



Muldentalkreis

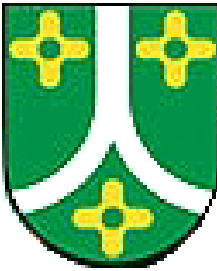


Nahverkehrsplan 2006 bis 2011

Muldentalkreis

Nahverkehrsplan 2006 - 2011

Auftraggeber:



Landratsamt Muldentalkreis
Kreisentwicklungsamt
Karl-Marx-Straße 22
04668 Grimma

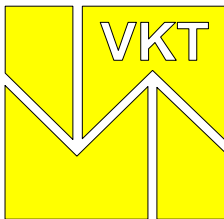
Telefon: +49 3437 984-750
Fax: +49 3437 984-99750
E-Mail: rolf.loecher@muldentalkreis.de

www.muldentalkreis.de

Ansprechpartner:

Herr Dipl.-Ing. Rolf Löcher

Auftragnehmer:



Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
Bernhardstraße 37
01187 Dresden

Telefon: +49 351 43639-0
Fax: +49 351 43639-19
E-Mail: dresden@vkt-gmbh.de

www.vkt-gmbh.de

Bearbeitung:

Herr Dipl.-Ing. Christoph Sommer (Projektleitung)
Herr Dipl.-Ing. Thomas Klipphahn
Frau Katrin Reber

Grimma, Dresden im September 2006



INHALTSVERZEICHNIS		SEITE
Einleitung		
Vorgehensweise		
TEIL A: NAHVERKEHRSPLAN		
A 1	Rahmenvorgaben	11
A 1.1	Gesetzlicher Rahmen	11
A 1.2	Übergeordnete Planungsebenen	11
A 1.3	Organisationsstruktur und Zuständigkeiten	12
A 2	Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis	14
A 2.1	Verkehrs- und raumstrukturelle Grundsätze	14
A 2.2	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	15
A 2.3	Straßengebundener ÖPNV	15
A 2.4	Tarif	16
A 3	Anforderungsprofil	16
A 3.1	Raumkategorien	16
A 3.2	ÖPNV-Netzebenen	18
A 3.3	ÖPNV-Mindeststandards	21
A 3.3.1	Erschließung	21
A 3.3.2	Verbindung	24
A 3.3.3	Bedienung	25
A 3.3.4	Verknüpfung	26
A 3.4	Schülerbeförderung	27
A 3.5	Behindertengerechte Gestaltung	28
A 3.6	Ausstattungsmerkmale der Zugangsstellen	29
A 3.7	Qualitätsstandards	30
A 4	Angebotskonzeption	31
A 4.1	Grundnetz	31
A 4.1.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – Grundnetz 1. Ordnung	31
A 4.1.2	Regionalbusverkehr – Grundnetz 2. Ordnung	32



A 4.2	Ergänzungsnetz	35
A 4.3	Zusammenfassung der Maßnahmen im Grundnetz und im Ergänzungsnetz	41
A 4.4	Schülerverkehr	42
A 4.5	Verknüpfungspunkte	43
A 4.6	Flexible ÖPNV-Angebote	44
A 5	Finanzierung	48
A 5.1	Rahmenbedingungen	48
A 5.2	Abschätzung der finanziellen Auswirkungen der Konzeptumsetzung	49
A 5.3	Finanzbedarf des ÖPNV	50
A 6	Ausblick	51
A 6.1	Umsetzung des Angebotskonzepts	51
A 6.2	Handlungsbedarf	51

TEIL B ERLÄUTERUNGEN ZUM NAHVERKEHRSPLAN

B 1	Zustandsanalyse	53
B 1.1	Raum- und Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	53
B 1.1.1	Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen	53
B 1.1.2	Bevölkerungsstruktur	55
B 1.1.3	Beschäftigung	58
B 1.1.4	Schulstandorte und Ausbildungsplätze	58
B 1.1.5	Motorisierung	61
B 1.2	Verkehrsangebot	63
B 1.2.1	Unternehmensstruktur	63
B 1.2.2	Verkehrsangebot SPNV	64
B 1.2.3	Verkehrsangebot regionaler und städtischer Busverkehr	65
B 1.2.4	Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte	67
B 1.3	Verkehrsnachfrage im ÖPNV	67
B 1.3.1	Ausbildungsverkehr	67
B 1.3.2	Gesamtverkehrsnachfrage	71



B 1.4	ÖPNV-Finanzierung	72
B 1.5	Tarifstruktur	72
B 1.6	Bewertung des derzeitigen Zustandes	73
B 2	Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen	77
B 2.1	Bevölkerungsstruktur	77
B 2.2	Schulstandorte	79
B 2.3	Vorliegende Planungen	80

TEIL C ANHÖRUNG

C 1	Anhörung und Abwägung	82
------------	------------------------------	-----------

Bilderverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Anlagenverzeichnis

**ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

Abkürzung	Bezeichnung
B+R	Bike und Ride
Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
DB AG	Deutsche Bahn AG
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVA	Elektronische Fahrplan- und Verkehrsauskunft
GU	Grundzentrum
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MTL	Muldentalkreis
MZ	Mittelzentrum
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV Gesetz
OT	Ortsteil
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
Schwbg	Schwerbehindertengesetz
SEV	Schienenersatzverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VKT	Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
VÖV	Verband Öffentlicher Verkehrsunternehmen
VU	Verkehrsunternehmen
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig



Einleitung

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG §8 (3)) und das ÖPNV-Gesetz des Freistaates Sachsen (§5 (1)) schreiben die Erstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) für die Nahverkehrsräume vor.

Der **NVP** für den Muldentalkreis wurde **erstmalig 1997 aufgestellt** und im Jahr 1998 für den westlichen Teil des Landkreises fortgeschrieben und konkretisiert.

Im Jahr 2002 erfolgte die Erarbeitung eines integrierten ÖPNV-Konzeptes für den Landkreis. Nach der Auflösung des Zweckverbandes ÖPNV Mittleres Muldenal zum 31.12.2001 und der damit verbundenen Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch den Landkreis bildete die Ableitung von Maßnahmen zur Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen und effizienten Schülerverkehrs im Landkreis den zentralen Inhalt dieses Konzeptes.

Seit der letzten Fortschreibung des NVP und der Erarbeitung des oben genannten integrierten ÖPNV-Konzeptes sind 8 bzw. 4 Jahre vergangen, in denen sich die **Rahmenbedingungen für den ÖPNV deutlich verändert** haben bzw. aus denen neue Kenntnisse zur Entwicklung der Rahmenbedingungen für die nächsten Jahre vorliegen. In diesem Zusammenhang ist vor allem der am 01.08.2004 vollzogene **Beitritt des Muldentalkreises zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV)** und die prognostizierte **demografische Entwicklung** zu nennen. Etwa 80% der ÖPNV-Fahrgäste im straßengebundenen ÖPNV sind Schüler und Auszubildende. Der Rückgang der Schülerzahlen in den vergangenen Jahren und die damit verbundene Schließung zahlreicher Schulstandorte hat die Entwicklung des ÖPNV-Angebotes im Muldentalkreis in den letzten Jahren maßgeblich geprägt.

Die Fortschreibung des NVP erfolgt nun mit der **Gültigkeit ab 2006**. Sie ist zeitlich nicht befristet, dennoch auf einen Zielhorizont von 5 Jahren ausgerichtet. Im Jahr 2010 ist spätestens zu prüfen, ob der Nahverkehrsplan erneut fortgeschrieben werden muss.

Für die nächsten Jahre wird mit dem NVP der **Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV** vorgegeben. Unter Berücksichtigung des aktuellen Rechtsrahmens soll der NVP die Grundlage u.a. für die laufende Betriebs- und Finanzplanung bilden (**vgl. Bild 1**).

Damit ist der NVP eine wichtige und nach Absicht des Gesetzgebers verbindliche Entscheidungsgrundlage für alle Einzelentscheidungen in der Zuständigkeit des Landkreises, die den ÖPNV betreffen.

Dazu enthält der NVP Angaben zu Bedienungshäufigkeiten, Mindeststandards für Qualität und Ausstattung der Verkehre und zu verkehrlichen Infrastrukturen.

Die im NVP detailliert dargestellten Mindeststandards dienen im Vorgriff auf die zu erwartende weitere Liberalisierung des Verkehrsmarktes als eine Grundlage für zukünftig erforderliche Ausschreibungen von Verkehrsleistungen.

Im erarbeiteten Maßnahmenkonzept sind die mittelfristigen Ziele für die Entwicklung des ÖPNV im Muldentalkreis vorgegeben. Zu den wichtigsten Zielen gehören die Beibehaltung und künftige **Sicherstellung des hohen Niveaus der Schülerbeförderung** im Landkreis, die **Vertaktung** der bestehenden Angebote auf den Hauptachsen der Verkehrsnachfrage im regionalen Busverkehr, eine verbesserte **Vernetzung** der einzelnen Verkehrsträger



untereinander und die **Stärkung der Schienenachsen** im Landkreis mit dem Ziel, diese auch langfristig zu erhalten.

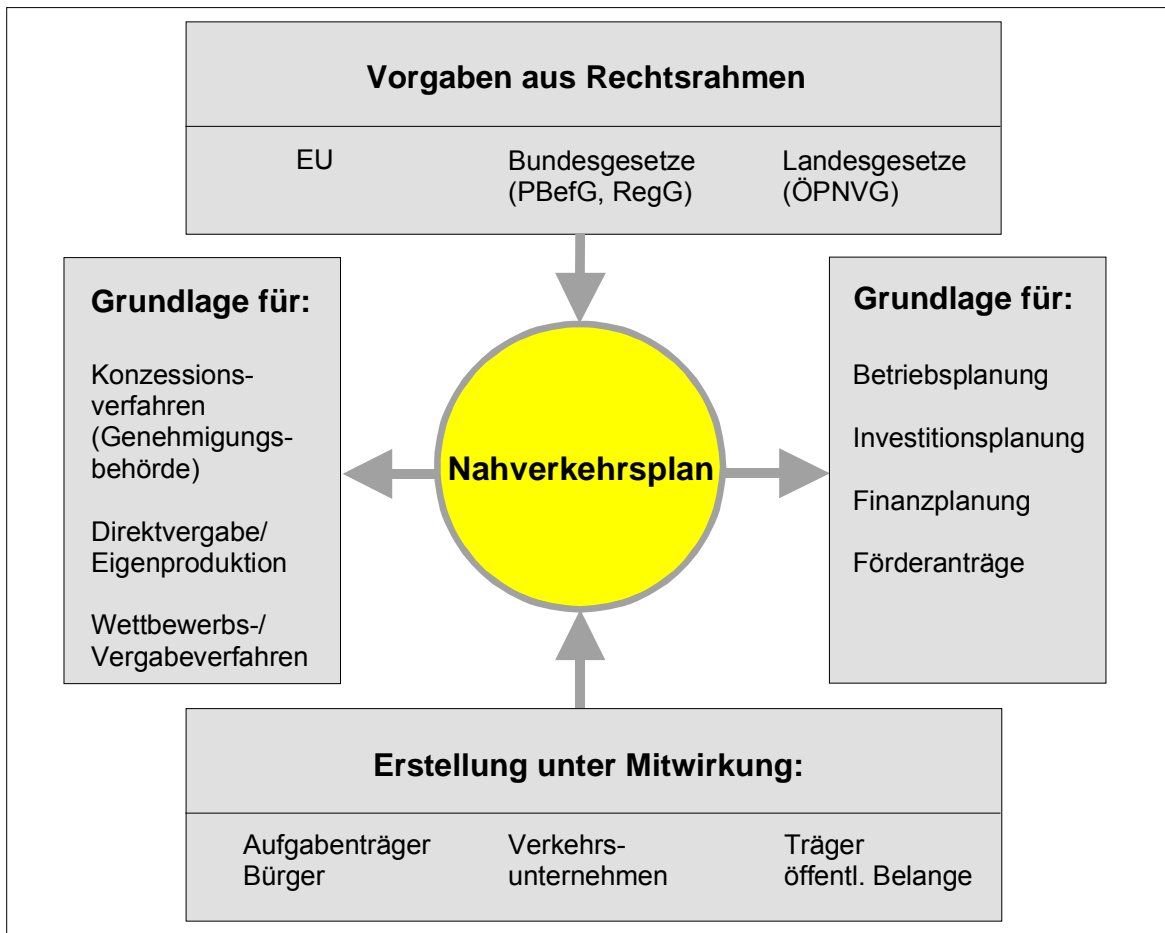


Bild 1: Funktion des NVP

Die **Umsetzung** der im ÖPNV-Konzept enthaltenen Maßnahmen soll in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und anderen Verantwortlichen unter der **Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten** innerhalb des Zielhorizonts bis 2011 erfolgen.



Vorgehensweise

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans behandelt folgende Arbeitsschwerpunkte:

- **Zustandsanalyse** der Raum-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur, des vorhandenen ÖPNV-Verkehrsangebotes, der derzeitigen Verkehrsnachfrage und der derzeitigen Finanzierung des ÖPNV
- **Bewertung** des derzeitigen Zustandes
- **Entwicklung der Rahmenbedingungen** (Bevölkerungsentwicklung, Mobilitätsentwicklung, Kostenstrukturen und ÖPNV-Wettbewerb)
- Definition der Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis (**Anforderungsprofil**)
- Ableitung von Maßnahmen zur Umsetzung des Anforderungsprofils (**ÖPNV-Konzept**)
- Darstellung des Finanzbedarfs des Landkreises (**Finanzierungskonzept**) sowie
- Ableitung des **Handlungsbedarfs**

Die Ergebnisse dieser Arbeitsschwerpunkte werden in **zwei Teilen** dargestellt. Im **Teil A**, dem **Nahverkehrsplan** erhält der Leser eine kompakte Übersicht über die wesentlichen Ergebnisse zur künftigen Entwicklung des ÖPNV im Muldentalkreis, d.h. notwendige Informationen zum **Anforderungsprofil**, zum **ÖPNV-Konzept**, zum **Finanzierungskonzept** und zum **Handlungsbedarf**.

In **Teil B** sind die notwendigen **Grundlagen** für die im Teil A abgeleiteten und dargestellten Ergebnisse zusammengefasst erläutert. Dies betrifft die Zustandsanalyse, die Bewertung des derzeitigen Zustandes sowie die Prognose zur Entwicklung der wesentlichen Rahmenbedingungen.

Die Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Verkehrsnachfrage im Landkreis baut auf einem - durch den MDV für die Erarbeitung des NVP zur Verfügung gestellten - Ausschnitt aus einem verbundweiten Verkehrsmodell auf. Auf diese Weise ist eine **hohe Kompatibilität** der Aussagen des NVP mit den Planungen auf Verbundebene gewährleistet.

Die Erstellung von Linienbündeln (PBefG §9 Abs.2) ist nicht Bestandteil dieses Nahverkehrsplans. In Abstimmung mit dem Aufgabenträger soll über die Bildung von Linienbündeln zu einem späteren Zeitpunkt beraten und entschieden werden.

In die Erarbeitung des NVP wurden Vertreter folgender Unternehmen und Institutionen im Rahmen von Arbeitskreissitzungen einbezogen:

- MDV und ZVNL
- im Landkreis ansässige Verkehrsunternehmen
- Kreisverwaltung des Muldentalkreises
- Fraktionen der im Kreistag des Landkreises vertretenen politischen Parteien
- Regionaler Planungsverband Westsachsen



Teil A

Nahverkehrsplan



A 1 Rahmenvorgaben

A 1.1 Gesetzlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14.12.1995, rechtsbereinigt mit Stand vom 26.06.2004, bildet die wesentliche Grundlage für die Bestimmung der Aufgabenträgerschaft und die Erarbeitung der Nahverkehrspläne auf Landesebene. Danach ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte, abweichend davon ist die Aufgabe im Schienenpersonennahverkehr kommunalen Zusammenschlüssen für die im Gesetz definierten Nahverkehrsräume übertragen. Der Muldentalkreis ist Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße, der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) ist der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Der Muldentalkreis ist Mitglied im ZVNL.

Der Nahverkehrsplan wurde in der Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 27.12.1993 eingeführt, um die Berücksichtigung kommunaler Belange bei der Ausgestaltung und Genehmigung von Linienverkehren des Öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten.

Auf europäischer Ebene ist die EG-Verordnung 1191/69 von Bedeutung. Mit dem Ziel einer weiteren Liberalisierung des Verkehrsmarktes, u.a. durch Ausweitung der Ausschreibungspflicht wird diese Verordnung derzeit neu gefasst. Die Inhalte dieser neuen Verordnung liegen noch nicht endgültig fest, nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand ist jedoch damit zu rechnen, dass künftig Verkehrsleistungen vermehrt öffentlich ausgeschrieben müssen, soweit sie nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden.

A 1.2 Übergeordnete Planungsebenen

Die in der Landesplanung des Freistaates Sachsen und im Regionalplan des Regionalen Planungsverbandes Westsachsen definierten Grundsätze und Ziele der Raumordnung sind im Nahverkehrsplan (NVP) zu berücksichtigen. Der Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen wurde im Jahr 2003 fortgeschrieben und trat mit der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über den LEP Sachsen vom 16.12.2003 in Kraft.

Der Regionalplan Westsachsen ist seit dem 20.12.2001 verbindlich und auf einen Planungszeitraum von ca. 10 Jahren ausgerichtet. Der Regionalplan wird gegenwärtig fortgeschrieben. Hierzu liegt ein Entwurf für das Verfahren nach § 6, Absatz 1 SächsLPIG vor. Für die Beschreibung der Raumstruktur des Muldentalkreises wurde auf diesen Entwurf mit Stand Juli 2005 zurückgegriffen.

Eine weitere wichtige Grundlage für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes für den Muldentalkreis bildet der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Leipzig. Der gültige NVP des ZVNL mit Stand vom November 2000 wird seit Anfang des Jahres 2006 fortgeschrieben. Die Fortschreibung des NVP für den ZVNL befindet sich noch in einem frühen Planungsstadium, so dass der gültige NVP vom November 2000 die Grundlage für den NVP des Muldentalkreises darstellt.



Zu berücksichtigen ist außerdem der Fachliche Entwicklungsplan Verkehr (FEV) des Freistaates Sachsen (Verordnung vom 27.08.1999). Der FEV formuliert ein Leitbild und Grundsätze zur Verkehrsentwicklung, die dem Öffentlichen Personennahverkehr eine besondere Bedeutung beimessen. Unter anderem wird im FEV formuliert, die Integration des SPNV in das Gesamtsystem dem ÖPNV zu intensivieren. Zur Verknüpfung von schienen- und straßengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln sollen Übergangsstellen geplant werden, die sich u.a. durch kurze und sichere Umsteigewege und eine funktionsgerechte Ausstattung auszeichnen. Durch Abstimmung der Fahrpläne sollen die Wartezeiten zwischen den Systemen minimiert werden. Konkurrierende Verkehre innerhalb des ÖPNV sind zu überprüfen.

A 1.3 Organisationsstruktur und Zuständigkeiten

Der **Muldentalkreis ist Aufgabenträger** für den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis und in dieser Funktion **Gesellschafter des MDV** sowie **Verbandsmitglied des ZVNL (vgl. Bild 2)**. Zum Verbundgebiet des MDV gehören der Muldentalkreis, die sächsischen Landkreise Döbeln, Torgau-Oschatz, Delitzsch und Leipziger Land, die kreisfreien Städte Leipzig und Halle, die anhaltinischen Landkreise Saalkreis, Merseburg-Querfurt, Weißenfels und Burgenlandkreis sowie als jüngstes Mitglied seit Sommer 2005 der thüringische Landkreis Altenburger Land (vgl. Bild 3). An der Verbundgesellschaft sind die genannten Gebietskörperschaften mit 51% und die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen (VU) mit 49% beteiligt. Im Muldentalkreis betrifft dies die im Landkreis ansässigen VU Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH (PVM), das Omnibus-Reiseunternehmen Naundorf, die Vetter Reisen GmbH, den Omnibus-nahverkehr Runge, das Bus- und Reiseunternehmen Ludwig sowie das Reise- und Omnibusunternehmen Volker Kaltoven. Der MDV ist entsprechend dem zwischen den Aufgabenträgern und der Verbundgesellschaft geschlossenen Grundvertrag bspw. verantwortlich für den Verbundtarif, den Verbundfahrplan, die Erfassung und Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.

Seit dem 01.08.2001 gilt im MDV der Verbundtarif. Durchtarifizierungsverluste der VU werden mit Unterstützung der Bundesländer von den Aufgabenträgern übernommen.

Aufgabenträger für den SPNV ist seit Dezember 1998 der ZVNL. Dem ZVNL gehören die o.g. sächsischen Gebietskörperschaften an, im Freistaat Sachsen ist somit der gesamte Bereich des Zweckverbandes durch den MDV abgedeckt. Einen Teil der Aufgaben hat der ZVNL dem MDV im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages übertragen.

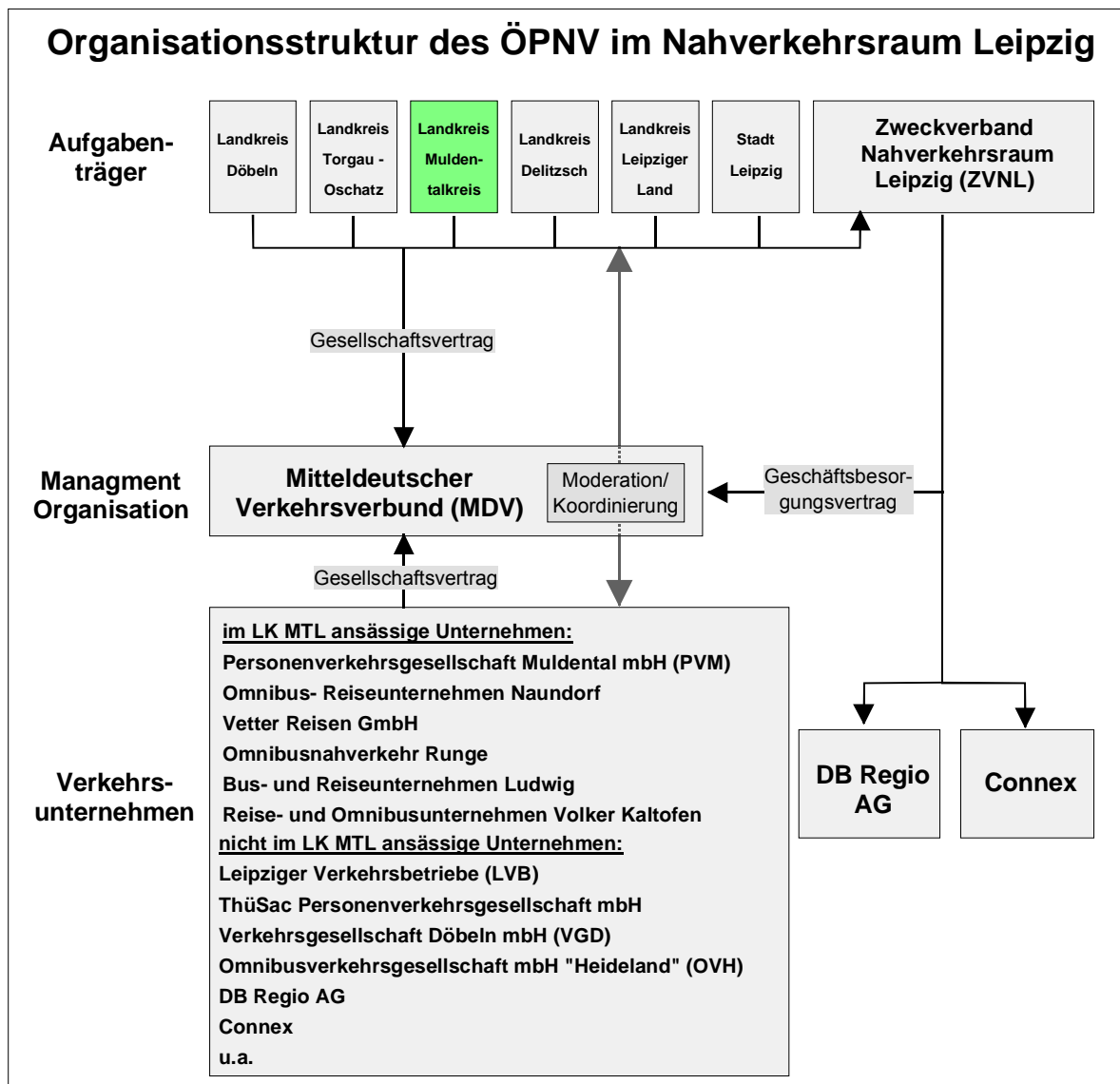


Bild 2: Organisationsstruktur des ÖPNV im Nahverkehrsraum Leipzig

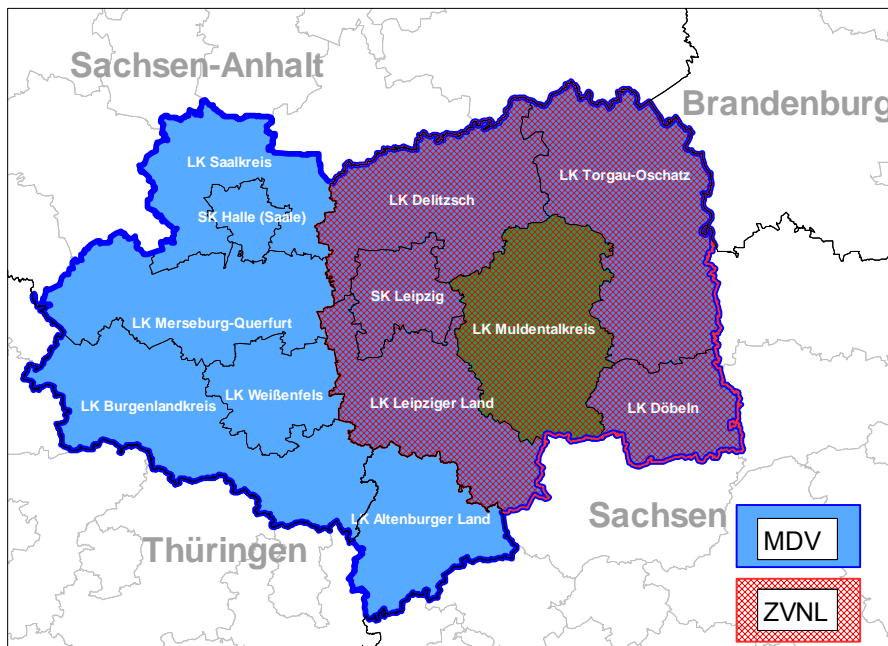


Bild 3: Verbundgebiet des MDV und Verbandsgebiet des ZVNL

A 2 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis

A 2.1 Verkehrs- und raumstrukturelle Grundsätze

- 1) Als Aufgabe der Daseinsvorsorge werden alle Gemeinden im Landkreis nachfrageorientiert an das ÖPNV-Netz angebunden. In nachfrageschwachen Verkehrszeiten und Verkehrsräumen dient hierzu auch der verstärkte Einsatz alternativer ÖPNV-Bedienformen.
- 2) Die Mittel- und Grundzentren des Landkreises sind als Ziel- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV auszubilden, wobei innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche die Bedienung auf die Versorgungs- und Siedlungskerne der zentralen Orte ausgerichtet werden.
- 3) Die Sicherung der Schülerbeförderung bildet ein wesentliches Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis.
- 4) Das integrierte ÖPNV-System des Landkreises ist unter Einbeziehung aller Verkehrsarten bspw. durch den weiteren Ausbau von P+R- sowie B+R-Angeboten intermodal zu stärken.
- 5) Die Bedienung der Relationen vom Oberzentrum Leipzig zu den Mittelzentren Wurzen und Grimma auf den überregionalen Verbindungsachsen ist durch ein attraktives und vertaktetes SPNV-Angebot beizubehalten.
- 6) Auf den Verbindungen zwischen den Mittelzentren des Muldentalkreises und den Mittelzentren der benachbarten Landkreise wird – sofern kein SPNV-Angebot besteht – eine nachfrageorientierte Bedienung durch den straßengebundenen ÖPNV erhalten bzw. geschaffen.



- 7) In Siedlungsgebieten mit Zugangsstellen zum SPNV werden bei Eignung und Bedarf im Rahmen der Bauleitplanung Bauflächen oder Baugebiete so ausgewiesen, dass durch die lagemäßige Zuordnung dieser Flächen oder Gebiete zu den Zugangsstellen des SPNV eine ökologisch verträgliche und eine verkehrlich ökonomische Erschließung gesichert ist.
- 8) Zur Stärkung grundzentraler Verbünde entsprechend den Zielen des Regionalplanes Westsachsen wird zwischen den entsprechenden Orten eine bedarfsgerechte und vertaktete ÖPNV-Bedienung angeboten.
- 9) Das Liniennetz des straßengebundenen ÖPNV wird auf die Netz- und Fahrplanstruktur des SPNV im Landkreis unter Vermeidung von Parallelverkehren ausgerichtet.
- 10) Bedeutsame Erholungsgebiete und Tourismuspotenziale im Landkreis werden in das Netz des ÖPNV eingebunden.
- 11) Die Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere von Frauen, sowie die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen werden beim Aus- oder Neubau von ÖPNV-Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt.
- 12) Für die Nutzung des ÖPNV soll eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für behinderte und andere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erzielt werden.

A 2.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- 13) Der SPNV bildet das Rückrat im ÖPNV-System des Landkreises und übernimmt die Verbindungsfunktion auf den wichtigen Relationen zwischen dem Oberzentrum Leipzig und den Mittelzentren des Landkreises.
- 14) Die derzeit vorhandenen SPNV-Zugangsstellen im Landkreis sollen langfristig erhalten bleiben. Hierzu ist die Stärkung des SPNV-Systems und seiner Zugangsstellen durch eine entsprechende Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV (Zubringerfunktion) und der weitere Ausbau von P+R- sowie B+R-Angeboten erforderlich.
- 15) Die Zugangsstellen des SPNV werden attraktiv gestaltet, d.h. die Haltepunkte sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den Bedürfnissen aller Fahrgäste entsprechen.

A 2.3 Straßengebundener ÖPNV

- 16) Der straßengebundene ÖPNV übernimmt im ÖPNV-System des Landkreises die Verbindungsfunktion auf Relationen, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden sowie die flächenhafte Erschließung des Landkreises.
- 17) Auf den Hauptrelationen des straßengebundenen ÖPNV wird eine vertaktete Bedienung angeboten.
- 18) Linienverkehre des straßengebundenen ÖPNV, die auf Grund ihres Linienverlaufs, ihrer Verknüpfung und der verkehrlichen Funktion als Parallelverkehre zum SPNV einzuordnen sind, werden unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit vermieden.



- 19) Die Zubringerfunktion des regionalen Busverkehrs zum SPNV wird durch eine verbesserte Fahrplanabstimmung zwischen beiden Systemen gestärkt.
- 20) Zur Schaffung eines integrierten ÖPNV-Angebotes im Landkreis werden die Stadtverkehre in Grimma und Wurzen nachfrageorientiert mit regional bedeutsamen Linien verknüpft.
- 21) In schwach nachgefragten Verkehrsräumen und Verkehrszeiten (in schwach besiedelten Regionen des Landkreises) ist die Einführung eines nachfrageorientierten ÖPNV mit alternativen Bedienformen unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten zu prüfen.
- 22) Sonderformen des straßengebundenen Linienverkehrs sowie der freigestellte Schülerverkehr sind nach Möglichkeit in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren bzw. sollen integriert bleiben.

A 2.4 Tarif

- 23) Alle Verkehrsleistungen des ÖPNV einschließlich des SPNV im Kreisgebiet sind zum Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) anzubieten.
- 24) Für alternative Bedienformen, die einen besonderen Service umfassen, können Tarifizuschläge erhoben werden.

A 3 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil nimmt im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes eine bedeutende Stellung ein. Es bildet die Grundlage für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrssystems, für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes im Landkreis sowie für die Ableitung konkreter Maßnahmen.

Im Anforderungsprofil legt der **Aufgabenträger** die grundsätzlichen Entwicklungsziele, die Mindeststandards der ÖPNV-Bedienung und die wesentlichen ÖPNV-Qualitätsmerkmale als Ziel- bzw. Soll-Zustand fest.

Die im Anforderungsprofil festgelegte „ausreichende“ bzw. „angemessene“ ÖPNV-Bedienung ermöglicht, die Vorstellungen des Aufgabenträgers klar zu formulieren. Dieses ist insbesondere für eine unternehmensunabhängige Betrachtung des Gesamtsystems ÖPNV von Bedeutung, um die Beziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eindeutig und transparent zu regeln.

Inwieweit vorhandene qualitative und quantitative Abweichungen vom definierten Anforderungsprofil auch einen Handlungsbedarf begründen, muss auf der Grundlage der konkreten Rahmenbedingungen und Prioritäten unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte im Einzelfall entschieden werden.

A 3.1 Raumkategorien

Eine wesentliche Grundlage für die Festlegung der ÖPNV-Mindeststandards bildet die Zuordnung der Städte und Gemeinden des Kreisgebietes (= 191 Verkehrszellen) zu fünf differenzierten Raumkategorien. Mit Hilfe dieser fünf unterschiedlichen Raumkategorien



können die Anforderungen an die ÖPNV-Leistung in unterschiedlichen Räumen hinreichend genau definiert werden.

Für die Zuordnung der einzelnen Verkehrszellen zu den Raumkategorien werden die verkehrlichen Auswirkungen raum- und stadtstruktureller Entwicklungen bewertet. Eingangsgrößen sind hierbei zunächst die verkehrsrelevanten Strukturdaten der einzelnen Teilräume, d.h.:

- Einwohner und Einwohnerdichte je Teilraum,
- Arbeitsplätze und Arbeitsplatzdichte je Teilraum,
- Verkaufsraumfläche und Verkaufsraumflächendichte je Teilraum und
- Ausbildungsplätze und Ausbildungsplatzdichte je Teilraum.

Zusätzlich zu diesen verkehrsrelevanten Strukturgrößen und den jeweiligen Dichten werden darüber hinaus die Zentralität und Funktionalität der einzelnen Teilräume bewertet. Die **Zentralität** beschreibt dabei die Lage eines Teilraumes innerhalb des zentral-örtlich gegliederten Raumes. Mit der **Funktionalität** des Teilraumes wird die verkehrliche Bedeutung berücksichtigt, die allein aus den Strukturgrößen und den Zentralitätsfunktionen nicht ableitbar ist. Dies betrifft beispielsweise Funktionen der Freizeit und der Kultur oder verkehrliche Funktionen (z.B. wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt) eines Teilraums.

Auf der Grundlage dieser Eingangsgrößen erfolgte die Zuordnung zu den fünf verschiedenen Raumkategorien. Die Raumkategorie steigt mit zunehmender quantitativer Bedeutung der Eingangsgrößen, d.h.: **Je höher die Raumkategorie ist, desto höher ist auch die erforderliche ÖPNV-Qualität.** Bei Raumkategorien gleicher Wertigkeit kann von einem vergleichbaren Verkehrsaufkommen und ähnlichen Verkehrsverflechtungen ausgegangen werden. Ein Vorteil dieser Systematik liegt in der vergleichsweise einfachen Einbindung der vorhandenen Stadt- und Raumstruktur, da der ökonomische und verkehrliche Erfolg des ÖPNV weitgehend von diesen Voraussetzungen abhängig ist.

Die Raumkategorien der Verkehrszellen des Muldentalkreises sind in **Bild 4** dargestellt. Die höchste Raumkategorie 5 und somit die höchste verkehrliche Bedeutung innerhalb des Muldentalkreises haben die Mittelzentren Wurzen und Grimma.

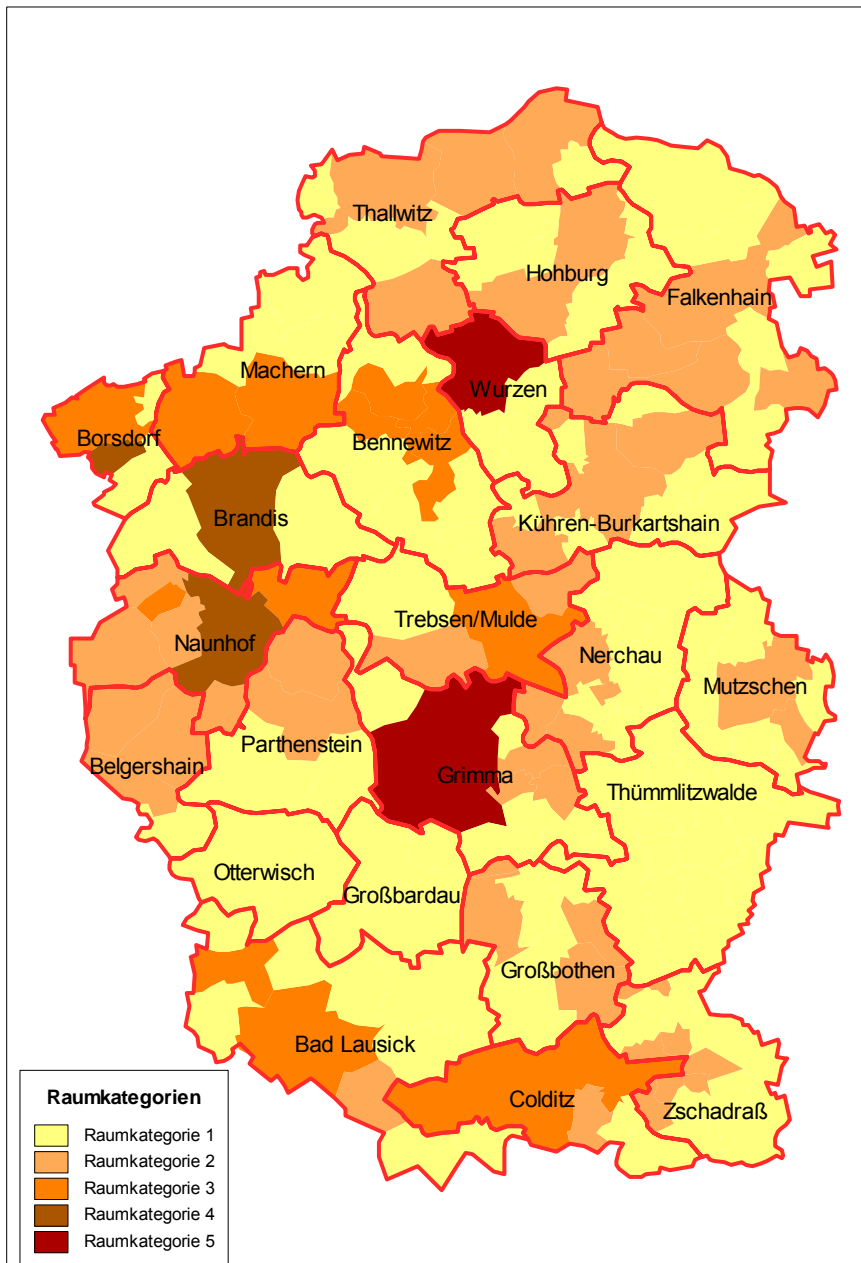


Bild 4: Raumkategorien im Muldentalkreis

A 3.2 ÖPNV-Netzebenen

Neben der Definition der Raumkategorien bildet die Festlegung der Netzebenen des ÖPNV-Systems eine weitere wesentliche Grundlage. Unterschieden werden hierbei vier Bedienungsebenen (vgl. Bild 5):

- **Grundnetz 1. Ordnung:** regionalbedeutsame Direktverbindungen als Rückgrat des ÖPNV-Systems im Kreisgebiet

Diese Ebene beinhaltet die Verbindungen zwischen den Orten höherer Zentralität (Oberzentrum, Mittelzentren) im SPNV.

- **Grundnetz 2. Ordnung:** regionale Direktverbindungen sowie ÖPNV-Angebote im lokalen Bereich

Diese Ebene beinhaltet die Verbindungen zwischen den Gemeinden und Orten höherer Zentralität, Stadtbussysteme und aufgewertete Regionalbuslinien auf nachfragestarken Relationen in der Region, insbesondere in Siedlungskorridoren abseits von Schienenstrecken.

- **Ergänzungsnetz:** ergänzendes Busliniennetz und Sonderverkehre
Diese Angebote sind i.d.R. nicht vertaktet und richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten (z.B. Schulzeiten).
- **Flexible Angebote:** bedarfsorientierte Betriebsformen in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen, den Linienverkehr ergänzend bzw. ersetzend

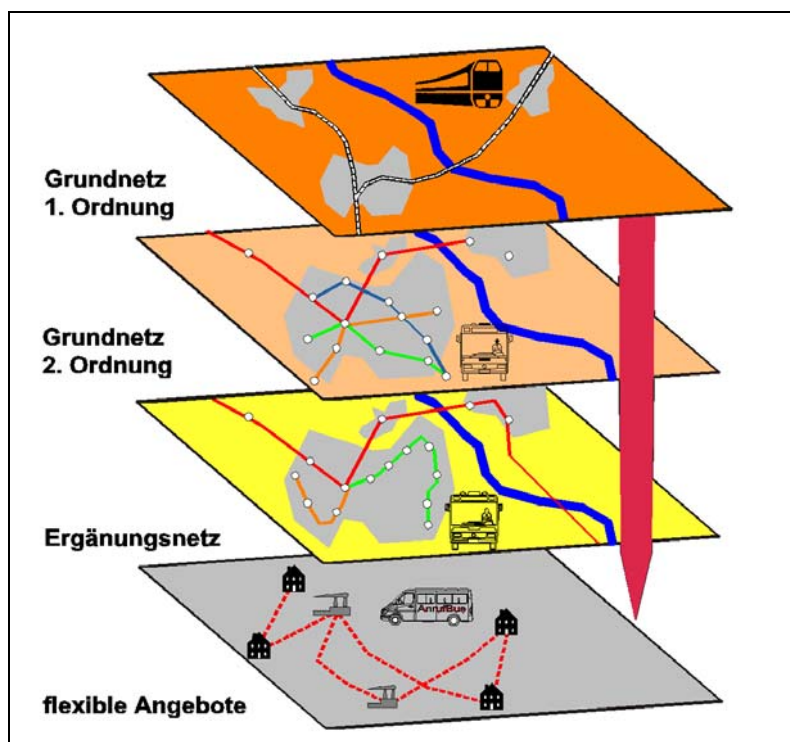


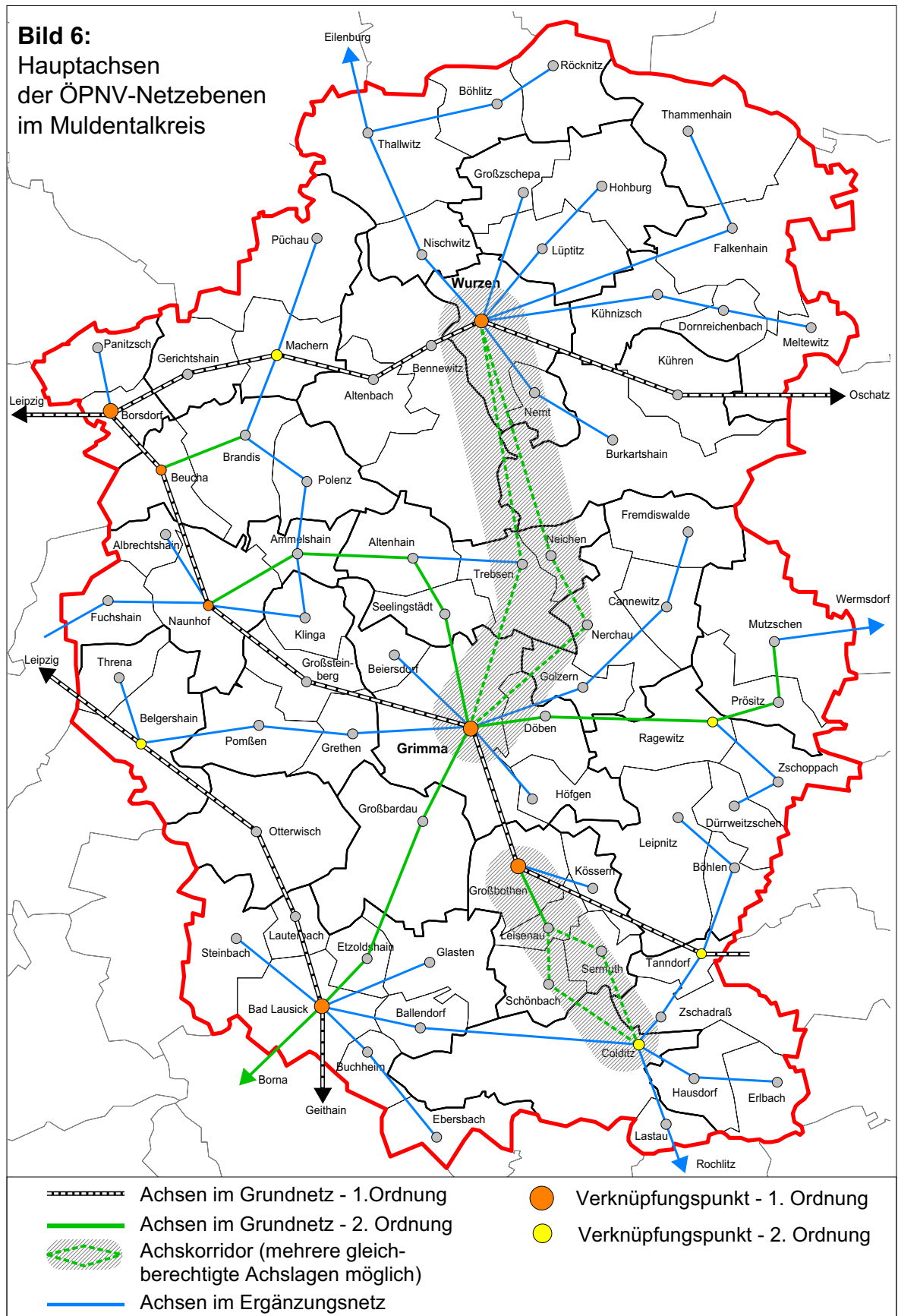
Bild 5: Netzebenen im ÖPNV-System des Muldentalkreises (schematisch)

Die vier Bedienungsebenen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktionen, dem Verkehrsmiteinsatz sowie dem Verkehrsangebot und werden räumlich und zeitlich miteinander verknüpft.

Aus der Überlagerung der definierten Raumkategorien, der Systemverfügbarkeit und der Analyse der Verkehrsströme im Muldentalkreis wurden die Hauptachsen des Grund- und Ergänzungsnetzes abgeleitet (vgl. Bild 6)



Bild 6:
Hauptachsen
der ÖPNV-Netzebenen
im Muldentalkreis





A 3.3 ÖPNV-Mindeststandards

A 3.3.1 Erschließung

Die ÖPNV- Erschließungsqualität wird durch die Mindeststandards für die **flächenhafte Erschließung**, die **räumliche Erschließung** (Haltestelleneinzugsbereiche) und durch die **Erschließungsschwerpunkte** definiert.

- **Flächenhafte Erschließung:**
Alle Flächen des Nahverkehrsraumes mit zusammenhängender Bebauung, welche **mehr als 200 Einwohner** oder eine entsprechende Anzahl von Berufseinspendlern und/oder Auszubildenden und/oder verkehrserzeugenden Einrichtungen (bspw. Krankenhäuser, Seniorenheime bzw. Freizeiteinrichtungen) **und** in Summe **mindestens 20 Einsteiger pro Werktag** (einschließlich Schülerverkehr) an den Haltestellen des Siedlungsgebietes aufweisen, sind durch den ÖPNV zu erschließen.
- Eine Fläche gilt dabei als erschlossen, wenn die in Abhängigkeit von der Raumkategorie (**vgl. Bild 4**) und vom Tageszeitraum in **Tab. 1** genannten Erschließungsgrade (entspricht dem Anteil der bebauten Fläche innerhalb der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche) erfüllt sind. Im Zeitraum zwischen 04.00 und 06.00 Uhr erfolgt eine bedarfsgerechte Erschließung.

Raumkategorie	Erschließungsgrad	
	Haupt- und Nebenverkehrszeit (HVZ und NVZ)*	Spätverkehrszeit (SVZ)*
Raumkategorie 1	40%	kein ÖV-Angebot
Raumkategorie 2	50%	kein ÖV-Angebot
Raumkategorie 3	60%	kein ÖV-Angebot
Raumkategorie 4	70%	kein ÖV-Angebot
Raumkategorie 5	80%	40%

*..... HVZ: 06.00 – 09.00 Uhr und 15.00 – 18.00 Uhr
NVZ: 09.00 – 15.00 Uhr und 18.00 – 20.00 Uhr; SVZ: ab 20.00 Uhr

Tab. 1: Mindeststandard für den Erschließungsgrad in Abhängigkeit von Raumkategorie und Tageszeit

Die festgelegte Grenze für zu erschließende Flächen im Nahverkehrsraum mit mehr als **200 Einwohnern** hat für die künftige ÖPNV-Erschließung im Muldentalkreis folgende **Konsequenz**: **Bild 7** zeigt die Siedlungsgebiete des Landkreises mit weniger als 200 Einwohnern¹, Stand 2004. Diese Gebiete sind derzeit unterschiedlich durch den ÖPNV erschlossen (**vgl. Bild 8**) und können, müssen jedoch außerhalb des Schülerverkehrs nicht durch den ÖPNV-Linienverkehr erschlossen werden.

¹ Quelle: Angaben der Gemeinden

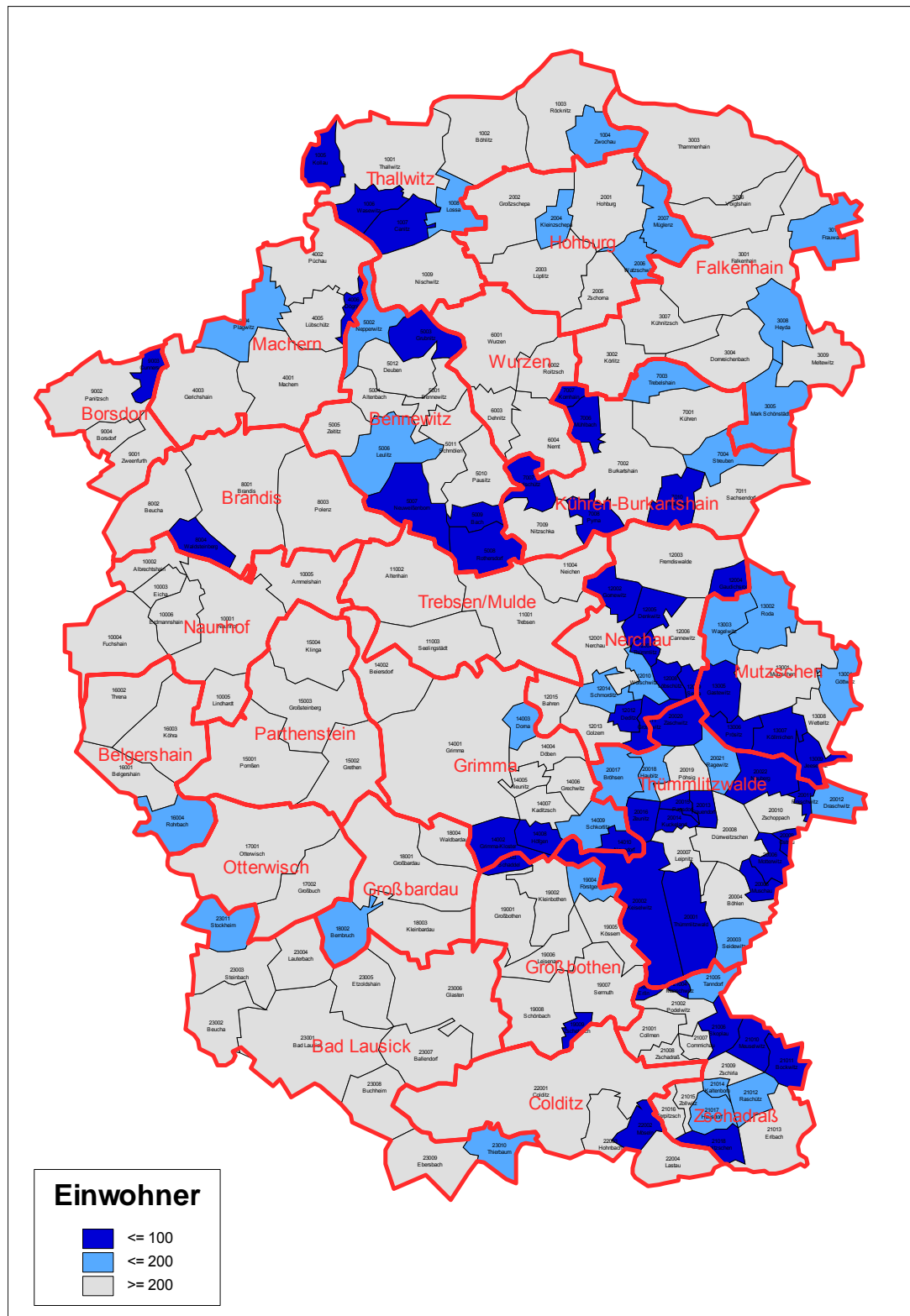


Bild 7: Verkehrszellen mit weniger als 200 Einwohnern (2004)

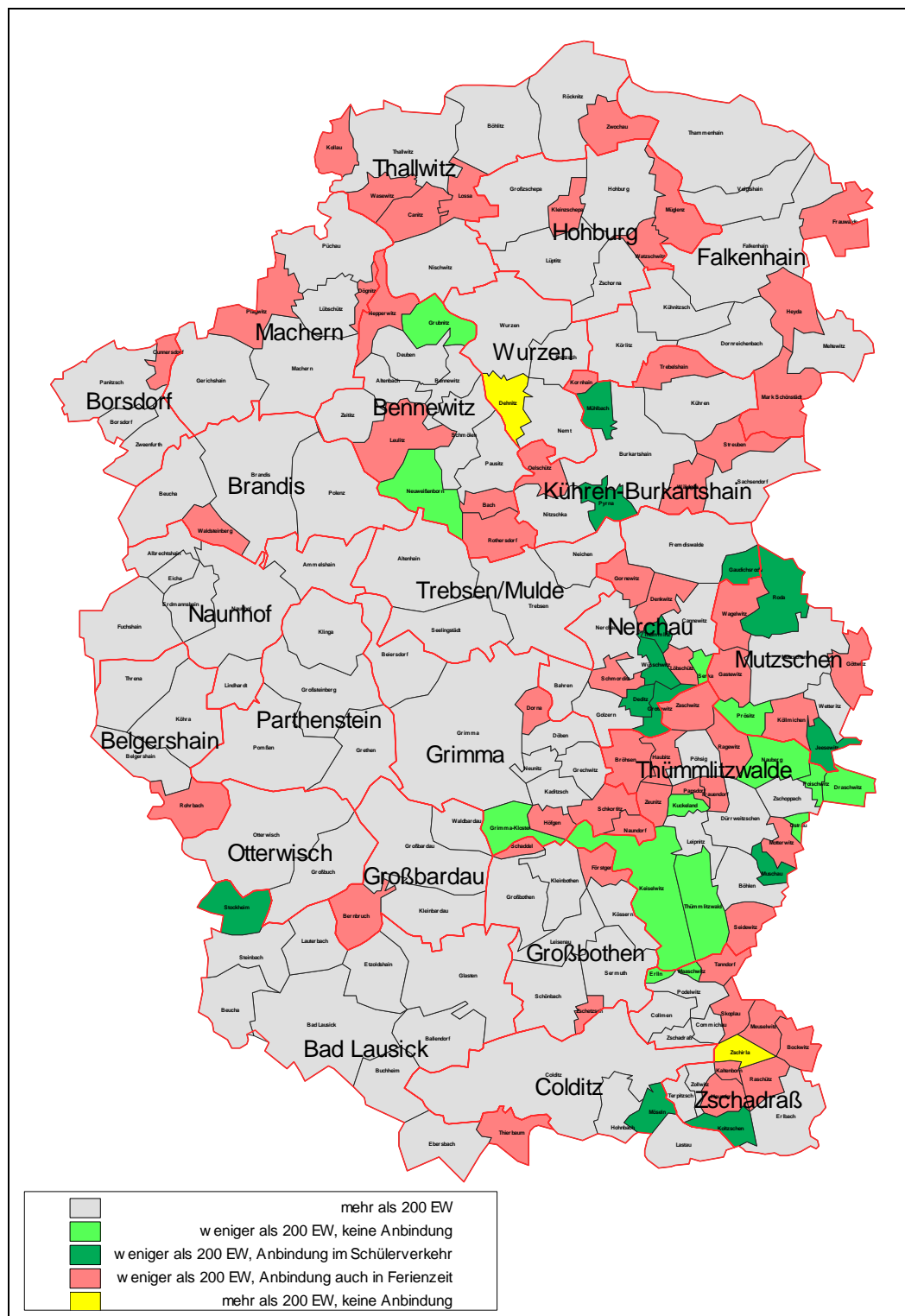


Bild 8: ÖPNV-Anbindung der Verkehrszellen mit weniger als 200 EW



- **Räumliche Erschließung:**
Die Planungsziele für die Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen in Abhängigkeit von der Raumkategorie und dem Verkehrsmittel sind **Tab. 2** zu entnehmen.

Raumkategorie	Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinienentfernung [m])	
	Bus	SPNV
Raumkategorie 1	500	1000
Raumkategorie 2	400	1000
Raumkategorie 3	400	1000
Raumkategorie 4	300	800
Raumkategorie 5	300	600

Tab. 2: Zumutbare Einzugsbereiche von Haltestellen im Muldentalkreis

- **Erschließungsschwerpunkte:**
Arbeitsplatz- und Ausbildungsplatzschwerpunkte, Schwerpunkte des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs, zentrale Einrichtungen (bspw. Krankenhäuser), sonstige überörtlich bedeutsame Ziele (Sportstätten, kulturelle Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen)

A 3.3.2 Verbindung

Die ÖPNV- Verbindungsqualität wird durch die Mindeststandards **Erreichbarkeit** und **Umsteigehäufigkeit** definiert.

- **Erreichbarkeit:**
 - Anbindung aller zu erschließenden Wohnstandorte (**vgl. Abschnitt A 3.3.1**) an den nächstgelegenen Siedlungs- und Versorgungskern
 - Anbindung der Mittelzentren Grimma und Wurzen (Raumkategorie 5) an die Ober- und Mittelzentren benachbarter Gebietskörperschaften
 - Erreichbarkeit der jeweiligen Mittelzentren Grimma und Wurzen (Raumkategorie 5) von den Siedlungsgebieten der Raumkategorien 4 und 3 des Landkreises innerhalb einer maximalen Beförderungszeit von **45 Minuten**
 - **Erreichbarkeit** des Oberzentrums Leipzig von mindestens den Mittelzentren Grimma und Wurzen (Raumkategorie 5) **im Spätverkehr**
- **Umsteigehäufigkeit:**
Planerisch ist einer **umsteigefreien Verbindung Vorrang gegenüber kürzeren Reisezeiten** zu geben. Die maximal zumutbare Umsteigehäufigkeit auf den Verbindungen innerhalb des Muldentalkreises bzw. auf den Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises ist in Abhängigkeit von der Raumkategorie des Ausgangs- und Zielpunktes der Fahrt **Bild 9** zu entnehmen.



nach von						
	Raumkategorie 1	Raumkategorie 2	Raumkategorie 3	Raumkategorie 4	Raumkategorie 5	OZ Leipzig
Raumkategorie 1						
Raumkategorie 2						
Raumkategorie 3						
Raumkategorie 4						
Raumkategorie 5						
OZ Leipzig						

max. 2-mal Umsteigen pro Weg
 max. 1-mal Umsteigen pro Weg
 Direktverbindung

Bild 9: maximal zumutbare Umsteigehäufigkeit

A 3.3.3 Bedienung

Die ÖPNV- Bedienstungsqualität wird durch die Mindeststandards **Fahrtenangebot/Takt**, und **Bedienungszeiträume** definiert.

Das ÖPNV-System im Muldentalkreis besteht aus dem Grundnetz 1. und 2. Ordnung und dem Ergänzungsnetz (vgl. **Abschnitt A 3.2**). Das anzustrebende **werktägliche** fahrplanmäßige **Mindestangebot** auf den Achsen der drei Netzebenen ist in Abhängigkeit vom Tageszeitraum in **Tab. 3** zusammengefasst. Im Zeitraum zwischen 04.00 und 06.00 Uhr ist das Angebot in allen Netzebenen bedarfsgerecht zu gestalten.

Netzebene	HVZ*	NVZ*	SVZ*
Achse im Grundnetz 1. Ordnung	60' Takt	60' Takt	60' Takt mindestens 3 Fahrten/Richtung
Achse im Grundnetz 2. Ordnung	60' Takt	120' Takt	bedarfsgerecht , kein Takt (1 Fahrtenpaar)
Achse im Ergänzungsnetz	60' Takt	bedarfsgerecht, kein Takt	kein Angebot

* HVZ: 06.00 – 09.00 Uhr und 15.00 – 18.00 Uhr
 NVZ: 09.00 – 15.00 Uhr und 18.00 – 20.00 Uhr; SVZ: 20.00 – 24.00 Uhr

Tab. 3: Mindeststandard Fahrtenangebot/Takt

Das **Mindestfahrtenangebot** im Linienverkehr für zu erschließende **Orte mit mehr als 200 Einwohnern beträgt 2 Fahrtenpaare** pro Werktag.

Im **Nachtverkehr ab 24.00 Uhr** wird **kein ÖPNV** im Linienverkehr angeboten.



Am **Wochenende** wird auf den Achsen des Grundnetzes 1. Ordnung ein im gesamten Tageszeitraum von 06.00 bis 24.00 Uhr durchgängiger 60'-Takt, auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung im Tageszeitraum von 06.00 bis 18.00 Uhr ein bedarfsgerechter Linienverkehr und im Ergänzungsnetz **kein ÖPNV** im Linienverkehr angeboten.

In nachfrageschwachen Tageszeiten und Verkehrsräumen sowie in Zeiten ohne Angebot im Linienverkehr ist die bedarfsgerechte **Einführung flexibler Betriebsformen zu prüfen**.

A 3.3.4 Verknüpfung

Zur Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrssystems und zur Stärkung der Schienenachsen (Grundnetz 1. Ordnung) ist eine gute zeitliche und räumliche Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander von wesentlicher Bedeutung. In Abhängigkeit von den zu verknüpfenden Linien der unterschiedlichen Netzebenen werden die wesentlichen Verknüpfungspunkte im Muldentalkreis definiert (**vgl. Bild 6**). Die **Verknüpfungspunkte 1. Ordnung** bilden die Umsteigepunkte zwischen den Linien des Grundnetzes (SPNV und aufgewertete Regionalbuslinien). Dies betrifft die Bahnhöfe in :

- Grimma,
- Wurzen,
- Borsdorf,
- Naunhof,
- Großbothen,
- Bad Lausick und
- Bahnhof Beucha.

An diesen **Verknüpfungspunkten 1. Ordnung** soll der Fahrplan des regionalen Busverkehrs und der Stadtverkehre so gestaltet sein, dass ein Anschluss innerhalb einer **Übergangszeit von 5 bis 10 Minuten zwischen Bus und Bahn** sowie **innerhalb einer Übergangszeit von 3 bis 5 Minuten zwischen Bus und Bus** gewährleistet ist. Dabei sollen sich die Fahrpläne an den jeweils nachfragestärksten Relationen ausrichten.

Die **Verknüpfungspunkte 2. Ordnung** bilden die Umsteigepunkte zwischen den Linien des Grundnetzes (SPNV und aufgewertete Regionalbuslinien) und den Linien des Ergänzungsnetzes. Dies betrifft:

- die Bahnhöfe in Machern, Belgershain und Tanndorf sowie
- die Verknüpfungspunkte des straßengebundenen ÖPNV in Colditz und Ragewitz.

An diesen **Verknüpfungspunkten 2. Ordnung** soll der Fahrplan des regionalen Busverkehrs so gestaltet sein, dass ein Anschluss jeweils innerhalb einer **Übergangszeit von 10 bis 15 Minuten zwischen Bus und Bahn bzw. zwischen Bus und Bus** gewährleistet ist.

Zur Sicherung des Übergangs zwischen Motorisiertem Individualverkehr (MIV) bzw. Radverkehr und dem ÖPNV bzw. SPNV soll an den wichtigen Haltepunkten/Haltestellen die Anlage weiterer P+R bzw. B+R –Anlagen geprüft werden.



A 3.4 Schülerbeförderung

Die Definition der **Qualitätsstandards in der Schülerbeförderung** wurde im Rahmen der Erstellung des „Integrierten ÖPNV-Konzeptes für den Muldentalkreis“² im Jahr 2002 erarbeitet und abgestimmt und in der „Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Muldentalkreises“ weitestgehend verankert³.

Diese Qualitätsstandards werden in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes übernommen und betreffen folgende Kriterien:

- **Wartezeit:** Die Ankunft oder Abfahrt am Schulort erfolgt in der Regel in einer Zeitspanne von **max. 45 Minuten**. In dieser Zeit ist die Fußwegezeit zwischen Schulstandort und ÖPNV-Haltestelle enthalten.
- **Beförderungszeit:** Die Beförderungszeit ist definiert als Zeitspanne vom Einstieg in das erste Nahverkehrsmittel bis zum Ausstieg aus dem Verkehrsmittel bzw. bis zum Ausstieg aus dem letztgenutzten Verkehrsmittel bei Umsteigenotwendigkeit. Die Beförderungszeit soll für **Grundschüler innerhalb ihres Schulbezirkes max. 30 Minuten** betragen. Für **Mittelschüler, Gymnasiasten und Förderschüler** wird eine maximale Beförderungszeit **von 60 Minuten angestrebt**.
- Die **Wegezeit** (Zeit von der Abfahrt am Wohnort bis Schulbeginn bzw. Zeit zwischen Schulende und Ankunft am Wohnort) soll **maximal 90 Minuten** betragen.
- Die maximale **Fahrzeugauslastung** im öffentlichen Linienverkehr beträgt 100% der Sitzplätze und 50% der Stehplätze.
- Die **maximal zumutbare Umsteigenotwendigkeit** auf den Wegen zwischen Wohnort und Schulstandort beträgt für Mittelschüler innerhalb ihres Schuleinzugsbereiches 1 Umstieg und für Gymnasiasten maximal 2 Umstiege. Für **Grundschüler** sind innerhalb ihres Schulbezirkes **Direktfahrten** anzubieten, gleiches wird für Förderschüler angestrebt.
- Die minimale Anzahl von **Fahrtmöglichkeiten** von und zur Schule sind entsprechend **Tab. 4** definiert.

² Integriertes ÖPNV-Konzept für den Muldentalkreis
ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH
im Auftrag des Landkreises Muldentalkreis, Amt für kommunale Bewirtschaftung
Dresden 2002

³ Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Muldentalkreises
Beschluss des Kreistages Nr.: 312/III/03 vom 08.05.2003 in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 12.05.2005
(Beschluss des Kreistages Nr.: 070/III/05)



Schule	früh	nachmittags
Grundschule	1 Fahrt	3 Fahrten
Mittelschule	1 Fahrt	3 Fahrten
Förderschule	1 Fahrt	2 Fahrten
Gymnasium	5 Fahrten von und zur Schule 1 Hinfahrt und 4 Rückfahrten oder 2 Hinfahrten und 3 Rückfahrten	

Tab. 4: minimale Anzahl von Fahrtmöglichkeiten im Schülerverkehr

- Als **zumutbare fußläufige Wegstrecke** zwischen Wohnung und Haltestelle wird eine Entfernung von **maximal 2km** definiert.

A 3.5 Behindertengerechte Gestaltung

Um Menschen mit Behinderung die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern, wurde bereits im Jahr 1994 im Artikel 3 des Grundgesetzes festgeschrieben, dass niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf. Diesem Grundrecht wurde durch das im Jahr 2002 verabschiedete Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) Nachdruck verliehen. Mit dem BGG wurde die Zielvereinbarung zur Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit für behinderte Menschen in allen Bereichen des öffentlichen Lebens gesetzlich festgeschrieben.

Als barrierefrei werden im BGG alle vom Menschen gestaltete Lebensbereiche bezeichnet, die für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Nach § 8 des BGG leitet sich für den ÖPNV die Forderung nach einer barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge sowie der Verkehrsanlagen ab.

Die Gruppe der mobilitätsbehinderten Menschen umfasst im engeren Sinne Menschen mit Bewegungsbehinderung, Sprachbehinderung, Wahrnehmungsbehinderung, geistiger Behinderung oder psychischer Behinderung. Im weiteren Sinne gehören zu den mobilitätsbehinderten Menschen ältere Menschen, werdende Mütter, Personen mit Unfallfolgen, Kinder und Personen mit Kinderwagen. Durch einen barrierefreien ÖPNV wird sowohl den Behinderten als auch den nichtbehinderten Personen mehr Sicherheit und Komfort geboten und somit die Beförderungsqualität im ÖPNV gesteigert.

Um ein weitgehend behindertengerechtes ÖPNV-System im Muldentalkreis zu erreichen werden folgende Ziele definiert:

- 1) Gestaltung eines behindertengerechten ÖPNV-Netzes (Erschließung von öffentlichen Einrichtungen wie Krankenhäuser, Verwaltungseinrichtungen und Behinderteneinrichtungen),
- 2) Schaffung einer behindertengerechten Infrastruktur, d.h. der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen sowie die barrierefreie Ausgestaltung der ÖPNV-Zugangsstellen,



- 3) Schaffung von barrierefreien und sicheren Haltestellenumfeldern (behindertengerechter Zu- und Abgang),
- 4) Barrierefreie Gestaltung von Verknüpfungspunkten,
- 5) Schaffung behindertengerechter Fahrgastinformations- und Orientierungssysteme (akustische und visuelle Informationen, Aushänge, Beleuchtung).

A 3.6 Ausstattungsmerkmale der Zugangsstellen

Neben der barrierefreien Gestaltung der ÖPNV-Zugangsstellen (vgl. **Abschnitt A 3.5**) sind die Zugangsstellen nach den in **Tab. 5** genannten Standards auszustatten. Ergänzend hierzu ist bei der Neueinrichtung und bei der Neuausstattung von Haltestellen im Regionalverkehr und nach den im Informationskonzept für Haltestellen im MDV empfohlenen Regelungen⁴ vorzugehen.

Zugangsstelle/ Verknüpfungspunkt	Ausstattungsmerkmale
alle Haltestellen und Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none">• Haltestellenkennzeichnung (Haltestellenzeichen, Haltestellenname, Liniennummern mit Fahrtzielen sowie Logos des Verkehrsunternehmens und des Verkehrsverbundes)• Fahrgastinformation (Aushangfahrplan, Tarifinformation, Liniennetzplan); Anbringung so, dass die Informationen auch für Kinder und Rollstuhlfahrer lesbar sind (geringe Höhe, keine Blockade des Zugangs bspw. durch Sitzgelegenheiten)• ausreichende Beleuchtung• Papierkorb
Mäßig und stark frequentierte Haltestellen des regionalen und innerstädtischen Busverkehrs	zusätzlich: <ul style="list-style-type: none">• Witterungsschutz in transparenter Ausführung• Sitzgelegenheiten
Verknüpfungspunkte 2. Ordnung und sonstige SPNV-Zugangsstellen	zusätzlich: <ul style="list-style-type: none">• Fahrausweisautomat (bei SPNV-Zugangsstellen)• Stadt- bzw. Haltestellenumgebungsplan
Verknüpfungspunkte 1. Ordnung	zusätzlich: <ul style="list-style-type: none">• öffentliche Toiletten• ggf. Verkaufseinrichtungen (Kiosk)

Tab. 5: Standards für die Ausstattung der ÖPNV-Zugangsstellen

⁴ Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund, MDV [Hrsg.], Leipzig, im November 2005



A 3.7 Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards bilden die Grundlage für die Planung und die Bewertung von einzelnen Maßnahmen sowie zur Bewertung der Leistungserbringung im ÖPNV. Sie entsprechen den Anforderungen der DIN EN 13816 vom Juli 2002 an die Serviceleistungen im ÖPNV.

Im Muldentalkreis wird das Niveau der Beförderungsqualität des ÖPNV nach folgenden Qualitätsmerkmalen beurteilt:

- 1) **Subjektive Sicherheit**
Das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste während der Nutzung des ÖPNV wird durch den Einsatz von Fahrzeugen, die den sicherheitstechnischen Anforderungen entsprechen und eine für die Beförderungsaufgabe notwendige Kapazität aufweisen, gewährleistet. Die wesentlichen Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte im Landkreis werden mit Notrufeinrichtungen ausgestattet.
- 2) **Pünktlichkeit**
Die tatsächliche Abfahrts- und Ankunftszeit stimmt mit den im Fahrplan ausgewiesenen Zeiten überein. Abweichend davon gilt eine Verspätung von bis zu **3 Minuten** ebenfalls noch als pünktlich. Als Qualitätsstandard wird festgelegt: **90%** aller Beförderungsleistungen im ÖPNV sind pünktlich.
- 3) **Technische Sicherheit**
Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den gültigen Vorschriften für den Fahrzeugeinsatz, sie unterliegen den vorgeschriebenen Wartungsintervallen.
- 4) **Informationsmanagement**
Für die Fahrgäste werden Mittel und Methoden eingeführt bzw. ausgebaut die zur Gewährleistung einer ausreichenden Information und möglichst optimalen Bedienung des Kunden führen. Hierzu gehören u.a.: optische und außerhalb des Schülerverkehrs akustische Fahrgastinformationsanlagen im Fahrzeug und an den Halte- bzw. Zugangsstellen, kundenfreundliche Zugangsmöglichkeiten zu Infoschaltern und zu Info-Material, ein ausreichendes Angebot an gedruckten Fahrplänen, eine telefonische Fahrplanauskunft, die Möglichkeit des Kunden auf Fahrplandaten aus der verbundweit vernetzten elektronischen Fahrplanauskunft im Internet zurückgreifen zu können sowie ein funktionierendes und kundenfreundliches Beschwerde- und Fundsachenmanagement.
- 5) **Sauberkeit**
Die Sauberkeit ist stark vom subjektiven Empfinden des Fahrgastes abhängig, die uneingeschränkte und bedenkenlose Nutzung des ÖPNV muss ständig möglich sein. Hierzu werden keine verschmutzten Fahrzeuge eingesetzt. Die Zugangsstellen werden ständig sauber gehalten. Die Reinigung der Fahrzeuge und Haltestellen erfolgt in einem festgelegtem Reinigungsturnus.
- 6) **Fahr- und Servicepersonal**
Das Fahrpersonal zeichnet sich gegenüber dem Fahrgast durch Freundlichkeit, einheitliches Auftreten und fachliche Kompetenz aus. Das Personal ist



ortskundig in der Region und kann die Fahrgäste in allen Fragen der Beförderung in deutscher Sprache beraten.

7) **Fahrzeugqualität (Angaben beziehen sich auf Fahrzeugneuschaffungen)**

Die im ÖPNV des Muldentalkreises eingesetzten Fahrzeuge spiegeln den modernen ÖPNV wieder, sind optisch ansprechend und bequem. Dazu gehört die laufende Modernisierung des Fahrzeugparks, die Ausstattung der Fahrzeuge mit modernen ergonomischen Sitzplätzen, die unternehmensspezifische einheitliche Farbgebung der Fahrzeuge, die Verdeutlichung der Mitgliedschaft im Verkehrsverbund, Informationen sowohl außerhalb als auch innerhalb des Fahrzeuges wie Liniennummer und Fahrtziel, die akustische Ansage der nächsten Haltestelle (außerhalb des Schülerverkehrs), ausreichende Beleuchtung und Belüftung, die entsprechende Ausstattung an Fahrzeugen für einen schnellen und sicheren Fahrgastwechsel sowie der Einsatz von Fahrzeugen mit schadstoffreduziertem Antrieb.

8) **Störungsmanagement**

Zur Sicherung der Leistung im Störfall ist ein angemessener Anteil der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten. Gemeldete Störungen von Fahrzeugen auf der Strecke werden innerhalb von **60 Minuten** und an Zugangsstellen innerhalb eines Werktages behoben.

A 4 Angebotskonzeption

A 4.1 Grundnetz

A 4.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – Grundnetz 1. Ordnung

Das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis bildet das Grundnetz 1. Ordnung mit den SPNV-Achsen:

- Leipzig – Grimma – (Meißen),
- Leipzig – Wurzen – (Oschatz) und
- Leipzig – Bad Lausick – (Geithain).

Das derzeitige Angebot im SPNV auf diesen Strecken im Landkreis entspricht dem Anforderungsprofil und soll in dieser Form erhalten werden. **Zusätzliche Maßnahmen im SPNV sind auf diesen Achsen nicht vorgesehen.** Für den mittel- und langfristigen Erhalt des SPNV-Angebotes sind die Maßnahmen im Regionalbusverkehr auf eine Effizienzsteigerung des SPNV ausgerichtet.

Auf der im Stundentakt bedienten **KBS 503 (Brandis – Beucha)** wird durch den ZVNL als Aufgabenträger für den SPNV seit dem 01.08.2004 ein Pilotprojekt mit Flügelung in Beucha durchgeführt. Auf Grund der nach wie vor geringen Fahrgastnachfrage und der damit verbundenen geringen Effizienz der Strecke erfolgt ab Fahrplanwechsel 2006/07 keine Bestellung von Bahnleistungen mehr durch den ZVNL. Die Entscheidung hierüber wurde durch die Verbandsversammlung des ZVNL am 27.04.2006 getroffen. Nach Abbestellung der Bahnleistungen auf der KBS 503 durch den ZVNL werden diese Bahnleistungen durch regionale Busangebote ersetzt.



A 4.1.2 Regionalbusverkehr – Grundnetz 2. Ordnung

Das Grundnetz 2. Ordnung wird durch die nicht durch den SPNV abgedeckten Hauptachsen des ÖPNV im Landkreis gebildet. Bei diesen, durch den Regionalbus bedienten Achsen handelt es sich um die Achsen

- Wurzen – Trebsen (Nerchau) – Grimma,
- Grimma – Altenhain – Naunhof,
- Grimma – Bad Lausick – (Borna),
- Grimma – Mutzschen – (Wermsdorf),
- (Grimma) – Großbothen – Colditz – (Rochlitz) und
- Beucha - Brandis.

Entsprechend dem Anforderungsprofil wird **das Angebot auf diesen Regionalbusachsen vertaktet** und auf die SPNV-Angebote vor allem in bzw. aus Richtung Leipzig abgestimmt (**vgl. Taktschema in Bild 10**).

Das Leistungsangebot auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung entspricht bereits weitestgehend dem Anforderungsprofil. Auf den Achsen Grimma – Wurzen und Bad Lausick – Grimma wird das Angebot um jeweils 2 Fahrtenpaare pro Werktag reduziert. Eine geringfügige Erweiterung des Angebotes ist auf der Achse Grimma – Seelingstädt - Altenhain – Ammelshain - Naunhof auf der Linie 641 und zwischen Grimma und Mutzschen auf der Linie 630 (zusätzlich je 1 Fahrt pro Tag und Richtung) vorgesehen.

Die notwendigen Einzelmaßnahmen sind in **Anlage 1** zusammengefasst. Aus diesen Einzelmaßnahmen ergeben sich geringe Verschiebungen der Leistungsanteile im Grundnetz 2. Ordnung (**vgl. Tab. 6**). Per Saldo führt die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer geringfügigen Einsparung von ca. 10.900 Fahrplankilometern im Vergleich zum aktuellen Fahrplan.

Verkehrsunternehmen	Saldo der Verkehrsleistung (Fplkm / a)
Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH	ca. - 9.200
Omnibusverkehr Runge	ca. + 29.900
Omnibus - Reiseunternehmen Naundorf	ca. - 17.100
Bus- und Reiseunternehmen Ludwig	ca. - 14.500
Summe:	<u>ca. – 10.900</u>

Tab. 6: Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung



In den **Anlagen 2 bis 5** sind Grobfahrpläne für die zu vertaktenden Linien 610 (Grimma – Bad Lausick), 630 (Grimma – Mutzschen – Wermsdorf), 640 (Grimma – Naunhof – Brandis), 641 (Grimma – Hohnstädt – Naunhof), 693 (Grimma – Trebsen – Wurzen) und 694 (Grimma - Nerchau – Wurzen) – als Umsetzungsvorschläge dargestellt. Diese dienen dem **Nachweis der Machbarkeit** und als Grundlage für die oben dargestellte überschlägige Ermittlung der Leistungsbilanz und erfordern **vor Umsetzung eine detaillierte betriebliche Untersetzung**. Bei Umsetzung des Konzeptes kommt den Bahnhöfen in Grimma und Wurzen als zentraler Netzknoten im Muldentalkreis eine besondere Bedeutung zu. Stündlich besteht hier die zeitlich abgestimmte Umsteigemöglichkeit zwischen SPNV und Regionalbus sowie zwischen den Hauptlinien des Regionalbusverkehrs (**vgl. Taktschema in Bild 10**).

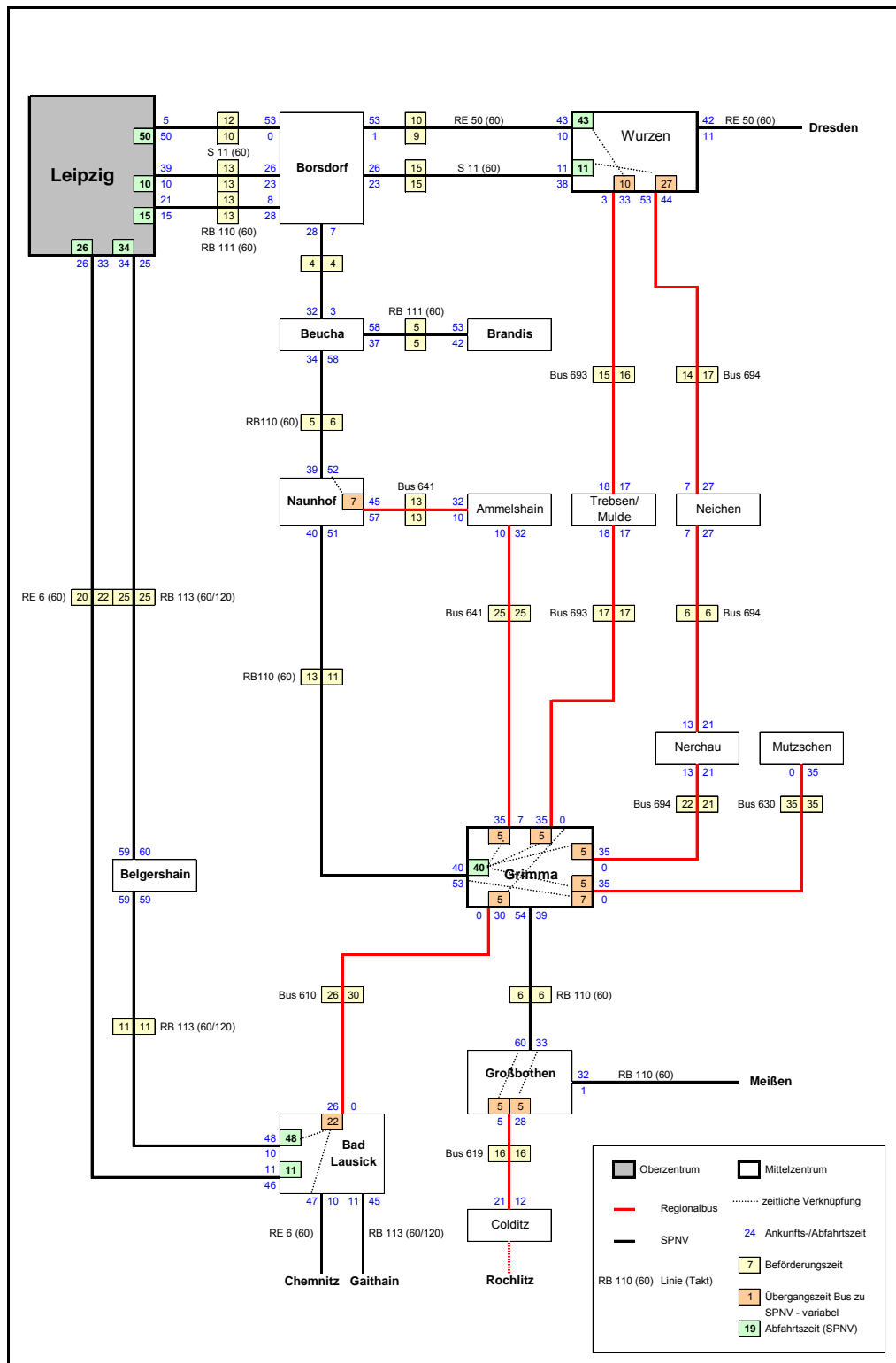


Bild 10: Taktschema Grundnetz



A 4.2 Ergänzungsnetz

Die zur Umsetzung der im Anforderungsprofil formulierten Ziele notwendigen Einzelmaßnahmen im Ergänzungsnetz können folgenden drei Gruppen zugeordnet werden:

- Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes auf den Achsen des Ergänzungsnetzes (Bedienungshäufigkeiten)
- Maßnahmen zur Umsetzung der Mindesterschließung nach Anforderungsprofil für Gemeinden/Gemeindeteile mit weniger als 200 Einwohnern
- Maßnahmen zur Umsetzung der Mindesterschließung nach Anforderungsprofil für heute unzureichend erschlossene Gemeinden/Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnern

Die notwendigen Anpassungen der Bedienungshäufigkeiten auf den einzelnen Abschnitten der Achsen im Ergänzungsnetz sind in **Anlage 6** dargestellt. Die Einbindung dieser einzelnen Maßnahmen in die betriebliche Umsetzung ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes bleibt weiterführenden Planungen vorbehalten. Überschlägig lässt sich jedoch aus diesen Maßnahmen in der Leistungsbilanz eine Einsparung von jährlich ca. 63.000 Fplkm im Vergleich zum vorhandenen Fahrplanangebot ermitteln. Die Aufteilung dieser Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes auf den Achsen des Ergänzungsnetzes ist unternehmensbezogen in **Tab. 7** zusammengefasst.

Verkehrsunternehmen	Saldo der Verkehrsleistung (Fplkm / a)
Personenverkehrsgesellschaft Muldentalkreis mbH	ca. - 106.000
Omnibusverkehr Runge	ca. + 2.000
Reise- und Omnibusunternehmen Volker Kaltfohn	ca. + 8.000
Omnibus - Reiseunternehmen Naundorf	ca. + 20.000
Sonstige (Maßnahme keinem Unternehmen zugeordnet)	ca. + 13.000
Summe:	<u>ca. - 63.000</u>

Tab. 7: Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes auf den Achsen des Ergänzungsnetzes



Die weitreichendste Maßnahme ist in diesem Zusammenhang die vorgesehene Einkürzung der Regionalbuslinie 690 auf den Linienweg Großbothen – Grimma – Probstheida – Leipzig und die Anpassung des Fahrtenangebotes entsprechend des Anforderungsprofils (für Achsen des Ergänzungsnetzes) und zum Abbau von Parallelverkehren. Der derzeitige Linienweg der Linie 690 führt von Colditz über Großbothen, Grimma und Probstheida bis in die Leipziger Innenstadt. Bei Umsetzung der Maßnahme sollen nur noch 6 Fahrtenpaare pro Tag bis in die Leipziger Innenstadt durchgebunden werden, die in der Hauptverkehrszeit verkehren. Die übrigen Fahrten enden bzw. beginnen in Probstheida (bzw. alternativ in Meusdorf) mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 5. Die Reduzierung der Verkehrsleistung infolge dieser Änderungen der Linie 690 (PVM) beträgt ca. 125.000 Fplkm/a.

Durch die im Anforderungsprofil formulierte Zielstellung, Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit weniger als 200 Einwohner künftig nicht durch den ÖPNV zu erschließen, soweit es durch den Schülerverkehr nicht erforderlich ist und ihre räumliche Lage eine wirtschaftlich effiziente Erschließung (bzw. bei Lage an den Grundnetz- bzw. Ergänzungsnetzachsen) nicht zulässt, ist eine Reduzierung der jährlichen Betriebsleistung um etwa 60.000 Fplkm möglich (**vgl. Tab. 8**). Dies entspricht etwa 2% der derzeitigen Fahrplanleistung im regionalen Busverkehr des Muldentalkreises. Die dieser Grobkalkulation zugrunde liegenden einzelnen Maßnahmenvorschläge sind in **Anlage 7** zusammengefasst.

Verkehrsunternehmen	Saldo der Verkehrsleistung (Fpl.-km / a)
Personenverkehrsgesellschaft Muldentalkreis mbH	ca. – 26.800
Reise- und Omnibusunternehmen Volker Kaltofen	ca. – 8.100
Omnibus - Reiseunternehmen Naundorf	ca. – 4.300
Bus- und Reiseunternehmen Ludwig	ca. – 2.800
Vetter Reisen GmbH	ca. – 17.200
THÜSAC Personengesellschaft mbH	ca. – 200
Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH	ca. -900
Summe:	<u>ca. – 60.300</u>

Tab. 8: Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Umsetzung der Mindesterschließung nach Anforderungsprofil für Gemeinden/Gemeindeteile mit weniger als 200 Einwohnern

Für die entsprechend dem Anforderungsprofil notwendige Anbindung von derzeit nicht durch den ÖPNV erschlossenen Gemeinden/Gemeindeteilen mit mehr als 200 Einwohnern (Zschirla, Dehnitz und Großbuch) ist eine zusätzliche Verkehrsleistung von



jährlich ca. 7.800 Fplkm erforderlich (vgl. **Tab. 9**). Maßnahmevorschläge zur Einbindung dieser Gemeindeteile in das ÖPNV-Netz enthält **Anlage 8**.

Verkehrsunternehmen	Änderung der Verkehrsleistung (Fpl.-km / a)
Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH	ca. + 7.800
Summe:	<u>ca. + 7.800</u>

Tab. 9: Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Umsetzung der Mindesterschließung nach Anforderungsprofil für Gemeinden/Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnern

Die derzeitigen Angebote im **Stadtverkehr** von Grimma, Wurzen und Colditz können teilweise durch die Angebote im regionalen Busverkehr ersetzt werden. Hierzu notwendige detaillierte Betriebsplanungen sind nicht Gegenstand des NVP und bleiben weiterführenden Planungen vorbehalten. In den Bildern **Bild 11 bis Bild 13** ist die derzeitige Erschließung und Streckenführung des städtischen und des regionalen Busverkehrs in den genannten Städten ersichtlich.

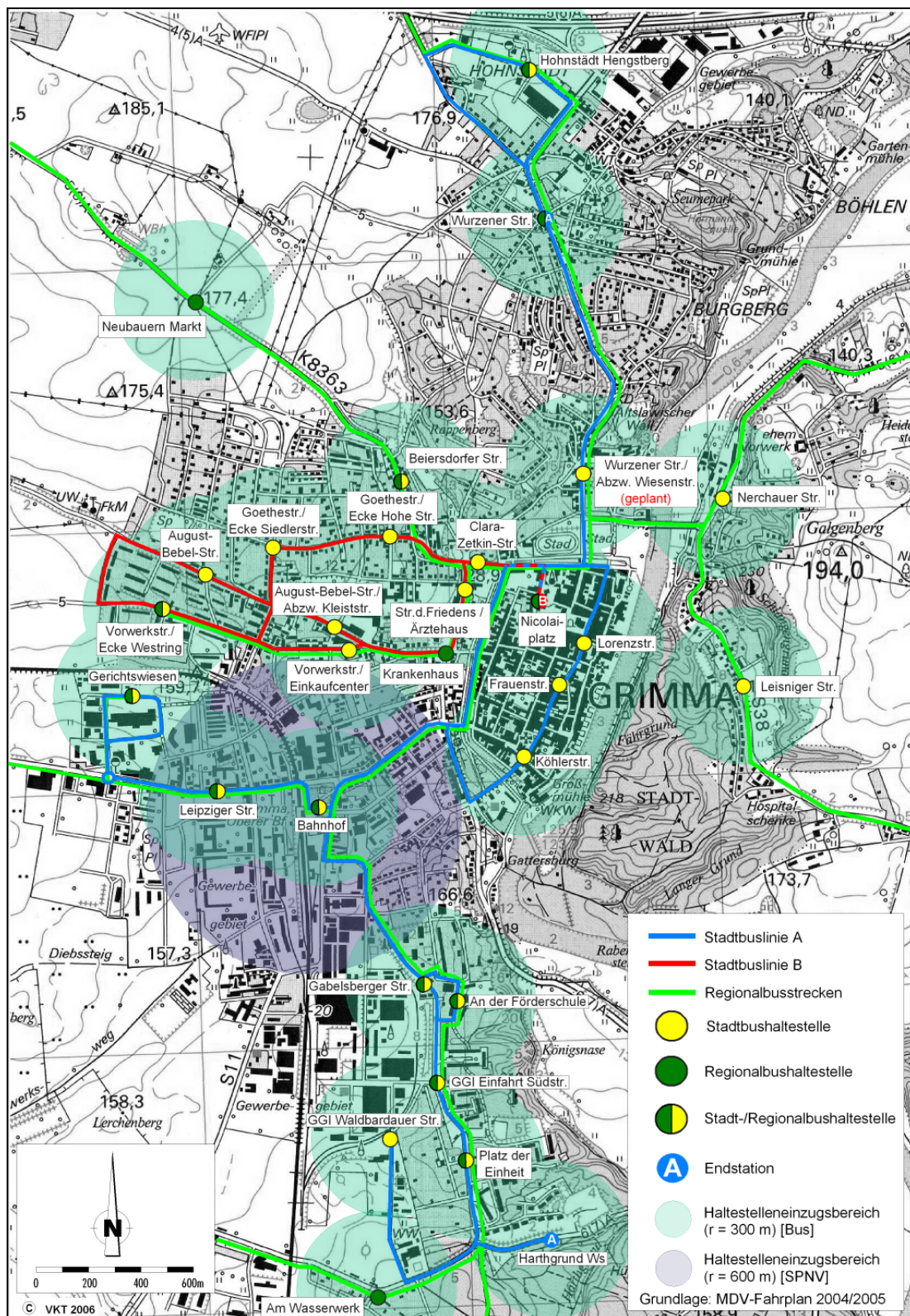


Bild 11: Erschließung Grimma, Stadtbus und Regionalverkehr

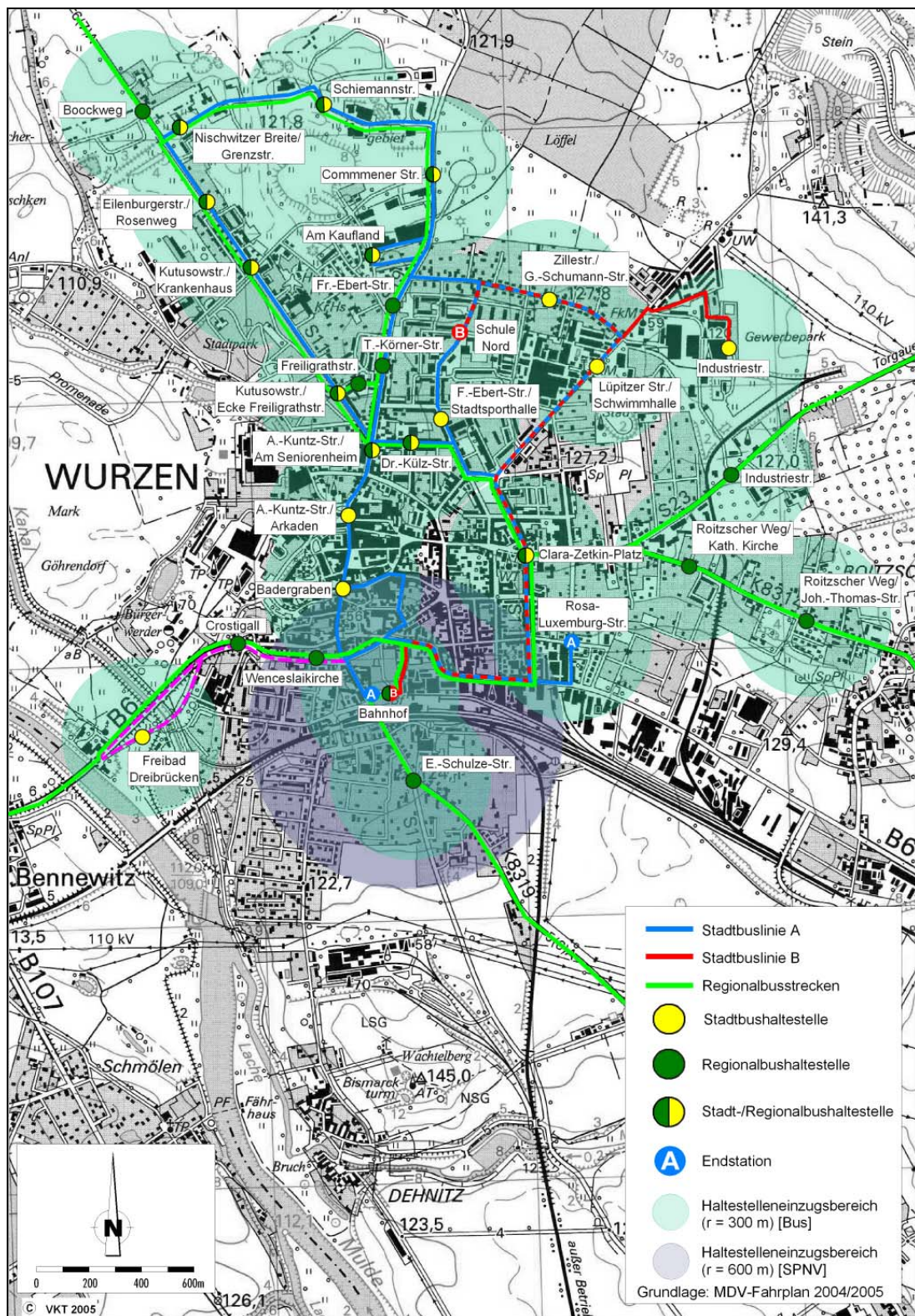


Bild 12: Erschließung Wurzen, Stadtbus und Regionalverkehr

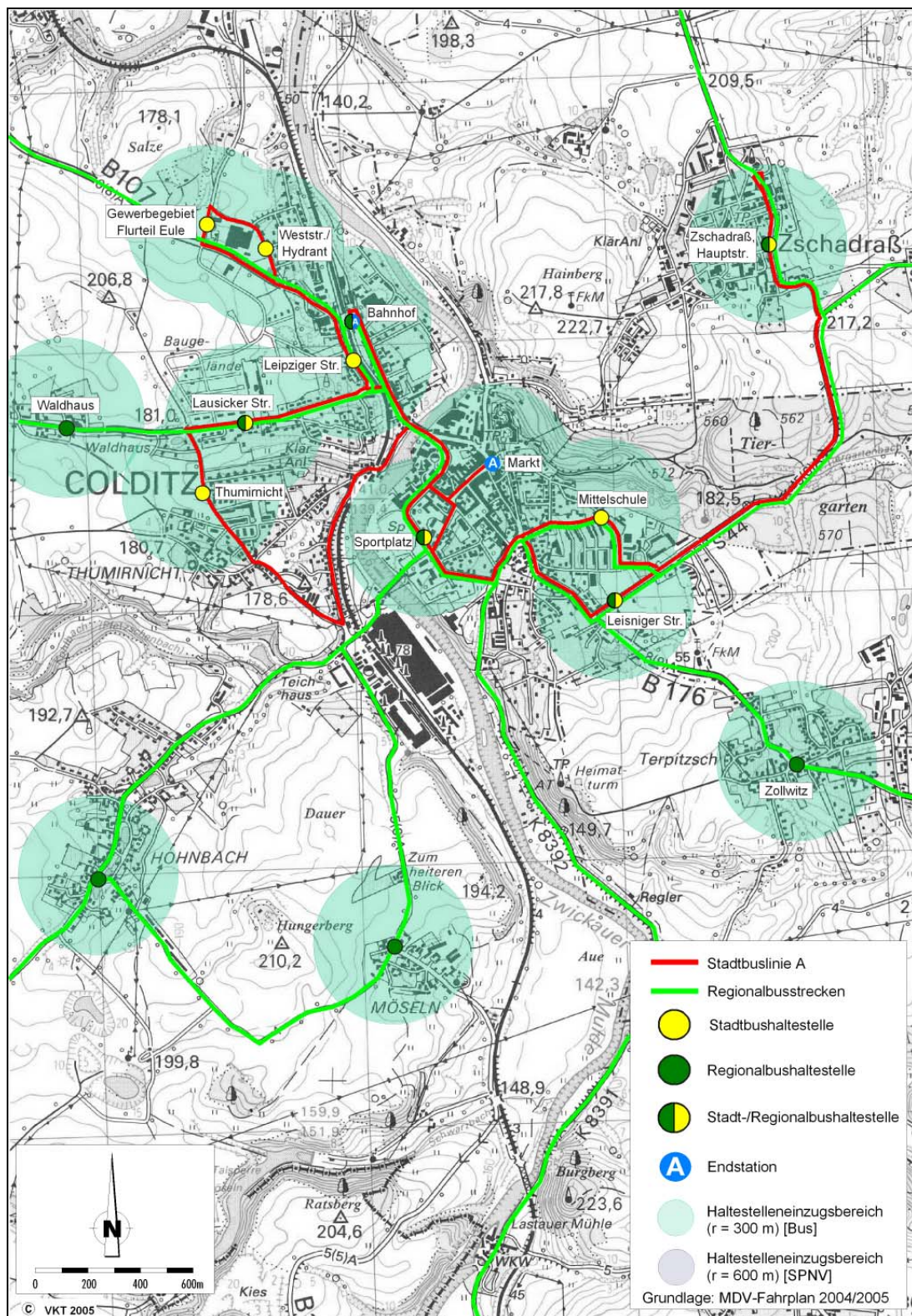


Bild 13: Erschließung Colditz, Stadtbus und Regionalverkehr



A 4.3 Zusammenfassung der Maßnahmen im Grundnetz und im Ergänzungsnetz

Von den vorgeschlagenen Maßnahmen (**vgl. Anlage 6, Anlage 7 und Anlage 8**) sind insgesamt 34 der heute im Muldentalkreis verkehrenden regionalen Buslinien betroffen (**vgl. Tab. 10**). Für alle in **Tab. 10** nicht aufgeführten Linien ist die Beibehaltung des derzeitigen Linienweges und des derzeitigen Angebotes vorgesehen. Dies betrifft vor allem Linien, deren Funktion derzeit komplett oder nahezu komplett der Schülerbeförderung zuzuordnen ist.

von Angebotsänderungen auf Achsen des Ergänzungsnetzes betroffene Linien.	von Linienänderungen auf Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung betroffene Linien	von Angebotsänderungen zu Ortschaften > 200 EW betroffene Linien	von Angebotsänderungen zu Ortschaften < 200 EW betroffene Linien
277	610	175	617
289	619	289	622
613	630	610	694
621	631	617	
630	640	624	
631	641	632	
632	693	633	
640	694	651	
651		655	
655		656	
672		660	
674		671	
680		672	
682		674	
685		681	
690		686	
901		687	

Tab. 10: Übersicht der von den vorgeschlagenen Maßnahmen betroffenen Linien des regionalen Busverkehrs

Mit der Umsetzung aller Maßnahmen im Grund- und Ergänzungsnetz können nach einer überschlägigen Berechnung etwa 126.000 Fplkm eingespart werden (**vgl. Tab. 11**). Dies entspricht ca. 4% der gesamten derzeitigen Fahrplanleistung im regionalen Busverkehr des Muldentalkreises. Die in **Tab. 11** dargestellten, konzessionsbedingten ungleichen



Anteile der einzelnen Unternehmen an der Angebotsreduzierung müssen bei Umsetzung der Maßnahmen entsprechend ausgeglichen werden.

Verkehrsunternehmen	Saldo der Verkehrsleistung (Fpl.-km / a)
Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH	ca. - 134.200
Omnibusverkehr Runge	ca. + 31.900
Reise- und Omnibusunternehmen Volker Kaltofen	ca. - 100
Omnibus - Reiseunternehmen Naundorf	ca. - 1.400
Bus- und Reiseunternehmen Ludwig	ca. - 17.300
Vetter Reisen GmbH	ca. - 17.200
THÜSAC Personengesellschaft mbH	ca. - 200
Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH	ca. -900
Sonstige (Maßnahme keinem Unternehmen zugeordnet)	ca. + 13.000
Summe:	<u>ca. - 126.400</u>

Tab. 11: Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung aller Maßnahmen (überschlägige Berechnung)

A 4.4 Schülerverkehr

Die Angebotsplanungen für den Schülerverkehr unterliegen, bedingt durch die schuljahresabhängigen Anmeldungen und die Umsetzung von Schulstandortentscheidungen naturgemäß einem ständigen Anpassungsprozess. Linien, deren Funktion derzeit komplett oder nahezu komplett der Schülerbeförderung zuzuordnen ist wurden deshalb in die Maßnahmen zur Umsetzung des formulierten Anforderungsprofils nicht berücksichtigt und werden in ihrer derzeitigen Konfiguration (Angebot und Linienführung) beibehalten.

Das erreichte qualitativ hohe Niveau der Schülerbeförderung ist unter Berücksichtigung der im Anforderungsprofil hierzu aufgeführten Qualitätsparameter auch in den kommenden Jahren zu gewährleisten.

Effizienzsteigerungen in der Schülerbeförderung lassen sich ggf. durch eine gezielte, dem vorhandenen ÖPNV-Angebot entsprechende Beeinflussung der Schulwahl erreichen (Vermeidung langer Schulwege).

Eine hohe Qualität der Schülerbeförderung bei gleichzeitig optimierten Betriebsaufwand lässt sich nur dann erhalten bzw. erreichen, wenn alle Betroffenen (Schüler, Eltern,



Lehrer, Schulträger, ÖV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) durch eine große Flexibilität bezüglich der Unterrichts- und Fahrplangestaltung zum Erfolg beitragen.

Im Zusammenhang mit den auslaufenden Linienkonzessionen im Jahr 2009 und der damit verbundenen Möglichkeit zur Neuordnung der Bediengebiete der VU durch die Definition von entsprechenden Linienbündeln müssen die betrieblichen Anforderungen der Schülerbeförderung eine zentrale Rolle einnehmen.

A 4.5 Verknüpfungspunkte

Eine Vielzahl der Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und regionalem Busverkehr wurden in den vergangenen Jahren saniert und umgestaltet. Dies betrifft vor allem die Zugangsstellen im Zuge der KBS 500 und der KBS 525, bspw. der Bahnhof Bad Lausick (**vgl. Bild 14**). Andere Verknüpfungspunkte, hier vor allem im Verlauf der KBS 506 weisen einen unbefriedigenden Zustand auf. Dies betrifft bspw. den Bahnhof in Großbothen (**vgl. Bild 15**) und den Bahnhof „Grimma oberer Bahnhof“. Der Landkreis als Verbandsmitglied des ZVNL wird sich entsprechend der wirtschaftlichen Möglichkeiten dafür einsetzen, auch diese Verknüpfungspunkte in einen attraktiven, dem Anforderungsprofil entsprechenden Zustand zu versetzen.



Bild 14: Bahnhof Bad Lausick



Bild 15: Bahnhof Großbothen

A 4.6 Flexible ÖPNV-Angebote

In der Zukunft werden flexible ÖPNV-Angebote weiter an Bedeutung gewinnen. Für das östliche Kreisgebiet des Muldentalkreises ist auf Grund der hier vorhandenen Raum- und Siedlungsstruktur die Einführung flexibler ÖPNV-Angebote denkbar. Vorgeschlagen wird das System „AnrufBus“.

Das AnrufBus-Konzept basiert auf einem Tür-zu-Tür-Verkehr mit Fahrtwunschbündelung ohne Fahrplan-, Haltestellen- und Linienbindung innerhalb eines zeitlich und räumlich definierten Bedienungsgebietes und unterscheidet sich somit deutlich von anderen alternativen ÖPNV-Angebotsformen. Die Tür-zu-Tür-Bedienung ist im übertragenen Sinne zu verstehen, bei der jeder beliebige Punkt, also auch eine Haltestelle, angefahren werden kann. Zur Nutzung des AnrufBus ist eine Fahrtwunschanmeldung des Fahrgastes über eine Dispositionszentrale notwendig, in der ein Disponent das geeignete Fahrzeug ermittelt und diesem das jeweils aktuelle Fahrziel mitteilt. Spontane Fahrwünsche können online in die Busrouten eingeordnet werden. Ortung, Disposition und Kommunikation erfolgen telematik-basiert.

Der AnrufBus ist die flexibelste alternative ÖPNV-Angebotsform (**vgl. Bild 16**), er verbindet die Vorteile des ÖPNV (Umweltverträglichkeit durch Kollektivbeförderung) mit den Vorteilen des MIV (Flexibilität durch Individualbeförderung).

Durch die Einführung eines flexiblen Busangebotes kann das ÖPNV-Angebot in diesen nachfrageschwachen Räumen für die Bewohner verbessert und den Nachfragestrukturen angepasst werden.

Mit der Einführung des AnrufBus-Systems werden folgende Ziele verbunden:



- **Effizienzsteigerung**

Der Einsatz des AnrufBus-Systems soll zu einer Effizienzsteigerung des ÖPNV im Bedienungsgebiet führen.

- **Attraktivitätssteigerung**

Der ÖPNV soll insgesamt attraktiver werden. Dazu trägt der AnrufBus z.B. durch das Angebot der Tür-zu-Tür-Bedienung als auch durch die sehr viel flexibleren Fahrzeiten bei.

- **Schülerverkehr**

Grundsätzlich muss der Schülertransport zu den Schulen sichergestellt werden. Der Schülerverkehr sollte deshalb weitgehend in das AnrufBus-System integriert werden können.

- **Minimale Dispositionszeiten**

Die Dispositionszeit ist zu minimieren, damit die Fahrgäste keine langen Anmeldezeiten einplanen müssen. Dies bedeutet, dass entsprechende Technik (Telematik-einsatz) vorhanden sein muss und eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung steht.

- **Akzeptabler Komfortzuschlag**

Da mit dem Einsatz des AnrufBuses eine höhere ÖPNV-Qualität als mit dem Linienverkehr erreicht wird, ist die Erhebung eines Komfortzuschlags gerechtfertigt. Dieser sollte in einem akzeptablen Rahmen liegen, so dass der Fahrpreis zwischen dem ÖPNV- und Taxifahrpreis liegt. Die Erhebung des Komfortzuschlages dient auch als Schutz vor Missbrauch des Systems.

- **Optimale Verknüpfung/Zubringerfunktion zu Bus/Bahn**

Die Übergangszeiten vom AnrufBus auf den Linienverkehr müssen optimiert werden. D.h. dass bei der Disposition eine Abstimmung auf die Abfahrtszeiten der Anschlusslinien berücksichtigt werden muss. Dieses ist abhängig von der Taktdichte der Anschlusslinie. Besonders bei geringeren Taktdichten ist eine Abstimmung sicherzustellen.

Das Ziel der Fahrt kann entweder ein konkreter Zielort innerhalb des bedienten Gebietes oder ein Verknüpfungspunkt zum übergeordneten ÖPNV-Angebot („strategische Haltestelle“) sein

Für die Nutzung des AnrufBus wird ein Fahrpreis zwischen dem Linientarif und dem Taxitarif erhoben. Dieser setzt sich aus einem Basistarif und einem Komfortzuschlag zusammen.

Die Höhe des Komfortzuschlags ist bei bestehenden AnrufBus-Systemen in Deutschland sehr unterschiedlich. So wird z.B. im Landkreis Delitzsch ein Zuschlag in Höhe von 0,70 €/Fahrt erhoben, in der Stadt Wolfsburg beträgt der Komfortzuschlag 1,70 €/Fahrt. Für eine Fahrt mit dem in Frankfurt (Oder) bestehenden RufBus ist ein Komfortzuschlag von 0,60 €/Fahrt zu zahlen.

Vorgeschlagen wird ein gestaffelter Komfortzuschlag. Die Höhe des Zuschlages sollte vom Besitz einer Zeitkarte und von der Art des Auftrages (Einzelauftrag oder Dauerauftrag) abhängig gemacht werden. Ein geringerer Zuschlag für Daueraufträge



(bspw. Schülerfahrten) rechtfertigt sich aus der höheren Effizienz der Disposition für diese Aufträge. In Anlehnung an das gegenwärtige Tarifgefüge ist folgende Preisstaffel denkbar:

- Komfortzuschlag – Einzelfahrt: 1,00 €/Fahrt
- Komfortzuschlag – Einzelfahrt mit Zeitkarte: 0,85 €/Fahrt
- Komfortzuschlag – Dauerauftrag: 0,50 €/Fahrt
- Komfortzuschlag – Dauerauftrag mit Zeitkarte: 0,00 €/Fahrt

Der Basistarif entspricht dem Regeltarif des MDV.

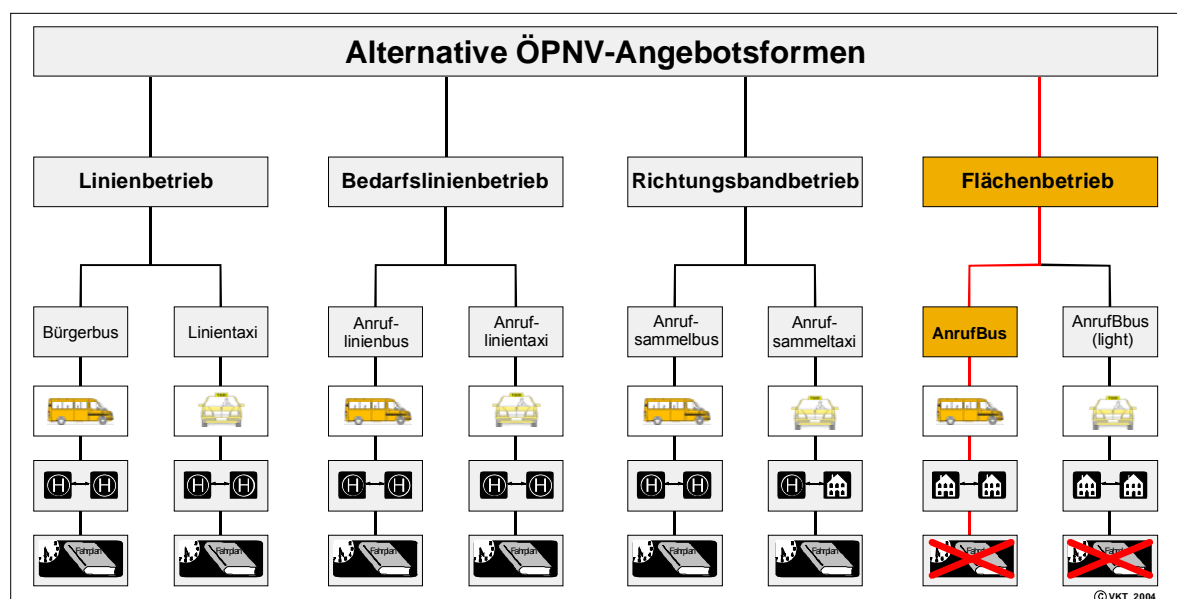


Bild 16: Einordnung des System AnrufBus in die alternativen ÖPNV-Angebotsformen

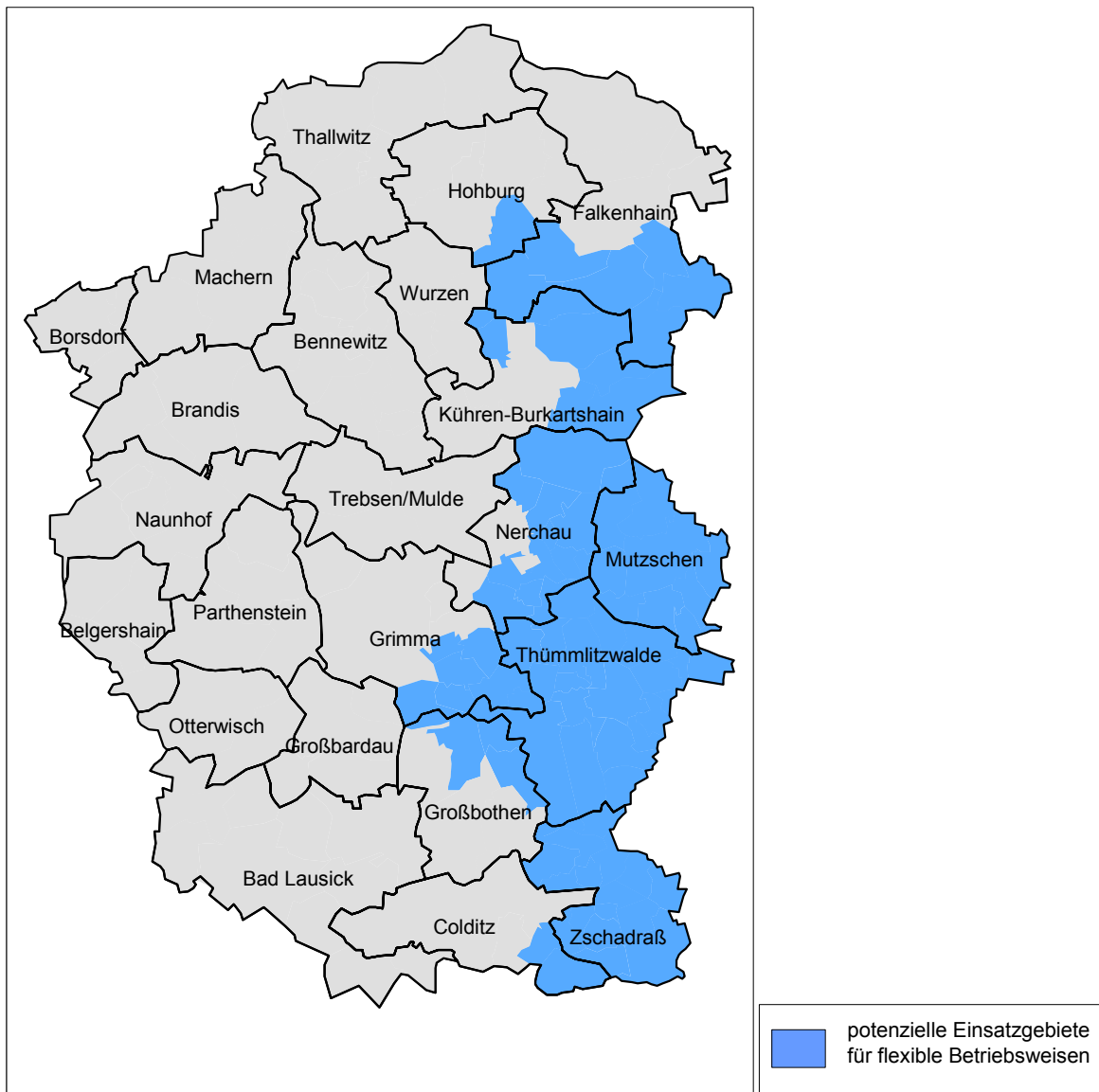


Bild 17: Potenzielle Einsatzgebiet für flexible ÖPNV-Angebote im Muldentalkreis

Für die dargestellten Einsatzgebiete sind weiterführende Planungsüberlegungen erforderlich. Hierbei sind vor allem die Fragen nach möglichen Gebietsabgrenzungen und vor allem der wirtschaftlichen Effizienz des Systems bei Anwendung im Muldentalkreis zu klären.



A 5 Finanzierung

A 5.1 Rahmenbedingungen

Die zwei wesentlichen, den finanziellen Aufwand für den ÖPNV bestimmenden Kostenfaktoren des Landkreises sind die Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen und die Aufwendungen für die Schülerbeförderung (Kostenerstattung gemäß Satzung) (vgl. vereinfachtes Schema in Bild 18).

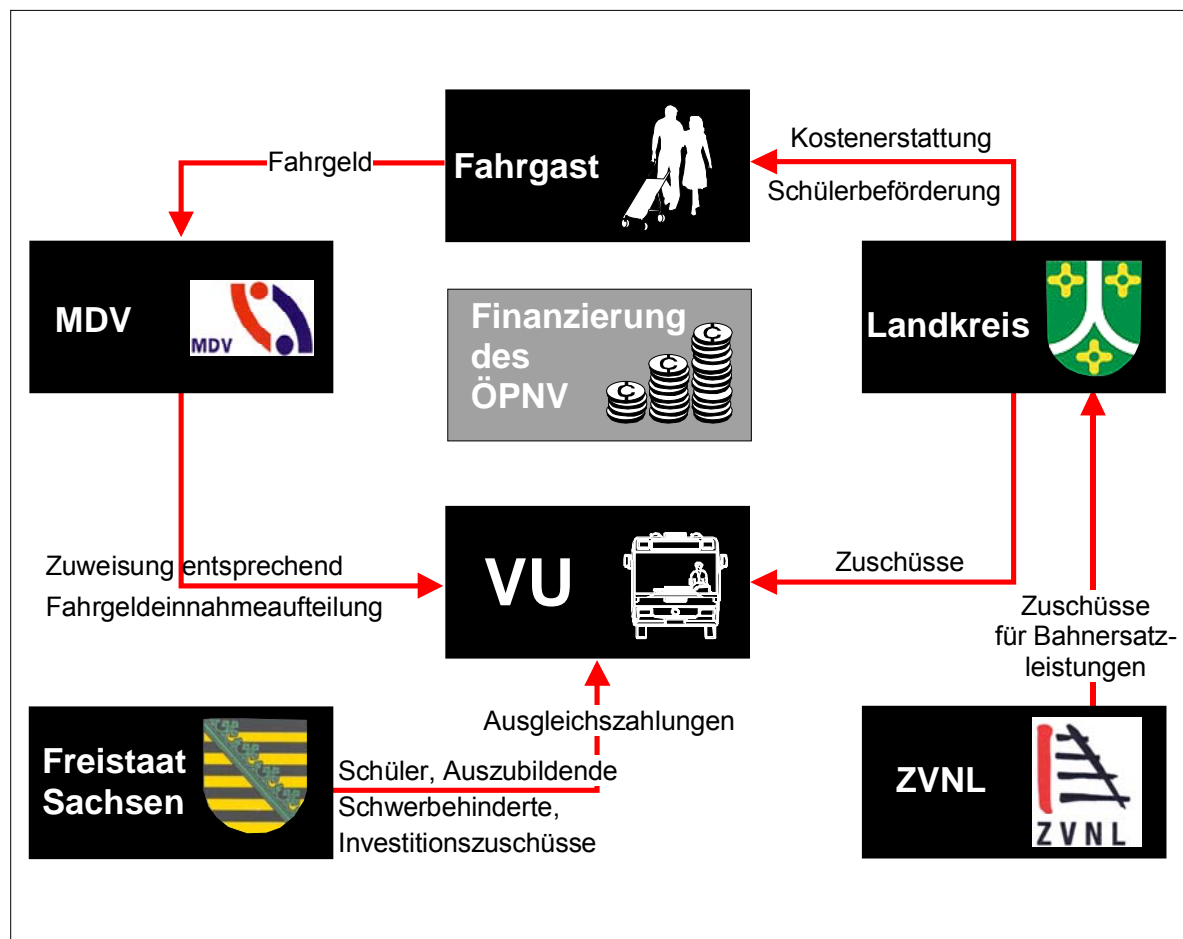


Bild 18: ÖPNV-Finanzierung (vereinfacht)

Die Entwicklung des Aufwandes für die Kostenerstattung der Schülerbeförderung ist eng verbunden mit der Entwicklung der absoluten Schülerzahlen und der Fahrschüler im Landkreis (vgl. hierzu Erläuterungen in Teil B des NVP) sowie der Tarifentwicklung im MDV. Für die Abschätzung des künftigen Finanzbedarfs des Landkreises wurde die ab 01.08.2006 vorgesehene Tarifsteigerung⁵ im MDV von etwa 5% sowie ab August 2007 eine jährliche durchschnittliche Tarifsteigerung von 2% für die Folgejahre angesetzt.

⁵ Quelle: www.mdv.de



Der Betriebskostenzuschuss an die Verkehrsunternehmen ist vertraglich zwischen Landkreis und dem jeweiligen VU geregelt. Auf Grundlage der erbrachten Fahrplanleistung und eines unternehmensspezifischen, die Kosten- und Erlösentwicklung bei den VU berücksichtigenden, BKZ-Satzes (€/Fplkm) erfolgt die Abrechnung mit den Unternehmen.

Ausgehend von der Entwicklung der letzten Jahre wird auch hier für die kommenden Jahre von einem Anstieg der Kosten je Fahrplan-Kilometer ausgegangen. Insbesondere die steigenden Aufwendungen für Lieferungen und Leistungen, einschließlich Dieseldieselkraftstoff (**vgl. Bild 19**), werden zu einer jährlichen Kostensteigerung im Busverkehr führen.

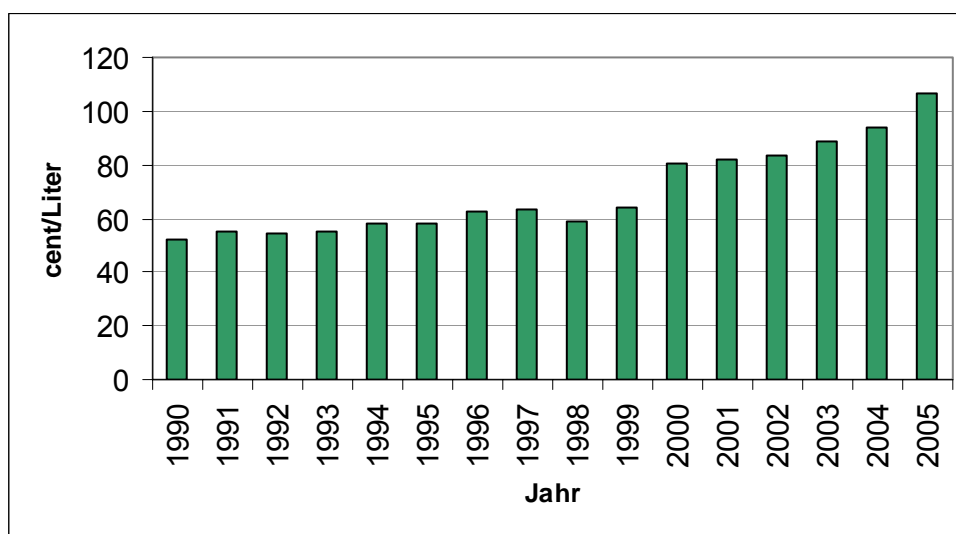


Bild 19: Entwicklung des durchschnittlichen Preises für einen Liter Dieseldieselkraftstoff (1990-2005)⁶

Für die Verkehrsunternehmen ist außerdem von einem weiteren Rückgang der durch den Freistaat Sachsen gemäß § 45a PBefG gezahlten Ausgleichszahlungen für die Fahrpreisermäßigungen für Schüler und Auszubildende auszugehen. Dies ist einerseits im Rückgang der absoluten Schülerzahlen (Fahrgäste) und andererseits durch den veränderten § 45a PBefG begründet. Bundestag und Bundesrat haben im Dezember 2003 auf Empfehlung des Vermittlungsausschusses im Rahmen des Haushaltbegleitgesetzes 2004 auch den § 45a PBefG geändert. Danach werden die Ausgleichszahlungen –jeweils gegenüber 2003 – für die Jahre ab 2006 um weitere 12% gekürzt.

Für die Abschätzung des künftigen Finanzbedarfs des Landkreises wurde deshalb eine jährliche Zunahme des BKZ-Satzes von ca. 1 % ab dem Jahr 2007 angesetzt.

A 5.2 Abschätzung der finanziellen Auswirkungen der Konzeptumsetzung

Neben den veränderten Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Finanzierung wurden in der Abschätzung des künftigen Finanzbedarfs des Landkreises die finanziellen Auswirkungen

⁶ Quelle: Statistisches Bundesamt, Firmenangaben
über: Mineralölwirtschaftsverband e.v., www.mwv.de



der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigt. Unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen BKZ-Satzes für den Muldentalkreis ergibt sich durch die Einsparung von ca. 126.000 Fplkm (vgl. **Abschnitt A 4.3**) ein jährliches Einsparungspotenzial von ca. 40 T€ pro Jahr. Für die überschlägige Ermittlung des Finanzbedarfs (**Abschnitt A 5.3**) wurde von einer Wirksamkeit des Einsparungspotenzials ab dem Jahr 2007 ausgegangen.

A 5.3 Finanzbedarf des ÖPNV

Unter Zugrundelegung der in den vorangegangenen Abschnitten dargestellten Ansätze errechnet sich der in **Bild 20** dargestellte jährliche Finanzbedarf des Landkreises zur Finanzierung des ÖPNV in den kommenden Jahren. Dargestellt sind hierbei wiederum ausschließlich die zwei Hauptkostenpositionen Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen und die Aufwendungen für die Schülerbeförderung (Kostenerstattung gemäß Satzung)⁷.

Danach muss für das Jahr 2006 bei einem gegenüber dem Jahr 2005 unverändertem Leistungsangebot -maßgeblich bedingt durch die sich auf die Kosten für die Schülerbeförderung auswirkenden Tarifsteigerungen des MDV- von einem erhöhten Gesamtaufwand für den Landkreis ausgegangen werden.

Durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ab 2007 und einer gleichzeitigen Anpassung des Eigenanteiles der Eltern/Schüler für die Schülerbeförderung kann der Aufwand des Landkreises in den Folgejahren geringfügig reduziert werden.

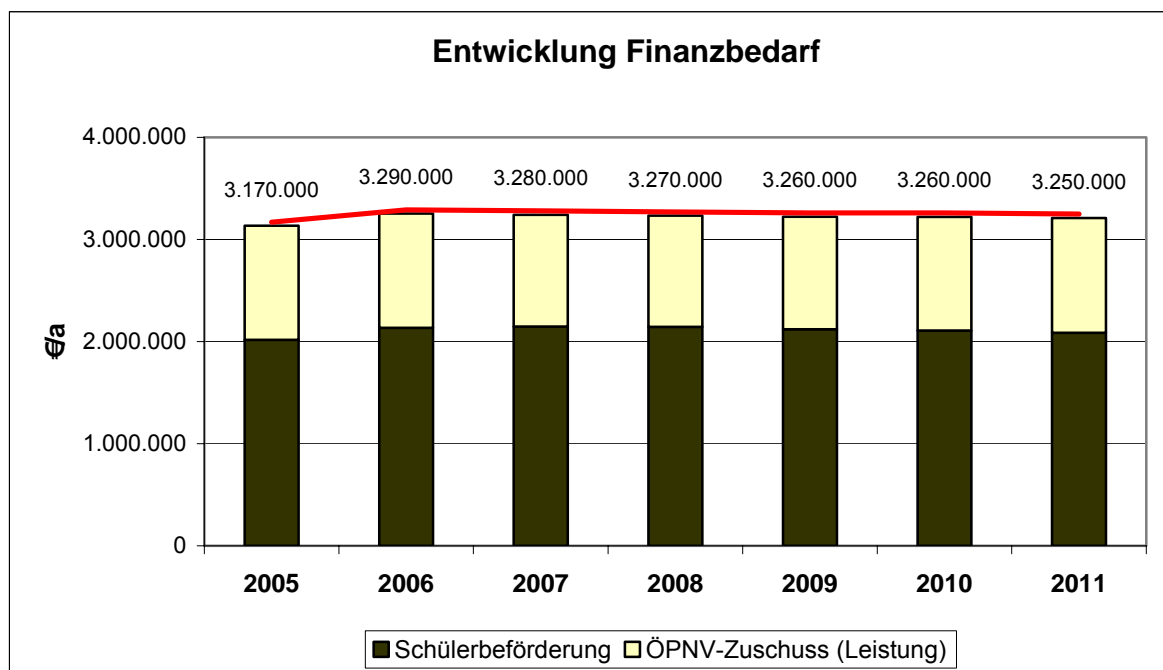


Bild 20: Prognose des jährlichen Finanzbedarfs des Landkreises für die Schülerbeförderung und den Betriebskostenzuschuss der VU

⁷ Quelle: Landratsamt Muldentalkreis



A 6 Ausblick

A 6.1 Umsetzung des Angebotskonzepts

Die **Umsetzung** der in der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplanes enthaltenen Maßnahmen soll in **Zusammenarbeit** des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und anderen Verantwortlichen, bei landkreisübergreifenden Linien in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern unter der **Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten** und unter Beachtung der konzessionsrechtlichen Rahmenbedingungen innerhalb des Zielhorizonts bis 2011 erfolgen. Die Bilanzierung der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgte im Rahmen der NVP-Erstellung überschlägig. Für die konkrete Umsetzung sind weiterführende Detailbetrachtungen unerlässlich.

A 6.2 Handlungsbedarf

Aus den Betrachtungen zum ÖPNV im Rahmen der Erarbeitung des NVP leitet sich folgender weiterführender Handlungsbedarf für den Landkreis ab:

- Erarbeitung eines Konzeptes zur möglichen Einführung **flexibler ÖPNV-Angebote** (AnrufBus) im Landkreis mit den Schwerpunkten Gebietsabgrenzungen, wirtschaftliche Effizienz des Systems bei Anwendung im Muldentalkreis und ggf. Festlegung eines Piloteinsatzgebietes.
- Infolge der Abbestellung der Bahnleistungen auf der **KBS 503** zum Fahrplanwechsel 2006/07 ist eine Konzeption zum Ersatz dieser Bahnleistungen durch regionale Busangebote zu erarbeiten.
- Mit dem Auslaufen der Linienkonzessionen auf einem großen Teil der Linien im Landkreis ergibt sich die Möglichkeit einer Neustrukturierung der Bediengebiete. In Vorbereitung der möglichen Ausschreibung von Verkehrsleistungen ist die Erarbeitung von **Linienbündeln** (PBefG §9 Abs.2) erforderlich. Hierbei müssen die betrieblichen Anforderungen des Schülerverkehrs eine zentrale Rolle spielen.
- Zur **Kontrolle der Einhaltung der** im Anforderungsprofil definierten **Qualitätsstandards** ist –ebenfalls in Vorbereitung einer weiteren Liberalisierung des Verkehrsmarktes– ein Konzept zu erarbeiten. Der Grad der Erfüllung der definierten Qualitätsstandards sollte in Form von Bonus-Malus-Regelung Eingang in künftige vertragliche Regelungen zwischen Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen finden.
- Konzeptionelle Überprüfung des Umfangs der **Stadtverkehrsangebote** in Grimma, Wurzen und Colditz auf der Grundlage detaillierter Nachfragebetrachtungen und Betriebsplanungen, einschließlich der Erarbeitung von Finanzierungskonzepten für die Stadtverkehre unter Einbeziehung der Städte.
- Erarbeitung eines Vorschlages zur **Dynamisierung der Eigenanteile der Schülerbeförderung** in der Satzung zur Erstattung der Schülerbeförderungskosten des Landkreises. Die Entwicklung des Eigenanteils sollte an die Tarifentwicklung für Schülerzeitkarten im MDV gekoppelt werden.



Teil B

Erläuterungen zum Nahverkehrsplan

**B 1 Zustandsanalyse****B 1.1 Raum- und Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur****B 1.1.1 Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen**

Zentrale Orte sind Gemeinden, die aufgrund ihrer Einwohnerzahl und der Größe ihres Verflechtungsbereichs, ihrer Lage im Raum, ihrer Funktion und der Komplexität ihrer Ausstattung Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Freistaat Sachsen bilden. Sie übernehmen entsprechend ihrer Funktion und Einstufung im zentralörtlichen System Aufgaben für die Gemeinden ihres jeweiligen übergemeindlichen Verflechtungs- bzw. Wirkungsbereichs. Der Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen 2003 weist im Muldentalkreis die **Mittelzentren Grimma und Wurzen** (Mittelzentrum als Ergänzungsstandort im ländlichen Raum) aus¹. Der Landkreis wird von den überregionalen Verbindungsachsen Frankfurt (M.) – Leipzig – Cottbus und Berlin – Leipzig – Chemnitz tangiert, die überregionale Verbindungsachse Magdeburg – Leipzig – Dresden verläuft durch den Landkreis (vgl. Bild 21).

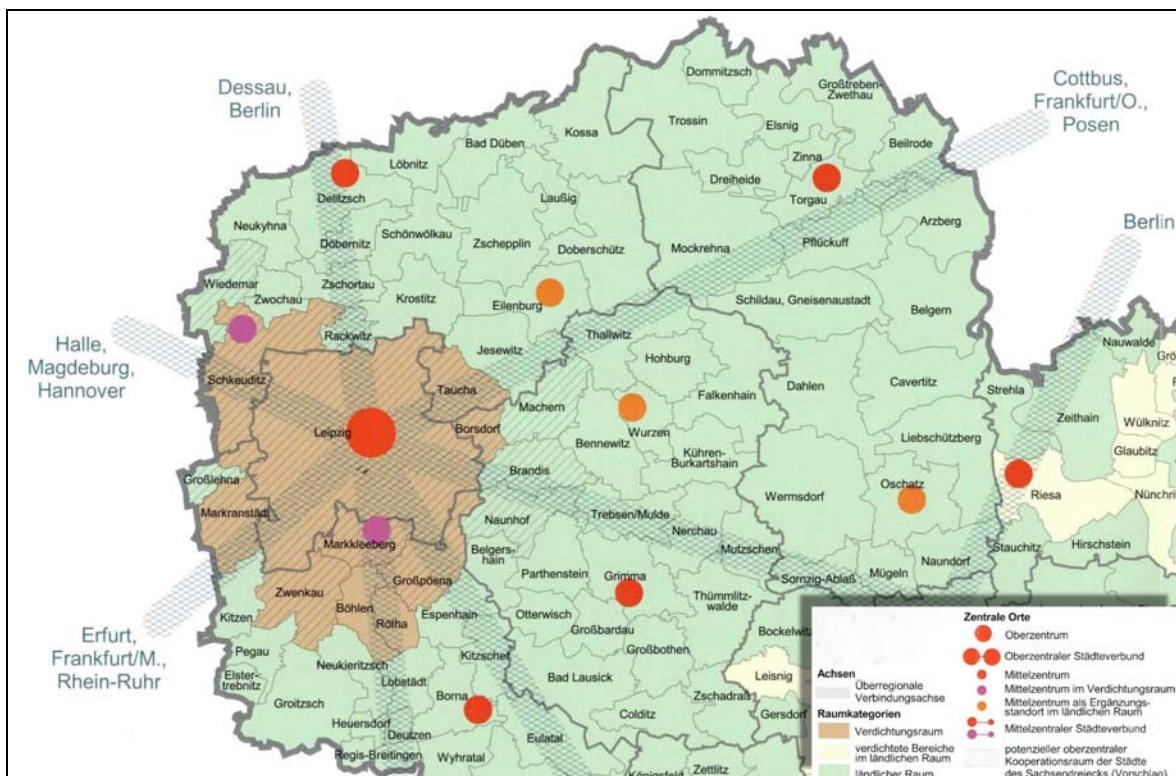


Bild 21: Raumstruktur (LEP Sachsen 2003, Auszug aus Karte 1)

¹ Quelle: Landesentwicklungsplan Sachsen 2003, Karte 1
Freistaat Sachsen, Staatsministerium des Inneren
Dresden, Dezember 2003



Der Muldentalkreis befindet sich im ländlichen Raum und grenzt im Westen an den Verdichtungsraum Leipzig.

Im Entwurf des Regionalplanes Westsachsen² sind **Bad Lausick und Colditz** als **Grundzentren** (vgl. Bild 22) ausgewiesen, für Brandis und Naunhof wird ein grundzentraler Verbund empfohlen. Verbünde von Grundzentren sind zwei oder mehrere Gemeinden, die aufgrund ihrer Nachbarschaftslage oder eines direkten baulichen Zusammenhangs, ihrer Funktionsteilung in Bezug auf die zentralörtliche Ausstattung und einer verstetigten Zusammenarbeit gemeinsam die Funktion eines Zentralen Orts ausüben.

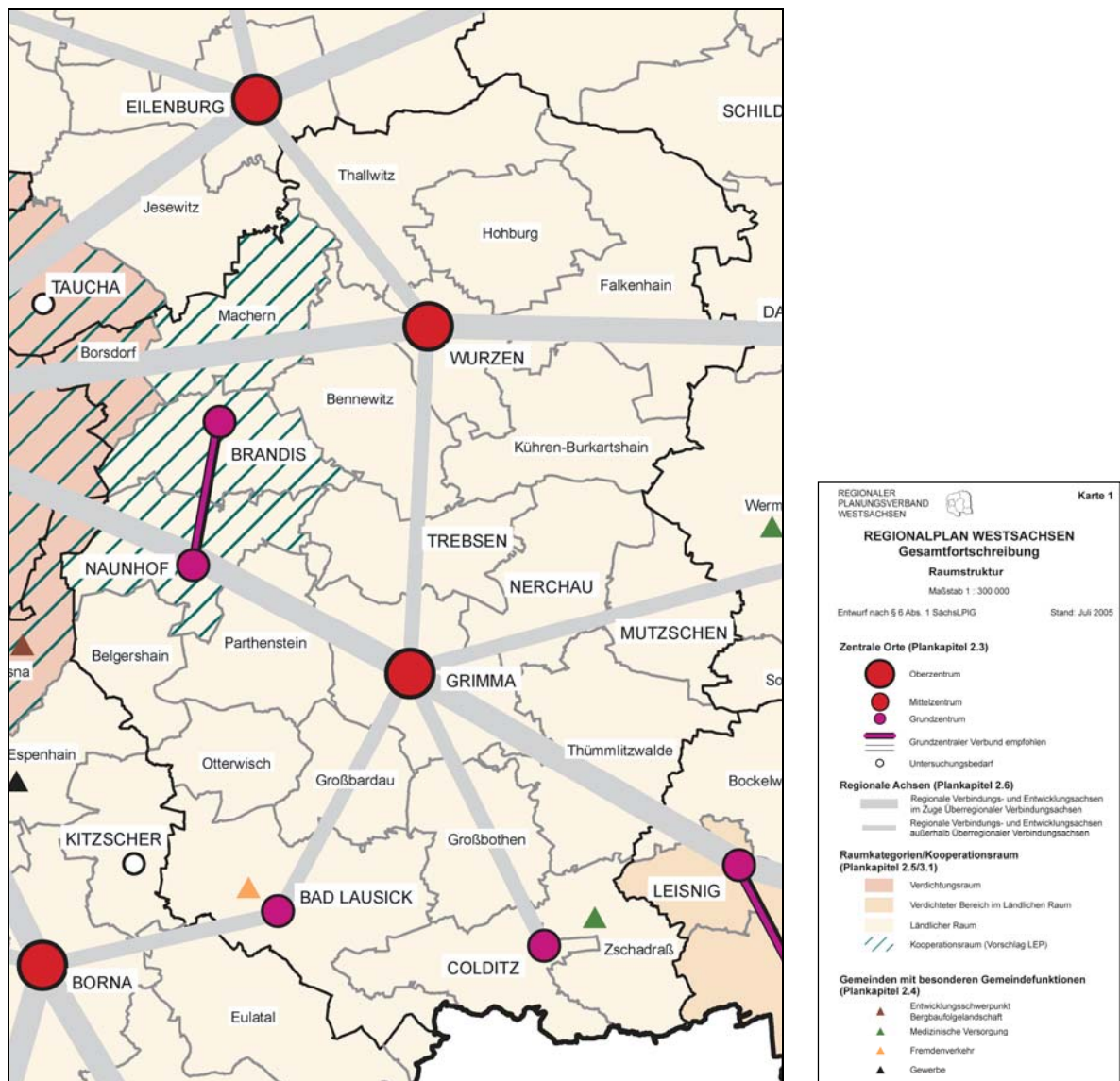


Bild 22: Regionalplan Westsachsen (Entwurf 2005, Auszug aus Karte 1)

² Quelle: Regionaler Planungsverband Westsachsen, Stand Oktober 2005



Regionale Achsen sind Verbindungs- und Entwicklungsachsen, die das Netz der im LEP ausgewiesenen Überregionalen Verbindungsachsen ausformen und ergänzen. Sie sind durch Regionale Grünzüge und Grünzäsuren gegliedert. Regionale Verbindungs- und Entwicklungsachsen dienen vorrangig der Konzentration der Siedlungstätigkeit und der Bündelung von Infrastruktureinrichtungen. Sie erfüllen im Verdichtungsraum vorrangig Ordnungsfunktionen und im Ländlichen Raum vorrangig Erschließungsfunktionen.

Der Entwurf des Regionalplanes Westsachsen (**vgl. Bild 22**) unterscheidet für den Muldentalkreis die regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen **im Zuge** überregionaler Verbindungsachsen:

- Leipzig – Wurzen – Dahlen – Oschatz
- Leipzig – Naunhof – Grimma – Leisnig – Döbeln

sowie die regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen **außerhalb** überregionaler Verbindungsachsen:

- Borna – Bad Lausick – Grimma – Wurzen – Eilenburg
- Colditz – Grimma und
- Grimma – Oschatz.

B 1.1.2 Bevölkerungsstruktur

Derzeit³ leben im Landkreis etwa 130.400 Einwohner⁴ in 23 Gemeinden bzw. 191 Ortsteilen/Siedlungen. Seit der politischen Wende 1989/90 hat die Zahl der Einwohner von ca. 127.000 im Jahr 1990 bis zum Jahr 2003 stetig auf ca. 133.000 Einwohner zugenommen. Gründe hierfür sind vor allem Zuzüge aus dem benachbarten Oberzentrum Leipzig in die angrenzenden Gemeinden im Westen des Landkreises. Im gleichen Zeitraum war in den zentralen Gebieten des Kreises aber auch ein Einwohnerverlust zu verzeichnen. Dies betrifft vor allem die Mittelzentren Grimma und Wurzen (**vgl. Bild 23**). Diese Entwicklung führte zu einer weiteren Konzentration der Einwohner in den westlichen Kreisgebieten. Neben Grimma und Wurzen sind die höchsten Einwohnerdichten in Bad Lausick, Naunhof, Brandis und Machern festzustellen (**vgl. Bild 24**). In **Anlage 9** ist die Verteilung der Einwohner auf die 191 Ortsteile/Siedlungen des Landkreises detailliert dargestellt.

Etwa 4% der Einwohner des Landkreises sind heute Kinder im Alter zwischen 0 und 5 Jahren. Der Anteil der 6 bis 19-jährigen (Schüler und Auszubildende) an der Gesamtbevölkerung des Landkreises beträgt derzeit etwa 15% (ca. 19.500 Einwohner). Etwa 55% der Einwohner sind im Alter zwischen 20 und 59 Jahren, der Anteil der 60-jährigen und älteren an der Bevölkerung beträgt ca. 26% (**vgl. Bild 25**).

³ Stand 2004

⁴ Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, Angaben der Gemeinden

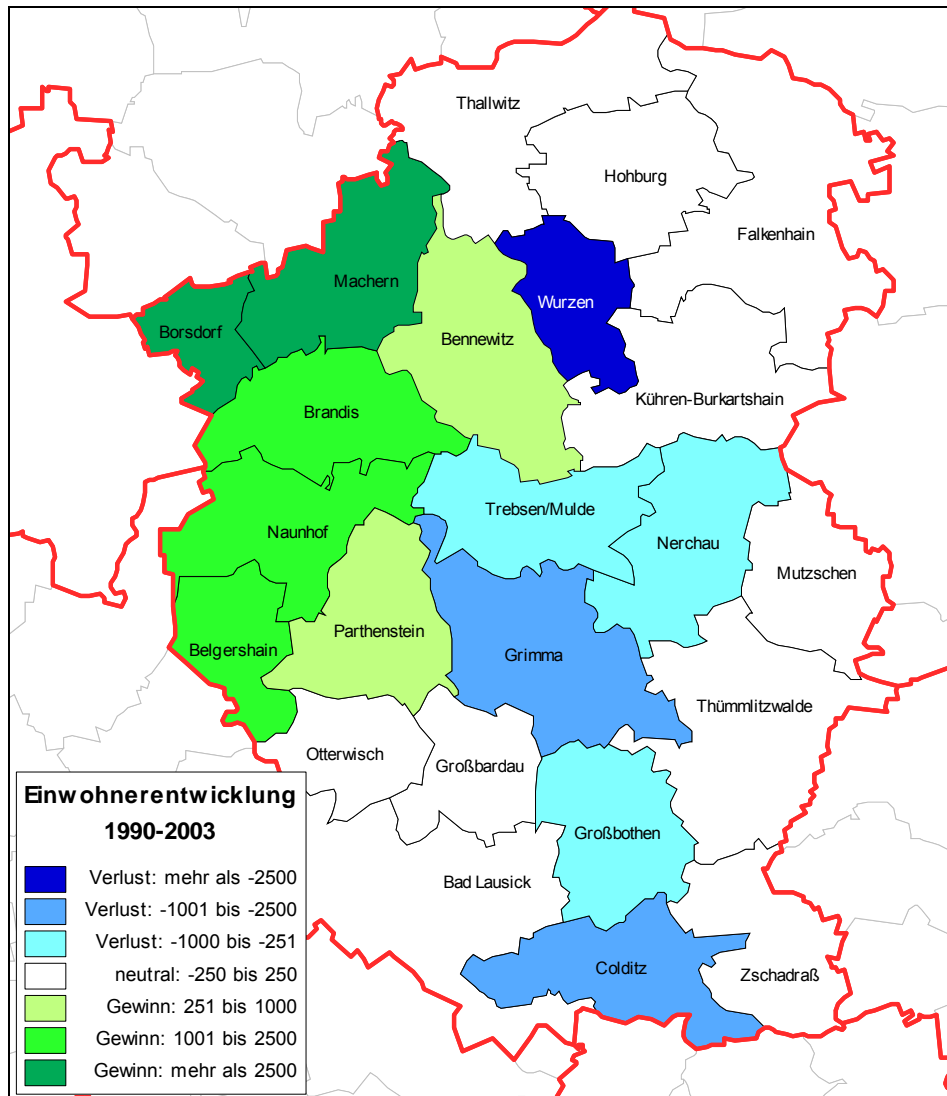


Bild 23: Einwohnerentwicklung 1990 - 2003

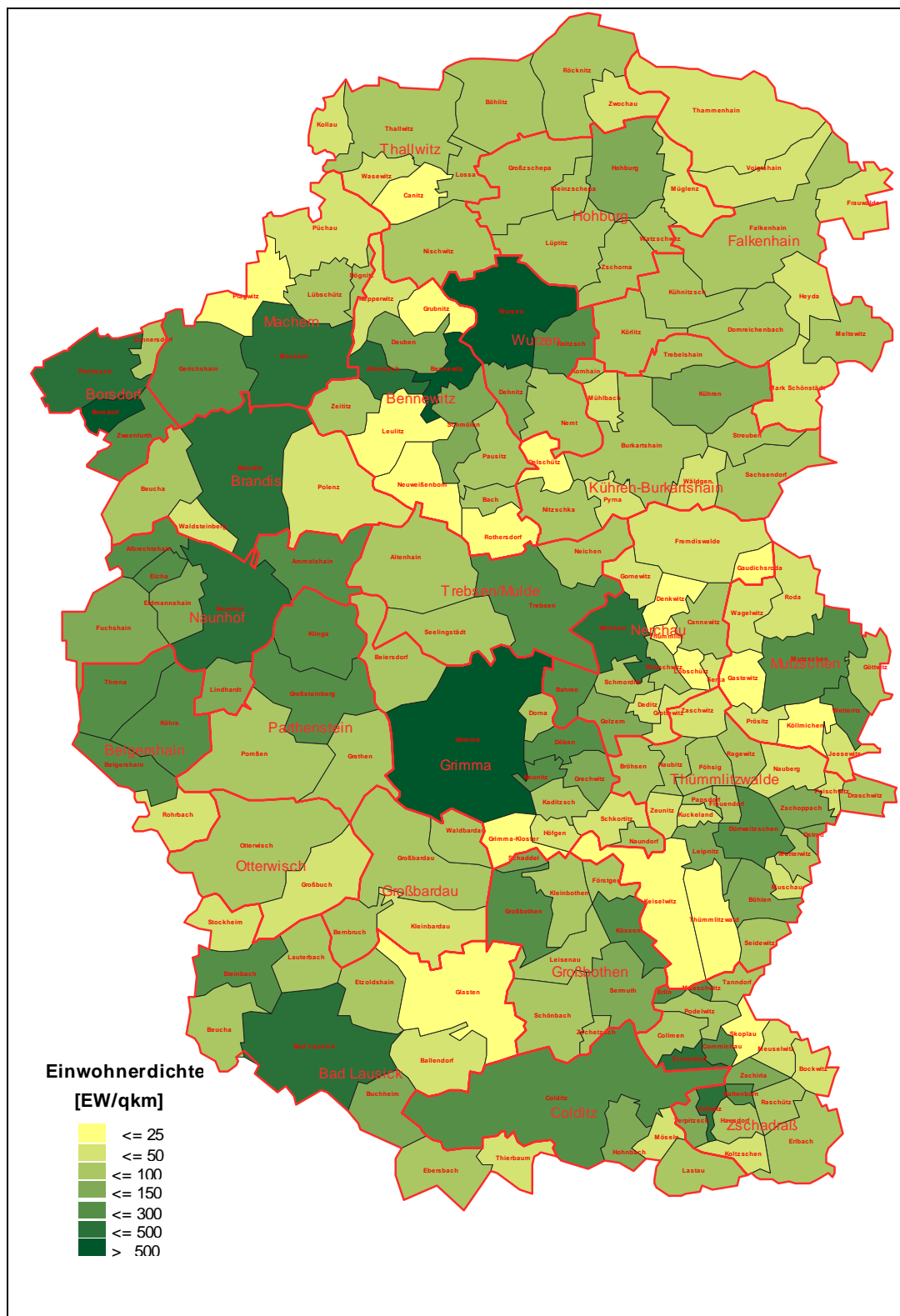
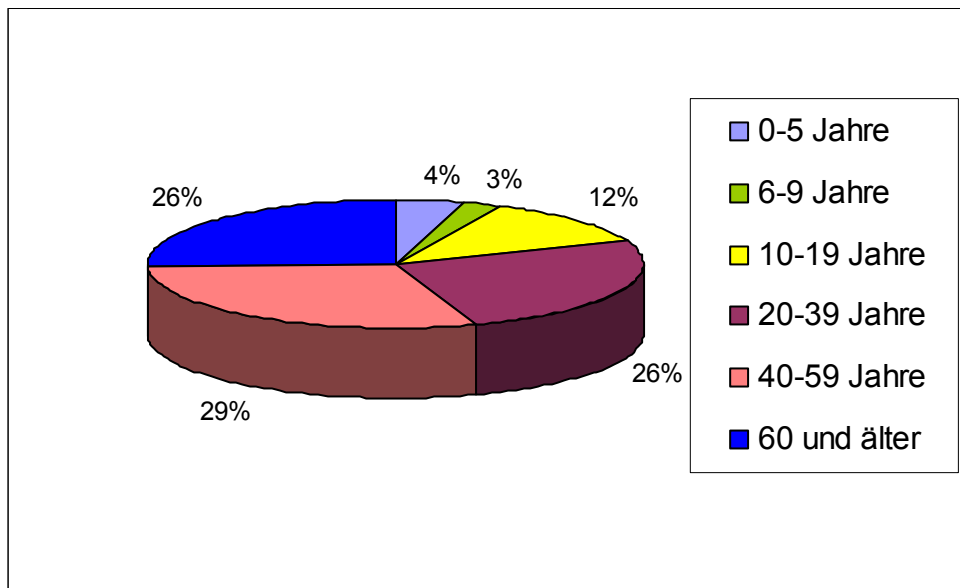


Bild 24: Einwohnerdichte 2004



Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen

Bild 25: Altersstruktur der Bevölkerung im Muldentalkreis

B 1.1.3 Beschäftigung

Mit Stand vom 31.12.2003 waren von den Einwohnern des Landkreises ca. 46.200 sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Dies entspricht etwa einem Drittel der gesamten Einwohner der Kreises. Gleichzeitig waren im Landkreis ca. 11.400 Einwohner arbeitslos gemeldet.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis wird vom Statistischen Landesamt Sachsen für den Stichtag 31.12.2003 mit ca. 33.800 Arbeitnehmern angegeben. Diese Zahl ist in etwa mit der Anzahl der Arbeitsplätze im Kreis vergleichbar. Aus dem Vergleich der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern (46.200) und den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis (33.800) wird deutlich, dass ein sehr großer Anteil der beschäftigten Einwohner seinen Arbeitsplatz außerhalb der Landkreisgrenzen bspw. im benachbarten Oberzentrum Leipzig hat.

Innerhalb des Landkreises konzentrieren sich die Arbeitsplätze auf die Kreisstadt Grimma (ca. 24%), Wurzen (ca. 15%), sowie Bad Lausick und Machern mit jeweils ca. 6% (**vgl. Anlage 10**).

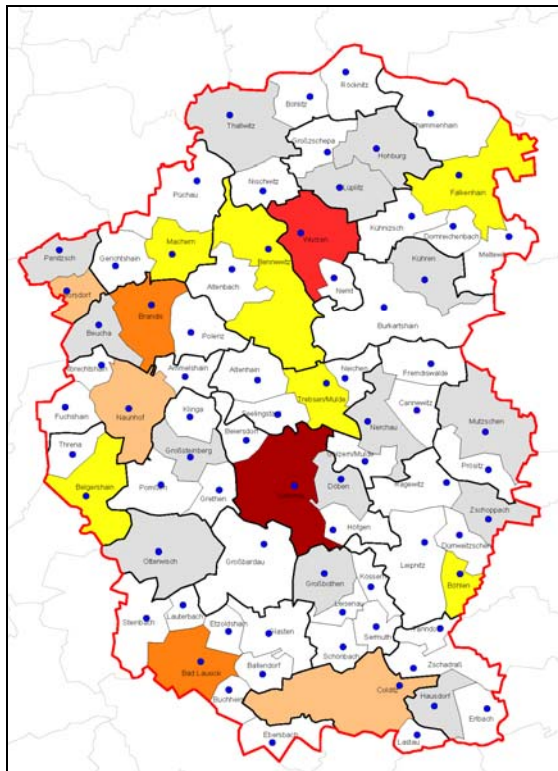
B 1.1.4 Schulstandorte und Ausbildungsplätze

Die Schülerbeförderung ist das wesentliche Nachfragesegment für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis. Etwa 80%⁵ des Verkehrsaufkommens im städtischen und regionalen Busverkehr des Landkreises ist der Gruppe der Schüler und Auszubildenden zuzuordnen. Für die Abbildung dieses wesentlichen Anteils am ÖPNV-

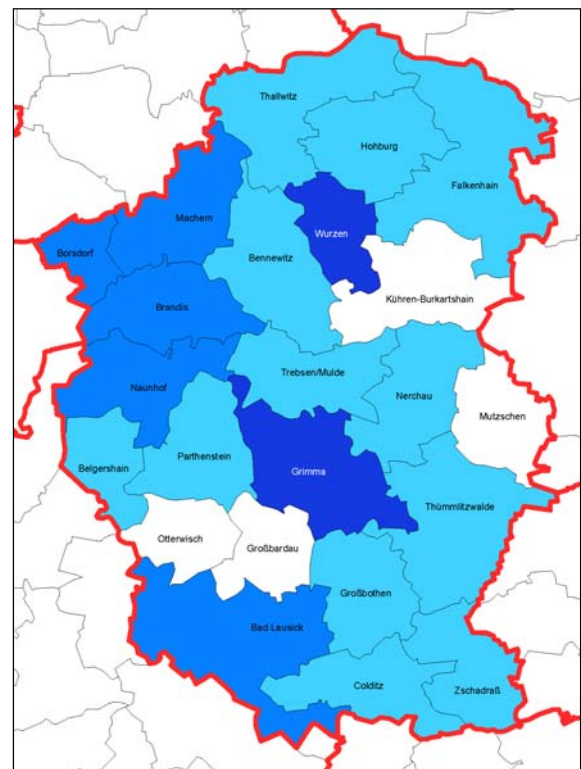
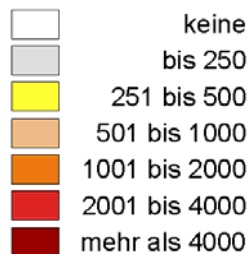
⁵ Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen



Gesamtverkehrsaufkommen war es deshalb erforderlich die Lage der Schulstandorte im Kreisgebiet und die Anzahl der Grundschulplätze bzw. weiterführenden Schulplätze standortgenau aufzunehmen. In den Bildern **Bild 26 und Bild 27** ist die gegenwärtige räumliche Verteilung der Ausbildungsplätze der räumlichen Verteilung der Einwohner im relevanten Alter von 6 bis 19 Jahren gegenübergestellt. Aus dieser grafischen Gegenüberstellung wird ersichtlich, dass die Ausbildungsplatzkonzentrationen von den Wohnorten der Einwohner im Ausbildungsalter zum Teil abweicht.



**Schulplätze
alle Schularten 2005**



**Einwohner 2003
im Alter von 6-19 Jahren**



Bild 26: Verteilung der Schulplätze im Muldentalkreis 2005

Bild 27: Einwohner im Alter von 6-19 Jahre (2004)



Mit Stand Schuljahr 2004/2005 besuchten ca. 15.350 Schüler und Auszubildende die Grund-, Mittel-, Förder- und Berufsschulen sowie die Gymnasien im Muldentalkreis. **Bild 28** zeigt die Verteilung der insgesamt 57 Schulstandorte differenziert für die einzelnen Schularten.

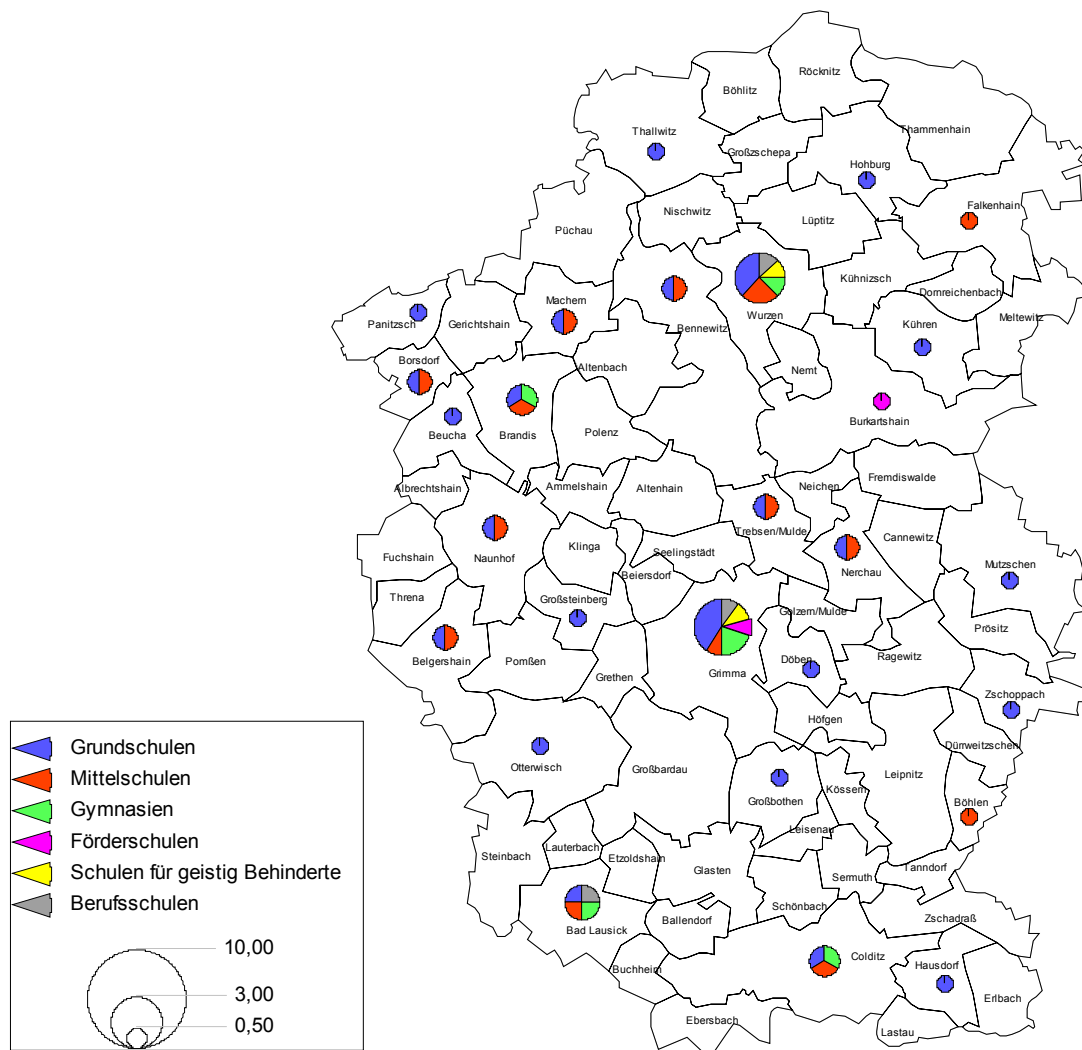


Bild 28: Schulstandorte differenziert nach Schularten

In den Anlagen **Anlage 11** und **Anlage 12** sind die einzelnen Schulstandorte mit dem jeweiligen Einzugsbereich sowie die Anzahl der Schüler an den einzelnen Standorten zusammengestellt.

Etwa 6.400 Schüler⁶ sind Fahrschüler gemäß Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Muldentalkreises⁷. Die Anteile der

⁶ Quelle: Landratsamt



Fahrschüler sind erwartungsgemäß bei den Förderschülern mit etwa 84% am höchsten (vgl. Bild 29).

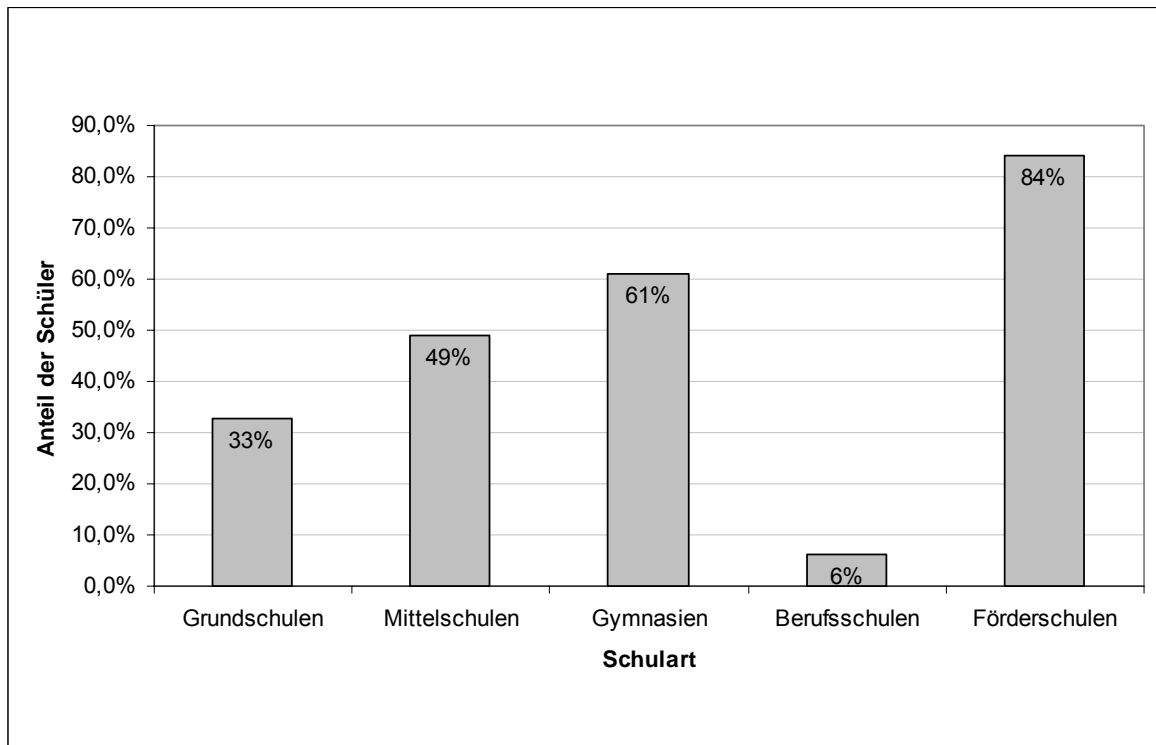


Bild 29: Anteile der Fahrschüler nach Schülerbeförderungskostensatzung

B 1.1.5 Motorisierung

Die Pkw-Verfügbarkeit der Einwohner des Muldentalkreises hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen (vgl. Bild 30) und liegt, wie für einen ländlich geprägten Kreis zu erwarten, mit derzeit (2004) ca. 590 Pkw/1.000 Einwohner deutlich über den Landesdurchschnitt des Freistaates Sachsen (ca. 530 Pkw/1.000 Einwohner).

Regional schwankt der Motorisierungsgrad im Landkreis⁸ und reicht von ca. 480 Pkw/1.000 Einwohner in Wurzen bis zu etwa 680 Pkw/1.000 Einwohner in Belgershain (vgl. Bild 31).

⁷ Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Muldentalkreises
Beschluss des Kreistages Nr. 312/III/03 vom 08.05.2003 in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 12.05.2005
(Beschluss des Kreistages Nr. 070/III/05)

⁸ Quelle: Kraftfahrzeug-Bundesamt, Stand 01.01.2005

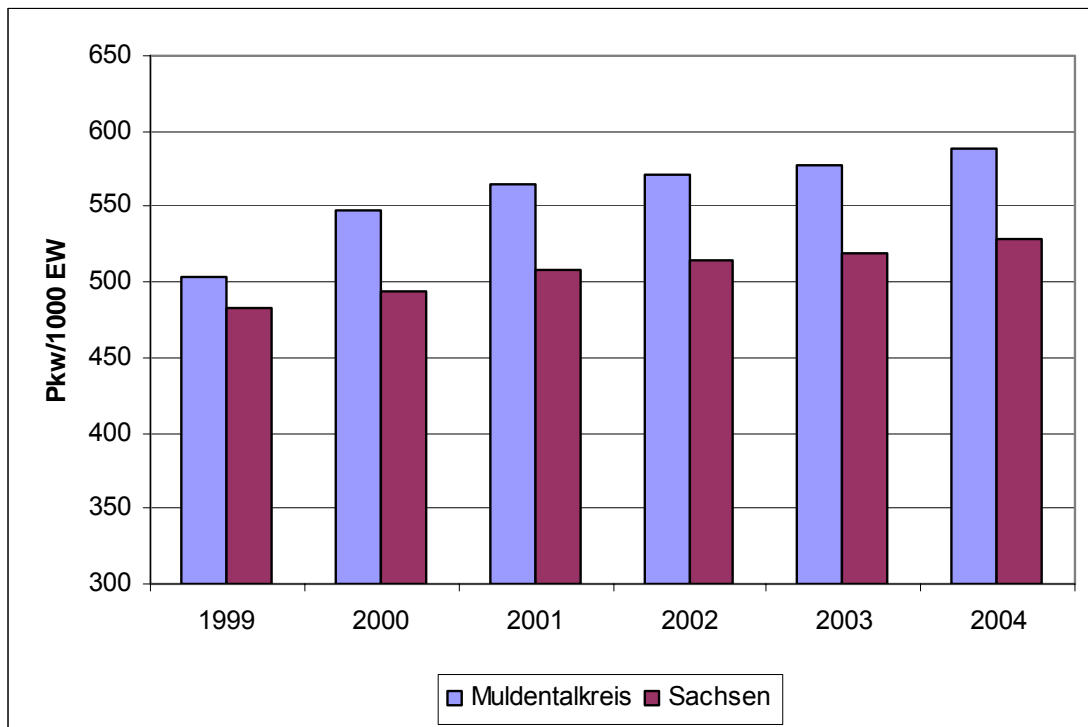


Bild 30: Motorisierungsentwicklung 1999 bis 2004

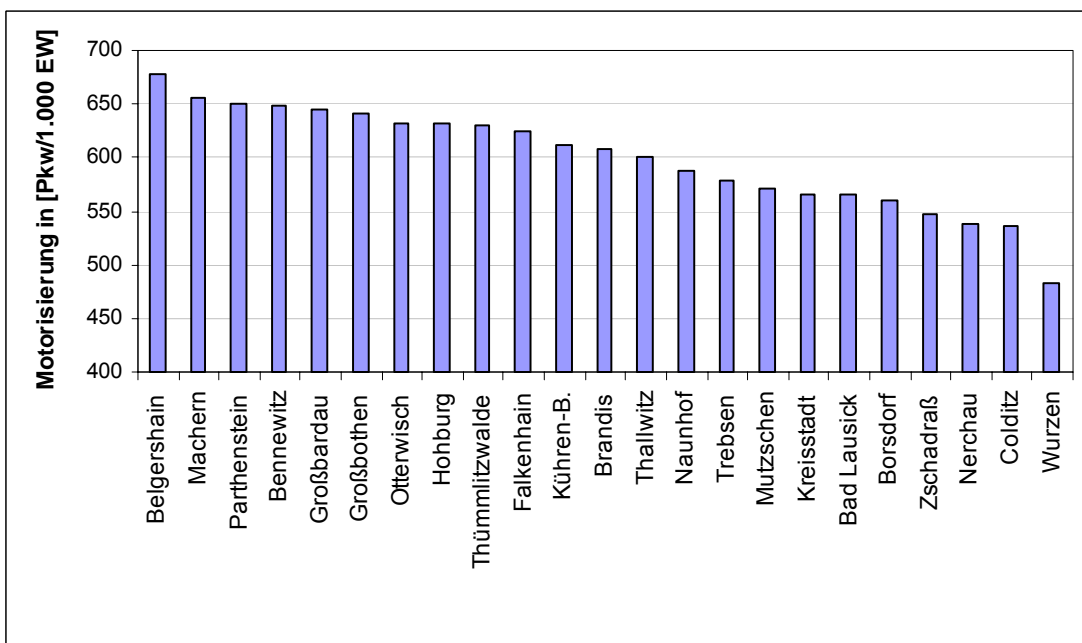


Bild 31: Motorisierungsgrad im Muldentalkreis, Stand Januar 2005



B 1.2 Verkehrsangebot

B 1.2.1 Unternehmensstruktur

Die Verkehrsleistung auf den insgesamt **89 Linien des regionalen und städtischen Busverkehrs** wird zu **92%** von folgenden **im Landkreis ansässigen Verkehrsunternehmen** erbracht:

- Bus- und Reiseunternehmen Ludwig
- Reise- und Omnibusunternehmen Volker Kaltofen
- Omnibusnahverkehr Runge
- Omnibus- Reiseunternehmen Naundorf
- Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH
- Vetter Reisen GmbH

Neben diesen ortsansässigen VU erbringen folgende **nicht im Muldentalkreis ansässige Verkehrsunternehmen** zusammen ca. **8%** Verkehrsleistungen im Muldentalkreis:

- Leipziger Verkehrsbetriebe
- ThüSac Personenverkehrsgesellschaft mbH
- Verkehrsgesellschaft Döbeln mbH und
- Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH "Heideland"

Die Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH (PVM) ist mit ca. 70% der Verkehrsleistungen der Hauptleistungserbringer im Busverkehr (**vgl. Bild 32**).

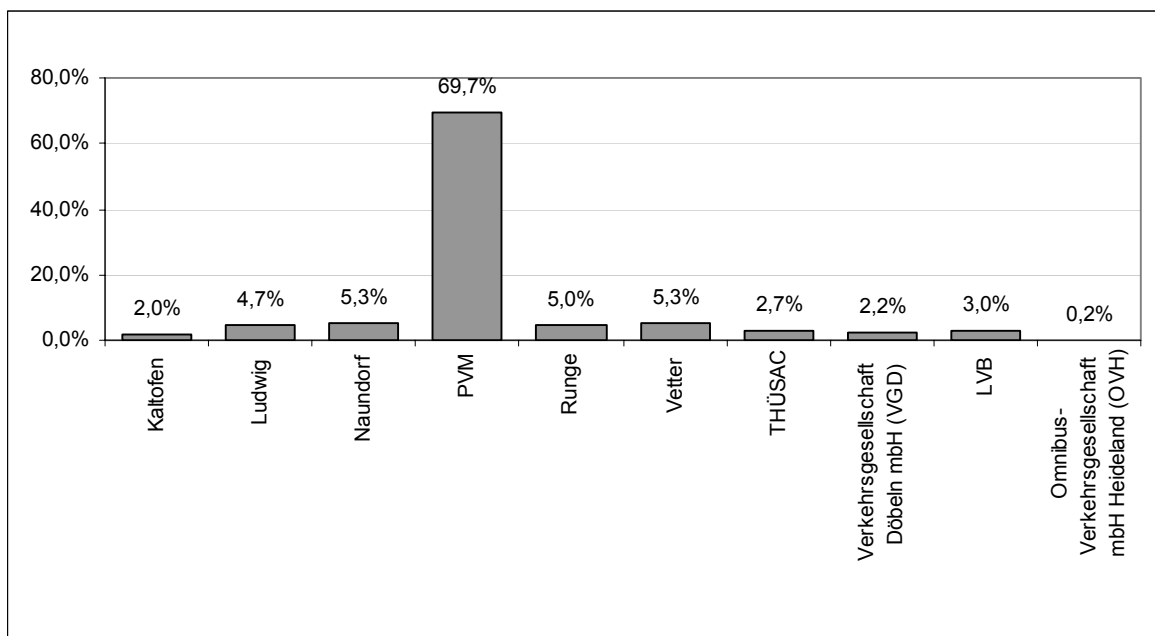


Bild 32: unternehmensspezifische Anteile an der Verkehrsleistung im städtischen und regionalen Busverkehr



Die **Fahrplanleistung im SPNV** (RB, S-Bahn) innerhalb des Muldentalkreises wird mit Ausnahme der KBS 525 (Connex) nahezu vollständig durch die DB Regio erbracht.

B 1.2.2 Verkehrsangebot SPNV

Im Muldentalkreis werden derzeit auf folgenden Kursbuchstrecken (KBS) SPNV-Leistungen angeboten:

- KBS 500/501.11 (Leipzig – Wurzen – (Oschatz))
- KBS 503 Leipzig – Beucha –Brandis)
- KBS 506 (Leipzig – Grimma – (Döbeln - Meißen)) und
- KBS 525 (Leipzig – Bad Lausick –(Geithain)).

In **Bild 33** sind die KBS, die angebotenen Produkte und Taktzeiten einschließlich des durch den Aufgabenträger für den SPNV erreichten Sanierungsstandes der Zugangsstellen schematisch dargestellt. Aus **Anlage 13** kann das vorhandene SPNV-Fahrplanangebot (Fahrplanperiode 2004/05) entnommen werden.

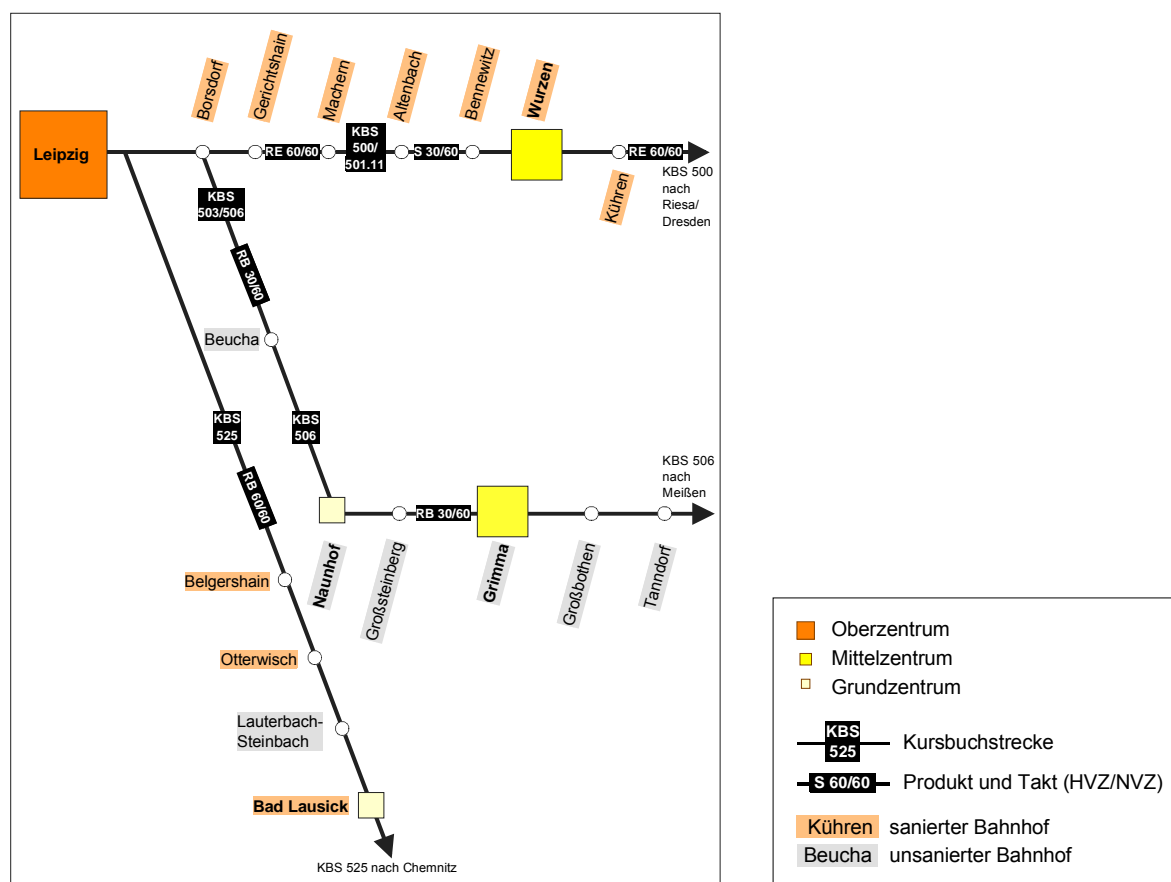


Bild 33: SPNV-Netz, SPNV-Angebot und erreichter Sanierungsstand der Zugangsstellen im Muldentalkreis

Insgesamt werden im Muldentalkreis derzeit auf einer bedienten Netzlänge von etwa 88 km ca. 1,45 Mio. SPNV-Fpkm/Jahr angeboten.



B 1.2.3 Verkehrsangebot regionaler und städtischer Busverkehr

Auf insgesamt 84 Regionalbuslinien und 5 Stadtbuslinien wird im Muldentalkreis eine Fahrplanleistung von ca. 3,5 Mio. Fahrplankilometern pro Jahr angeboten. Das Leistungsangebot hat in den vergangenen Jahren zugenommen (vgl. **Bild 34**). Gründe hierfür sind zum einen die Zunahme von Bahnersatzleistungen und die Anforderungen des Schülerverkehrs. Die in den vergangenen Jahren vollzogene weitere Konzentration der Schulstandorte hat zu einer erhöhten Beförderungsleistung im Schulbusverkehr geführt. Die Stadtbuslinien betreffen:

- die Linien A und B in Grimma,
- die Linien A und B in Wurzen sowie
- die Stadtlinie A in Colditz.

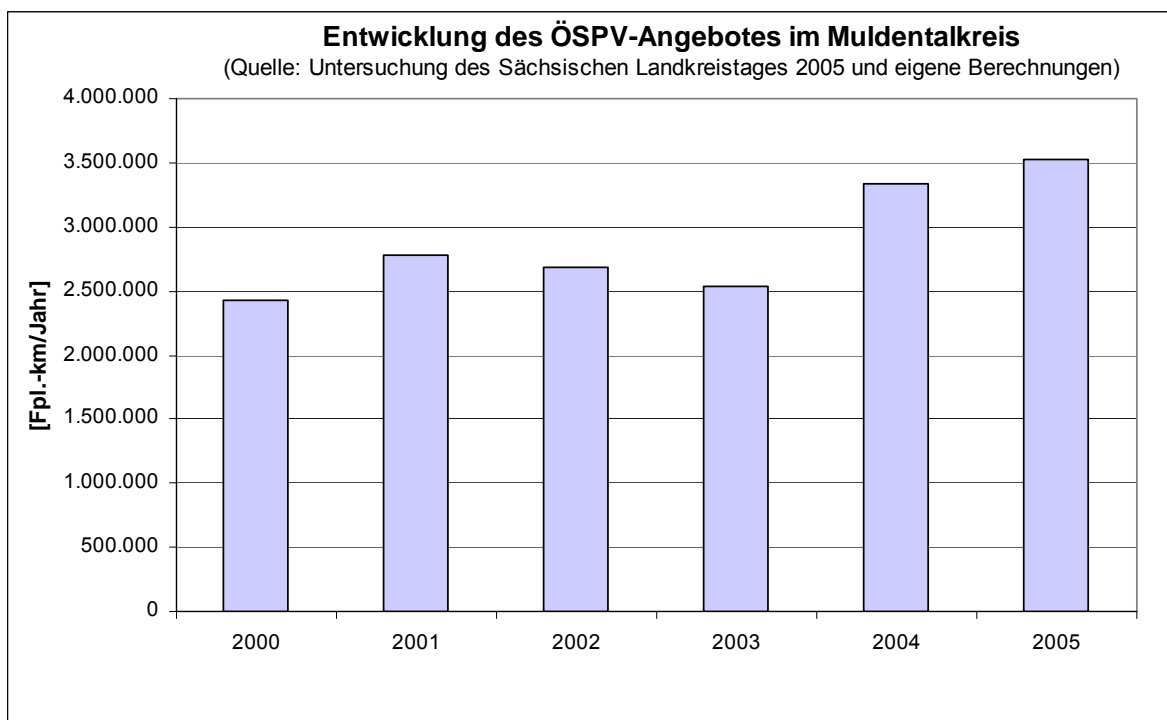


Bild 34: Leistungsentwicklung im regionalen Busverkehr

In **Anlage 14** sind die einzelnen Linien, die Linienbetreiber sowie die überwiegende Netzfunktion der Linien zusammengefasst. **Anlage 15** enthält detaillierte Angaben zum Fahrtenangebot der Linien und in **Bild 35** sind die derzeitigen Linienführungen grafisch aufbereitet.



Muldentalkreis Nahverkehrsplan 2006 - 2011

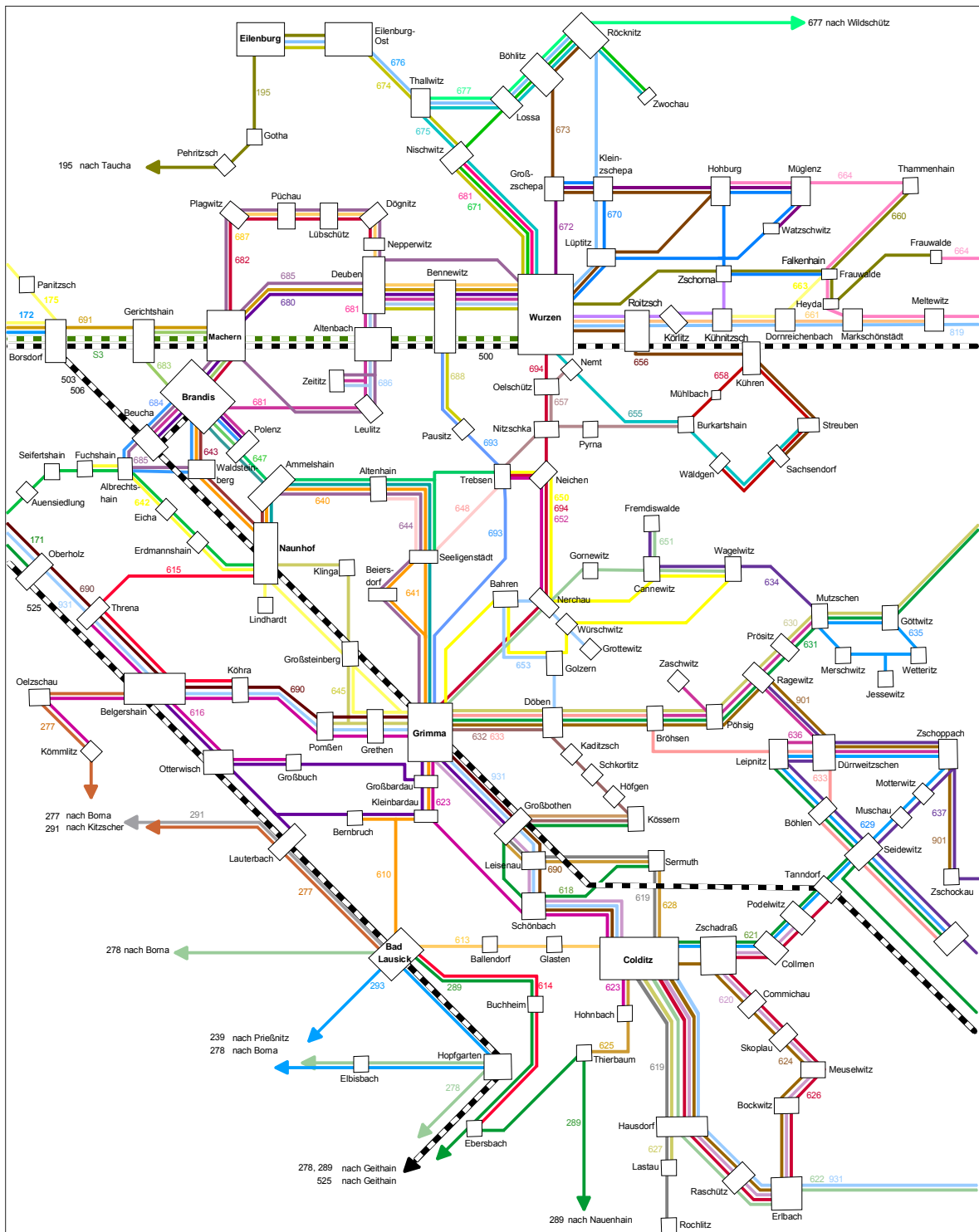


Bild 35: Liniennetzplan – Bestand, regionaler Busverkehr



B 1.2.4 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

Die einzelnen SPNV-Zugangsstellen im Landkreis weisen derzeit eine sehr unterschiedliche Qualität auf. Auf diesen Aspekt wurde bereits in den **Abschnitten A 4.5 und B 1.2.2** eingegangen. In **Anlage 16** erfolgt eine Zusammenstellung der vorhandenen baulichen Situation, der wesentlichen Ausstattungsmerkmale und der Verknüpfungssituation für die einzelnen Zugangsstellen.

B 1.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

B 1.3.1 Ausbildungsverkehr

Die ÖPNV-Verkehrsnachfrage im Ausbildungsverkehr wurde auf Grundlage der beim Landkreis vorliegenden detaillierten Informationen aus den Anträgen auf Fahrgelderstattung gemäß Schülerbeförderungssatzung ermittelt. Aus diesen Daten kann die Quelle (Wohnort) und das Ziel (Schulstandort) jeder Ausbildungsfahrt im ÖPNV konkret abgeleitet werden. Auf der Basis der ermittelten Nachfrage konnten anschließend mit Hilfe des durch den MDV zur Verfügung gestellten Verkehrsmodells für den Verbundraum die Linien- und Streckenbelastungen für den Schülerverkehr ermittelt werden. In **Bild 36, Bild 37 und Bild 38** ist die streckenbezogene Verkehrsnachfrage im Ausbildungsverkehr differenziert für die Schularten Grundschule, Mittelschule und Gymnasium dargestellt.

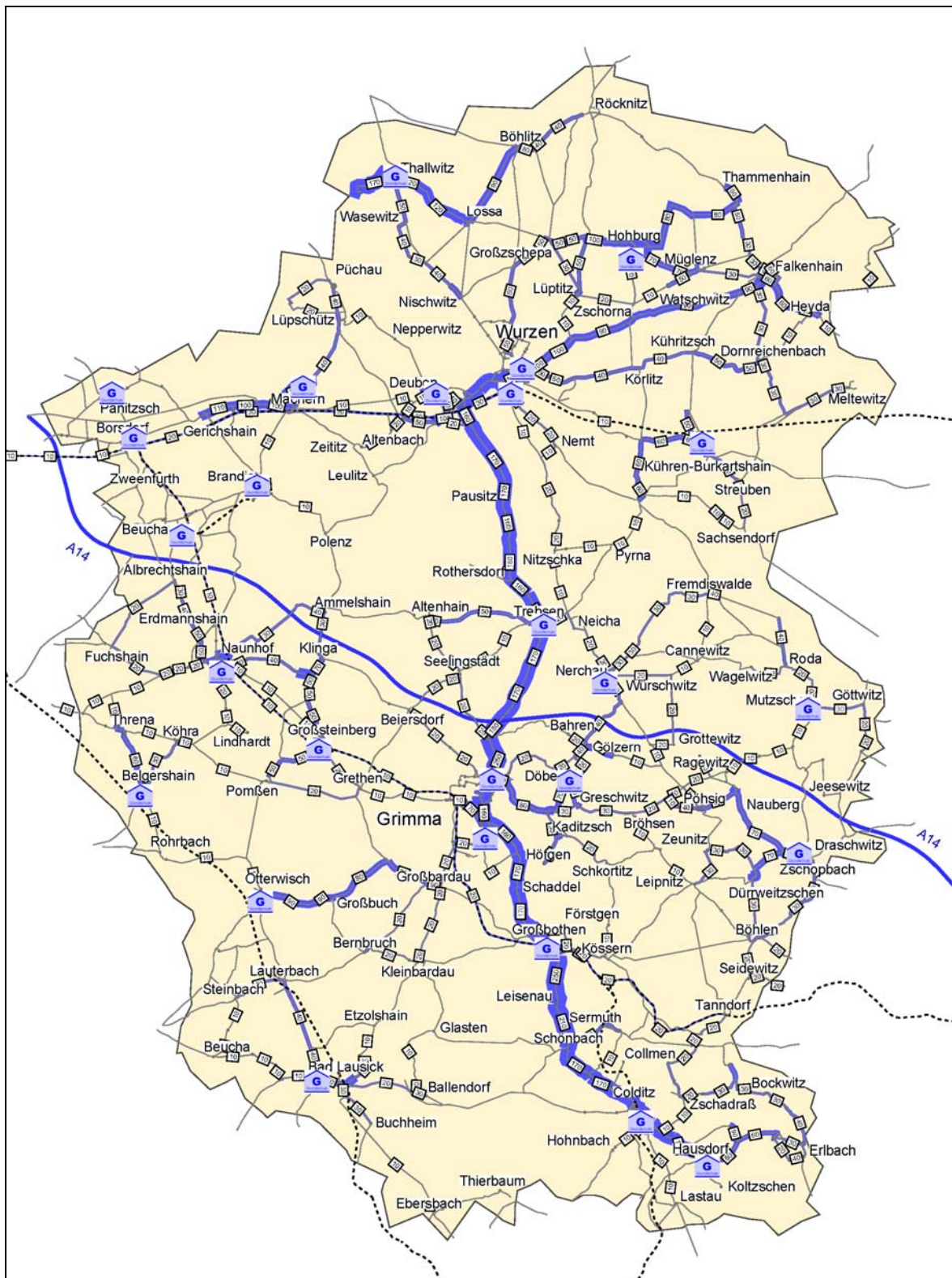


Bild 36: Verkehrsnachfrage Quell-Zielverkehr der Grundschulen

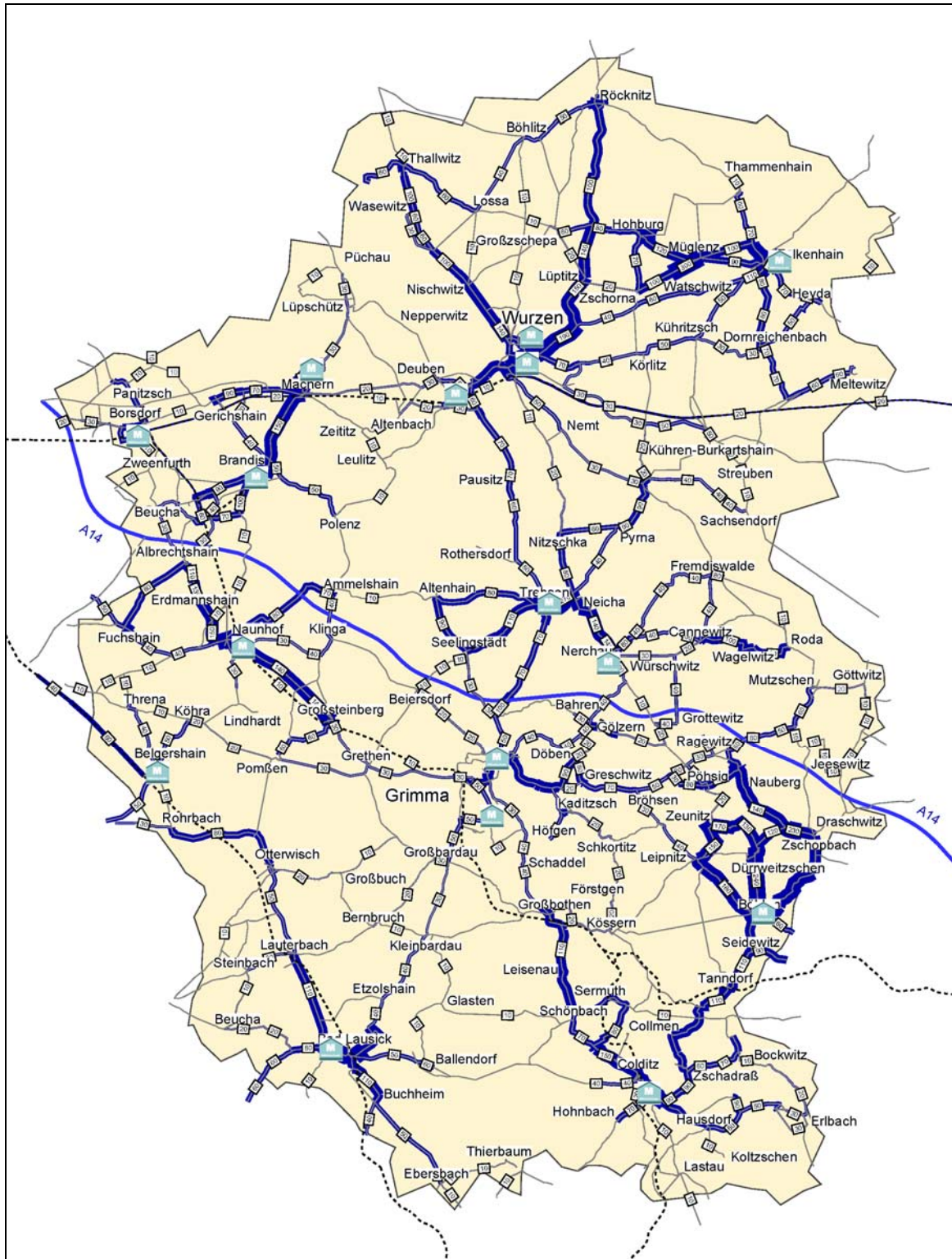


Bild 37: Verkehrsnachfrage Quell-Zielverkehr der Mittelschulen

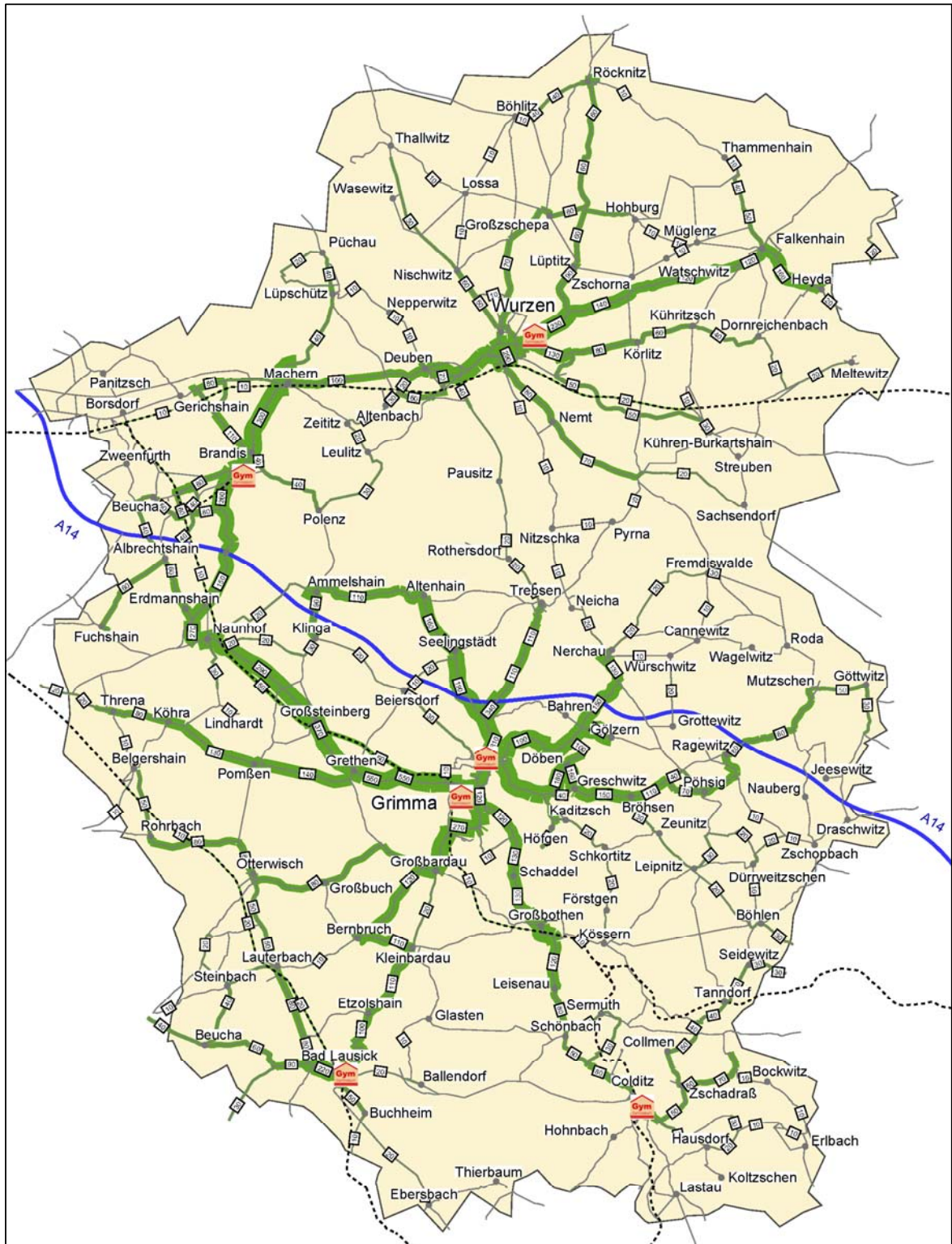


Bild 38: Verkehrsnachfrage Quell-Zielverkehr der Gymnasien



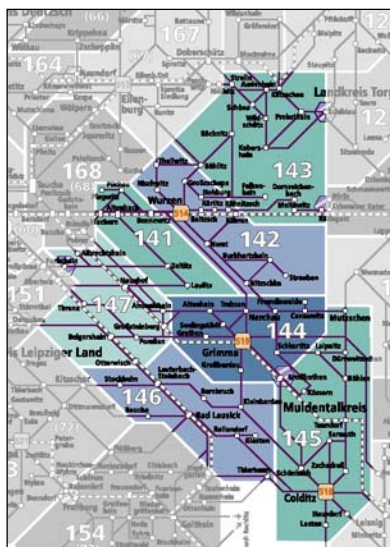
B 1.4 ÖPNV-Finanzierung

Die zwei Hauptkostenpositionen des Landkreises zur Finanzierung des ÖPNV sind die Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen und die Aufwendungen für die Schülerbeförderung (Kostenerstattung gemäß Satzung). Der derzeitige (Analysezeitpunkt 2005) Finanzbedarf des Landkreises als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV beträgt hierfür etwa **3,16 Mio. € im Jahr 2005** und teilt sich wie folgt auf die o.g. Positionen auf⁹:

- Freiwillige Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen für vertraglich vereinbarte ÖPNV-Leistungen:
ca. 1,2 Mio. €
- Schülerbeförderungskosten gemäß Satzung :
ca. 1,96 Mio. €

Die Finanzierung der im Bahnersatzverkehr erbrachten Busleistungen auf den Linien 619, 647 und 661 (anteilig) in Höhe von jährlich 426 T€ erfolgt derzeit und vertraglich vereinbart bis zum Jahr 2009 durch den ZVNL.

B 1.5 Tarifstruktur



Im gesamten Muldentalkreis gelten für alle Verkehrsunternehmen des Verbundes die Tarifbestimmungen des MDV vom 01.08.2005. Das Kreisgebiet ist in sieben Tarifzonen eingeteilt (**vgl. Bild 40**). Die Einzelfahrt innerhalb einer Tarifzone kostet für den erwachsenen Fahrgast 1,50€/Fahrt mit einer Gültigkeit von einer Stunde. Innerhalb des MDV-Tarifes wird das übliche Angebot an Zeitkarten für Erwachsene und Schüler/ Auszubildende angeboten. Für die Stadtverkehre in Grimma, Wurzen und Colditz gilt ein Fahrpreis von 0,85€/Fahrt für den erwachsenen Fahrgast mit einer Gültigkeit von 45 Minuten.

Bild 40: Tarifzonen im Muldentalkreis

⁹ Quelle: Landratsamt



B 1.6 Bewertung des derzeitigen Zustandes

Der Muldentalkreis ist durch ein vergleichsweise hochwertiges SPNV-Angebot auf den Achsen des Grundnetzes 1. Ordnung sehr gut an das regionale SPNV und das über-regionale SPV-Netz angebunden.

Als Bewertungskriterium für den finanziellen Aufwand des Landkreises wurde der jährliche ÖPNV-Zuschussbedarf (einschließlich des Zuschussbedarfs für die Bahnersatzverkehre) pro Einwohner ermittelt. Diese Kennziffer liegt gegenwärtig bei etwa 26 Euro pro Einwohner und Jahr und liegt mit dieser Größenordnung im Bereich des Aufwandes vergleichbarer sächsischer Landkreise (vgl. **Bild 41**). Mit den Landkreisen Delitzsch, Riesa-Großenhain und Kamenz wurden dem Muldentalkreis strukturell ähnliche, ländlich geprägte Landkreise für den Vergleich gewählt.

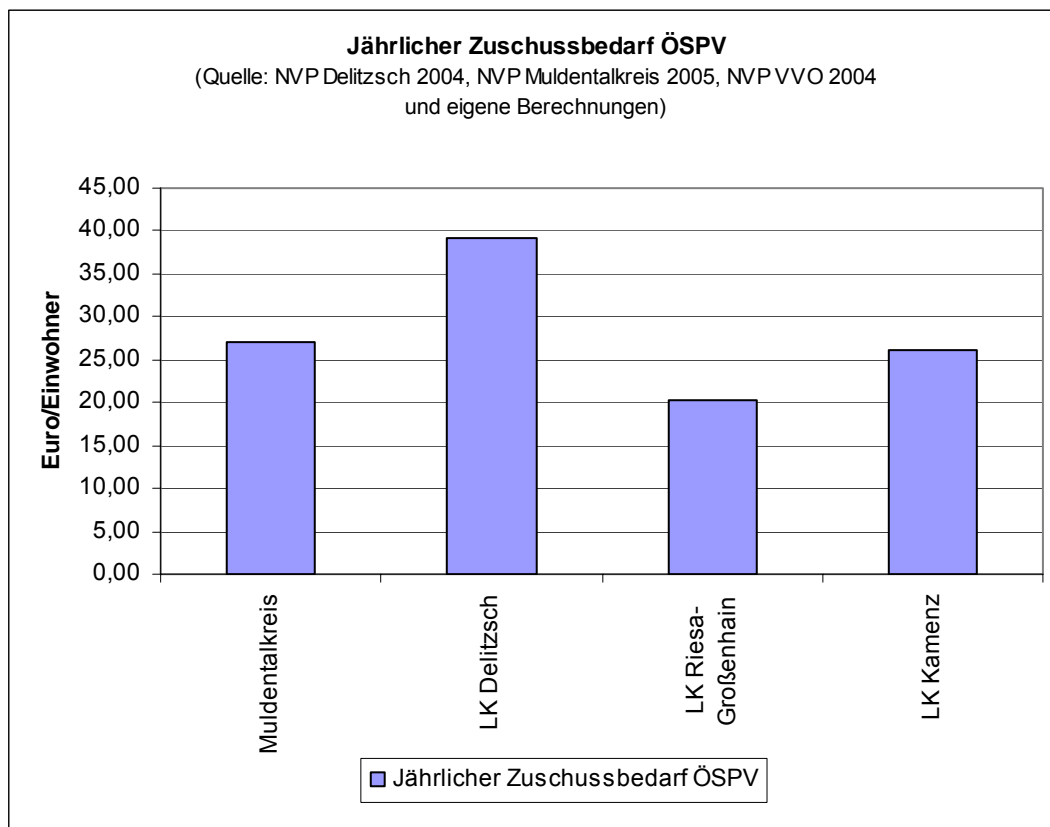


Bild 41: Jährlicher Zuschussbedarf pro Einwohner im regionalen Busverkehr

Für die Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung (vgl. **Bild 42**) und des Ergänzungsnetzes (vgl. **Bild 43**) konnten in einer Gegenüberstellung des derzeitigen Fahrtenangebotes mit dem im Anforderungsprofil (vgl. **Abschnitt A 3**) als Mindeststandard definierten Angebot im Rahmen einer Konfliktanalyse die vorhandenen Defizite lokalisiert werden.

Auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung fehlt die im Anforderungsprofil als Zielvorstellung formulierte Vertaktung der Linien nahezu vollständig. Die heute im Takt verkehrenden regionalen Buslinien sind in **Bild 44** farbig hervorgehoben.

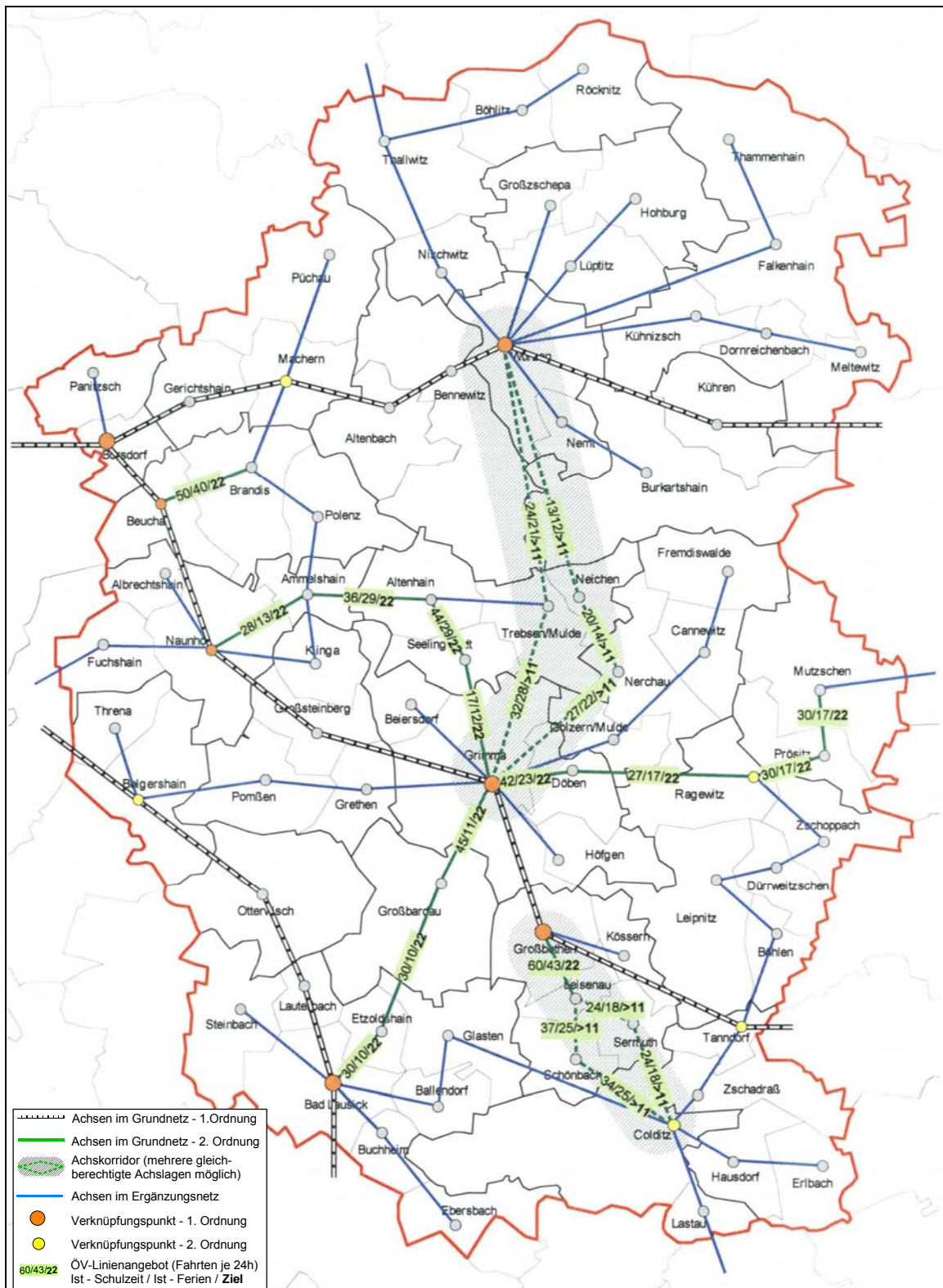


Bild 42: Konfliktanalyse auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung

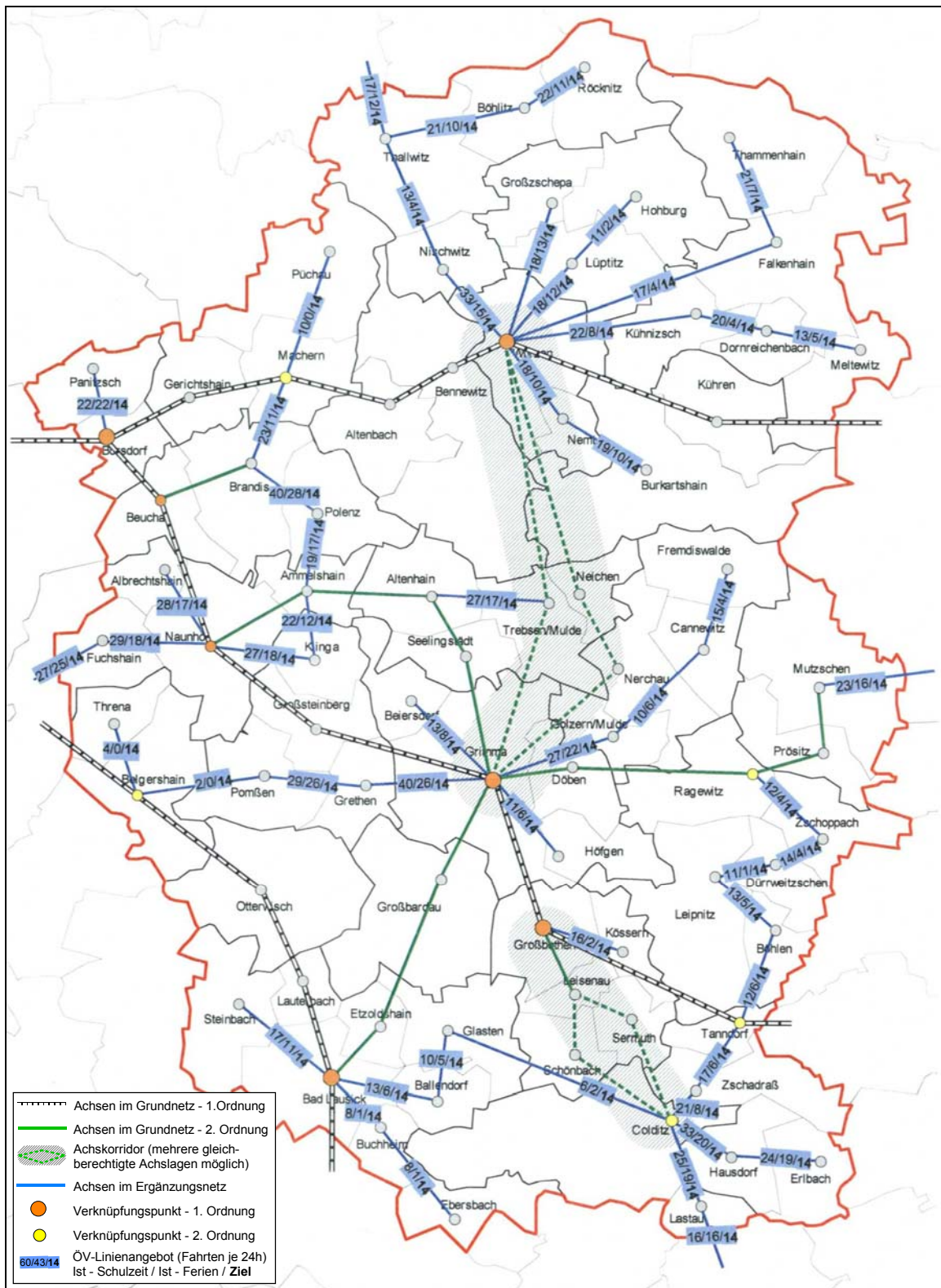


Bild 43: Konfliktanalyse auf den Achsen des Ergänzungsnetzes



Muldentalkreis

Nahverkehrsplan 2006 - 2011

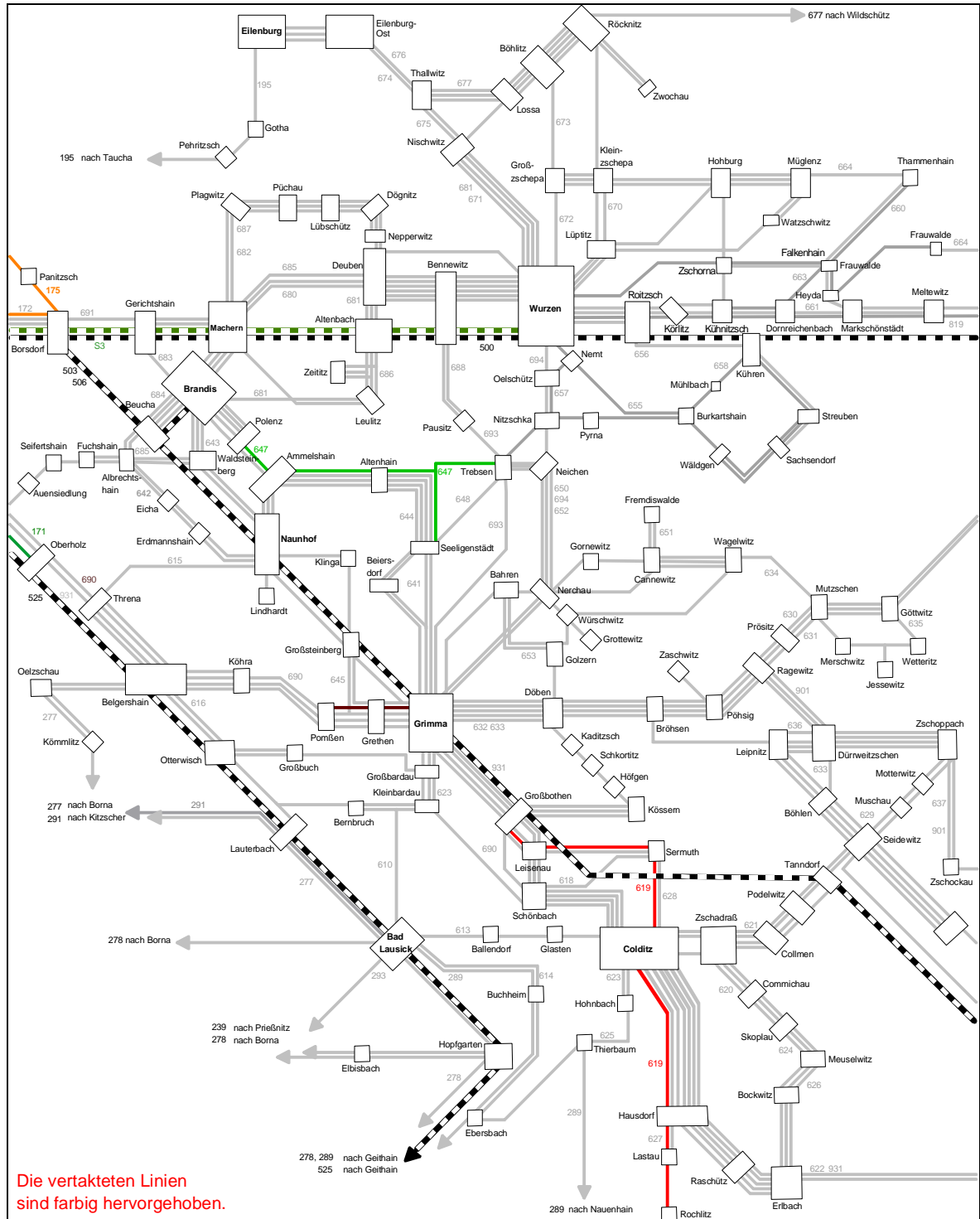


Bild 44: Vertaktetes regionales Busangebot - Bestand



B 2 Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

B 2.1 Bevölkerungsstruktur

Nach der positiven Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum zwischen 1990 und 2003 gehen die Prognosen des Statistischen Landesamtes Sachsen auch für den Muldentalkreis von einem Rückgang der Einwohner aus (**vgl. Bild 45**). Bis zum Jahr 2010 muss mit einem Verlust von etwa 7.000 Einwohnern (dies entspricht etwa 5%) gegenüber 2005 auf dann ca. 123.000 Einwohner gerechnet werden. Für das Jahr 2020 werden für den Muldentalkreis ca. 113.000 Einwohner prognostiziert.

Neben dem Rückgang der Einwohnerzahl ist aus Sicht des ÖPNV vor allem die Prognose der künftigen Alterstruktur der Bevölkerung von Bedeutung. Mit dem prognostizierten anteiligen Rückgang der Altersklasse zwischen 6 und 19 Jahren (**vgl. Bild 46**) ist ein Rückgang der Schülerzahlen und somit der gegenwärtig wichtigsten Fahrgastgruppe im ÖPNV verbunden (**vgl. Bild 47**).

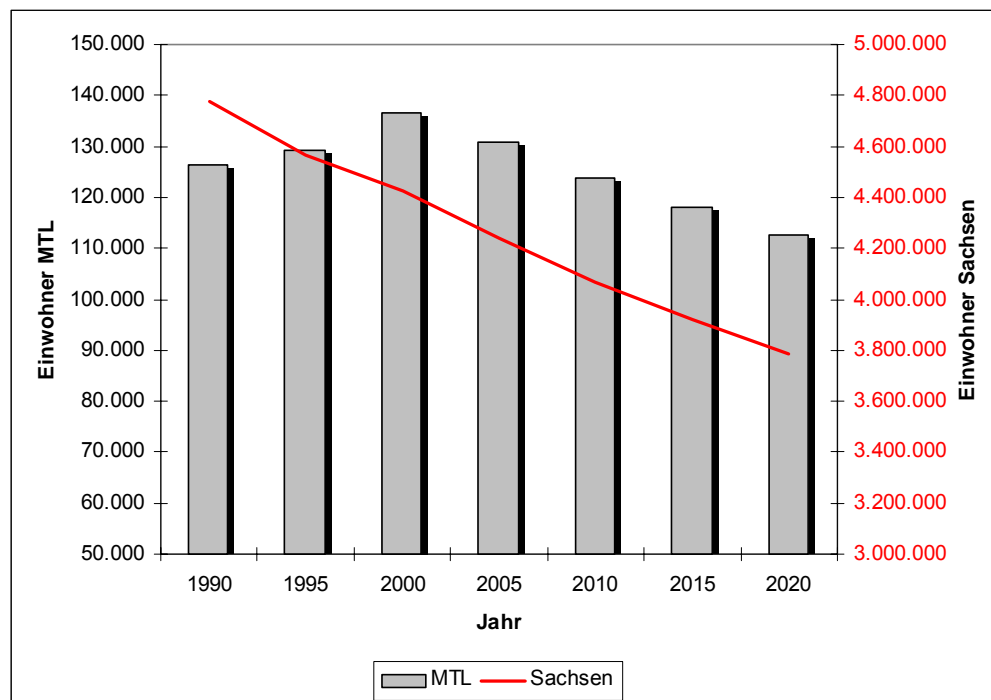
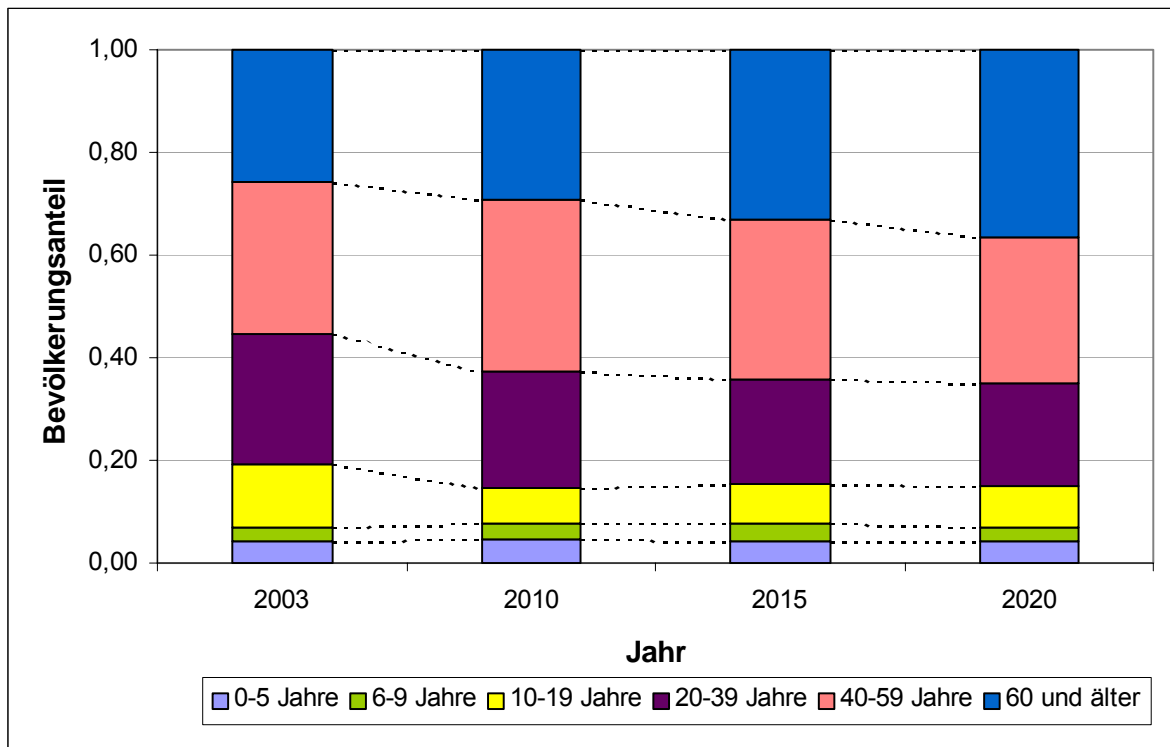


Bild 45: Bevölkerungsentwicklung – Prognose für den Muldentalkreis



Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen, Regionalisierte Bevölkerungsprognose

Bild 46: Entwicklung der Altersstruktur im Muldentalkreis

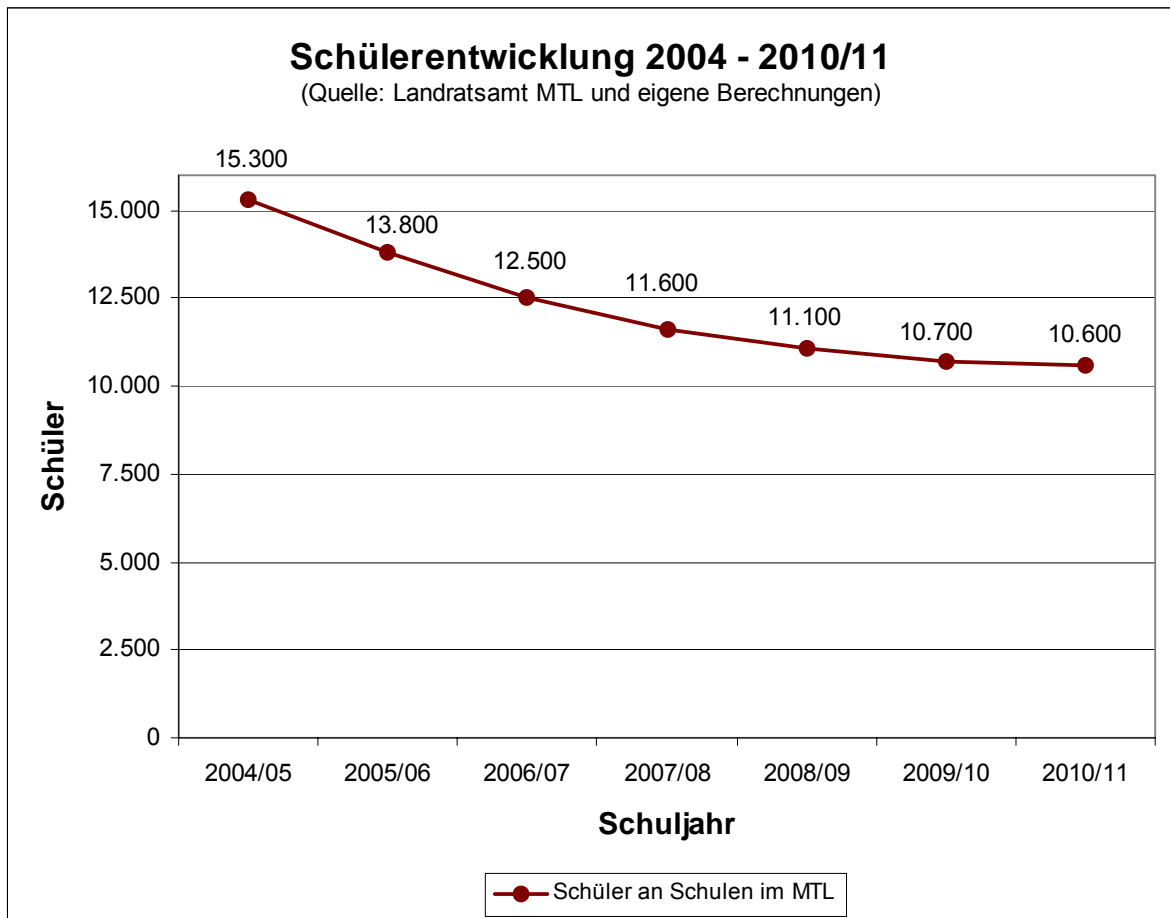


Bild 47: Prognose der Schülerentwicklung

B 2.2 Schulstandorte

Nach den bereits in den letzten Jahren auf Grund der rückläufigen Schülerzahlen vollzogenen einzelnen Standortschließungen sind entsprechend der aktuellen Schulnetzplanung des Landkreises weitere Standorte betroffen.

Im Sommer des Jahres 2006 werden die Mittelschulen in Bennewitz, Machern, Belgershain und Nerchau sowie das Sophiengymnasium Colditz den Schulbetrieb einstellen, im Jahr 2007 läuft der Schulbetrieb im „Friedrich-Schiller-Gymnasium“ Bad Lausick aus.

Die aktuelle Schulstandortplanung ist in **Tab. 12** zusammengefasst.



Nr.	Schulstandort	Planung
1	Mittelschule Belgershain	Aufhebung: 31.07.2006
2	Mittelschule Bennewitz	Mitwirkungsentzug zum 31.07.2006 und Übergang der Schüler an die "Pestalozzi-Mittelschule" Wurzen
3	Mittelschule Machern	Aufhebung: 01.08.2004 - 31.07.2006
4	Mittelschule Nerchau	Aufhebung: 01.08.2002 - 31.07.2006
5	Sophiengymnasium Colditz	Aufhebung zum 31.07.2006
6	"Friedrich-Schiller-Gymnasium" Bad Lausick	Aufhebung: 01.08.2004 - 31.07.2007
7	"J.-G.-Seume-Gymnasium" Grimma	Fusion des Seume-Gymnasiums zum 31.07.2006 mit dem Gymnasium "St. Augustin"; Führung des Gymnasiums "St. Augustin" in zwei Gebäuden
8	Schule zur Lernförderung Zschorna	ab Schuljahr 2005/06 Verlegung des Standortes nach Burkartshain
9	Berufsschulzentrum (BSZ) Wurzen	BSZ wird bis Ende des Schuljahres 2005/06 saniert, ein Teil der Schüler ist deswegen nach Röcknitz ausgelagert, nach Beendigung der Sanierung wird der Ausweichstandort Röcknitz geschlossen

Tab. 12: Schulstandortplanung

B 2.3 Vorliegende Planungen

Für die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes für den Muldentalkreis sind folgende übergeordnete SPNV-Planungsabsichten des ZVNL¹⁰ zu berücksichtigen:

- Auf Grund der nach wie vor geringen Fahrgastnachfrage und der damit verbundenen geringen Effizienz der **KBS 503 (Brandis – Beucha)** wird durch den ZVNL die Abbestellung der Bahnleistungen erwogen. Eine endgültige Entscheidung zur Zukunft dieses Streckenabschnittes soll im **Sommer 2006 auf Grundlage aktueller Fahrgasterhebungen** durch die Verbandsversammlung des ZVNL getroffen werden.
- Für die **KBS 506 (Leipzig – Grimma – Meißen)** plant der ZVNL die Reduzierung der Reisezeiten durch die Sanierung der Strecke und die Überprüfung der Zugangsstellen.

¹⁰ Quelle: Nahverkehrsplan ZVNL, November 2000



Teil C

Anhörung



C 1 Anhörung und Abwägung

Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurden 49 Anhörungsberechtigte (**vgl. Tab. 13**) beteiligt, von denen 23 eine Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes abgegeben haben. Diese Stellungnahmen wurden bewertet und abgewogen. In Abstimmung mit dem Auftraggeber und dem Ausschuss für Umwelt und Kreisentwicklung des Kreistages wurden das Abwägungsergebnis in den Nahverkehrsplan übernommen. Hierbei wird unterschieden, in zu übernehmende bzw. abzulehnende Stellungnahmen. Weiter Stellungnahmen bestätigen den Entwurf bzw. sind im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen. (**vgl. Tab. 14**).

lfd. Nr.	Firmenname	Ort
1	Personenverkehrsgesellschaft Muldentalkreis mbH	Bennewitz
2	Reise- und Omnibusunternehmen Kaltow	Grimma
3	Omnibusnahverkehr Runge	Grimma
4	Vetter Reisen GmbH	Falkenhain
5	Bus- und Reiseunternehmen Ludwig	Bad Lausick
6	Omnibus-Reiseunternehmen Naundorf	Nerchau
7	Thüsa Personennahverkehrsgesellschaft	Windischleuba
8	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	Leipzig
9	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH	Oschatz
10	Verkehrsgesellschaft Döbeln mbH	Ebersbach
11	Landratsamt Delitzsch	Delitzsch
12	Landratsamt Torgau-Oschatz	Torgau
13	Landratsamt Döbeln	Döbeln
14	Landratsamt Mittweida	Mittweida
15	Landratsamt Leipziger Land	Borna
16	Stadt Leipzig	Leipzig
17	Mitteldeutscher Verkehrsverbund mbH	Leipzig
18	Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig	Leipzig
19	Regionaler Planungsverband Westsachsen	Leipzig
20	Fraktionsvorsitzender der SPD	Wurzen
21	Fraktionsvorsitzender der PDS	Grimma
22	Fraktionsvorsitzender der NPD	Nerchau
23	Kreisrat Bündnis 90/Grüne	Hohburg
24	Fraktionsvorsitzender der FDP	Colditz
25	Fraktion der CDU	Wurzen
26	Bürgermeister der Stadt Bad Lausick	Bad Lausick
27	Bürgermeister der Stadt Brandis	Brandis
28	Bürgermeister der Stadt Colditz	Colditz
29	Bürgermeister der Stadt Grimma	Grimma
30	Bürgermeister der Stadt Mutzschen	Mutzschen



lfd. Nr.	Firmenname	Ort
31	Bürgermeister der Stadt Nerchau	Nerchau
32	Bürgermeisterin der Stadt Trebsen	Trebsen
33	Oberbürgermeister der Stadt Wurzen	Wurzen
34	Bürgermeister der Gemeinde Belgershain	Belgershain
35	Bürgermeister der Gemeinde Bennewitz	Bennewitz
36	Bürgermeister der Gemeinde Borsdorf	Borsdorf
37	Bürgermeister der Gemeinde Falkenhain	Falkenhain
38	Bürgermeister der Gemeinde Großbothen	Großbothen
39	Bürgermeister der Gemeinde Hohburg	Hohburg
40	Bürgermeister der Gemeinde Kühren-Burkartshain	Kühren-Burkartshain
41	Bürgermeister der Gemeinde Machern	Machern
42	Bürgermeister der Gemeinde Otterwisch	Otterwisch
43	Bürgermeister der Gemeinde Parthenstein	Parthenstein
44	Bürgermeister der Gemeinde Thallwitz	Thallwitz
45	Bürgermeister der Gemeinde Thümmnitzwalde	Thümmnitzwalde
46	Bürgermeister der Gemeinde Zschadraß	Zschadraß
47	Handwerkskammer	Leipzig
48	Industrie- und Handelskammer	Leipzig
49	Regierungspräsidium Leipzig Ref. Verkehrswesen	Leipzig

Tab. 13: Anhörungsberechtigte



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
1	LK Leipziger Land	17.07.06	Borna ist Grundnetz 2. Ordnung; Warum ist die Linie 277 im Ergänzungsnetz?	A 3.2; Bild 6; A 3.3.3			X	Im NVP wird keine ausschließliche Zuordnung der Linien zu den Achsen des Grund- bzw. des Ergänzungsnetzes vorgenommen. Die Aussage im NVP bezieht sich nur auf die Achse Steinbach - Bad Lausick (Ergänzungsnetz).
2	LK Leipziger Land	17.07.06	für die Linien 277, 278, 289, 293 besteht Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag mit THÜSAC; Beauftragung zusätzlicher Leistungen ist nicht geplant	A 4.1.2; Anlage 6 Seite 4			X	zusätzliche Leistungen sind auf den Linien 278, 289, 293 nicht vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt unter Maßgabe von A3 und A6.1 in der Aufgabenträgerschaft des Muldentalkreis.
3	LK Leipziger Land	17.07.06	minimale Anzahl von Fahrtmöglichkeiten: für Gymnasium 5 Fahrten. Sollte das auch bei den Linien 277,289,289,293 gelten, siehe lfd.Nr.2	A 3.4			X	Das Fahrtenangebot im Analysezeitraum entspricht den Standards der Schülerbeförderung. Im Rahmen des NVP sind keine zusätzlichen Leistungen auf den genannten Linien vorgesehen. Eine Anpassung des Fahrtenangebotes wird unabhängig vom NVP im Zusammenhang mit der geplanten Schließung des Gymnasiums Bad Lausick 2007/08 erforderlich und ist dann Gegenstand betrieblicher Detailplanungen.



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
4	Regierungspräsidium Leipzig	13.07.06	Entscheidung über Angebotsumstellung der bisherigen SPNV-Verbindung Beucha-Brandis ist bereits getroffen; im Text ändern	A 3.3.4 (S.A-27)	X			A 3.3.4 , Satz: "...sowie in Abhängigkeit von der Entscheidung der Verbandsversammlung des ZVNL zur weiteren SPNV-Bedienung auf der KBS 503 (Brandis – Beucha):" wird entfernt ;
				A 4.1.1 (S. A-32)				Alt: "Auf Grund ...der Strecke wird durch den ZVNL die Abbestellung der Bahnleistungen erwogen. Eine endgültige Entscheidung zur Zukunft dieses Streckenabschnittes soll im Sommer 2006 auf Grundlage aktueller Fahrgasterhebungen durch die Verbandsversammlung des ZVNL getroffen werden. Im Fall einer Abbestellung..."
				Bild 6 (S. A-21)				Neu: "Auf Grund ...der Strecke erfolgt ab Fahrplanwechsel 2006/07 keine Bestellung von Bahnleistungen mehr durch den ZVNL. Die Entscheidung hierüber wurde durch die Verbandsversammlung des ZVNL am 27.04.2006 getroffen. Nach Abbestellung..."
				A 4.1.2 (S. A-32)				Anmerkung zu Beucha - Brandis wird entfernt; Achse Beucha - Brandis wird als Achse im Grundnetz 2. Ordnung dargestellt
				A 6.2 (S. A-51)				Achse "Beucha - Brandis" wird in der Liste der Achsen im Grundnetz 2. Ordnung ergänzt
								2. Anstrich: Alt: "Um auf eine mögliche kurzfristige Abbestellung der Bahnleistungen auf der KBS 503 vorbereitet zu sein ist eine Konzeption..." Neu: "Infolge der Abbestellung der Bahnleistungen auf der KBS 503 zum Fahrplanwechsel 2006/07 ist eine Konzeption..."



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
5	Regierungspräsidium Leipzig	13.07.06	Ausstattungsmerkmale bei Verknüpfungen 1.Ordnung: Verknüpfungsstelle 1. Ordnung ist kein Kriterium für Ausstattung mit öffentlichem Fernsprecher	A 3.6	X			Ausstattungsmerkmal "öffentlicher Fernsprecher" für Verknüpfungsstellen 1.Ordnung wird aus Tab.5: Standards für die Ausstattung der ÖPNV-Zugangsstellen entfernt
6	Regierungspräsidium Leipzig	13.07.06	Ausstattungsmerkmale bei Verknüpfungen 1.Ordnung: Verknüpfungsstelle 1. Ordnung ist kein ausschließliches Kriterium für Ausstattung mit öffentlichen Toiletten	A 3.6			X	Zielvorstellungen (Mindeststandards) schließen Einrichtung von öffentlichen WC an anderen Stellen nicht aus.
7	Regierungspräsidium Leipzig	13.07.06	freiwillige Selbstverpflichtung des Landkreises: Präzisierung hinsichtlich der Quelle für die finanzielle Beteiligung sowie dem vorraussichtlichen Anteil an den Gesamtkosten wäre empfehlenswert	A 4.5	X			Alt: "Der Landkreis wird sich entsprechend der wirtschaftlichen Möglichkeiten dafür einsetzen, auch diese Verknüpfungspunkte in einen attraktiven, dem Anforderungsprofil entsprechenden Zustand zu versetzen." Neu: "Der Landkreis als Verbandsmitglied des ZVNL wird sich entsprechend der wirtschaftlichen Möglichkeiten des ZVNL dafür einsetzen, auch diese Verknüpfungspunkte in einen attraktiven, dem Anforderungsprofil entsprechenden Zustand zu versetzen."
8	OVH	18.07.06	Linie 757 fehlt in allen graphischen und tabellarischen Darstellungen				X	Analysezeitraum des NVP ist 2004/05; Linie 757 wurde erst zum Schuljahr 2005/06 wegen Schulschließung in Schilda bis Falkenhain verlängert u. wird deswegen nicht dargestellt
9	OVH	18.07.06	Linie 819: ausgewiesene Fahrtenanzahl von 17 Fahrten nur für die Strecke Oschatz - Radegast; zwischen Oschatz und Wurzen bestand bisher nur ein Fahrtenpaar montags-donnerstags		X			wird in Anlage 15 korrigiert



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
10	OVH	18.07.06	Verknüpfungspunkt Wermsdorf: Übergang konzentriert sich zwischen den Linien 630 und 801. Kann aber als nachrangig betrachtet werden. Die Einstufung des Abschnitts Mutzschen-Wermsdorf kann in das Ergänzungsnetz erfolgen.					X	Bestätigung des NVP-Entwurfs , Abschnitt Mutzschen-Wermsdorf ist dem Ergänzungsnetz zugeordnet.
11	Landratsamt Delitzsch	18.07.06	Auf Abstimmung mit kreisgrenzüberschreitenden Linien (175, 674, 676) ist zu achten		X				Alt: (Abschnitt A6.1, 1. Absatz) : "Die Umsetzung der im ÖPNV-Konzept enthaltenen Maßnahmen soll in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und anderen Verantwortlichen unter der Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten innerhalb des Zielhorizonts bis 2011 erfolgen." Neu: "Die Umsetzungund anderen Verantwortlichen, bei landkreisübergreifenden Linien in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern, unter
12	Landratsamt Delitzsch	18.07.06	Fahrgasteinnahmen durch Fahrgeldeinnahmen ersetzen	A 1.3: 1. Absatz	X				wird so ersetzt
13	Landratsamt Delitzsch	18.07.06	"Die Geschäftsbesorgung des ZVNL erfolgt durch den MDV" - ausgedrückte Absolutheit nicht korrekt. Nur ein Teil wird übernommen.	A 1.3 (S. A-13)	X				Alt: "Die Geschäftsbesorgung des ZVNL erfolgt durch den MDV" Neu: "Einen Teil der Aufgaben hat der ZVNL dem MDV im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages übertragen"
14	Landratsamt Delitzsch	18.07.06	Komfortzuschlag AnrufBus Delitzsch = 0,85€	Seite A-45	X				Alt: 0,70€/Fahrt; Neu: 0,85€/Fahrt
15	Landratsamt Delitzsch	18.07.06	Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr nicht korrekt: es sind Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr	Seite A-48; Bild 18, sowie Seite A-49	X				"Schülerverkehr" wird durch "Ausbildungsverkehr" ersetzt
16	Landratsamt Delitzsch	18.07.06	Linie 687 berührt LK Delitzsch nicht	Anlage 14	X				"Delitzsch" wird in Anlage 14, lfd. Nr. 71 gestrichen



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
17	LVB	11.07.06	LVB nicht mit in die Erarbeitung einbezogen	Vorgehensweise	X			Alt: "im Landkreis tätige Verkehrsunternehmen" Neu: "im Landkreis <u>ansässige</u> Verkehrsunternehmen"
18	LVB	11.07.06	für den Berufsverkehr relevanter Zeitraum 4-6 Uhr fehlt	Tab.3 (S. A-26)	X			Erläuterung wird im Text eingefügt: bedarfsgerechte Bedienung im Tageszeitraum zwischen 04.00 und 06.00 Uhr
19	LVB	11.07.06	60 Minuten Takt in HVZ steht im Widerspruch zur Def. Ergänzungsnetz (S.A-20)	Tab.3 (S. A-26)			X	kein Widerspruch, Seite A-20: "Diese Angebote sind <u>i.d.R.</u> nicht vertaktet"
20	LVB	11.07.06	HVZ im Ergänzungsnetz sollte 12-15 Uhr sein, nicht 15-18 Uhr, da hier in erster Linie Schülerverkehr relevant ist	Tab.3 (S. A-26)			X	Schülerverkehr wird entsprechend den konkreten Anforderungen angeboten, die aufgeführte Anforderung ist primär auf den Berufsverkehr ausgerichtet.
21	LVB	11.07.06	Bahnhof Borsdorf als Verknüpfungspunkt sinnvoll, bedarf aber enormer baulicher Maßnahmen im Umfeld	Seite A-27 und Anlage 16			X	Bestätigung des NVP-Entwurfs
22	LVB	11.07.06	Qualitätsmerkmal Pünktlichkeit: Verspätungen bis 3 Minuten gelten als pünktlich auf 10 Minuten hochsetzen, da diese schnell erreicht sind (vor allem durch Anschlußgewährleistung)	Seite A-31			X	Zielvorstellung, 10 Minuten würde im Widerspruch zu den geforderten Umsteigequalitäten stehen.



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
23	LVB	11.07.06	Gemeldete Störungen werden innerhalb 60 Minuten erhoben (nicht in den vorgeschlagenen 30 Minuten); sofern die Fahrzeugreserve noch nicht ausgeschöpft ist	Seite A-32	X				8) Störungsmanagement (alt): "Zur Sicherung der Leistung im Störfall ist ein entsprechender Anteil der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten. Gemeldete Störung von Fahrzeugen auf der Strecke werden innerhalb von 30 Minuten und an Zugangsstellen innerhalb eines Werktages behoben." 8) Störungsmanagement (neu): "Zur Sicherung der Leistung im Störfall ist ein <u>angemessener</u> Anteil der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten. Gemeldete Störungen von Fahrzeugen auf der Strecke werden innerhalb von 60 Minuten und an Zugangsstellen innerhalb eines Werktages behoben."
24	LVB	11.07.06	Der RE-50 hält seit dem 11.12.2005 auch in Borsdorf	Seite A-34	X				Taktschema wird angepasst
25	LVB	11.07.06	Regionalbusse vorrangig auf Bf. Grimma ausgerichtet: zugunsten schnellerer Umsteigeverbindungen von und nach Leipzig wird die Fixierung auf Grimma gelockert. z.B. Linie 693, 694 auf Wurzen konzentrieren	Seite A-33 und A-34	X				Alt: "Bei Umsetzung des Konzeptes kommt dem Bahnhof Grimma als zentraler Netzknoten im Muldentalkreis eine besondere Bedeutung zu." Neu: "Beikommt den Bahnhöfen in Grimma und Wurzen als zentraler Netzknoten ..."
26	LVB	11.07.06	Klärung Bedarf Schülerverkehr in GS und Hort Panitzsch klären; Linie 690: Einkürzung bis Meusdorf möglich?; Linie 691: Einkürzung oder Wegfall möglich da parallel zu Straßenbahn/Zug verläuft; LVB plant Umbau Probstheida 2007/2008. Abstimmung bis Ende 2006 nötig	Seite A-36; Anlage 6: lfd.Nr.3		X			nicht Aufgabe des NVP sondern Inhalt von nachfolgenden Detailplanungen (vgl. auch lfd. Nr. 87)



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
27	LVB	11.07.06	Präzisierung der Maßnahme erforderlich (Fahrplanänderung Linie 175)	Tab. 8 (S. A-36); Anlage 7: lfd. Nr.28		X			Detailplanung, nicht Inhalt des NVP, weiterführende Betrachtungen erforderlich
28	LVB	11.07.06	jährliche angenommene Steigerung des BKZ-Satzes von 1% unrealistisch; auf 5% setzen um alle Verluste im Linienverkehr auszugleichen	Seite A-49			X		Landratsamt Muldental: "1% ist realistisch"
29	LVB	11.07.06	Landkreisübergreifende Relationen im Schülerverkehr fehlen; dadurch ergeben sich Verzerrungen in der Bedeutung und Gewichtung von Linien und Größenordnungen von Verkehrsströmen	B 1.3.1 Seite B-67			X		Landkreisübergreifende Relationen sind enthalten, soweit es sich um Schulstandorte im Muldentalkreis handelt (MS und GYM), für GS nicht relevant; für auspendelnde Schüler (Wohnort im MTL und Schulstandort außerhalb MTL) wg. Schulortprinzip leider keine Daten verfügbar.
30	LVB	11.07.06	Darstellung des ÖV-Linienangebots nicht nachvollziehbar. Vor allem bei den Relationen Borsdorf-Panitzsch: angegeben sind 12 Fahrten Schulzeit und 10 Fahrten Ferienzeit; tatsächlich sind es jeweils 22 Fahrten; Relation Fuchshain - Kreisgrenze: 22/19 Fahrten: tatsächlich 27/25 Fahrten.	Bild 42 (Seite B-74) und Bild 43 (Seite B-75)	X				
31	LVB	11.07.06	Linie 172 im Muldentalkreis nicht vertaktet; nur in Leipzig vertaktet; Angabe irreführend; Linie 171 dagegen kann als vertaktet angesehen werden; Bild 44: ausgewiesener Bahnhof Großpösna ist eigentlich Oberholz, Großpösna nicht im Bildausschnitt	Seite B-76 Bild 44	X				



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
32	LVB	11.07.06	Tagespresse sagt, das MS Borsdorf mittelfristig von der Schließung bedroht ist; sollten konkrete Beschlüsse vorliegen, muß die Tabelle dementsprechend ergänzt werden	Seite B-80 Tab.12			X		Zur Schließung der Mittelschule Borsdorf gibt es derzeit keinen endgültigen Beschluss. Gegen die Entscheidung des sächsischen Ministeriums für Kultus zur Aufhebung der 5. Klasse zum Schuljahr 2006/07 hat die Gemeinde Widerspruch eingelegt.
33	LVB	11.07.06	Angaben zu den Fahrten je Tag teilweise falsch: Linie 171 (27 Fahrten Schulzeit/6 Fahrten am Wochenende); Linie 172 (9 Fahrten an Schultagen); Linie 175 (hier richtig dargestellt, aber nicht richtig auf der Seite B-75); Angaben zu Fahrplankilometern sind falsch: Linie 171 (57.602 km); Linie 172 (9.398 km); Linie 175 (45.807 km)	Anlage 15, lfd.Nr. 2,3,4	X				
34	Gemeinde Borsdorf	11.07.06	keine Verbindung zw. den Ortsteilen Zweenfurth und Panitzsch vorhanden; Bürger und Gemeinderäte plädieren für eine neue Fahrtroute der Linie 172 von Zweenfurth über eine Schleife über das Gewerbegebiet an der Otto v. Guericke Str.			X			betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist; ggf. in weiterführenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem Linienbetreiber auf Machbarkeit und wirtschaftliche Effizienz prüfen (vgl. A3 und A6.1)
35	Gemeinde Borsdorf	11.07.06	Linie 175 wird am Wochenende nicht bedient - eine Alternative fehlt			X			derzeitiges Angebot entspricht dem Anforderungsprofil; Einstellung des Wochenendverkehrs erfolgte durch die LVB wegen zu geringer Nachfrage; Entscheidung über Bedienung an Wochenenden entsprechend Maßgaben A3 und A6.1 .
36	Gemeinde Borsdorf	11.07.06	Bei Wegfall der Bahnlinie nach Brandis müsste die als Ersatz vorgesehene Buslinie auch den Ortsteil Zweenfurth bedienen			X			betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist; weiterführende Betriebsplanungen in Erarbeitung



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
37	LK Torgau-Oschatz	13.07.06	Berücksichtigung der Schülerbeförderung nach Schließung von Schulen beachten; vor allem Relationen Röcknitz-Eilenburg/Mockrehna; Falkenhain-Schildau/Börlin; Mutzschen-Wermsdorf			X			betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist; ggf. in weiterführenden Betriebsplanungen in Zusammenhang mit den veränderten Schülerverkehrsströmen prüfen
38	Stadt Trebsen	11.07.06	prüfen, ob durch die vorgeschlagenen Maßnahmen auch der Eigenanteil Eltern/Schüler für die Schülerbeförderung gesenkt werden kann				X		Die Festsetzung der Eigenanteile bei der Schülerbeförderung erfolgt in der Schülerbeförderungssatzung und ist nicht Gegenstand des NVP für den Muldentalkreis.
39	Gemeinde Großbothen	12.07.06	ab 09/2006 Ganztagsbetreuung in GS Großbothen; Abfahrt der Linie 628 dringend auf frühestens 15:05 Uhr verlegen (jetzt: 14:56 Uhr)			X			betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist; ggf. in weiterführenden Betriebsplanungen in Zusammenhang mit den veränderten Schülerverkehrsströmen prüfen
40	Gemeinde Großbothen	12.07.06	Einbeziehung von Sermuth in den Schienenersatzverkehr Großbothen/Rochlitz unverzichtbar					X	vorerst keine Veränderung im NVP vorgesehen
41	Gemeinde Hohburg	12.07.06	geplante Einstellung Busverkehr in den Ferienzeiten für die Ortschaften Watzschwitz/Müglitz überdenken, da hier sehr viele ältere Menschen leben (33% bzw. 41% über 50 Jahre); 1 Fahrt pro Tag wünschenswert			X			Ortschaften mit weniger als 200 Einwohnern; Maßnahme entspricht Anforderungsprofil; Umsetzung der Maßnahme entsprechend der Maßgaben in Kapitel A3.3 und A6.1
42	Gemeinde Hohburg	12.07.06	Schreibweise Ortschaft Lüptitz	Seite A-21; Anlage 6: Seite 5 u.a.	X				wird korrigiert
43	Gemeinde Hohburg	12.07.06	bitte überprüfen, inwiefern MS Falkenhain aus dem Bereich Kühren-Burkartshain über Linie angefahren werden kann; sinnvoll erscheint Kopplung mit Beförderung zur Förderschule in Burkartshain			X			betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist; ggf. in weiterführenden Betriebsplanungen in Zusammenhang mit den veränderten Schülerverkehrsströmen prüfen



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
44	Stadt Bad Lausick	13.07.06	Linie 610: angegebene Abfahrtszeiten für Schulen nicht nutzbar: Zusatzbusse wie folgt: Früh: Ankunft Turnerstr. 7.00-7.10 Uhr und 8.00-8.05 Uhr; Nachmittag: Abfahrt: Haltestelle Dr.-Schützhold-Platz: 13.20-13.25 Uhr; Haltestelle Turnerstr: 13.30Uhr und 14.50 Uhr; außerdem soll im Frühverkehr die Haltestelle Dr.-Schützhold auch bedient werden			X			betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist; ggf. in weiterführenden Betriebsplanungen in Zusammenhang mit den veränderten Schülerverkehrsströmen prüfen
45	THÜSAC	10.07.06	MDV-Tarif nur innerhalb des MDV gültig; Ein- und ausbrechende Verkehre unterliegen nicht diesem Tarif. Eine Festschreibung zur Anwendung des MDV-Tarifs ist außerdem nur auf die bestehenden öffentlichen Linien vorzunehmen	A 2.4				X	Kapitel A 2.4, Satz23: Alle Verkehrsleistungen des ÖPNV einschließlich des SPNV im Kreisgebiet sind zum Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) anzubieten.
46	THÜSAC	10.07.06	Abweichungen vom definierten Anforderungsprofil sind für die Linien 277,278,289 und 293 (Fälle ohne Betriebskostenzuschüsse) zuzulassen	A 3				X	Anforderungsprofil bezieht sich nicht auf einzelne Linien, sondern definiert die Qualität des ÖV auf Achsen und in Bedienungsräumen; Abweichungen hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen sind entsprechend der Maßgaben in Kapitel A3 und A6.1 zulässig
47	THÜSAC	10.07.06	Achse Bad Lausick - Borna im Bild als Linie 2. Ordnung dargestellt; im weiteren Text aber nicht in diesem Ordnungselement	A 3.2; Bild 6			X		in Abschnitt A 4.1.2 aufgeführt
48	THÜSAC	10.07.06	das anzustrebene Angebot ist analog zu lfd.Nr. 46 zu berücksichtigen	A 3.3.3				X	vgl. lfd. Nr.46



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
49	THÜSAC	10.07.06	Verknüpfung zu Nachbarkreisen sollte erwähnt werden und auf dem bisherigen Stand aufbauen	A 3.3.4			X	Kapitel A 3.3.4 definiert nur die zeitliche und räumliche Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel, nicht die Verkehrsqualität zwischen den Landkreisen; Bild 6 (vgl. S. A-21) bezieht sich nur auf die Netzknoten innerhalb des Muldentalkreises
50	THÜSAC	10.07.06	die aufgezeigten Qualitätsstandards sind als Orientierungswerte auszuweisen	A 3.4			X	verbindliche Standards des LK, u.a. in der Satzung zur Schülerbeförderung des LK verankert
51	THÜSAC	10.07.06	Änderungen der ÖPNV-Leistungen für THÜSAC nicht relevant, da keine Leistungen bestehen	A 4.2 Tabelle 8 und A 4.3 Tabelle 11		X		betrifft geringfügige Anpassungen auf der Linie 289 auf Grundlage des Anforderungsprofils (vgl. Anlage 7); Umsetzung erfolgt entsprechend der Maßgaben in A3 und A6.1
52	THÜSAC	10.07.06	ÖPNV-Leistungen der THÜSAC werden ohne Betriebskostenzuschüsse erbracht	A 5.1			X	Kapitel 5.1, 1. Satz: "Die zwei wesentlichen, den finanziellen Aufwand für den ÖPNV bestimmenden Kostenfaktoren des Landkreises sind die Betriebskostenzuschüsse an die Verkehrsunternehmen und die Aufwendungen für die Schülerbeförderung." wird beibehalten; THÜSAC erhält vom Muldentalkreis Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung; Differenzierung nach Sitz des VU nicht erforderlich.
53	THÜSAC	10.07.06	Konzept der Angebotserweiterung für die Linie 277 ohne Abstimmung. Zweckmäßigkeit nicht gegeben	Anlage 6: lfd.Nr. 16		X		Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten bleibt. Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A6).



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
54	THÜSAC	10.07.06	Relation Bad Lausick - Buchhain - Ebersbach 6 Fahrten an Schultagen/1 Fahrt an Ferientagen; die im IST aufgeführten Dienstag- und Donnerstag-Fahrten verkehren nicht nach Bad Lausick und auf o.g. Relation; keine Einsparung der Fahrplankilometer dadurch; Konzept für eventuelle Angebotserweiterungen berücksichtigt nicht THÜSAC, obwohl eine Konzession für diese Relation vorliegt	Anlage 6: lfd.Nr. 14,15	X				Angebot in Anlage 6 lfd. Nr. 14 u. 15 wird korrigiert; Textänderung zur Berücksichtigung konzessionsrechtliche Rahmenbedingungen: Kapitel A 6.1 Satz Alt: "Die Umsetzung der im ÖPNV-Konzept enthaltenen Maßnahmen... unter der Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten innerhalb..." Satz Neu: "Die Umsetzung der in der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplanes enthaltenen Maßnahmen... unter der Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten und unter Beachtung der konzessionsrechtlichen Rahmenbedingungen innerhalb..."
55	THÜSAC	10.07.06	Relation: Geithain-Nauenhain-Thierbaum-Ebersbach-Tautenhain-Geithain; Berücksichtigung im NVP sollte überdacht werden, da kein Zusammenhang mit der Anbindung nach Bad Lausick besteht	Anlage 7: lfd.Nr. 27		X			Maßnahme (Anlage 7: lfd. Nr. 27) entspricht Anforderungsprofil; Umsetzung entsprechend der Maßgaben aus A3 und A6.1
56	Gemeindeverwaltung Falkenhain	11.07.06	Wegfall Busverkehr in den Ferien in den Ortsteilen Heyda und Frauwalde nicht zu akzeptieren; 1 Fahrt pro Wochentag soll realisiert werden; möglich ist z.B. Einsatz AnrufBus			X			entspricht Anforderungsprofil (weniger als 200 Einwohner), Hinweis auf Prüfung zum Einsatz flexibler Angebote in diesem Bereich im NVP enthalten (vgl. Bild 17)
57	Stadt Leipzig / Dezernat Stadtentwicklung	03.07.06	Parallelverkehr der Linie 690 zwischen Probstheida und Leipzig fällt weg - Prüfen ob Wegfall nicht sogar schon in Meusdorf geschehen kann			X			Inhalt nachfolgender Detailplanungen (vgl. lfd. Nr. 87)



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
58	Stadt Leipzig / Dezernat Stadtentwicklung	03.07.06	Linie 931 nicht erwähnt, im Zusammenhang mit der Linie 690 aber wichtig aufgrund möglicher SPNV-Verknüpfung in Grimma und somit Kürzung des Fahrweges der Linie 931 bis Leipziger Stadtrand			X			in Anlage 14 lfd.Nr.79 und Anlage 15 lfd.Nr. 78 enthalten; Prüfung im Rahmen eines aktuellen Projektes des MDV zum Abbau von Parallelverkehren
59	Stadt Leipzig / Dezernat Stadtentwicklung	03.07.06	Linie 691 nicht erwähnt: Schlagen grundsätzlichen Wegfall der Linie zwischen Wurzen und Leipzig vor, da keine Bedeutung im Schülerverkehr			X			Linie hat Bedeutung im Schülerverkehr; weitere Detailplanungen im Rahmen eines aktuellen Projektes des MDV zum Abbau von Parallelverkehren
60	VGD	29.06.06	auf der KBS 506 sollten als zusätzliche Maßnahmen Fahrzeitkürzungen vorgesehen werden, DB plant Fahrzeit Döbeln-Leipzig von 68 Minuten ab 2007				X		Fahrzeit im Analysezeitraum: 81 Minuten, Fahrzeitverkürzung ist bereits seitens der DB AG geplant; Vorgaben hierzu sind nicht Gegenstand des NVP für den Muldentalkreis
61	Landratsamt Mittweida	04.07.07	Linie 666 (kreigrenzübergreifend) zumindest nachrichtlich in NVP aufnehmen		X				Darstellung wird in Anlage 14 und 15 ergänzt
62	Stadtverwaltung Nerchau (in Abstimmung mit VU Naundorf-Reisen)	27.06.06	Achse Grimma-Wurzen: Linie 694 durch Naundorf: Wegfall der Fahrten 7 und 11 nicht vertretbar, da Schülerverkehr mit GS Nerchau und MS Trebsen	Anlage 1: lfd.Nr. 6		X			in Anlage 1 dargestellte Maßnahmen enthalten i.d.R. keine Aussagen, welche Fahrten verändert werden müssen; hierfür betriebliche Detailplanung erforderlich, die nicht Gegenstand des NVP ist; ggf. in weiterführenden Betriebsplanungen unter Beachtung des Ausbildungsverkehrs prüfen
63	Stadtverwaltung Nerchau	27.06.06	Fahrten 14 und 15 dieser Linie können wegfallen, da kaum genutzt	Anlage 1: lfd.Nr. 6			X		vgl. lfd. Nr. 62
64	Stadtverwaltung Nerchau	27.06.06	Änderungen im Ergänzungnetz für Gemeinden < 200EW wird zugestimmt, wenn Abwägung unter besonderer Berücksichtigung des Schülerverkehrs erfolgt					X	Bestätigung des NVP-Entwurfs (vgl. A 3.3.1 Absatz "Flächenhafte Erschließung")



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
65	Regionaler Planungsverband Westsachsen	16.05.06	NVP-Entwurf berücksichtigt regionalplanerische Erfordernisse und trägt zu deren Umsetzung bei					X	Bestätigung des NVP-Entwurfs
66	Regionaler Planungsverband Westsachsen	16.05.06	Ausrichtung des NVP am System der zentralen Orte wird begrüßt...					X	Bestätigung des NVP-Entwurfs
67	Regionaler Planungsverband Westsachsen	16.05.06	kreisübergreifend ausgewiesene regionale Entwicklungs- und Verbindungsachsen werden im NVP berücksichtigt					X	Bestätigung des NVP-Entwurfs
68	Regionaler Planungsverband Westsachsen	16.05.06	definierte Bedienungsstandards sind geeignet, Erschließung der Gemeindeteile >200 EW wird unterstützt					X	Bestätigung des NVP-Entwurfs
69	Regionaler Planungsverband Westsachsen	16.05.06	zum Einsatz flexibler Bedienungsweisen wird anschließend an den östlichen Bereich des Muldentalkreises eine kreisübergreifende Untersuchung angeregt			X			Anregung, die im Rahmen ggf. erfolgreicher weiterführender Untersuchungen zu berücksichtigen sein wird.
70	GbR VU MTL	16.05.06	um Einnahmeverluste zu vermeiden muß der Wegfall der Fahrten in Ortschaften <200 EW mit betroffenem Unternehmen geprüft werden					X	Bestätigung des NVP: gemäß NVP soll Umsetzung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der Nachfrage (vgl. Kapitel A 3.3.1 Absatz "Flächenhafte Erschließung") und unter der Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten erfolgen (vgl. A 6)
71	GbR VU MTL	16.05.06	es fehlen Aussagen zur Berücksichtigung der Zweckbindung der GVFG-Mittel für Busförderung im Zusammenhang mit der Laufzeit des NVP				X		Problem wird bestätigt; diesbezügliche Bestimmungen sind jedoch gesetzliche Vorgaben und unterliegen nicht dem Nahverkehrsplan



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
72	GbR VU MTL	16.05.06	Qualitätsstandards für Fahrzeuge führen zur einseitigen Erhöhung des Finanzrisikos und erfordern laufende Modernisierung des Fahrzeugparks			X		die angegebenen Qualitätsmerkmale bilden die Grundlage für ein gutes Niveau der Beförderungsqualität im Muldentalkreis (vgl. A 3.7)
73	GbR VU MTL	16.05.06	Verbund verhindert den Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und ist keine Alternative zur Kostenreduzierung			X		Aussagen hierzu sind nicht Aufgabe des NVP
74	GbR VU MTL	16.05.06	einige Verknüpfungspunkte sind zur Zeit baulich vernachlässigt und teilweise als gefährlich einzustufen			X		Vorgaben zur Änderung dieses Zustandes sind im NVP bereits enthalten; NVP definiert allg. barrierefreie Gestaltung (vgl. Kapitel A 3.5) und Standards (vgl. Kapitel A 3.6) als Anforderungskriterien für alle Haltestellen
75	GbR VU MTL	16.05.06	alternative Linienbedienung ist kein echter Kostenvorteil; sollte exemplarisch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten dargestellt werden		X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und im Rahmen der Prüfung zum Einsatz flexibler Angebote erfolgen muss
76	MDV	16.05.06	Maßnahmen- und Fahrplanvorschläge gehen über z.T. über den üblichen Inhalt eines NVP hinaus; Vorschläge sind hinsichtlich Nachfragewirkung nicht ausreichend bewertet			X		Maßnahmen- und Fahrplanvorschläge dienen dem Nachweis der Machbarkeit bzw. der überschlägigen Abschätzung der Leistungsbilanz; Maßnahmenumsetzung erfolgt entsprechend der Maßgaben in Kapitel A3 und A6.1 ; vorhandene Datenbasis für Abschätzung der Nachfragewirkung nicht ausreichend
77	MDV	16.05.06	bitte ändern: ...Einen Teil der Aufgaben hat der ZVNL dem MDV im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages übertragen...	S. A-13	X			vgl. lfd. Nr. 13
78	MDV	16.05.06	berichtigen der Abbildung: DB Regio AG und Connex sind auch Gesellschafter im MDV	Bild 2 (S. A-14)	X			DB Regio AG und Connex werden in der Liste der nicht im LK MTL ansässigen Unternehmen in Bild 2 ergänzt



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
79	MDV	16.05.06	Verknüpfung zwischen Stadtverkehrslinien und SPNV (v.a. in Grimma und Wurzen) sollte zusätzlich betrachtet werden	A 2.3 (S. A-16 und S. A-27)	X			Alt: (Abschnitt A3.3.4, 3. Absatz) : "An diesen Verknüpfungspunkten soll der Fahrplan des regionalen Busverkehrs so gestaltet sein, ..." Neu: "An diesen Verknüpfungspunkten soll der Fahrplan des regionalen Busverkehrs und der Stadtverkehre so gestaltet sein, ..."
80	MDV	16.05.06	Aussage zu anzustrebenden Verknüpfung zwischen SPNV und Stadtbusverkehren fehlt	A 3.3.4. (S. A-27)	X			vgl. lfd.Nr. 79
81	MDV	16.05.06	Hinweis auf Projekt: "Dynamische Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssysteme", welches sich in der Planungs- und Vorbereitungsphase befindet; im MTL an folgenden Verknüpfungspunkten vorgesehen: Bahnhof Wurzen; Bahnhof Bad Lausick; Bahnhof Grimma; Bahnhof Naunhof	A 3.3.4 (S. A-27)		X		Fahrgastinformationseinrichtungen sind an allen Haltestellen vorzusehen (vgl. Tab. 5). Die Art der Fahrgastinformation (z.B. Dynamisches Fahrgastinformationssystem) ist nicht an die im Rahmen des NVP definierte Ordnung des Verknüpfungspunktes gebunden und wird deswegen im Rahmen der Standards nicht vorgegeben
82	MDV	16.05.06	hinsichtlich Ausstattungsmerkmale erfolgt Verweis auf NVP des ZVNL; Widersprüche zwischen den einzelnen Zielstellungen auflösen;	S. A-30 Tab. 5			X	die im NVP des ZVNL vorgeschlagenen Ausstattungselemente für Schnittstellen mit dem SPNV stehen nicht im Widerspruch zu den im NVP des Muldentalkreis definierten Haltestellenstandards
83	MDV	16.05.06	Ausstattungsmerkmale an Verknüpfungsstellen erster Ordnung wie Fernsprecher etc. sind durch Einflussmöglichkeiten der Aufgabenträger begrenzt	S. A-30 Tab. 5	X			vgl. lfd. Nr. 5 und 6
84	MDV	16.05.06	bezüglich der im NVP definierten Standards und Kennziffern sollten ggf. noch Aussagen zu den Kontrollmodalitäten ergänzt werden	A 3.7 (S. A-30)		X		Festlegungen hierzu übersteigen den mit dem Aufgabenträger abgestimmten Umfang des NVP; Bedarf für Erarbeitung eines diesbezüglichen Konzeptes im NVP festgestellt (vgl. Kapitel 6.2)



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
85	MDV	16.05.06	Hinweis auf "MDV Informationskonzept für Haltestellen" bezüglich der Haltestelleninformationen	A 3.7 (S. A-30)	X				Kapitel 3.6, 2. Satz: Neu: "Ergänzend hierzu ist bei der Neueinrichtung und bei der Neuausstattung von Haltestellen im Regionalverkehr nach den im Informationskonzept für Haltestellen im MDV empfohlenen Regelungen ¹ vorzugehen." (¹ Informationskonzept für Haltestellen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund, MDV [Hrsg.], Leipzig im Nov. 2005)
86	MDV	16.05.06	die Achse (Rochlitz) - Colditz - Großbothen - Grimma sollte Grimma enthalten und nicht Großbothen als Endpunkt; Verweis auf Regionalplan Westsachsen	A 4.1.2 (S. A-33)				X	die Achsdefinition im Rahmen des NVP lässt eine weitgehend flexible Definition des Endpunktes der Grundnetzachse (Rochlitz) - Colditz - Großbothen - (Grimma) zu (vgl. A 4.1.2.);
87	MDV	16.05.06	Linie 690: Zu prüfen bleibt, ob in der HVZ stark genutzte Fahrten auch weiterhin bis Leipzig verkehren können	S. A-36		X			Vorschlag: Linie 690 prinzipiell bis Anschluss an Straßenbahn (Probstheida bzw. Meusdorf) einkürzen; begrenzte Anzahl von Fahrten der Linie 690 in der Hauptverkehrszeit bis Leipzig Hauptbahnhof durchbinden; hierfür weiterführende Detailplanung erforderlich, die nicht Gegenstand des NVP ist
88	MDV	16.05.06	Linie 690: Zu prüfen bleibt, inwieweit die Brechung der bestehenden durchgehenden Busverbindung zwischen Colditz und Grimma verkehrlich sinnvoll ist; ob eine Durchbindung der Fahrten der Linie 690 und 619 realisiert werden kann - alternativ sollte zumindest die Linie 619 nach Grimma fahren	S. A-36		X			betriebliche Detailplanung ist nicht Gegenstand des NVP und bleibt nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten; Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6)



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
89	MDV	16.05.06	Ausführungen zu den Stadtverkehren sollte um Aussagen zu den perspektivischen Entwicklungen und planerischen Ansätzen ergänzt werden	S. A-37/38		X			eigenständige Konzeptplanung ist nicht Gegenstand des NVP und bleibt nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit den VU und den betroffenen Städten vorbehalten (vgl. Kapitel A 6.2)
90	MDV	16.05.06	Ziel der kurzen Übergangszeiten zwischen SPNV und Stadtverkehr sollte formuliert werden	S. A-37/38	X				vgl. lfd. Nr. 79
91	MDV	16.05.06	wie beim genannten Beispiel "Bahnhof Großbothen" stellt sich gleiche Situation am Verknüpfungspunkt "Grimma oberer Bf." dar, der von höherer verkehrlicher Bedeutung ist	A 4.5 (S. A-43)	X				Alt: Dies betrifft bspw. den Bahnhof Großbothen (vgl. Bild 15). Neu: Dies betrifft bspw. den Bahnhof Großbothen (vgl. Bild 15) und den Bahnhof "Grimma oberer Bahnhof".
92	MDV	16.05.06	Komfortzuschlag AnrufBus Delitzsch = 0,85€	A 4.6 (S. A-45)	X				vgl. lfd. Nr. 14
93	MDV	16.05.06	Abbildung zur ÖPNV-Finanzierung fehlerhaft - MDV und ZVNL sind nicht gleichzusetzen; ZVNL leistet keine Ausgleichszahlungen; ZVNL bestellt Leistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen; ZVNL stellt Landkreisen Mittel für die Finanzierung von Busersatzverkehrsleistungen für abbestellte frühere SPNV-Verbindungen zur Verfügung.	Bild 18 (S. A-48)	X				Bild 18 (S. A-48) wird entsprechend der Stellungnahme des MDV geändert
94	MDV	16.05.06	bei den Bahnersatzverkehren zwischen Großbothen und Rochlitz sowie Brandis und Trebsen handelt es sich um reguläre Angebote im straßengebundenen ÖPNV; lediglich die Beteiligung des ZVNL an der Finanzierung unterscheidet sich	Bild 33 (S. B-64)	X				die Bahnersatzverkehre werden aus der Darstellung (Bild 33) entfernt



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
95	MDV	16.05.06	Prüfung, ob angebotene Fahrten in Schwachverkehrszeiten (23.00-01.00 Uhr) wegfallen können und dafür Angebotslücken im Tagesverkehr (z.B. Linie 630) damit geschlossen werden können	Anlage 2/3		X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten bleibt; Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6)
96	MDV	16.05.06	nach 20 Uhr sollte mindestens 1 Fahrt in folgenden Gemeinden angeboten werden: Falkenhain und Hohburg (Linie 663/664/670); Mutzschen über Grimma (Linie 630); Nerchau über Grimma (651); Parthenstein über Meusdorf (690); Thallwitz über Wurzen (674/676); Trebsen über Grimma oder Wurzen (693); Colditz/Großbardau/Thümlitzwalde/Zschadraß über Grimma (619/620/623/690)			X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten bleibt; Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6)
97	MDV	16.05.06	Im Spätverkehr flexible Bedienformen prüfen			X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit den VU vorbehalten bleibt; Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6)
98	MDV	16.05.06	Anbindung kleinerer Orte an Ergänzungsnetzachsen aufgrund der Nachfrage nicht wirtschaftlich; Verdichtungen vor allem zur Ferienzeit sollten sich auf die Hauptrelationen konzentrieren			X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit den VU vorbehalten bleibt. Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6).



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
99	Vetter Reisen	11.05.06	sehr hohe Anforderungen an Fahrzeuge und Ausstattung führen zu hohen Fixkosten, die auf eine geringere Leistung umgelegt werden müssen;			X		die angegebenen Qualitätsmerkmale bilden die Grundlage für ein gutes Niveau der Beförderungsqualität im Muldentalkreis (vgl. A 3.7)
100	Vetter Reisen	11.05.06	die geforderten Fahrzeuge lassen sich nicht im Gelegenheitsverkehr einsetzen und werden kaum gebraucht - Wirtschaftlichkeit für das Unternehmen sinkt			X		Die unter A 3.5 formulierte Zielstellung zur "...Schaffung einer behindertengerechten Infrastruktur..." basiert auf den aktuell gültigen Gesetzen (vgl. Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, § 8)
101	Vetter Reisen	11.05.06	es ist insgesamt zu klären wer die Kosten für die angestrebte Ausrüstung tragen soll			X		keine Aufgabe des NVP
102	Vetter Reisen	11.05.06	wirtschaftliche Untersuchungen zu den ökonomischen Auswirkungen der geforderten Maßnahmen fehlt		X			Maßnahmen- und Fahrplanvorschläge dienen dem Nachweis der Machbarkeit bzw. der überschlägigen Abschätzung der Leistungsbilanz; vorhandene Datenbasis für Abschätzung der Nachfragewirkung nicht ausreichend; hierfür weiterführende Detailbetrachtungen erforderlich (vgl. A 6)
103	Vetter Reisen	11.05.06	starre Festhalten an den EW-Zahlen als Grundlage der ÖPNV Anbindung nicht sinnvoll, da so tatsächliche Nutzung (Zeitkarten) nicht dargestellt werden kann				X	Bestätigung des NVP: gemäß NVP soll Umsetzung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der Nachfrage (vgl. Kapitel A 3.3.1 Absatz "Flächenhafte Erschließung") und unter der Voraussetzung der gegebenen wirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten erfolgen (vgl. A 6)
104	Vetter Reisen	11.05.06	vorgeschlagene Einsparung von 17.200 Fahrplankilometern der Linie 660 nicht nachvollziehbar; eigene Berechnungen ergaben nur 10.800 Fplkm Einsparung.		X			Maßnahmen- und Fahrplanvorschläge dienen dem Nachweis der Machbarkeit bzw. der überschlägigen Abschätzung der Leistungsbilanz; Maßnahmenumsetzung erfolgt entsprechend der Maßgaben in Kapitel A3 und A6.1



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
105	Vetter Reisen	11.05.06	angestrebte Kürzungen der Leistungen führt auch zu Kürzungen der Ausgleichszahlungen; durch die Einkürzungen der Linienlängen besteht die Gefahr, dass das Unternehmen unter die mittlere Reiseweite von 10,1 km fällt, was drastische Kürzungen hervorruft			X			Maßnahmen- und Fahrplanvorschläge dienen dem Nachweis der Machbarkeit bzw. der überschlägigen Abschätzung der Leistungsbilanz; Maßnahmenumsetzung erfolgt entsprechend der Maßgaben in Kapitel A3 und A6.1
106	Vetter Reisen	11.05.06	bei Umsetzung der Vorschläge müssten Fahrten der Orte Heyda und Frauwalde konsequent eingestellt werden; Einführung eines Taktfahrplans am Nachmittag analog der Linie 661 wäre dann möglich			X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten bleibt; Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6)
107	Vetter Reisen	11.05.06	Bedienung für Heyda und Frauwalde mit alternativen Bedienformen prüfen?			X			keine Aufgabe des NVP; Hinweis auf Prüfung zum Einsatz flexibler Angebote in diesem Bereich im NVP enthalten (vgl. A 4.6 und Bild 17)
108	Vetter Reisen	11.05.06	Prüfen: Welche wirtschaftlichen Vorteile bringen Einschränkungen der Bedienzeit oder eine weitere Vernetzung der Linien 660 und 661?			X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten bleibt (vgl. Kapitel A 6).
109	Stadt Grimma	03.08.06	Darstellung der wichtigsten Aussagen für jede Kommune einzeln als Resümee				X		Festlegungen hierzu übersteigen den mit dem Aufgabenträger abgestimmten Umfang des NVP
110	Stadt Grimma	03.08.06	in den Zielen zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis sollte Bekenntnis zu den Bahnhöfen auftauchen; schlechter Zustand der Gebäude bringt ÖPNV in Verruf.	A 2.2.15				X	Bestätigung des NVP: A 2.2 enthält als Ziel dass ...vorhandene SPNV-Zugangsstellen langfristig erhalten bleiben... und ...attraktiv gestaltet... werden sollen!
111	Stadt Grimma	03.08.06	in Grimma sollte es attraktive ÖPNV/SPNV - Angebote auch am Wochenende geben	A 2.1.10				X	Bestätigung des NVP



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
112	Stadt Grimma	03.08.06	Mindeststandards von 200 EW sollte nochmal politisch diskutiert werden und nicht radikal gestrichen werden	A 3.3			X	die Diskussion erfolgte bereits im Rahmen der Abstimmungen während der Erarbeitung des NVP
113	Stadt Grimma	03.08.06	Fragen des Stadtverkehrs sind nicht ggf. sondern grundsätzlich unter Einbeziehung der Städte zu behandeln	A 6.2 Pkt. 5	X			A 6.2 Pkt. 5 Alt: ...für die Stadtverkehre, ggf. unter Einbeziehung der Städte. Neu: ...für die Stadtverkehre unter Einbeziehung der Städte.
114	PVM	08.05.2006	Linie 630: Übergangszeit Bahn-Bus mit 2 Minuten zu kurz bemessen - mögliche Fahrplanänderungen der Bahn im Dezember würden dann großflächige Korrekturen erfordern			X		Die im NVP (Anlage 2 bis 5) dargestellten Maßnahmen- und Fahrplanentwürfe dienen dem Nachweis der Machbarkeit bzw. der überschlägigen Abschätzung der Leistungsbilanz bei der Vertaktung einzelner Linien; weiterführende betriebliche Detailplanungen sind nicht Gegenstand des NVP und bleiben nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten; Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6)
115	PVM	08.05.2006	Linie 630: fehlende Wendezeit in Wernsdorf; Bedienung bzw. Anschluß in Wernsdorf ja/nein?			X		
116	PVM	08.05.2006	Linie 630: Wegfall Döbeln ja/nein?			X		
117	PVM	08.05.2006	Linie 631: Ergänzungslinie mit zusätzlicher Bedienung von Döbeln, Ragewitz usw.; außerdem Anschluß in Ragewitz prüfen			X		
118	PVM	08.05.2006	Linie 630 und 631: Wegfall von Fahrtüberschneidungen prüfen			X		
119	PVM	08.05.2006	Linie 693: Wegfall von bedarfsgerechten Leerfahrten steigert den Leerfahrtenanteil anderer Linien			X		
120	PVM	08.05.2006	Linie 630,631 und 693: Prüfung von Übergängen Bus zu Bus			X		



lfd. Nr.	Anhörungsberechtigte	Stellungnahme vom	Inhalte der Stellungnahme	Bezug	übernehmen	bei Umsetzung berücksichtigen	ablehnen	Bestätigung	Begründung/Vorgehensweise
121	PVM	08.05.2006	Prüfung der Auswirkungen auf die Fahrgäste muß für jede Fahrt erfolgen			X			Die im NVP (Anlage 2 bis 5) dargestellten Maßnahmen- und Fahrplanentwürfe dienen dem Nachweis der Machbarkeit bzw. der überschlägigen Abschätzung der Leistungsbilanz bei der Vertaktung einzelner Linien; weiterführende betriebliche Detailplanungen sind nicht Gegenstand des NVP und bleiben nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten; Umsetzung bei Machbarkeit und wirtschaftlicher Effizienz (vgl. Kapitel A 6)
122	PVM	08.05.2006	Umsetzungen haben Auswirkungen auf 16 Dienste Mo-Fr der Linie 630, 14 (Linie 631) und 12 (Linie 693)			X			
123	PVM	08.05.2006	Linie 690: einnahmestärkste Linie mit Anteil über 10%; wenig Leerlaufkilometer, hoher Nutzkilometeranteil - Änderungen nicht akzeptabel			X			vgl. lfd. Nr. 87
124	PVM	08.05.2006	Wegfall der Verlagerung der BS Wurzen nach Röcknitz belastet das Unternehmen stark, Linienleistung war optimal;			X			Betriebliche Detailplanung die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten bleibt (vgl. Kapitel A 6).
125	PVM	08.05.2006	herausgelöste Darstellung einzelner Linien stellen nicht die tatsächlichen Auswirkungen dar			X			Erarbeitung der tatsächlichen Auswirkungen erfordert betriebliche Detailplanung, die nicht Gegenstand des NVP ist und nachfolgenden Betriebsplanungen in Zusammenarbeit mit dem VU vorbehalten bleibt (vgl. Kapitel A 6).

Tab. 14: Stellungnahmen



BILDERVERZEICHNIS		Seite
Bild 1:	Funktion des NVP	6
Bild 2:	Organisationsstruktur des ÖPNV im Nahverkehrsraum Leipzig	13
Bild 3:	Verbundgebiet des MDV und Verbandsgebiet des ZVNL	14
Bild 4:	Raumkategorien im Muldentalkreis	18
Bild 5:	Netzebenen im ÖPNV-System des Muldentalkreises (schematisch)	19
Bild 6:	ÖPNV-Netzebenen im Muldentalkreis	20
Bild 7:	Verkehrszellen mit weniger als 200 Einwohnern (2004)	22
Bild 8:	ÖPNV-Anbindung der Verkehrszellen mit weniger als 200 EW	23
Bild 9:	maximal zumutbare Umsteigehäufigkeit	25
Bild 10:	Taktschema Grundnetz	34
Bild 11:	Erschließung Grimma, Stadtbus und Regionalverkehr	38
Bild 12:	Erschließung Wurzen, Stadtbus und Regionalverkehr	39
Bild 13:	Erschließung Colditz, Stadtbus und Regionalverkehr	40
Bild 14:	Bahnhof Bad Lausick	43
Bild 15:	Bahnhof Großbothen	44
Bild 16:	Einordnung des System AnrufBus in die alternativen ÖPNV-Angebotsformen	46
Bild 17:	Potenzielle Einsatzgebiet für flexible ÖPNV-Angebote im Muldentalkreis	47
Bild 18:	ÖPNV-Finanzierung (vereinfacht)	48
Bild 19:	Entwicklung des durchschnittlichen Preises für einen Liter Dieselmotorkraftstoff (1990-2005)	49
Bild 20:	Prognose des jährlichen Finanzbedarfs des Landkreises für die Schülerbeförderung und den Betriebskostenzuschuss der VU	50
Bild 21:	Raumstruktur (LEP Sachsen 2003, Auszug aus Karte 1)	53
Bild 22:	Regionalplan Westsachsen (Entwurf 2005, Auszug aus Karte 1)	54
Bild 23:	Einwohnerentwicklung 1990 - 2003	56
Bild 24:	Einwohnerdichte 2004	57
Bild 25:	Altersstruktur der Bevölkerung im Muldentalkreis	58
Bild 26:	Verteilung der Schulplätze im Muldentalkreis 2005	59
Bild 27:	Einwohner im Alter von 6-19 Jahre (2004)	59
Bild 28:	Schulstandorte differenziert nach Schularten	60
Bild 29:	Anteile der Fahrschüler nach Schülerbeförderungskostensatzung	61



Bild 30:	Motorisierungsentwicklung 1999 bis 2004	62
Bild 31:	Motorisierungsgrad im Muldentalkreis, Stand Januar 2005	62
Bild 32:	unternehmensspezifische Anteile an der Verkehrsleistung im städtischen und regionalen Busverkehr	63
Bild 33:	SPNV-Netz, SPNV-Angebot und erreichter Sanierungsstand der Zugangsstellen im Muldentalkreis	64
Bild 34:	Leistungsentwicklung im regionalen Busverkehr	65
Bild 35:	Linienetzplan – Bestand, regionaler Busverkehr	66
Bild 36:	Verkehrsnachfrage Quell-Zielverkehr der Grundschulen	68
Bild 37:	Verkehrsnachfrage Quell-Zielverkehr der Mittelschulen	69
Bild 38:	Verkehrsnachfrage Quell-Zielverkehr der Gymnasien	70
Bild 39:	Gesamtverkehrsnachfrage 2005	71
Bild 40:	Tarifzonen im Muldentalkreis	72
Bild 41:	Jährlicher Zuschussbedarf pro Einwohner im regionalen Busverkehr	73
Bild 42:	Konfliktanalyse auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung	74
Bild 43:	Konfliktanalyse auf den Achsen des Ergänzungsnetzes	75
Bild 44:	Vertaktetes regionales Busangebot - Bestand	76
Bild 45:	Bevölkerungsentwicklung – Prognose für den Muldentalkreis	77
Bild 46:	Entwicklung der Altersstruktur im Muldentalkreis	78
Bild 47:	Prognose der Schülerentwicklung	79



TABELLENVERZEICHNIS		Seite
Tab. 1:	Mindeststandard für den Erschließungsgrad in Abhängigkeit von Raumkategorie und Tageszeit	21
Tab. 2:	Zumutbare Einzugsbereiche von Haltestellen im Muldentalkreis	24
Tab. 3:	Mindeststandard Fahrtenangebot/Takt	25
Tab. 4:	minimale Anzahl von Fahrtmöglichkeiten im Schülerverkehr	28
Tab. 5:	Standards für die Ausstattung der ÖPNV-Zugangsstellen	29
Tab. 6:	Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung	32
Tab. 7:	Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Anpassung des Angebotes auf den Achsen des Ergänzungsnetzes	35
Tab. 8:	Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Umsetzung der Mindesterschließung nach Anforderungsprofil für Gemeinden/Gemeindeteile mit weniger als 200 Einwohnern	36
Tab. 9:	Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung der Maßnahmen zur Umsetzung der Mindesterschließung nach Anforderungsprofil für Gemeinden/Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnern	37
Tab. 10:	Übersicht der von den vorgeschlagenen Maßnahmen betroffenen Linien des regionalen Busverkehrs	41
Tab. 11:	Unternehmensbezogene Änderung der Verkehrsleistung bei Realisierung aller Maßnahmen (überschlägige Berechnung)	42
Tab. 12:	Schulstandortplanung	80
Tab. 13:	Anhörungsberechtigte	83
Tab. 14:	Stellungnahmen	84



ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1: Linienänderungen auf den Achsen des Grundgesetzes 2. Ordnung
- Anlage 2: Fahrplanentwurf Linie 610
- Anlage 3: Fahrplanentwurf Linien 630
- Anlage 4: Fahrplanentwurf Linien 640/641
- Anlage 5: Fahrplanentwurf Linien 693/694
- Anlage 6: Angebotsänderungen auf den Achsen des Ergänzungsnetz
- Anlage 7: Angebotsänderungen für Gemeindeteile mit weniger als 200 Einwohnern
- Anlage 8: Angebotsänderungen für Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnern
- Anlage 9: Einwohner nach Gemeindeteilen, Stand 2004
- Anlage 10: Fläche, Einwohnerdichte und Beschäftigung im Landkreis Muldental, Stand 31.12.2003
- Anlage 11: Schulstandorte im Schuljahr 2004/2005
- Anlage 12: Schüler im Schuljahr 2004/2005
- Anlage 13: SPNV - Fahrplanangebot (Fahrplanperiode 2004/05)
- Anlage 14: Buslinien (Fahrplanperiode 2004/05)
- Anlage 15: Fahrplanangebot im Busverkehr (Fahrplanperiode 2004/05)
- Anlage 16: SPNV - Zugangsstellen



Anlagen