usw. Ab der Preisstufe 7 (Netzkarte) gilt ein Fahrausweis verbundweit. Im Übergangsbereich mehrerer Tarifzonen wurden im Verbundgebiet, wenn die verkehrlichen Beziehungen dies sinnvoll erschienen ließen, kleinräumliche Übergangszonen (Grenzzonen) definiert. In diesen Bereichen gelten die Fahrkarten für mehrere angrenzende Tarifzonen. Bei der Ermittlung des Fahrpreises werden diese Grenzzonen nicht berücksichtigt.

Als ergänzendes Tarifangebot werden Kurzstrecken-Fahrkarten angeboten. Diese gelten im regionalen Busverkehr bis zu vier Kilometer und im regionalen SPNV für die Fahrt



zwischen zwei benachbarten Stationen. In den besonderen Stadtverkehrszonen gibt es keinen separaten Kurzstreckentarif.

Im Schienenpersonennahverkehr gilt innerhalb des Verbundgebiets der Verbundtarif. Geht eine Bahnfahrt 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 Eisenbahntarif zu nutzen. Diese Fahrausweise gelten, mit Ausnahme der Linien im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt, nicht in den Verkehrsmitteln des straßengebundenen ÖPNV.

Bei einbrechenden Linien benachbarter Aufgabenträger des StPNV wird der dortige Tarif auch bei einem eventuellen Binnenverkehr im Altenburger Land angewendet“ (z.B. VMS-Tarif auf Linie 133 innerhalb Gößnitz und Linie 170 innerhalb Ponitz). Bei Fahrten zwischen dem Altenburger Land und benachbarten Kooperationsräumen gilt im StPNV benachbarter Aufgabenträger in der Regel der Tarif des Kooperationsraumes des jeweiligen Aufgabenträgers.

Im gesamten MDV-Raum und somit auch im Landkreis Altenburger Land gilt das im Mai 2023 bundesweit eingeführte Deutschlandticket in allen Nahverkehrsmitteln.

3.5.2 Fahrkarten und Nutzungsbedingungen

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund bietet ein breites Angebot an Einzel- und 4-Fahrten-Karten sowie Zeitfahrkarten an. Zusätzlich zum Standardangebot an Fahrscheinen sind für bestimmte Nutzergruppen (Schüler, Azubis) ermäßigte Zeitkarten erhältlich. Eine detaillierte Aufstellung des Fahrkartenangebots im MDV sowie die aktuellen Preise für die einzelnen Fahrkarten findet sich auf www.mdv.de.

Im Landkreis Altenburger Land besteht für den täglichen Schulweg der Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit, die SchülerRegional- oder 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 Schülerinnen und Schüler, unabhängig davon ob eine Schülerkarte für den Schulweg benötigt wird, das SchülerFreizeitTicket nutzen. Dieses ist innerhalb seiner zeitlichen Gültigkeit für das gesamte Verbundgebiet nutzbar.

Für Auszubildende, welche eine längere Fahrtstrecke zurücklegen, stellt das deutschlandweit gültige Deutschlandticket die beste Alternative dar. Auf kurzen Strecken (innerhalb des Stadtverkehrs oder innerhalb einer Tarifzone) ist das ABO Azubi die preislich günstigere Variante.

Alle MDV-Monatskarten sind als ABO-Karten erhältlich. Neben einem ermäßigten Preis bieten diese Karten unterschiedliche Zusatznutzen, wie Übertragbarkeit und Mitnahmemöglichkeiten (siehe www.mdv.de, ABO-Angebote). Ausgenommen von dieser Regelung ist das ABO Azubi. Weiterhin werden über vertragliche Vereinbarungen mit Unternehmen, Behörden und Institutionen Job-Tickets im Abonnement zur Weitergabe an die Beschäftigten zu besonderen Konditionen ausgegeben. Dies gilt auch für das seit Mai 2023 erhältliche Deutschlandticket (s.o. KAPITEL 3.5.1).



Grundsätzlich gilt innerhalb des MDV, dass nicht eingeschulte Kinder bis einschließlich des 8. Geburtstages und eingeschulte Kinder bis einschließlich des 6. Geburtstages kostenlos befördert werden. Für Kinder von 6 bis einschließlich 14 Jahren werden ermäßigte Fahrkarten angeboten.

Die Angebote der RufBus-Verkehre können zum regulären MDV-Tarif genutzt werden.

Die „Ländertickets“ Sachsen-Anhalt-Ticket, Sachsen-Ticket und Thüringen-Ticket werden in allen Nahverkehrsmitteln im MDV anerkannt.

Auf den SPNV-Linien wird im Landkreis Altenburger Land auch das Quer-durchs-Land-Ticket anerkannt. Die BahnCard 100 wird zudem in allen Nahverkehrsmitteln im Landkreis Altenburger Land als Fahrkarte anerkannt.

Fahrgäste mit einer gültigen Fahrkarte sind berechtigt, jeweils ein Gepäckstück (Handbeziehungsweise Reisegepäck sowie Traglast) unentgeltlich mitzunehmen. Für die Mitnahme von weiteren Sachen, wie weitere Gepäckstücke, sperrige Gegenstände oder die Mitnahme von Hunden, die nicht im geeigneten Behältnis befördert werden, ist die Extrakarte in der erforderlichen Preisstufe zu lösen. Kinderwagen und Rollstühle werden generell unentgeltlich mitgenommen.

In den Linienbussen (außer Kleinbusse) ist – in Abhängigkeit der Auslastung – die Mitnahme von bis zu zwei Fahrrädern möglich, über die konkrete Mitnahme entscheidet das Fahrpersonal. Fahrräder werden im gesamten Verbundgebiet des MDV in den Zügen des Nahverkehrs unentgeltlich mitgenommen. Im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Altenburger Land ist für die Mitnahme von Fahrrädern eine Extrakarte der betreffenden Preisstufe zu lösen.

3.5.3 Vertrieb

Der Vertrieb von Fahrausweisen für den ÖPNV wird durch vielfältige Wege für die Kunden ermöglicht. 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-Apps (MOOVME, INSA, DB Navigator, movemix, Leipzig.MOVE)

Zusätzlich kann über die Apps FAIRTIQ und MOOVME verbundweit die Tarifierung von Fahrten über ein Checkin-Checkout-Verfahren erfolgen, was vor allem Gelegenheitsfahrgästen, welche weniger ÖPNV-affin sind, zu Gute kommt.

Als zusammenfassender Überblick kann in der folgenden TABELLE 33 die Umsetzung der Standards des Vertriebs mit Bewertung eingesehen werden.

TABELLE 33: Bewertungsübersicht zur Ebene Vertrieb

	Festsetzung gemäß Kapitel 2.3.9	Bewertung		
		erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
Vertrieb	Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs	x		
	Verkaufsstellen mit persönlicher Beratung	x		
	Anerkennung Deutschlandticket	x		
	Anerkennung Länder-Tickets, Semestertickets und ggf. weitere festgelegte Sonder-Ticketformen	x		
	Tarifentwicklung und Wirtschaftlichkeit	x		

3.5.4 Fazit: Tarif und Vertrieb

Die Erwartungen an ein zeitgemäßes und kundenfreundliches Tarifsysteem werden durch den MDV-Tarif erfüllt. Der Verbundtarif bietet der Bevölkerung des Landkreises Altenburger Land seit 2005 die Möglichkeit, den ÖPNV verkehrsmittelübergreifend und mit nur einem Ticket unkompliziert zu nutzen.

Mit dem Ziel einer verbesserten Kundenorientierung wurden die Ticketangebote im zurückliegenden Zeitraum stetig weiterentwickelt, überlagert mit landes- bzw. bundesweiten ergänzenden Angeboten. Dieser kontinuierliche Prozess ist nicht abgeschlossen und wird sich während der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans fortsetzen müssen. Die Vielzahl der unterschiedlichen Angebote, differenziert hinsichtlich der Berechtigung zur Nutzung durch einzelne Bevölkerungskreise hat mittlerweile zu merklichen Einschränkungen in der Übersichtlichkeit und Praktikabilität der Tarifangebote geführt. Unter Nutzung zeitgemäßer wissenschaftlich-technischer Erkenntnisse und Möglichkeiten strebt der Landkreis Altenburger Land eine generelle Vereinfachung und Objektivierung des Tarif- und Vertriebssystems im Mitteldeutschen Verkehrsverbund an.

Grundsätzlich werden im Landkreis Altenburger Land die Anforderungen bezüglich Tarif und Vertrieb erfüllt und somit den Fahrgästen umfangreiche Möglichkeiten geboten, um passende Tickets zu wählen und zu erwerben.

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Vereinfachung und erhöhte Transparenz des Tarifsystems
- Nutzung neuer technischer Möglichkeiten zu Ticketerwerb und Preisbildung



BILD 8:
Bordrechner ermöglicht u.a.
Fahrkartenverkauf und -kontrolle



3.6 Kundeninformation und Service

Neben der Angebotsgestaltung, den Tarifangeboten und der Durchführung der Fahrten gehören die Informationsvermittlung sowie die Kundenbetreuung zum Kerngeschäft aller Akteure des ÖPNV. 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. 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 sowie an aktuellen Informationsstandards im on- und offline Bereich auszurichten, zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

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

- einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure
- Informationsmedien
- Kundenservice und Beschwerdemanagement
- Image- und Kampagnenarbeit

Grundsätzlich werden die 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 3.9 verwiesen.

3.6.1 Einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller Akteure

Für eine kundenorientierte Kommunikation ist ein einheitlicher und integrierter Marktauftritt aller ÖPNV-Akteure 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 verkehrsunternehmensübergreifend umgesetzt bzw. initiiert.

Zentrale Bestandteile des einheitlichen ÖPNV-Marktauftritts im MDV mit Sichtbarkeit für die Fahrgäste sind im öffentlichen Raum das Informationskonzept für Haltestellen im MDV (u.a. einheitliche Gestaltung der Haltestellenfahnen, Aushangstandards an verschiedenen Kategorien von Haltestellen in den Landkreisen), die MDV-Partnerkonstante an Fahrzeugen und Servicestellen sowie die Klammermarke „1 Ticket für S, Zug, Tram, Bus“ an Ticketautomaten und Aushängen. Die folgende Übersicht gibt Auskunft über die im KAPITEL 2.3.8 definierten Anforderungen und deren Umsetzung.

TABELLE 34: Bewertungsübersicht zum Marktauftritt

Einheitlicher und integrierter Marktauftritt	Festsetzung gemäß KAPITEL 2.3.8	Bewertung		
		erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
	Corporate Design	x		
	Kooperation	x		
	Haltestellenbeschilderung		x	

Zur weiteren Verbesserung des einheitlichen Marktauftritts sollten in Zukunft folgende Maßnahmen angegangen werden:

- kontinuierliche Instandhaltung und ggf. Ausbesserung der Haltestellenbeschilderung
- weitere Umsetzung des Informationskonzepts für Haltestellen des MDV zur Reduzierung von Zugangsbarrieren sowie zur Verbesserung der Umsteigesituation an Verknüpfungspunkten

3.6.2 Informationsmedien

Die Information von Fahrgästen und potenziellen Kundinnen und 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.

Die Informationsangebote zu den Fahrplänen werden durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und durch die Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Die folgende TABELLE 35 zeigt die wesentlichsten Informationsprodukte für den StPNV im Landkreis Altenburger Land.

TABELLE 35: Fahrplaninformationsprodukte im Landkreis Altenburger Land

Produkt	Medium	Inhalte	Verantwortung	Nutzung						
Pocketpläne	Druckerzeugnisse	- Fahrplan je Linie - Pocketpläne PlusBus - Pocketpläne TaktBus	MDV, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i> *) seitens VU nicht mehr vorge- sehen	Auflage für LK ABG: <table><tr><td>2022</td><td>900</td></tr><tr><td>2023</td><td>400</td></tr><tr><td>2024</td><td>- *</td></tr></table>	2022	900	2023	400	2024	- *
2022		900								
2023		400								
2024	- *									
Aushang am Haltestellenmast	Fahrplan aller Linien der jeweiligen Haltestelle	Verkehrsunternehmen	Ein Aushang ist an allen ak- tiven Haltestellenmasten vorhanden.							
Aushang in Fahrzeugen und Haltestellen		Liniennetzpläne und Tarif- aushänge	MDV, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	Auflage für LK ABG: <table><tr><td>2022</td><td>400</td></tr><tr><td>2023</td><td>400</td></tr><tr><td>2024</td><td>400</td></tr></table>	2022	400	2023	400	2024	400
2022	400									
2023	400									
2024	400									
www.mdv.de (Internetseite)	Digitale und mobile Informationen	u.a. - Auskünfte zu Verbindun- gen, Fahrplan und Tarifen - Pläne und Karten, u.a. zu Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren - Fahrplanabweichungen - Freizeitportal	MDV, <i>in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen</i>	Aufrufe, gesamt: <table><tr><td>2022</td><td>ca. 1,15 Mio.</td></tr><tr><td>2023</td><td>ca. 934 Tsd.</td></tr><tr><td>2024</td><td>ca. 638 Tsd.</td></tr></table>	2022	ca. 1,15 Mio.	2023	ca. 934 Tsd.	2024	ca. 638 Tsd.
2022		ca. 1,15 Mio.								
2023		ca. 934 Tsd.								
2024	ca. 638 Tsd.									
MOOVME (Smartphone-App)	- Auskünfte zu Verbindun- gen, Fahrplan und Tarifen - Fahrplanabweichungen - Ticketvertrieb - Abgabe Deutschlandticket	MDV (inclusive KVP's), VMS	Downloads: <table><tr><td>2022</td><td>ca. 172 Tsd.</td></tr><tr><td>2023</td><td>ca. 238 Tsd.</td></tr><tr><td>2024</td><td>ca. 250 Tsd.</td></tr></table>	2022	ca. 172 Tsd.	2023	ca. 238 Tsd.	2024	ca. 250 Tsd.	
2022	ca. 172 Tsd.									
2023	ca. 238 Tsd.									
2024	ca. 250 Tsd.									
www.insa.de (Internetseite)		u.a. - Auskünfte zu Verbindun- gen, Fahrplan und Tarifen - Fahrplanabweichungen - Pläne und Karten, u.a. zu Haltestellen, Liniennetz, Stadtverkehren	NASA	keine Angaben vorliegend						
INSA App/ DB Navigator App	Digitale und mobile Informationen	- Auskünfte zu Verbindun- gen, Fahrplan und Tarifen - Fahrplanabweichungen	NASA/DB	keine Angaben vorliegend						
Internetseiten der Verkehrs- unternehmen		- Auskünfte zu Verbindun- gen, Fahrplan und Tarifen - Hinweise zu Änderungen im Busverkehr	Verkehrsunternehmen	keine Angaben vorliegend						
E-Mail Kontaktformular		- individuelle Auskünfte auf Anfrage - Beschwerdemanagement	MDV, Verkehrsunter- nehmen	Anfragen, MDV: <table><tr><td>2022</td><td>ca. 1,2 Tsd.</td></tr><tr><td>2023</td><td>ca. 1,3 Tsd.</td></tr><tr><td>2024</td><td>ca. 1,0 Tsd.</td></tr></table>	2022	ca. 1,2 Tsd.	2023	ca. 1,3 Tsd.	2024	ca. 1,0 Tsd.
2022	ca. 1,2 Tsd.									
2023	ca. 1,3 Tsd.									
2024	ca. 1,0 Tsd.									
MDV- Infotelefon 0341 52 98 38 18 (Ortstarif)	Persönliche Beratung	- persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Ver- bindungsankünfte, Fahr- planabweichungen - Beschwerdemanagement	MDV *) Einführung ChatBot und Ver- knappung Hotlinenummer in der Kommunikation	Anrufe, gesamt: <table><tr><td>2022</td><td>ca. 20,4 Tsd.</td></tr><tr><td>2023</td><td>ca. 22,9 Tsd.</td></tr><tr><td>2024</td><td>ca. 9,7 Tsd.*</td></tr></table>	2022	ca. 20,4 Tsd.	2023	ca. 22,9 Tsd.	2024	ca. 9,7 Tsd.*
2022		ca. 20,4 Tsd.								
2023		ca. 22,9 Tsd.								
2024		ca. 9,7 Tsd.*								
MDV- Infomobil (mobile Beratung)	- persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Ver- bindungsankünfte, Fahr- planabweichungen - Beschwerdemanagement - Informationen zu neuen Verkehrsnetzen - Informationen zu Freizeit- programm „Ausgeflogen“	MDV	Einsatztage im LK ABG <table><tr><td>2022</td><td>8</td></tr><tr><td>2023</td><td>9</td></tr><tr><td>2024</td><td>10</td></tr></table>	2022	8	2023	9	2024	10	
2022	8									
2023	9									
2024	10									
Fahrpersonal u. Servicestellen		persönliche Auskünfte zu Tarifen und Preisen, Ver- bindungsankünfte, Fahr- planabweichungen	Verkehrsunternehmen	keine Angaben vorliegend						
Kontakt-Telefon der Verkehrs- unternehmen		Beschwerdemanagement	Verkehrsunternehmen	keine Angaben vorliegend						

In Hinblick auf die Informationsmedien und die Haltestelleninformation findet sich in der TABELLE 36 die Bewertung der einzelnen Anforderungen und deren Umsetzungsstand.

Insgesamt sind die Festlegungen zu den Informationsmedien überwiegend erfüllt. Seit 02/2023 ist eine digitale Karte zur besseren Visualisierung des ÖPNV-Angebots auf der Internetseite des MDV verfügbar, welche auch für mobile Endgeräte optimiert ist. Fahrgäste haben damit eine weitere Möglichkeit, sich zu orientieren und zu informieren.

TABELLE 36: Bewertungsübersicht zur Ebene Fahrplaninformation

	Festsetzung gemäß KAPITEL 2.3.8	Bewertung			
		Bemerkung/Verbesserungsbedarf	erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
Fahrplaninformation	Informationsmedien: digitale Medien	• Elektronische Fahrplanauskunft, Mobilitätsapps, ggf. DFI-Anzeigen, Fahrplanauskunft auf der Internetseite des StPNV-VU	x		
	Informationsmedien: persönliche Beratung	• Beratungsstelle steht in der Stadt Altenburg zur Verfügung (Kundencenter).	x		
	Störungen	• Ausgabe über elektronische Fahrplanauskunft, Mobilitätsapps, ggf. DFI-Anzeigen	x		
	Haltestellen	• Haltestellenaushänge		x	

BILD 9: Mobilitätsberatung (Beraterin des MDV in Altenburg)



3.6.3 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), und die Webaufrufe der Verkehrsunternehmen bieten zudem zahlreiche Informationsmöglichkeiten. Verbundweite Auskünfte (zum Ortstarif) bietet außerdem das MDV-Infotelefon unter 0341 – 52 98 38 18.

Das Beschwerdemanagement der Verkehrsunternehmen und des MDV stellt einen wichtigen Teil der Kundenbetreuung dar.

Die nachfolgende Übersicht (TABELLE 37) bewertet die einzelnen Anforderungen des Kundenservice und Beschwerdemanagements für den Landkreis Altenburger Land.

TABELLE 37: Bewertungsübersicht zur Ebene Kundenservice und Beschwerdemanagement

	Festsetzung gemäß KAPITEL 2.3.8	Bewertung			
		Bemerkung/Verbesserungsbedarf	erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
Kundenservice und Beschwerdemanagement	Kundengruppen	Busschule, Seniorentrainings etc.	x		
	Unmittelbare Kundenbetreuung und Personal	Beratungsstellen stehen in der Stadt Altenburg zur Verfügung; ansonsten erfolgt die unmittelbare Kundenberatung durch das Fahrpersonal	x		
	Beschwerdemanagement	Beschwerdemanagement wird durchgeführt	x		
	Kundenbindung und Neukundengewinnung		x		

3.6.4 Image- und Kampagnenarbeit

Der ÖPNV leistet wichtige Beiträge zur Stadt- bzw. Regionalentwicklung, zur gesellschaftlichen Daseinsvorsorge und zur nachhaltigen Mobilität. Aus diesem Grund wird vom MDV in Zusammenarbeit mit den Akteuren des ÖPNV im Landkreis Altenburger Land eine Image- und Kampagnenarbeit geleistet, die zum Zeitpunkt Stand 01/2025 in folgender Übersicht (TABELLE 38) auszugsweise dargestellt ist:

TABELLE 38: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit im Landkreis Altenburger Land

Image- und Kampagnenarbeit ab 2020/2022	Mehrsprachige Informationen zum ÖPNV		Akteure: MDV Status: nach Bedarf	
	Flyer	Auflage: 2022: 5.000 2023: 5.000	Ergänzung MDV-Webseite	
	„Unterwegs in Familie“		Akteure: MDV Status: nach Bedarf	
	Broschüre	Auflage: 2024: 6.000		
	„Tierisch was los im MDV“		Akteure: MDV Status: nach Bedarf	
	Flyer	Auflage: 2020: 3.000 2021: 3.000		
	„Dein neues Liniennetz im Altenburger Land“ (Regionalverkehr verbindet)		Akteure: LK ABG, THÜSAC, MDV Status: nach Bedarf	
	Flyer	Auflage: 2022: 25.000 2024: 19.000		
	Hin&Weg: Themenschwerpunkte aus LK Altenburger Land und MDV		Akteure: LK ABG, MDV, VU Status: laufend	
	Online-Magazin	seit 06/2021: ca.191.000 verbundweite Abrufe		

MDV-Freizeitprogramm		Akteure: MDV, DB, ZVNL Status: laufend	
		online Freizeitportal	
		Seit 2021: Touren über Onlineplattform Komoot	
		Seit 2021: Onlinepromotion MDV mit Komoot	

In Zukunft sollte die Zusammenarbeit aller Akteure bei Kampagnen weiter gestärkt werden, um eine einfache Nutzbarkeit des ÖPNV zu kommunizieren. Die konsequente Nutzung aller Kommunikationsmittel, die die MDV-Geschäftsstelle zur Verfügung stellt (Werbebanner für Webseiten in Kampagnenphasen, Klammermarke 1ticket.de), ist von den Verkehrsunternehmen und anderen Akteuren weiter zu fördern. Zudem sind die Anforderungen an eine moderne Kommunikation, eine zielgruppengerechte Sprache und Aufbereitung bestimmter Themen in leichter Sprache weiter auszubauen.

Die folgende Übersicht (TABELLE 39) stellt die Umsetzung der definierten Festlegungen aus KAPITEL 2.3.8 dar und bewertet diese.

TABELLE 39: Bewertungsübersicht zur Image- und Kampagnenarbeit

Image-/Kampagnenarbeit	Festsetzung gemäß KAPITEL 2.3.8	Bewertung			
		Bemerkung/ Verbesserungsbedarf	erfüllt	geringes Defizit	nicht erfüllt
	Imagearbeit/Kampagnen	erfolgt in Zusammenarbeit mit MDV und VU, u.a. im Rahmen „Regionalverkehr verbindet“	x		
	Ausbau der ÖPNV-Präsenz	- Kooperation mit touristischen Einrichtungen - Kommunale Präsenz ist ausbaufähig		x	

Als Maßnahmen zur Reduzierung der hinsichtlich ÖPNV-Präsenz noch bestehenden geringen Defizite wären insbesondere Hinweise auf die ÖPNV-Erreichbarkeit/Verlinkungen auf den Internet-Seiten touristischer Einrichtungen zum Routenplaner, Verweise auf ÖPNV-Apps und Ticketangebote etc. zu nennen. Ein regelmäßiger Austausch zwischen ÖPNV-Akteuren (Landkreis, Verkehrsunternehmen, MDV) und den touristischen Anbietern ist hierzu erforderlich.

3.6.5 Fazit: Kundeninformation und Service

Die Erwartungen bzw. der Anforderungen gemäß KAPITEL 2.3.8 an eine moderne Kundeninformation sowie einen fahrgastorientierten Service werden überwiegend erfüllt. In diesem Bereich findet zudem eine stetige Weiterentwicklung statt, um kommunikative Zugangsbarrieren abzubauen und innovative Kommunikationsmöglichkeiten zu nutzen.

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- kontinuierliches Monitoring der Haltestellenbeschilderung
- weitere Umsetzung des Haltestellenkonzepts des MDV zur Reduzierung von Zugangsbarrieren sowie zur Verbesserung der Umsteigesituation an Verknüpfungspunkten
- Einführung von DFI-Anzeigen an ausgewählten Standorten
- weitere Stärkung der Zusammenarbeit aller Akteure bei Kampagnen/Ausbau der ÖPNV-Präsenz



3.7 Umsetzungsanalyse des NVP 2021-2025 und weitere Meilensteine

Der zurückliegende Nahverkehrsplan von 2021 enthielt innerhalb des Kapitels 6 zur Gestaltung des StPNV im Landkreis Altenburger Land zahlreiche Maßnahmen zur Weiterentwicklung. Neben der Zielsetzung, den StPNV innovativ, wirtschaftlich und fahrgastfreundlich weiterzuentwickeln, waren die wesentlichen übergeordneten Ziele:

- die Umsetzung der Handlungsfelder des Vorhabens „Schmölln macht mobil“ bzw. „Regionalverkehr verbindet“ (Verbesserungen im Liniennetz, Einführung flexibler Bedienformen, Vernetzung der Verkehrsträger),
- die Erhöhung der Auslastungsquoten und
- die Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit.

Insgesamt betrachtet konnten zahlreiche Maßnahmen umgesetzt und damit deutliche Verbesserungen im StPNV des Landkreises Altenburger Land erreicht werden, wie die nachfolgenden Auswertungen verdeutlichen. Ein Teil der Maßnahmen konnte bisher nicht bzw. nur teilweise umgesetzt werden, hierfür wurde geprüft und bewertet, inwiefern diese Maßnahmen im aktuellen Nahverkehrsplan weiterverfolgt werden sollen.

3.7.1 Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“

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-Angebotes hin zu einem hochwertigen und vernetzten Nahverkehrsangebot für alle Fahrgäste. Es ist ein integriertes Verkehrskonzept im umsetzungsreifen Stand für den südlichen Teil des Landkreises Altenburger Land erarbeitet worden. Konzipiert wurden stündlich oder 2-stündlich verkehrende Buslinien auf den Hauptverkehrsachsen, die immer zur gleichen Minute und mit guten Anschlüssen zum SPNV fahren. Nicht nur im Tagesverkehr an Werktagen, sondern auch in den Abendstunden, am Wochenende und auch in den Ferien sollte so ein stabiles Busnetz im südlichen Teil des Landkreises angeboten werden. Das Konzept sieht darüber hinaus ergänzende Verkehre durch verschiedene RufBus-Gebiete vor, durch die auch die kleinen Ortschaften an das hochwertige Busnetz (PlusBus/TaktBus) angeschlossen werden sollen. Das hierarchisch neu organisierte und auf integrale Knoten ausgerichtete Regionalverkehrskonzept wurde für den Großraum Schmölln – Gößnitz – Nöbdenitz – Nobitz und Umgebung geplant. Eine Ausweitung und Übertragung der bestehenden Planungen auf das nördliche Kreisgebiet während der Laufzeit des Nahverkehrsplans war - vorbehaltlich eines entsprechenden Kreistagsbeschlusses - grundsätzlich vorgesehen.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die vorgesehenen Verbesserungen ins nördliche Kreisgebiet in Form einer vollständigen Überplanung übertragen und anschließend umgesetzt wurden (Projektstufe 1 „Nordregion“) sowie im Raum Dobitschen (Projektstufe 2 „Dobitschen“ als Teil des südlichen Kreisgebiets) erfolgreich eingeführt wurden. Die Projektstufe 3 „Südraum Altenburger Land“ (verbleibendes südliches Kreisgebiet)

wurde bisher nicht umgesetzt und wird von daher im aktuellen Nahverkehrsplan als Maßnahme im Entwicklungs- und Gestaltungskonzept weitergeführt.

3.7.2 Entwicklung des Liniennetzes

Für die Entwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land lag der Fokus auf der Umsetzung des in Kapitel 3.2 des zurückliegenden Nahverkehrsplans dargestellten Liniennetzes. Darüber hinaus war auch die Verflechtung mit den benachbarten Zentren zu beachten, da die Städte Leipzig, Gera sowie Zwickau wesentliche Bezugspunkte für die Bewohner des Landkreises Altenburger Land darstellen.

Maßnahmen zum Liniennetz

Im zurückliegenden Nahverkehrsplan wurden in Bezug auf das Liniennetz 2 Varianten dargestellt. Neben der Variante „Grundangebot“ ist dort auch die Variante „erweitertes Angebot“ enthalten. Da der zurückliegende Nahverkehrsplan im Mai 2021 vollumfänglich durch den Kreistag beschlossen wurde, wird in diesem Abschnitt die tatsächliche Umsetzung gegen beide Varianten geprüft. TABELLE 40 zeigt eine Übersicht der im zurückliegenden Nahverkehrsplan festgelegten Maßnahmen und die Bewertung deren Umsetzung entsprechend der Festsetzungen.

TABELLE 40: Maßnahmenübersicht zum Liniennetz aus NVP 2021 und Bewertung der Umsetzung

Netzkategorie	Variante des Leistungsangebots	Maßnahmen	Bewertung tatsächliche Umsetzung
1-h- und 2-h-Takt-Netz	Grundangebot	1-h-Takt-Netz: Beseitigung der Defizite (2 defizitäre Relationen), insbesondere durch Ergänzung weiterer Taktfahrten	Auf der Relation Schmölln – Altenburg wurde das Defizit durch Ergänzung weiterer Taktfahrten beseitigt.
			Auf der Relation Lucka-Borna wurde das Defizit im Hinblick auf die Fahrtenanzahl ebenso beseitigt, jedoch besteht das Defizit beim Reisezeitverhältnis mit 2,1 noch immer.
		2-h-Takt-Netz: Beseitigung der Defizite (6 defizitäre Relationen), insbesondere durch die Systematisierung und konsequente Vertaktung aller TaktBus-Linien	Auf der Relation Zeitz – Meuselwitz (– Altenburg) wurde das Defizit mit Einrichtung der PlusBus-Linie 500 beseitigt.
			Die Relation Meuselwitz – Mumsdorf – Lucka wird im vorliegenden NVP nicht weiter verfolgt, die Konzeption wurde geändert.
			Auf der Relation Schmölln – Löbichau – Beerwalde – Gera wurde das Defizit im Hinblick auf die Fahrtenanzahl beseitigt, jedoch steht die Einführung der Busmarke TaktBus für die Linie 353 noch aus. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Altenburg – Gößnitz (Linie 358) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt und die Fahrtenanzahl an Samstagen ist zu gering. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Altenburg – Nobitz – Langenleuba-Niederhain (Linie 301) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt und der Bedienzeitraum an Samstagen ist zu gering. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Altenburg – Lehma – Wintersdorf – Meuselwitz wurde das Defizit mit Einrichtung der PlusBus-Linie 500 beseitigt.

Netzkategorie	Variante des Leistungsangebots	Maßnahmen	Bewertung tatsächliche Umsetzung
			Auf der Relation Altenburg – Rositz – Meuselwitz wurde das Defizit mit Einrichtung der PlusBus-Linie 580 beseitigt.
			Auf der Relation Altenburg – Dobitschen wurde das Defizit mit Einrichtung der TaktBus-Linie 570 beseitigt.
			Auf der Relation Dobitschen – Altkirchen – Schmölln wurde das Defizit mit Einrichtung der TaktBus-Linie 680 beseitigt.
			Auf der Relation Dobitschen – Posa – Meuselwitz wurde das Defizit mit Einrichtung der TaktBus-Linie 680 beseitigt.
			Auf der Relation Schmölln – Selka – Weißbach – Sommeritz – Schmölln (Linie 357) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt, die Fahrtenanzahl Mo.- Fr. ist zu gering und samstags finden keine Fahrten statt. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Schmölln – Heyersdorf – Crimmitschau (Linie 354) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt, die Fahrtenanzahl Mo.- Fr. ist zu gering und samstags finden keine Fahrten statt. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Schmölln – Schönhaide – Wettelswalde (Linien 355 und 357) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt, der Bedienzeitraum Mo.- Fr. ist zu gering und samstags finden keine Fahrten statt. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Schmölln – Nitzschka – Gößnitz (Linie 328) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt, die Fahrtenanzahl Mo.- Fr. ist zu gering und samstags finden keine Fahrten statt. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Gößnitz – Hainichen – Meerane wurde das Defizit nicht behoben. Die TaktBus-Linie wurde bisher nicht eingerichtet. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Gößnitz – Merlach – Ponitz (Linie 354) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt, die Fahrtenanzahl Mo.- Fr. ist zu gering und samstags finden keine Fahrten statt. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Altenburg – Mockzig (Linie 358) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt, der Bedienzeitraum Mo.- Fr. ist zu gering und samstags finden keine Fahrten statt. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
			Auf der Relation Altenburg – Nobitz – Ehrenhain – Oberarnsdorf – Engersdorf (Linie 325) wurde das Defizit nicht behoben. Es fehlt ein durchgängiger 120-min-Takt, die Fahrtenanzahl und der Bedienzeitraum sind zu gering. → Bestandteil von Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“
	Erweitertes Verkehrsangebot	1-h-u. 2-h-Takt-Netz: Beseitigung der Defizite (19 defizitäre Relationen), insbesondere durch Etablierung neuer Takt-Relationen und Aufwertung bestehender Linien. <i>Hinweis: Das erweiterte Verkehrsangebot enthält sämtliche Relationen des Grundangebotes, somit wurden an dieser Stelle ausschließlich die das Grundangebot ergänzenden 11 TaktBus-Relationen, untersucht, welche im zurückliegenden NVP Defizite aufgewiesen haben.</i>	

Netzkategorie	Variante des Leistungsangebots	Maßnahmen	Bewertung tatsächliche Umsetzung
		Prüfung: Realisierung jeweils einer TaktBus-Relation in Abstimmung mit dem Landkreis Leipzig für die Relationen: - Altenburg – Frohburg - Altenburg – Borna	Die TaktBus-Relationen: - Altenburg – Frohburg (Linie 510) und - Altenburg – Borna (Linie 590) wurden umgesetzt.
	Alle	Prüfung: Direktverbindung zwischen Altenburg und Zeitz im Takt, mit Verknüpfung zum SPNV, ohne Beeinflussung der Relation Altenburg – Meuselwitz – Lucka (PlusBus-Linie 416)	- Realisierung Direktverbindung zwischen Altenburg und Zeitz durch Einrichtung der PlusBus-Linie 500 mit SPNV-Anschluss an beiden Linienenden. - PlusBus-Relation Altenburg – Meuselwitz – Lucka (Linie 580) besteht weiter.
Stadt-netz	Alle	- kein akuter Handlungsbedarf - Prüfung der Auswirkungen einer Systematisierung der Linienfahrpläne für den Stadtverkehr Altenburg	Umsetzung neues Stadtverkehrskonzept für die Stadt Altenburg derzeit noch nicht erfolgt, aber in Planung.
Ergän-zungs-netz	Alle	- 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	Neustrukturierung von Relationen des Ergänzungsnetzes bzw. der Anbindung bestimmter Ortschaften durch die Schaffung von RufBus-Gebieten in den Projektstufen 1 und 2 von „Regionalverkehr verbindet“ erfolgt
			Für Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“ noch ausstehend
Allgemein	Alle	- integrierte Vernetzung der Verkehrsträger - Umsetzung systematischer Fahrpläne - wirksame Öffentlichkeitsarbeit zum Liniennetz	Für Projektstufen 1 und 2 von „Regionalverkehr verbindet“ erfolgt
			Für Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“ noch ausstehend

Wie ersichtlich wird und auch schon in KAPITEL 3.7.1 angeschnitten, konnten die vorgesehenen Verbesserungen insbesondere des erweiterten Verkehrsangebotes nur in einem Teilgebiet des südlichen Landkreises Altenburger Land umgesetzt werden (und zwar im Raum Dobitschen entsprechend Projektstufe 2 von „Regionalverkehr verbindet“). Darüber hinaus wurden die Planungen ins nördlichen Kreisgebiet in Form einer vollständigen Überplanung übertragen und anschließend erfolgreich umgesetzt (gemäß Kreistagsbeschluss aus Juli 2022 zur Projektstufe 1 von „Regionalverkehr verbindet“). Die geplanten und bisher noch nicht umgesetzten Maßnahmen für das verbleibende südliche Kreisgebiet (Projektstufe 3 von „Regionalverkehr verbindet“) werden im Entwicklungs- und Gestaltungskonzept des vorliegenden Nahverkehrsplans weitergeführt, ebenso die die Umsetzung des neuen Stadtverkehrskonzepts für die Stadt Altenburg.

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. Insbesondere die SPNV-Strecke Leipzig – Altenburg – Gößnitz – Zwickau ist hierbei von großer Bedeutung. Darüber hinaus bedienen die heute bestehenden Plus- und TaktBus-Linien die Verflechtungen mit den benachbarten Landkreisen und dienen als Zubringer zum SPNV.

Das Gestaltungskonzept des zurückliegenden Nahverkehrsplans sah zudem eine Verbesserung der Verknüpfung der Buslinie 133 (VMS) an den SPNV in Gößnitz vor, um die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte in Mosel aus Richtung Gößnitz zu erhöhen. Diese Maßnahme wurde bisher nicht umgesetzt und wird aufgrund derzeit nicht mehr vorhandenen Bedarfs auch nicht weiterverfolgt. Die Buslinie 133 bedient den Bahnhof



Gößnitz aktuell Mo.-Fr. mit 4 Abfahrten und 3 Ankünften, teilweise muss in/aus Richtung Mosel in Meerane umgestiegen werden. Ein Takt ist hier nicht zu erkennen und Anschlüsse vom/zum SPNV ergeben sich eher zufällig. Die Linie 133 wird zudem durchgängig mit Kleinbussen bedient. In Bezug auf die Anbindung des Gewerbegebiets Meerane ist mit der 3. Projektstufe von „Regionalverkehr verbindet“ die Einrichtung einer TaktBus-Verbindung zur verbesserten Anbindung an Gößnitz und weiter nach Schmölln vorgesehen.

3.7.3 Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger

Für einen attraktiven ÖPNV ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger – also die Verknüpfung zwischen Bus (ggf. inkl. RufBus), Zug (und ggf. Straßenbahn) – von besonderer Bedeutung. Zudem können multimodale Instrumente zur Vernetzung der Verkehrsträger beitragen.

Räumliche und zeitliche Verknüpfung

Das wichtigste Element für die Vernetzung sind die Verknüpfungspunkte, an denen die einzelnen Verkehrsträger räumlich und zeitlich verbunden und damit kurze und komfortable Umstiege realisiert werden. Im zurückliegenden Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2021 wurden hier verschiedene Defizite festgestellt und entsprechende Verbesserungen zur Umsetzung im ÖPNV-Vorhaben „Regionalverkehr verbindet“ in das Gestaltungskonzept aufgenommen. Die nachfolgend dargestellte TABELLE 41 zeigt eine Übersicht der im zurückliegenden Nahverkehrsplan festgelegten Maßnahmen und die Bewertung zur Umsetzung entsprechend der Festsetzungen.

TABELLE 41: Maßnahmenübersicht zur Verknüpfung aus NVP 2021 und Bewertung der Umsetzung

Verknüpfungspunkt	Verknüpfungsbeziehung	Bewertung NVP 2021	Maßnahmen	Bewertung tatsächliche Umsetzung
Altenburg, Bahnhof	Grundsätzliches	Defizite	- Prüfung einer Modernisierung der Haltestellenanlagen - Übersichtlichkeit in Hinblick auf die Abfahrtshaltestellen der verschiedenen Buslinien ist verbesserungswürdig (Wegeleitsystem einführen, Bussteig-Nr. u.a. im Fahrplan)	- Prüfung Modernisierung der Haltestellenanlagen ist erfolgt. Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit direktem Zugang zum Stadtbusverkehr und der Errichtung eines Mobilitätszentrums wird bis 2030 angestrebt. - Ein Wegeleitsystem sollte im Rahmen dieser Maßnahme mit umgesetzt werden, idealerweise unter Einbezug einer Übersichts-DFI-Anzeige. - Darstellung der Abfahrtssteige in den Linien-Fahrplänen umgesetzt.
	Stadtverkehr – Gera	Defizite	Verknüpfungen mit dem SPNV nach Gera sind zu prüfen	Die Stadtbuslinie S wurde mit dem SPNV in und aus Richtung Gera verknüpft.
	Schmölln – Meuselwitz	Geringe Defizite	Prüfung, ob eine Verknüpfung der Linie 350 am Wochenende weiter optimiert werden kann	Durch die neu eingeführte Verbindung Schmölln – Meuselwitz (TaktBus 680) entfällt diese Verknüpfungsbeziehung.
	Gera – Borna / Treben	Defizite	Prüfung, ob eine Verknüpfung der Linie 251 an den SPNV nach Gera hergestellt werden kann	Derzeit wird die Relation ABG – Borna durch die TaktBus-Linie 590 bedient, welche jedoch keinen Anschluss zum SPNV aus/in Richtung Gera aufweist.
Schmölln, Bahnhof	Stadtverkehr – Gera	Geringe Defizite	Verknüpfungen mit dem SPNV nach Gera und zwischen den Stadtverkehrslinien am Wochenende sind zu prüfen	Verknüpfungen mit dem SPNV nach Gera wurden verbessert.
	Stadtverkehr – Schmölln, Förderzentrum	Geringe Defizite		Verknüpfungen zwischen den Stadtverkehrslinien wurden verbessert.
Gößnitz, Bahnhof	Leipzig / Zwickau / Altenburg - Umland	Defizite	Prüfung einer Herstellung der Verknüpfung mit dem SPNV	Umsetzung von Verbesserungen des StPNV im Rahmen der 3.Stufe des Vorhabens "Regionalverkehr verbindet" stehen noch aus.
Treben-Lehma, Bahnhof	Altenburg – Treben	Defizite	Prüfung einer Herstellung der Verknüpfung mit dem SPNV	Defizite in der Verknüpfung SPNV – Buslinie 731 bestehen noch immer.
	Leipzig – Treben	Defizite		

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass an den Verknüpfungspunkten Altenburg, Bahnhof und Schmölln, Bahnhof Verbesserungen der Verknüpfung bei einzelnen/allen Relationen vorgenommen wurden, an den übrigen Verknüpfungspunkten wurden die aufgezeigten möglichen Verbesserungspotenziale bisher nicht umgesetzt.

Neben der Herstellung der fahrplanmäßigen Verknüpfung war auch die technische Absicherung der Anschlussverbindungen im Verspätungsfall des Zubringers durch das Regio-RBL (ITCS) des Verkehrsunternehmens vorzunehmen und die Abbringerbusse (innerhalb voreingestellter Parameter) aufzuhalten, insbesondere dann, wenn es sich dabei um Plus- und TaktBus-Linien handelt. Dies wurde für alle Plus- und TaktBus-Linien im RBL-System konfiguriert, ebenso wie auch für alle weiteren im Fahrplan ausgewiesenen Anschlüsse. Das Thema „Gewährung einer Anschlussgarantie“ wurde bisher noch nicht geprüft und soll auch nicht weiterverfolgt werden.



Integration flexibler Bedienformen

Im zurückliegenden Nahverkehrsplan wurde das Ziel verfolgt, ergänzend zu den angebotsorientiert und im Takt zwischen den Zentralen Orten verkehrenden Linien eine flexible StPNV-Bedienung zu realisieren. Für das Gebiet des Projekts „Regionalverkehr verbindet“ lagen bereits umfängliche und flächendeckende Planungen für flexible Bedienformen sowie geeignete Gebiete für deren Einsatz vor. Ziel war, dass die Bewohner von Gebieten ohne direkte Anbindung an das Taktliniennetz einfach und komfortabel ein flexibles Angebot zur nächstgelegenen Haltestelle bestellen können und durch dieses direkt zu einem nahegelegenen Ziel bzw. zu einem benachbarten Verknüpfungspunkt mit dem weiterführenden Taktverkehr befördert werden. Für das nördliche Landkreisgebiet sollten äquivalente Planungen vorgenommen und ggf. umgesetzt werden.

Im Ergebnis lässt sich auch hier feststellen, dass die vorgesehenen Verbesserungen ins nördlichen Kreisgebiet in Form einer vollständigen Überplanung übertragen und anschließend als RufBus-Gebiete 31, 32, 33 und 34 umgesetzt wurden (Projektstufe 1 „Nordregion“) sowie im Raum Dobitschen als RufBus-Gebiete 35 und 36 (Projektstufe 2 „Dobitschen“ als Teil des südlichen Kreisgebiets) erfolgreich umgesetzt wurden.

Die Projektstufe 3 „Südraum Altenburger Land“ (verbleibendes südliches Kreisgebiet) wurde auch in Bezug auf die Einführung flexibler Bedienformen bisher nicht umgesetzt und wird von daher im aktuellen Nahverkehrsplan als Maßnahme im Entwicklungs- und Gestaltungskonzept weitergeführt.

Darüber hinaus sollte die Realisierung zusätzlicher Bestellmöglichkeiten über technische Systeme (Internet- bzw. App-basiert) und die Verbesserung der Informationsübermittlung an die Fahrgäste für die Umsetzung von RufBus-Angeboten geprüft werden. Diese Prüfung ist erfolgt und wurde sowohl über die Mobilitätsapp MOOVME als auch internetbasiert über die Website rufbus.thuesac.de technisch umgesetzt.

Multimodalität und Intermodalität

Der Landkreis Altenburger Land als Aufgabenträger für den StPNV befürwortet Park+Ride- sowie Bike+Ride-Standorte und unterstützt die kommunalen Akteure sowie den SPNV-Aufgabenträger nach verfügbaren Möglichkeiten hinsichtlich des Auf- bzw. Ausbaus, der Erneuerung oder Modernisierung dieser Anlagen. Im Landkreis Altenburger Land bestehen derzeit die in der nachfolgenden TABELLE 42 dargestellten Anlagen.

TABELLE 42: Park+Ride- sowie Bike+Ride-Standorte im Landkreis Altenburger Land

Verknüpfungspunkt	Park+Ride Anzahl Plätze	Bike+Ride Anzahl Plätze
Altenburg, Bahnhof	69	15
Schmölln, Bahnhof	100	16
Gößnitz, Bahnhof	8	4
Treben-Lehma, Bahnhof	8	-

Im Bereich des Fahrradverkehrs sollten die Bestrebungen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV in verschiedenen Bereichen verstärkt werden. Im Gestaltungskonzept des zurückliegenden Nahverkehrsplans wurden zahlreiche Punkte in Anlehnung an das Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen 2018 sowie den Nahverkehrsplan für



den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018 – 2022 als Prüfauftrag aufgenommen. An dieser Stelle seien davon die Punkte erwähnt, welche konkret eine Schnittmenge zum StPNV in dessen Zuständigkeitsbereich aufweisen; außerdem wird der Stand der Umsetzung kurz dargestellt:

- 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“ → Für Bhf. Altenburg ist seitens der Stadtverwaltung ein Mobilitätszentrum bis zum Jahr 2030 geplant (auf Teilfläche derzeitiger Busbahnhof); ansonsten wird Thema im Gestaltungskonzept nicht weiterverfolgt.
- Ausleihmöglichkeiten von verschiedenen Verkehrsmitteln (Fahrrad, E-Roller, Pedelec, etc.) an allen Verknüpfungspunkten, Verleihsystem in gleicher Qualität im gesamten Landkreis, ausreichende Kapazität, ohne vorherige Anmeldung → Thema wird nicht weiterverfolgt.
- Schaffung besonderer Mitnahmekapazitäten für Fahrräder auf touristisch bedeutsamen Buslinien → versuchsweise Einführung von Heckfahrradträgern auf der Linie 258 ist erfolgt, jedoch mit negativem Ergebnis (keine Nachfrage); somit soll das Thema nicht weiterverfolgt werden.
- Verknüpfung Radroutenplaner mit ÖV-Auskunft → Thema wird nicht weiterverfolgt.
- Schaffung von Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrradträgern und Fahrradanhängern für Busse → Thema wird nicht weiterverfolgt.

3.7.4 Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten

Als ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten wurden im Gestaltungskonzept des zurückliegenden Nahverkehrsplans die nachfolgend aufgeführten Punkte identifiziert, zu denen jeweils der Stand der Umsetzung dargestellt wird.

Anbindung regionalbedeutsamer Ziele

Die im zurückliegenden Nahverkehrsplans festgestellten Defizite bei der festsetzungskonformen Anbindung regionalbedeutsamer Ziele konnten in vielen Fällen beseitigt werden. Dies gilt insbesondere in den Projekträumen der Stufen 1 und 2 des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“, wo durch die Einrichtung von Plus- und Taktbuslinien einerseits und von ergänzenden RufBus-Gebieten andererseits deutliche Verbesserungen der StPNV-Anbindung erzielt werden konnten.

Besondere Priorität wurde im Gestaltungskonzept des zurückliegenden Nahverkehrsplans den regionalbedeutsamen Industrie- und Gewerbestandorten beigemessen. Hierbei war u.a. zu prüfen, ob möglicherweise auch eine Verdichtung der Haltestellen (durch Einrichtung von temporären Haltestellen) und geringfügige Umverlegungen von Buslinien zur Beseitigung von Defiziten beitragen kann. → Beispielhaft kann hier die Neueinrichtung der Haltestellen Windischleuba, Gewerbegebiet (inkl. barrierefreiem Ausbau), Altenburg, Porphyrstraße (inklusive Umverlegung von Buslinien zur Anbindung des neuen Standortes der Altenburger Spielkartenfabrik) sowie Schmölln, Am Wasserturm



(RufBus-Haltestelle zur Anbindung des Gewerbestandortes „voestalpine“) genannt werden. Der Industriestandort „Nitzschka“ östlich von Schmöln weist dagegen weiterhin ein deutliches Anbindungsdefizit auf, für das eine Verbesserung geprüft werden sollte.

Information und Service

Als Defizite im Bereich Information und Service wurden im zurückliegenden Nahverkehrsplan folgende Punkte benannt; dargestellt ist auch hier der Stand der Umsetzung:

- Ausbau der ÖPNV-Präsenz (Imagearbeit/Kampagnen) durch Kooperation mit touristischen Einrichtungen und kommunale Präsenz → Mittlerweile erfolgt eine enge Zusammenarbeit zwischen der THÜSAC und dem Tourismusverband. Die kommunale ÖPNV-Präsenz wurde außerdem durch Einsätze des MDV-Infomobils im Landkreis Altenburger Land gestärkt.
- Die Einführung eines Bevölkerungsmonitorings durch die Kreisverwaltung → ist erfolgt.

Infrastruktur und Fahrzeuge

Im Bereich Infrastruktur und Fahrzeuge wurden im Gestaltungskonzept folgende Punkte benannt:

- Haltestellen: einheitliches und modernes Erscheinungsbild gemäß dem MDV-Haltestelleninformationskonzept wird angestrebt → Das MDV-Haltestelleninformationskonzept wird sukzessive umgesetzt.
 - Das Verkehrsunternehmen hat insbesondere in Bezug auf einheitliche Haltestellenfahnen eine Priorisierung erarbeitet, welche sukzessive abgearbeitet wird. Die Ausstattung der PlusBus-Haltestellen ist dabei bereits abgeschlossen. Derzeit stehen TaktBus-Haltestellen und weitere wichtige aufkommensstarke Haltestellen im Fokus der Umsetzung.
 - Sämtliche RufBus-Haltestellen wurden zudem mit großen Aushangkästen (u.a. für Darstellung Liniennetz/RufBus-Gebiete) ausgestattet.
- Fahrzeugpark:
 - ist unter Berücksichtigung der Festsetzungen durch das Verkehrsunternehmen kontinuierlich auf einem attraktiven und zeitgemäßen Stand zu halten → Das durchschnittliche Fahrzeugalter beträgt derzeit – bedingt durch die zahlreichen relativ neu angeschafften 37 Kleinbusse der Subunternehmer – etwa 6,6 Jahre; ohne die Fahrzeuge der Subunternehmer beträgt es knapp 9 Jahre.
 - Verbesserungen bezüglich der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in den Liniensbussen → In allen 12m-Bussen ist grundsätzlich die Mitnahme von bis zu zwei Fahrrädern möglich; in allen Midibussen die Mitnahme von einem Fahrrad.
 - Im Sinne der Etablierung eines Corporate Design bzw. bei der Nutzung der Fahrzeuge als Informations- bzw. Werbeträger → wurde ein entsprechendes Konzept entwickelt.
 - Die geforderte Kennzeichnung der Fahrzeugflotte (Logo VU und Verbundkennzeichnung) → wurde durchgängig umgesetzt.
 - Die Ausstattung der Busflotte mit kostenlosem WLAN → ist erfolgt.
 - Installation von USB-Ladesteckplätzen in den Bussen → wurde bei allen Neufahrzeugen berücksichtigt.

- Einführung diverser Sicherheitssysteme → wurde bei allen Neubeschaffungen von Bussen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben beachtet.
- Durch das Verkehrsunternehmen sind die Entwicklungen hinsichtlich alternativer Antriebsformen kontinuierlich zu beobachten und ggf. für den Einsatz in StPNV-Fahrzeugen zu prüfen und zu erproben. → Das Landratsamt Altenburger Land hat im Jahr 2022 eine Machbarkeitsstudie zur Einführung alternativer Antriebsformen erarbeiten lassen. Im Jahr 2025 soll die Ausschreibung für zunächst 3 E-Busse für den Stadtverkehr Altenburg durch die THÜSAC erfolgen (aktuelle Lieferdauer: 2-3 Jahre). Parallel zur Beschaffung der Busse ist der Bau von 3 Ladesäulen (6 Busse gleichzeitig laden) vorgesehen.

Ortserschließung durch Haltestellen

Für die im Rahmen der Bewertung im zurückliegenden Nahverkehrsplan festgestellten peripheren Bereiche mit Erschließungsdefiziten (siehe dort: KARTE 8) waren Möglichkeiten zur Haltestellenverdichtung zu prüfen und umzusetzen. Dies betraf insbesondere die Ortschaften Langenleuba-Niederhain, Meuselwitz und Gößnitz. Darüber hinaus sollte die bisher nicht angebundene Ortschaft Kosma an den StPNV angeschlossen werden.

Für diese angestrebte Verbesserung der Erschließung sollten ggf. auch temporäre, provisorische Haltestellen sowie flexible Bedienformen in Betracht gezogen werden.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass in den Gebieten, welche Bestandteil der umgesetzten Projekte „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 1 und Stufe 2) sind, die Erschließungsdefizite behoben werden konnten; dies betrifft die o.a. Ortschaften Meuselwitz sowie Kosma. Die Ortschaften Langenleuba-Niederhain sowie Gößnitz sind Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 3), welches noch zur Umsetzung aussteht.

3.7.5 Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten wurden im zurückliegenden Nahverkehrsplan empfohlen. In der Mehrzahl der Fälle wurden die Maßnahmen umgesetzt (vgl. Spalte „Stand der Umsetzung“).

TABELLE 43: Maßnahmenübersicht zur Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten aus NVP 2021 und Bewertung der tatsächlichen Umsetzung

Nr.	Maßnahme	Verantwortung	Stand der Umsetzung
1	Internetseite des Landkreises bezüglich ÖPNV aufwerten: - 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	Verlinkung zum MDV, zur THÜSAC und zur DB unter: https://www.altenburgerland.de/de/landkreis/wirtschaft-verkehr/verkehrsinfrastruktur
2	Verkehrshinweise in Fahrplänen einfach gestalten und dabei bestehende Empfehlungen des MDV beachten	LK ABG, VU	Wurde noch nicht durchgängig umgesetzt und sollte weiterverfolgt werden.
3	Stärkung des Vertriebs von Job-Tickets, insbesondere in Hinblick auf kommunale Verwaltungen, Unternehmen	LK ABG, VU	Während der Laufzeit des NVP hat die THÜSAC in 2022 einen Jobticketvertrieb aufgebaut, die DB betreibt diesen schon längere Zeit. Stand Q4/2024: THÜSAC ca. 50 Jobtickets, DB: Jobtickets im dreistelligen Bereich.

Nr.	Maßnahme	Verantwortung	Stand der Umsetzung
			Eine Steigerung ist aufgrund weiterer Angebotsverbesserungen (z.B. Umsetzung Stufe 3 von Regionalverkehr verbindet, Umgestaltung Stadtverkehr Altenburg) sowie der Fortführung des verbundweiten BMM sehr wahrscheinlich.
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.	VU	Dies erfolgt im Regelfall, sofern die Kurzfristigkeit von z.B. Baumaßnahmen es zulässt.
5	Ausweitung von Angeboten des Mobilitätstrainings (Schulung zu ÖPNV-Grundlagen) für spezielle Zielgruppen, wie bspw. Schüler, Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen	LK ABG, VU	Durch den MDV werden in Zusammenarbeit der THÜSAC Mobilitätstrainings für Schüler und Senioren angeboten. Die THÜSAC bietet zudem eine Busschule für Kindergärten und Grundschulen an.
6	Unterstützung eines landkreisweiten und institutionsübergreifenden Baustellenmanagements unter Berücksichtigung der Belange des StPNV.	LK ABG, VU	Das Baustelleninformationssystem „BIS“ wurde eingeführt.
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, VU	Betriebliches Mobilitätsmanagement wurde verbundweit etabliert, um das Mobilitätsangebot für Pendler – insbesondere zur Erreichbarkeit der Gewerbe- und Verwaltungsstandorte – zu verbessern.
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	Durch die THÜSAC sind in Zusammenarbeit mit dem MDV Marketingmaßnahmen zum ÖPNV-Projekt „Regionalverkehr verbindet“ (Stufen 1 und 2) sowie zum Badebus Pähna erfolgt.
9	Innovatives ÖPNV-Projekt: TRAM-ähnliche Bedienung auf der ehemaligen Kohlebahn-Trasse Meuselwitz – Wintersdorf – Regis-Breitingen Voraussetzung: Förderung mit Bundesmitteln im Rahmen von Kohleausstiegsgesetz und Strukturstärkungsgesetz	LK AGB	Derzeit wird auf der ehemaligen Kohlebahn-Trasse Meuselwitz – Wintersdorf – Regis-Breitingen seitens des Landkreises Altenburger Land die Umsetzung einer SPNV-Bedienung angestrebt. Somit wird keine Relevanz mehr für den neuen Nahverkehrsplan erwartet.

3.7.6 Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit

Die Herstellung der Barrierefreiheit im StPNV ist gemäß § 8 Abs. 3 PBefG unter Berücksichtigung der im Nahverkehrsplan definierten Ausnahmen bereits zum 1. Januar 2022 gesetzlich gefordert und stellt für den Landkreis Altenburger Land ein wichtiges Ziel dar. Im Gestaltungskonzept des zurückliegenden Nahverkehrsplans wurden die in TABELLE 44 dargestellten Maßnahmen zur schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im StPNV mit spätestem Umsetzungszeitraum aufgeführt; in der Spalte „Stand der Umsetzung“ wird der aktuelle Umsetzungsstand bewertet.

TABELLE 44: Übersicht zur Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit aus NVP 2021 und Bewertung der tatsächlichen Umsetzung

Ebene	zuständiger Akteur	Maßnahme		Umsetzungszeitpunkt	Stand der Umsetzung
Fahrzeuge	Verkehrsunternehmen	Steigerung der Anzahl der Plätze für Rollstühle, Rollatoren etc.		01.01.2022	Diese Maßnahme konnte bisher nicht umgesetzt werden und ist im Rahmen der Neuanschaffung von Fahrzeugen weiterzuverfolgen.
		konsequente Verfolgung eines barrierefreien Zugangs zu den StPNV-Fahrzeugen (Einsatz Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge)			Zum Zeitpunkt der Analyse waren noch 3 Hochflurfahrzeuge im Einsatz. Im Rahmen der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen >7m Länge sollte dieses Defizit weiter beseitigt werden.
Information und Kommunikation	Verkehrsunternehmen, Landratsamt Landkreis ABG, MDV GmbH	Erfüllung der Standards für Internetseiten und Apps		bis 2024	Festlegungen wurden teilweise umgesetzt. Folgende Punkte stehen noch aus: • Kontrastmodusänderung für kontrastreiche Darstellung • Möglichkeit zur Darstellung in leichter Sprache • Beauskunftung barrierefreier Reiseketten
	Verkehrsunternehmen	Veröffentlichung der Fahrplanaushänge in Schriftgröße 12 Pkt. sowie in entsprechender Anbringungshöhe. Die notwendigen Voraussetzungen, wie beispielsweise größere Aushangkästen sind dafür schrittweise anzuschaffen.			Festlegungen wurden teilweise umgesetzt. • Die Ausrüstung der Haltestellen mit größeren Aushangkästen befindet sich in der sukzessiven Umsetzung. • Die Schriftgröße der Fahrplanaushänge sollte nach Möglichkeit noch auf 12 Pkt. skaliert werden (inklusive ggf. vorhandene Fußnoten).
Haltestellen	Straßenbaulastträger (Kommunen)	Barrierefreiheit bereits hergestellt – keine weiteren Maßnahmen erforderlich		bis 01.01.2022	Barrierefreier Ausbau ist hier bereits erfolgt (vgl. hierzu Kapitel 3.9.1. des vorliegenden NVP).
		Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen gemäß der Priorität:	Priorität 1	01.01.2024	An der Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen wurde und wird kontinuierlich gearbeitet. Im Q4/2024 erfolgte eine Aktualisierung der Bestandsaufnahme; vgl. hierzu die Ausführungen in Kapitel 3.9.1. des NVP.
			Priorität 2	01.01.2026	
			Priorität 3	01.01.2028	
			Priorität 4	01.01.2030	

Darüber hinaus wurde im Gestaltungskonzept des zurückliegenden Nahverkehrsplans durch ein Pilotprojekt im Landkreis Altenburger Land angestrebt, mit dem fahrzeuggebundene akustische Ansagen von Liniennummer und Fahrtweg an den Haltestellen erprobt werden sollten. → Eine entsprechende Prüfung hat ergeben, dass mittlerweile verschiedene Apps zur Verfügung stehen, welche beeinträchtigte Personen beim Erkennen einfahrender ÖPNV-Fahrzeuge unterstützen. Aus diesem Grund wurde das Thema nicht weiterverfolgt.



Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit werden insgesamt kontinuierlich umgesetzt. Dies umfasst den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie die Anschaffung von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen. Alle erforderlichen Aspekte werden dabei berücksichtigt. Der StPNV ist bereits in vielen Belangen barrierefrei gestaltet, bei bestimmten Teilebenen, insbesondere beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen bestehen noch Defizite. An der Erfüllung aller gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit im ÖPNV wird durch das Verkehrsunternehmen, den Landkreis Altenburger Land und die weiteren zuständigen Akteure mit hoher Priorität weitergearbeitet.

3.7.7 Maßnahmen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden gezielt größere Unternehmen angesprochen in Bezug auf Möglichkeiten der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und einer möglichen Verbesserung der Anbindung. Folgende Leistungen werden in diesem Zusammenhang angeboten:

- Analyse der Mobilitätssituation vor Ort
- Entwicklung von Einzelmaßnahmen bis hin zum Maßnahmenmix speziell für das jeweilige Unternehmen
- Vermittlung von Kontakten zu Mobilitätsdienstleistern
- Unterstützung bei der Kommunikation der Maßnahmenumsetzung
- Schaffung von Anreizen zur ÖPNV-Nutzung für die Beschäftigten (z.B. Jobticket)

Im Landkreis Altenburger Land werden im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements aktuell 14 Unternehmen mit ca. 4.600 Mitarbeitern durch MDV/THÜSAC betreut (Stand Q4/2024). Dazu kommen weitere betreute Unternehmen insbesondere durch die Deutsche Bahn. Im Rahmen der Bedarfsermittlung wurden u.a. auch Wohnstandortanalysen durchgeführt. Im Ergebnis können folgende Ergebnisse genannt werden:

- punktuelle Anpassungen der Linienführung
- Fahrplananpassungen (verschobene oder zusätzliche Fahrten)
- Einrichtung neuer Haltestellen in Gewerbegebieten
- Information und Vermarktung des bestehenden ÖPNV-Verkehrsangebots an die Mitarbeiter

3.8 Verkehrsnachfrage und Beförderungsströme

3.8.1 Grundlagen

In den nachfolgenden Ausführungen wird die erreichte Verkehrsnachfrage im ÖPNV sowie als weiteres Potenzial die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr des Landkreises Altenburger Land analysiert. Die Auswertungen werden auf das Fahrplanjahr 2024 bezogen. Der coronapandemiebedingte Nachfrageeinbruch ist bis zu diesem Zeitpunkt vollständig überwunden und eine nachfrageseitige Etablierung der Wirkungen des Deutschlandtickets ist ebenfalls weitgehend abgeschlossen.



Beim öffentlichen Personenverkehr wird zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV unterschieden. Die Aufnahme von Daten zur Nachfrage im SPNV in den vorliegenden Nahverkehrsplan erfolgt nachrichtlich, verdeutlicht jedoch die große Bedeutung des schienengebundenen Nahverkehrs im Gesamtsystem des ÖPNV im Landkreis.

Zur Abschätzung der zurückliegenden Entwicklung erfolgt ein Vergleich der im Fahrplanjahr 2024 realisierten Verkehrsnachfrage mit der zum Analysezeitpunkt des zurückliegenden Nahverkehrsplans festgestellten Verkehrsnachfrage.

Die Verkehrsnachfragedaten des vorliegenden Nahverkehrsplans basieren auf folgenden Quellen:

- SPNV (Aufgabenträger Freistaat Thüringen)
- Straßenpersonennahverkehr (THÜSAC, MDV-Verkehrsmodell)
- motorisierter Individualverkehr (MDV-Verkehrsmodell) als Vergleichsgröße.

3.8.2 Schienenpersonennahverkehr

Ausgehend von den außerhalb des Landkreises Altenburger Land gelegenen Oberzentren Gera, Leipzig und Zwickau wird der Landkreis durch mehrere Eisenbahnstrecken mit SPNV-Bedienung erschlossen. Wie ANLAGE 30 entnommen werden kann, decken diese Relationen wesentliche Anteile der Verkehrsnachfrage der auf den Landkreis bezogenen Hauptverkehrsachsen ab. Die S-Bahnlinien S5/S5X verbinden darüber hinaus einige Gemeinden des Landkreises Altenburger Land direkt mit den Oberzentrum Leipzig und Zwickau. Die Achse entfaltet darüber hinaus eine Bedeutung für Binnenverkehre innerhalb des Landkreises.

Die Bedeutung des SPNV im Gesamtverkehrssystem lässt sich insbesondere an der Zahl der Ein- und Aussteigenden an den Zugangsstellen beurteilen (vgl. TABELLE 45). Innerhalb des Landkreises Altenburger Land werden insgesamt sieben SPNV-Zugangsstellen bedient. Die Stationen mit der größten Verkehrsnachfrage mit in der Summe mindestens 200 Ein- und Aussteigenden sind Altenburg, Gößnitz und Schmölln, wobei der Bahnhof Gößnitz einen bedeutenden Umsteigepunkt innerhalb des SPNV („Mitte-Deutschland-Verbindung“) bildet. Eher gering frequentiert sind Stationen wie Nöbdenitz und Ponitz mit in der Summe weniger als 50 täglichen ein- und Aussteigenden Personen.

TABELLE 45: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Altenburger Land

Station	Ein- + Aussteigende Summe, je Werktag		Station	Ein- + Aussteigende Summe, je Werktag	
	Jahr 2018	Jahr 2024		Jahr 2018	Jahr 2024
Altenburg	1.610	2.230	Ponitz	30	30
Gößnitz	870	1.160	Schmölln	240	640
Lehndorf	50	60	Treben-Lehma	80	70
Nöbdenitz	20	50			
Summe				2.900	4.240

Quelle: Freistaat Thüringen, Stand 2024

Die Zahl der an den SPNV-Stationen im Landkreis Altenburger Land ein- bzw. aussteigenden Personen hat somit binnen sechs Jahren um rund 46% zugenommen. Neben den weiteren angebotsseitigen Verbesserungen dürften geändertes Verkehrsverhalten infolge günstiger ÖPNV-Ticketangebote (Deutschlandticket) und hohem Parkdruck in den Oberzentren als Ursache in Frage kommen.

Hochgerechnet auf das Gesamtjahr 2024 erreicht die SPNV-Nutzung auf Basis der Ein- und Aussteigenden an den Stationen im Landkreis Altenburger Land einen Wert von 1.38 Mio. Personenfahrten. Hierbei wurde aufgrund von Erfahrungswerten angenommen, dass den SPNV 20% der gezählten Fahrgäste im Binnenverkehr des Landkreises und 80% kreisgrenzenübergreifend nutzen. Gegenüber dem zurückliegenden Nahverkehrsplan bedeutet dies einen Zuwachs um ca. 40%.

3.8.3 Regionaler und städtischer Busverkehr

Einen Orientierungswert für die im Regionalverkehr beförderten Personen liefert die Angabe der Linienbeförderungsfälle. Diese wurden für den vorliegenden Nahverkehrsplan durch das Verkehrsunternehmen THÜSAC gemeldet und beziehen sich auf den Erhebungszeitraum 2024. Die Zahl der Linienbeförderungsfälle liegt unter Berücksichtigung der teilweise bestehenden Umsteigezwänge prinzipiell etwas höher als die Zahl der beförderten Fahrgäste insgesamt.

Verkehrsleistung im Regionalbusverkehr

Im zurückliegenden Nahverkehrsplan wurde für das Bezugsjahr 2019 im Regionalverkehr des Landkreises Altenburger Land ein Wert von 1.298.000 Linienbeförderungsfällen ermittelt.

Die Nutzung des regionalen Busverkehrs hat sich über den Zeitraum 2019 bis 2024 maßgeblich erhöht. Hochgerechnet auf das Gesamtjahr 2024 wurden in den Regionalbuslinien der THÜSAC ca. 2.003.000 Personen (Linienbeförderungsfälle) erfasst. Dies bedeutet eine Nachfragesteigerung um mehr als 50% binnen sechs Jahren.

Als Ursachen für diese sehr positive Entwicklung sind insbesondere zu nennen:

- Weitere Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des ÖPNV-Projekts „Regionalverkehr verbindet“ mit weiteren aufgewerteten Linien (PlusBus/TaktBus)
- Einführung des Deutschlandtickets als preislich sehr attraktive Alternative im Regionalverkehr für längere Reiseweiten

Mit Hilfe des beim MDV vorliegenden integrierten Verkehrsmodells konnten die Hauptachsen des regionalen Busverkehrs identifiziert und anschaulich dargestellt werden (ANLAGE 31).

In Übereinstimmung mit den durch das Verkehrsunternehmen erfassten Linienbeförderungsfällen ergibt sich die in nachfolgender TABELLE 46 dargestellte Rangfolge der nachfragestärksten Linien (für kreisgrenzenübergreifende Linien abgegrenzt auf das Gebiet des Landkreises Altenburger Land):

TABELLE 46: Nachfragestarke Regionalverkehrslinien im Landkreis Altenburger Land

Rang	Linie	Netz	Relation	Bef. Personen/Jahr (Linienbeförderungsfälle)
1	580	PlusBus	Altenburg – Meuselwitz – Lucka	378.000
2	350	PlusBus	Altenburg – Großstörnitz – Schmölln	242.000
3	500	PlusBus	Altenburg – Wintersdorf – Meuselwitz (- Zeitz)	192.000*
4	301	Bus	Altenburg – Lgl.-Ndh. – Neuenmöb./Wolperndf.	149.000
5	358	Bus	Altenburg – Mockern – Gößnitz/Mockzig	109.000
6	325	Bus	Altenburg – Ehrenhain – Engertsdf./Waldenb.	98.000
7	710	Bus	Altenburg – Rositz – Meuselwitz	95.000

*gemeinschaftliche Bedienung mit PVG Burgenlandkreis mbH

Vergleichsweise geringe Nachfrage liegt bei einigen Ergänzungslinien vor, welche primär der Absicherung der Schülerbeförderung im Linienverkehr dienen. Die Linien 573, 603, 681, 682, 684, 685 sowie 713 sowie weisen jeweils eine Nachfrage von unter 10.000 beförderten Personen pro Jahr auf (entspricht jeweils unter 50 Personen je Schultag).

Verkehrsleistung im Stadtbusverkehr

Die Anzahl der in den StadtBus-Linien von Altenburg und Schmölln beförderten Fahrgäste kann TABELLE 47 entnommen werden. Die stärkste Nachfrage weist erwartungsgemäß die im 10-Minuten-Takt verkehrende Linie S in Altenburg auf. Setzt man die Zahl der in den StadtBus-Linien beförderten Fahrgäste ins Verhältnis zur jeweiligen Bevölkerungszahl, ergeben sich die in der Tabelle dargestellten Werte der relativen Nutzung.

TABELLE 47: Nutzung der StadtBus-Verkehre

Linie	Altenburg	Schmölln
	beförderte Personen/Jahr	
F		18.900
H		107.700
I	59.000	
K	49.000	
L	14.200	
S	1.697.300	
W	199.200	
Z	190.300	
Summe 2024	2.209.000	126.600
Bevölkerung 2024	31.600	13.600
Relative Nutzung 2024 [Fahrten/(EW*Jahr)]	70	10
zum Vergleich: Summe 2019	2.456.000	108.000
Nachfrageentwicklung 2019 - 2024	-10%	+17%

Quelle: THÜSAC (März 2025)

Im Vergleich zu den analog ermittelten Daten des zurückliegenden Nahverkehrsplans hat sich die Verkehrsnachfrage im Stadtverkehr differenziert weiterentwickelt. In Schmölln wurde in Umsetzungen des Projekts „Schmölln macht mobil“ ein deutliches Plus an Fahrgästen generiert. Demgegenüber ist die Nutzung in Altenburg etwas zurückgegangen, was u.a. der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung geschuldet ist. Mit den Verbesserungen in Schmölln vergleichbare Angebotserweiterungen wurden im StadtBus Altenburg bisher nicht umgesetzt.

Die relative Nutzung der Stadtverkehre korreliert erfahrungsgemäß mit der Stadtgröße. Aufgrund der in großen Städten längeren zurückzulegenden Wege nimmt die Bedeutung des Zufußgehens tendenziell ab und mehr Wege werden mit (motorisierten) Verkehrsmitteln (inkl. ÖPNV) zurückgelegt. Dennoch ist davon auszugehen, dass der für Schmölln ermittelte Wert noch entwicklungsfähig ist und insbesondere durch kontinuierliche Vermarktung und preislich attraktive Ticketangebote die Fahrgastzahlen noch gesteigert werden können.

3.8.4 Schülerbeförderungsströme

Im regionalen StPNV ist nach wie vor ein Großteil der Verkehrsnachfrage auf die Schülerbeförderung zurückzuführen. Die Rahmenbedingungen und Anspruchsberechtigungen zur Teilnahme an der Schülerbeförderung im Landkreis Altenburger Land werden durch die Schülerbeförderungskostensatzung des Landkreises (Stand 2026) geregelt.



Im Zeitraum 2024/25 lag die Zahl der Lernenden, welche Schulen im Landkreis Altenburger Land besuchen, ohne Berücksichtigung der Berufsschüler, bei ca. 8.100 Personen. Hiervon hatten ca. 3.100 Personen eine Fahrtberechtigung zur Nutzung des ÖPNV gemäß der o.a. Schülerbeförderungskostensatzung. Der Anteil sogenannter „Fahrschüler“ lag somit bei ca. 38% und ist gegenüber dem zurückliegenden Nahverkehrsplan leicht angestiegen.

Für Schülerinnen und Schüler der berufsbildenden Schulen liegt dieser Anteil deutlich niedriger bei ca. 13% (200 von 1.500 Personen). Auch diese Zahl weist gegenüber dem zurückliegenden Nahverkehrsplan eine steigende Tendenz auf.

Hochgerechnet auf ein Schuljahr (ca. 190 Schultage) liegt die im Rahmen der Schülerbeförderungsströme realisierte Verkehrsnachfrage bei ca. 1,25 Mio. zurückgelegten Wegen. Deren tatsächliche Zahl dürfte – beispielsweise infolge von Krankheitstagen, Nutzung alternativer Fahrmöglichkeiten etc. – etwas darunter liegen.

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

3.8.5 Motorisierter Individualverkehr

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

In Anlage 32 sind die Hauptachsen des Pkw-Verkehrs im Landkreis Altenburger Land dargestellt. Die starken Verkehrsströme über die in Süden den Landkreis schneidende Bundesautobahn 4 sind für den ÖPNV nicht als relevant anzusehen. Die dort vorhandene Nachfrage ist aufgrund hoher Fernverkehrsanteile nicht als auf den ÖPNV verlagerbar anzusehen. Dies trifft im Wesentlichen auch auf die Verkehrsströme im Zuge der Ortsumfahrung Altenburg zu.

Bezogen auf den Landkreis bleiben somit die folgenden nachfragestarken Korridore:

- (Gera -) Schmölln – Altenburg (B 7)
- (Borna -) Altenburg – Gößnitz (B 93)
- (Zeitz -) Meuselwitz – Altenburg (B 180)
- Altenburg – Langenleuba-Niederhain (B 180)
- Lucka – Meuselwitz – Starkenberg – Schmölln (L 1361)

Es bestehen vielfach Übereinstimmungen mit den Hauptachsen des regionalen Bus- bzw. Schienenverkehrs. Die Abschätzung mittels Verkehrsmodell zeigt, dass werktäglich in den Städten und Gemeinden des Landkreises Altenburger Land in Summe jeweils ca. 200.000 Pkw-Fahrten bzw. Mitfahrten beginnen sowie enden. Bei annähernd $\frac{3}{4}$ dieser



Fahrten liegen sowohl Start- als auch Zielort im Landkreis Altenburger Land, alle anderen Fahrten sind Kreisgrenzen übergreifend, wobei insbesondere die Verkehrsströme in Richtung des benachbarten Landkreises Leipzig erwähnenswert sind.

Die individuelle Motorisierung der Bevölkerung des Landkreises Altenburger Land (Bestand an Pkw und Krafträdern) hat sich im Zeitraum von 2019 bis 2024 weiter moderat erhöht. Gegenüber ca. 55.400 Fahrzeugen 2019 liegt der Wert für 2024 bei 56.600 Fahrzeugen (+2,2%).

3.8.6 Bewertung zur realisierten Verkehrsnachfrage

Es werden an dieser Stelle die erzielten Nachfrageströme im straßengebundenen ÖPNV (Stand 2024) betrachtet. Eine Bewertung der SPNV-Nachfrage erfolgt unter Verweis auf die Zuständigkeit des Freistaats Thüringen als SPNV-Aufgabenträger an dieser Stelle nicht. Jedoch ist nach wie vor davon auszugehen, dass insbesondere auf den durch den SPNV bedienten Verkehrsachsen zwischen dem Landkreis Altenburger Land und den Oberzentren Gera, Leipzig, Zwickau und Chemnitz sowie den Nachbarkreisen Greiz, Leipzig und Zwickau wesentliche Verkehrsnachfrageanteile durch den SPNV abgedeckt sind und demzufolge auch der ÖPNV-Anteil an allen zurückgelegten Wegen in diesen Relationen deutlich höher liegt, als im Gesamtdurchschnitt des Landkreises. Zwischen dem Landkreis Altenburger Land und dem Burgenlandkreis wurde während der Laufzeit des zurückliegenden Nahverkehrsplans die umsteigefreie PlusBus-Verbindung (Linie 500) neu eingerichtet, weshalb für diese Relation eine weiter steigende ÖPNV-Nachfrage erwartet werden kann.

Aus bundesweit durchgeführten Erhebungen (SrV „System repräsentativer Verkehrsbehebungen“, 2018) ist bekannt, dass im werktäglichen Durchschnitt unter Berücksichtigung der relevanten Verkehrsarten (Fußweg, Fahrrad, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr) je Bevölkerungsperson ca. 3,5 Wege zurückgelegt werden. Bezogen auf den Landkreis Altenburger Land bedeutet dies auf Basis der aktuellen Bevölkerungszahl insgesamt ca. 310.000 Wege je Werktag (außer Samstag). Hochgerechnet auf ein Jahr ergibt sich ein Wert von ca. 93 Mio. zurückgelegten Wegen, wobei für das Wochenende eine etwas geringere Mobilitätsrate zugrunde gelegt wurde. Diese Zahl bildet die Basis für die nachfolgend getroffenen Abschätzungen zu den für den ÖPNV realisierten Nachfrageanteilen.

Stadt- und Regionalbusverkehr

Auf das deutliche Wachstum der Beförderungszahlen im Regionalbusverkehr wurde in KAPITEL 3.8.3 (s.o.) bereits hingewiesen.

In Summe aus StadtBus- und Regionalbusverkehr werden jährlich ca. 4,34 Mio. Linienbeförderungsfälle realisiert. Der Anteil der im StPNV (Summe aus StadtBus- und Regionalbusverkehr) des Landkreises Altenburger Land insgesamt beförderten Personen liegt konstant bei ca. annähernd 4,5%. Der festgestellten deutlichen Zunahme der Nachfrage im regionalen Busverkehr steht eine rückläufige Nachfrage im StadtBus Altenburg und eine deutliche Zunahme im Individualverkehr gegenüber.

Das Ziel, die ÖPNV-Nachfrage durch geeignete Maßnahmen von Angebot und Vermarktung weiter zu steigern ist daher auch künftig weiter zu verfolgen. Insbesondere im Bereich des StadtBusses Altenburg sollten Maßnahmen umgesetzt werden, um den zuletzt



aufgetretenen Nachfragerückgang aufzuhalten und wieder neue Fahrgäste zu gewinnen. Auch im Regionalverkehr erscheint eine weitere Steigerung der Nachfrage durch angebotsseitige Maßnahmen (insbesondere in Bereichen des Landkreises ohne bisher umgesetzte ÖPNV-Projekte) und geeignete Vermarktung erreichbar.

Schülerbeförderung

Gemäß KAPITEL 3.8.4 verfügen im Landkreis Altenburger Land ca. 3.300 Kinder und Jugendliche über eine ÖPNV-Fahrberechtigung, was unter Annahme einer konsequenten Nutzung an allen Schultagen bis zu 1,25 Mio. jährlich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wegen entspricht.

Unter Berücksichtigung der insgesamt im Regional- und StadtBus im Landkreis realisierten Beförderungsfälle liegt der Anteil der Schülerbeförderung somit bei ca. 29%. Gegenüber dem zurückliegenden Nahverkehrsplan bedeutet dies eine Zunahme dieses Anteils um ca. 4 Prozentpunkte.

Im Vergleich zu anderen Landkreisen im MDV liegt der Schülerbeförderungsanteil im Landkreis Altenburger Land vergleichsweise niedrig. Das weist auf eine vergleichsweise bereits hohe Attraktivität des Busverkehrs für sogenannte „Jedermann-Fahrgäste“ hin.

Fazit

Das erreichte Nachfragewachstum im Regionalbusverkehr ist neben einem insgesamt wachsenden Verkehrsmarkt und der Einführung sehr attraktiver Ticketangebote insbesondere auch auf umgesetzte Maßnahmen zur Angebotsverbesserung („Schmölln macht mobil“, „Regionalverkehr verbindet - Stufen 1 und 2“) und deren gezielte Vermarktung zurückzuführen. Der Rückgang der Nutzung des Stadtverkehrs Altenburg ist trotz eines konstant guten Angebots signifikant und sollte Anlass sein, planerische und vermarktungsseitige Maßnahmen zu prüfen, um diesen Trend aufzuhalten.

Als Schlussfolgerungen sind zu benennen:

- Fortsetzung der stufenweisen Umsetzung der ÖPNV-Konzeption „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 3) mit integriertem Angebot aus Linien- und Bedarfsverkehren in den verbleibenden Teilflächen des Landkreises.
- Umsetzung von Maßnahmen (Liniennetz und Marketing) im StadtBus Altenburg zur (Rück!) Gewinnung von Fahrgästen.

3.9 Barrierefreiheit

Der Landkreis Altenburger Land strebt einen barrierefreien StPNV an. Die Erfüllung der Anforderungen zur Barrierefreiheit wird im Folgenden für die zentralen Ebenen *Haltestellen*, *Fahrzeuge* sowie *Information und Kommunikation* auf Basis der im KAPITEL 2.3.12 dargestellten Festsetzungen geprüft.

Als Ergebnis der Betrachtung der einzelnen Ebenen zeigt sich, dass zahlreiche Anforderungskriterien für die Bereiche ‚Fahrzeuge‘ sowie ‚Information und Kommunikation‘ im StPNV des Landkreises Altenburger Land überwiegend erfüllt sind. Im Bereich ‚Haltestellen‘ sind entsprechend der Rückmeldungen der zuständigen Städte und Gemeinden aus Q4/2024 ca. 41% barrierefrei ausgebaut. Die bestehenden Defizite sind strategisch und konsequent gemäß der zeitlichen Ausbauplanung, die in KAPITEL 5.6 dargestellt ist, abzubauen.



3.9.1 Haltestellen

Die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen im Landkreis Altenburger Land gilt gemäß KAPITEL 2.3.12 als ein wichtiges Ziel. Im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans wird ein Beitrag zur Umsetzung dieses Ziels geleistet, indem eine strategische Vorgehensweise (Priorisierung der noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen) vorgeschlagen wird.

Die Umsetzung und tatsächliche Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen obliegt dem jeweiligen Baulastträger. Zuständig ist im Regelfall die betreffende Gemeinde. Liegen innerhalb der Ortsdurchfahrten Haltestellen an Kreis-, Landes- bzw. Bundesstraßen, ist eine Abstimmung/Koordinierung zwischen der betreffenden Straßenbauverwaltung und der Kommune vorzunehmen, da die Zuständigkeiten für Fahrbahn/Haltestellenbuchten sowie Seitenanlagen der Straße dann geteilt sind. Seitenanlagen der Straßen, wie Gehwege, denen auch die Warteflächen der Bushaltestellen zugeordnet werden, fallen dabei grundsätzlich in die Straßenbaulast der Gemeinde.

Für die Bewertung der Barrierefreiheit hinsichtlich der festgelegten Anforderungen bedurfte es zunächst einer Bestandsaufnahme aller aktiven StPNV-Haltestellen im Landkreis Altenburger Land, um festzustellen, welche Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut sind und bei welchen noch Handlungsbedarf besteht. Diese Bestandsaufnahme wurde durch das Landratsamt in Kooperation mit den Kommunen im Zeitraum 2018-2020 durchgeführt und im 4. Quartal 2024 per Abfrage der Kommunen aktualisiert. Im Ergebnis der Aktualisierungsabfrage aus Q4/2024 haben alle Kommunen zuständigkeitshalber Änderungen des Ausbaustatus bzw. der Prioritäteneinordnung gemeldet bzw. in seltenen Fällen den Stand aus dem zurückliegenden Nahverkehrsplan bestätigt. Gemäß den Rückmeldungen der Städte und Gemeinden aus Q4/2024 sind ca. 41% der im Landkreis Altenburg bedienten Haltestellenmasten barrierefrei oder eingeschränkt barrierefrei ausgebaut.

In der Regel besteht eine Haltestelle aus zwei Haltestellenmasten (Hin- und Rückrichtung), daneben gibt es auch einseitige Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit mehreren Bussteigen (mehreren Masten). Eine detaillierte Zuordnung aller Haltestellenmasten in Bezug auf den von den Kommunen zuständigkeitshalber gemeldeten Ausbauzustand (Stand: Q4/2024) ist der ANLAGE 33 zu entnehmen.

Im Sinne eines barrierefreien ÖPNV ist es wünschenswert, dass der barrierefreien Haltestellenausbau gemäß den gemeldeten Prioritäten weiter fortgesetzt wird. Wichtig ist in relevanten Fällen auch die Einordnung in übergeordnete Baumaßnahmen (z.B. grundsätzlicher Straßenausbau, Umgestaltung Haltestellenanlage). Einzelne Gemeinden haben zudem auch Angaben über bereits eingeplante zukünftige Umbaumaßnahmen mitgeliefert; diese sind nachrichtlich mit in ANLAGE 33 dargestellt. TABELLE 48 zeigt eine Zusammenfassung des von den Gemeinden gemeldeten barrierefreien Ausbauzustands der Haltestellen sowie die Zuordnung der aktualisierten Priorität für noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen.

TABELLE 48: Haltestellenmasten gemäß Barrierefreiheit und Umbau-Priorität

Gemeinde	barrierefrei		nicht barrierefrei				Ausnahme	Summe
	Anzahl	Anteil	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3	Priorität 4		
Altenburg, Stadt	78	62%	28	-	10	5	5	126
Heyersdorf	4	100%	-	-	-	-	-	4
Ponitz	9	60%	-	-	6	-	-	15
Göpfersdorf	1	50%	-	-	1	-	-	2
Langenleuba-Ndh.	14	93%	-	-	1	-	-	15
Nobitz	57	51%	6	1	30	12	6	112
Dobitschen ¹⁸	-	-	4	-	-	10	-	14
Gößnitz, Stadt	22	73%	2	-	5	1	-	30
Lucka, Stadt	10	50%	4	2	-	4	-	20
Meuselwitz, Stadt	13	21%	8	10	13	18	-	62
Schmölln, Stadt	19	13%	33	-	2	92	3	149
Göhren	5	50%	-	-	1	-	4	10
Göllnitz	5	50%	-	-	5	-	-	10
Kriebitzsch	10	71%	-	-	4	-	-	14
Lödlä	5	63%	1	-	2	-	-	8
Mehna	4	44%	-	-	3	2	-	9
Monstab	5	63%	-	-	3	-	-	8
Rositz	11	69%	2	-	1	-	2	16
Starkenbergr	20	61%	-	-	6	1	6	33
Heukewalde	3	60%	-	-	2	-	-	5
Jonaswalde	-	-	-	-	6	2	-	8
Löbichau	2	10%	3	-	9	5	2	21
Posterstein	-	-	-	-	3	-	-	3
Thonhausen	-	-	2	-	9	2	-	13
Vollmershain	-	-	-	-	6	6	-	12
Fockendorf	2	22%	2	2	2	1	-	9
Gerstenbergr	2	100%	-	-	-	-	-	2
Haselbach	1	50%	-	-	1	-	-	2
Treben	6	38%	-	2	7	1	-	16
Windischleuba	4	22%	-	1	8	5	-	18
Landkreis ABG	312	41%	95	18	146	167	28	766

Anhand TABELLE 48 wird deutlich, dass im Landkreis Altenburger Land nach aktualisierter Erhebung aus Q4/2024 ca. 41 % der Haltestellenmasten gemäß geltenden Regelwerken barrierefrei oder zumindest eingeschränkt barrierefrei ausgebaut sind. Der Anteil der ausgebauten Haltestellen im Verhältnis zur Anzahl der dort vorhandenen Haltestellen ist in den einzelnen Gebietskörperschaften recht unterschiedlich ausgeprägt.

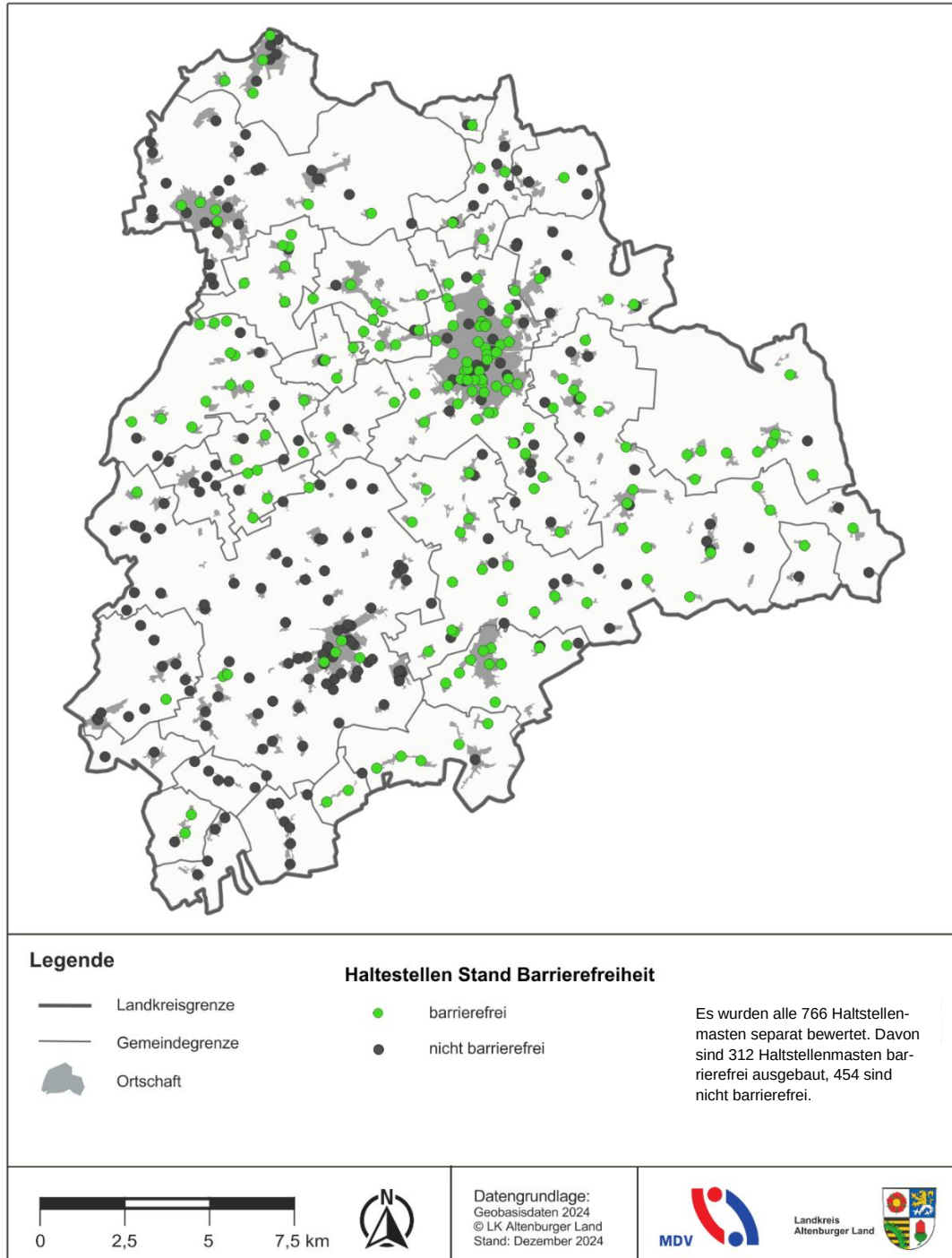
Für den zukünftigen Ausbau der Haltestellen sollte durch die zuständigen Baulastträger weiterhin nach der definierten Prioritätensetzung vorgegangen werden, um insbesondere den barrierefreien Zugang zu Aufkommensschwerpunkten als auch generell barrierefreie Reiseketten zu ermöglichen. KARTE 10 zeigt den Ausbauzustand der Haltestellen im Landkreis Altenburger Land in Bezug auf die Barrierefreiheit und in KARTE 11 ist

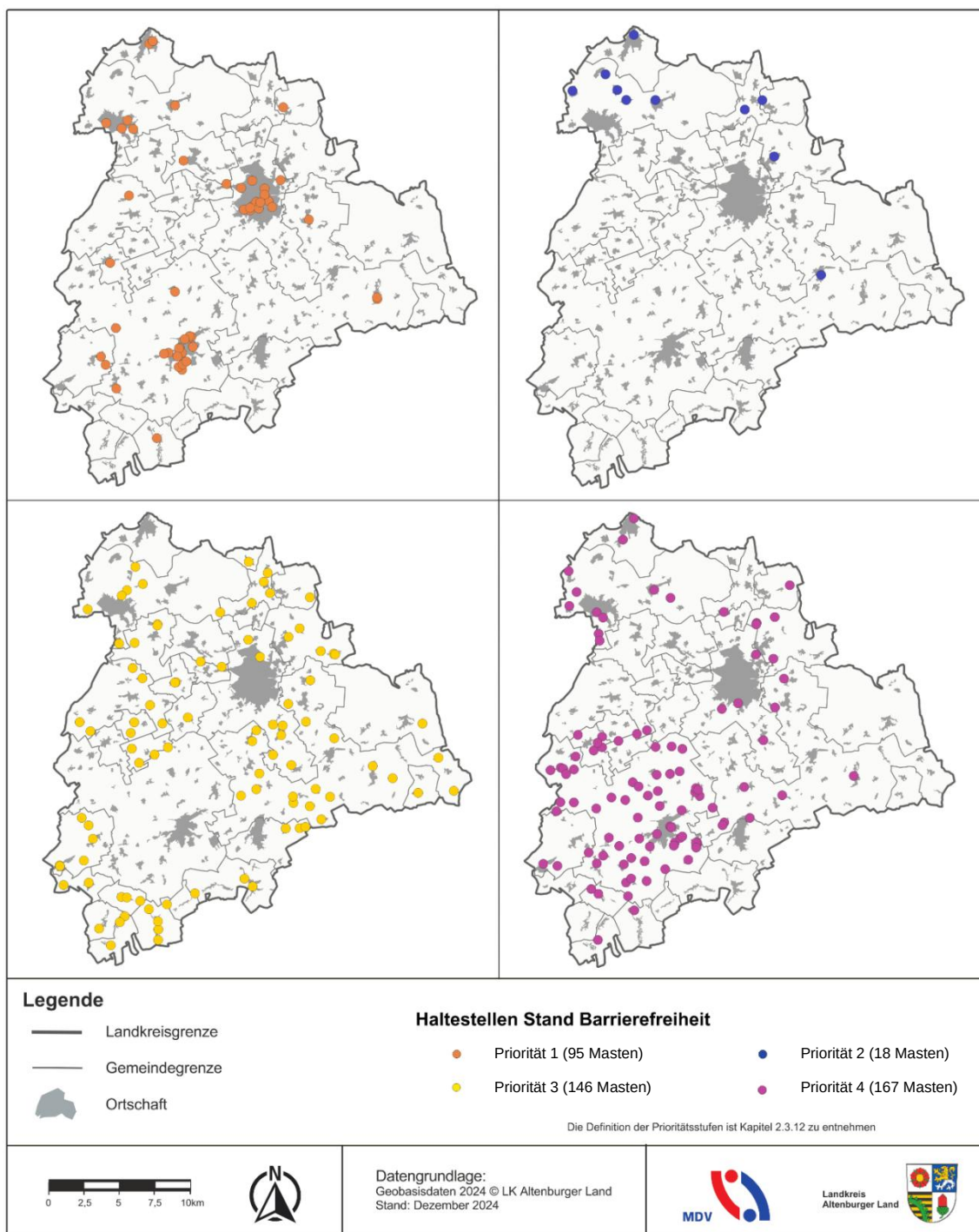
¹⁸ Hinweis: Die Gemeinde Dobitschen wurde zum 01.01.2026 in die Stadt Schmölln eingemeindet.



die räumliche Verteilung der noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellenmasten - getrennt nach den einzelnen Prioritäten – für den Landkreis Altenburger Land dargestellt.

KARTE 10: Barrierefreiheit von Haltestellen im Landkreis Altenburger Land



**KARTE 11: Prioritätenverteilung der Haltestellenmasten für den barrierefreien Ausbau**

3.9.2 Fahrzeuge

Die Herstellung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen ist gemäß KAPITEL 2.3.12 für alle im Linienverkehr eingesetzten StPNV-Fahrzeuge zu gewährleisten. In Einzelfällen können Ausnahmen jedoch spezifisch beim Aufgabenträger beantragt werden, insbesondere für Fahrzeuge, welche ausschließlich oder weitestgehend für alternative Bedienformen eingesetzt werden.

Die eingesetzten Kleinbusse unter 7m Länge (siehe TABELLE 31) werden im Regelfall sowohl für On-Demand-Verkehre, als auch im Linienverkehr eingesetzt. Da bei Linienfahrten mit geplantem Kleinbuseinsatz auf Anforderung ein barrierefreies Fahrzeug eingesetzt wird, berücksichtigt die im Folgenden dargestellte Übersicht ausschließlich die eingesetzten Midi- und Standardbusse.

Für eine Bewertung des Umsetzungsstandes für Busse über 7m Länge wurde der Ist-Zustand der Fahrzeugausstattung erhoben. Dieser ist in TABELLE 49 dargestellt.

TABELLE 49: Barrierefreiheit von StPNV-Fahrzeugen > 7m Länge

Sub: Subunternehmen Stand: 12/2024		Verkehrsunternehmen			Prozent (Anteil bzw. Erfüllungs- grad)
		THÜSAC	Subunter- nehmer	Gesamt	
Anzahl der Fahrzeuge > 7m Länge		61	20	81	100%
Bauweise	Niederflur / Low-Entry	58	20	78	96%
	davon mit Rampe	58	20	78	96%
	davon mit Kneeling	56	10	66	81%
	Hochboden	3	-	3	4%
	davon mit Hublift	-	-	-	-
	davon mit Kneeling	-	-	-	-
stufenfrei erreichbare Sitzplätze	Fahrzeuge mit stufenfrei erreichbaren Sitzplätzen	58	20	78	96%
	Fahrzeuge mit 30% stufenfrei erreichbaren Sitzplätzen (mind. 4)	58	20	78	96%
Visuell kontrastierende Türgestaltung		58	10 ¹⁹	68	84%
Nummer und Ziel in der Front-Zielanzeige		59	20	79	98%
Nummer, Ziel und Linienverlauf an der Fahrzeugaußenseite rechts		59	20	79	98%
Nummernanzeige am Heck		59	20	79	98%
Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle im Inneren des Fahrzeugs		59	20	79	98%
Piktogramme: visuell kontrastierend und ausreichend groß		61	20	81	100%
ausreichende, visuell kontrastierende und erreichbare Haltevorrichtungen		61	k.A. ¹²	61	75%
Fußbodenbelag: rutschfest		61	20	81	100%
Haltewunschtasten mit Brailleschrift		61	20	81	100%
Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung		61	k.A. ¹²	61	75%
Mehrzweckfläche: stufenlose Erreichbarkeit bei Niederflur- bzw. Low-Entry-Bussen		58	20	78	96%
Mehrzweckfläche: Platzanzahl für Rollstühle, Rollatoren etc.	Fahrzeuge mit 2 Plätzen	53	-	53	65%
	durchschnittliche Platzanzahl	1,8	1,0	1,6	-

¹⁹ Hierzu lagen keine oder unvollständige Angaben für die Fahrzeuge der Subunternehmer vor.



Die Auswertung des Ist-Zustands bei den StPNV-Fahrzeugen über 7m Länge zeigt, dass die meisten Kriterien der Barrierefreiheit weitgehend erfüllt sind, es gibt jedoch noch geringe Mängel (in TABELLE 49 rot markiert).

Der Anteil an Niederflur-/Low-Entry-Fahrzeugen im Segment der Midi- und Standardbusse beträgt rund 96%; derzeit sind hier noch 3 Hochboden-Fahrzeuge im Einsatz. Verbesserungspotenzial ergibt sich in Bezug auf folgende Barrierefreiheits-Merkmale:

- Ausrüstung der Busse mit Kneeling
- visuell kontrastierende Türgestaltung
- ausreichende, visuell kontrastierende und erreichbare Haltevorrichtungen
- Podeste und Stufen: visuell kontrastierende Gestaltung
- Erhöhung der Anzahl der Busse über 7m Länge mit einer Mehrzweckfläche für mindestens 2 Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen

Der Aufgabenträger Landkreis Altenburger Land wirkt auf eine stetige Modernisierung der Fahrzeugflotte durch das Busunternehmen hin, um auch die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Barrierefreiheits-Merkmalen weiter zu steigern. Die zukünftige Aufgabe für die Verkehrsunternehmen besteht darin, die Kriterien der Barrierefreiheit von StPNV-Fahrzeugen in Richtung 100% zu erfüllen.

Die folgenden Maßnahmen sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- weitere Steigerung des Anteils an Niederflur- bzw. - Low-Entry-Fahrzeugen an der StPNV-Fahrzeugflotte im Rahmen der Neubeschaffung von Fahrzeugen
- weitere Steigerung in Bezug auf die o.g. Barrierefreiheitsmerkmale im Rahmen der Neubeschaffung von Fahrzeugen, u.a. Steigerung der Anzahl der Plätze für Rollstühle, Rollatoren etc.
- Sicherstellung des Einsatzes eines barrierefreien Fahrzeuges bei entsprechender Bedarfsanmeldung (bei vorgesehendem Kleinbuseinsatz)

3.9.3 Information und Kommunikation

Die Herstellung der Barrierefreiheit in Hinblick auf Information und Kommunikation im StPNV des Landkreises Altenburger Land hat gemäß den Festlegungen aus KAPITEL 2.3.12 zu erfolgen. Eine Bewertung der verschiedenen Kriterien einer barrierefreien Information und Kommunikation kann in der TABELLE 50 nachvollzogen werden.

TABELLE 50: Bewertung Barrierefreiheit der Information und Kommunikation

Legende		Stand: 02/2025	THÜSAC	MDV	
X	erfüllt				
(X)	teilweise erfüllt				
-	nicht erfüllt				
Internetseiten und Apps		thuesac.de	MOOVME	mdv.de	
	Verfügbarkeit einer kontrastreichen Darstellung	-	X	-	
	Verwendung einer Standardschrift ohne Serifen	X	X	X	
	Veränderbarkeit der Schriftgröße nach Bedarf	X	X	X	
	Option zur Darstellung in leichter Sprache	-	-	(X)	
	Vorlesefunktion und Möglichkeit einer Spracheingabe	(X)	X	(X)	
	Beauskunftung barrierefreier Reiseketten (in Umsetzung)	-	-	-	
Informationen an Haltestellen	Fahrplanaushänge				
	Visuell kontrastierende Darstellung der Fahrplanaushänge	X	obliegt den Verkehrsunternehmen		
	Schrift ohne Serifen	X			
	verwendete Schriftgröße mindestens 12 Punkte	-			
	Anbringungshöhe des Fahrplanaushangs ca. 1,50 m	X			
	Reduktion der Fußnoten auf ein notwendiges Mindestmaß	X			
	Hinweis auf Bestellmöglichkeit eines barrierefreien Fahrzeugs (insbesondere bei geplantem Kleinbuseinsatz) bei den entsprechenden Fahrten/RufBus-Gebieten	-			
	alle Informationsquellen				
	Verwendung von (standardisierter) Piktogramme	X	obliegt den Verkehrsunternehmen		
QR-Codes, welche mit kompatiblen Geräten zur Bereitstellung weiterführender Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen genutzt werden können	(X)				
Fahrscheinerwerb	Der Fahrscheinerwerb 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	obliegt den Verkehrsunternehmen		
Mobilitätsberatung	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		
	regelmäßige Schulung des Personals für die persönliche Beratung der Fahrgäste speziell für barrierefreie Auskünfte	X	X		

Anhand der Analyse wird deutlich, dass bereits wichtige Bausteine einer barrierefreien Information und Kommunikation umgesetzt sind.

Die Beauskunftung barrierefreier Reiseketten durch die Fahrplanauskunft auf insa.de, mdv.de bzw. mittels MOOVME ist derzeit in Vorbereitung. Für die konkrete barrierefreie Beauskunftung im Bereich des StPNV im Landkreis Altenburger Land fehlen derzeit noch einzelne Voraussetzungen, wie die datentechnische Verknüpfung der barrierefreien Haltestellendaten mit der Fahrplanauskunft.

Defizite bestehen hauptsächlich bei barrierefreien Funktionen der Internetseiten der StPNV-Akteure (leichte Sprache, Spracheingabe, kontrastreiche Darstellung) sowie der Schriftgröße der Fahrplanaushänge an Haltestellen. In diesem Zusammenhang sollten Möglichkeiten geschaffen werden, die Inhalte der Internetseiten alternativ in leichter Sprache abzurufen.



Die Fahrplanaushänge sind nach Möglichkeit vollständig sukzessive in Schriftgröße 12 zu veröffentlichen (inklusive Angabe von Zwischenzielen und Fußnoten). Hierfür sind auch weiterhin die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, u.a. Fortsetzung der Beschaffung größerer Aushangkästen. Die Verbesserung der Lesbarkeit von Fahrplaninformationen durch eine Mindestschriftgröße stellt grundsätzlich einen wesentlichen Schritt zum Abbau von Zugangshemmnissen und damit zum ÖPNV insgesamt dar.

Die folgenden Maßnahmen sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Darstellung von Informationen in leichter Sprache
- Realisierung einer kontrastreichen Darstellung
- Prüfung der verwendeten Schriftgröße auf Fahrplanaushängen (inklusive Fußnoten)
- Darstellung der Anforderungsmöglichkeit eines barrierefreien Fahrzeugs auf den Aushangfahrplänen der entsprechenden Linien mit geplantem Kleinbuseinsatz, auf Aushängen in Bezug auf die RufBus-Gebiete sowie im elektronischen Auskunftssystem
- Der Landkreis Altenburger Land befürwortet die Herstellung einer vollständigen Beauskunftung barrierefreier Reiseketten.

4. LEITLINIEN FÜR DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DES STPNV IM LANDKREIS ALTENBURGER LAND

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, den Verkehrsunternehmen des Schienen- sowie Straßenpersonennahverkehrs 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 2.2 berücksichtigt.

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

Bezüglich einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land werden folgende Handlungsprämissen beschlossen:

Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensbedingungen

Allen Personen im Landkreis Altenburger Land soll unabhängig von der Ortsgröße ein ÖPNV-Mindestangebot zur Verfügung stehen, welches die Erreichbarkeit der wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen und zu sozialverträglichen Tarifen ermöglicht. In Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse können Linienverkehre und/oder On-Demand-Angebote (RufBus) eingesetzt werden. Auf den Hauptachsen ist angebotsorientierter ÖPNV im 60- bzw. 120-Minuten-Takt einzusetzen.

Einheitliche Angebotsstandards im gesamten Landkreis

Schrittweise weitere Umsetzung des ÖPNV-Konzepts für den Regionalverkehr, flächendeckend im gesamten Landkreis Altenburger Land („Regionalverkehr verbindet“).

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. Eine Verbesserung der Abstimmung von Schulanfangs- und -endzeiten an die Taktzeiten des künftigen ÖPNV-Konzepts vermeidet unnötige Wartezeiten und begünstigt einen rationellen Einsatz der verfügbaren Beförderungskapazitäten.

Freie Verkehrsmittelwahl als Alternative zum PKW-Verkehr und Verkehrssicherheit

Der ÖPNV soll als Bestandteil des Umweltverbunds eine hochwertige Alternative zum Pkw-Verkehr darstellen 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 angestrebt.

Koordination und Kooperation

Innerhalb des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds sind die Verkehrsmittel Zug, Straßenbahn, Bus, Fahrrad und Pkw im Sinne eines integrierten Angebots bestmöglich zu verknüpfen. Für den Landkreis Altenburger Land bedeutet dies, die Kooperationen zwischen dem Landkreis Altenburger Land, der THÜSAC, den SPNV-Akteuren und der Verbundgesellschaft im Sinne der Fahrgäste weiter zu vertiefen. Dabei sind insbesondere auch Fahrgastinformation und Vertriebsmöglichkeiten weiter zu verbessern.

Verknüpfung und Anschlussicherung

Die kundengerechte und barrierefreie Ausgestaltung der Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und StPNV ist im Sinne eines integrierten Gesamtnetzes fortzuführen. Hierbei sind auch individuelle Zubringerverkehrsmittel (Fahrrad, Pkw) angemessen zu berücksichtigen.

Eine weitere Verbesserung von Qualität und Zuverlässigkeit im ÖPNV ist durch technische Anschlussicherung zwischen vertakteten Linien und flexiblen Angeboten sowie bei Bussen mit Abbringerfunktion vom Schienenpersonennahverkehr vorgesehen.

Barrierefreiheit

Berücksichtigung 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 StPNV ist insbesondere bei der aktuellen Kostenentwicklung eine fortwährende Aufgabe von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Durch den verstärkten Einsatz flexibler Bedienformen (RufBus) sollen nicht nachgefragte Linienfahrten weitestgehend vermieden werden.

Ferner sind Maßnahmen zur Fahrgastinformation, 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 Umwelt- und Klimaschutz, da seine verstärkte Nutzung einem weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirkt. Die Belastungen durch Lärm, Unfälle, Treibhaus- und Abgase sowie übermäßigen Flächenbedarf insbesondere in verdichteten bzw. touristisch bedeutsamen Räumen können dadurch verringert werden.

Zur weiteren Entlastung der Umwelt wird auf eine Elektrifizierung der StPNV-Fahrzeugflotte hingewirkt. Zudem wird ein attraktives ÖPNV-Angebot als wesentlicher Baustein innerhalb der Lärmaktionspläne der Städte Altenburg, Schmölnn und Meuselwitz adressiert.

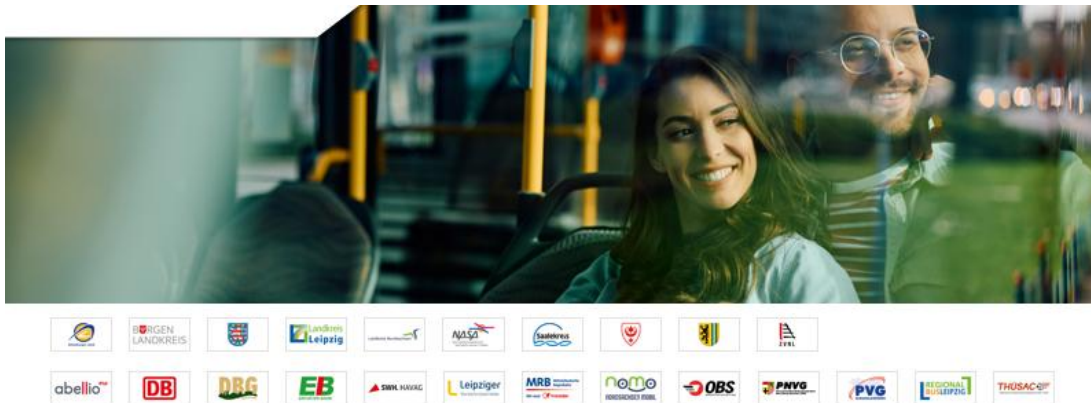
Die Umsetzung dieser Ziele und Grundsätze wird durch die im Rahmen der weiteren Planung zu entwickelnden konkreten Maßnahmen gewährleistet. Dabei sind die Vorgaben aus dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr einzuhalten.

Der vorliegende Nahverkehrsplan gilt ab Beschluss des Kreistages des Landkreises Altenburger Land für den Zeitraum 2026 bis 2030.

Verbundstrategie „MDV 2030“

Im Zeitraum 2023/2024 haben die MDV-Gesellschafter zusammen mit der MDV-Geschäftsstelle und einer Beratungsfirma die Verbundstrategie „MDV 2030“ entwickelt, welche darauf ausgerichtet ist, das deutlich gewachsene Verkehrsangebot der letzten zehn Jahre trotz schwieriger Finanzsituation möglichst zu sichern, wo machbar, lokal auszubauen und auf Basis dieses verkehrlichen Angebots nochmal ein deutliches Wachstum an Nachfrage zu generieren. Die Strategie empfiehlt für die kommenden Jahre, im Sinne von Synergien deutlich stärker gemeinsame Lösungen zu nutzen, die Kompetenzen für Digitalisierung und KI-Prozesse zügig auszubauen sowie den Kunden und den Markt gemeinsam als zentralen Mittelpunkt aller Handlungen zu adressieren.

BILD 10: Verbundstrategie „MDV 2030“



Im Rahmen der Verbundstrategie 2030 wurden die bestehenden Szenarien aus der MDV-Strategie 2025 auf Grundlage aktueller Rahmenbedingungen fortgeschrieben. Im Ergebnis sind die wahrscheinlichsten Szenarien für die Mobilität und den ÖPNV in der MDV-Region definiert worden.

Das Mobilitätsszenario für die Basisnachfrage geht dabei von einem nachhaltigen Materialismus im Umfeld un stetiger volkswirtschaftlicher Entwicklungen aus. Ein erhöhtes Umweltbewusstsein und geringerer Materialismus erhöhen die Nachfrage nach alternativer Mobilität und damit auch nach ÖPNV als Teil des Umweltverbunds. Das anhaltende globale Poly-Krisenumfeld und Rezessionen senken die Kaufkraft. Dadurch steht der ÖPNV im Wettbewerb mit anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln.

Ein wesentliches Element der Verbundstrategie besteht in der Entwicklung eines Leitbilds, welches das Selbstverständnis und die Grundprinzipien der im Verbund zusammengeschlossenen ÖPNV-Akteure beschreibt. Im Mittelpunkt stehen dabei insbesondere die folgenden, kundenorientierten Zieldimensionen (Auswahl):



- **Regionsspezifische Ziele:**

Ausbau der Haltestellendichte, Erhöhung der Anzahl der Fahrtmöglichkeiten, Reduzierung der ÖPNV-Fahrzeit, Erhöhung der Erreichbarkeit Zentraler Orte

- **Kundenbezogene Ziele:**

Erhöhung des Anteils Fahrgäste je Einwohner, Erhöhung des Umweltverbundanteils, Erhöhung Kundenbindungsquote, Erhöhung Kundenzufriedenheit, Sicherstellung Fahrplanstabilität, etc.

- **Finanzielle Ziele:**

Erhöhung Anteil der Kostendeckung durch ergänzende Finanzierungsformen und Stabilisierung der Tarifierlöse

- **Klimabezogene Ziele:**

Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Personennahverkehr im Verbundsystem

Bei Beibehaltung des Deutschlandtickets verfolgen die ÖPNV-Akteure im Verbund eine potenzialorientierte und lokale Wachstumsstrategie, bei der bis 2030 mit einem zuverlässigen Angebot mehr Menschen mit Bus und Bahn befördert und Neukunden gewonnen werden sollen.



5. ENTWICKLUNGS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

Der öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Altenburger Land soll innovativ, wirtschaftlich und fahrgastfreundlich weiterentwickelt werden. Hierfür wurde auf Basis nachfolgend benannter Grundlagen das Entwicklungs- und Gestaltungskonzept für den Zeitraum bis 2030 erstellt:

- Analyse- und Bewertungsergebnisse (KAPITEL 3) einschließlich Umsetzungsanalyse des zurückliegenden Nahverkehrsplans
- ÖPNV-Projekte „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 3) und „Neugestaltung Stadtverkehr Altenburg“
- Ergebnisse aus dem Mitwirkungs- und Beteiligungsprozess sowie der Frühzeitigen Beteiligung zum Nahverkehrsplan

Das Gestaltungskonzept basiert auf den vorhandenen ÖPNV-Strukturen und führt vorrangig Maßnahmen auf, die zur Erreichung der festgesetzten Ziele und Bedienstandards (KAPITEL 2) umgesetzt werden sollen. Zudem wurden weiterführende Maßnahmen des Verkehrsunternehmens sowie der Kommunen aufgenommen, die zur Erfüllung der Anforderungen und Ziele gemäß der KAPITEL 2 und 4 dienen und die mit dem Landkreis Altenburger Land abgestimmt sind.

Mit Umsetzung der in den nachfolgenden Teilkapiteln dargelegten Maßnahmen wird ein hoher Zielerreichungsgrad hinsichtlich der formulierten Festsetzungen und Bedienstandards erreicht.

5.1 ÖPNV-Projekte unter Federführung bzw. mit Einbeziehung des Landkreises Altenburger Land

In den letzten Jahren wurde im Projekt „Regionalverkehr verbindet“ intensiv an der Verbesserung des StPNV im Landkreis Altenburger Land gearbeitet. Mit Umsetzung der Projektstufen 1 „Nordregion“ und 2 „Raum Dobitschen“ erfolgte eine vollständige Überplanung des StPNV im nördlichen Kreisgebiet, welche in der Einführung von PlusBus- und TaktBus-Linien im Grundnetz, ergänzender RufBus-Gebiete zur Flächenerschließung sowie der Umgestaltung des Stadtverkehrs in Schmölln („Schmölln macht mobil“) ihre Umsetzung fand.

Darauf aufbauend ist in der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans die Weiterführung dieses Erfolgskonzepts im südlichen und südöstlichen Kreisgebiet vorgesehen. Erste umsetzungsreife Planungen hierfür wurden bereits im Zeitraum 2015 bis 2020 als Entwurfsvorschlag im Vorhaben „Schmölln macht mobil“ entwickelt. Diese beinhalten die Einführung von TaktBus-Linien sowie ergänzenden RufBus-Gebieten im südlichen und südöstlichen Kreisgebiet (vgl. KAPITEL 5.2.1 und KARTE 1), welche nach derzeit durch die THÜSAC vorgenommenen planerischen Anpassungen als 3. Stufe des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ – ggf. in mehreren Schritten – umgesetzt werden sollen.

Ziel ist es dabei, den StPNV an die aktuellen Anforderungen sowie die erwarteten zukünftigen Entwicklungen anzupassen. Als besondere Herausforderung gilt hierbei die demografische Entwicklung im Landkreis Altenburger Land. Es sollen bestehende Verkehrsangebote umstrukturiert bzw. neue Angebote etabliert werden, um Zentren und



Verkehrsachsen zu stärken sowie ein attraktives Grundangebot an Mobilität durch innovativen und bedarfsorientierten ÖPNV zu gewährleisten. Die Umsetzung der Maßnahmen der 3. Stufe des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ steht aufgrund erwarteter Angebotserweiterungen unter Finanzierungsvorbehalt.

Neben dem Vorhaben „Regionalverkehr verbindet“ soll auch das Vorhaben „Neuer Stadtverkehr Altenburg“ umgesetzt werden. Mit diesem werden folgende Zielsetzungen verfolgt:²⁰

- Erhöhung der Liniennetztransparenz, grundlegende Überarbeitung der Linienführung
- Vermeidung/Verringerung von einbahnstraßenbedingten Umwegfahrten
- Einbeziehung von Gewerbegebietserweiterungen und Siedlungsverdichtungen bzw. neuen Wohngebieten
- Weiterentwicklung des Bahnhofs zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit direkter und attraktiver Verknüpfung aller Verkehrsträger (inklusive Umgestaltung des Busbahnhofs und der Bushaltestellenbereiche direkt vor dem Bahnhof)

Im Ergebnis eines im Auftrag der Stadt Altenburg entwickelten Verkehrskonzepts wurden im Bereich ÖPNV zwei verschiedene Liniennetzvarianten für den StadtBus-Verkehr in Altenburg vorgeschlagen, wobei der zentrale Verknüpfungspunkt der Bahnhof Altenburg bleibt. Die praktische Umsetzung der konzeptionellen Planung setzt infolge der bestehenden Straßennetzgestaltung noch bauliche Maßnahmen oder Anpassungen an der Netzkonzeption voraus, um die Befahrbarkeit mit Standard- und ggf. Gelenkbussen zu gewährleisten.

Gemeinsam durch die Akteure Landkreis Altenburg, Stadt Altenburg und THÜSAC wurden die vorgeschlagenen Liniennetzvarianten umsetzungsreif weiterentwickelt. Neben der Errichtung neuer Haltestellen und Verknüpfungspunkte, teilweise angepassten Linieneinführungen sowie der Erhöhung der Linientransparenz durch Verringerung der Linienanzahl soll auch eine Nachtbedienung eingerichtet werden.

Folgende Linienkonzeption ist im Rahmen der Weiterentwicklung des StadtBus-Netzes Altenburg vorgesehen:

- Neueinführung Linien N1 und N2 (neue Linien für Schwachverkehrszeit)
- Neueinführung Linie R (neue Linie als Zusammenführung der bisherigen Linien I, L und W)
- Modifikation Linie K (Aufwertung des Fahrplans)
- Modifikation Linien S und Z (Verstetigung der Linienwege)

Das geplante Liniennetz (Tagesverkehr) ist in KARTE 12 dargestellt.

Die Weiterentwicklung des StadtBus-Verkehrs Altenburg adressiert den Grundsatz G3-20 „Reduzierung der verkehrsbedingten und klimawirksamen Emissionsbelastungen“ des Regionalplans Ostthüringen (RPO). Eine mögliche Umsetzung steht jedoch aufgrund erwarteter Angebotserweiterungen unter Finanzierungsvorbehalt.

²⁰ vgl. Präsentation zum Verkehrskonzept Stadt Altenburg vom 15.09.2022 im Internet: https://daten.verwaltungsportal.de/daten/news/8/3/0/9/7/9/20220915_Praesentation_Verkehrskonzept_Stadtrat_2.pdf

The map displays the proposed tram network for Altenburg. The routes are color-coded: 350 Bus (yellow), K neu (dark red), R neu (green), S neu (blue), and Z neu (orange). New stops are marked with blue 'H' icons. Key locations include Molbitz, Zschernitzsch, KAUERN VORF, Nord, Botanischer Garten, Altenburg, and Süd-Altenburg. A scale bar indicates 500m. A note states: 'Haltelinie Richtung Geraer Str. müsste mindestens um 1,5m zurück gesetzt werden' (The tram line towards Geraer Str. must be moved back by at least 1.5m). The map is sourced from Mapbox and OpenStreetMap.

5.2 Entwicklung des Strecken-/Liniennetzes

Für die Entwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land sind die Umsetzung des definierten Verkehrsangebots (KAPITEL 2.3) und damit die Etablierung des Liniennetzes gemäß KARTE 1 (hier: Umsetzung der 3. Stufe von „Regionalverkehr verbindet“ im südlichen und südöstlichen Landkreis) sowie der o.a. Weiterentwicklung des StadtBus-Verkehrs Altenburg von hoher 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. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sollen die Planungen zum Integrierten Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030 berücksichtigt werden (vgl. hierzu auch Kapitel 5.2.2).

5.2.1 Maßnahmen zum Liniennetz im Landkreis Altenburger Land

Ziel des Landkreises ist die Umsetzung des definierten Liniennetzes gemäß KAPITEL 2.3. Das Liniennetz wird durch Relationen verschiedener Netzkategorien gebildet. In ANLAGE 1 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 systematische und vertaktete Fahrpläne (vgl. ANLAGE 2), kurze Reisezeiten und eine Verstetigung der Linienverläufe zu achten.

Auf Basis der Bewertungsergebnisse (vgl. KAPITEL 3.4) sind in der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans geeignete Maßnahmen umzusetzen, um die festgelegten Ziele für den StPNV zu erreichen und noch bestehende Defizite abzubauen. Die folgende TABELLE 51 zeigt eine Übersicht zu erforderlichen Maßnahmen, um das Liniennetz gemäß den Festsetzungen zu den definierten Netzkategorien zu realisieren.

TABELLE 51: Maßnahmenübersicht zum Liniennetz

Netzkategorie	Variante des Leistungsangebots	Prüfung und ggf. Umsetzung folgender Maßnahmen
Grundnetz • 1-h-Takt-Netz • 2-h-Takt-Netz	1-h-Takt-Netz	• Ausweitung der Bedienzeiträume sowie des Fahrtenangebots gemäß TABELLE 1 • Prüfung und ggf. Beschleunigung der Relationen mit festgestellten Reisezeitdefiziten, jeweils im Zusammenwirken mit den benachbarten Aufgabenträgern Burgenlandkreis bzw. Landkreis Leipzig: • Altenburg – Wintersdorf – Zeitz • Lucka – Borna
	2-h-Takt-Netz	• Ausweitung der Bedienzeiträume sowie des Fahrtenangebots gemäß TABELLE 1 • Prüfung und ggf. Beschleunigung der Relationen mit festgestellten Reisezeitdefiziten im Zusammenwirken mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Leipzig: • Altenburg – Frohburg • Aufnahme der geplanten Relationen ins 2-h-Taktnetz („Regionalverkehr verbindet, Stufe 3“) ggf. durch Ertüchtigung bestehender Linien; ggf. im Zusammenwirken mit dem jeweiligen benachbarten Aufgabenträger*: • Altenburg – Zehma – Gößnitz • Schmölln – Nitzschka – Gößnitz – Meerane Gewerbegebiet* • Schmölln – Beerwalde – Gera* • Schmölln – Crimmitschau* • Nobitz – Altenburg / Nobitz – Altenburg (– Leipzig)* • Nobitz – Langenleuba-Niederhain • Nobitz – Ehrenhain – Engertsdorf • Altenburg – Ehrenberg – Mockzig • Schmölln – Schönhaide – Wettelswalde – Thonhausen • Schmölln – Weißbach – Brandrübél • Schmölln – Nöbdenitz – Posterstein • Gößnitz – Merlach – Ponitz

Ergänzungsnetz	Regionalbus ausgenommen Grundnetz und Stadtnetze, RufBus	- Für den südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land im Rahmen von „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 3) noch offen: - Umsetzung des bereits als abgeschlossene Planung vorliegenden Maßnahmenkonzepts „Regionalverkehr verbindet“ (Teil 3) mit flächendeckendem RufBus-Einsatz und erweitertem Bedienzeitraum - ggf. Feinplanung zur Beseitigung der bestehenden Defizite im Ergänzungsnetz und Anbindung aller Ortschaften gemäß den definierten Standards - Einrichtung von RufBus-Gebieten zur Anbindung aller bisher nicht durch das Ergänzungsnetz erreichten Ortschaften und zur erstmaligen Bereitstellung eines Wochenendangebots - Prüfung infrastruktureller Maßnahmen zur Herstellung der Erschließbarkeit der bisher nicht mit Bus/Kleinbus erreichbaren Ortschaften.
Stadtnetze	StadtBus und Regionallinien mit bedeutender innerstädtischer Verkehrsfunktion	- Ausweitung der Bedienzeiträume sowie des Fahrtenangebots gemäß TABELLE 1 - Stadtverkehr Schmölln: - Linien F, H: Ausweitung der Betriebszeiten, insbesondere im Abendverkehr - ggf. auch durch Erweiterung RufBus-Angebot möglich - Stadtverkehr Altenburg: - Überarbeitung der Linienführung, Einbeziehung von neuen Siedlungsflächen, Einrichtung neuer Haltestellen, Einführung Nachtverkehr - Umsetzung neues Stadtbusverkehrskonzept für die Stadt Altenburg - Neueinführung Linien N1 und N2 (neue Linien für Schwachverkehrszeit) - Neueinführung Linie R (neue Linie als Zusammenführung der bisherigen Linien I, L und W) - Modifikation Linie K (Aufwertung des Fahrplans) - Modifikation Linien S und Z (Verstetigung der Linienwege)

5.2.2 Integraler Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030

Im Freistaat Thüringen wird im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) seit 2021 am Projekt „Integraler Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030“ gearbeitet. Ziel ist es, einen vernetzten, Landkreisgrenzen übergreifenden, getakteten und mit dem SPNV verknüpften Regionalbusverkehr zu entwickeln.

Durch die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) Thüringen wurde gemeinsam mit Partnern ein ITF-Rahmennetzplan erarbeitet, der für das künftige Regionalbuslinien-Hauptnetz die wesentlichen Kriterien (Streckenführung, Taktung, Anzahl und Lage der Busknoten sowie deren Symmetrieminuten, Anschlussmöglichkeiten, etc.) beschreibt.

Im nächsten Schritt ist die Erarbeitung von regionalen Feinplanungen zur Berücksichtigung der regionalen Verkehrsströme bis Ende 2028 vorgesehen. Im Landkreis Altenburger Land ist dies – gemeinsam mit weiteren 4 Landkreisen – für das Jahr 2026 geplant. Hierbei soll auf die bereits erfolgten Umsetzungen (Stufen 1 und 2) sowie Planungen (Stufe 3) des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ aufgesetzt werden.

5.2.3 Verflechtungen 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 auch eine starke Verflechtung mit dem benachbarten Landkreis Leipzig. Im Hinblick auf die Pendlerbewegungen wird dies durch die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit belegt (TABELLE 52).

TABELLE 52: Pendlerbewegungen zu benachbarten Zentren

	Einpendler in den LK Altenburger Land	Auspendler aus dem LK Altenburger Land	Pendlersumme
Zwickau, Stadt	1.954	2.841	4.795
Gera, Stadt	719	1.477	2.196
Leipzig, Landkreis	1.345	1.670	3.015
Leipzig, Stadt	460	1.388	1.848

Pendlerbewegung von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohn- und am Arbeitsort.

Quelle: Pendleratlas Juni 2024: 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-Achse Leipzig – Altenburg – Gößnitz – Zwickau von besonderer Bedeutung ist. Die westlich des Landkreises Altenburger Land gelegene Stadt Gera wird ab Altenburg ebenfalls durch den SPNV sowie ab Schmölln durch den SPNV und zusätzlich durch 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.

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

Dabei sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- vertaktete Angebote in den für Pendler relevanten Zeiträumen
- Unterstützung des weiteren Ausbaus von SPNV-Zugangsstellen und deren Entwicklung hin zu intermodalen Verknüpfungspunkten (Busknoten, B+R, P+R)
- Stärkung der Zubringerlinien zum SPNV im Pendlerverkehr, ggf. Ergänzung durch vollflexible Angebote (insbesondere im Rahmen der 3. Stufe von „Regionalverkehr verbindet“)

5.3 Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger

Für einen attraktiven ÖPNV ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger – also die Verknüpfung zwischen Bus, SPNV, On-Demand-Angeboten und ggf. Straßenbahn – von besonderer Bedeutung. Eine praxistaugliche Verknüpfung 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.

5.3.1 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 Schienenpersonennahverkehr je nach Bedeutung integriert zu planen und umzusetzen. In der folgenden TABELLE 53 sind die Eigenschaften und Bedeutungen der einzelnen Verkehrsträger dargestellt.

TABELLE 53: Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Altenburger Land

Verkehrsträger	Ausprägung	Verkehrsfunktion	Rangfolge der Angebotsgestaltung	
			Rang	abhängig von:
SPNV	RE, S-Bahn	Leistungserbringung im Regionalverkehr • Verbindung zwischen Mittelzentren, zwischen Mittel- und Oberzentren sowie entlang regionalbedeutsamer Verkehrsachsen	1	Fernverkehr: SPNV
Bus (Grundnetz)	Linien des 1-h- und 2-h-Taktnetzes (PlusBus, TaktBus)	Leistungserbringung im Regionalverkehr • Zu-/Abbringer zum/vom SPNV • Verbindung der Zentralen Orte • Erschließung der Fläche Leistungserbringung im Stadtverkehr • Ergänzung Stadtverkehre in Altenburg u. Schmölln	2	SPNV

Verkehrsträger	Ausprägung	Verkehrsfunktion	Rangfolge der Angebotsgestaltung	
			Rang	abhängig von:
Bus (Stadtnetz)	StadtBus	Leistungserbringung im Stadtverkehr • Zu-/Abbringer zum/vom SPNV • Zu-/Abbringer zum/vom regionalen Busverkehr • Innerstädtische Erschließung von Stadtteilen der Städte Altenburg und Schmöln	3	SPNV Busverkehr (Grundnetz)
Bus (ergänzende Angebote)	Ergänzungsnetz und flexible Verkehre (RufBus, „On-Demand“)	Leistungserbringung im Regional- und Stadtverkehr • Zu-/Abbringer zum/vom weiteren (vertakteten) ÖPNV-Angebot • Feinerschließung der Fläche und ergänzend im Stadtverkehr • Angebotserweiterung in Räumen/Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage	4	allen anderen Verkehrsträgern

Die Vernetzung der Verkehrsträger stellt einen wichtigen Baustein für den Nahverkehr im Landkreis Altenburger Land dar. Der Einsatz des Straßenpersonennahverkehrs ist so vorzunehmen, dass unter Einbeziehung des SPNV und der flexiblen Verkehre (RufBus) in allen Ortschaften ein Mindestangebot zum nächsten zentralen Ort etabliert wird. Wichtig für die Vernetzung sind hierbei die Verknüpfungspunkte, an denen die einzelnen Verkehrsträger räumlich und zeitlich verbunden und somit kurze und komfortable Umstiege realisiert werden. Die Rangfolge der Angebotsgestaltung von einzelnen Verkehrsträgern und deren Ausprägung ergibt sich aus TABELLE 53. Im Rahmen der Bewertung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern an Verknüpfungspunkten wurde deutlich, dass noch Verbesserungspotenziale sowohl bei der räumlichen, als auch hinsichtlich der zeitlichen Verknüpfung bestehen (gemäß KAPITEL 3.4.7, TABELLE 29, ANLAGE 29).

Eine dahingehende Verbesserung entspricht für das südliche und südöstliche Landkreisgebiet der noch ausstehenden dritte Stufe des landkreisweiten ÖPNV-Projekts „Regionalverkehr verbindet“. Dadurch entsteht auch im südlichen und südöstlichen Gebiet des Landkreises ein integriertes Netz zwischen Taktangeboten und weiteren RufBus-Gebieten. Auch hier sollte – aufbauend auf abgestimmten Fahrplänen – die technischen Anschlusssicherung umgesetzt werden; hierzu sind nach Umsetzung der Maßnahmen im THÜSAC-RBL die entsprechenden Konfigurationen vorzunehmen.

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Beseitigung der Defizite hinsichtlich der Fahrplanverknüpfung an den Verknüpfungspunkten gemäß TABELLE 29 und ANLAGE 29
- Prüfung der Einrichtung der in TABELLE 5 dargestellten Verknüpfungspunkte Nr. 8 bis 17 im Rahmen der Umsetzung von Stufe 3 des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land
- Prüfung der Einrichtung weiterer möglicher Verknüpfungspunkte im Bereich des StPNV sowie zum SPNV in Ponitz und Nöbdenitz
- Umsetzung der technischen Anschlusssicherung von allen mit kurzen Umsteigezeiten (ggf. neu) realisierten Anschlussverbindungen durch Konfiguration im THÜSAC-RBL

5.3.2 Integration flexibler Bedienformen

Flexible Bedienformen („On-Demand-Verkehre“) können einen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Beitrag leisten, um in schwach besiedelten Räumen oder in zeitlichen Randlagen eine hohe Angebotsqualität im ÖPNV zu erreichen.

Im Landkreis Altenburger Land wurden im nördlichen Landkreis sowie im Raum Dobitschen vollflexible RufBus-Angebote geschaffen. Diese können innerhalb von abgegrenz-



ten „RufBus-Regionen“ nach bestimmten Bedingungen genutzt werden (siehe hierzu KAPITEL 3.4.6). Dieses Angebot stellt aus Sicht des Aufgabenträgers eine gute Variante für eine zukunftsfähige und kundenorientierte Ergänzung des StPNV zur Erschließung der Fläche unter vertretbarem Betriebsaufwand dar.

In der 3. Stufe des ÖPNV-Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“ ist vorgesehen, weitere RufBus-Regionen im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises zu etablieren und diese mit dem hochwertigen Taktnetz zeitlich und räumlich zu verknüpfen. Im Sinne eines regelmäßig verkehrenden Mobilitätsangebots sind dabei eine einfache und komfortable Anbindung an das Taktliniennetz sowie kurze Verbindungen zu einem nahegelegenen Ziel innerhalb der jeweiligen RufBus-Region herzustellen. Parallelverkehre zu bestehenden ÖPNV-Linienangeboten werden dabei vermieden.

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Umsetzung des flexiblen RufBus-Angebots zur Ergänzung des liniengebundenen StPNV im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land
- Ausweitung der Betriebszeiten der flexiblen RufBus-Angebote täglich bis 23:00 Uhr
- Darstellung der flexiblen RufBus-Angebote in den gebräuchlichen Verbindungsauskunfts-Systemen und -Apps, mindestens mit Darstellung der Modalitäten zur Buchung der Angebote

5.3.3 Intermodalität

Unter Intermodalität wird die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer einzigen Reisekette verstanden. Unterstützt wird der unkomplizierte Umstieg zwischen SPNV, Bus, ggf. Straßenbahn und flexiblen Angeboten für die Fahrgäste durch den einheitlichen Verbundtarif sowie durch das Deutschlandticket, was jeweils die Fahrt mit nur einem Ticket ermöglicht. Der Landkreis Altenburger Land unterstützt die Weiterentwicklung der verkehrsmittelübergreifenden ÖPNV-Auskunfts- und -Buchungs-App „MOOVME“ im MDV.

Zudem bestehen im Landkreis ausgewiesene Übergangsstellen zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr (siehe TABELLE 42). Diese Bike+Ride- sowie Park+Ride-Standorte (B+R bzw. P+R) ermöglichen das sichere Abstellen von individuellen Verkehrsmitteln (Fahrrad, PKW, etc.) und die Weiterfahrt mit dem ÖPNV. Außerdem kann sich die Etablierung von Car-Sharing als Zu- und Abbringer zum/vom ÖPNV positiv auf die Nutzung desselben auswirken. In diesem Zusammenhang befürwortet der Landkreis Altenburger Land die Einrichtung einer Carsharing-Station am ZOB in Altenburg. Das Ziel dieser Maßnahmen besteht darin, dass Anreize zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel möglichst wohnortnah angeboten werden.

Das Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur (TMDI) plant die Durchführung einer Potenzialstudie zu B+R-Anlagen an SPNV-Zugangsstellen. Der Landkreis Altenburger Land unterstützt die Potenzialstudie für die aus Sicht des Landkreises relevanten Städte und Gemeinden (Altenburg, Schmölln, Nöbdenitz und Lehndorf).

In Bezug auf Fahrradmitnahmemöglichkeiten im StPNV ist diese in allen Bussen (ausgenommen Kleinbusse) in Abhängigkeit der Auslastung möglich. Auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Relationen (insbesondere PlusBus) sind bei sich abzeichnendem Bedarf besondere Kapazitäten zur Fahrradmitnahme vorzuhalten.

Die folgenden Maßnahmen sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu prüfen und ggf. umzusetzen:

Verknüpfungsstellen (P+R, B+R):

- Unterstützung der kommunalen Akteure sowie des SPNV-Aufgabenträgers im Rahmen verfügbarer Möglichkeiten hinsichtlich des Auf-/Ausbaus, der Erneuerung oder Modernisierung dieser Anlagen
- Befürwortung der Einführung eines Car-Sharing-Angebotes in der Stadt Altenburg gegenüber der Stadtverwaltung

Erweiterung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme:

- Vorhalten von besonderen Kapazitäten zur Fahrradmitnahme auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Relationen (insbesondere PlusBus) bei sich abzeichnendem Bedarf

verkehrsmittelübergreifenden ÖPNV-Auskunfts- und -Buchungs-App MOOVME

- Unterstützung der Weiterentwicklung

5.4 Ergänzende Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten

Zur Erfüllung der ÖPNV-Standards im Landkreis Altenburger Land – gemäß den Festsetzungen aus KAPITEL 2 – wurde im Kapitel zur Bestandsaufnahme und Bewertung herausgestellt, dass in den in der folgenden Übersicht dargestellten Bereichen noch Maßnahmen erforderlich sind.

Neben den oben bereits ausgeführten Aufgaben im Rahmen der ÖPNV-Projekte, den Maßnahmen zum Liniennetz sowie zur Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, sind auch die Punkte in der folgenden Übersicht während der Laufzeit des Nahverkehrsplans zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

Räumliche Erschließung und Reisezeiten	• punktuelle weitere Verdichtung des Haltestellennetzes, insbesondere in Ortschaften, welche den Erschließungsgrad lt. Festsetzungen (80% der Bevölkerung) noch nicht erreichen (vgl. KAP. 3.4.4, ANLAGE 25) • Anschluss möglichst aller derzeit noch nicht erreichbaren Ortschaften an das Netz des ÖPNV durch vollständige Umsetzung der Planungen aus dem Projekt „Regionalverkehr verbindet“, abhängig von erwarteter Verkehrsnachfrage und Beschaffenheit des Straßennetzes als Linienverkehr oder RufBus-Bedienung • Beschleunigung bestimmter Verbindungen oder Ergänzung von Verkehren zur Verkürzung der Reisezeiten für die Ortschaften mit Defiziten (vgl. ANLAGE 25)
Regionalbedeutsame Ziele	• Beseitigung der festgestellten Defizite (vgl. KAP. 3.4.5), begleitet jeweils durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation • kontinuierliche Fortführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements • regelmäßige Verifizierung des Standes hinsichtlich der zu berücksichtigenden regionalbedeutsamen Ziele; ggf. sind Standorte zusätzlich aufzunehmen und die der jeweiligen Kategorie entsprechende ÖPNV-Angebotsqualität ist vorzusehen • schritthaltende ÖPNV-Versorgung neu hinzukommender regionalbedeutsamer Gewerbegebiete sowie neuer Wohngebiete und Einzelhandelsstandorte • Prüfung und ggf. erforderliche Anpassung der ÖPNV-Anbindung der Standorte der Thüringer Landesgartenschau 2030 in Altenburg
Infrastruktur und Fahrzeuge	• Weiterführung einer konsequenten Umsetzung des Haltestelleninformationskonzepts des MDV (einheitliche Ausstattung sowie einheitliches Erscheinungsbild der Haltestellen im MDV) • Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite hinsichtlich der Fahrzeuganforderungen (Erhöhung des Niederflur-/Low-Entry-Anteils der Fahrzeugflotte) • Einführung von alternativen Antrieben der StPNV-Fahrzeuge inklusive Errichtung der notwendigen Betriebshofausrüstung (Ladeinfrastruktur, Anpassung Werkstattaufrüstung, etc.) • Vorhalten von besonderen Kapazitäten zur Fahrradmitnahme auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Relationen (insbesondere PlusBus) bei sich abzeichnendem Bedarf
Tarif und Vertrieb	• weitere Vereinfachung und erhöhte Transparenz des Tarifsystems • Nutzung neuer technischer Möglichkeiten zu Ticketerwerb und Preisbildung

Die folgenden Maßnahmen sind künftig zu prüfen und ggf. umzusetzen:

Kundeninformation und Service	- kontinuierliche Instandhaltung und ggf. Ausbesserung der Haltestellenbeschilderung - Fahrplanaushänge: Verwenden einer Schriftgröße von mind. 12 Punkt auch bei Fußnoten - Einführung von DFI-Anzeigen an ausgewählten Standorten - große DFI-Übersichtsanzeiger an wichtigen Verknüpfungspunkten - kleinere Lösungen an (weiteren) gut frequentierten Haltestellen - weitere Stärkung der Zusammenarbeit aller Akteure bei Kampagnen/Ausbau der ÖPNV-Präsenz (u.a. verstärkte Kooperation mit touristischen Einrichtungen)
--------------------------------------	--

5.5 Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten

Neben der Beseitigung von Defiziten, um die Erfüllung der festgesetzten Mindeststandards des StPNV im Landkreis Altenburger Land zu erreichen, 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 54).

TABELLE 54: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastungsquoten

Nr.	Maßnahme	Akteur(e)
1	Internetseite des Landkreises bezüglich ÖPNV aufwerten: Verlinkung zum MDV-Routenplaner	LRA ABG
2	Verkehrshinweise (Fußnoten) in Fahrplänen einfach gestalten und möglichst reduzieren	THÜSAC
3	Für die Öffentlichkeitsarbeit des ÖPNV sind Änderungen der Linienrouten oder Fahrzeiten im StPNV durch die 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.	THÜSAC
4	Aufrechterhaltung der bestehenden Angebote des Mobilitätstrainings (Schulung zu ÖPNV-Grundlagen) für spezielle Zielgruppen, wie bspw. Schulkinder, betagte und/oder mobilitätseingeschränkte Personen	THÜSAC LRA ABG
5	Für eine konfliktfreie und attraktive Schülerbeförderung kommen derzeit Buslotsen bzw. Schulbusbegleitung durch Schüler oder Schulangehörige zum Einsatz. Diese Maßnahme soll fortgesetzt werden.	LRA ABG
6	Weiterführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements für den Landkreis Altenburger Land, um das Mobilitätsangebot für Pendler – insbesondere zur Erreichbarkeit der Gewerbe- und Behördenstandorte – zu stärken.	LRA ABG THÜSAC
7	Planung und Durchführung von Maßnahmen eines zielgruppenspezifischen Marketings (ggf. gemeinsam mit dem MDV) z.B. zur Gewinnung Kreisgrenzen überschreitender Berufspendler für den ÖPNV im Vorfeld der Umsetzung der Maßnahmen der 3. Stufe des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet“	THÜSAC MDV
8	Zukünftig sollte geprüft werden, KI-Prozesse verstärkt in die Auswertung von Verkehrsdaten einfließen zu lassen, um genauere Verkehrsprognosen zu erhalten und somit Fahrpläne sowie Fahrzeugeinsätze bedarfsgerecht optimieren und somit das Verkehrsangebot insbesondere im ländlichen Raum verbessern zu können.	THÜSAC MDV
9	Prüfauftrag: Im Rahmen der Braunkohlen-Bergbausanierung wird derzeit die Aufnahme eines regulären SPNV-Betriebs auf der Kohlebahn Meuselwitz – Wintersdorf – Regis-Breitungen (Verein Kohlebahn e.V.) untersucht. Sollte das Vorhaben umgesetzt werden, sind in diesem Zusammenhang auch die lokalen StPNV-Verkehre zu prüfen. Ggf. sind Anpassungen am Busnetz erforderlich um Synergien zu nutzen und eine optimale Netzwerke zu entfalten.	LRA ABG THÜSAC TMDI Verein

5.6 Barrierefreiheit im StPNV

Die Herstellung der Barrierefreiheit im StPNV ist gemäß §8 Abs. 3 PBefG gesetzlich gefordert und stellt für den Landkreis Altenburger Land ein wichtiges Ziel dar. Aus diesem Grund wurden im KAPITEL 2.3.12 für die Bereiche „Haltestellen“, „Fahrzeuge“ sowie „Information und Kommunikation“ Mindeststandards definiert. Die Einhaltung bzw. Umsetzung wurde im KAPITEL 3.9 bewertet. Als Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Anforderungskriterien für die Bereiche „Fahrzeuge“ sowie „Information und Kommunika-

tion“ im StPNV des Landkreises Altenburger Land weitgehend erfüllt sind; bei bestimmten Teilaspekten bestehen hier noch Defizite, die durch die jeweils zuständigen Akteure zu beseitigen sind. Im Bereich „Haltestellen“ sind – wie 2024 durch die Gemeinden gemeldet – bisher ca. 41% barrierefrei ausgebaut; hier bestehen somit noch größere Defizite mit Handlungsbedarf.

Für eine ganzheitliche und strategische Planung und Umsetzung werden für die jeweiligen Teilbereiche in der folgenden Übersicht (TABELLE 55) die ausstehenden Maßnahmen zur schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im StPNV mit spätestem Umsetzungszeitraum aufgeführt.

TABELLE 55: Maßnahmenübersicht und Zeitplan zur Herstellung der Barrierefreiheit

Ebene	zuständiger Akteur	Maßnahme	Umsetzungszeitpunkt
Fahrzeuge	Verkehrsunternehmen	Konsequente Verfolgung eines barrierefreien Zugangs zu den StPNV-Fahrzeugen (Niederflur-/Low-Entry-Fahrzeuge gemäß den Anforderungen des ÖDA)	laufend gem. Beschaffungsplan
		Steigerung der Ausrüstung der Midi- und Standard-Busse in Bezug auf die Barrierefreiheitsmerkmale gem. KAPITEL 3.9.2	
		Steigerung der Anzahl der Plätze für Rollstühle, Rollatoren etc.	
		Sicherstellung des Einsatzes eines barrierefreien Fahrzeuges bei entsprechender Bedarfsanmeldung (bei vorgesehenem Kleinbuseinsatz)	operativ (laufend)
		Schulung des Fahrpersonals hinsichtlich der Barrierefreiheit (exaktes Anfahren der Haltestelle, Hilfestellung etc.).	bei Einweisung neuen Fahrpersonals
Information und Kommunikation	Verkehrsunternehmen, MDV	Erfüllung der Standards für Internetseiten und Apps (kontrastreiche Darstellung, leichte Sprache).	während Laufzeit des NVP
	Verkehrsunternehmen, MDV	Vollständige Beauskunftung barrierefreier Reiseketten (derzeit in INSA in Vorbereitung; einzelne technische Voraussetzungen für das Gebiet des Landkreises Altenburger Land sind noch zu schaffen).	während Laufzeit des NVP
	Verkehrsunternehmen	Veröffentlichung der Fahrplanaushänge i.d.R. in Schriftgröße 12 Pkt. (inklusive Fußnoten)	bis 31.12.2025
	Verkehrsunternehmen	In Fahrplanmedien darstellen: Hinweis auf Bestellmöglichkeit eines barrierefreien Fahrzeuges (insbesondere bei geplantem Kleinbuseinsatz)	bis 31.12.2025
Haltestellen	Straßenbau- lastträger	Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen gemäß der zugeordneten Prioritäten in ANLAGE 33	Priorität 1: bis 01/2028
			Priorität 2 bis 01/2030
			Priorität 3 bis 01/2035
			Priorität 4 bis 01/2040

5.7 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Für Unternehmen im ländlichen Raum ist die Erreichbarkeit bzw. Verfügbarkeit von Fachkräften und Auszubildenden ein wichtiger Standortfaktor. Zur Unterstützung der Gewinnung von Fachpersonal und Nachwuchskräften und deren langfristiger Bindung, wird seit 2022 im Landkreis Altenburger Land ein Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) angeboten. Es soll die Erreichbarkeit und Mobilität der Angestellten in Firmen, an Verwaltungsstandorten und in Gewerbegebieten – abseits des privaten PKWs – sicherstellen, und so Beschäftigten, Auszubildenden, Kunden sowie Besuchern ein attraktives Mobilitätsangebot unterbreiten.

Die bisherige Resonanz zeigt, dass ein begründetes Interesse der Wirtschaftsakteure an einer verbesserten Erreichbarkeit von Gewerbestandorten zur Fachkräftesicherung und -bindung durch den Umweltverbund besteht.

Die kontinuierliche Beratung der Akteure von Gewerbe, Industrie, Wirtschaft und Verwaltung ist ein wesentlicher Teilaspekt des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Dabei spielen auch Standorte in angrenzenden Räumen des Landkreises Altenburger Land eine bedeutsame Rolle (z.B. Stadt Zwickau, Stadt Gera, Stadt Leipzig, Landkreis Leipzig). Hierdurch sollen auch Auspendler über Landkreisgrenzen hinweg einbezogen werden. Das Ziel ist es, den Anteil von Nutzern im Umweltverbund, insbesondere aus der Zielgruppe der Berufspendler, zu erhöhen und ein verlässlicher Partner für Mobilitätsberatungen im ländlichen Raum zu sein.

Für den Landkreis Altenburger Land ist die Kooperation mit Unternehmen ein wichtiger Bestandteil der Wirtschaftsförderung und des Umweltschutzes. Das BMM-Projekt wird in Kooperation mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) durchgeführt. Die Finanzierung erfolgt einerseits im Rahmen spezifischer ÖPNV-Projekte und zum anderen durch den MDV. Zur Weiterführung und ggf. thematischen Ausweitung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten weitere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden.

5.8 Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Der Landkreis Altenburger Land muss sich auf Herausforderungen der Zukunft, wie beispielsweise die Erreichung von klimapolitischen Zielen oder die demografischen Entwicklungen, einstellen. Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass sich der ÖPNV stetig weiterentwickelt und künftige Entwicklungen berücksichtigt. Das Ziel bleibt dabei, einen kundenfreundlichen und qualitativ hochwertigen StPNV den Einwohnern des Landkreises anzubieten, der auch wirtschaftliche Aspekte beachtet. Außerdem muss eine wesentliche Aufgabe der öffentlichen Hand – und zwar die Daseinsvorsorge hinsichtlich des ÖPNV – weiterhin erfüllt werden, damit es für die Bevölkerung des Landkreises Altenburger Land möglich ist, sich auch ohne privates Kraftfahrzeug am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben zu beteiligen.

Für die Weiterentwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land sind daher die folgenden Maßnahmen aus TABELLE 56 für die Laufzeit des Nahverkehrsplans geplant, um die vollständige Erfüllung der geforderten Festlegungen aus KAPITEL 2 umzusetzen. Für die Realisierung der Maßnahmen sind der Landkreis Altenburger Land und das kreiseigene Verkehrsunternehmen zuständig (Ausnahme: Barrierefreiheit der Bushaltestellen).

TABELLE 56: Maßnahmenübersicht und Priorisierung

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priorität	Kostenbedarf und Finanzierung	Umsetzungs- zeitraum
1.1	Projekt „Regionalverkehr verbindet“ 3. Stufe Kap. 5.1.	Realisierung der Projektmaßnahmen zu „Regionalverkehr verbindet“, insbesondere Einführung von TaktBus-Linien sowie ergänzenden flächendeckenden RufBus-Gebieten im (verbleibenden) südlichen und südöstlichen Kreisgebiet	hoch	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2026

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priori- tät	Kostenbedarf und Finanzierung	Umset- zungs- zeitraum
1.2	Projekt „Umgestaltung Stadtverkehr Altenburg“ Kap. 5.1.	Umgestaltung des Stadtbuss-Verkehrs in Altenburg (Überarbeitung der Linienführung, Einbeziehung von neuen Siedlungsflächen, Einrichtung neuer Haltestellen, Einführung Nachtverkehr)	mittel	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2026
2.1	Linienetz (1-h- und 2-h-Takt- netz, Stadtnetze, Ergänzungsnetz) Kap. 5.2.	Neben der Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu „Regionalverkehr verbindet“ (Stufe 3) sind weitere Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite im Linienetz gemäß TABELLE 51 umzusetzen (u.a. Ausweitung der Bedienräume gemäß TABELLE 1, Anbindung weiterer Ortschaften, Prüfung Relationen mit Reisezeitdefiziten).	mittel bis hoch	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2026
3.1	Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger Kap. 5.3.1	- Beseitigung der Defizite hinsichtlich der Fahrplanverknüpfung an den Verknüpfungspunkten gemäß TABELLE 29 und ANLAGE 29 - Prüfung der Einrichtung der in TABELLE 5 dargestellten Verknüpfungspunkte Nr. 8 bis 17 (im Rahmen „Regionalverkehr verbindet“ 3. Stufe) - Prüfung der Einrichtung weiterer möglicher Verknüpfungspunkte im Bereich des StPNV sowie zum SPNV in Ponitz und Nöbdenitz - technische Sicherung wichtiger (neu eingerichteter) Anschlüsse	mittel bis hoch	teilweise zusätzli- che Kosten Finanzierung: offen	ab 2026
3.2	Integration flexibler Bedienformen Kap. 5.3.2	- Ausweitung der Betriebszeiten der flexiblen RufBus-Angebote tgl. bis 23:00 Uhr - Umsetzung des flexiblen RufBus-Angebots zur Ergänzung des liniengebundenen StPNV im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land	hoch	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2026
3.3	Intermodalität Kap. 5.3.3	- Unterstützung der kommunalen Akteure sowie des SPNV-Aufgabenträgers im Rahmen verfügbarer Möglichkeiten hinsichtlich des Auf-/Ausbaus, der Erneuerung oder Modernisierung von P+R sowie B+R Anlagen - Befürwortung der Einrichtung einer Car-Sharing-Station am ZOB in Altenburg (Finanzierung durch Dritte) - Vorhalten von besonderen Kapazitäten zur Fahrradmitnahme auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen StPNV-Relationen (insbesondere PlusBus) bei sich abzeichnendem Bedarf - Unterstützung der Weiterentwicklung der verkehrsmittelübergreifenden ÖPNV-Auskunfts- und -Buchungs-App MOOVME	mittel	teilweise zusätzli- che Kosten Finanzierung: offen	ab 2026
4.1	Räumliche Erschließung und Reisezeiten Kap. 5.4	- punktueller weitere Verdichtung des Haltestellennetzes - Anschluss möglichst aller derzeit noch nicht erreichbaren Ortschaften an das Netz des ÖPNV durch vollständige Umsetzung der Planungen aus dem Projekt „Regionalverkehr verbindet“	mittel	zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2026

Nr.	Themenbereich/ Verweis	Maßnahme	Priori- tät	Kostenbedarf und Finanzierung	Umset- zungs- zeitraum
		Beschleunigung bestimmter Verbindungen oder Ergänzung von Verkehren zur Verkürzung der Reisezeiten für die Ortschaften mit Defiziten			
4.2	Regionalbedeut- same Ziele Kap. 5.4	- Beseitigung der festgestellten Defizite (vgl. KAPITEL 3.4.5) - Kontinuierliche Fortführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements - regelmäßige Verifizierung des Standes hinsichtlich der zu berücksichtigenden regionalbedeutsamen Ziele - schritthaltende ÖPNV-Versorgung neu hinzukommender regionalbedeutsamer Gewerbegebiete sowie neuer Einzelhandelsstandorte - Prüfung und ggf. erforderliche Anpassung der ÖPNV-Anbindung der Standorte der Thüringer Landesgartenschau 2030 in Altenburg	mittel	teilweise zusätzliche Kosten Finanzierung offen	ab 2026
4.3	Infrastruktur und Fahrzeuge Kap. 5.4	- Weiterführung einer konsequenten Umsetzung des Haltestelleninformationskonzepts des MDV - Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite hinsichtlich der Fahrzeuganforderungen - Einführung von alternativen Antrieben der StPNV-Fahrzeuge inklusive Errichtung der notwendigen Betriebshofausrüstung - Vorhalten von besonderen Kapazitäten zur Fahrradmitnahme auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Relationen (insbesondere PlusBus) bei sich abzeichnendem Bedarf	mittel bis hoch	Haltestellenkonzept: zusätzliche Kosten; Finanzierung: offen Fahrzeuge: Kostenbedarf gem. Beschaffungsplan Fahrradmitnahme: zusätzliche Kosten, Finanzierung: offen	ab 2026
4.4	Kundeninformati- on und Service Kap. 5.4	- kontinuierliche Instandhaltung und ggf. Ausbesserung der Haltestellenbeschilderung - Fahrplanaushänge: Verwenden einer Schriftgröße von mind. 12 Punkt auch bei Fußnoten - Einführung von DFI-Anzeigen an ausgewählten Standorten - Ausbau der ÖPNV-Präsenz	mittel	teilweise zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2026
5	Erhöhung der Auslastungsquo- ten Kap. 5.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten gemäß der Maßnahmenübersicht (TABELLE 54) prüfen und ggf. umsetzen.	mittel	teilweise zusätzliche Kosten Finanzierung: offen	ab 2026
6	Barrierefreiheit Kap. 5.6	Maßnahmen zur Barrierefreiheit für den StPNV im LK Altenburger Land sind gemäß der Maßnahmenübersicht (TABELLE 55) für die Teilbereiche „Fahrzeuge“, „Information und Kommunikation“ sowie „Haltestellen“ weiter umzusetzen.	mittel bis hoch	(teilweise) zusätzliche Kosten; Finanzierung offen	laufend
7	Betriebl. Mobili- tätsmanagement Kap. 5.7	Weiterführung der Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM)	mittel	zusätzliche Kosten, Finanzierung: offen	laufend



6. VERKEHRSPROGNOSE

Im Rahmen der Verkehrsprognose des StPNV im Landkreis Altenburger Land werden die relevanten Entwicklungen bis zum Jahr 2035 abgeschätzt. Zunächst erfolgt ein Ausblick auf die erwarteten Änderungen der Raum- und Bevölkerungsstruktur auf Basis aktuell verfügbarer regionalisierter Bevölkerungsprognosen. Anschließend erfolgen Abschätzungen zur künftig erwarteten Verkehrsnachfrage im StPNV generell sowie unter Berücksichtigung von Umsetzungen der in Kapitel 5 benannten angebotsseitigen Maßnahmen.

6.1 Raum und Bevölkerungsstruktur

Für die Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur wurde vergleichend zu den Auswertungen des KAPITELS 3.1 aufbereitet, welche Entwicklungen sich für den Zeitraum bis 2035 (=Prognosehorizont) abzeichnen. Diese Tendenzen werden – soweit quantifizierbar und signifikant – in den Verkehrsprognosen berücksichtigt.

In den TABELLEN 57 und 58 sind die erwarteten Entwicklungen zusammengestellt. Besonders berücksichtigt werden müssen Bevölkerungs-, Alters- und Schülerstruktur (Zahlenwerte siehe Tabellen), da sich folgende Entwicklungen abzeichnen:

- weiterer Rückgang der Bevölkerungszahl insgesamt, jedoch abgeschwächter Trend gegenüber früheren Prognosen
- stärkster Rückgang im Bereich der Altersgruppe der mehrheitlich Berufstätigen (20 bis 65 Jahre)
- Altersgruppe 65 Jahre und älter wächst zahlenmäßig noch leicht an
- Schulentwicklung (auf Ebene Freistaat Thüringen) geht von nahezu konstanter Entwicklung im Bereich Gymnasium/berufsbildende Schulen; Grundschulen, Regelschulen sowie Förderschulen demgegenüber tendenziell etwas rückläufig; übertragen auf den Landkreis Altenburger Land ergeben sich Rückgänge insbesondere bei Grundschülern, sowie in geringerem Maß bei Regelschülern und Gymnasiasten; einen Zuwachs weisen die Berufsschüler auf

Diese Entwicklungen wurden für die Verkehrsnachfrageprognosen im Verkehrsmodell möglichst genau abgebildet.

TABELLE 57: Zusammenstellung prognoserelevanter Kenndaten der Strukturentwicklung bis 2035

Raum- und Bevölkerungsstruktur	Prognosedaten des Landkreises		
Einordnung des Untersuchungsgebietes zu Kap. 3.1.1	unveränderter Kreiszuschnitt und unveränderte Gemeindestruktur		
	unveränderte Einbindung in die Verbundstruktur des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)		
Raumstruktur zu Kap. 3.1.2	unverändert: Zentrale Orte, Raumkategorien		
Bevölkerungsstruktur zu Kap. 3.1.3	veränderte Einwohnerzahl (2035 zu 2023/2024)		
	im Landkreis Altenburger Land		-8,1%
	Benachbarte Landkreise	im Burgenlandkreis	-12,7%
		im Landkreis Leipzig	-0,8%
		im Landkreis Mittelsachsen	-7,3%
		im Landkreis Zwickau	-8,4%
		im Landkreis Greiz	-10,2%
	Proportionale Entwicklung bei Anzahl der Beschäftigten am Wohnort/Arbeitsort		
Quellen: regionalisierte Bevölkerungsprognosen der Bundesländer, eigene Berechnungen			
weitere regional bedeutsame Ziele zu Kap. 3.4.5	unveränderte Standorte des großflächigen Einzelhandels, großflächiger Industrie- und Gewerbegebiete, der Freizeitziele und touristischen Einrichtungen, medizinischer Einrichtungen		

Die Bevölkerungsprognosen für die Landkreise Altenburger Land und Greiz basieren auf aktuellen Angaben des Thüringer Landesamts für Statistik. Die Angaben – zu den zum Zweck der Vergleichbarkeit mit angegebenen Daten – zu benachbarten Landkreisen erfolgen auf Basis frei verfügbarer aktueller „Regionalisierter Bevölkerungsprognosen“ der Bundesländer, ergänzt durch eigene Berechnungen.

TABELLE 58: Einwohner- und Altersstrukturprognose

	Einwohner 2024 (31.12.23)	Einwohner- Prognose 2035	Absolute Veränderung	Prozentuale Veränderung
Altenburg	31.580	27.690	-3.890	-12,3%
Dobitschen	415	300	-115	-27,7%
Fockendorf	771	780	9	1,2%
Gerstenberg	475	440	-35	-7,4%
Göhren	404	410	6	1,5%
Göllnitz	310	320	10	3,2%
Göpfersdorf	220	170	-50	-22,7%
Gößnitz	3.459	3.230	-229	-6,6%
Haselbach	809	770	-39	-4,8%
Heukewalde	184	160	-24	-13,0%
Heyersdorf	108	100	-8	-7,4%
Jonaswalde	320	320	0	0,0%
Kriebitzsch	1.001	970	-31	-3,1%
Langenleuba-Niederhain	1.717	1.550	-167	-9,7%
Löbichau	957	1.080	123	12,9%
Lödla	722	710	-12	-1,7%
Lucka	3.500	3.300	-200	-5,7%
Mehna	252	250	-2	-0,8%

		Einwohner 2024 (31.12.23)	Einwohner- Prognose 2035	Absolute Veränderung	Prozentuale Veränderung
Meuselwitz		10.079	8.910	-1.169	-11,6%
Monstab		383	330	-53	-13,8%
Nobitz		7.132	6.620	-512	-7,2%
Ponitz		1.479	1.610	131	8,9%
Posterstein		458	650	192	41,9%
Rositz		2.708	2.480	-228	-8,4%
Schmölln		13.607	13.000	-607	-4,5%
Starkenberga		1.802	1.790	-12	-0,7%
Thonhausen		501	460	-41	-8,2%
Treben		1.174	1.120	-54	-4,6%
Vollmershain		304	310	6	2,0%
Windischleuba		1.861	1.700	-161	-8,7%
Summe Landkreis		88.692	81.500	-7.162	Mittel: -8,1%
davon:	unter 6 Jahre (J.)	3.500	3.300	-200	-5,7%
	6 bis unter 20 J.	10.400	9.800	-600	-5,8%
	20 bis unter 65 J.	46.500	39.900	-6.600	-14,2%
	65 Jahre und älter	28.300	28.500	+200	+0,7%

Berechnungsbasis: 3. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats Thüringen; eigene Berechnungen

Hinsichtlich der Entwicklung der Schülerzahlen an den Schulen im Landkreis Altenburger Land (als Grundlage für die Abschätzung des künftigen Schülerbeförderungsbedarfs) kann verallgemeinernd von der in TABELLE 58 angegebenen Entwicklung der betreffenden Altersklasse (6 bis unter 20 Jahre) ausgegangen werden. In Konkretisierung der für den Freistaat Thüringen insgesamt prognostizierten Entwicklung ergeben sich für den Landkreis Altenburger Land die in der nachfolgenden TABELLE 59 dargestellten Tendenzen:

TABELLE 59: Abschätzung zur Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Jahr 2035
(veränderte Schülerzahlen der öffentlichen Schulen im Schuljahr 2035/36 zu 2024/25)

Schulstruktur zu Kap. 3.1.4	unverändertes Standortnetz der allgemeinbildenden Schulen (Grundschule, Sekundarschule, Gemeinschaftsschule, Gymnasium, Förderschule) als auch der Berufsbildenden Schulen		
	Grundschulen	-22%	-600 Schüler
	Regelschulen	-13%	-310 Schüler
	Thüringische Gemeinschaftsschulen	-13%	-50 Schüler
	Gymnasien	-10%	-240 Schüler
	Förderschulen	-17%	-60 Schüler
	Berufsbildende Schulen	+7%	+100 Lernende
	Mittlere Entwicklung (alle Schulformen)	-11%	-1.160 Schüler

Quelle: Eigene Abschätzungen auf Basis der 3. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats Thüringen

Für die Gesamtschülerzahl kann demnach eine weiter rückläufige Tendenz erwartet werden. Bis zu Ende der definierten Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans (Jahr 2030) wird der Rückgang bei ca. 500 bis 600 Schülern liegen. Berufsschulen sind hiervon voraussichtlich ausgenommen.



6.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

6.2.1 Grundlagen

Gegenstand und Szenarien

Die strukturelle Entwicklung im Landkreis Altenburger Land ist für die kommenden Jahre (fortgesetzter demografischer Wandel, älter werdende Bevölkerung, vgl. TABELLE 58) mit Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage insgesamt verbunden und beeinflusst somit auch die Verkehrsströme im ÖPNV. Zur Quantifizierung verkehrlicher Auswirkungen der Strukturentwicklung sowie zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Entwicklungskonzept (KAPITEL 5) auf deren verkehrliche Wirksamkeit ist es erforderlich, verschiedene Prognoseszenarien zu definieren und zu bewerten:

Analysefall 2024

Es werden das Verkehrsangebot im ÖPNV des Landkreises Altenburger Land im Jahresfahrplan 2024 sowie die in diesem Zeitraum gültigen Strukturdaten berücksichtigt. Der Analysefall dient als Referenz für die Beurteilung der Prognoseszenarien.

Prognose-0-Fall 2035

Der Prognose-0-Fall dient dazu, die Wirkungen der strukturellen Entwicklungen auf die Verkehrsnachfrage abzuschätzen, wenn von einem gegenüber dem Analysezustand 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 2035

Ergänzend zur absehbaren Strukturdatenentwicklung berücksichtigt der Prognoseplanfall die im Rahmen des Entwicklungskonzepts (KAPITEL 5) vorgeschlagenen Anpassungen im Verkehrsnetz, soweit diese angebotsseitig modellhaft abbildbar sind und ermittelt deren verkehrliche Wirksamkeit.

Die Prognoseszenarien wurden unter Verwendung der amtlichen Vorausberechnungen entwickelt, bedarfsweise ergänzt um Annahmen einer Fortsetzung der in den letzten Jahren zu verzeichnenden Tendenzen. Aktuelle Besonderheiten, beispielsweise Auswirkungen des Zustroms Geflüchteter aus der Ukraine finden nur in dem Maße Berücksichtigung, wie sie in die offiziellen Statistiken eingeflossen sind.

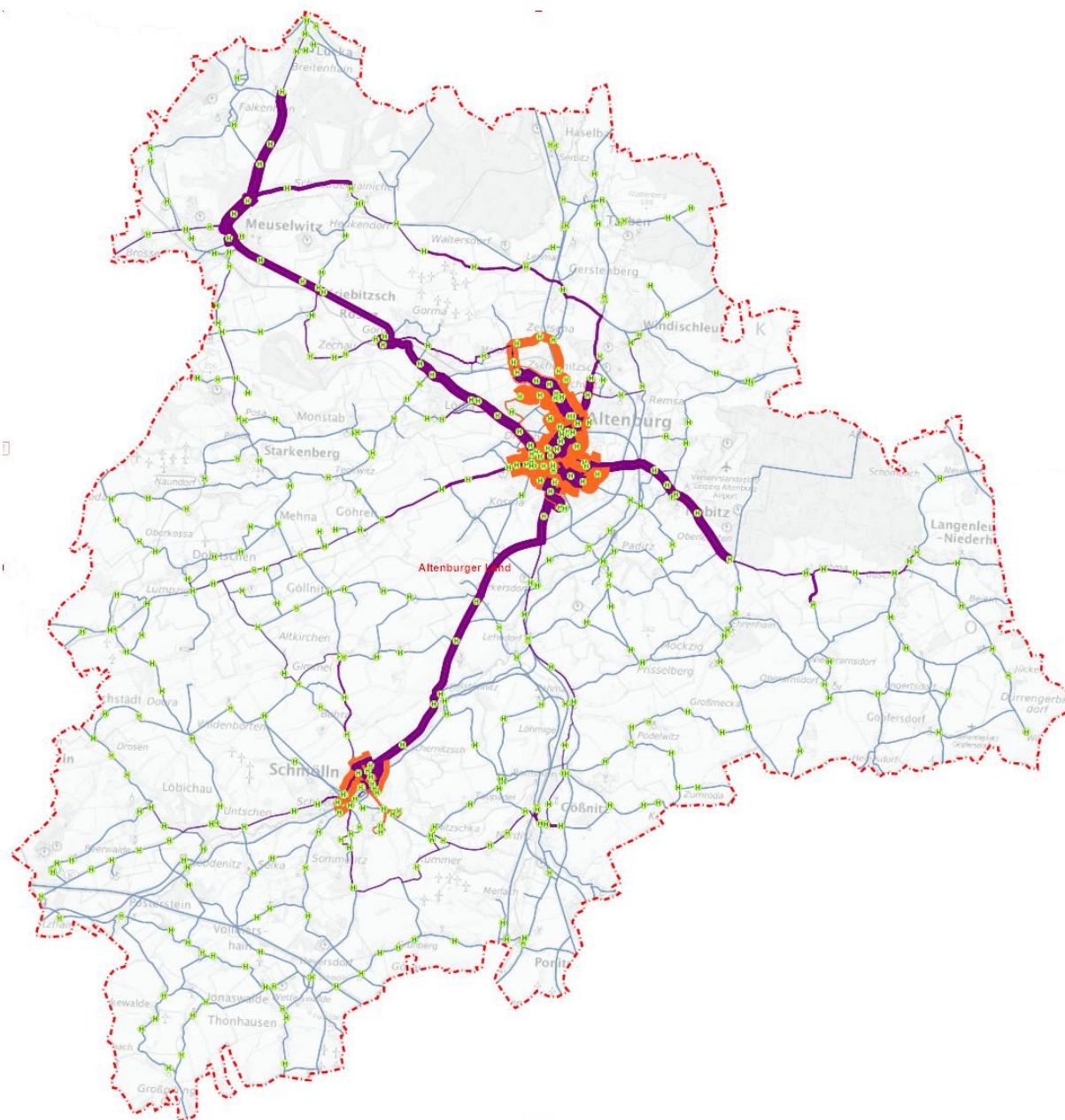
6.2.2 Methodik

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 neben den wesentlichen Strukturgrößen 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 modelliert und die erwartete Nachfrageentwicklung (in Relation zu den derzeitigen Nachfragekenngrößen) abgeleitet.



Im Rahmen des Prognoseplanfalls werden linienbezogene Maßnahmen ebenfalls mit Hilfe des Verkehrsmodells auf ihre nachfrageseitigen Auswirkungen hin untersucht. Darüber hinaus wird für zusätzliche Maßnahmen, welche räumlich/zeitlich begrenzt wirksam bzw. modellhaft nicht abbildbar sind (z. B. Etablierung von neuen On-Demand-Angeboten, Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, Vermarktungs- und Kommunikationsmaßnahmen) die nachfrageseitige Wirkungsabschätzung der planerischen Maßnahmen ergänzend als pauschale Angabe berücksichtigt.

ABBILDUNG 9: Integriertes Verkehrsmodell des MDV (beispielhafter Auszug)



Eine eigenständige Prognose zur Entwicklung der Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erfolgt im vorliegenden Nahverkehrsplan für den StPNV nicht. Hierzu wird auf die entsprechenden Planwerke des Freistaats Thüringen verwiesen.



Rückwirkungen der SPNV-Nachfrage auf die StPNV-Nutzung (beispielsweise durch intermodale Reiseketten mit Umstieg Bus/SPNV) sind durch das verwendete integrierte Verkehrsmodell in den Prognoseergebnissen berücksichtigt.

6.2.3 Ergebnisse

Entwicklung bis 2035 ohne Angebotsänderungen (Prognose-0-Fall)

Der Prognose-0-Fall berücksichtigt die in den TABELLEN 58/59 dargestellten Rahmenbedingungen:

- Rückgang der Bevölkerung (ca. 8%, differenziert nach Gemeinden)
- mittlerer Rückgang der Schülerzahlen an öffentlichen Schulen (ca. 11%)
- zur erwerbstätigen Bevölkerung proportionale Entwicklung von Arbeitsplatz- und Beschäftigtendaten
- weitgehende Konstanz der weiteren Daten wie Verkaufsflächen etc.

Weiterhin sind die erwarteten strukturellen Entwicklungen des Umlands mitberücksichtigt. Während im benachbarten Oberzentrum Leipzig wachsende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen erwartet werden, gehen die verfügbaren Prognosen für alle benachbarten Landkreise von mehr oder weniger rückläufigen Entwicklungen aus.

Für die Verkehrsnachfrage im Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Altenburger Land werden – unter Annahme eines gleichbleibenden Verkehrsangebots – bis 2030 die folgenden Entwicklungen erwartet:

- Rückgang der Verkehrsleistung im Busverkehr insgesamt, bei tendenziell je Fahrt geringfügig zunehmenden Reiseweiten. Die Entwicklung ist dabei in den Teilräumen differenziert:
 - ca. 9 bis 10% Rückgang der Nachfrage im Regionalbusverkehr und im Stadt-Bus Schmölln (dabei weitgehend stabile Nachfrage auf den Hauptachsen Altenburg – Meuselwitz sowie Altenburg – Schmölln)
 - bis zu 13% Rückgang im StadtBus-Verkehr Altenburg
- tendenziell rückläufige Nachfrage in der Schülerbeförderung (ca. 8 - 10%) insbesondere im Zusammenhang mit der sinkenden Schülerzahl an weiterführenden Schulen
- Rückgang des privaten Pkw-Verkehrs um ca. 5 bis 6% nach Anzahl zurückgelegter Fahrzeugkilometer
- bis zum Ende der offiziellen Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans (Jahr 2030) kann – bezogen auf den Analysestand 2024 – erwartet werden, dass die Hälfte der bis 2035 prognostizierten Entwicklung eintritt

Unter Berücksichtigung der dargestellten Entwicklung wäre, sofern das ÖPNV-Angebot in der derzeitigen Qualität unverändert erhalten bleibt, bezogen auf die Verkehrsnachfrage im Analysezustand 2024, bis zum Zielhorizont 2035 die in der nachfolgenden TABELLE 60 angegebene Entwicklung zu erwarten:

TABELLE 60: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2030/2035
(ohne angebotsseitige Maßnahmen; Prognose-0-Fall)

beförderte Personen	2024	2030	Entwicklung (2024-2030)	2035	Entwicklung (2024-2035)
Regionalbus	2.003.000	1.903.000	-5,0%	1.813.000	-9,5%
StadtBus Altenburg	2.209.000	2.054.000	-7,0%	1.922.000	-13,0%
StadtBus Schmölln	127.000	121.000	-5,0%	116.000	-9,0%
Summe/Mittel	4.339.000	4.078.000	-6,0%	3.851.000	-11,2%

Die generell rückläufige Entwicklung der Fahrgastzahlen resultiert vornehmlich aus der strukturellen Entwicklung (insbesondere weiterer Rückgang der Einwohnerzahlen) bei wachsenden Anteilen von Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung und den daraus folgenden, rückläufigen Mobilitätsbedürfnissen.

Insbesondere die überproportionale Abnahme der Nutzung des Stadtverkehrs Altenburg legt Maßnahmen zur Konsolidierung nahe. Hierzu wird auf das Kapitel 5.1 (Entwicklungs- und Gestaltungskonzept) und die Maßnahmen des Vorhabens „Neuer Stadtverkehr Altenburg“ verwiesen. Die nachfrageseitigen Auswirkungen dieses Konzepts sind im nachfolgend dargestellten „Prognoseplanfall“ mitberücksichtigt.

Entwicklung bis 2035 unter Umsetzung geplanter Maßnahmen

Die Verkehrsnachfrageabschätzung bis zum Jahr 2035 unter Berücksichtigung netz- und fahrplanseitiger planerischer Maßnahmen (Prognoseplanfall) umfasst insbesondere die folgenden Verbesserungen gegenüber dem Prognose-0-Fall:

- Umsetzung der Stufe 3 des ÖPNV-Projekts „Regionalverkehr verbindet“ im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land und somit Etablierung eines innovativen ÖPNV-Systems aus Linien- und On-Demand-Angeboten im gesamten Landkreis mit folgenden neuen TaktBus-Relationen (teilweise durch Aufwertung bestehender Linien; hier Angabe vorläufiger Liniennummern):
 - Linie 510 (Altenburg – Nobitz – Langenleuba-Niederhain)
 - Linie 520 (Altenburg – Nobitz – Engersdorf)
 - Linie 530 (Altenburg – Ehrenberg – Mockzig)
 - Linie 540 (Altenburg – Zehma – Gößnitz – Merlach – Ponitz)
 - Linie 610 (Schmölln – Nitzschka – Gößnitz – Meerane Gewerbegebiet)
 - Linie 620 (Schmölln – Crimmitschau)
 - Linie 630 (Schmölln – Schönhaide – Wettelswalde – Thonhausen)
 - Linie 640 (Schmölln – Weißbach)
 - Linie 650 (Schmölln – Nöbdenitz – Posterstein)
 - Linie 660 (Schmölln – Beerwalde – Gera)
- Reformierung des StadtBus-Netzes Altenburg mit Anpassung und Verstetigung von Linienwegen und Fahrplan:
 - Linien N1 und N2 (neue Linien für Schwachverkehrszeit)
 - Linie R (neue Linie als Zusammenführung der bisherigen Linien I, L und W)
 - Linie K (Aufwertung des Fahrplans)
 - Linien S und Z (Verstetigung der Linienwege)

Kleinräumige Maßnahmen, wie z.B. die Einrichtung einzelner neuer Haltestellen, Verbesserungen an Verknüpfungspunkten sowie auch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

und Kommunikation führen zu möglichen zusätzlichen Steigerungen der ÖPNV-Nachfrage. Diese „weichen Faktoren“ sind jedoch mit dem makroskopisch arbeitenden Verkehrsmodell nicht näher spezifizierbar.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung bis 2035 und der angegebenen angebotsseitigen Maßnahmen ist demnach, bezogen auf die Verkehrsnachfrage im Analysezustand 2024 bis zum Zielhorizont 2035 die in der nachfolgenden TABELLE 61 angegebene Entwicklung zu erwarten. Ergänzend ist die Entwicklung über den Planungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplan bis 2030 angegeben. Diese berücksichtigt die Auswirkungen der Strukturdatenentwicklung anteilig, geht jedoch von einer vollumfänglichen Umsetzung der o.a. Maßnahmen mit entsprechender Nachfragewirkung aus:

TABELLE 61: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2030/2035
(mit Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Liniennetzes; Prognoseplanfall)

beförderte Personen	2024	2030	Entwicklung (2024-2030)	2035	Entwicklung (2024-2035)
Regionalbus	2.003.000	2.454.000	+22,5%	2.364.000	+18,0%
StadtBus Altenburg	2.209.000 ~70 F./(EWxa)*	2.121.000	-4,0%	1.988.000 ~72 F./(EWxa)*	-10,0%
StadtBus Schmölln	127.000	121.000	-5,0%	116.000	-9,0%
Summe/Mittel	4.339.000	4.696.000	+8,2%	4.468.000	+3,0%

* „F./(EWxa)“ = durchgeführte Mitfahrten mit StadtBus Altenburg je Einwohner pro Jahr

Hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung für den StadtBus-Verkehr Altenburg ist zu berücksichtigen, dass der Prognose ein Rückgang der Bevölkerung um etwa 12,3% im Vergleichszeitraum bis 2035 gegenübersteht. Der demgegenüber geringere Rückgang der Nutzerzahlen (ca. 10% bis 2035) verdeutlicht die verbesserte Marktabdeckung und Kundenwirksamkeit durch die vorgesehene Reformierung des Altenburger Stadtliniennetzes.

Neben den netz- und linienbezogenen Angebotsverbesserungen bilden eine offensive Vermarktung der Angebote und – insbesondere im Regionalbusverkehr – der Fortbestand preislich attraktiver und kundenfreundlicher Ticketlösungen (z.B. Deutschlandticket) wesentliche Voraussetzungen für das Eintreten der prognostizierten, insgesamt leicht positiven Nachfrageentwicklung.

Fazit:

- Unter alleiniger Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung (ohne angebotsseitige Maßnahmen) ist während der Laufzeit des Nahverkehrsplans bis 2030 ein signifikanter Nachfragerückgang im StPNV des Landkreises Altenburger Land um bis zu 6% wahrscheinlich.
- Mit Umsetzung der Stufe 3 des ÖPNV-Projekts „Regionalverkehr verbindet“ ist eine Nachfragesteigerung im regionalen Busverkehr um rund 20% bis zum Jahr 2030 realistisch. Für den Zeitraum 2030 bis 2035 ist in Auswirkung des weiteren demografischen Wandels ein (leichter) Rückgang der Nachfrage wahrscheinlich.
- Die vorgesehene Reformierung des StadtBus-Netzes in Altenburg kann zu einer Konsolidierung der ÖPNV-Nutzung unter annähernder Konstanz der Verkehrsnachfrage beitragen, den bestehenden Nachfragepotenzialen besser gerecht werden und so den Demografie bedingten Rückgang der Nachfrage signifikant abmildern.
- Die umfassende Vermarktung und Kommunikation der im Landkreis vorhandenen guten ÖPNV-Angebote und der entsprechend des Maßnahmenkonzepts umzusetzenden Verbesserungen sowie der Erhalt attraktiver Ticketangebote bilden weitere Voraussetzungen, um das prognostizierte Nachfrageniveau zu erreichen und möglichst dauerhaft halten zu können.



7. LINIENBÜNDELUNG UND LEISTUNGSVERGABE

Der laufende öffentliche Dienstleistungsauftrag zur Durchführung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs mit Bussen im Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Altenburger Land wurde mit der THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH für den Zeitraum vom 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2030 geschlossen. Für den Zeitraum ab 01. Januar 2031 steht die Neuvergabe für das StPNV-Liniennetz des Landkreises Altenburger Land an.

Die Raum- und Bevölkerungsstrukturen im Landkreis Altenburger Land erlauben es nicht, dass StPNV-Leistungen im gesamten Verkehrsraum eigenwirtschaftlich durchgeführt werden können. Aus diesem Grund plant der Landkreis zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge und als Beitrag zu einer umweltfreundlichen Alternative zum Pkw-Verkehr, StPNV-Leistungen zu vergeben, um die geforderten Festlegungen aus KAPITEL 2 und damit einen attraktiven ÖPNV für die Bewohner des Landkreises Altenburger Land zu ermöglichen.

Die Neuvergabe von Leistungen des StPNV ist durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) vorgesehen, in dem zusätzlich zum Nahverkehrsplan spezifische Regelungen zur Leistungserbringung vertraglich abgesichert werden sollen. Die Vergabe richtet sich nach der EU-Verordnung 1370/2007 sowie dem PBefG.

Als Vergabeverfahren für den Linienbusverkehr nach § 42 PBefG ist im Landkreis Altenburger Land eine Direktvergabe an das kommunale Verkehrsunternehmen THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH als internen Betreiber gemäß Artikel 5, Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 vorgesehen. Dabei soll das Liniennetz des StPNV im Landkreis Altenburger Land in seiner Gesamtheit (inklusive der Stadtverkehre Altenburg und Schmöln) vergeben werden, um eine ausreichende Verkehrsbedienung (Daseinsvorsorge), eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sowie abgestimmte Fahrpläne zu gewährleisten. Die Festlegung mehrerer verschiedener sogenannter „Linienbündel“ erfolgt aus diesen Gründen nicht.

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.

Es wird somit gewährleistet, dass der Netzzusammenhang im Interesse eines integrierten Verkehrsangebots erhalten bleibt 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“).



Auch für das vorgesehene Verfahren einer Direktvergabe an einen internen Betreiber ist eine europaweite Vorabbekanntmachung erforderlich, um potenziellen Marktteilnehmern die Chance für den Eintritt in den Personenverkehrsmarkt zu eröffnen.

Diese Vorabbekanntmachung ist immer dann erforderlich, wenn ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag neu erteilt oder wesentlich geändert werden soll. In beiden Fällen muss der Aufgabenträger die Vergabeabsicht im Amtsblatt der Europäischen Union rechtzeitig veröffentlichen. Erst nach Ablauf der Wartefrist kann der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) erteilt werden.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag zur Durchführung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs mit Bussen im Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Altenburger Land soll mit der THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH für den Zeitraum vom 1. Januar 2031 bis 31. Dezember 2040 geschlossen werden. Die Einbeziehung Dritter soll über Subunternehmervergaben gewährleistet werden.

Die Neuvergabe der StPNV-Leistungen ab 2031 bereitet die Kreisverwaltung während der Laufzeit des Nahverkehrsplans gemäß der folgenden Zeitkette vor:

- europaweite Vorabbekanntmachung (EU-Amtsblatt) über vorgesehene Neuvergabe der StPNV-Leistungen (30.06.2029)
- Fristende zur Stellung möglicher eigenwirtschaftlicher Anträge (30.09.2029)
- Wartefrist (1 Jahr ab Vorabbekanntmachung)
- Erteilung ÖDA und ggf. Beantragung/Verlängerung Liniengenehmigungen bei Genehmigungsbehörde durch das Verkehrsunternehmen (30.06.2030)
- Inkrafttreten neuer ÖDA (01.01.2031)

BILD 11: Moderner Betriebshof der THÜSAC im Gewerbegebiet Windischleuba





8. FINANZIERUNG DES STPNV

Dem Landkreis Altenburger Land obliegt als Aufgabenträger des StPNV die Mitverantwortung für dessen Angebotsgestaltung, Finanzierung sowie ordnungsgemäße Leistungserstellung. Die Ausführungen in den nachfolgenden Kapiteln stellen die Grundzüge der Finanzierung der StPNV-Leistungen im Landkreis Altenburger Land für die Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans dar.

8.1 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 wird zum einen durch das Einnahmearteilungungsverfahren des MDV berechnet. Dieses stellt sicher, dass trotz verkehrsträger- und unternehmensübergreifender Gültigkeit der Verbundfahrausweise die Erlöse dieser den Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden, welche die betreffende Beförderungsleistung erbracht haben. Mit Einführung des Deutschlandtickets kam ein weiteres, sehr kundenfreundliches Ticket mit eigenen (bundesweiten) Einnahmearteilungsregeln hinzu, welche sich zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans noch in einer Zwischenstufe befunden haben.

Die Ausgleichszahlungen für den StPNV 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) Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket,
- 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.), und
- 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 einen Ausgleich für verbundbedingte Mehraufwendungen. Dazu kommen die gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und SGB IX, welche direkt beim Thüringer Landesverwaltungsamt durch das Verkehrsunternehmen beantragt und an dieses gewährt werden.

Der Landkreis Altenburger Land finanziert zudem aufgrund seiner Stellung als Gesellschafter der MDV GmbH die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den übrigen Gesellschaftern.

8.2 Entwicklung der Beiträge zur StPNV-Finanzierung

Gemäß dem Kreistagsbeschluss und der damit einhergehenden möglichen Ausweitung der Bedienzeiträume, der Umsetzung der 3. Projektstufe von „Regionalverkehr verbindet“ im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises Altenburger Land sowie des Projektes „Neuer Stadtverkehr Altenburg“ 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. das Verkehrsunternehmen betrifft sowie aufgrund von steigenden Personalkosten wegen des anhaltenden und voraussichtlich noch zunehmenden Mangels an Fahrpersonalen, kommen.

Neben Maßnahmen mit Wirkung auf die Betriebskosten enthält das Entwicklungs- und Gestaltungskonzept (siehe insbesondere die Übersicht in KAPITEL 5.8) auch investive Maßnahmen. TABELLE 62 stellt die wesentlichen Maßnahmen mit Kostenbedarf aus TABELLE 56 zusammenfassend dar.

TABELLE 62: Auswirkung der Maßnahmen aus dem Entwicklungs- und Gestaltungskonzept

Bereich	Maßnahme	Fundstelle	Finanzbedarf
Verkehrsangebot	Ausweitung der Bedienzeiten	Kap. 5.2, Kap. 5.3.2	mittel
	Realisierung „Regionalverkehr verbindet“, 3. Stufe	Kap. 5.1, Kap. 5.3.2	hoch
	Umgestaltung Stadtbusverkehr Altenburg	Kap. 5.1	mittel
Infrastruktur und Fahrzeuge (Investitionen)	Beschaffung Busse mit alternativen Antrieben (inklusive Betriebshofausrüstung)	Kap. 5.4	hoch
	Fortführung des barrierefreien Haltestellenausbaus	Kap. 5.6	hoch
	Weiterführung einer konsequenten Umsetzung des Haltestelleninformationskonzepts des MDV	Kap. 5.4	mittel
	Ausrüstung zentraler Haltestellen und wichtiger Verknüpfungspunkte mit DFI-Anzeigen	Kap. 5.4	mittel
	Förderung Intermodalität	Kap. 5.3.3	mittel

In Bezug auf investive Maßnahmen erfordern insbesondere die Einführung von alternativen Antrieben seitens des Verkehrsunternehmens und die Weiterführung des barrierefreien Haltestellenausbaus seitens der Kommunen einen hohen Finanzbedarf, welcher ohne Fördermittel nicht kompensierbar sein wird.

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

- Durch die rückläufige Zahl der zu befördernden Schüler (siehe TABELLE 59) ist trotz der jährlichen Tarifierungen bei den Schülerfahrausweisen damit zu rechnen, dass die Einnahmen aus dem Schülerverkehr weiter sinken werden. Es ist derzeit offen, zu welchen Anteilen dieser Rückgang durch Angebotsanpassungen kompensiert werden kann.



- Im KAPITEL 6.1 ist dargestellt, wie sich die Bevölkerung bis 2035 voraussichtlich entwickeln wird. Es ist zu erwarten, dass die Bevölkerung im Landkreis um etwa 7.200 Einwohner (-8,1%) zurückgehen wird. Der stärkste Rückgang wird im Bereich der Altersgruppe der mehrheitlich Berufstätigen (20 bis 65 Jahre) zu verzeichnen sein, bei leichter Zunahme der Bevölkerung über 65 Jahre. Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis erfolgt hierbei heterogen, d.h. in einigen Gebieten wird ein leichter Anstieg der Bevölkerungszahl erwartet, in anderen Gemeinden nimmt die Einwohnerzahl ab – mit entsprechenden Auswirkungen auf Fahrgastzahlen und Rentabilität einzelner Linien.
- Unter der Voraussetzung, dass die Verbesserungen des Verkehrsangebots gemäß der 3. Projektstufe von „Regionalverkehr verbindet“ im südlichen und südöstlichen Teil des Landkreises, die Umgestaltung des Stadtverkehrs in Altenburg und die Ausweitungen der Bedienzeiten umgesetzt werden, kann insgesamt eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage und somit auch ein leichter Anstieg der Einnahmen im StPNV (als Summe aus Stadt- und Regionalbusverkehr) erwartet werden (siehe KAPITEL 6.2.3, insbesondere TABELLE 61). Einnahmезuwächse aus der Umsetzung des Vorhabens „Regionalverkehr verbindet, 3. Stufe“ können hierbei voraussichtlich die bevölkerungsentwicklungsbedingten Rückgänge in den Stadtverkehren zumindest mittelfristig kompensieren.

8.3 Investitions- und Finanzierungsplan

Gemäß §6, Abs. 2 ThürÖPNVG ist als Anlage zum Nahverkehrsplan ein Investitions- und Finanzierungsplan aufzustellen. Dieser findet sich mit entsprechenden Hinweisen in ANLAGE 34 des vorliegenden Nahverkehrsplans und ist gemäß §6, Abs. 3 ThürÖPNVG jährlich fortzuschreiben.

BILD 12: 12-m-Standardlinienbus als Rückgrat des StPNV im Landkreis Altenburger Land





9. 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.

Frühzeitige Beteiligung

Vor Beginn der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurden im Juli 2024 im Rahmen einer schriftlichen Abfrage die Städte und Gemeinden des Landkreises Altenburger Land, Verkehrsunternehmen, Vertreter von mobilitätseingeschränkten Personen und sonstige zu Beteiligende (z.B. benachbarte Aufgabenträger, relevante Ämter der Verwaltung des Landkreises Altenburger Land, IHK Ostthüringen) um Übermittlung von Hinweisen und Anregungen zur Erarbeitung des Nahverkehrsplans gebeten. Die Hinweise wurden soweit möglich im Rahmen der Planungen berücksichtigt. Eine zusammenfassende Darstellung der Rückmeldungen ist ANLAGE 35 zu entnehmen.

Arbeitsberatungen und Anhörungsverfahren

Die Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgte im Rahmen der bestehenden Kooperationsvereinbarung zwischen dem Landkreis Altenburger Land und dem Mitteldeutschen 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
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH

In diesem Zusammenhang fanden die folgenden Abstimmungstermine statt:

20.06.2024 – Auftakt/1. Arbeitsberatung

- Kerninhalte für den Nahverkehrsplan wurden erörtert und abgestimmt.
- Zeitplan und Beteiligungsprozesse wurden abgestimmt.

04.09.2024 – Zweite Arbeitsberatung

- Frühzeitige Beteiligung
- Verkehrspolitische Zielsetzung und Festsetzungen sowie Bedienstandards

29.10.2024 – Sonder-Arbeitsberatung mit Tourismusverband

- Abstimmung und Erörterung regionalbedeutsamer Ziele

13.11.2024 – Dritte Arbeitsberatung

- Festsetzungen sowie Bedienstandards (Fortsetzung)
- Regionalbedeutsame Ziele

08.01.2025 – Vierte Arbeitsberatung

- Analyse und Bewertung

05.03.2025 – Fünfte Arbeitsberatung

- Analyse und Bewertung (Fortsetzung)
- Erörterung zum Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren

14.05.2025 – Sechste Arbeitsberatung

- Analyse und Bewertung (Abschluss)
- Leitlinien für die künftige Entwicklung des StPNV im Landkreis Altenburger Land
- Entwicklungs- und Gestaltungskonzept
- Verkehrsprognose

20.08.2025 – Siebente Arbeitsberatung

- Linienbündelung und Leistungsvergabe
- Finanzierung
- Vorbereitung des Anhörungsverfahrens

10-12/2025 – Formelles Anhörungsverfahren

Die schriftliche Anhörung zum Entwurf des Nahverkehrsplans von Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Vertretern von mobilitätseingeschränkten Personen und sonstigen zu Beteiligten (z.B. benachbarte Aufgabenträger StPNV, Aufgabenträger SPNV, relevante Ämter der Verwaltung des Landkreises Altenburger Land, Fach- und Interessenverbände sowie anerkannte Vereine) erfolgte im Zeitraum Oktober - Dezember 2025. Zudem wurden sämtliche Mitglieder des Kreistages des Landkreises Altenburger Land in die Anhörung einbezogen. Den Beteiligten wurde der Entwurf des Nahverkehrsplans in elektronischer Form zugänglich gemacht. Für die Übermittlung der Stellungnahmen wurde ein Formblatt zur Verfügung gestellt.

Die Hinweise und Anregungen wurden soweit möglich in den Nahverkehrsplan übernommen. Eine Zusammenfassung der im Zusammenhang mit der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen einschließlich deren Berücksichtigung im Ergebnis einer vorgenommenen Abwägung findet sich in ANLAGE 36. Einen Überblick über die in die Anhörung einbezogenen Beteiligten stellt ANLAGE 37 dar.

07.01.2026 – Achte Arbeitsberatung

- Auswertung des Anhörungsverfahrens und Abwägung der eingegangenen Hinweise und Änderungswünsche
- Abstimmung der finalen Fassung des Nahverkehrsplans (Beschlussfassung)

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABG	Landkreis Altenburg
B+R	Bike-and-Ride
EW	Einwohner
GZ	Grundzentrum
P+R	Park-and-Ride
MDSB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NVP	Nahverkehrsplan
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
StPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RPO	Regionalplan Ostthüringen
RVG	Regionalverkehr Gera/Land GmbH
SBS	„Schülerbeförderungskostensatzung“ (des Landkreises Altenburger Land)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
THÜSAC	„THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH“
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
TMDI	Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: Regelwerke und Finanzierungsinstrumente des StPNV (Auswahl)	5
ABBILDUNG 2: Leitbilder der Mobilitätsstrategie des Freistaats Thüringen	10
ABBILDUNG 3: externe Anforderungen an Linienbusse im Landkreis Altenburger Land	32
ABBILDUNG 4: Festsetzungen zur Werbeflächenplatzierung für Linienbusse	32
ABBILDUNG 5: Fahrzeuganforderungen im Linienbusverkehr des LK Altenburger Land	32
ABBILDUNG 6: ÖPNV-Organisationsstruktur im Landkreis Altenburger Land	50
ABBILDUNG 7: Erschließung der Bevölkerung durch Haltestellen des ÖPNV	65
ABBILDUNG 8: Kategorien der Regionalbedeutsamen Ziele mit Zielgruppen.....	67
ABBILDUNG 9: Integriertes Verkehrsmodell des MDV (beispielhafter Auszug)	138

TABELLENVERZEICHNIS

TABELLE 1: Netzgliederung und Mindeststandards im ÖPNV des LK Altenburger Land	15
TABELLE 2: Anforderungen Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG	19
TABELLE 3: Ergänzende Anforderungen an flexible Bedienformen im LK Altenburger Land ..	19
TABELLE 4: Verknüpfungspunkte und Verknüpfungsbeziehungen im Grundnetz	22
TABELLE 5: Verknüpfungspunkte und Verknüpfungsbeziehungen zum Ergänzungsnetz	23
TABELLE 6: Mindestanforderungen an die Schülerbeförderung	25
TABELLE 7: Mindestfestsetzungen zur Anbindung regionalbedeutsamer Ziele	27
TABELLE 8: Anforderungen an die Öffentlichkeitsarbeit	27
TABELLE 9: Festlegungen zum Tarif	29
TABELLE 10: Anforderungen an den Betrieb und die Sicherheit	34
TABELLE 11: Auswahl überregionaler Regelwerke zur Barrierefreiheit	37
TABELLE 12: Mindeststandards der Barrierefreiheit von Haltestellen	38
TABELLE 13: Priorisierung von Haltestellen	39
TABELLE 14: Mindeststandards der Barrierefreiheit für Fahrzeuge	40
TABELLE 15: Mindeststandards der Barrierefreiheit der Information und Kommunikation	40
TABELLE 16: Übersicht der Zentralen Orte im Landkreis Altenburger Land	43
TABELLE 17: Übersicht der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur	46
TABELLE 18: Schulentwicklung im Landkreis Altenburger Land	48
TABELLE 19: SPNV-Linien mit bedienten Stationen im Landkreis Altenburger Land	51
TABELLE 20: Übersicht zum StPNV-Angebot im Landkreis Altenburger Land	54
TABELLE 21: AUSWERTUNG DER VERKEHRSANGEBOTE IM 1-H- SOWIE 2-H-TAKTNETZ	55
TABELLE 22: Statistik zur Erfüllung der Festsetzungen im Ergänzungsnetz	56
TABELLE 23: Bewertung StadtBus-Netz Altenburg	59
TABELLE 24: Bewertung StadtBus-Netz Schmölln	62
TABELLE 25: Erschließungsgrad der Kernstädte/Ortschaften ab 1.000 Einwohner	65
TABELLE 26: Reisezeiten zwischen Ortschaften und zentralen Orten	66
TABELLE 27: Übersicht zur Bewertung der ÖPNV-Anbindung regionalbedeutsamer Ziele ...	69
TABELLE 28: Übersicht flexible Bedienformen im LK Altenburger Land (FP-Stand: 08/2024)	71
TABELLE 29: Verbesserungspotenziale an den Verknüpfungspunkten	74
TABELLE 30: StPNV-Haltestellen nach Kommunen	76
TABELLE 31: Fahrzeugbestand des StPNV im Landkreis Altenburger Land	77
TABELLE 32: Bewertung der Fahrzeugqualitäten (Bus)	78
TABELLE 33: Bewertungsübersicht zur Ebene Vertrieb	82
TABELLE 34: Bewertungsübersicht zum Marktauftritt	84
TABELLE 35: Fahrplaninformationsprodukte im Landkreis Altenburger Land	85
TABELLE 36: Bewertungsübersicht zur Ebene Fahrplaninformation	86
TABELLE 37: Bewertungsübersicht zur Ebene Kundenservice und Beschwerdemgmt.	87
TABELLE 38: Übersicht zur Image- und Kampagnenarbeit im Landkreis Altenburger Land ..	87
TABELLE 39: Bewertungsübersicht zur Image- und Kampagnenarbeit	88
TABELLE 40: Maßnahmenübersicht zum Liniennetz aus NVP 2021 und Bewertung der Umsetzung	90
TABELLE 41: Maßnahmenübersicht zur Verknüpfung aus NVP 2021 und Bewertung der Umsetzung	94
TABELLE 42: Park+Ride- sowie Bike+Ride-Standorte im Landkreis Altenburger Land	95
TABELLE 43: Maßnahmenübersicht zur Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastungsquoten aus NVP 2021 und Bewertung der tatsächlichen Umsetzung	98



TABELLE 44: Übersicht zur Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit aus NVP 2021 und Bewertung der tatsächlichen Umsetzung	100
TABELLE 45: Frequentierung der SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Altenburger Land....	102
TABELLE 46: Nachfragestarke Regionalverkehrslinien im Landkreis Altenburger Land	103
TABELLE 47: Nutzung der StadtBus-Verkehre	104
TABELLE 48: Haltestellenmasten gemäß Barrierefreiheit und Umbau-Priorität.....	109
TABELLE 49: Barrierefreiheit von StPNV-Fahrzeugen > 7m Länge	112
TABELLE 50: Bewertung Barrierefreiheit der Information und Kommunikation	114
TABELLE 51: Maßnahmenübersicht zum Liniennetz	123
TABELLE 52: Pendlerbewegungen zu benachbarten Zentren	124
TABELLE 53: Verkehrsträger nach Bedeutung im Landkreis Altenburger Land	125
TABELLE 54: Empfehlungen zur Erhöhung der Auslastungsquoten	129
TABELLE 55: Maßnahmenübersicht und Zeitplan zur Herstellung der Barrierefreiheit	130
TABELLE 56: Maßnahmenübersicht und Priorisierung.....	131
TABELLE 57: Zusammenstellung prognoserelevanter Kenndaten der Strukturentwicklung .	135
TABELLE 58: Einwohner- und Altersstrukturprognose	135
TABELLE 59: Abschätzung zur Entwicklung der Schülerzahlen bis zum Jahr 2035	136
TABELLE 60: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2030/2035 (ohne angebotsseitige Maßnahmen; Prognose-0-Fall).....	140
TABELLE 61: Nachfrageprognose für den StPNV im Landkreis Altenburger Land bis 2030/2035 (mit Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Liniennetzes; Prognoseplanfall) ..	141
TABELLE 62: Auswirkung der Maßnahmen aus dem Entwicklungs- und Gestaltungskonzept	145

KARTENVERZEICHNIS

KARTE 1: Strategisches Zielliniennetz im Landkreis Altenburger Land (Darstellung ohne Linien des Ergänzungsnetzes)	16
KARTE 2: Regionalbedeutsame Ziele im Landkreis Altenburger Land	26
KARTE 3: Lage des Landkreises Altenburger Land im Gebiet des MDV	43
KARTE 4: Raumstruktur im Landkreis Altenburger Land	45
KARTE 5: Taxigewerbe im Landkreis Altenburger Land	52
KARTE 6: Liniennetz StadtBus Altenburg	58
KARTE 7: Liniennetz StadtBus Schmöln	61
KARTE 8: ÖPNV-Erschließung im Landkreis Altenburger Land	64
KARTE 9: Regionalbedeutsame Ziele im Stadtgebiet Altenburg	70
KARTE 10: Barrierefreiheit von Haltestellen im Landkreis Altenburger Land	110
KARTE 11: Prioritätenverteilung der Haltestellenmasten für den barrierefreien Ausbau	111
KARTE 12: StadtBus Altenburg – Geplantes Liniennetz (Tagesverkehr)	122

BILDERVERZEICHNIS

BILD 1: Modernes RufBus-Fahrzeug im Einsatz.....	20
BILD 2: Verknüpfungspunkt Schmölln Bahnhof	22
BILD 3: DFI-Anzeige in Altenburg Bahnhof.....	31
BILD 4: StadtBus-Verknüpfung (Schmölln Bahnhof).....	62
BILD 5: Optimale Erschließung (Haltestelle Schmölln Markt, mit Einkaufsmöglichkeiten).....	63
BILD 6: Erschließung Gewerbegebiet Windischleuba durch barrierefreie Haltestelle	68
BILD 7: RufBus als geeignete Angebotsform für Teilräume mit geringer Verkehrsnachfrage	72
BILD 8: Bordrechner ermöglicht u.a. Fahrkartenverkauf und -kontrolle.....	82
BILD 9: Mobilitätsberatung (Beraterin des MDV in Altenburg)	86
BILD 10: Verbundstrategie „MDV 2030“	118
BILD 11: Moderner Betriebshof der THÜSAC im Gewerbegebiet Windischleuba	143
BILD 12: 12-m-Standardlinienbus als Rückgrat des StPNV im Landkreis Altenburger Land	146



ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1 Übersicht zu den relevanten Relationen je Netzkategorie im StPNV
- Anlage 2 Systematische und symmetrische Fahrpläne
- Anlage 3 Markenfamilie Bus im MDV
- Anlage 4 Übersicht zu flexiblen Bedienformen und Kennzeichnung der Fahrzeuge
- Anlage 5 Arbeitsagenturen/Kommunale Jobcenter/Verwaltungsstandorte und ÖPNV-Anb.
- Anlage 6 Berufsschulen/Volkshochschulen und ÖPNV-Anbindung
- Anlage 7 Freizeitziele und ÖPNV-Anbindung
- Anlage 8 Touristische Ziele und ÖPNV-Anbindung
- Anlage 9 Hotels und ÖPNV-Anbindung
- Anlage 10 Großflächiger Einzelhandel und ÖPNV-Anbindung
- Anlage 11 Industrie- und Gewerbegebiete und ÖPNV-Anbindung
- Anlage 12 Medizinische Einrichtungen und ÖPNV-Anbindung
- Anlage 13 Einwohnerdichte im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 14 Dichte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort
- Anlage 15 Dichte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort
- Anlage 16 Auspendler über kommunale Grenzen im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 17 Einpendler über kommunale Grenzen im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 18 Pendleraufkommen über kommunale Grenzen im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 19 Bevölkerungs- und Beschäftigtenstrukturdaten nach Kommunen
- Anlage 20 Schulstandorte im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 21 Bedienggebiete im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 22 StPNV-Angebotscharakterisierung
- Anlage 23 Stadtverkehr in Altenburg
- Anlage 24 Stadtverkehr in Schmölln
- Anlage 25 Übersicht zu Erschließungsgrad und Reisezeiten
- Anlage 26 Reisezeiten zum Grundzentrum
- Anlage 27 Reisezeiten zum Mittelzentrum
- Anlage 28 Reisezeiten zum Oberzentrum
- Anlage 29 Verknüpfungspunkte und Fahrplanverknüpfung – Bewertung
- Anlage 30 SPNV-Nachfrage im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 31 StPNV-Nachfrage im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 32 MIV-Nachfrage im Landkreis Altenburger Land
- Anlage 33 Haltestellenmasten und Priorität des barrierefreien Ausbaus
- Anlage 34 Investitions- und Finanzierungsplan
- Anlage 35 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung
- Anlage 36 Synopse des schriftlichen Beteiligungsverfahrens (Anhörung)
- Anlage 37 Liste der in die Anhörung einbezogenen Beteiligten