



**LANDKREIS  
WITTENBERG**

---

Bereitstellungsdatum 02.11.2023



**NAHVERKEHRS-  
PLAN 2023 – 2033**  
Landkreis Wittenberg

---

**WO ZUKUNFT  
GESCHICHTE HAT**

Impressum

**Nahverkehrsplan für den Landkreis Wittenberg 2023 – 2033**

**Dokumentenstatus:** Beschlussfassung des Kreistages vom 25. September 2023  
(Beschluss Nr.: I/225-26/2023)

**Version:** 5.0

**Datum:** 25. September 2023

**Herausgeber:** Landkreis Wittenberg  
Der Landrat  
Breitscheidstr. 3  
06886 Lutherstadt Wittenberg

**In Zusammenarbeit mit:** Cramer Consult   
Rilkestr. 30  
83026 Rosenheim

**Bearbeitung:** Dipl.-Ing. Christian Cramer, Cramer Consult  
Dipl.-Ing. Marc-Andreas Heinisch, Cramer Consult  
Dipl.-Ing. (FH) Michèle Muhsold, Cramer Consult  
RA Tilo Rößler, Dresden

**Prüfung und Freigabe:** Holger Zubke, Landkreis Wittenberg  
Uwe Garbe, Landkreis Wittenberg

**Bilder:** Adobe Stock

**Copyright:** Alle Rechte zur Vervielfältigung, insbesondere auch das Recht der  
Einspeicherung in Datenbanken, liegen beim Herausgeber und  
bedürfen dessen ausdrücklicher Einwilligung.

**Sprachliche Gleichstellung:**

Personen- und Funktionsbezeichnungen gelten jeweils in weiblicher, männlicher und divers  
geschlechtlicher Form.

## **Inhalt**

0. Einleitung .....	5
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen .....	6
1.1 Gesetzliche Grundlagen .....	6
1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	9
1.3 Entscheidung des Landkreises Wittenberg .....	10
1.4 Linienbündel Landkreis Wittenberg .....	10
1.5 Überregionale Planungen .....	11
1.5.1 Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt.....	11
1.5.2 ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt.....	12
1.6 Neuaufstellung des Nahverkehrsplans.....	13
2. Strukturdaten.....	15
2.1 Räumliche Struktur.....	15
2.2 Fläche und Bevölkerung.....	17
2.3 Wirtschaft und Verkehr .....	20
2.3.1 Straßenverkehr .....	23
2.3.2 Radwegenetz .....	24
2.3.3 Schienenverkehr.....	24
2.3.4 Straßengebundener ÖPNV.....	25
2.4 Schulen und Schüler .....	29
2.5 Einrichtungen und Zielquellen .....	30
3. Bestandsaufnahme und Bewertung .....	32
3.1 Stadtverkehr Lutherstadt Wittenberg.....	32
3.2 Regionaler Busverkehr im Landkreis Wittenberg .....	35
3.2.1 Lutherstadt Wittenberg mit Umland.....	35
3.2.2 Coswig mit Umland .....	37
3.2.3 Zahna-Elster mit Umland .....	39

3.2.4	Jessen und Annaburg .....	41
3.2.5	Kemberg, Bad Schmiedeberg, Gräfenhainichen, Oranienbaum-Wörlitz .....	44
4.	Standards zur Gestaltung des ÖPNV.....	49
4.1	Vorgaben und Zielstellungen.....	50
4.2	Gliederung des ÖPNV-Netzes.....	51
4.2.1	Definition der Anschlussknoten .....	53
4.3	Qualitätsanforderungen.....	55
4.3.1	Erschließungsqualität .....	55
4.3.2	Bedienformen .....	56
4.3.3	Bedienqualitäten .....	57
5.	Anforderungen an das ÖPNV-Angebot.....	62
5.1	Haltestellen.....	62
5.2	Fahrzeuge .....	65
5.3	Fahrgastinformation .....	67
5.3.1	Echtzeitinformation.....	69
5.3.2	Dynamische Fahrgastinformation.....	70
5.4	Tarif.....	71
5.4.1	Konzept Job-Ticket für die Region.....	71
6.	Finanzierung und Organisation .....	76
	<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>79</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>80</b>
	<b>Kartenverzeichnis</b> .....	<b>81</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>82</b>

## 0. Einleitung

Damit die Verkehrswende nicht nur ein Schlagwort bleibt, müssen sich signifikante Veränderungen in unserem Mobilitäts- und Verkehrssystem vollziehen. Die Klimaneutralität ist dabei das übergeordnete Leitmotiv, gleichzeitig ist die Vernetzung und Erreichbarkeit von Regionen und Ortschaften ein wichtiger Standortfaktor und damit von zentraler Bedeutung für wirtschaftliche Prosperität und Lebensqualität.

Guter ÖPNV ist damit ein Schlüssel für die Verkehrswende. Er setzt sich nicht nur aus dem verfügbaren Verkehrsangebot, sprich einem dichten Liniennetz und möglichst umfangreichen Fahrplanangeboten zusammen – auch der Tarif, das Ticketing und der Vertrieb sind wichtig. Sie haben aus der Sicht der Nutzerinnen und Nutzer wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität der Dienstleistung. Dabei spielen Einfachheit, Verständlichkeit, geringe Zugangshürden neben der eigentlichen Höhe des Fahrpreises eine große Rolle.

Die Gebietskörperschaften Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Landkreis Wittenberg und Stadt Dessau-Roßlau haben sich zum Ziel gesetzt, ihren jeweiligen Nahverkehrsplan so zu entwickeln, dass langfristig eine verkehrliche Kooperation im Gesamtterritorium für den ÖPNV entsteht.

Geänderte Rahmenbedingungen machen eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Wittenberg notwendig. Die Notwendigkeit dieser Planung resultiert u. a. aus:

- ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt 2030
- Neuerteilung der Liniengenehmigungen ab 01.01.2025
- Änderungen des PBefG in Bezug auf Linienbedarfsverkehre

Der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt ist dabei für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans als Grundlagenplan zu beachten. Bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Wittenberg steht die Integration des Schülerverkehrs in das ÖPNV-Angebot im Fokus. Zudem sollen ein festes und verlässliches Fahrplanangebot sowie der Ausbau flexibler Bedienformen und die Entwicklung von on-Demand Verkehren für die Fläche Bestandteil des neuen Nahverkehrsplans sein.

# 1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

## 1.1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäß § 6 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 31. Juli 2012 beschließt und veröffentlicht der Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan unter Beachtung und Abwägung der Belange des Verkehrs, der Schulträger sowie der Verkehrsunternehmen, unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung und der Finanzierbarkeit sowie unter Beachtung der Anforderungen des § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes. Im Land Sachsen-Anhalt sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger im Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes. Der Landkreis Wittenberg ist Aufgabenträger für das Gebiet des Landkreises gemäß § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird in Sachsen-Anhalt durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) organisiert, die die Aufgabenträgerschaft des Landes Sachsen-Anhalt für den SPNV auf Grundlage des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt wahrnimmt.

§ 6 Abs. 2 ÖPNVG LSA bestimmt die wesentlichen Inhalte des Nahverkehrsplans. Danach hat der Nahverkehrsplan insbesondere die Darstellung

- der verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele des Aufgabenträgers,
- der siedlungsstrukturellen Entwicklung und der sich daraus ergebenden Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr,
- des bestehenden und geplanten Netzes des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich Linienbündel,
- der geplanten Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Kundengruppen,
- der Investitions- und Finanzierungsplanung unter Berücksichtigung der Mittelzuweisungen und
- der Anforderungen an das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote als Grundlage für die Vergabe von Verkehrsleistungen und für die Erteilung von Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz

zu beinhalten.

Öffentlicher Personennahverkehr ist gemäß § 2 Abs. 1 ÖPNVG LSA die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr einschließlich der flexiblen Bedienformen, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Der Straßenpersonennahverkehr ist ein Teil des öffentlichen Personennahverkehrs. Er ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr.

Der Nahverkehrsplan ist als das zentrale Steuerungsinstrument das Bindeglied zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde. Der Landkreis Wittenberg ist zudem Genehmigungsbehörde für den Linienverkehr gemäß § 11 Abs. 2 PBefG.

Mit den Festlegungen im Nahverkehrsplan übt der Aufgabenträger die ihm übertragenen Aufgaben der Daseinsvorsorge aus, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen (§ 8 Abs. 3 PBefG). Die Daseinsvorsorge wird insbesondere durch die Definition des örtlichen, öffentlichen Verkehrsinteresses im Landkreisgebiet ausgeübt. Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt anlässlich ihrer Genehmigungsentscheidungen den Nahverkehrsplan, § 8 Abs. 3a PBefG. Die Gestaltungswirkung für den ÖPNV im Landkreis entfaltet der Nahverkehrsplan durch § 13 Abs. 2a PBefG, wonach die Genehmigungsbehörde eine Genehmigung verweigern kann, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigung ist außerdem nach § 13 Abs. 2, 3d zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Die Genehmigungsbehörde hat demgemäß den Nahverkehrsplan zu beachten. Der Nahverkehrsplan ist Bestandteil der Abwägung im Genehmigungsverfahren. Der Aufgabenträger nutzt mit dem Planungsinstrument Nahverkehrsplan die politische Einflussnahme auf die Gestaltung des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan ist daher auch ein Ausdruck der Selbstbindung der Verwaltung.

**Europäisches Recht: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (VO (EG) Nr. 1370/07)**

Am 03.12.2009 ist die **VO (EG) Nr. 1370/07** in Kraft getreten, die unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt. Die Verordnung regelt Finanzierungs- und Vergabebestimmungen für den gesamten ÖPNV einheitlich in Europa. Zweck der VO (EG) Nr. 1370/07 ist es, zu definieren, wie die zuständigen Behörden (nach dem deutschen Verständnis die ÖPNV-Aufgabenträger) in den ÖPNV-

Markt eingreifen können, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV sichergestellt werden soll, die der Markt von sich aus nicht erbringt. Für diesen Fall bietet die VO (EG) Nr. 1370/07 verschiedene Möglichkeiten, wie Aufgabenträger Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte gewähren können, wenn diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllen.

Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen nach der VO (EG) Nr. 1370/07 über

- öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) oder
- allgemeine Vorschriften (aV)

gewährt werden.

Ausgleichsleistungen werden nach der Maßgabe einer allgemeinen Vorschrift dann gewährt, wenn es sich bei diesen Zahlungen um einen Ausgleich für die Abgeltung von Tarifpflichten (Gewährleistung von Höchsttarifen) handelt. Dies ist regelmäßig der Fall, wenn Verkehrsunternehmen auf Vorgabe des Aufgabenträgers einen niedrigeren Tarif anwenden als den Tarif, den diese zur eigenwirtschaftlichen Durchführung des Verkehrs zur Deckung der Betriebskosten tatsächlich benötigen würden. Auf der Grundlage der allgemeinen Vorschrift wird ein Ausgleich bis zu dem Betrag geleistet, welcher die Differenz zwischen einem fiktiven Referenztarif (betriebskostendeckender Tarif) und dem Höchsttarif (vom Aufgabenträger in der allgemeinen Vorschrift festgelegter, nicht die Betriebskosten deckender Tarif) darstellt. Zum Zweck des Ausgleiches setzt der Aufgabenträger Mittel ein, welche dem Landkreis Wittenberg vom Land Sachsen-Anhalt gemäß den §§ 8 bis 9 ÖNVG LSA zufließen. Zusätzlich kann der Landkreis Wittenberg Eigenmittel einsetzen.

Allgemeine Vorschriften enthalten Regelungen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durch die Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen. Bei der allgemeinen Vorschrift handelt es sich grundsätzlich um eine rechtsverbindliche Maßnahme (in Form eines Vertrages, einer Richtlinie oder einer Satzung), die

- diskriminierungsfrei,
- für alle Personenverkehrsdienste derselben Art,
- in einem bestimmten geografischen Gebiet, das sich im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde befindet

Anwendung findet.

Gewährt der Aufgabenträger über die allgemeine Vorschrift Ausgleichsleistungen gegenüber Verkehrsunternehmen, müssen die in Art. 4 und 6 VO (EG) Nr. 1370/07 genannten Grundsätze (Prüfung der Überkompensation) beachtet werden.

## 1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG stellt den nationalen Rechtsrahmen für den Marktzugang zu Personenbeförderungsleistungen dar. Das Gesetz wurde grundlegend zum 01.01.2013 und zum 01.08.2021 novelliert. Die Novelle zum 01.01.2013 wurde durch die innerstaatliche Umsetzung der VO (EG) Nr. 1370/07 notwendig. Mit der Novelle zum 01.08.2021 wurde unter anderem der Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG normiert, wonach die Zuordnung flexibler und bedarfs-gesteuerter Verkehre zu dem Linienverkehr gemäß § 42 PBefG geregelt ist.

Nach § 8 Abs. 4 PBefG gilt der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Das Gesetz normiert, dass Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Soweit Aufgabenträger ein Vergabeverfahren durchführen wollen, müssen sie in der Vorabbekanntmachung auf einen vorrangigen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr hinweisen, § 12 Abs. 6 PBefG. Vergabeverfahren (§§ 8a, 8b PBefG) kommen erst dann in Betracht, wenn es keine vorrangigen eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gibt, und sind auf die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) gerichtet. Ein öDA liegt immer dann vor, wenn eine zuständige Behörde (Aufgabenträger) dem Verkehrsunternehmen einvernehmlich oder einseitig/hoheitlich vorgibt, Verkehrsleistungen nach bestimmten Vorgaben zu erbringen und dem Unternehmen dafür eine Kompensation gewährt.

Das PBefG regelt grundsätzlich das Verfahren für die Beantragung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag, der die Anforderungen des Nahverkehrsplanes nicht erfüllt, kann abgelehnt werden. Ein Genehmigungsantrag ist auch

abzulehnen, wenn einzelne Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herausgelöst beantragt werden. Bei Vorliegen mehrerer Anträge (Genehmigungswettbewerb) hat die Genehmigungsbehörde die Auswahl des Unternehmens danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsleistung anbietet. Festlegungen des Nahverkehrsplanes sind hierbei zu berücksichtigen. Genehmigungsanträge, die die Anforderungen des Aufgabenträgers nicht erfüllen, sind zu versagen.

### **1.3 Entscheidung des Landkreises Wittenberg**

Der Landkreis Wittenberg hat sich nach Maßgabe des § 9 PBefG entschieden, eine Linienbündelung vorzunehmen. Aufgrund der Größe und der Eigenart des Landkreises und der Verkehrsbeziehungen ist die Festlegung eines Gesamtliniensbündels für den Landkreis Wittenberg geboten. Die Linienbündelung in einem Linienbündel gewährleistet, dass der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr wirtschaftlich erbracht werden kann, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen. Zudem ist sichergestellt, dass wirtschaftlich attraktive Linien mit weniger attraktiven Linien verknüpft werden, so dass isolierte Verkehrsleistungen auf ausschließlich wirtschaftlich attraktiven Linien vermieden werden und ein einheitliches Konzept für den Linienbedarfsverkehr, umgesetzt werden kann.

Der Kreistag des Landkreises Wittenberg hat am 25.04.2022 beschlossen, die künftige Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift (aV) zur Festlegung von Höchsttarifen zu sichern. Damit soll ein Genehmigungswettbewerb für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr im Linienbündel auf verwaltungsrechtlicher Grundlage ermöglicht werden. Das Verwaltungsverfahren wird dabei nach den aus dem Vergaberecht entnommenen Grundsätzen der Transparenz, Diskriminierungsfreiheit, Wirtschaftlichkeit, Gleichbehandlung und Verhältnismäßigkeit durchgeführt. Diese Form des verwaltungsrechtlichen Genehmigungswettbewerbes ist unter der Bezeichnung „Wittenberger Modell“ bekannt geworden.

### **1.4 Linienbündel Landkreis Wittenberg**

Der Aufgabenträger des Landkreises Wittenberg nimmt mit Wirkung zum 01.01.2025 zur Sicherstellung einer wirtschaftlichen und integrierten Verkehrsbedienungs eine sachgerechte Linienbündelung aller Busverkehre in seinem Zuständigkeitsbereich vor. Die Gesamtfläche des Landkreises Wittenberg wird im ÖSPV verkehrlich im Rahmen eines einheitlichen Linienbündels erschlossen.

Die Zulässigkeit der Linienbündelung folgt aus § 9 Abs. 2 PBefG. Dieser bestimmt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse des Aufgabenträgers bestimmt sein.

Die Linienbündelung im Landkreis Wittenberg im Sinne der Schaffung eines Gesamtbündels zum 01.01.2025 erfolgt nach planerischen (insbesondere verkehrlichen/ verkehrsplanerischen und betrieblichen), wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Dies ergibt sich gerade vor dem Hintergrund, dass eine einheitliche Verkehrserstellung durch einen Betreiber erfolgen soll, welche den festen Linienverkehr und den Linienbedarfsverkehr in der Gesamtfläche des Landkreises als integriertes Verkehrsangebot umfasst. Damit werden sowohl für den Aufgabenträger als auch für das Verkehrsunternehmen optimale Voraussetzungen der Leistungsdurchführung und des Durchführungscontrollings geschaffen und die Interessen der Nutzer des Verkehrsangebotes im besonderen Maß beachtet.

Die Linienbündelung erfolgt somit im öffentlichen Verkehrsinteresse.

## **1.5 Überregionale Planungen**

### **1.5.1 Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt**

Der Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt (LEP) verweist zugleich auf den Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan), der die Grundlage für alle landesbedeutsamen Maßnahmen für den ÖPNV in Sachsen-Anhalt darstellt, und aktuell für den Zeitraum 2020 bis 2030 vorliegt (s. Kapitel 1.2.3)<sup>1</sup>. Ferner wird auf den Landesradverkehrsplan (LRVP) verwiesen, der Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs inkl. der Schnittstellen zum ÖPNV entsprechend festlegt.

Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind zudem landesplanerische Grundsätze zu beachten, wonach im Einzugsbereich von Ober- und Mittelzentren den Verflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr Rechnung zu tragen ist und vor allem in ländlichen Gebieten eine gute Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit ihren

---

<sup>1</sup> ÖPNV-Plan 2020-2030, Plan des öffentlichen Personennahverkehrs, beschlossen durch die Landesregierung am 11.12.2018

spezifischen Belangen gewährleistet sein muss. Konkret werden für die Erreichbarkeit und Verknüpfungsfunktion zentraler Orte Anforderungen aus den jeweiligen Einzugs- und Versorgungsbereichen in Bezug auf das ÖPNV-Gesamtsystem gestellt:

- Erreichbarkeit eines Oberzentrums mit dem ÖPNV binnen 90 Minuten
- Erreichbarkeit eines Mittelzentrums mit dem ÖPNV binnen 60 Minuten
- Erreichbarkeit eines Grundzentrums mit dem ÖPNV binnen 30 Minuten.

Darüber hinaus legt der LEP Ziele für die Gestaltung des ÖPNV fest, die im ÖPNV-Plan weiter ausformuliert und konkretisiert werden, z. B. die flächendeckende Sicherung des ÖPNV als „Haltefaktor“ im ländlichen Raum, die Abstimmung schienen- und straßengebundener Angebote aufeinander mit Vermeidung von Parallelverkehr, die leistungsfähige ÖPNV-Anbindung bedeutender Arbeitsplatzstandorte, weiterführender Schulen, Einzelhandelsschwerpunkte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie touristischer Ziele und die Aufwertung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und Verkehrsarten in Ober- und Mittelzentren (beispielhaft Lutherstadt Wittenberg).

### 1.5.2 ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt

Der ÖPNV-Plan 2020-2030 des Landes Sachsen-Anhalt umfasst die landesweite Fachplanung zur Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebotes im ÖPNV (ÖPNV-Gesamtsystem) und ist durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen<sup>2</sup>. Bei der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans wurden die Interessen aller Aufgabenträger sowie betroffener Interessenverbände berücksichtigt und die Planungen der einzelnen Verkehrsträger unter Einbezug der Verknüpfung mit dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr abgestimmt.

Im Rahmen der Neuaufstellung des ÖPNV-Plans wurden 19 Leitlinien formuliert, die als Basis für die künftige landesweite ÖPNV-Gestaltung und Weiterentwicklung dienen sollen. Die Leitlinien sind als Vorgaben zu verstehen, sofern die betreffenden Punkte in die Aufgaben- und/ oder Finanzierungsverantwortung des Landes Sachsen-Anhalt fallen. Ansonsten sind sie als Empfehlungen und Hilfestellung an die kommunalen Aufgabenträger zu beachten, mit dem Ziel einer im Ansatz möglichst weitreichenden Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems in Sachsen-Anhalt „aus einem Guss“.

---

<sup>2</sup> Gemäß § 6 ÖPNVG LSA

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt kommunale Aufgabenträger bei der Gestaltung des ÖSPV-Angebots in den Landkreisen konkret auf Basis der folgenden Handlungsgrundsätze<sup>3</sup>:

- Hilfe bei der Ausgestaltung des ÖSPV in den Landkreisen im Hinblick auf Verwirklichung gleichstellungspolitischer Ziele
- Unterstützung von Planungsvorhaben kommunaler Aufgabenträger mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung des Angebots in Verantwortung des Landkreises auf Berufs-, Einkaufs- und Freizeitwege, die Nahmobilität und die Einführung von Taktverkehren bzw. systematisch verknüpften Verkehrsangeboten
- Unterstützung bei der Durchführung von Kommunikationskampagnen für neu ausgerichtete ÖSPV-Systeme
- Bereitstellung von Serviceleistungen des Callcenters innerhalb des Informationssystems INSA für Verkehrsunternehmen als Bestellmöglichkeit in Zusammenhang mit der Einführung flexibler Bedienformen
- Unterstützung von Gemeinden und bürgerschaftlichen Initiativen bei der Neueinrichtung eigenständiger Orts- und Nachbarortsverkehre zur sinnvollen Ergänzung des vorhandenen ÖSPV-Angebots und bei Finanzierung dieser Verkehre überwiegend aus lokalen und kommunalen Quellen.

## 1.6 Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Die Neuaufstellung des NVP des Landkreises Wittenberg verfolgt insbesondere diese Zielstellungen:

- Anpassung und Sicherung des Leistungsangebots im ÖSPV im Einklang mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Landkreises Wittenberg
- sinnvolle Verzahnung der Belange unterschiedlicher Nutzergruppen des ÖSPV (Schüler, Pendler, touristische Besucher, Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge)
- Zielformulierung für die stärkere Harmonisierung und Integration der Anforderungen an die Schülerbeförderung mit den übergeordneten Rahmenbedingungen für das ÖPNV-Netz (Taktzeitvorgaben an den Anschlussknoten)
- Formulierung weiterer Entwicklungsziele für den ÖPNV und Ableitung entsprechender Prüfaufträge und Prioritäten zur Bearbeitung während des folgenden NVP-Geltungszeitraums.

---

<sup>3</sup> Vgl. ÖPNV-Plan 2020-2030 Sachsen-Anhalt, S. 92ff

Im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung weiterer Stellen und Organisationen wurde die Bearbeitung des NVP durch den Ausschuss für Bau, Wirtschaft und Verkehr des Landkreises Wittenberg begleitet. In den Beratungen wurden die Mitglieder des Ausschusses über den aktuellen Arbeitsstand informiert. Die Ergebnisse der anschließenden Diskussionen sind in den Nahverkehrsplan eingeflossen.

Im fortgeschrittenen Entwurfsstadium wurde ein schriftliches Beteiligungsverfahren durchgeführt.

## 2. Strukturdaten

Die Anforderungen an den ÖPNV sind in Abhängigkeit von der räumlichen Struktur sehr unterschiedlich auszulegen. So können Konzepte in städtischen Verdichtungsräumen nicht problemlos auf den ländlichen Raum übertragen werden. Während in Verdichtungsräumen ein hohes Fahrgastpotenzial gut gebündelt und durch typischen Linienverkehr erschlossen werden kann, verlangen ländliche Räume in vielen Fällen differenziertere und flexiblere Lösungen, um die Mobilität in der Fläche zu gewährleisten. Die Netzstrukturen im ÖPNV orientieren sich gewöhnlich am „Zentrale-Orte-System“ der Raumordnungspolitik, „[...] das auf Gesetzmäßigkeiten zur Größe, Zahl und Verteilung von Siedlungen mit Dienstleistungsfunktionen basiert.“ In den 60er Jahren wurde diese Kategorisierung von Kommunen nach Ober-, Mittel und Grundzentren (Unter- und Kleinzentren) vorgenommen, um die Versorgungskerne für soziale, kulturelle und wirtschaftliche Einrichtungen zu definieren, die die Bevölkerung über die eigenen Einwohner hinaus versorgen sollen. „Dabei hat jedes höhere Zentrum zugleich auch die Aufgaben der zentralen Orte niedrigerer Stufe.“<sup>4</sup>

Die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Landkreis Wittenberg und seiner Gemeinden hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im Landkreis.

### 2.1 Räumliche Struktur

Der Landkreis Wittenberg erstreckt sich im Osten Sachsen-Anhalts über eine Fläche von 1.930,03 km<sup>2</sup> aufgeteilt auf neun Städte: Annaburg, Bad Schmiedeberg, Coswig (Anhalt), Gräfenhainichen, Jessen (Elster), Kemberg, Lutherstadt Wittenberg, Oranienbaum-Wörlitz und Zahna-Elster. Im Norden grenzt er an den Landkreis Potsdam-Mittelmark und im Osten an die Landkreise Teltow-Fläming und Elbe-Elster des Landes Brandenburg. Südlich wird der Landkreis durch den sächsischen Landkreis Nordsachsen begrenzt. Westlich schließen sich die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau und der Landkreis Anhalt-Bitterfeld an.

Die zentralörtliche Gliederung des Landkreises weist Mittel- und Grundzentren aus. Nach dem „Zentrale-Orte-System“ der Raumordnungspolitik handelt es sich bei den Mittel- und Grundzentren um Gemeinden mit überörtlichen Funktionen.

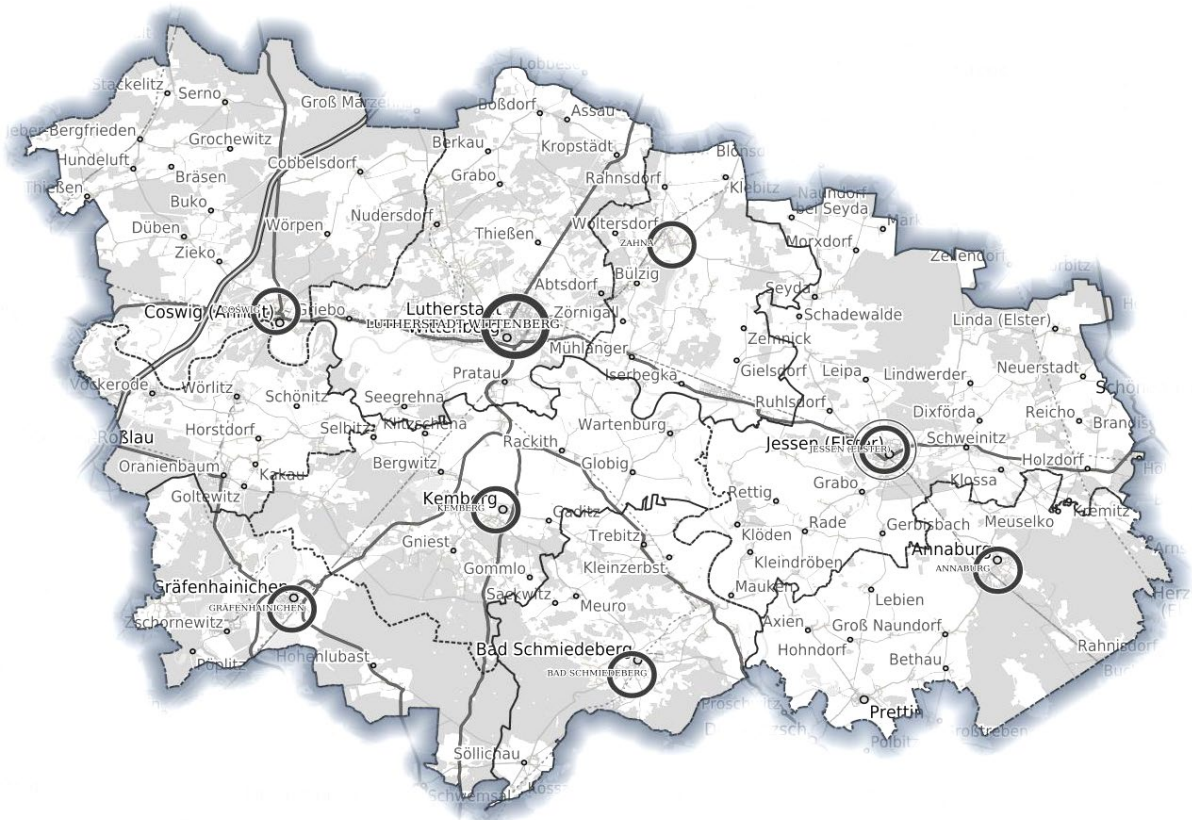
Grundzentren dienen der Deckung des täglichen Bedarfs der Bevölkerung (beispielsweise Grundbedarf an Ärzten und Schulen der Sekundarstufe I), der Bereitstellung von Wohn- und

---

<sup>4</sup> vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 19.

Gewerbebauland, welches über den Eigenbedarf hinausgeht und bieten ein Mindestmaß an öffentlicher und privater Infrastruktur.

Mittelzentren dienen der Deckung des gehobenen Bedarfs der Bevölkerung (beispielsweise Krankenhäuser und weiterführende Schulen der Sekundarstufe II) und gewährleisten die grundzentrale Versorgung der lokalen Bevölkerung. Des Weiteren erfüllen sie die Funktion eines Arbeitsmarktzentrums für ihr Einzugsgebiet. Sie liegen zentral und werden durch die Landesplanung ausgewiesen.



Karte K - 1: Übersichtskarte Landkreis Wittenberg mit Darstellung der zentralen Orte [Quelle: Landkreis Wittenberg]

Im Landkreis sind als zentrale Orte bestimmt:

- Lutherstadt Wittenberg mit ca. 50.000 Einwohnern als größte Stadt im Landkreis in der Funktion eines Mittelzentrums,
- Jessen (Elster) als Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums,
- Annaburg, Bad Schmiedeberg, Coswig (Anhalt), Gräfenhainichen, Kemberg und Zahna als Grundzentren.

## 2.2 Fläche und Bevölkerung

Im Landkreis Wittenberg leben auf einer Fläche von 1.930 km<sup>2</sup> etwa 124.185 Einwohner (Stand 12/2020). Der Siedlungsschwerpunkt befindet sich in der Lutherstadt Wittenberg, die mit einer Bevölkerungsdichte von 189 Einwohner/km<sup>2</sup> deutlich über dem Bevölkerungsdurchschnitt des Landkreises liegt. In der Lutherstadt Wittenberg leben mit 45.425 Einwohnern mehr als ein Drittel (36,6%) der Gesamteinwohner des Landkreises. Verglichen mit der Bevölkerungsdichte der Lutherstadt Wittenberg liegt die Stadt Annaburg mit der geringsten Bevölkerungsdichte von 29,6 Einwohnern/km<sup>2</sup> deutlich unter dem Durchschnitt.

Kreisfreie Stadt Landkreis Land	Bodenfläche insgesamt 2017 in ha	Bodenfläche insgesamt 2018 in ha	Bodenfläche insgesamt 2019 in ha	Bodenfläche insgesamt 2020 in ha	Bodenfläche insgesamt 2021 in ha
Dessau-Roßlau, Stadt	24 475	24 471	24 471	24 479	24 500
Halle (Saale), Stadt	13 503	13 503	13 503	13 502	13 501
Magdeburg, Landeshauptstadt	20 101	20 101	20 101	20 103	20 103
Altmarkkreis Salzwedel	229 328	229 336	229 374	229 416	229 459
Anhalt-Bitterfeld	145 426	145 382	145 384	145 439	145 508
Börde	236 684	236 691	236 699	236 714	236 722
Burgenlandkreis	141 372	141 375	141 395	141 399	141 404
Harz	210 457	210 472	210 475	210 490	210 492
Jerichower Land	157 691	157 694	157 708	157 743	157 819
Mansfeld-Südharz	144 884	144 892	144 901	144 900	144 905
Saalekreis	143 373	143 391	143 401	143 404	143 423
Salzlandkreis	142 713	142 733	142 750	142 756	142 811
Stendal	242 326	242 342	242 411	242 400	242 425
<b>Wittenberg</b>	<b>193 047</b>	<b>193 048</b>	<b>193 078</b>	<b>193 167</b>	<b>193 332</b>
<b>Sachsen-Anhalt</b>	<b>2 045 379</b>	<b>2 045 431</b>	<b>2 045 651</b>	<b>2 045 912</b>	<b>2 046 404</b>

Tabelle T - 1: Bodenfläche Sachsen-Anhalt nach Kreisen (Stand: 31.12.2021) [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt]

Um den Landkreis siedlungsstrukturell einzuordnen, zieht das BBSR als Kriterium außerhalb der Kernstädte die Einwohnerdichte und den Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten der Kreise heran. Auf dieser Basis wird der Landkreis Wittenberg zum dünn besiedelten ländlichen Kreis gezählt (Stand 12/2018).

Allgemein wird der Landkreis Wittenberg wie auch andere Regionen gegenwärtig und in Zukunft von den drei großen Trends der Bevölkerungsentwicklung geprägt:

- Schrumpfung
- Alterung
- Zuwanderung

Auf Bundesebene gab es eine ca. 10jährige Phase der Zuwanderung vor allem aus Osteuropa im Zeitraum von ca. 1995 bis 2005. Eine darauffolgende Stagnation führte in den folgenden Jahren zu einem Schrumpfen der Bevölkerung. Seit 2011 steigt die Bevölkerung der Bundesrepublik stetig wieder leicht an, wohingegen die Bevölkerung des Landkreis Wittenberg weiter abnimmt. Lediglich im Jahr 2007 kam es im Landkreis Wittenberg zu einem Bevölkerungsanstieg, weil im Zuge der zweiten Kreisgebietsreform im Juli 2007 dem Landkreis die zwei Verwaltungsgemeinschaften Coswig (Anhalt) und Wörlitzer Winkel (ehemals Landkreis Anhalt-Zerbst) mit ihren 27 Gemeinden zugeordnet wurden.

Kreisfreie Stadt Landkreis Land	Bevölkerung insgesamt	Bevölkerung männlich	Bevölkerung weiblich	Deutsche Bevölkerung	Ausländische Bevölkerung
Dessau-Roßlau, Stadt	78 731	38 223	40 508	73 763	4 968
Halle (Saale), Stadt	238 061	115 441	122 620	211 587	26 474
Magdeburg, Landeshauptstadt	236 188	116 626	119 562	210 091	26 097
Altmarkkreis Salzwedel	81 986	40 808	41 178	78 818	3 168
Anhalt-Bitterfeld	155 900	76 440	79 460	149 192	6 708
Börde	170 106	84 778	85 328	163 837	6 269
Burgenlandkreis	176 333	87 308	89 025	165 659	10 674
Harz	209 117	102 527	106 590	202 201	6 916
Jerichower Land	89 118	44 355	44 763	85 711	3 407
Mansfeld-Südharz	132 317	64 971	67 346	128 069	4 248
Saalekreis	182 814	90 387	92 427	175 369	7 445
Salzlandkreis	185 495	90 596	94 899	178 646	6 849
Stendal	109 746	54 029	55 717	105 355	4 391
Wittenberg	123 341	60 654	62 687	118 308	5 033
<b>Sachsen-Anhalt</b>	<b>2 169 253</b>	<b>1 067 143</b>	<b>1 102 110</b>	<b>2 046 606</b>	<b>122 647</b>

Tabelle T - 2: Bevölkerung Sachsen-Anhalt nach Kreisen (Stand 31.12.2021) [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt]

Unabhängig von dieser statistisch bedingten sprunghaften Bevölkerungszunahme kam es zwischen 1995 und 2006 zu einer Bevölkerungsabnahme von 18.603 Personen (13,34%) und zwischen 2007 und 2020 zu einer Abnahme von weiteren 18.721 Personen (13,1%). Dieser Trend setzt sich laut Prognose des Statistischen Landesamts Sachsen-Anhalt bis zum Jahr 2035 weiter fort, wonach die Bevölkerung im Landkreis trotz Migration durch Zuweisung neuzugewanderter Menschen um weitere 18.174 Personen (14,6%) sinken wird.

Die Alterung als zweiter großer Trend der Bevölkerungsentwicklung beinhaltet die zwei Bestandteile der Zunahme der Älteren an der Bevölkerung und die gleichzeitige Abnahme des Anteils der Jüngeren an der Bevölkerung. Bei der Betrachtung der Altersgruppen „0-19“, „19-67“ und „67 u. älter“ im Landkreis Wittenberg ist auch hier, trotz Anhebung des mittleren Alters bis 67 Jahre, der demografisch bedingte Anstieg des Anteils der älteren Personen an der Gesamtbevölkerung ersichtlich. So nimmt der Anteil der Gruppe „67 u. älter“ von 2022 bis zur

Prognose 2032 von 27,32% auf 33,38% zu. Dagegen verringert sich der Anteil der Altersgruppe „19-67“ von 57,56% auf 51,29%. Der Anteil der jüngsten Gruppe „0-19“ bleibt um 15% relativ konstant.

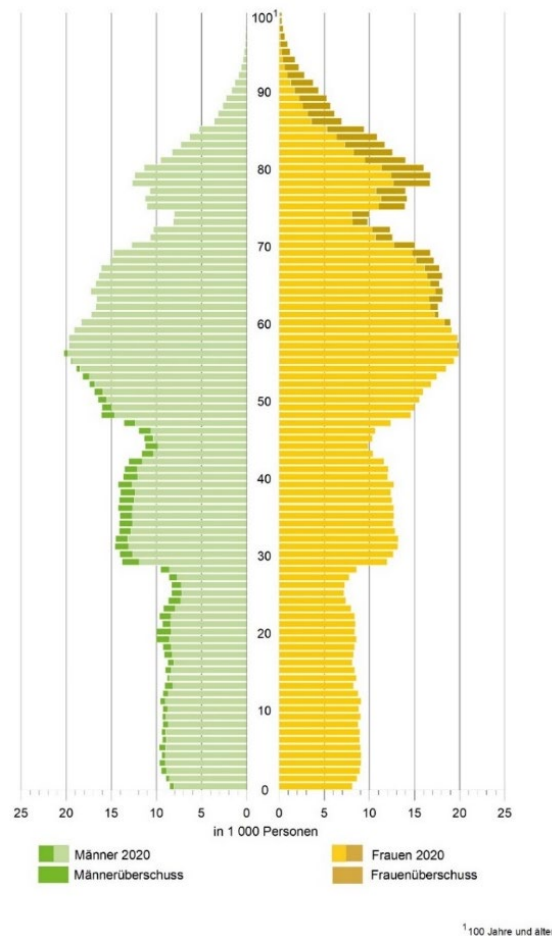


Abbildung A - 1: Altersstruktur im Landkreis Wittenberg 2020 [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt]

Der steigende Anteil der höheren Altersklassen ist aus dem Erwerbsleben zwar ausgeschieden, aber nach wie vor daran interessiert mobil zu bleiben. Hierin könnte für den ÖPNV ein steigendes Fahrgastpotential liegen, wenn das ÖPNV-Angebot von der Qualität her den Zuspruch dieser Gruppe finden würde. Ansonsten ist die Gruppe der höheren Altersklassen nicht notgedrungen auf den ÖPNV angewiesen, weil sie nicht nur eine große Pkw-Affinität aufweist, sondern besonders im ländlichen Raum einen Pkw vorhält<sup>5</sup>. Konkret auf den Landkreis Wittenberg als Typus „dünn besiedelter ländlicher Kreis“ bezogen bedeuten eine leicht rückgängige Bevölkerungszahl und eine Überalterung eine Steigerung der Verkehrsmittelwahl des MIV und eine Stagnation im ÖV.

<sup>5</sup> vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 29ff.

## 2.3 Wirtschaft und Verkehr

In einem Flächenlandkreis wie Wittenberg kommt der Mobilität große Bedeutung zu. Unter den verschiedenen Verkehrsträgern erbringen schienengebundene Verkehrsträger und der straßengebundene öffentliche Personenverkehr einen wesentlichen Teil der Verkehrsleistung. Für die Wirtschaft und die Menschen sind daher Schienenverkehre und der Öffentliche Personennahverkehr auf der Straße unverzichtbare Bestandteile, die die notwendige Mobilität gewährleisten.

In den Jahren 2015 bis 2019 verzeichnete der Landkreis Wittenberg einen leichten Anstieg bei den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten. Im Jahr 2020 haben diese allerdings wieder abgenommen. Dabei zeigt sich in den Bereichen „Produzierendes Gewerbe“ und „Handel, Verkehr und Gastgewerbe“ ein Zuwachs. Der bereits geringe Anteil an Beschäftigten im Bereich „Land- und Forstwirtschaft/Fischerei“ nahm dabei weiter leicht ab.

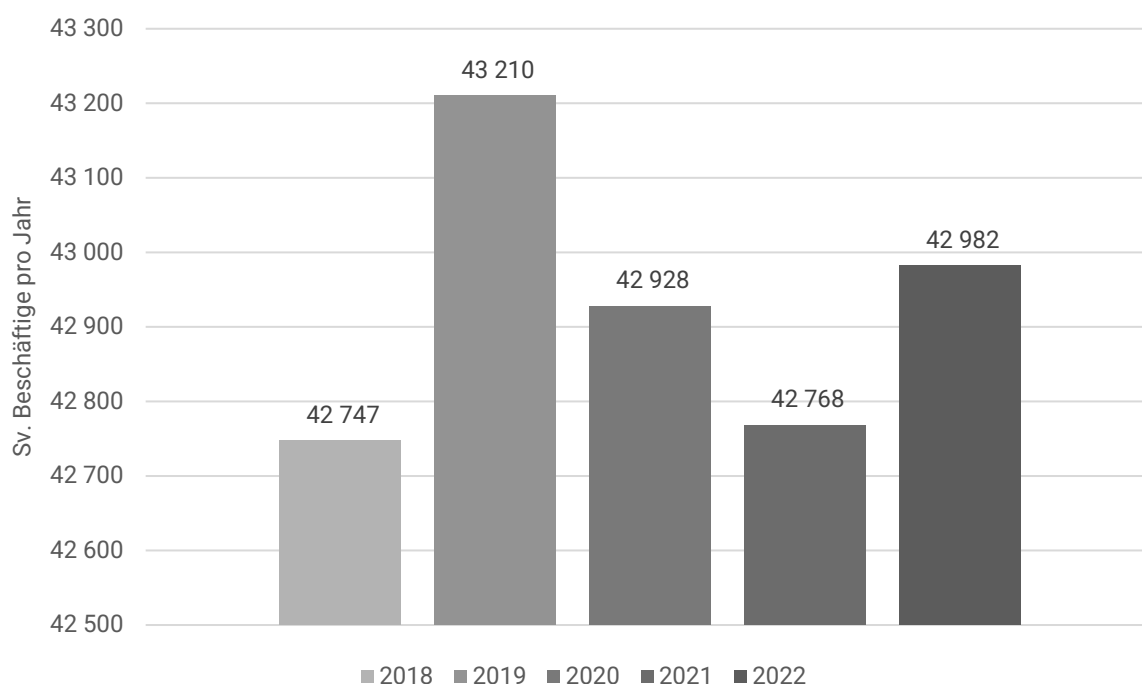


Abbildung A - 2: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt]

Die 16 im Landkreis ausgewiesenen Industrie- und Gewerbegebiete besitzen vielfältige und entwicklungsfähige Markt-, Zuliefer- und Absatzpotenziale und dadurch zahlreiche Verflechtungsbeziehungen in der Region. Die wirtschaftliche Struktur des Landkreises ist durch die Branchen chemische Industrie, Maschinenbau, Verpackungsmittelindustrie und die Nahrungs- und Genussmittelproduktion geprägt. Etwa 50 % der Fläche des Kreises werden landwirtschaftlich genutzt. Die Industriestandorte und damit Arbeitsstätten mit hohen Mitarbeiterzahlen konzentrieren sich dabei auf die Siedlungsschwerpunkte des Landkreises.

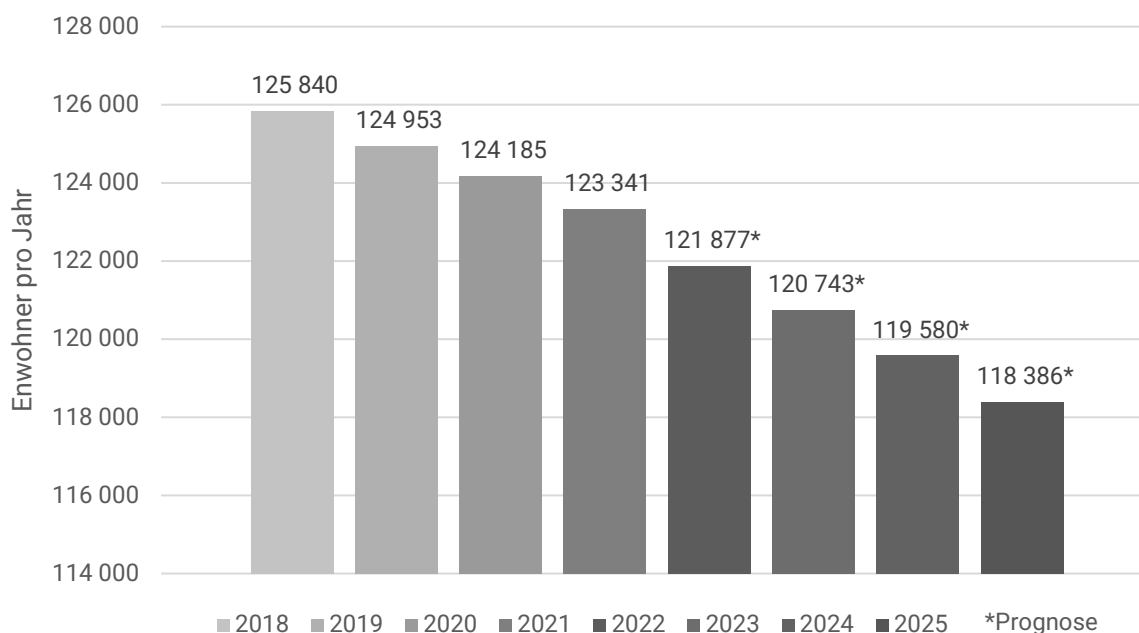


Abbildung A - 3: Bevölkerungsentwicklung [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt]

Betrachtet man die vorliegenden Zahlen im Verhältnis zu den Veränderungen der Einwohnerzahl der vergangenen Jahre wird deutlich, dass der Anstieg der Zulassungszahlen der Kraftfahrzeuge trotz rückläufiger Bevölkerung zustande kam. Im ländlichen Raum fehlen mitunter Alternativen zum PKW. Durch den stetigen Anstieg der zugelassenen PKW verfügt mittlerweile mehr als jeder zweite Einwohner über einen eigenen PKW (ca. 61%).

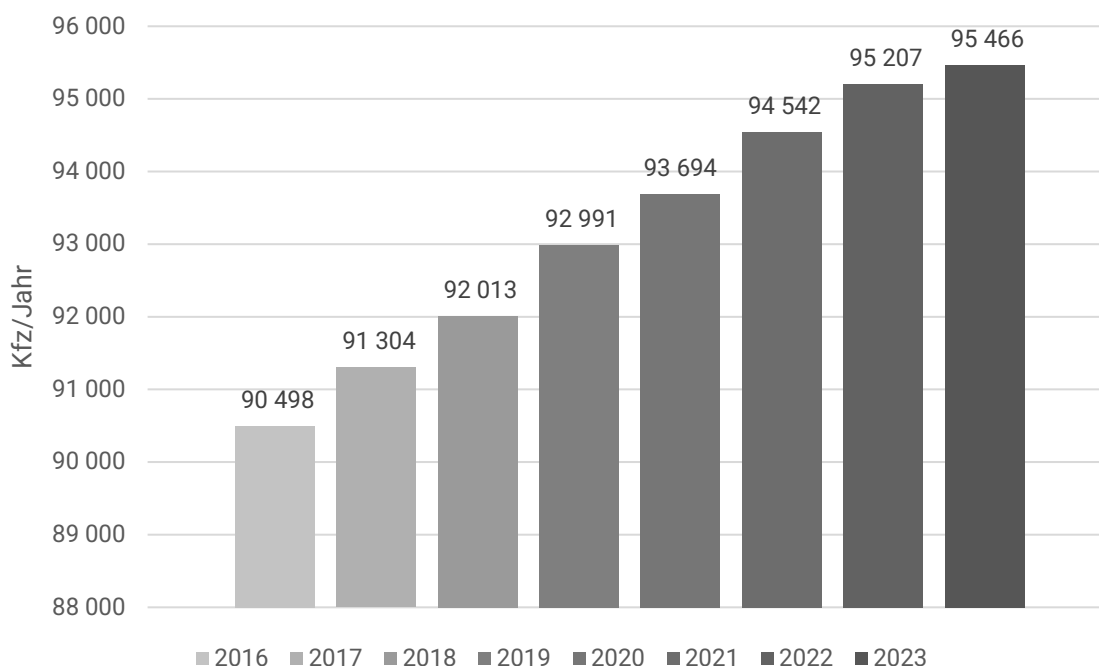


Abbildung A - 4: PKW-Verfügbarkeit im Landkreis Wittenberg [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt]

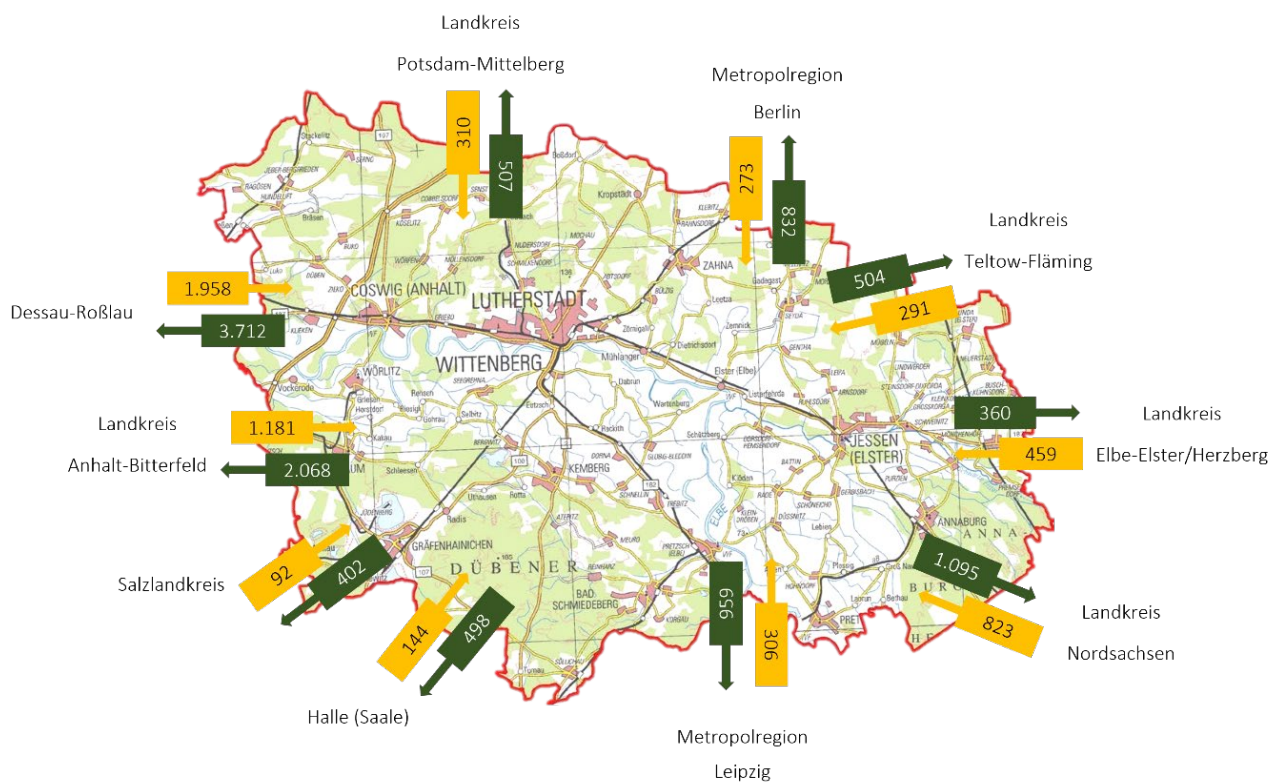
Der Anstieg der PKW-Verfügbarkeit lässt sich aus folgenden Aspekten ableiten:

- Der ÖPNV in einem ländlich strukturierten und weiträumigen Landkreis wie dem Landkreis Wittenberg findet hauptsächlich auf der Straße, weniger auf der Schiene statt.
- Innerhalb des Landkreis Wittenberg befindet sich kein Oberzentrum. Somit ist damit zu rechnen, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung des Landkreises für die Anfahrt oberzentraler Einrichtungen den Pkw benutzen wird.

Der Pendleratlas von 2022 weist für den Landkreis Wittenberg insgesamt knapp 58.000 tägliche Pendlerbewegungen aus. Davon sind ca. 8.000 Einpendler, ca. 15.000 Auspendler und ca. 35.000 Binnenpendler.

Die größten Ein- und Auspendlerströme im Landkreis Wittenberg sind unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten von und nach

- Dessau-Roßlau
- Landkreis Anhalt-Bitterfeld
- Landkreis Nordsachsen
- Metropolregion Halle-Leipzig



Karte K - 2: Ein- und Auspendler Landkreis Wittenberg [Quelle: Pendleratlas 2022]

### 2.3.1 Straßenverkehr

Die Bundesautobahn A 9 kreuzt im Nordwesten für 24 Kilometer Fahrlänge den Landkreis Wittenberg. Östlich von Dessau-Roßlau bei Mildensee erreicht sie den Landkreis und verlässt diesen wieder nördlich von Coswig (Anhalt). Insgesamt verläuft sie in Nord-Süd-Richtung im Osten Deutschlands zwischen den Metropolen München im Süden und Berlin im Nordosten. Mit Blick auf den Fernverkehr ist die A 9 für den polnischen, tschechischen und österreichischen Durchgangsverkehr von erheblicher Bedeutung.

Weiterhin verlaufen durch den Landkreis Wittenberg insgesamt sechs Bundesstraßen:

- B 2 mit ca. 46 Kilometer Länge: Die B 2 bildet die Nord-Süd-Verbindungsachse des Landkreises. Sie tritt nördlich von Bad Dübau in den Landkreis ein, durchquert die Lutherstadt Wittenberg und tritt nördlich von Kropstädt wieder aus dem Landkreis aus.
- B 2n (2,6 km) Die B 2n entspringt der B 187 im Ortskern der Lutherstadt Wittenberg und erweitert diese in nördlicher Richtung zusätzlich um ein 2,6 km langes Teilstück. Sie dient als Ortsumfahrung des östlichen Stadtgebiets, deren weiterer Ausbau bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 als fest disponiertes Vorhaben geführt wird.
- B 100 (20 km) Die B 100 erreicht im Südwesten den Landkreis südlich von Gräfenhainichen und verläuft in nordöstlicher Richtung, bis sie bei Eutzsch in die B 2 mündet. Sie bindet gemeinsam mit der B 107 die Stadt Gräfenhainichen an.
- B 107 (45,5 km) Die B 107 durchläuft in zwei Teilstücken den Landkreis. Das nördliche Teilstück entspringt in Coswig (Anhalt) der B 187 und führt in nördlicher Richtung aus dem Landkreis heraus. Dabei bietet es eine Verbindung zur A 9 an der AS 7 Köselitz. Das zweite Teilstück erreicht östlich der A 9 Anschlussstelle 10 Dessau-Ost den Landkreis und führt über die Städte Oranienbaum-Wörlitz und Gräfenhainichen bis sie im Gräfenhainichener Ortsteil Schköna südlich den Landkreises verlässt. Es bildet damit eine weitere Anbindung des Landkreises an die A 9.
- B 182 (21 km) Die B 182 entspringt wie die B 100 ebenfalls der B 2 beim Ortsteil Eutzsch und führt in südlicher Richtung vorbei an Bad Schmiedeberg in Richtung Torgau (Sachsen).
- B 187 (62,5 km) Die B 187 ist die bedeutendste Bundesstraße des Landkreises. Sie bildet seine Ost-West-Achse und die maßgebliche Anbindung an die A 9 mit der Anschlussstelle 8 Coswig. Westlich von Coswig (Anhalt) tritt sie in den Landkreis ein und führt im Verlauf durch Coswig (Anhalt), Lutherstadt Wittenberg, Zahna-Elster und Jessen (Elster) und verlässt den Landkreis im Osten bei Holzdorf-Ost (Jessen (Elster)).

Die Landesstraßen 37, 39, 113, 114, 117, 120-124, 126-133, 136 und 171 verlaufen ganz oder teilweise im Landkreis Wittenberg. Über das Straßennetz wird eine leistungsfähige Feinverteilung von Personen und Gütern im Landkreis sichergestellt. Insbesondere für den straßengebundenen ÖPNV ist das feingliedrige Netz von Bedeutung.

### 2.3.2 Radwegenetz

Der Landkreis Wittenberg verfügt über ein flächendeckendes überregionales Radwegenetz aus nationalen, regionalen und lokalen Radwegen, das die Gemeinden des Landkreises miteinander und mit den angrenzenden Bundesländern und deren Gemeinden verbindet. Einer der bedeutendsten Radwege des Landkreises sind der 1.300 km lange Elberadweg. Dieser verläuft in Tschechien und Deutschland. Er führt aus dem Süden von der sächsischen Gemeinde Dommitzsch kommend entlang Pretzsch (Elbe) und Elster (Elbe) durch die Lutherstadt Wittenberg und in westlicher Richtung über Coswig (Anhalt) bis er den Landkreis Richtung Dessau-Roßlau verlässt. Der Europaradweg führt durch 13 Länder und für 970 km von Holland kommend quer durch Deutschland bis nach Polen. Dabei führt er im Landkreis Wittenberg auf einer Länge von 62 km von Westen kommend über Oranienbaum-Wörlitz, Gräfenhainichen und die Lutherstadt Wittenberg weiter in nördlicher Richtung bis zur Landesgrenze. Der Radweg Berlin-Leipzig führt auf einer Länge von 66 km ebenfalls durch den Landkreis Wittenberg. Dabei führt er von Jüterbog nordöstlich des Landkreises über Zahna -Elster bis zur Lutherstadt Wittenberg. Von dort führt er in südlicher Richtung weiter über Kemberg nach Bad Schmiedeberg und verlässt dort den Landkreis in Richtung Leipzig.

### 2.3.3 Schienenverkehr

Verantwortlich für das Angebot im SPNV ist die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH, die die Aufgabenträgerschaft des Landes Sachsen-Anhalt auf Grundlage des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt wahrnimmt.

Strecke (KBS)	Linien	Richtungen / Besonderheiten	Taktung	
			Mo-Fr	Sa / So
203 Süd	RE 3	(Berlin – Jüterbog) – Zahna – Bülzig – Zörnigall – Wittenberg	120 min	120 min
	RE 3	(Berlin – Jüterbog) – Linda –Holzdorf – (Falkenberg)	120 min	120 min
	S 2	(Jüterbog) – Zahna – Bülzig – Zörnigall – Wittenberg – (Leipzig)	1x,2x HVZ	-
	S 8	(Jüterbog) – Zahna – Bülzig – Zörnigall – Wittenberg – (Halle/S)	2x2x HVZ	-
207	RE 7	(Dessau) – Jeber-Bergfrieden – (Jüterbog – Berlin)	60 min	120 min
	RE 7	(Berlin – Jüterbog) – Jeber-Bergfrieden – (Dessau)	60 min	120 min

## Nahverkehrsplan 2023 - 2033

### Landkreis Wittenberg

Strecke (KBS)	Linien	Richtungen / Besonderheiten	Taktung	
			Mo-Fr	Sa / So
216	RE 14	(Dessau) – Klieken – Coswig – Wittenberg – Mühlanger – Elster – Jessen – Annaburg – (Falkenberg)	4x Spät HVZ	-
	RE 14	(Falkenberg) – Annaburg – Jessen – Elster – Mühlanger – Wittenberg – Coswig – Klieken – (Dessau)	4x (5x) HVZ	-
	RB 51	(Dessau) – Klieken – Coswig – Wittenberg – ...	60 min	60 min
	RB 51 / S 2	... – Wittenberg – Mühlanger – Elster – Jessen – Anna-burg – (Falkenberg)	120 min	120 min
	RB 51 / S 2	(Falkenberg) – Annaburg – Jessen – Elster – Mühlanger – Wittenberg – ...	120 min	120 min
	RB 51	... – Wittenberg – Coswig – Klieken – (Dessau)	60 min	60 min
250 501.8	S 2	Wittenberg – Pratau – Bergwitz – Radis – Gräfenhainichen – (Bitterfeld - Leipzig)	120 min	120 min
	S 2	(Leipzig - Bitterfeld) – Gräfenhainichen – Radis – Bergwitz – Pratau – Wittenberg	120 min	120 min
	S 8	Wittenberg – Pratau – Bergwitz – Radis – Gräfenhainichen – (Bitterfeld - Halle/S)	120 min	120 min
	S 8	(Halle/S - Bitterfeld) – Gräfenhainichen – Radis – Bergwitz – Pratau – Wittenberg	120 min	120 min
	S 2 + S 8	Die S 2 und die S 8 überlagern sich tgl. zu einem Stundentakt	60 min	60 min
FV	11	Hamburg - Berlin - <u>Wittenberg</u> - Leipzig - Erfurt - Frankfurt - München	120 min	120 min
	28	Hamburg - Berlin - <u>Wittenberg</u> - Leipzig - Erfurt - Nürnberg - München	120 min	120 min

Tabelle T - 3: SPNV-und Eisenbahnlinien im Landkreis Wittenberg

### 2.3.4 Straßengebundener ÖPNV

Die folgenden Tabellen zeigen die Bestandslinien des ÖSPV auf:

Linie				Mo-Fr	Sa	So
<b>300</b>	<u>Stadt/</u> Regio	Bus	<b>Coswig</b> - Apollensdorf - <b>WB, Hbf.</b> - WB, Wöhlerstr.	60 min	60 min*	60 min*
<b>301</b>	<u>Stadt/</u> Regio	Bus	<b>Straach</b> - Reinsdorf - <b>WB, Hbf.</b> - Wittenberg, Nordendstraße	60 min	60 min*	60 min*
<b>302</b>	<u>Stadt/</u> Regio	Bus	<b>Wittenberg Hbf</b> - Kropstädt - <b>Zahna</b>	60 min	60 min*	60 min*
<b>303 H</b>	Regio	Bus	<b>Jessen - Holzdorf</b>	60 min	-	-
		ARB	<b>Jessen - Holzdorf</b>	-	60 min**	60 min**
<b>303 W</b>	<u>Stadt/</u> Regio	Bus	Apollensdorf - <b>Wittenberg Hbf</b> - Jessen	60 min	-	-
		ARB	Apollensdorf - <b>Wittenberg Hbf</b> - Jessen	-	60 min**	60 min**

## Nahverkehrsplan 2023 - 2033

### Landkreis Wittenberg

Linie				Mo-Fr	Sa	So
304	Regio	Bus	Wittenberg Hbf - Wörlitz - Dessau	60 min	60 min**	-
		ARB	Wittenberg Hbf - Wörlitz - Dessau	-	-	60 min
306	Regio	Bus	Wittenberg Hbf - Pratau - Kemberg - Bad Schmiedeberg	60 min	60 min***	-
		ARB	Wittenberg Hbf - Pratau - Kemberg - Bad Schmiedeberg	-	-	60 min
307	Regio	Bus	Gräfenhainichen - Oranienbaum - Wörlitz <sup>V</sup>	60 min	60 min <sup>A</sup>	60 min <sup>A</sup>
310	Regio / Land	Bus	Gräfenhainichen - Oranienbaum - Dessau	60 min	120 min	120 min
		ARB	Gräfenhainichen - Oranienbaum - Dessau	-	120 min	120 min

\* = Sa nur zwischen 7:00 und 18:00 Uhr als Bus sonst als ARB; So nur zwischen 8:00 und 17:00 Uhr als Bus sonst als ARB  
 \*\* = zwischen 8 Uhr und 15 bzw. 16 Uhr Bus alle 120 min Rest ARB  
 \*\*\* = Sa nur zwischen 7:00 und 18:00 Uhr als Bus sonst als ARB  
<sup>A</sup> = fährt als ARB  
<sup>V</sup> = verkehrt nur auf Abschnitt Oranienbaum - Wörlitz / Rest sind Schulfahrten 5x  
 L 310: Sa / So / S : Bus und ARB-Angebot ergeben einen Stundentakt

Linie				Mo-Fr	Sa	So
330	Regio	Bus	Gräfenhainichen Bf - Möhlau - Solnitz	60 min	60 min**	-
		ARB	Gräfenhainichen Bf - Möhlau - Solnitz	-	-	60 min
331	Regio	Bus	Gräfenhainichen - Söllichau - Bad Schmiedeberg <sup>V2</sup>	60 min	60 min <sup>A</sup>	60 min <sup>A</sup>
332	Regio	Bus	Wittenberg Hbf - Pratau - Wartenburg - Kemberg	Schulv.	-	-
		ARB	Wittenberg Hbf - Pratau - Wartenburg - Kemberg <sup>V3</sup>	60 min	60 min	60 min
333	Regio	Bus	Wittenberg - Kemberg - Pretzsch - Bad Schmiedeberg	3x Vorm.	-	-
		ARB	Kemberg - Pretzsch	60 min	60 min	60 min
334	Regio	Bus	Gräfenhainichen - Kemberg - Bergwitz	Schulv.	-	-
		ARB	Gräfenhainichen - Kemberg	60 min	60 min	60 min
335	Regio	Bus	Gräfenhainichen - Schleesen - Bergwitz	Schulv.	-	-
		ARB	Gräfenhainichen - Zschornewitz / Oranienbaum - Bergwitz	60 min	60 min	60 min
336	Regio	Bus	Trebitz - Pretzsch - Bad Schmiedeberg	Schulv.	-	-
		ARB	Pretzsch - Bad Schmiedeberg	60 min	60 min	60 min

## Nahverkehrsplan 2023 - 2033

### Landkreis Wittenberg

Linie				Mo-Fr	Sa	So
<b>337</b>	Regio	Bus	<b>Bad Schmiedeberg - Söllichau - Kemberg</b>	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Bad Schmiedeberg - Söllichau - Kemberg</b>	60 min	60 min	60 min
<b>338</b>	Regio	Bus	Wittenberg - Pratau - Bergwitz - Kemberg	Schulv. (3-5x)		
** = zwischen 8 Uhr und 15 bzw. 16 Uhr Bus alle 120 min Rest ARB A = fährt als ARB V <sup>2</sup> = verkehrt nur auf Abschnitt Gräfenhainichen - Söllichau / Mo-Fr nur Schulfahrten 6x nach Bad Schmiedeberg V <sup>3</sup> = verkehrt nur auf Abschnitt Pratau - Kemberg L 335 ARB: beinhaltet zwei getrennte Fahrwege						

Linie				Mo-Fr	Sa	So
<b>350</b>	Regio	Bus	<b>Reinsdorf - Griebo - Coswig - Klieken</b>	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Reinsdorf - Griebo - Coswig Bf - Klieken<sup>B</sup></b>	60 min	60 min	60 min
<b>351</b>	Regio	Bus	Coswig Bf - Thießen - Hundeluft - Jeber-Bergfriede Bf	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Coswig Bf - Thießen - Hundeluft - Jeber-Bergfriede Bf</b>	60 min	60 min	60 min
<b>352</b>	Regio	Bus	Coswig - Görzitz - Serno - Jeber-Bergfriede	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Coswig Bf - Görzitz - Serno - Jeber-Bergfriede Bf</b>	60 min	60 min	60 min
<b>353</b>	Regio	Bus	Coswig - Köselitz - Cobbelsdorf - Straach	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Coswig Bf - Köselitz - Cobbelsdorf - Straach</b>	60 min	60 min	60 min
<b>354</b>	Regio	Bus	Coswig - Möllensdorf - Straach	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Coswig Bf - Möllensdorf - Straach</b>	60 min	60 min	60 min
<b>355</b>	Regio	Bus	Wittenberg - Reinsdorf - Mochau - Wittenberg	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Wittenberg - Reinsdorf - Mochau - Wittenberg<sup>B4</sup></b>	60 min	60 min	60 min
<b>356</b>	Regio	Bus	Wittenberg - Straach - Köpnick - Wittenberg	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Kropstädt - Straach</b>	60 min	60 min	60 min
<b>357</b>	Regio	Bus / ARB	Wittenberg - Bülzig - Klebitz - Zahna	Schulv.	-	-
		ARB	Wittenberg - <b>Bülzig</b> - Klebitz - <b>Zahna<sup>B</sup></b>	60 min	60 min	60 min
<b>358</b>	Regio	Bus / ARB	Wittenberg - Trajuhn - Mühlanger - Elster - Zahna	Schulv.	-	-
		ARB	<b>Bülzig - Mühlanger - Zallmsdorf</b>	60 min	60 min	60 min

# Nahverkehrsplan 2023 - 2033

## Landkreis Wittenberg

Linie	Mo-Fr	Sa	So
<sup>B</sup> = beinhaltet 3 Linienwege <sup>B<sup>4</sup></sup> = beinhaltet 4 Linienwege L 356 / 358: andere Linienweghe bei ARB als bei Schulv.erkehr			

Linie	Mo-Fr	Sa	So
<b>359</b> Regio Bus Elster - Seyda - Zahna	Schulv.	-	-
ARB <b>Elster - Seyda - Zahna<sup>T</sup></b>	60/30 min	60/30 min	60/30 min
<b>360</b> Regio Bus Jessen - Gentha - Seyda	Schulv.	-	-
ARB <b>Jessen Bf - Gentha - Seyda</b>	60 min	60 min	60 min
<b>361</b> Regio Bus Jessen - Schweinitz - Linda - Holzdorf	Schulv.	-	-
ARB <b>Jessen Bf - Schweinitz - Linda - Holzdorf Bf</b>	60 min	60 min	60 min
<b>362</b> Regio Bus Linda - Holzdorf - Löben - Annaburg	Schulv.	-	-
ARB <b>Holzdorf - Bf - Löben - Annaburg<sup>V5</sup></b>	60 min	60 min	60 min
<b>363</b> Regio Bus Jessen - Schweinitz - Klossa - Annaburg	Schulv.	-	-
ARB <b>Jessen Bf - Klossa - Löben - Annaburg<sup>V5</sup></b>	60 min	60 min	60 min
<b>364</b> Regio Bus Jessen - Plossig - Prettin - Annaburg	Schulv.	-	-
ARB <b>Jessen - Plossig - Prettin - Annaburg<sup>T</sup></b>	60/30 min	60/30 min	60/30 min
<b>365</b> Regio Bus Elster - Klöden - Jessen	Schulv.	-	-
ARB <b>Elster Bf - Klöden - Jessen Bf</b>	60 min	60 min	60 min
<b>X 2</b> Stadt/ Land Regio / Bus <b>Wittenberg - Kropstädt - Niemegek - Bad Belzig</b>	60 min	120 min	120 min
<sup>T</sup> = Taktverdichtung auf mittleren Streckenabschnitt <sup>V5</sup> = geänderter Fahrweg beim ARB			

Tabelle T - 4: ÖSPV-Linien im Landkreis Wittenberg

## 2.4 Schulen und Schüler

Im ländlichen Raum wird der ÖPNV hauptsächlich durch die Schülerbeförderung bestimmt, die die wichtigste Säule der Finanzierung und des Fahrgastaufkommens darstellt. In Abhängigkeit von der Schullandschaft mit ihren Schulstandorten, der Entwicklung der Schülerzahlen und den jeweiligen Schülerströmen ergeben sich besondere Anforderungen an die Schülerbeförderung und den ÖPNV im Landkreis. Ein bedeutender Teil der Schülerverkehre erfolgt im Landkreis Wittenberg im Rahmen des Linienverkehrs im ÖPNV, der auch der allgemeinen Bevölkerung offensteht.

Im Landkreis Wittenberg gab es im Schuljahr 2020/2021 insgesamt 54 allgemeinbildende Schulen<sup>6</sup>, die sich auf folgende Schulformen aufteilen:

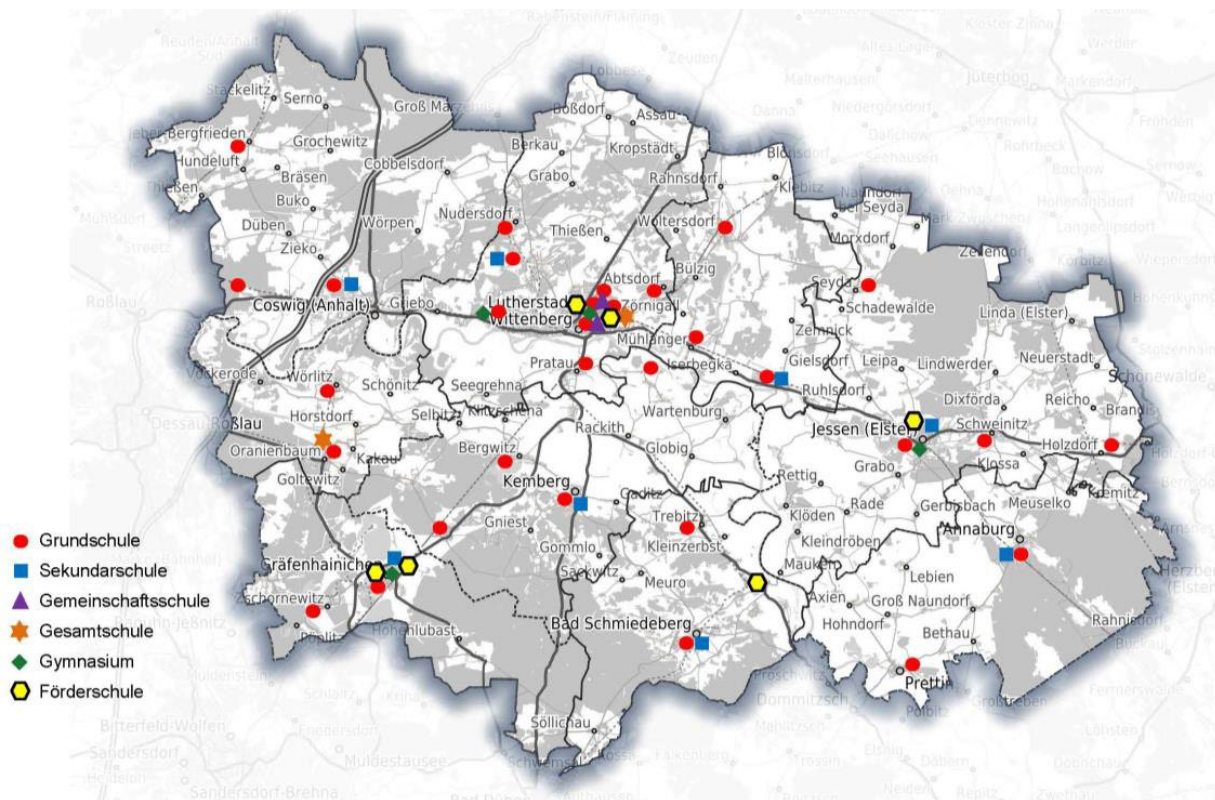
- 31 Grundschulen
- 9 Sekundarschulen
- 2 Gesamtschulen
- 2 Gemeinschaftsschulen
- 4 Gymnasien
- 2 Förderschulen für Lernbehinderte
- 3 Förderschulen für Geistigbehinderte
- 1 Förderschule mit Ausgleichsklassen

Die Landkreise und kreisfreien Städte sind die Träger der Schülerbeförderung. Diese wird in § 71 des Schulgesetzes Land Sachsen-Anhalt und in der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Wittenberg geregelt. Die Beförderung der Schüler oder die Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg richten sich nach besuchter Schulform und Klassenstufe.

Die nachfolgende Karte zeigt die Schulstandorte im Landkreis Wittenberg.

---

<sup>6</sup> Quelle: Schulentwicklungsplan des Landkreises Wittenberg 2022/23 – 2026/27



Karte K - 3: Schulstandorte LK Wittenberg[Quelle: Schulentwicklungsplan Landkreis Wittenberg 2022/23 – 2026/27]

## 2.5 Einrichtungen und Zielquellen

### *Bildungseinrichtungen*

Im Landkreis Wittenberg gibt es flächendeckend in allen Städten des Kreises allgemeinbildende Schulen. In der Lutherstadt Wittenberg befinden sich darüber hinaus eine berufsbildende Schule, die Kreismusikschule und die Kreisvolkshochschule, die auch Außenstellen betreiben.

### *Kulturelle Einrichtungen*

Diverse Stadtbibliotheken und Zweigstellen verteilen sich über den gesamten Landkreis in den Städten Zahna-Elster, Coswig (Anhalt), Jessen (Elster), Bad Schmiedeberg und Gräfenhainichen. Des Weiteren gibt es die Reformationsgeschichtliche Forschungsbibliothek in der Lutherstadt Wittenberg. Darüber hinaus gibt es im Landkreis Wittenberg verschiedenen Museen und Gedenkstätten.

*Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens*

Im Landkreis werden diverse Alten- und Pflegeeinrichtungen sowie Wohnheime für Menschen mit Behinderungen unterhalten. Diese befinden sich u.a. in der Lutherstadt Wittenberg, Jessen, Bad Schmiedeberg, Coswig (Anhalt), Kemberg, Zschornowitz, Annaburg, Seyda, Zernick und Trebitz. Krankenhäuser und Kliniken sind in der Mehrzahl nur in der Lutherstadt Wittenberg angesiedelt sowie das MEDICAL Herzzentrum in Coswig. Eine Fachklinik für geriatrische Rehabilitation befindet sich in Oranienbaum-Wörlitz.

*Freizeiteinrichtungen*

Im Landkreis gibt es eine Jugendherberge sowie ein Kino in der Lutherstadt Wittenberg, darüber hinaus Schwimmhallen, Freibäder und privat geführte Theater.

### **3. Bestandsaufnahme und Bewertung**

Bei der Bestandsaufnahme wird unterschieden zwischen Stadtverkehren, hier insbesondere der Stadtverkehr in Lutherstadt Wittenberg, und den regionalen Busverkehren im Landkreis Wittenberg. Dabei wird der regionale Busverkehr zur besseren Übersicht in fünf Teilgebiete unterteilt:

- Lutherstadt Wittenberg mit Umland
- Coswig mit Umland
- Zahna-Elster mit Umland
- Jessen und Annaburg
- Kemberg, Bad Schmiedeberg, Gräfenhainichen und Oranienbaum-Wörlitz

Die Bewertung des bestehenden Angebots für den Stadtverkehr Lutherstadt Wittenberg und den regionalen Busverkehren der genannten Teilgebiete erfolgt nach den folgenden Kriterien:

- Bedienungshäufigkeit
- Anschlussqualität
- Übergangszeiten

Es wurden Stärken und Schwächen des bestehenden Angebotes analysiert und bewertet.

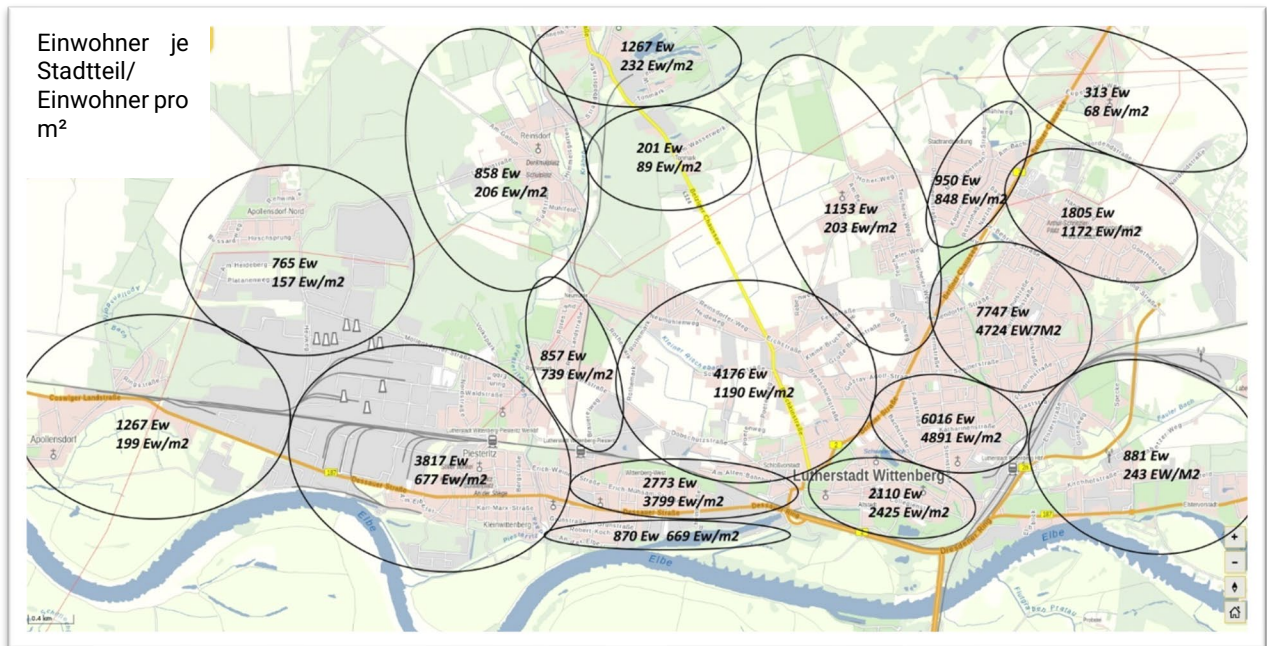
#### **3.1 Stadtverkehr Lutherstadt Wittenberg**

Wittenberg, seit 1938 amtlich Lutherstadt Wittenberg, ist eine Stadt im östlichen Teil des Landes Sachsen-Anhalt und Sitz des Landkreises Wittenberg. Sie liegt an der Elbe zwischen Dessau-Roßlau im Westen, dem Fläming im Norden, der Dübener Heide im Süden und dem Elbe-Elster-Land im Osten, knapp 100 Kilometer südwestlich der Bundeshauptstadt Berlin und etwa 70 Kilometer nordnordöstlich von Leipzig. Die Stadt stieg infolge ihrer zentralen Lage in Mitteleuropa an der Nord-Süd-Handelsroute Via Imperii zu einem bedeutenden Standort unter anderem für Industrie, Handwerk, Handel und Tourismus auf. Herausragende Bedeutung erlangte Wittenberg als eines der wichtigsten deutschen Zentren politischer, kulturgeschichtlicher und künstlerischer Bestrebungen im 16. Jahrhundert: Die Stadtkirche St. Marien, die Schlosskirche, das Lutherhaus und das Melanchthonhaus gehören seit 1996 zum UNESCO-Weltkulturerbe .

Mit Stand 31.12.2019 leben über 47.000 Menschen in der Lutherstadt Wittenberg. Die bevölkerungsreichsten und dichtbesiedelten Stadtteile sind:

- Schlossvorstadt
- Lerchenbergsiedlung

- Friedrichstadt
- Lindenfeld
- Altstadt
- Wittenberg West
- Kleinwittenberg und Piesteritz



Karte K - 4: Einwohner statistische Bezirke (Kernbereich), Stand 31.12.2019

Die Hauptbedienung im Stadtgebiet übernimmt die Linie 301 von Nordendstraße nach Straach sowie die Linie 300. Die Linie 301 weist Stadtverkehrsfunktionen auf und verkehrt ausschließlich innerhalb der Stadtgrenzen. Weitere vier Linien verkehren als Regionalbuslinien und übernehmen innerhalb der Stadt Stadtverkehrsaufgaben:

- Linie 300 von Coswig nach Lutherstadt Wittenberg, Wöhlerstr.
- Linie 302 von Lutherstadt Wittenberg Hauptbahnhof nach Stadt Zahna
- Linie 303 von Apollensdorf nach Jessen
- Linie X2 von Lutherstadt Wittenberg, Fleischerstr. nach Bad Belzig

Alle aufgeführten Buslinien im Stadtgebiet verkehren i.d.R. von Montag bis Samstag in einem 60-Minuten Takt in der Zeit von ca. 4:30 Uhr bis 20:30 Uhr. Am Samstag sind die Betriebszeiten auf ca. 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr reduziert. Durch Überlagerung der Linien 300 und 301 besteht Montag bis Samstag ein Takt von 30 Minuten zwischen Piesteritz, Parkstraße, Hauptbahnhof und Stadthalle, sowie der Haltestelle Johannes-Runge-Weg. An Sonn- und Feiertage besteht ein

eingeschränkter Betrieb von ca. 8:00 bis 16:00 Uhr mit verkürzten Linienführungen alle 120 Minuten. Durch Linienüberlagerung zwischen Piesteritz und Stadthalle besteht ein 60-Minuten-Takt. Außerhalb der Betriebszeiten besteht an allen Verkehrstagen der Betrieb eines Anrufbusses.

Durch die Einbindung der Regionalbuslinien bestehen innerhalb der Stadt kaum Umsteigezwänge und somit für den Fahrgast attraktive Verbindungen. Durch die Kombination von Stadt- und Regionalbuslinien entsteht ein kostenoptimiertes Fahrplanangebot. Zu den Zügen in Richtung Halle und Leipzig bestehen guten Anschlussbeziehungen mit vernünftigen Übergangszeiten.

Die bevölkerungsreichsten Stadtteile Friedrichstadt und Lindenfeld werden mit verschiedenen Linien bedient, die mit unterschiedlichen Linienführungen im nur überwiegenden 60-Minuten-Takt eine unterschiedliche Bedienung der Haltestellen zur Folge hat. Damit besteht ein unübersichtliches und unattraktives Fahrplanangebot für die Fahrgäste. Dieses ist nicht geeignet für weitere Zugewinne an Fahrgästen. Insbesondere der Stadtteil Friedrichstadt mit einer verhältnismäßigen hohen Bevölkerungsdichte wird teilweise nur am Rande bedient. Neue Wohngebiete, wie Neumühlenweg und Weinbergstraße, werden fast nur in der Zeit des Schülerverkehrs bedient. Zudem ist die Bedienung im nördlichen Bereich der Friedrichstraße nur unzureichend.

Im Vergleich mit anderen Stadtverkehren stellt der 30- bis 60-Minuten Takt auf der Hauptachse für die Bedienung von über 25.000 Einwohner nur ein unzureichendes und nicht zeitgemäßes ÖPNV-Angebot dar. Auch die Anschlüsse am Hauptbahnhof der Lutherstadt Wittenberg insbesondere in Richtung Berlin zum Regionalverkehr und zum Fernverkehr der Deutschen Bahn sind unbefriedigend, z.B.:

- Linienbusse kommen zur Minute 58 am Hauptbahnhof an. Der Fernzug fährt bereits zur Minute 48 ab und der Nahverkehrszug zur Minute 00 (kein ausreichender Übergangsweg).
- Aus Richtung Berlin kommt der Fernzug zur Minute 10 an, aber der Linienbus fährt bereits zur Minute 2 ab.

Ebenso verhält es sich mit den Anschlüssen der Regionalverkehrszüge aus Richtung Dessau und aus Richtung Falkenberg. Durch den geringen Takt und die damit verbundene geringe Fahrtenhäufigkeit sind am Hauptbahnhof nicht alle Anschlüsse zwischen Bahn und Bus realisierbar. Bei Beibehaltung des momentan gültigen Angebotes ist nur ein Anschluss zu realisieren (momentan der Nahverkehr Richtung Halle und Leipzig).

## 3.2 Regionaler Busverkehr im Landkreis Wittenberg

Die Einteilung des regionalen Busverkehrs im Landkreis Wittenberg erfolgt für eine bessere Übersicht in folgende Teilgebiete:

- Lutherstadt Wittenberg und Umland
- Coswig und Umland
- Zahna-Elster und Umland
- östliches Kreisgebiet: Jessen und Annaburg
- südliches und westliches Kreisgebiet: Kemberg, Bad Schmiedeberg, Gräfenhainichen und Oranienbaum-Wörlitz)

Gegenstand der Analyse sind die Regionalbuslinien im Landkreis Wittenberg sowie die Anschlussqualitäten an den Verknüpfungspunkten. Folgenden Kriterien sind Grundlage für die Analyse:

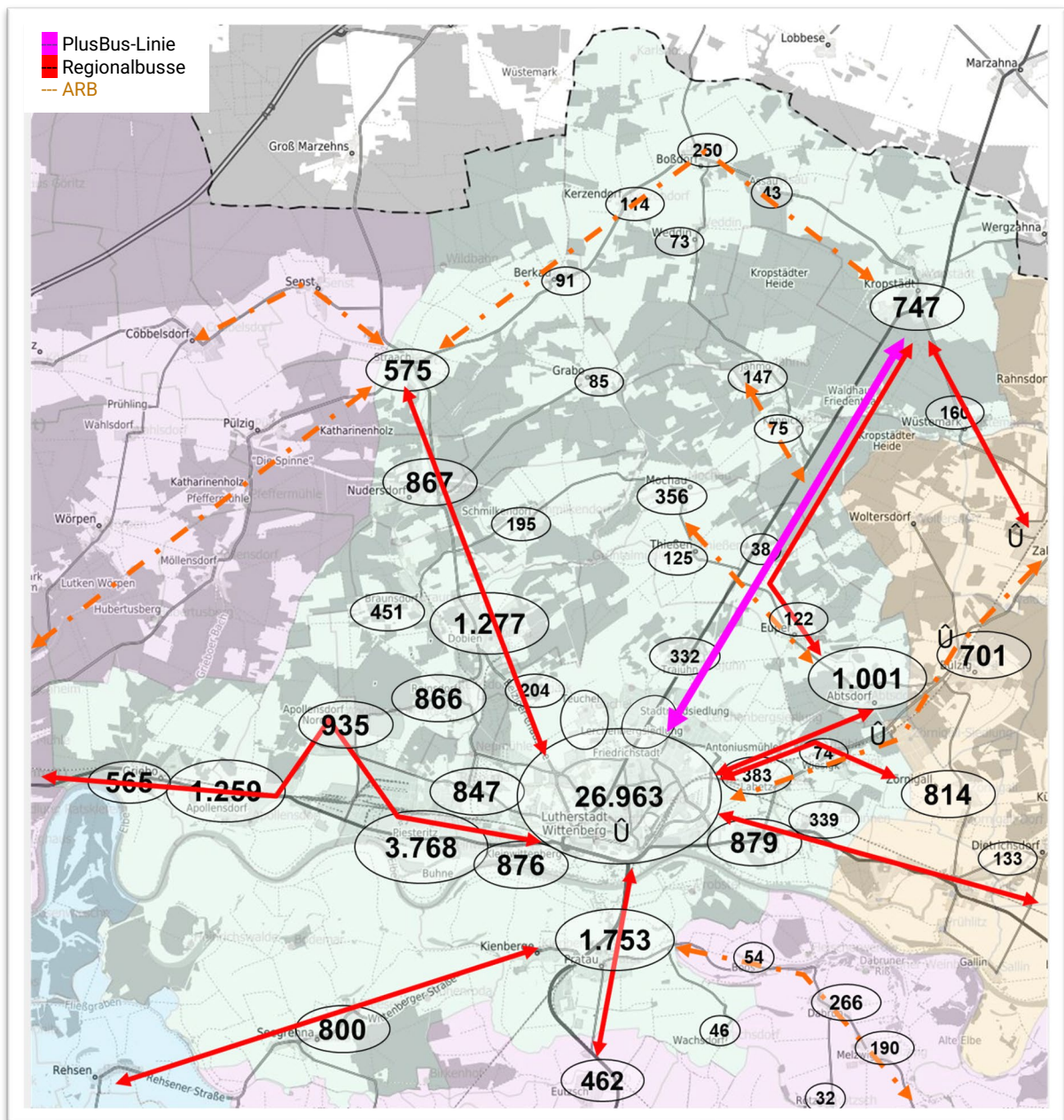
- Erschließungsfunktion (Jedermann- sowie Schulverkehr)
- Fahrhäufigkeit und Verfügbarkeit
- Verbindungsfunktion und Anschlussqualität Bahn/ Bus
- Umsetzung bzw. Abweichung vom bestehenden NVP

Der Landkreis Wittenberg wird zudem von mehreren Eisenbahnlinien erschlossen. Dadurch entstehen unterschiedliche Orientierungen im Zielmuster der Linienführungen für den regionalen Busverkehr.

### 3.2.1 Lutherstadt Wittenberg mit Umland

Die Stadt Lutherstadt Wittenberg ist als Kreisstadt das Mittelzentrum. Das Gebiet ist geprägt durch starke und für das Kreisgebiet gut besiedelte Hauptachsen mit großen Gemeinden. Zwischen den Hauptachsen liegen jedoch nur kleine und sehr kleine Ortsteile mit z.T. nur geringen Einwohnerzahlen. Das Teilgebiet wird von zwei Bahnlinien (KBS 216 und 250) erschlossen, die sich am Bahnhof Wittenberg kreuzen. Entlang dieser Hauptverkehrsachsen befinden sich die größten Gemeinden und Ortsteile mit einer verhältnismäßigen hohen Einwohnerdichte.

Der Hauptbahnhof Lutherstadt Wittenberg ist der Verkehrsknotenpunkt für Bahn (Schienenfernverkehr, Regionalbahn und S-Bahn) und Bus (Regional- und Stadtverkehr).



Karte K - 5: Einwohner – Wittenberg mit Umland

Das ÖPNV-Netz im Gemeindegebiet ist nach dem Prinzip „Hub and Spoke“ (Radnabe und Speiche) aufgebaut, d.h. alle Hauptlinien verlaufen von bzw. auf die Stadt Wittenberg zu. Daneben gibt es drei Verteiler mit den Orten Pratau, Straach und Kropstädt. Auf den Hauptlinien des regionalen Busverkehrs wird ein 60-Minuten-Takt angeboten. In der Schulzeit wird dieser Takt aber auf allen Linien z.T. unterbrochen. Die Verkehrsachsen haben eine Erschließungsfunktion für das Untersuchungsgebiet und sind die ÖPNV-Hauptachsen für den Landkreis. Die Vorgaben des Nahverkehrsplanes werden größtenteils erfüllt. Leider wird der Takt in der Schülerverkehrszeit nicht eingehalten.

Die ÖPNV-Achsen verlaufen größtenteils parallel zu den Linien des Eisenbahnverkehrs, so dass ein Parallelverkehr zwischen SPNV und ÖPNV entsteht, der aber gemäß Nahverkehrsplan vorgegeben ist. Zwischen den Hauptachsen verkehren Schulbusse und der AnrufBus (ARB) mit entsprechenden Zugangsvoraussetzungen. Als Schwäche muss festgestellt werden, dass es zwischen den Hauptverkehrsachsen kein ausreichendes ÖPNV-Angebot gibt.

Am Bahnknoten Lutherstadt Wittenberg wird der Anschluss zum Fernverkehr in südlicher Richtung realisiert. Die beiden Stadtbuslinien 300 und 304 haben einen Anschluss an den Fernverkehr in nördlicher Richtung. Der Anschluss an den SPNV wird nur in Richtung Leipzig und Halle erreicht. Bei allen anderen Anschlussbeziehungen zum SPNV sind die Übergangszeiten entweder zu knapp oder zu lang (2-3 Minuten bzw. > 30 Minuten) um von einer guten Anschlussqualität zu sprechen (s. auch Stadtverkehr Lutherstadt Wittenberg).

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass das ÖPNV-Angebot im Teilgebiet A – Stadt Wittenberg und Umland stark achsengeprägt ist und es an ausreichender Anschlussqualität an die Eisenbahn mangelt.

### 3.2.2 Coswig mit Umland

Coswig liegt an der Bundesstraße 107 zwischen Wiesenburg/Mark und Gräfenhainichen sowie an der Bundesstraße 187 zwischen Dessau-Roßlau und Lutherstadt Wittenberg. Die Anschlussstelle Coswig an der Bundesautobahn 9 (Berlin–München) liegt etwa 4 km westlich. Auch die Anschlussstelle Köselitz (etwa 9 km nördlich) liegt auf dem Territorium der Stadt. Im Jahr 2005 fand ein umfangreicher Ausbau des durch Coswig verlaufenden Elberadweges statt.

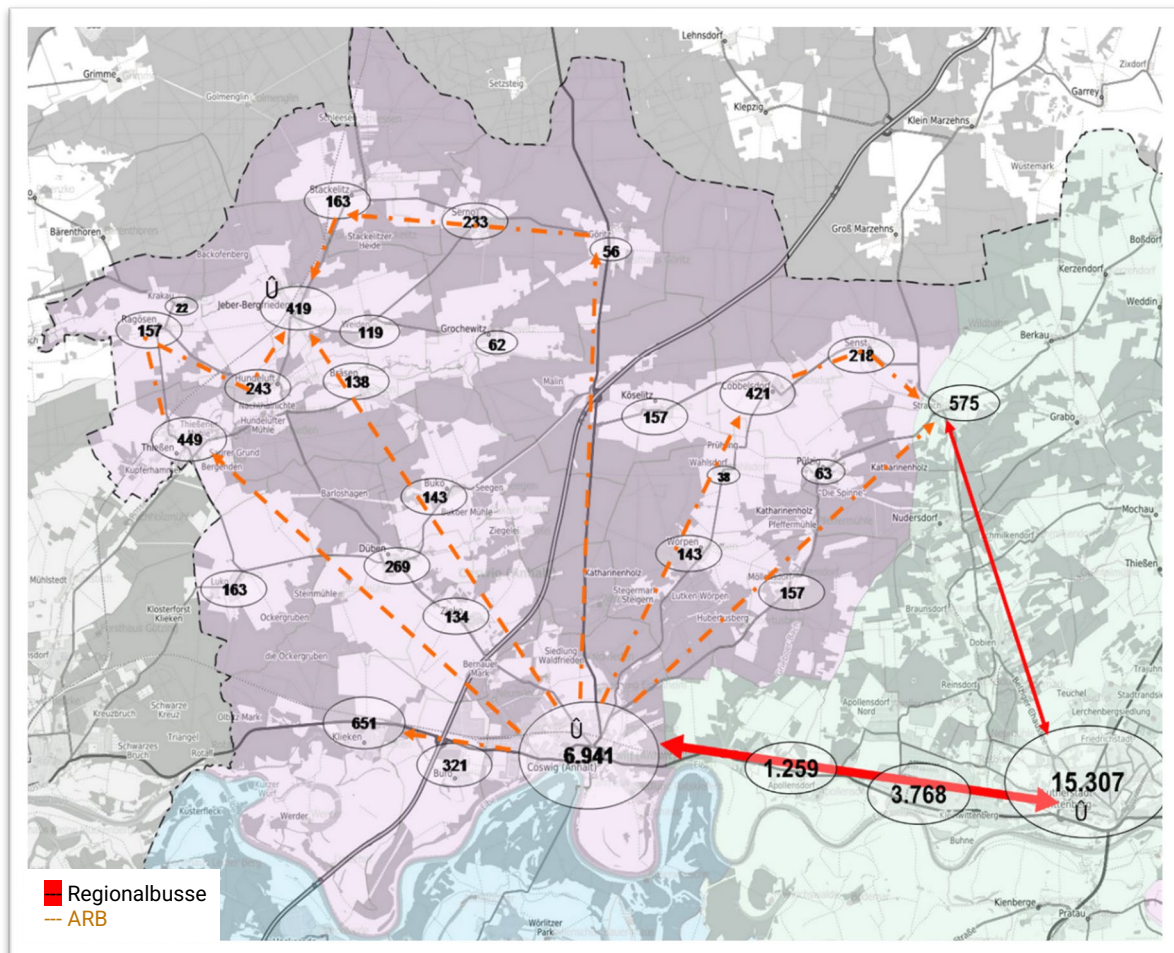
Die Bahnstrecke Węgliniec–Roßlau hat einen Haltepunkt und einen Güterbahnhof in der Stadt. Am Haltepunkt Coswig (Anhalt) verkehren die Linien RE 14 mit einzelnen Fahrten und RB 51 im Stundentakt. Der Bahnhof der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn wurde am 10. September 1841 eingeweiht. Das heutige Bahnhofsgebäude stammt von 1898. Im Rahmen der Sanierung des Eisenbahn-Verkehrsknotens Roßlau/Dessau wurde 2016 auch eine Modernisierung des Bahnhofs Coswig durchgeführt. Die Bahnsteige wurden hierbei in veränderter Lage neu errichtet sowie die Vorplätze beidseits der Gleisanlagen neu gestaltet. Als Elbestadt hat Coswig eine Anlegestelle für Fahrgastschiffe. Im Mai 2007 wurde die Marina, eine weitere Anlegestelle für private Schiffsreisende und Bootsbesitzer, eröffnet. Am Ortsrand von Coswig befindet sich außerdem eine Gierseilfähre über die Elbe im Zuge der Kreisstraße K 2376 nach Wörlitz<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Quelle: wikipedia.de

## Nahverkehrsplan 2023 - 2033 Landkreis Wittenberg

Coswig liegt im südlichen Gemeindegebiet und ist zentraler Ort des Teilgebietes. Die Regionalbuslinie 300 verbindet die Coswig mit der Kreisstadt Lutherstadt Wittenberg. Zudem gibt es Bahnverbindungen mit der Regionalbahn zwischen den Ortsteilen. Für ihre Größe ist die Stadt mit den ihr zukommenden Funktionen gut an die Kreisstadt Lutherstadt Wittenberg und das Oberzentrum Dessau angebunden.



Karte K - 6: Einwohner – Coswig mit Umland

Die Buslinie 300 verkehrt nahezu im Stundentakt zwischen den beiden Ortszentren und wird ergänzt durch die zusammen im Stundentakt verkehrenden Bahnlinien RB51 und RE14.

Die Anschlussqualität zwischen Bus (inkl. ARB) und Eisenbahn in Coswig nach Wittenberg ist mit einer Übergangszeit von rund 6 Minuten ausreichend und gut. Der Übergang von der Bahn zum Bus ist sehr knapp bemessen für eine ausreichende Anschlussqualität (> 3 Minuten). Der Anschluss zum Zug nach Dessau ist ausreichend. Der Anschluss von Dessau zum Bus funktioniert mit nur 3 Minuten Übergangszeit nicht.

Die Verbindung zwischen Coswig und dem übrigen Gemeindegebiet kann nicht so positiv bewertet werden. Ein Großteil der Ortsteile wird ausschließlich im Schülerverkehr erschlossen und bedient. Das vorhandene ARB-Netz ist zentral auf die Stadt Coswig ausgerichtet und bietet keine Querbeziehungen innerhalb des Gemeindegebietes. Es orientiert sich hauptsächlich an den verkehrlichen Hauptachsen. Das Gemeindegebiet wird zusätzlich von einer zweiten Bahnlinie an der östlichen Gemeindegrenze erschlossen. Zentraler Bahnhof ist hier der Haltepunkt des Ortsteils Jeber-Bergfrieden. Die RE-Linie 7 bietet eine Verbindung nach Dessau und Bad Belzig bzw. Berlin an. Das restliche Gemeindegebiet wird ausschließlich von Schulbuslinien und ARB erschlossen.

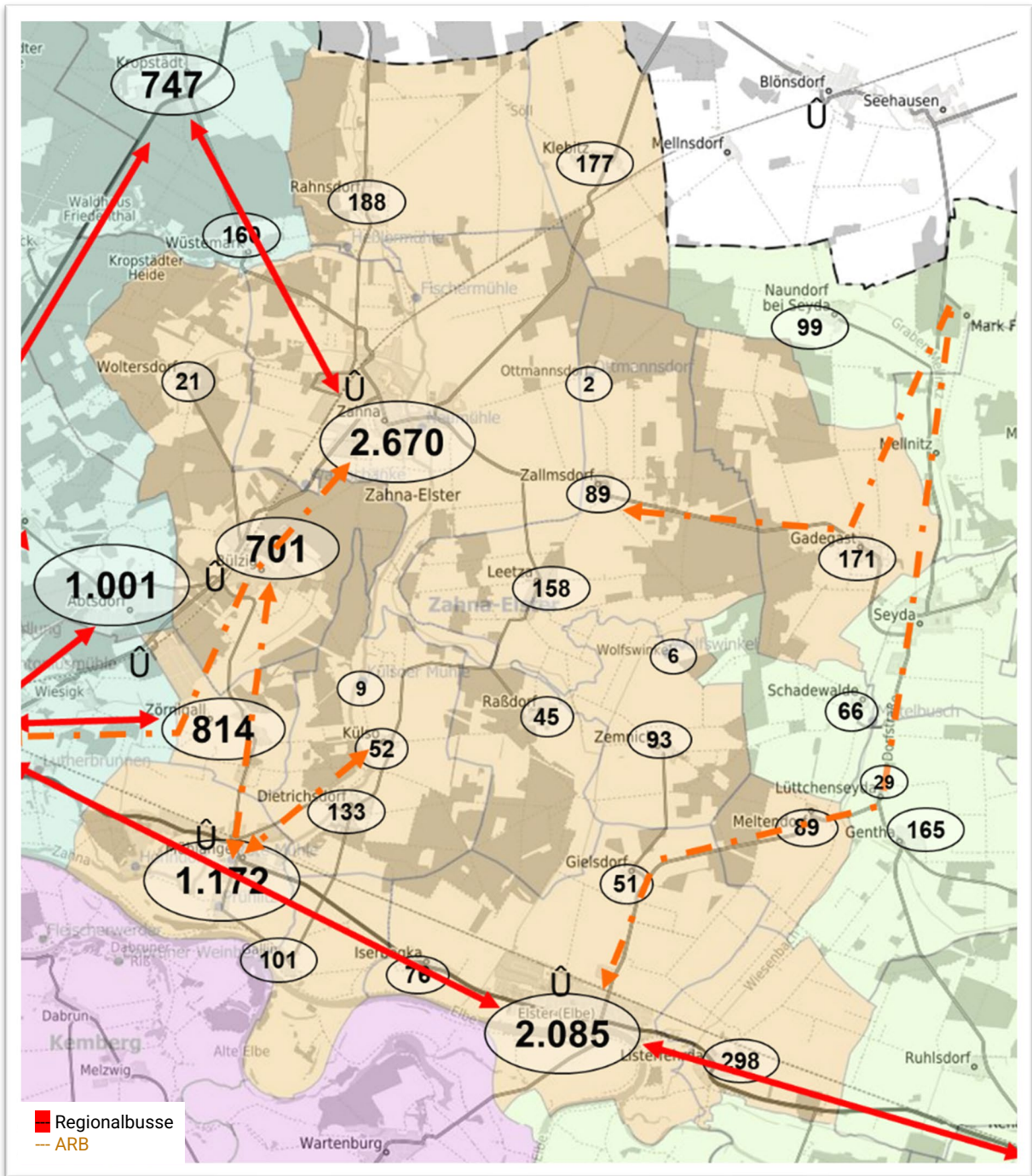
Die Elbe bildet die südliche Stadtgrenze zur Stadt Oranienbaum-Wörlitz, so dass mit einem Übergang über die A 9 bei Vockerode mit einem Umweg von ca. 10 Kilometern ein ÖPNV-Angebot eher unattraktiv wäre. Die Vorgaben aus dem NVP sind mit der Buslinienführung im Korridor zwischen der Stadt Coswig und der Stadt Wittenberg eingehalten. Die Anschlussqualität von der Bahn zum Bus ist verbesserungsfähig. Die ÖPNV-Grundversorgung im Stadtgebiet findet weitestgehend durch den ARB statt. Der Schülerverkehr wird nur in den frühen und nachmittäglichen Stunden durchgeführt und hat keine allgemeine Erschließungsfunktion.

### 3.2.3 Zahna-Elster mit Umland

Zahna-Elster liegt im Norden des Landkreises Wittenberg und erstreckt sich zwischen Fläming und Elbe. Südlich des Ortsteils Elster mündet die Schwarze Elster in die Elbe. Zahna-Elster besteht laut Hauptsatzung der Stadt aus neun Ortschaften mit insgesamt 20 Ortsteilen. Die Ortschaften der Satzung bilden weitgehend die zuvor eigenständigen Gemeinden ab. Die Bundesstraße B 187 zwischen Lutherstadt Wittenberg und Jessen (Elster) sowie die Landesstraße L 126 zwischen Lutherstadt Wittenberg und Klebitz verlaufen über das Stadtgebiet. Im Ortsteil Elster schafft eine Gierseilfähre die Verbindung über die Elbe zur Straße nach Wartenburg. Die Stadt wird durch die Bahnstrecke Berlin–Halle (Bahnhöfe Zahna, Bülzig, Zörnigall) sowie die Bahnstrecke Węgliniec–Roßlau (Bahnhöfe Mühlanger und Elster [Elbe]) erschlossen. Der Radweg Berlin–Leipzig führt durch die Ortsteile Zörnigall, Bülzig, Zahna und den Weiler Ottmannsdorf<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Quelle: wikipedia.de



Karte K - 7: Einwohner – Zahna-Elster mit Umland

Das Gebiet umfasst die beiden ehemaligen eigenständigen Gemeindegebiete von Zahna (nordöstlicher Teil) und Elster (südwestlicher Teil). Das Gemeindegebiet ist geprägt durch kleine Ortschaften. Verkehrlich geprägt wird die Stadt durch die beiden Bahnstrecken nach Berlin (KBS 203 Süd) bzw. Dessau-Roßlau - Falkenberg (KBS 216). Die Bahnverbindung Dessau-Roßlau - Falkenberg durchläuft den südlichen Bereich von Elster und bildet gleichzeitig eine der

Hauptachsen von Lutherstadt Wittenberg nach Jessen mit ÖPNV und SPNV im Parallelverkehr. Die Bahnverbindung nach Berlin verläuft am äußersten westlichen Rand der Stadt und erschließt hier die Ortsteile Zörnigall, Bülzig und Zahna. Der gesamte nördliche und nordöstliche Bereich liegt außerhalb der Bevölkerungsachsen des Kreises und der vorhandenen ÖPNV-Achsen und Linien. Der vorhandene Schülerverkehr orientiert sich an den vier Standorten der Grundschulen und hat somit keine Erschließungsfunktion.

Die Anbindung von Zahna-Elster erfolgt auf den Hauptachsen durch die Eisenbahn und eine dazu parallel verlaufende regionale Buslinie. Die Fläche des Gemeindegebietes wird grundsätzlich den ARB erschlossen, der durch den Schülerverkehr ergänzt wird.

Die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn ist nicht ausreichend vorhanden, obwohl zwei größere Übergangspunkte im Gemeindegebiet existieren. Die Fahrpläne des ÖPNV sind nicht an die geänderten Fahrzeiten des SPNV angepasst (beispielsweise der Anschluss in Zahna an die RE-Linie 3 nach Berlin). Dahingegen funktioniert der Anschluss an die S-Bahn in Richtung Wittenberg.

Zusammengefasst ist das Teilgebiet nur unzureichend mit dem ÖSPV erschlossen und mögliche Anschlüsse an den Bahnverkehr sind nicht realisiert.

### 3.2.4 Jessen und Annaburg

Jessen (Elster) ist eine Stadt an der Schwarzen Elster und liegt im östlichen Teil von Sachsen-Anhalt im Landkreis Wittenberg. Sie gehört mit ihrer Fläche von rund 352 km<sup>2</sup> zu den flächengrößten Städten in Deutschland. Sie besteht aus 44 Ortsteilen mit Jessen als dem größten und namensgebenden Ort. Die eigentliche Kernstadt Jessen hat um die 6.200 Einwohner. Der nördliche Teil des Stadtgebiets gehört zum Fläming, einer leicht welligen Endmoränenlandschaft. Der südwestliche Teil liegt im Elbe-Elster-Land. Die Region gehört zur Metropolregion Mitteldeutschland, an deren räumlicher Grenze sich Jessen befindet. Im Osten grenzt das Stadtgebiet an den brandenburgischen Landkreis Elbe-Elster. Im Norden grenzt Jessen an den brandenburgischen Landkreis Teltow-Fläming. Die Region um Jessen gilt als strukturschwach und weist eine sehr geringe Bevölkerungsdichte auf. Dörfer und Einsiedlungen sind charakteristisch für das Siedlungsbild. Die südwestlich von Jessen gelegenen Nachbargemeinden im Landkreis Wittenberg sind Annaburg, Zahna-Elster, Kemberg und Bad Schmiedeberg. Der Bahnhof Jessen liegt an der Bahnstrecke Węgliniec–Roßlau und wird von Regionalbahnen der Linie Dessau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster) (RE 14/RB 51) fahrplanmäßig angefahren. Weitere Stationen im Stadtgebiet von Jessen sind Linda (Elster) und Holzdorf (Elster) an der Bahnstrecke Jüterbog–Röderau. Sie werden von Zügen der Linie Rathenow – Berlin – Jüterbog – Falkenberg (Elster) (RE 4) angefahren. Jessen liegt an der Bundesstraße 187, die eine direkte Anbindung

Richtung Lutherstadt Wittenberg bietet und die Haupt-Ost-West-Verbindung im östlichen Sachsen-Anhalt darstellt. Die A 9 ist 40 km entfernt (Anschlussstelle Coswig). Über die Bundesstraße 187 in östlicher Richtung erreicht man die Bundesstraße 101. Über diese ist eine Anbindung an den Großraum Berlin gegeben. Vom an der Elbe gelegenen Ortsteil Mauken führt eine Gierseilfähre nach Pretzsch<sup>9</sup>.

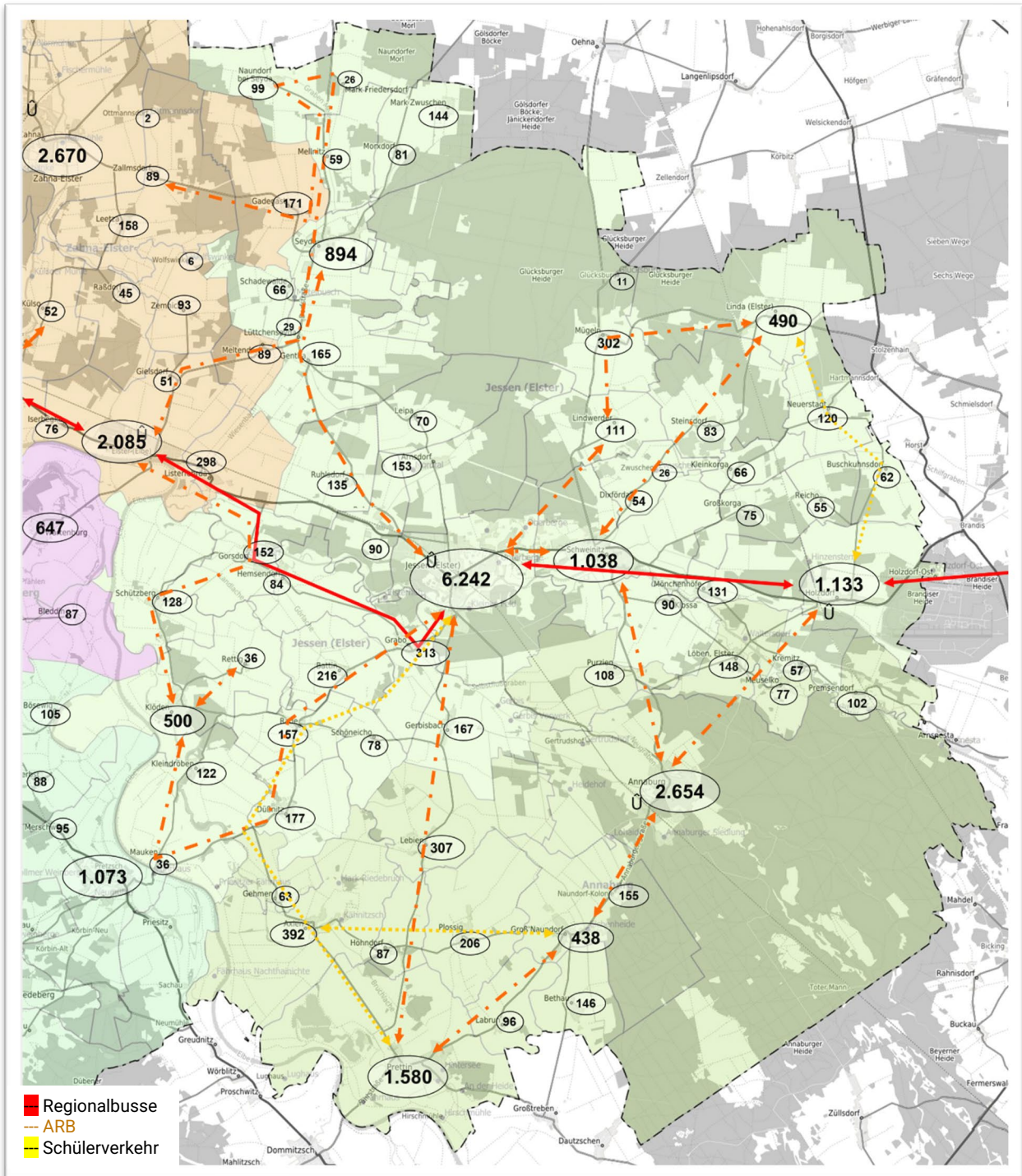
Annaburg liegt ca. 35 km südöstlich von Lutherstadt Wittenberg. Das Stadtgebiet gliedert sich in 11 Ortschaften mit 15 Ortsteilen. Der Bahnhof Annaburg liegt an der Eisenbahnlinie (Węgliniec–)Falkenberg (Elster)–Lutherstadt Wittenberg–Roßlau und wird von den Regionalbahnlinien RE 14 und RB 51 (Dessau–Lutherstadt Wittenberg–Falkenberg (Elster)) der DB Regio fahrplanmäßig angefahren. Annaburg ist mit der Bundesstraße 187 in Jessen (Elster) über die Landesstraßen L 113 und L 116 verbunden<sup>10</sup>.

Das östliche Kreisgebiet besteht aus Jessen und Annaburg. Jessen ist geprägt durch die zentral verlaufenden Siedlungsachsen Jessen (6.242 Einwohner) und Holzdorf (1.133 Einwohner) und durch die sehr dünn besiedelten übrigen Gemeinden. Hier sind die größten Orte Seyda (894 Einwohner nordwestlich an der Grenze zu Zahna), Linda (490 Einwohner nordwestlich an der Grenze zum Bundesland Brandenburg) und Klöden (500 Einwohner südwestlich an der Grenze zu Bad Schmiedeberg).

---

<sup>9</sup> Quelle: wikipedia.de

<sup>10</sup> Quelle: wikipedia.de



Karte K - 8: Einwohner – Jessen und Annaburg

Das südlich anschließende Annaburg besitzt zwei Siedlungsschwerpunkte mit Annaburg mit 2.654 Einwohnern und Prettin mit 1.580 Einwohnern. Der gesamte südöstliche Bereich ist geprägt durch die unbesiedelte Annaburger Heide die z.T. als Übungsplatz der Bundeswehr dient. Der übrige Bereich ist geprägt von kleinen Ortschaften und Ortsteilen mit nicht mehr als 300 Einwohnern.

Größter Ort ist Groß Naundorf mit rund 490 Einwohner mit einer direkten Verbindung zwischen den beiden Siedlungszentren der Gemeinde.

Der östliche Kreisbereich wird von der KBS 216 (aus Wittenberg über Elster nach Falkenberg) und dem zweiten Ast der KBS 203 Süd nach Berlin bzw. Leipzig erschlossen. Für das Kreisgebiet hat nur die KBS 216 eine Bedeutung im Sinne der zentralörtlichen Erschließung von und nach Wittenberg. Die KBS 203 durchfährt das Gebiet am östlichen Rande in Nord-Süd Richtung und stellt eine Verbindung zu den Zentren Berlin/ Jüterbog und Leipzig/ Falkenberg dar.

Die Bahnhöfe Jessen, Annaburg und Holzdorf sind Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn mit unterschiedlicher Anschlussqualität. Die Bahnhöfe Jessen und Annaburg gehören zur Strecke KBS 216. Am Bahnhof Jessen wird der Zug in Richtung Falkenberg gut erreicht. Am Bahnhof Annaburg werden beide Fahrtrichtungen (also auch nach Wittenberg) mit ausreichend Übergangszeit angebunden. Am Bahnhof Holzdorf wird die KBS 203 in Richtung Falkenberg angeschlossen. Fahrten Richtung Berlin/ Jüterbog werden aber knapp verpasst.

Die ÖPNV-Hauptachse Elster – Jessen – Holzdorf verläuft zentral durch das Teilgebiet mit einem näherungsweise 60-Minuten-Takt. Schulfahrten unterbrechen den Taktverkehr und die Abfahrtszeiten variieren. Die Regionalbuslinie 303 weist einen Taktverkehr aus, wohingegen alle anderen Bereiche und „zentrale“ Orte im Teilgebiet D, u.a. auch das Stadtzentrum Annaburg, nur im Schülerverkehr und durch ARB erschlossen sind.

Im Teilgebiet besteht außerhalb der Hauptachse mit der Buslinie 303 keine ausreichende ÖPNV-Erschließung. Möglichkeiten und Potenziale zur Verkürzung der Fahrzeiten durch eine Erhöhung der Anschlussqualität zum SPNV sind nicht ausreichend ausgeschöpft. Zudem verhindern die aktuellen Tarifstrukturen eine gute Verknüpfung von Bahn und Bus, da der Fahrgast teilweise auch für die Nahbereichsfahrten, z.B. als Abbringer von der Buslinie 303, für zwei Tarifzonen bezahlen muss.

### **3.2.5 Kemberg, Bad Schmiedeberg, Gräfenhainichen, Oranienbaum-Wörlitz**

Kemberg liegt am Nordrand des Naturparks Dübener Heide. Sie wird von dem aus der Heide kommenden Kemberger Flieth (auch Fliethbach genannt) durchflossen. Kemberg hat 28 Ortsteile. Durch das Gebiet der Stadt verlaufen die Bundesstraße 2 von Wittenberg nach Bad Dübener Heide, die Bundesstraße 100 von Eutzsch nach Halle (Saale) und die Bundesstraße 182, die im Stadtgebiet von der Bundesstraße 2 abzweigt und nach Torgau führt. Die Anschlussstelle Vockerode der Bundesautobahn 9 (München – Berlin) ist ca. 22 km vom Ortsteil Kemberg entfernt. Der Haltepunkt Bergwitz liegt an der Bahnstrecke Berlin–Halle und wird stündlich von Zügen der S-Bahn

Mitteldeutschland bedient. An der Bahnstrecke Pratau–Torgau befinden sich die Haltepunkte Eutzsch und Rackith. 2014 wurde der reguläre Personenverkehr eingestellt. Bis Ende 2019 verkehrten an ausgewählten Feiertagen und Wochenenden auf der Strecke Sonderzüge bis zum Bahnhof Eilenburg. Seit November 2019 ist die Strecke aufgrund von Infrastrukturmängeln gesperrt. Der ehemalige Bahnhof Kemberg ist abgerissen. Dort steht jetzt ein Einkaufsmarkt<sup>11</sup>.

Das staatlich anerkannte Moor-, Mineral- und Kneippheilbad Bad Schmiedeberg liegt im Naturpark Dübener Heide etwa 30 km südöstlich der Kreisstadt Lutherstadt Wittenberg und etwa 50 km nordöstlich von Leipzig. Der Ortsteil Pretzsch liegt in der Elbaue. Ca. fünf Kilometer östlich des Kurortes liegt das Naturschutzgebiet Lausiger Teiche und Ausreißer-Teich. Bad Schmiedeberg umfasst acht Ortschaften mit 25 Ortsteilen: die ehemals selbstständigen Städte Bad Schmiedeberg und Pretzsch (Elbe) sowie die ehemaligen Gemeinden Korgau, Meuro, Priesitz, Schnellin, Söllichau und Trebitz. Bad Schmiedeberg liegt an der Landesstraße 128 von Pretzsch nach Bad Düben und an der Landesstraße 129 zwischen Kemberg und Greudnitz in Sachsen. Die Elbfähre im Ortsteil Pretzsch verbindet die Stadt mit Mauken. Am Bahnhof Bad Schmiedeberg und an den Haltepunkten Bad Schmiedeberg Nord und Kurzentrum im Verlauf der Bahnstrecke Pretzsch–Eilenburg verkehrten bis 2019 saisonal an Wochenenden und Feiertagen Züge nach Eilenburg und Wittenberg. Seit November 2019 ist die Strecke aufgrund von Infrastrukturmängeln gesperrt. Außerdem liegt Bad Schmiedeberg am Radweg Berlin–Leipzig<sup>12</sup>.

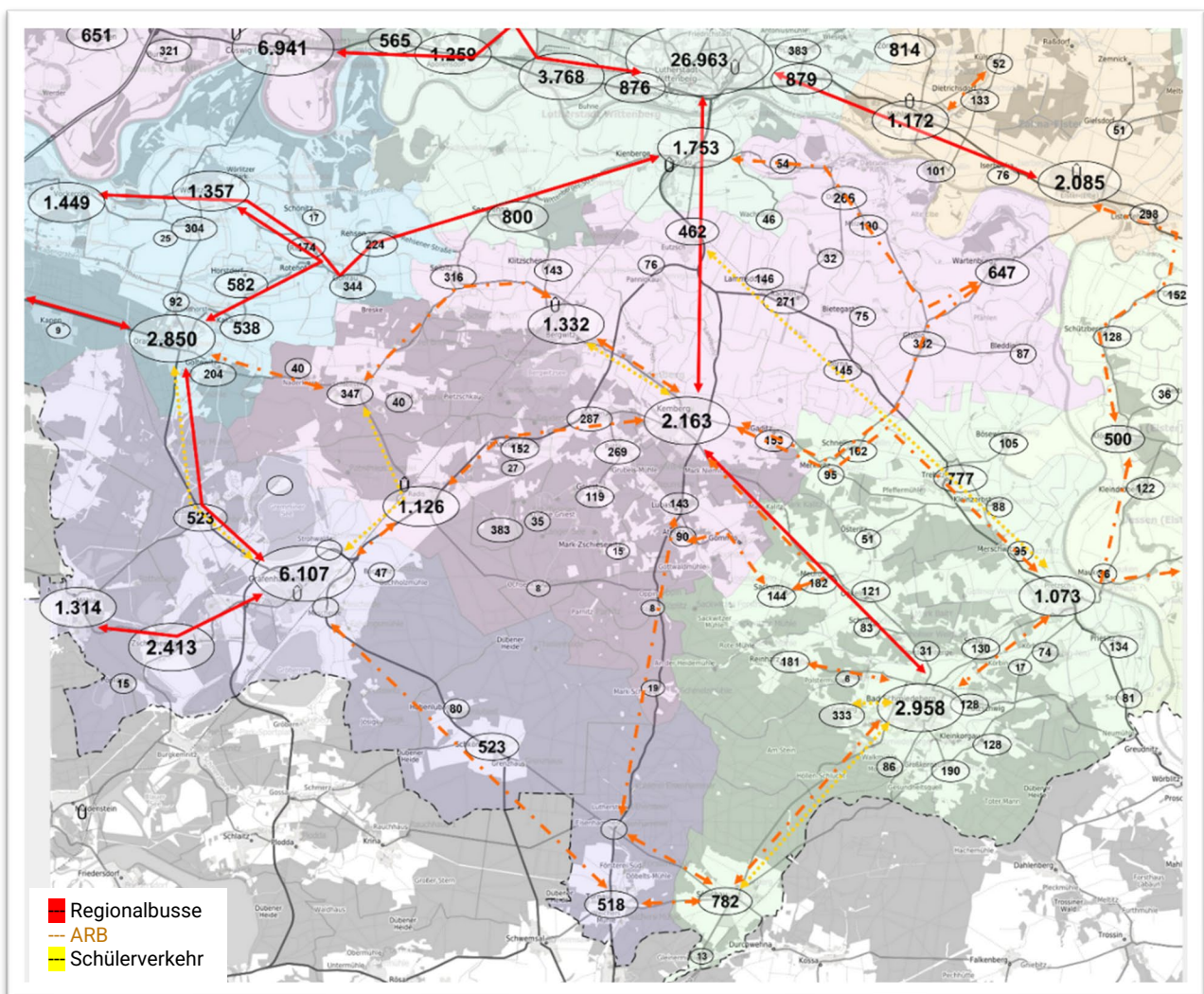
---

<sup>11</sup> Quelle: wikipedia.de

<sup>12</sup> Quelle: wikipedia.de

## Nahverkehrsplan 2023 - 2033 Landkreis Wittenberg

Gräfenhainichen liegt jeweils ca. 20 km südwestlich von Wittenberg, südöstlich von Dessau und nordöstlich von Bitterfeld am Rande der Dübener Heide. In der Nähe wurde im Zuge der Umgestaltung des ehemaligen Braunkohle-Tagebaus Golpa-Nord der Gremminer See geschaffen, an dessen Ufer sich das Industriedenkmal Ferropolis befindet. Am Südrand der Stadt findet sich außerdem der Gröberner See, der ebenfalls aus einem ehemaligen Tagebau entstanden ist. Gräfenhainichen liegt an der Bundesstraße 107 von Oranienbaum nach Bad Düben, an der Bundesstraße 100 von Wittenberg nach Bitterfeld und an der Landesstraße 136 nach Zschornowitz. Die Bundesautobahn 9 (München–Berlin), Anschlussstelle Dessau-Ost, ist ca. 17 km entfernt. Der Bahnhof Gräfenhainichen liegt an der Bahnstrecke Berlin–Halle und wird von den Linien S2 und S8 der S-Bahn Mitteldeutschland stündlich angefahren<sup>13</sup>.



Karte K - 9: Einwohner – Kemberg, Bad Schmiedeberg, Gräfenhainichen, Oranienbaum-Wörlitz

<sup>13</sup> Quelle: wikipedia.de

Oranienbaum-Wörlitz liegt zum überwiegenden Teil im Biosphärenreservat Mittelelbe südlich der Elbe. Westlich von Vockerode entstand nach der Elbbegradigung 1933/34 in der Nähe des Sieglitzer Berges am Kurzen Wurf eine jetzt nördlich der Elbe gelegene Fläche von nur wenigen Hektar nahe Klieken. Die Stadt liegt an der sogenannten Oranier-Route. In Richtung Süden breiten sich weite Kiefernwälder aus – die nördlichen Ausläufer der Dübener Heide. Im Norden der Stadt liegt Coswig (Anhalt), im Nordosten die Lutherstadt Wittenberg, im Osten Kemberg, im Süden Gräfenhainichen und im Westen die kreisfreie Stadt Dessau-Roßlau. Die Stadt Oranienbaum-Wörlitz entstand 2011 durch die gesetzliche Neugliederung. Die Städte und Gemeinden gehörten bis dahin der Verwaltungsgemeinschaft Wörlitzer Winkel an. Oranienbaum-Wörlitz liegt mit den Bahnhöfen Oranienbaum (Anh) und Wörlitz sowie dem Bedarfshaltepunkt Kapen an der Bahnstrecke Dessau–Wörlitz, die nur in der Sommersaison befahren wird<sup>14</sup>.

Das Teilgebiet ist geprägt von zwei Siedlungsachsen und einem Siedlungsschwerpunkt mit dem Gemeindegebiet Oranienbaum-Wörlitz. Entscheidend für die Entwicklung dieser Stadt ist sowohl ihre historische Bedeutung (inkl. Tourismus) als auch die wirtschaftliche Entwicklung der Tagebaue und das ehemalige Kraftwerk bei Vockerode. Die beiden Achsen sind historisch aus der Entstehung der Bahnlinien entstanden. Dabei besteht die Strecke von Pratau nach Gräfenhainichen heute noch und ist auch hier der entscheidende Verkehrsträger, während die Strecke(n) nach Bad Schmiedeberg nicht mehr existieren. Die heutige Achse wird daher durch den ÖPNV über Kemberg gebildet und entwickelt.

Neben den Siedlungspunkten wird das Teilgebiet im Süden durch die Siedlungsfreifläche der Dübener Heide bestimmt. Das Gebiet nördlich der „Heide“ zwischen Kemberg und Bad Schmiedeberg zeichnet sich durch eine hohe Ortsdichte gegenüber dem Restgebiet aus. Im Teilgebiet verhält es sich wie im übrigen Kreisgebiet mit der Grundqualität des ÖPNV-Angebotes. Ein angenäherter jedoch zum Teil unterbrochener Stundentakt ohne Zugangsbeschränkung findet nur auf den durch den NVP ausgewiesenen Hauptachsen und der Regionalachse von Gräfenhainichen über Oranienbaum nach Dessau statt. Alle weiteren Orte, darunter auch bedeutsame Hauptorte, werden nur durch den ARB erschlossen. Zudem wird zwischen Gräfenhainichen und Radis ein echter schienenparalleler ÖPNV angeboten.

Die Verlängerung der Linie 306 als Ersatzverkehr für die entfallende Bahnverbindung nach Bad Schmiedeberg ist prägend für das Teilgebiet und kann positiv hervorgehoben werden. Weiterhin bestehen vier Verknüpfungsmöglichkeiten für eine Verbindung zwischen Bahn und Bus. Nur am

---

<sup>14</sup> Quelle: wikipedia.de

Bahnhof Gräfenhainichen wird von drei der vier Buslinien ein sehr guter Übergang auf die S 2 bzw. S 8 in beide Richtungen realisiert. Lediglich die Buslinie 334 hat nur den Übergang zur Bahn nach Halle und Leipzig. Eine Anbindung an die Züge nach Wittenberg ist nicht vorhanden.

Die ÖPNV-Grundversorgung im Teilgebiet, mit Ausnahme von Oranienbaum-Wörlitz, ist kaum vorhanden. Die Möglichkeiten für eine integrierte Planung und Vernetzung der Verkehrsträger werden nicht umgesetzt. Dadurch entstehen lange und z.T. durch Umwegefahrten geprägte ÖPNV-Verbindungen, die zusätzlich einen Vorlauf durch den Bestellprozess des ARB von mindestens 60 Minuten benötigen. Auch die Taktunterbrechungen für den Schul- und Berufsverkehr mindern die Qualität des Angebotes.

Das derzeitige ÖPNV-Angebot deckt daher die grundsätzlichen Bedürfnisse der Fahrgäste im Landkreis Wittenberg ab, aber es besteht durchaus Entwicklungspotential des Fahrplanangebotes. Es ist weitestgehend auf die Siedlungsachsen mit einer Ausrichtung auf die Stadt Wittenberg angelegt. Dazu kommen klar sichtbare Abgrenzungen des Regionalbusverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern. In der Folge werden wichtige Querverbindungen nicht ausreichend angeboten und mögliches Fahrgastpotential nur unzureichend ausgeschöpft. Deutlich wird das im Umgang mit dem Angebot des Anrufbusses. Eine Voranmeldung von ca. 60 Minuten bei einem ausgewiesenen 60-Minuten-Takt bedeutet, dass dem Fahrgast eigentlich nur ein 120-Minuten-Takt angeboten wird. Dazu kommt, dass ein Teil der ARB-Angebote an Haltestellen endet, die zwar zu den Hauptachsen gehören, aber zum geplanten Zeitpunkt selten Anschlüsse an die ÖPNV-Hauptlinien aufweisen.

## 4. Standards zur Gestaltung des ÖPNV

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und unter Abwägung der Rahmenbedingungen werden Minimalanforderungen an die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Wittenberg definiert. Die Anforderungen umfassen i. W. die Erfüllung der notwendigen Grundfunktionen eines ÖPNV-Netzes. Sie werden definiert aus der Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplanes und den Erkenntnissen der realen Entwicklung im ÖPNV mit Bezug auf und Kenntnisstand der Fahrgastzahlen und Nachfrage auf Basis des heutigen Bestandsnetzes. Die definierten Standards bilden die Grundlage für den durchzuführenden Genehmigungswettbewerb.

Die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes wird in einem separaten Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) für den Landkreis Wittenberg dargestellt. Die Umsetzung der dort aufgeführten Maßnahmen ist abhängig vom zukünftigen finanziellen Gestaltungsspielraum des Landkreises.

Die Bedienung im ÖPNV-Bestandsnetz des Landkreis Wittenberg wird maßgeblich durch die Verkehrsmittel Eisenbahn und Regionalbus gewährleistet. In folgender Tabelle sind die Funktionen der Verkehrsträger und die Kategorisierung des Liniennetzes dargestellt.

Kategorie	Verkehrsträger	Funktion
Landesnetz	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	Verbindung von zentralen Orten des Landkreises Wittenberg Verbindung des Planungsraumes mit zentralen Orten innerhalb und außerhalb LSA
	Landesbedeutsamer Busverkehr	Überregionale Verbindungen mit besonderem Landesinteresse
ÖPNV-Netz Landkreis Wittenberg	Bus	Ergänzung des Landesnetzes mit fest definierten Verbindungsachsen Erschließung der Fläche durch Integration flexibler Bedienungsformen in die Verbindungsachsen an die ausgewiesenen Umsteigepunkte Bedienung der Lutherstadt Wittenberg durch Integration von Regionalbuslinien auf den Verbindungsachsen im Kerngebiet der Lutherstadt Wittenberg Ergänzende flexible Bedienform auf Fahrtwegen der Linien

Tabelle T - 5: Kategorisierung des Liniennetzes

Die daraus abzuleitenden Vorgaben und Zielstellungen sind nachfolgend aufgeführt.

## 4.1 Vorgaben und Zielstellungen

Die Mindestanforderungen an die Gestaltung des ÖPNV und die für die Leistungserbringung notwendigen Zielstellungen sind entsprechend ihrer Priorität bei der Ausgestaltung der Leistungen zu erfüllen.

- Der Ausbildungs- und Schülerverkehr, der den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage im Landkreis Wittenberg darstellt, ist durch das Angebot auf den Linien mit Linienverkehr nach § 42 PBefG entsprechend der Satzung für die Schülerbeförderung des Landkreis Wittenberg sicherzustellen. Es besteht die Verpflichtung jeden nach der vorstehenden Satzung beförderungspflichtigen Schüler auf dem Gebiet des Landkreises Wittenberg zu befördern. Es besteht weiter die Verpflichtung die Beförderungs- und Wartezeiten für die zu befördernden Schüler und Auszubildenden gemäß den Regelungen der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Wittenberg zu erfüllen. Ergänzend hierzu entspricht es dem öffentlichen Verkehrsinteresse, dass auch landkreisfremde Schüler und Auszubildende, über die Verkehrsbeziehung Bad Dübener – Söllichau - Gräfenhainichen oder Bad Dübener – Tornau - Gräfenhainichen zu besuchten Schulen befördert werden. Dies gilt entsprechend für den Rückweg. Gleiches gilt für Beförderungen von Schülern aus dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld nach Gräfenhainichen, soweit nicht ein ausreichendes Verkehrsangebot aus diesen Landkreisen existiert. Öffentliche Mobilitätsbedürfnisse außerhalb des Ausbildungsverkehrs, also solche zu anderen Verkehrszwecken als Ausbildung und Schule, sind als Jedermann-Nutzung als Linienverkehr nach § 42 PBefG darzustellen.
- Der Aufgabenträger sieht im Bereich der fahrplangebundenen, festen Jedermann-Nutzungen, die als Verbindungsachsen bezeichneten Linienwege als im öffentlichen Verkehrsinteresse stehend. Eine darüber hinaus gehende Verkehrsraumschließung mit fahrplangebundenen festen Jedermann-Nutzungsangeboten stellt mangels nachhaltigen Beförderungsbedarfs in dieser Beförderungsart ein Überangebot dar.
- Die Verbindungsachse mit der Bezeichnung A1 ist als landesbedeutsame Linie im ÖPNV-Plan LSA ausgewiesen.
- Innerhalb der Korridore und bei Angeboten im klassischen Linienverkehr sind klare Linienwege mit direkten Linienführungen (auch im Ausbildungs- und Schülerverkehr) vorzusehen. Wechselnde Routen sind weitestgehend zu vermeiden, wenn der Ausbildungsverkehr es zulässt.

- Linienführung und Verkehrsleistung des Busverkehrs auf schienenparallelen Relationen zum SPNV sind abzustimmen und möglichst zu vermeiden. Bestenfalls ergeben sich nicht-konkurrierende bzw. kooperierende Angebote.
- Das ÖPNV-Netz sichert im Bereich der Jedermann-Nutzung die Zubringerfunktion zum SPNV in der Hauptverkehrszeit ab. Anschlüsse Bus-Bahn und umgekehrt sind herzustellen und so zu gestalten, dass sie barrierefrei und vollständig (möglichst in beide Richtungen) nutzbar sind.
- Die Verkehrserschließung neben den ausgewiesenen klassischen ÖPNV-Angebot soll so erfolgen, dass entweder eine bedarfsgerechte Bedienung aus festen Fahrplanfahrten und aus linienweggebundenen flexiblen Bedienformen entsteht oder eine reine flexible Bedienung ohne Linienbindung erfolgt.
- Das flexible Bedienangebot, das das feste ÖPNV-Angebot ergänzt, bedarf einer Voranmeldung vor Fahrdurchführung und ist Bestandteil des Linienverkehrs nach § 42 PBefG und darf ausschließlich auf genehmigten Linienwegen von und zu Haltestellen sowie von und zu Schnittstellen durchgeführt werden. Eine Haustürbedienung ist ausgeschlossen.
- Das neu zu schaffende flexible Bedienangebot nach § 44 PBefG ist gemäß den Bedienstandards zu definieren.
- Aus den Pendlerströmen nach Dessau-Roßlau und in den Landkreis Anhalt-Bitterfeld sowie der Schülerbeförderung ergibt sich die Notwendigkeit einer kreisübergreifenden Vernetzung der Verkehre. Sie stellt eine wichtige Grundlage für die künftig zu entwickelnde verkehrliche und tarifliche Kooperation unter Einschluss des SPNV zwischen den Landkreisen Wittenberg, Anhalt-Bitterfeld und der Stadt Dessau-Roßlau dar.

## 4.2 Gliederung des ÖPNV-Netzes

Für das gesamte Kreisgebiet werden entsprechend der Verteilung der Hauptorte und den Vorgaben zu den landesbedeutenden Linien zehn Hauptkorridore mit einem öffentlichen Verkehrsinteresse für das ÖPNV-Netz definiert. Eingeschlossen ist hierbei auch die Achse der ehemaligen Bahnstrecke nach Bad Schmiedeberg.

Korridor	Beschreibung
A 1	Gräfenhainichen – Oranienbaum – Dessau-Roßlau (Dessau Hbf) (Landesbedeutsamer Busverkehr)
A 2	Lutherstadt Wittenberg – Straach
A 3	Lutherstadt Wittenberg – Apollensdorf - Griebo – Coswig
A 4	Lutherstadt Wittenberg - Kropstädt – Bad Belzig (Landesbedeutsamer Busverkehr)

Korridor	Beschreibung
A 5.1	Lutherstadt Wittenberg – Gallin - Elster (Elbe) – Grabo - Jessen (Elster)
A 5.2	Elster (Elbe) – Grabo - Jessen (Elster)
A 6.1	Lutherstadt Wittenberg – Pratau – Kemberg - Bad Schmiedeberg
A6.2	Lutherstadt Wittenberg- Pratau – Trebitz – Pretzsch – Bad Schmiedeberg
A 7	Lutherstadt Wittenberg – Pratau – Wörlitz – Vockerode – Dessau-Roßlau
A 8	Jessen (Elster) – Holzdorf
A 9	Gräfenhainchen – Möhlau
A 10	Lutherstadt Wittenberg – Dabrun – Wartenburg – Trebitz – Pretzsch

*Tabelle T - 6: Erschließungskorridore und Achsen für das ÖPNV-Netz Landkreis Wittenberg*

Grundsätzlich wird der Charakter einer Achse durch mindestens eine Hauptlinie, die im klassischen Linienangebot gemäß § 42 PBefG<sup>15</sup> betrieben wird, bestimmt. Diese Linie definiert die Erschließung der Achse bzw. des Korridors. Alle Zentren des Landkreises Wittenberg, auch wenn sie nicht auf einer der oben genannten Achsen liegen, sollten einen Linienverkehrsanschluss im Taktverkehr erhalten. Die Korridore A 3 und A 5 sind bestimmt durch schienenparallelen Verkehr. Daher ist zum Schienenverkehr parallelaufender Buslinienverkehr unbedingt zu vermeiden und nur in Ausnahmefällen eine Ergänzung bzw. ein Zubringer zum SPNV.

Ein Parallelverkehr SPNV / ÖPNV stellt kein öffentliches Verkehrsinteresse mit folgenden Ausnahmen dar:

- Relation Lutherstadt Wittenberg – Abtsdorf – Zahna, da Abtsdorf über eine nennenswerte Zahl von Einwohnern verfügt und eine Nachfrage sowohl nach Zahna als auch Wittenberg besteht und keinen Zugang zum SPNV hat.
- Relation Lutherstadt Wittenberg – Coswig, da hier große Ortsteile wie Apollensdorf liegen sowie wichtige medizinische Einrichtungen wie das Herzzentrum ohne SPNV-Anschluss bestehen.
- Relation Lutherstadt Wittenberg – Mühlanger – Elster, da diese Ortsteile erhebliches Nachfragepotential aufweisen und die Entfernungen innerhalb der Orte zum nächstgelegenen Bahn-Haltepunkt zu groß sind. Durch eine zusätzliche ÖPNV-Anbindung können diese Orte besser erschlossen werden.

<sup>15</sup> PBefG „Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990, das zuletzt durch den Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 geändert worden ist.

#### 4.2.1 Definition der Anschlussknoten

Ein weiteres Kriterium für das ÖPNV-Netz sind die Übergabe- und Anschlusspunkte bzw. –knoten. Hier wird unterschieden zwischen den Anschlussbeziehungen Bahn-Bus und Bus-Bus.

##### **Anschlussknoten BAHN-BUS**

Übergeordnet sind die Anschluss- und Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV und SPNV. Als Minimalanforderung sind die folgenden Anschlussknoten definiert:

- Hauptbahnhof Lutherstadt Wittenberg in Richtung Dessau, Leipzig und Jüterbog (wenn möglich alle Richtungen),
- Bahnhof Coswig in Richtung Wittenberg und Dessau (möglichst in beide Richtungen),
- Bahnhof Gräfenhainichen in Richtung Wittenberg und Leipzig,
- Bahnhof Elster (Elbe) in Richtung Wittenberg,
- Bahnhof Zahna in Richtung Wittenberg,
- Bahnhof Jessen (Elster) in Richtung Wittenberg,
- Bahnhof Annaburg in Richtung Wittenberg und Jessen bzw. in Richtung Falkenberg (möglichst in beide Richtungen).

Für die „ausbrechenden“ Verkehre nach Falkenberg (Leipzig) und Jüterbog (Berlin) ist der Anschlussknoten am Bahnhof Holzdorf zu realisieren. Hier ist auch die Bedeutung für die Verkehre (die Anbindung) des Bundeswehrstandortes Holzdorf/ Ost zu berücksichtigen. Auf Grund seiner verkehrlichen Bedeutung wird am Hauptbahnhof Wittenberg der Anschlussknoten (Bus-Bus) zwischen den Regionalbuslinien und dem Busverkehr im ÖPNV-Landesnetz auf der Linie X2 nach Bad Belzig dem Bus-Bahn-Knoten gleichgestellt und ist im Rahmen der Minimalanforderungen zu erfüllen.

##### **Anschlussknoten BUS-BUS**

Neben den Anschlussknoten zwischen den Verkehrsträgern Bus und Bahn bestehen auch Anschlussknoten im Verkehrsträger Bus. Sie sind in ihrer landesweiten Bedeutung zwar nachgeordnet, besitzen aber regional die gleiche Bedeutung wie die Bahn-Bus-Anschlüsse. Zwei Kategorien (A und B) sind definiert.

Die Kategorie A umfasst alle Knoten, die das ÖPNV-Netz des Landkreises Wittenberg innerhalb und mit den Nahverkehrsnetzen der benachbarten Kreise und Städte verbindet.

Die Kategorie B umfasst alle Knoten, die innerhalb der Korridore und Achsen dazu dienen, die Erschließung über die Hauptlinie hinaus sicherzustellen und eine Verbindung zwischen den verschiedenen Ebenen und Hierarchien des ÖPNV-Netzes sicherzustellen.

Definition Kategorie A:

Knoten der Kategorie A verbinden Verkehre der umliegenden Kreise und Städte unabhängig der Bundeslandzuordnung mit dem ÖPNV-Netz des Landkreises Wittenberg. Sie stellen so neben den Übergängen zur Bahn mit überregionaler Bedeutung die wichtigste Verknüpfung im regionalen ÖPNV dar. Dabei ist es unwichtig, ob die Anschlüsse nur in benachbarte Kreise und Städte verlaufen oder ein angrenzendes Bundesland.

Entsprechend dieser Bedeutung sind daher Anschlussknoten definiert:

- Gräfenhainichen mit Anschlüssen in den Landkreis Anhalt-Bitterfeld und den landesbedeutenden Verkehren in Richtung Dessau
- Bad Schmiedeberg mit Verkehren in die Landkreise Anhalt-Bitterfeld und Nordsachsen (Bad Dübau)
- Prettin mit Verkehren in den Landkreis Nordsachsen (Sachsen)
- Annaburg mit Verkehren in den Landkreis Elbe-Elster (Brandenburg)
- Holzdorf mit Verkehren in den Landkreis Elbe-Elster (Brandenburg)
- Elster (Elbe) als Anschluss zwischen den Korridoren A 5.1 und A 5.2
- Jessen (Elster) als Anschluss zwischen den Korridoren A 5.2 und A 8

Definition Kategorie B:

Knoten der Kategorie B definieren Anschlüssen der Erschließungslinien und Fahrten innerhalb einer Achse bzw. eines Korridors an die jeweilige Hauptlinie. Sie bilden die wichtigsten Knoten zur Erschließung des Planungsgebietes. Die räumliche Verteilung der Knoten im ÖPNV-Netz wird nicht vorgegeben, da sie abhängig von der Fahrplan- und Fahrweggestaltung des Betriebes ist. Vorgabe ist die Methode zur Bildung eines Knoten. Für das ÖPNV-Netz sollen Knoten der Kategorie B nach dem Prinzip des ‚Hub and Spoke‘ (Nabe und Speiche) erfolgen. Dabei bildet der Haltebereich der Hauptlinie die Nabe, von der die Zu- und Abbringerverkehre erfolgen sollen. Die Anschlussknoten sind so zu legen, dass für den Nutzer nur kurze Übergangswege entstehen.

## 4.3 Qualitätsanforderungen

Neben den grundlegenden strukturellen und örtlichen Vorgaben für das ÖPNV-Netz sind Vorgaben zu inhaltlichen und mengenmäßigen Ausprägungen der Netzbestandteile zu beachten. Im Detail sind das Vorgaben

- zur Erschließung,
- zur Bedienformen,
- zu Bedienzeiten und Bedienhäufigkeiten sowie
- zur Anschlussgestaltung und -sicherung.

Die Definition erfolgt auf Grundlage der demographischen Gegebenheiten und Abstufungen.

### 4.3.1 Erschließungsqualität

Im Rahmen der Standardanforderungen heißt Erschließung des Kreisgebietes durch den ÖPNV nicht, dass alle Bedürfnisse und Wege abgedeckt werden können. Unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung und finanziellen Mittel sind alle Ortschaften mit mindestens 50 Einwohnern mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV zu erschließen. Gleiches gilt für Einrichtungen mit einem ausreichenden Quell- und Zielpotenzial (Arbeits-, Ausbildungs-, Schulplätze; Einkaufs-, Freizeit-, medizinische Einrichtungen u. ä.). Eine Ortschaft gilt als erschlossen, wenn sich 75 % der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich einer Haltestelle von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Als zumutbarer fußläufiger Einzugsbereich gilt dabei eine Luftlinienentfernung von ca. 300 m im ÖPNV-Kerngebiet und ca. 500 m im sonstigen Gebiet zur nächsten Haltestelle.

Die dargestellten Verbindungsachsen erschließen nicht alle Ortschaften mit mind. 50 Einwohnern. Damit ist eine Bedienung im festen Linienverkehr aller Ortschaften mit mind. 50 Einwohnern nicht gesichert. Eine Anbindung kann daher nur über das On-Demand-Angebot gem. § 44 PBefG erfolgen.

Darüber hinaus ist zu unterscheiden zwischen Kernbedürfnissen und weitergehenden Bedürfnissen. Kernbedürfnisse werden geregelt durch Verordnungen und politische Vorgaben. Für den Landkreis Wittenberg sind als Kernbedürfnisse festgelegt:

- Schulfahrten / Schulwege
- Fahrten im Rahmen des Arbeitsweges abhängig von der Größe und der Einwohnerzahl der Ortschaft

Und weitergehende Bedürfnisse sind definiert als

- Wege zur Versorgung
- Wege zur medizinischen Versorgung
- Wege im Rahmen der Freizeitgestaltung

#### 4.3.2 Bedienformen

Für das ÖPNV-Netz des Landkreises Wittenberg wird zwischen zwei Bedienformen unterschieden.

- Linienverkehr nach § 42 PBefG mit vorgegeben Haltestellen und einem festen Fahrplan inkl. der Anrufbusse
- flexible Bedienung mit einem räumlichen Bezug ohne feste Haltestellen und ohne festen Fahrplan nach § 44 PBefG.

Die Mindestanforderungen ergeben sich aus dem PBefG:

„Linienverkehr gemäß § 42 PBefG ist eine eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht und Zwischenhalte eingerichtet sind.“

Im Landkreis Wittenberg ist das Angebot auf den Achsen nach Maßgabe des § 42 PBefG und unter Berücksichtigung der Mindestbedienzeiten und des Mindesttaktes zu gestalten. Außerhalb der Kernzeit (s. Kap. 4.3.3) kann ohne Fahrplanbindung eine linienbezogene flexible Bedienung erfolgen.

Der nach § 44 PBefG als Linienverkehr geltende Linienbedarfsverkehr betrifft die Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung (on-Demand) ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten und ist Bestandteil des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehrs (ÖSPV). Der Linienbedarfsverkehr ist als Verkehr, welcher über keinen festen Linienweg verfügt und welcher nicht fahrplangebunden ist, ein Verkehrsangebot in der Fläche. Die Einrichtung von (beschilderten) Haltestellen ist nicht erforderlich.

Der Linienbedarfsverkehr stellt eine integrierte bedarfsorientierte Verkehrserstellung im Kontext zu (festen) Linienverkehren dar. Insbesondere ermöglicht der Linienbedarfsverkehr eine Erschließung des eher dünn besiedelten, ländlichen Raumes. Die bedarfsgesteuerte Bedienform erfordert die Bedarfsanmeldung durch den Fahrgast. Die Verkehrserstellung erfolgt im Wesentlichen mit Kraftfahrzeugen. Der Einsatz von Kraftomnibussen ist nicht erforderlich.

Linienbedarfsverkehre unterliegen der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, nicht jedoch der Fahrplanpflicht. Der Linienbedarfsverkehr ergänzt bzw. erweitert den ÖPNV mit festen Linienverkehrsangeboten als Bestandteil des für den Landkreis Wittenberg bestehenden Linienbündels.

### 4.3.3 Bedienqualitäten

Die Bedienqualität unterscheidet sich in Form, Häufigkeit und der Bedienzeit. Dabei bestimmt die Bedienzeit, wann ein ÖPNV-Angebot vorgehalten werden muss. Die Bedienzeiten werden auf Grundlage der Kernbedürfnisse, der weitergehenden Bedürfnisse und politischer Vorgaben definiert. Der Mindestbedienzeitraum für den ÖPNV wird unter Einbeziehung fester und flexibler Linienfahrten sowie flexibler Bedienformen auf die folgenden Zeiträume festgelegt:

- Montag bis Samstag von 04:00 Uhr bis 23:00 Uhr
- Sonn- und Feiertag von 09:00 bis 19:00 Uhr

festgelegt.

#### Linienverkehr nach § 42 PBefG

Mindestbedienzeitraum		Mindesttakt
Montag - Freitag	05:00 – 19:00 Uhr	60-Minuten-Takt (Hauptlinien) 120-Minuten-Takt (Nebenlinien)
Samstag	08:00 – 17:00 Uhr	120-Minuten-Takt (Haupt- und Nebenlinien)
Sonn- und Feiertag	09:00 – 16:00 Uhr	120-Minuten-Takt (Haupt- und Nebenlinien)

Die Bedienhäufigkeit wird bestimmt von der Bedienform. Für die Fahrten der Hauptlinien soll auf Grundlage der Vorgaben des ÖPNV-Plan des Landes von Montag-Freitag ein stündliches Bedienangebot vorgehalten werden. Auf den Nebenlinien soll täglich und auf den Hauptlinien an Sonn- und Feiertagen ein verdichteter 2-Stundentakt gefahren werden. Für die landesbedeutenden Linien gelten die Anforderungen der Förderrichtlinie des Landes. Darüber hinaus ist das Angebot bei landesbedeutsamen Linien im Landkreis Wittenberg durch Anrufbusfahrten auf einen täglichen Stundentakt zu verdichten.

Auf den Verbindungsachsen (Hauptlinien) ist ein vertaktetes Fahrtenangebot anzubieten und bis auf spezielle Fahrten an Schultagen keine Unterschiede in der Bedienung zwischen Schultagen und Schulferien aufweisen.

Die auf Verbindungsachsen in den Landkreis Wittenberg einfahrenden Linien fremder Verkehrsunternehmen sind über geeignete Verknüpfungen in die Bedienung einzubeziehen.

## **Flexible Bedienformen nach § 44 PBefG**

Der Aufgabenträger definiert die zu erfüllenden Standards des Linienbedarfsverkehrs (gemäß § 8 Abs. 3 PBefG) für den Landkreis Wittenberg wie folgt:

Die Betriebszeiten des Linienbedarfsverkehrs sind mindestens von

Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Montag - Samstag	04:00 – 23:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	09:00 – 19:00 Uhr

Das Bediengebiet für den Linienbedarfsverkehr ist die Fläche des Linienbündels im Landkreis Wittenberg. Der Linienbedarfsverkehr ist im Linienbündel flächendeckend einzurichten. Die Durchführung landkreisübergreifender Linienbedarfsfahrten ist zulässig, soweit die jeweiligen Einstiegspunkte in der Fläche des Linienbündels des Landkreises Wittenberg liegen und Einvernehmen mit den Nachbarlandkreisen hinsichtlich derartiger Fahrten hergestellt wurde. Eine Beförderung im Rahmen eines Linienbedarfsverkehrs erfolgt grundsätzlich ab einer zugrunde gelegten Luftstrecke von 1 Kilometer.

Fahrten von Linienbedarfsverkehren dürfen nur zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten stattfinden. Die Ein- und Ausstiegspunkte des Linienbedarfsverkehrs müssen einer Adresse zugeordnet werden können und straßenverkehrsrechtlich in zulässiger Weise erreichbar sein.

Fahrgäste können bei dem Verkehrsunternehmen ihre Fahrtwünsche für den Linienbedarfsverkehr über eine Mobilitätsplattform (App oder Website) oder per Annahme-Hotline anmelden. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, Fahrtwünsche entgegenzunehmen, deren Vorlaufzeit 1 Stunde nicht unterschreitet. Das Verkehrsunternehmen hat einen Dispositionsspielraum. Die telefonische Erreichbarkeit der Annahme-Hotline ist von

**Montag bis Freitag 7.00 Uhr – 16.00 Uhr**

sicherzustellen.

Anforderungen von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung abzufragen, bei Bedarf ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, für den Linienbedarfsverkehr Beförderungsentgelte (Tarife) und Zuschläge zu erheben. Die Beförderungsentgelte können als Entgelt (gesamt) für die

Beförderung im Linienbedarfsverkehr oder als Beförderungsentgelte pro Streckenabschnitt (z.B. Luftstreckenkilometer) ausgestaltet sein. Die Beförderungsentgelte können für Inhaber von im Landkreis Wittenberg geltenden ÖPNV-Zeitkarten und Nutzer des Angebotes ohne ÖPNV-Zeitkarten in unterschiedlicher Höhe ausgestaltet werden.

Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, für den Linienbedarfsverkehr Zuschläge zu erheben. Die Zuschläge können für Inhaber von im Landkreis Wittenberg geltenden ÖPNV-Zeitkarten und Nutzer des Angebotes ohne ÖPNV-Zeitkarten in unterschiedlicher Höhe ausgestaltet werden.

Ermäßigungen sind vorzusehen für Personen zwischen dem 6. und 16. Lebensjahr. Das bundesweit geltende Deutschlandticket i.S. des § 9 Abs. 1 RegG ist für den Zeitraum seiner Geltung ein im Landkreis Wittenberg geltendes ÖPNV-Zeitkartenangebot.

Die im Linienbedarfsverkehr eingesetzten Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens und von diesem eingesetzter Nachunternehmer sollen unter der spezifischen Bezeichnung des Angebotes als Verkehrsmittel des OSPV gekennzeichnet sein.

### **Pünktlichkeit**

Fahrplanzeiten von festen Linienfahrten sind verbindlich. Die Einhaltung der Fahrzeiten ist dann als pünktlich einzustufen, wenn nicht objektiv verursachte Verspätungen von maximal 5 Minuten vorkommen. Fahrten die 10 Minuten und mehr verspätet sind, sind ab dem Haltepunkt der Vorgabenüberschreitung als ausgefallen zu werten. Verfrühungen von mehr als 2 Minuten werden als unpünktlich bewertet. Gleiches gilt für die Pünktlichkeit bei dem Fahrgast durch die Disposition zugesagten Abholzeiten im Rahmen der flexiblen Bedienung auf der jeweiligen Linie bzw. des jeweiligen Bedienungsraumes, die auf der Basis der im Fahrplan stehenden Richtzeiten entstanden sind.

### **Verbindungsqualität und Anschlusssicherung**

Die Qualität einer Verbindung wird neben den Kriterien der Form oder Häufigkeit auch über Kriterien zur Ausprägung der Anschlussgestaltung und Informationen zur Erreichbarkeit des ÖPNV definiert.

### **Anschlussgestaltung**

Für die wichtigsten Anschlussknoten im ÖPNV-Netz des Landkreises Wittenberg sind die folgenden Grundsätze definiert. Als Übergangszeit gilt der Zeitraum zwischen dem Ausstieg aus dem zubringenden ÖPNV/SPNV und dem abbringenden ÖPNV/SPNV.

### **Anschlussknoten Bus - Bus**

Art	Mindestübergang	Maximalübergang
bussteiggleiche Anschlüsse (ZOB, etc.)	mind. 3 Minuten	max. 10 Minuten
Wechsel des Bussteiges	mind. 3 Minuten	max. 15 Minuten
Straßenseitenwechsel	mind. 5 Minuten	max. 15 Minuten
Anschlüsse auf der gleichen Straßenseite	mind. 5 Minuten	max. 10 Minuten

### **Anschlussknoten Bus – Flexible Bedienform**

Art	Mindestübergang	Maximalübergang
bussteiggleiche Anschlüsse (ZOB, etc.)	mind. 3 Minuten	max. 10 Minuten
Wechsel des Bussteiges	mind. 3 Minuten	max. 15 Minuten
Straßenseitenwechsel	mind. 3 Minuten	max. 15 Minuten
Anschlüsse auf der gleichen Straßenseite	mind. 3 Minuten	max. 10 Minuten

### **Anschlussknoten Bahn - Bus**

Die Übergangszeiten zwischen Bus und Bahn dürfen 7 Minuten nicht unterschreiten und 15 Minuten nicht überschreiten. Für kleinere Bahnhöfe, wie Coswig oder Gräfenhainichen, können gemäß der Empfehlungen zu Mindestübergangszeiten der NASA GmbH Ausnahmen definiert werden.

### **Anschlussicherung**

Die Gewährleistung des jeweiligen Übergangs ist sicherzustellen. Anschlüsse an den Anschlussknoten sind zwingend zu gewährleisten und nur in betrieblichen Ausnahmefällen nicht einzuhalten. Im Regelfall erfolgt die Anschlussicherung über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem. Bei Bedarf kann die Anschlussicherung zusätzlich dispositiv erfolgen. Die Anschlussicherung gilt für Anschlüsse im ÖPNV und für Anschlüsse zum SPV. Grundsätzlich gilt eine Mindestwartezeit von 3 Minuten bei Anschlüssen im Linienweg auf Landstraßen und 5 Minuten bei allen Anschlüssen an Wartepositionen mit Busbuchten (z.B. ZOB oder größeren Haltestellenanlagen).

Liefert das Verkehrsunternehmen Echtzeitdaten direkt an die Landesdatendrehscheibe INSA-ZDD, sind die hierfür erforderlichen Schnittstellen (VDV 453 ANS eingehend und ausgehend inkl. Rückkanal; in der aktuellen Version) selbst zu beschaffen und die auszutauschenden Dateninhalte und Informationen mit dem Betreiber abzustimmen.

Bei Bedarf kann alternativ auch das vom Land Sachsen-Anhalt beschaffte Landes-RBL zur Verfügung gestellt werden und durch das Verkehrsunternehmen kostenfrei als Mandant (mit-) genutzt werden. In diesem Fall entfallen die Vorgaben zur Implementation und Nutzung der oben genannten Schnittstellen zwischen ITCS und Datendrehscheibe. Ungeachtet davon muss das Verkehrsunternehmen sich mit der NASA GmbH über die auszutauschenden Dateninhalte abstimmen.

Für die Funktionen zum Anschlussmanagement ist die Datenübergabe in beiden Richtungen zu realisieren. Somit sind auch Verspätungen von Zubringern anderer Verkehrsunternehmen zu übernehmen und in der eigenen Disposition zu verarbeiten. Das Verkehrsunternehmen beteiligt sich an dem landesweiten Anschlusssicherungsdienst, der dem Fahrgast ermöglicht, einen Anschluss selbst über die diskriminierungsfreie Fahrplanauskunfts-App INSA vorzumelden.

## **5. Anforderungen an das ÖPNV-Angebot**

Das BGG, zuletzt geändert am 10.07.2018, wurde am 27.04.2002 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“ In diesem Zusammenhang wird in § 4 des BGG der Begriff „Barrierefreiheit“ definiert. Als barrierefrei sind hierbei „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ zu verstehen. In § 8 des BGG wird schließlich gefordert, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Demnach sollen künftig unter Bezugnahme auf Art. 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27.04.02 (BGBl. 1467) im ÖPNV nach Möglichkeit vorrangig Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit so gut es geht gerecht zu werden. Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge werden auch an Haltestellen neue Anforderungen gestellt. Deshalb sollten bei der Neuausstattung von Haltestellen Hochborde berücksichtigt werden, um im Zusammenhang mit der Niederflurtechnik den Fahrgästen einen ebenerdigen Einstieg in die Busse zu ermöglichen. Darüber hinaus sind sogenannte Aufmerksamkeitsfelder vorzusehen. Der Einsatz von Hochborden und Niederflurtechnik kommt allerdings nicht nur mobilitätseingeschränkten Menschen zu Gute, sondern auch allen anderen Fahrgästen.

### **5.1 Haltestellen**

Entsprechend den Bestimmungen der „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr“ (BOKraft) vom 20.07.2000 (§ 32) ist der Genehmigungsinhaber verpflichtet, das Haltestellenzeichen nach § 45 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung mit Mast und Ausweisung des Unternehmens sowie der angefahrenen Liniennummern an jeder Haltestelle anzubringen. Im Regionalbusverkehr genügt dabei der Fahrplanaushang an der Haltestelle. Der Bau und die Unterhaltung von Warteflächen und Unterstellmöglichkeiten obliegen den jeweiligen Städten. Sie haben diese bei Neu- und Umbau nach den einschlägigen Standards barrierefrei für die Nutzung in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste herzustellen. Zu beachten sind dabei u. a. Anforderungen an die Höhe, Breite, Länge und Lage von Warteflächen, an die lichte Höhe, an die Oberflächenneigung und -qualität, an das taktile Leitsystem, an die Erkennbarkeit und Hindernisfreiheit, an den Witterungsschutz sowie an die Beleuchtung.

Die NASA GmbH stellt für die Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes Informationsaushänge im DIN-A3-Format bereit. Diese enthalten u. a. eine Darstellung des Linienwegs und aller Haltestellen der jeweiligen Linie, Informationen zum Fahrkartenkauf sowie Tariftipps. Im NVP ist für diese Linien das Vorhalten und Bestücken entsprechender Aushangkästen an den Haltestellen der Landeslinien vorzusehen. Darüber hinaus sind die Haltestellenschilder im Bahn-Bus-Landesnetz so entwerfen, dass sie je Linie die Darstellung des Produktsignets (PlusBus oder TaktBus), der Liniennummer und Linienziel erlauben.

Die jeweilige Haltestellenausstattung bezieht sich auf verkehrliche und betriebliche Einrichtungen sowie angebotene Informationen und wird vom Fahrgastaufkommen und der Funktion der Haltestelle im Liniennetz bestimmt. Es werden hierbei drei Kategorien der Haltestellenausstattung unterschieden:

**Mindestausstattung:** Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung

**Standardausstattung:** Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung

**Maximalausstattung:** Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

Als Mindestanforderung für die jeweilige Kategorie sind Kriterien festgelegt worden. Aus diesen Kriterien ergeben sich Ziel-Ausstattungen. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Ergänzung durch zusätzliche Ausstattungselemente sinnvoll ist. Die Ausstattungsmerkmale der beiden weiteren Kategorien bauen aufeinander auf. Im Hinblick auf die Haltestellenausstattung werden somit im Verkehrsgebiet drei Haltestellentypen unterschieden, die folgende Ausstattungsmerkmale besitzen:

### Kategorie 1 – Mindestausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. DIN-A4)
befestigte Aufstellfläche	

Tabelle T - 7: Kategorie 1 Haltestellen

### Kategorie 2 – Standardausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. DIN-A4)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Abfallbehälter (bei Bedarf)
bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan	

Tabelle T - 8: Kategorie 2 Haltestellen

**Kategorie 3 – Maximalausstattung**

Haltestellenschild	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
befestigte Aufstellfläche	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Fahrradabstellanlagen	Sitzgelegenheit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Fahrgastinformationssystem
Beleuchtung	Info-Vitrine
Umgebungsplan	Stadtplan
Fahrplanaushang (min. Din-A3, max. 3 Spalten)	Abfallbehälter (bei Bedarf)

Tabelle T - 9: Kategorie 3 Haltestellen

Für die Benutzung des ÖPNV ist es wichtig, dass die Informationen zur Planung und Durchführung einer Fahrt ohne große Anstrengung verfügbar sind. Diese Informationen sind die „Bedienungsanleitung“ für die Nutzung des ÖPNV.

Das Informationsbedürfnis eines (potenziellen) Fahrgastes hängt von zwei Sachverhalten ab. Zum einen ist dies die Ortskenntnis. Diese beinhaltet das Wissen um den Weg zur Einstiegshaltestelle, die geeignete Ausstiegshaltestelle sowie den Weg von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel. Zum anderen spielt die Systemkenntnis eine Rolle, also die Vertrautheit des Fahrgastes mit dem ÖPNV-System (Liniennetz, Fahrplan- und Tarifangebot) sowie das Wissen, wie und wo weitere Informationen zugänglich sind.

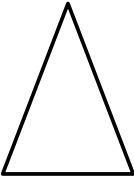
	Ortskenntnis	Systemkenntnis	Informationsbedürfnis
Berufspendler/Schüler	+	+	<div style="text-align: center;"> <p>klein</p>  <p>groß</p> </div>
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrtzweck (z.B. Ausflug)	-/o	+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	

Tabelle T - 10: Fahrgastinformationen

Die Informationen im Bereich der Haltestelle lassen sich in drei Bereiche teilen, die nach ihrer Wichtigkeit geordnet sind:

1. Bushaltestelle:

- Haltestellenschild als Hinweis auf den ÖPNV
- Haltestellenname
- Liniennummern und Linienziele

2. Haltestelleninformationen:

- Fahrplan
- optional Liniennetz
- optional Tarifangebot
- optional spezielle Nutzungsbedingungen
- optional QR-Code (Link zu Informationen)

3. Umgebungsinformationen:

- optional Ortsplan der Gemeinde/Stadt
- optional Umgebungsplan Haltestelle
- optional weitere Informationen

## 5.2 Fahrzeuge

Fahrzeuge sind – zusammen mit den Haltestellen – die Visitenkarten des öffentlichen Personennahverkehrs. Um die Attraktivität des bestehenden ÖPNV-Angebots zu verbessern, sollten die AT und VU gemeinsam darauf hinwirken, dass die eingesetzten Busse den Anforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden. Dies gilt hinsichtlich des Platzangebotes, der Sauberkeit und Bequemlichkeit im Bus, wie auch der Umweltverträglichkeit, des barrierefreien Zugangs und nicht zuletzt der Fahrgastinformation. Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich je nach Einsatzbereich um Standardlinienomnibusse (12 m), 15 m – Linienomnibusse, Gelenkomnibusse und Kleinbusse/ Minibusse mit 8-20 Fahrgastsitzplätzen, Niederflurtechnologie. Alter und Qualität der Fahrzeuge sind sehr unterschiedlich, sie verfügen über ein unterschiedliches Sitzplatzangebot und unterschiedliche Ausstattungsmerkmale. Die Anforderungen an Alter und Art der eingesetzten Fahrzeuge sind auf Haupt- und Nebenlinien, sowie im Stadt- und Regionalverkehr unterschiedlich anzusetzen. Der Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik ist wünschenswert. Die Niederflurtechnik ist besonders in der Lage, die Ansprüche an ein fahrgastfreundliches Fahrzeug – bezogen auf den komfortablen Ein- und Ausstieg – zu erfüllen. LOW-Entry-Fahrzeuge erfüllen den Standard der Barrierefreiheit.

Als Erweiterung der ausschließlich fahrzeugorientierten Niederflurtechnik umfasst der Begriff des Niederflursystems dabei auch die Haltestellen als Zugang zum ÖPNV. Niederflurige Fahrzeuge haben eine insgesamt niedrigere Einstiegshöhe von ca. 32 cm, die in Verbindung mit einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle einen nahezu niveaugleichen Ein- und Ausstieg gewährleistet. Dadurch wird – im Gegensatz zu Hochflurfahrzeugen (die dafür aber den Vorteil eines größeren Gepäckstauraums als niederflurige Fahrzeuge bieten) – bereits eine wesentliche Verbesserung der Fahrgastfreundlichkeit erreicht. Dieser fahrgastfreundliche Einstieg kann noch verbessert werden durch den Einsatz der sogenannten „Kneeling-Technik“. Unter dieser Technik ist das Absenken des Fahrzeugs (durch Entleerung der Luftfeder) auf der den Haltestellen zugewandten Seite zu verstehen, wodurch die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform minimiert wird. Im Zusammenspiel mit der entsprechenden baulichen Infrastruktur der Haltestelle (Hochborde) und dem eventuellen Einsatz fahrzeuggebundener Einstieghilfen (Lifte oder Rampen) tragen niederflurige Fahrzeuge zu einer Verbesserung des barrierefreien Zugangs bei.



*Abbildung A - 5: Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs*

Wünschenswert sind diese Informationen zumindest auf allen stärker frequentierten Buslinien im Landkreis Wittenberg. Die Information über den Einsatz von Niederflurbussen sollte dann auch im Internet über die Fahrplanauskunft möglich sein.

Für die sichere Orientierung des Fahrgastes im Verkehrsmittel Bus ist eine gute Fahrgastinformation am und im Fahrzeug von grundlegender Bedeutung. Die Außeninformation erfolgt dabei über die Zielschilder an der Front (Liniennummer, Ziel), der rechten Seite (Linienverlauf) und im Heck (Liniennummer). Im Innenbereich erfolgt über die Innenzielanzeige die Darstellung des Fahrtverlaufs visuell und akustisch. Zusätzliche Informationen können Fahrgästen im Bus über Plakate und Flyer gegeben werden.

In den vergangenen Jahren wurden die Elektronischen Fahrscheindrucker erneuert. Sie werden in Fahrzeugen des ÖPNV als mobile Verkaufsgeräte für Fahrscheine und als Bordrechner für Fahrgastinformationssysteme aller Art genutzt. Mit dem Gerät kann das Fahrpersonal das gewünschte Ticket drucken.

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

- das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge sollte 10 Jahre nicht überschreiten und 80 % der Fahrzeuge sollten nicht älter als 12 Jahre sein.
- Die Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale nach den EU-Fahrzeugrichtlinien und den VDV-Rahmenempfehlungen sind einzuhalten.
- Jedes Fahrzeug muss über geeignete Mittel für den Zu- und Ausstieg sowie die Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste besitzen.
- Auf den Verbindungsachsen im Kerngebiet der Lutherstadt Wittenberg sind Busse mit Niederflurbauart und mindestens Euro-5-Norm einzusetzen.
- Bei der Neuanschaffung von Bussen ist mindestens die EURO-6-Norm einzuhalten. Insoweit Gebrauchtfahrzeuge beschafft werden, müssen die im Jahr der Erstzulassung gültigen Umweltstandards eingehalten werden.

### **5.3 Fahrgastinformation**

Eine umfassende und verlässliche Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Marketing-Kommunikation des ÖPNV und eine zentrale Voraussetzung für die Akzeptanz und die Nutzung des Angebots. Die Pflicht zur Fahrgastinformation ergibt sich auch aus dem Personenbeförderungsgesetz (§ 40 PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (§ 35 BOKraft). Mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren in der ÖPNV-Nutzung abgebaut und letztlich auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden. Die unternehmerischen Aktivitäten müssen sich also an den Bedürfnissen der Kunden orientieren, nur so lassen sich Marktanteile

stabilisieren und dazugewinnen. Auch von Seiten der Aufgabenträger sollte durch ein geeignetes Marketing eine Verbesserung der Fahrgastinformation erreicht werden. Im Hinblick auf alle Fahrgäste ist eine einfache Orientierung im ÖPNV-System zu ermöglichen und dessen Nutzung generell zu erleichtern. Da die Akzeptanz und damit auch die Zweckmäßigkeit der Fahrgastinformation letztlich vom Fahrgast als Informationsnutzer bestimmt wird, sollten dessen Anforderungen bei der Ausarbeitung eines Informationskonzeptes auch im Vordergrund stehen (vgl. VDV-Schrift 713-05/06). Es gilt daher ein Informationsangebot zu schaffen, welches den Kunden bereits vor Fahrtantritt umfassend und ganzheitlich über das ÖPNV-Angebot aufklärt. Um dabei eine möglichst lückenlose Informationskette aufzubauen, die den potentiellen Kunden zunächst als Fahrgast gewinnt und ihn dann kontinuierlich bei der konkreten Nutzung begleitet, sollte die Fahrgastinformation als System von in sich abgestimmten Bausteinen betrachtet werden:

- Produktwerbung
- Leitinformation (ortsfeste Beschilderung)
- Inhaltliche Information an der Haltestelle, in Auskunftsmedien und in Mobilitätszentralen
- Information in und am Fahrzeug

Die Fahrgastinformation für den Landkreis Wittenberg soll in die Informationssysteme der Genehmigungsinhaber für die Linien nach § 42 PBefG im Linienbündel und INSA eingebettet sein. Für potenzielle Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sind Informationsmedien wie Fahrplanheft und Internet weiterzuentwickeln.
- Linien- und Fahrplanänderungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
- Auf einer zentralen Webseite der Genehmigungsinhaber, die von der Webseite des Landkreises Wittenberg verlinkt ist, sollen für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Wittenberg alle für den Nutzer relevanten Informationen abrufbar sein.
- Die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erleichtert dem Fahrgast die Benutzung. Daher sind klare und verständliche Fahrgastinformationen eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg des ÖPNV.

- Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen sind in der bisherigen Qualität weiterzuführen, auf eine einheitliche Gestaltung ist zu achten. An nachfragestarken Haltestellen sind ein Liniennetzplan sowie nach Möglichkeit Tarifinformationen zu ergänzen.
- Flexible und feste Linienfahrten sind gleichermaßen in den Fahrplänen in einzelnen Linien explizit auszuweisen.

### 5.3.1 Echtzeitinformation

Durch die hohe Verbreitung von Smartphones und der damit verbundenen Möglichkeit schnell und zeitnah über das Internet (Fahrplan-)Auskünfte zu erhalten, haben sich die Ansprüche der Fahrgäste hinsichtlich der aktuellen Informationslage deutlich erhöht. Die Fahrgäste möchten sich vor und insbesondere während ihrer Fahrt mit Bussen und Bahnen über die aktuelle Fahrplanlage informieren (= Echtzeitauskünfte), um in Verspätungsfällen oder Störungssituationen schnell reagieren zu können und alternative Lösungen zu finden.

Durch die stetige Versorgung mit Echtzeitinformationen können die Fahrgäste besser informiert werden. Somit werden die Linienverkehre transparenter, die Fahrgäste können Verspätungen einkalkulieren und sich auf Verzögerungen einstellen oder Alternativen suchen. In den vergangenen Jahren haben sich die meisten Unternehmen technisch so aufgestellt, dass sie Echtzeitdaten an die zentralen Fahrplaninformationssysteme liefern. Die Echtzeitinformationen sind auch zur Sicherung von Anschlüssen hilfreich. Die Anschlusssicherung ist insbesondere in ländlich geprägten Regionen von großer Bedeutung.

Die NASA GmbH betreibt das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem für Sachsen-Anhalt „INSA“ auf Grundlage von Vorgaben des ÖPNV-Planes für Sachsen-Anhalt sowie des IVS-Rahmenplanes für Sachsen-Anhalt. INSA ist ein Dienst der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen. INSA informiert über Fahrpläne, Fahrzeit-Prognosen und Tarife. INSA ist verfügbar unter [www.insa.de](http://www.insa.de), als Apps und über eine landesweite Telefonhotline. Für INSA sind von den Genehmigungsinhabern bereit zu stellen: Fahrplandaten, Tarifdaten, Störungsmeldungen und Echtzeitdaten aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten (Standortmeldungen oder Fahrzeitprognosen).

Darüber hinaus wird den Verkehrsunternehmen empfohlen, sich an INSAplus sowie diversen Landesprojekten, die zum Ziel haben, den ÖPNV zu verbessern (Regio-Info, Landes-RBL, INSA-Callcenter), zu beteiligen.

Um den gestiegenen Anforderungen der Fahrgäste gerecht zu werden, muss das Verkehrsunternehmen während der Gültigkeit des NVP aktiv auf die Bereitstellung von Echtzeitinformationen auch für flexible Bedienformen und on-Demand Verkehren hinarbeiten.

Liefert das Verkehrsunternehmen Echtzeitdaten direkt an die Landesdatendrehscheibe INSA-ZDD, sind die hierfür erforderlichen Schnittstellen (VDV 454 AUS, REF/AUS und VDV 453 VIS; in der aktuellsten Version) selbst zu beschaffen und die auszutauschenden Dateninhalte und Informationen mit dem Betreiber abzustimmen.

Das Verkehrsunternehmen erklärt seine Bereitschaft, mit den im Bedienebiet vorhandenen und künftig geschaffenen lokalen RBL-Systemen oder der Landesdatendrehscheibe INSA-ZDD unentgeltlich zu kooperieren und Daten auszutauschen sowie die unentgeltliche Datenversorgung der Fahrplanauskunftssysteme mit Echtzeitdaten sicherzustellen.

Im Sinne einer aktuellen und konsistenten Fahrgastinformation im Land Sachsen-Anhalt sind Störungsinformationen im INSA-HIM zu pflegen. Die textuellen Meldungen sind präzise und informativ im Sinne der Fahrgäste zu erstellen.

### **5.3.2 Dynamische Fahrgastinformation**

Mit der Einführung von Echtzeitdaten und der damit verbundenen technischen Ausstattung der VU sind die Voraussetzungen für die Einführung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystem geschaffen. An ausgewählten Haltestellen sollen Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI-Anzeiger) aufgestellt werden, um die Fahrgäste über die Ankunft und Abfahrt der Fahrzeuge in Echtzeit zu informieren.

Regio-DFI- Anlagen sind für den autarken Betrieb konzipiert, die von den örtlichen Anschlüssen zur Strom- und Datenversorgung unabhängig und dadurch flexibel einsetzbar sind. Sie sind insgesamt kostengünstiger als herkömmliche DFI-Anlagen, so dass sich ihr Einsatz insbesondere an Haltestellen mit mittlerem bis geringem Fahrgastaufkommen eignet. Somit ergänzen sie die bestehenden Informationsmedien und füllen eine Lücke im Informationsangebot für die ÖPNV-Fahrgäste.

## 5.4 Tarif

Mit Einführung des Deutschlandtickets i.S. des § 9 Abs. 1 RegG ab 1. Mai 2023 gilt ein Tarif für alle Verkehrsmittel des Nah- und Regionalverkehrs für Bus und Bahn. Auf den SPNV-Strecken im Landkreis Wittenberg gilt der MDV-Tarif. Darüber hinaus gibt es weiterhin Tarife für Einzel- und Mehrfahrtenkarten und Abonnements für den ÖPNV im Landkreis Wittenberg gemäß folgender Tabelle:

<b>Tariftabelle Landkreis Wittenberg</b> (gültig ab 1. April 2023)										
Preis- stufe	Segment Einzelticketes				Segment Zeitkarten					
	Gültigkeit in Stunden	Einzahl- fahr- schein	Einzel- fahr- schein er- mäßigigt	Tages- karte	Wochen- karte	Wo- chen- karte Azubi	Jugend- Card mobil	Monats- karte	Monats- karte Azubi	Abo Monats- karte (Mo- natsrate)
City	1,0	1,70	1,40	3,30	19,00	15,20	9,50	72,20	57,80	36,10
1	1,5	2,10	1,80	4,10	23,60	18,90	11,80	89,70	71,80	44,90
2	2,0	3,70	3,00	7,20	41,40	33,10	20,70	157,30	125,80	78,70
Netz	2,5	5,30	4,20	10,30	59,20	47,40	29,60	225,00	180,00	112,50

Bei Nutzung des Anrufbusangebotes ist von jedem Fahrgast, welcher einen Fahrschein aus dem Segment Einzelticket nutzt, pro Fahrt zusätzlich zum Fahrschein ein Anrufbuszuschlag zu zahlen. Dieser Zuschlag beträgt 1,00 € pro Fahrt.

Alle Preise in EUR inkl. 7 % MwSt.

Tabelle T - 11: aktuell gültige Tariftabelle Landkreis Wittenberg.

Ideen zur Verbesserung der Tarifgestaltung sind in Abhängigkeit der Fortführung des Deutschlandtickets i.S. des § 9 Abs. 1 RegG zu entwickeln und umzusetzen. Insbesondere für Arbeitnehmer im Landkreis kann das Konzept für ein Job-Ticket attraktiv gestaltet werden. Analog zur folgend dargestellten Projektidee des Job-Tickets für die gesamte Region, können weitere Ideen entwickelt werden.

Das Verkehrsunternehmen muss digitale Tickets ausstellen können und anerkennen. Ebenso müssen die eingesetzten Bordrechner bzw. Kassen auf allen Fahrzeugen digitale Tickets und Chipkarten lesen können. In allen Bussen sollte das bargeldlose Bezahlen möglich sein.

### 5.4.1 Konzept Job-Ticket für die Region

Für Arbeitgeber in der Region ist die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze heute ein wichtiger Standortfaktor. Der Fachkräftemangel sensibilisiert Betriebe zunehmend, wie Unternehmensstandorte auch ohne PKW von den Mitarbeitenden erreicht werden können. Konzepte wie Mobilitätsmanagement oder Job-Tickets werden vielerorts genutzt, um als Arbeitgeber attraktiv für Mitarbeitende zu werden. Daher zielt unser Konzept langfristig auf eine –

auch finanzielle – Einbindung der Arbeitgeber ab. Damit soll die Finanzierung des ÖPNV perspektivisch auf eine breitere Grundlage und so nachhaltiger aufgestellt werden.

Im Projekt soll ein digitales Jobticket für die Pilotregion entwickelt und eingeführt werden. Denn das große Nachfrage-Potenzial bei Berufspendlern wird bisher nicht in der Tarifstruktur der Kooperationspartner erfasst. Daher ist das Motto für das Pilotprojekt:

**“Mit einem Ticket zum Job - ganz ohne Grenzen”**

Das Jobticket soll die Nutzergruppe entlasten, denen typischerweise Fahrtkosten im Zusammenhang mit ihrer Beschäftigung entstehen und die aufgrund der aktuellen Energiepreisentwicklung stark belastet sind. Die Nutzung des ÖPNV für Berufswege und in der Freizeit ist damit ein wichtiger Teil der Verkehrswende.

Das hier entwickelte Tarif-Produkt soll ein attraktives Angebot sowohl für die Arbeitnehmer und potenziellen Fahrgäste als auch für die Arbeitgeber sein, die hiermit ihre Attraktivität auf dem Arbeitsmarkt erhöhen können.

Konkrete Teilziele für das Projekt sind:

1. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
2. bezahlbare Erreichbarkeitssicherung für die Bevölkerung
3. Erschließung der Berufspendler als neue Fahrgastgruppen für den ÖPNV
4. Erschließung der Arbeitgeber als Kundensegment und Erlösquelle
5. Reduktion des MIV
6. CO<sub>2</sub> und andere Emissionen reduzieren.

Mit diesem Zielsystem wird der Projekterfolg gut messbar. Diese Ziele konkretisieren und spezifizieren die politischen Nachhaltigkeitsziele des Landes Sachsen-Anhalt in den Dimensionen Ökologie, Soziales und Wirtschaftlichkeit für die Mobilität und den ÖPNV in der Region.

Die Ausgangssituation ist in dieser Zeit günstig für die Einführung einer Tarifinnovation. Denn durch ein digitales Job-Ticket mit grenzübergreifender Gültigkeit innerhalb der Pilotregion, wird einerseits die Komplexität der Tariflandschaft in Sachsen-Anhalt reduziert und zum anderen wird die Nutzung verschiedener Verkehrsunternehmen für den Kunden vereinfacht. Das stellt aus Kundensicht eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Status Quo dar. Denn hier im verbundfreien Raum, ist bisher nur eine begrenzte tarifliche Integration vorhanden. Das Projekt bietet eine große Chance, den Nutzen einer tariflichen Integration zu erproben und messbar zu machen.

Durch die steigenden Energiepreise und umweltpolitische Zielstellungen wird ein Umdenken bei der Bevölkerung erwartet. Dem ÖPNV kommt dabei eine immer wichtiger werdende Rolle als Alternative zum Auto zu. Zugleich werden u.a. die Arbeitgeber großer Arbeitsstätten vor der Entscheidung stehen, entweder Abgaben bei Schadstoffemissionen für die Verkehrsleistungen ihrer Mitarbeiter zu leisten oder alternative Lösungen für die Erreichbarkeit der Mitarbeiter zu finden.

Vor diesem Hintergrund ist ein attraktives digitales Jobticket für die Region wünschenswert. Dabei sind die Arbeitgeber als Kunden gut adressierbar, was die Projektumsetzung vereinfacht: Der Sachsen-Anhalt Report vom 21. Dezember 2021 der Nord/LB, eine alljährliche Studie zu den umsatzstärksten und arbeitsmarktpolitisch bedeutendsten Unternehmen bestätigt, dass in der Pilotregion 13 Prozent der 100 größten Unternehmen Sachsens-Anhalts (in Bezug auf Beschäftigte) angesiedelt sind. Allein bei diesen ist ein Potential von 7.769 Arbeitnehmern, die für die Nutzung des Jobtickets zur Zielgruppe gehören. Weiterhin finden sich in der Region zahlreiche kleinere, aber in Gewerbeparks agglomerierte Betriebe. Ein gutes Beispiel für solche Nachfrageschwerpunkte ist der Dessora-Park in der Stadt Oranienbaum-Wörlitz östlich Dessaus.

Nicht nur attraktive Tarif-Angebote sind für den Umstieg in Bus- und Bahn wichtig, sondern auch ein gutes Verkehrsangebot auf der Straße. Hier haben wir in der Region schon viel erreicht, sodass wir darauf gut aufbauen können. Verschiedene ÖPNV-Innovationsprojekte führen zu weiteren Verbesserungen in der Region. Das betrifft insbesondere die Digitalisierung. Hier sind mit der Einführung von flexiblen ÖPNV-Angeboten und jahrelanger Erfahrung schon wichtige Voraussetzungen geschaffen worden. So können bestehende oder zurzeit entstehende Buchungssysteme erweitert werden, um den digitalen Vertrieb des Jobtickets abzuwickeln. Denn mit dem Einsatz von alternativen Bedienformen und eines Smartphone-basierten Mobilitätsplattformsystems können neben der automatisierten Planung, Durchführung und Abrechnung die konkreten Mobilitätsbedarfe erfasst werden. Diese dienen wiederum der Verbesserung des Grundangebotes einschließlich der letzten Meile des Weges.

Auch die Aufwertung der landesbedeutsamen Buslinien oder die Stärkung der Welterbe-Linie (Linie 304) stellt eine qualitative und quantitative Steigerung des Gesamtangebotes dar. Eine Beteiligung des Landes Sachsen-Anhalt als Aufgabenträger für den SPNV am digitalen Jobticket würde perspektivisch die Ausweitung der möglichen Verkehrsmittelauswahl innerhalb des Tickets erweitern. Das wäre für die Fahrgäste attraktiv und entspräche den politischen Zielen und Maßnahmen des ÖPNV-Plans Sachsens-Anhalts. Diese zahlreichen Verbesserungen der Angebotsqualität ermöglicht es uns jetzt auch andere Mobilitätsbedarfe zu erfüllen und die

anspruchsvolle Kundengruppe der Berufspendler zu adressieren. So wird die bessere Anbindung von Gewerbe- und Industrieparks, sozialer oder kultureller Einrichtungen möglich.

Die Auswahl der Zielgruppe ergibt sich klar aus den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Landkreises. Für die Verkehrswende ist es wichtig in relevanten Größenordnungen den PKW-Verkehr zu reduzieren und Verlagerungen im Modal-Split zu erreichen. Für die Entwicklung der Region sind gut und günstig erreichbare Arbeitsplätze wichtig; Deshalb sollte das 365-Tage-Ticket eine bisher unterrepräsentierte und in der Modellregion Anhalt nicht mit konkretem Ticketangebot bedachte Zielgruppe erreichen. Dieser Ansatz für ein 365-Tage-Ticket wäre durch ein Job-Ticket gegeben, denn es lässt sich eine sehr große Zahl der Beschäftigten ansprechen. Darüber hinaus sind aber ebenso die Unternehmen eine Teilzielgruppe und wirken zusätzlich als Multiplikator.

Ein Großteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgt bisher auf Wegen zur und von der Arbeitsstätte. Insbesondere in diesem Bereich kann und muss eine Veränderung/Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV erfolgen. Mit dem Jobticket lässt sich ein Anreiz zur Nutzung des ÖPNV durch Beschäftigte und Unternehmen setzen. Darüber hinaus ergibt sich durch einen Spiraleffekt (mehr Job-Ticket-Nutzer sorgen für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots, das führt wiederum zu mehr Job-Ticket-Nutzerinnen und Nutzern) eine generelle Verbesserung der Standortkriterien für die Mobilitätsregion Anhalt und weiterführend den Gesamtstandort Sachsen-Anhalt.

Bei Job-Tickets gibt es zwei Zielgruppen: Einerseits sind die Berufspendler als Fahrgäste zu adressieren. Andererseits müssen auch die Arbeitgeber von dem Produkt überzeugt werden. Sie sollen sich schließlich an der Finanzierung beteiligen. Neben der Attraktivität als Arbeitgeber ist langfristig durch die Verlagerung dieses Verkehrs in den ÖPNV eine Verbesserung der Klimabilanz der Unternehmen möglich.

Um auch kleineren und mittleren Unternehmen einzubinden, sollte die Mindestabnahmemenge bei nur zwei Tickets liegen. Über eine Staffelung der Abnahmemengen kann darüber hinaus der Zuzahlungsbetrag des Unternehmens je Ticket gesteuert werden. Der Erstanreiz für Unternehmen Jobtickets für die eigenen Mitarbeiter zu erwerben, kann über die anfängliche Finanzierung des Arbeitgeberanteils aus Projektmitteln erfolgen. Die Zuschussfinanzierung für Unternehmen sollte sich auf den Projektzeitraum von drei Jahren beschränken und kann im Verlaufszeitraum abgeschmolzen werden.

Gleichzeitig sollen durch die Einführung des 365-Tage-Tickets bisher bestehende Ticketangebote nicht kannibalisiert werden. Denn das würde „nur“ eine Verschiebung bereits bestehender Fahrgäste auf ein anderes Ticket bedeuten und keinen Beitrag zu Zielerreichung darstellen. Diese

evtl. Situation der Kannibalisierung würde somit nicht für zusätzliche Fahrgäste zum aktuellen Status quo sorgen und damit einhergehend weder eine langfristige Stärkung noch eine nachhaltige Zusatzfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs darstellen. Durch den Fokus auf die bisher etwas vernachlässigten Berufspendler ist eine solche Kannibalisierung in relevanten Größenordnungen nicht zu erwarten.

Das Konzept des Jobtickets sieht vor mit attraktiven Tarifangeboten neue Fahrgäste für die bestehenden Verkehrsangebote zu generieren. Damit soll es einen Beitrag zur Kostendeckung des ÖPNV leisten. Die Effekte der Rabattierung sollen nach der Pilotphase durch die höhere Nachfrage kompensiert werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Ticketpreise wäre das Jobticket nach dem Projektzeitraum in die vorherrschende Kosten-/Erlössituation eingebettet und könnte die mit dem Ticket notwendig zu erbringenden Leistungen selbst finanzieren.

Zur Weiterentwicklung des Tarifproduktes ergeben sich aus der Digitalisierung zusammen mit eingehendem Feedback der Nutzer (Fahrgäste) und der Unternehmen zahlreiche Optionen. Mit fortschreitendem Funktionsumfang der Mobilitätsplattform ließen sich mittel- und langfristig auch komplexere Tarifangebote kundenfreundlich aufbereiten. Denkbar wären Luftlinientarife, Check-In-Check-Out-Logiken, eine Übertragung der Funktionen des digitalen Jobtickets auf andere Tarifprodukte etc. Insgesamt ist eine technisch skalierbare Lösung vorgesehen, sodass der ÖPNV insgesamt von den Innovationen des digitalen Jobtickets profitieren kann.

Weiterhin ist die Ausweitung des Angebotes auf andere Verkehrsunternehmen insbesondere des SPNV wünschenswert und wird – wie bereits beschreiben - aktiv von den Aufgabenträgern und den ÖPNV-Unternehmen in der Region forciert.

## 6. Finanzierung und Organisation

Die Finanzierung von Betrieb und Investitionen des ÖSPV in Sachsen-Anhalt erfolgt gemäß §§ 8, 8a, 8b und 9 des ÖPNVG LSA. Darüber hinaus bestehen weitere Ausgleichs- und Fördermöglichkeiten für betriebliche Aufwendungen und Investitionsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Im ÖPNV-Plan 2020-2030 für das Land Sachsen-Anhalt wird der Finanzierungsrahmen für den ÖSPV in der Verantwortung der regionalen Aufgabenträger wie folgt abgesteckt:

- Die Finanzierung des ÖPNV und Refinanzierung der Aufgabenträger erfolgt grundsätzlich zunächst durch Fahrgelderlöse.
- Weiterhin tragen in geringem Umfang Einnahmen der Aufgabenträger und/oder der Verkehrsunternehmen (z. B. durch Werbung für Dritte) zur Finanzierung bei.
- Wenn die somit erzielten Einnahmen nicht zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausreichen, sind Zuwendungen der Aufgabenträger an Verkehrsunternehmen innerhalb des Regelungsrahmens des ÖPNV-Gesetzes Land Sachsen-Anhalt zulässig.

Folgende öffentliche Finanzierungsquellen stehen dem Gesamtsystem ÖPNV im Land Sachsen-Anhalt zur Verfügung:

- Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetz, Zuweisungen in Sachsen-Anhalt gemäß § 8 ÖPNVG LSA, u. a. für den Busverkehr im Bahn-Bus-Landesnetz,
- Landesmittel für den Ausbildungsverkehr gemäß § 9 ÖPNVG LSA,
- Eigenmittel des Landkreises als Aufgabenträger, ergänzt um Zuweisungen nach § 10 Finanzausgleichsgesetz
- Ausgleichsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderung gemäß § 148 Sozialgesetzbuch IX,
- Regionalisierungsmittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetz, ausgereicht nach den §§ 8 Abs. 3 und 8b ÖPNVG LSA (u. a. Busverkehr im Bahn-Bus-Landesnetz)
- Mittel nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (bis 2019) bzw. Landesmittel aus der Nachfolgeregelung (ab 2020)
- Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Rechtliche Grundlagen für die Gestaltung des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) umfassen den europaweiten Rechtsrahmen, den bundesdeutschen Rahmen sowie die landesspezifische Gesetzgebung in Sachsen-Anhalt

Zur Nachfolgeregelung der im Jahr 2019 weggefallenen ÖPNV-Mittel nach dem Entflechtungsgesetz erhalten die Länder zur Kompensation einen erhöhten Anteil am Umsatzsteueraufkommen des Bundes. Das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt ab 2020 die Bindung der bisherigen Mittel fortzusetzen gemäß aktueller Aufteilung für die entsprechenden Zwecke und die künftige Fortschreibung neu zu regeln (durch Fixierung im ÖPNVG LSA oder durch ein entsprechendes Landesfördergesetz).

Jahr	Zuweisungen des Bundes an das Land Sachsen-Anhalt	Zuweisung des Landes an die ÖSPV-Aufgabenträger gemäß § 8 ÖPNVG LSA
2018	428.691.381,99 €	48.841.316,59 €
2019	423.157.305,29 €	48.210.812,68 €
2020	417.276.514,09 €	47.540.807,18 €
2021	411.046.911,44 €	46.831.061,17 €
2022	411.456.252,59 €	46.877.697,90 €
2023	411.747.150,81 €	46.910.840,27 €
2024	411.915.209,55 €	46.929.987,41 €
2025	411.946.518,99 €	46.933.554,53 €
2026	413.356.357,24 €	47.094.179,07 €
2027	414.683.478,98 €	47.245.379,62 €
2028	415.914.539,89 €	47.385.635,85 €
2029	417.065.649,68 €	47.516.783,15 €
2030	418.123.443,12 €	47.637.298,81 €
2031	425.649.665,10 €	48.494.770,18 €

Tabelle T - 12: Entwicklung Regionalisierungsmittel 2018 – 2031

Zur Unterstützung kommunaler Aufgabenträger oder anderer Zuwendungsempfänger für ÖPNV-relevante Maßnahmen hat das Land Sachsen-Anhalt unterschiedliche Förderprogramme aufgelegt, um die steigenden Anforderungen und Erwartungen der Bevölkerung an Umfang und Qualität der Mobilitätsdienstleistungen erfüllen zu können bzw. dazu beizutragen. Die Förderprogramme werden durch die NASA GmbH betreut.

Folgende für den ÖSPV relevante Förderprogramme werden aktuell ausgelegt:

- ÖSPV im Landesnetz (Einrichtung qualitativ hochwertiger Landeslinien im Busverkehr),
- Haltestellenprogramm (barrierefreier Neu- und Umbau von Haltestellen),
- Schnittstellenprogramm (Neu- und Umbau von Bahnhofsumfeldern, Busbahnhöfen, Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen).

Der Betrieb von ÖPNV-Leistungen ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge im Regelfall nicht kostendeckend zu betreiben, auch nicht bei Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehr und Schwerbehindertenbeförderung (Fahrgeldsurrogate). Ein den Anforderungen genügender ÖPNV ist und bleibt somit absehbar auf öffentliche Mittel angewiesen.

Bei der Planung und Organisation des ÖPNV gelten die Prinzipien von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes. Dabei besteht die Anforderung an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich, mögliche Effizienzpotenziale weiterhin konsequent zu nutzen und ggf. Möglichkeiten der Verbesserung der Effizienz zu prüfen. Ziel ist dabei die Sicherung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV- Gesamtsystems. Um das derzeitige Fundament der ÖPNV-Finanzierung in Sachsen-Anhalt im Rahmen der Entwicklung der Mittelzuweisungen (siehe Tabelle T-15) zu sichern und die Position des Landes bei zukünftigen Revisionsverhandlungen zu stärken, ist es in der Perspektive bis 2031 landesweit gleichermaßen erforderlich,

- Kosten zu senken,
- Einnahmen zu erhöhen sowie
- Angebot und Nachfrage zu erhöhen.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung A - 1: Altersstruktur im Landkreis Wittenberg 2020 [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt] .....	19
Abbildung A - 2: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt] .....	20
Abbildung A - 3: Bevölkerungsentwicklung [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt] ...	21
Abbildung A - 4: PKW-Verfügbarkeit im Landkreis Wittenberg [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt] .....	21
Abbildung A - 5: Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs .....	66

## Tabellenverzeichnis

Tabelle T - 1: Bodenfläche Sachsen-Anhalt nach Kreisen (Stand: 31.12.2021) [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt] .....	17
Tabelle T - 2: Bevölkerung Sachsen-Anhalt nach Kreisen (Stand 31.12.2021) [Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt] .....	18
Tabelle T - 3: SPNV-und Eisenbahnlinien im Landkreis Wittenberg.....	25
Tabelle T - 4: ÖSPV-Linien im Landkreis Wittenberg .....	28
Tabelle T - 5: Kategorisierung des Liniennetzes .....	49
Tabelle T - 6: Erschließungskorridore und Achsen für das ÖPNV-Netz Landkreis Wittenberg.....	52
Tabelle T - 7: Kategorie 1 Haltestellen.....	63
Tabelle T - 8: Kategorie 2 Haltestellen .....	63
Tabelle T - 9: Kategorie 3 Haltestellen .....	64
Tabelle T - 10: Fahrgastinformationen .....	64
Tabelle T - 11: aktuell gültige Tariftabelle Landkreis Wittenberg.....	71
Tabelle T - 12: Entwicklung Regionalisierungsmittel 2018 – 2031.....	77

## Kartenverzeichnis

Karte K - 1: Übersichtskarte Landkreis Wittenberg mit Darstellung der zentralen Orte [Quelle: Landkreis Wittenberg].....	16
Karte K - 2: Ein- und Auspendler Landkreis Wittenberg [Quelle: Pendleratlas 2022].....	22
Karte K - 3: Schulstandorte Landkreis Wittenberg [Quelle: Schulentwicklungsplan des Landkreises Wittenberg 2022/23 – 2026/27].....	30
Karte K - 4: Einwohner statistische Bezirke (Kernbereich), Stand 31.12.2019 .....	33
Karte K - 5: Einwohner – Wittenberg mit Umland.....	36
Karte K - 6: Einwohner – Coswig mit Umland .....	38
Karte K - 7: Einwohner – Zahna-Elster mit Umland.....	40
Karte K - 8: Einwohner – Jessen und Annaburg.....	43
Karte K - 9: Einwohner – Kemberg, Bad Schmiedeberg, Gräfenhainichen, Oranienbaum-Wörlitz..	46

## Abkürzungsverzeichnis

### **A**

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Aufgabenträger
AV	allgemeine Vorschriften

### **B**

B+R	Bike and Ride
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

### **D**

DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation

### **E**

EG	Europäische Gemeinschaft
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft

### **G**

GVBl. LSA	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Sachsen-Anhalt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

### **H**

HB	Hochboden
HVZ	Hauptverkehrszeit

### **I**

IC	Intercity
ICE	Intercity-Express

INSA Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt

ITF Integraler Taktfahrplan

IV Individualverkehr

## **K**

KBS Kursbuchstrecke

## **L**

LK Landkreis

LK WB Landkreis Wittenberg

LKW Lastkraftwagen

LROP Landesraumordnungsprogramm

LSA Lichtsignalanlage

LSS Lichtsignalsteuerung (Ampelbeeinflussung)

## **M**

MDSB Mitteldeutsches S-Bahn-Netz

MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund

MIV Motorisierter Individualverkehr

Modal Split Anteilige Nutzung von Verkehrsmitteln

## **N**

NASA Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

NVP Nahverkehrsplan

## **O**

ÖDA Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr (inkl. ÖSPV und SPNV)

ÖPNVG LSA Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt

ÖSPV Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

## **P**

P+R Park und Ride

PBefG Personenbeförderungsgesetz

PKW            Personenkraftwagen

**Q**

QR            Quick Response Code

**R**

RB            Regionalbahn

RE            Regionalexpress

RegG        Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs

RegMittel   Regionalisierungsmittel

RROP        Regionales Raumordnungsprogramm

**S**

SGB        Sozialgesetzbuch

SPV        Schienenpersonenverkehr

SPNV       Schienenpersonennahverkehr

**V**

VCD        Verkehrsclub Deutschland

VDV        Verkehrsverband Deutscher Verkehrsunternehmen

VO        Verordnung

VU        Verkehrsunternehmen

**Z**

ZOB        Zentraler Omnibus Bahnhof



# LANDKREIS WITTENBERG



© Adobe Stock - 137829334, 384844730, © Aileen Hilgers

**WO ZUKUNFT  
GESCHICHTE HAT**