

Landkreis Leipzig

Beschluss

2010/020

weitergereicht an: am:	Beschluss-Nr.: 2010/020
Gremium: Kreistag Sitzung: 9. Sitzung des Kreistages des Landkreises Leipzig	Aktenzeichen: Vorlage-Nr.: 2010/020/2 Datum: 24.02.2010
aufgehoben/geändert am:	durch Beschl.-Nr.:

Beschlussgegenstand

Nahverkehrsplan des Landkreises Leipzig 2010 bis 2015

Beschlusstext

Der Kreistag beschließt

den als Anlage beigefügten Nahverkehrsplan des Landkreises Leipzig 2010 bis 2015.

gez.
Dr. Gerhard Gey
Landrat - Siegel -

Landkreis Leipzig



Nahverkehrsplan 2010 – 2015

Bericht



Landkreis Leipzig



Nahverkehrsplan 2010 – 2015

Auftraggeber:

Landkreis Leipzig
Stauffenbergstraße 4
04552 Borna

Auftragnehmer:

PTV
Planung Transport Verkehr AG
Cunnersdorfer Str. 25
01189 Dresden

Leipziger Institut für Energie GmbH
Torgauer Straße 116
04347 Leipzig

Dresden, 08.01.2010



Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Landkreis Leipzig
Auftraggeber:	Landkreis Leipzig
Auftragnehmer:	<p>PTV Planung Transport Verkehr AG Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden</p> <p>Tel.: 0351-40909-0 Fax: 0351-40909-24 www.ptv.de</p> <p>Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Gerald Schröter Tel.: 0351-40909-22 email: Gerald.Schroeter@ptv.de</p> <p>Unterauftragnehmer: Leipziger Institut für Energie GmbH Torgauer Str. 116 04347 Leipzig</p> <p>Tel.: 0341-2434-812 Fax: 0341-2434-833 www.ie-leipzig.de</p> <p>Ansprechpartner: Dipl.-Geogr. Matthias Reichmuth Tel.: 0341-2434-825 email: Matthias.Reichmuth@ie-leipzig.com</p>
Auftrags-Nr.:	C305045
Erstellungsdatum:	30.09.2008
zuletzt gespeichert:	08.01.2010 von PTV

Inhalt

1	Rahmenbedingungen	11
2	Bestehende Nahverkehrspläne	13
2.1	Nahverkehrsplan Muldentalkreis.....	13
2.2	Nahverkehrsplan Landkreis Leipziger Land.....	15
2.3	Nahverkehrsplan ZVNL 2008 – 2013.....	19
3	Bestandsaufnahme.....	22
3.1	Einordnung des Untersuchungsgebietes	22
3.2	Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen.....	22
3.3	Strukturdaten	25
3.3.1	Einwohner	26
3.3.2	Erwerbstätige und Beschäftigte	27
3.3.3	Pendler	27
3.3.4	Schüler und Schulstandorte	29
3.3.5	Motorisierung	30
3.4	ÖPNV-Angebot	31
3.4.1	Verkehrsunternehmen	31
3.4.2	Schienenpersonennahverkehr	33
3.4.3	Straßengebundener ÖPNV im Regionalverkehr	33
3.4.4	Straßengebundener ÖPNV im Stadtverkehr	34
3.4.5	Flexible Bedienformen	34
3.5	ÖPNV-Nachfrage	36
3.5.1	Nachfrage Schülerverkehr	36
3.5.2	Nachfrage SPNV	38
3.5.3	Nachfrage ÖSPV	39
3.6	Tarif und Fahrpreise.....	40
3.7	Information und Service	41
3.8	Verknüpfungsstellen	43
3.9	Organisationsstruktur.....	45
3.10	Finanzierung des ÖPNV	46
3.11	Konzept zur Bildung von Linienbündeln.....	47

4	Anforderungsprofil	48
4.1	Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis.....	48
4.2	Verbindungs- und Erschließungsqualität	51
4.2.1	Verbindungsqualität	51
4.2.2	Erschließungsqualität	52
4.3	Bedienungsqualität	53
4.4	Vernetzung der Verkehrsträger.....	55
4.5	Belange einzelner Fahrgastgruppen.....	57
4.5.1	Schüler	57
4.5.2	Mobilitätseingeschränkte Personen	58
4.6	Beförderungsqualität.....	59
4.7	Umweltstandards	61
5	Bewertung der Bestandsaufnahme.....	63
5.1	Bewertung der Verbindungsqualität.....	63
5.2	Bewertung der Erschließungsqualität	66
5.3	Bewertung der Bedienungsqualität	67
5.4	Bewertung der Vernetzung der Verkehrsträger	69
5.4.1	Räumliche Verknüpfung	69
5.4.2	Zeitliche Verknüpfung	71
6	Verkehrsprognose ÖPNV	74
6.1	Raum- und Bevölkerungsstruktur	74
6.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	75
6.2.1	ÖPNV-Nachfrage im Schülerverkehr	75
6.2.2	ÖPNV-Gesamtnachfrage	77
6.2.3	Verkehrliche Auswirkungen nach Inbetriebnahme des City-Tunnels	78
7	ÖPNV-Angebotskonzept	80
7.1	ÖPNV-Maßnahmen	80
7.1.1	Straßengebundener ÖPNV	80
7.1.2	Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen	82
7.1.3	Information und Service	83
7.2	Maßnahmenplan und Umsetzungskonzept	84

8	Finanzierungskonzept ÖSPV	87
8.1	Rahmenbedingungen.....	87
8.2	Investitionen.....	87
8.3	Finanzierung der Verkehrsdurchführung	88
8.3.1	Entwicklung der Betriebskosten	88
8.3.2	Entwicklung der Einnahmen	88
8.3.3	Finanzierungsprognose	88
	Quellen	90
	Anlagen	92

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kriterien und Richtwerte der ÖPNV-Verbindungen	20
Tabelle 2:	Erläuterungen zu den Strukturgrößen	25
Tabelle 3:	Pendler bezogen auf den Landkreis Leipzig	28
Tabelle 4:	Bestehende und in den Nahverkehrsplänen vorgesehene Verknüpfungsstellen	44
Tabelle 5:	Kriterien zur Bewertung der Verbindungs- und Erschließungsqualität	51
Tabelle 6:	Mindeststandards des Kriteriums Verbindungsqualität	52
Tabelle 7:	Richtwerte des Kriteriums Erschließungsqualität	52
Tabelle 8:	Mindestangebote des Kriteriums Bedienungsqualität	54
Tabelle 9:	Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung	56
Tabelle 10:	Linienbusbestand im Landkreis Leipzig nach erfüllter Abgasnorm, Stand 31.12.2008	61
Tabelle 11:	Relationen, die festgelegte Mindeststandards nicht einhalten	64
Tabelle 12:	Pendlerzahlen der BfA 2007 ausgewählter Relationen	68
Tabelle 13:	Defizite der Verknüpfungspunkte 1. Ordnung bei der Infrastruktur	70
Tabelle 14:	Anschlussqualität zwischen SPNV und Busverkehr an den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung, Fahrplan für Schultage, Stand 23.02.2009	73
Tabelle 15:	Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2015 (in Tsd.)	74
Tabelle 16:	Voraussichtliche Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Leipzig bis 2015	76
Tabelle 17:	Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf ausgewählten Relationen bis zum Jahr 2015 (in Prozent)	77
Tabelle 18:	S-Bahn-Linien im Zielnetz 2020+ (Quelle /1/)	78
Tabelle 19:	Maßnahmenplan zum Angebotskonzept	86

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerung nach Altersstruktur	26
Abbildung 2: Entwicklung der Bevölkerung von 1990 bis 2007 in den ehemaligen Landkreisen Leipziger Land und Muldentalkreis	27
Abbildung 3: Gliederung der Schülerschaft des Landkreises nach Schularten im Schuljahr 2008/2009	29
Abbildung 4: Unternehmensspezifische Anteile an der Verkehrsleistung des ÖSPV im Landkreis Leipzig	32
Abbildung 5: Gliederung der Fahrschüler des Landkreises nach Schularten im Schuljahr 2008/2009	36
Abbildung 6: Organisationsstruktur des ÖPNV im Nahverkehrsraum Leipzig	46

Abkürzungsverzeichnis

AFZ	Automatische Fahrgastzählssysteme
AST	Anruf-Sammeltaxi
B+R	Bike+Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BfA	Bundesagentur für Arbeit
BSZ	Berufliches Schulzentrum
CTL	City-Tunnel Leipzig
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EN	Europäische Norm
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
IE	Leipziger Institut für Energie GmbH
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
MBH	Mittlere Bedienungshäufigkeit
MBV	Mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
MBZ	Mittlere Beförderungszeit
MDSB-Netz	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUH	Mittlere Umsteigehäufigkeit
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OVH	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (OVH)
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PNVG	Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH
PTV	PTV Planung Transport Verkehr AG
PVM	Personenverkehrsgesellschaft Muldentale mbH

RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
SGB	Sozialgesetzbuch
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SzL	Schule zur Lernförderung
THÜSAC	THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VISUM	Verkehrsinformations- und Planungssystem für IV und ÖV
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

1 Rahmenbedingungen

Die „Funktional- und Kreisgebietsreform 2008“ trat am 01. August 2008 im Freistaat Sachsen in Kraft. Im Ergebnis der Kreisgebietsreform wurden die bisherigen 22 Landkreise auf zehn und die sieben kreisfreien Städte auf drei reduziert. Der neu gebildete Landkreis Leipzig besteht aus den ehemaligen Landkreisen Leipziger Land und Muldentalkreis.

Der Landkreis Leipzig ist Mitglied des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), welcher Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist, und des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Der Landkreis ist selbst Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr in seinem Gebiet.

Nach dem § 8 Abs. (3) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und dem § 5 Abs. (1) des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14. Dezember 1995 wird die Erstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen für die Nahverkehrsräume vorgeschrieben. Die genannten Gesetze stehen in Verbindung mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr vom 15. Oktober 1997.

Mit dem Nahverkehrsplan für den ZVNL /1/ sind die Rahmenbedingungen der künftigen Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im gesamten Zweckverbandsgebiet festgelegt worden. Die Aussagen dieses Nahverkehrsplans sind für die Belange des SPNV und des überregionalen ÖPNV relevant. Die lokalen Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV sind bei dessen Erstellung herangezogen und, soweit erforderlich, beachtet. Der Nahverkehrsplan des ZVNL gilt somit in übergeordneter Weise. Die Gebietskörperschaften waren bei der Erstellung dieses Nahverkehrsplans im Rahmen interner Arbeitskreise einbezogen. So konnten die Stadt Leipzig und die Landkreise auf die Inhalte direkt Einfluss nehmen und ihre jeweiligen Intentionen im Hinblick auf die ÖPNV-Entwicklung einbringen.

Für die vormaligen Landkreise Muldentalkreis und Leipziger Land liegen folgende Nahverkehrspläne vor:

- ▶ Nahverkehrsplan für den Muldentalkreis vom Oktober 2006 /2/ und
- ▶ Nahverkehrsplan für den Landkreis Leipziger Land für die Jahre 2001 bis 2005 /3/ sowie dessen Fortschreibung unter Konsolidierungsgesichtspunkten 2005 (nicht beschlossen) /4/

Aufgrund der Verwaltungsreform sind diese Nahverkehrspläne nun zusammenzuführen und inhaltlich v. a. in Bezug auf die Zielsetzungen der ÖPNV-Entwicklung zu vereinheitlichen. Zudem erfolgt die Fortschreibung auf den Zeithorizont 2010 bis 2015.

Die Fortschreibung wird unter Berücksichtigung der folgenden gesetzlichen Grundlagen erarbeitet:

- ▶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) /10/
- ▶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) /11/ in Verbindung mit der
 - ▶ Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs /12/ und
 - ▶ Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr /13/
- ▶ EU-Verordnung Nr. 1370/2007 /14/
- ▶ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) /15/
- ▶ Entflechtungsgesetz /18/
- ▶ Haushaltbegleitgesetz 2009/2010 /22/
- ▶ Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über den Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen /16/

Weiterhin werden überregionale, regionale und lokale Planungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt:

- ▶ Landesentwicklungsplan (LEP) 2003 des Freistaates Sachsen /5/
- ▶ Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen 1999/17/
- ▶ Regionalplan Westsachsen 2008 /6/
- ▶ Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Leipzig, Fortschreibung 2008 /1/

2 Bestehende Nahverkehrspläne

In diesem Kapitel werden die Nahverkehrspläne der Landkreise Muldentalkreis und Leipziger Land reflektiert. Es erfolgt eine Einordnung der darin beschlossenen Maßnahmen und Intentionen in Hinblick auf deren Umsetzung und Relevanz für die Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans. Zudem werden die Grundlagen der ÖPNV-Entwicklung, die im Nahverkehrsplan des ZVNL gegeben sind, aufgezeigt insofern sie für diesen Nahverkehrsplan von Bedeutung sind.

2.1 Nahverkehrsplan Muldentalkreis

Schülerverkehr

Ein wesentlicher Schwerpunkt des Nahverkehrsplans ist der Schülerverkehr. Wie in anderen Landkreisen auch, macht der Schülerverkehr den Hauptteil der Fahrgäste im straßengebundenen ÖPNV aus. Etwa 80 % der beförderten Fahrgäste sind Schüler. Eine Rahmenbedingung des NVP Muldentalkreises 2006 – 2011 war der zu verzeichnende Rückgang der Schülerzahlen und die damit verbundene Schließung vieler Schulstandorte.

Heute gehen die Schülerzahlen nicht mehr so stark zurück und die geplanten Schulschließungen sind zum größten Teil abgeschlossen. Da der Schülerverkehr eine Pflichtaufgabe der Landkreise ist, wird dem Schülerverkehr auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine vorrangige Stellung zukommen.

SPNV-Entwicklung (Grundnetz 1. Ordnung)

Gemäß der Differenzierung in ÖPNV-Netzebenen bildet das Grundnetz 1. Ordnung das Rückgrat des ÖPNV im Muldentalkreis mit folgenden SPNV-Achsen:

- ▶ KBS 500: Leipzig – Wurzen – (Oschatz)
- ▶ KBS 506: Leipzig – Grimma – (Meißen)
- ▶ KBS 525: Leipzig – Bad Lausick – (Geithain)

Das in 2006 vorhandene Angebot wurde als ausreichend betrachtet und sollte auch für die Zukunft erhalten bleiben. Weitere Maßnahmen waren nicht vorgesehen. Vielmehr sollte mit Maßnahmen im Regionalbusverkehr auf eine Effizienzsteigerung des SPNV hingewirkt werden, um die vorhandenen SPNV-Strecken mittel- und langfristig zu sichern.

Aufgabenträger des SPNV ist der ZVNL. Die Entwicklung der SPNV-Angebote auf den genannten Strecken sowie die weiteren Planungen bis 2013 dazu werden in Kapitel 2.3 erläutert.

Aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage auf der KBS 503 Beucha – Brandis wurden ab dem Fahrplanwechsel 2006/2007 keine Bahnleistungen mehr durch den

ZVNL bestellt. Diese Bahnleistungen werden durch regionale Busleistungen der Linie 684 ersetzt.

Regionalbusverkehr (Grundnetz 2. Ordnung)

Das Grundnetz 2. Ordnung wird durch die nicht durch den SPNV abgedeckten Hauptachsen des ÖPNV gebildet. Entsprechend des Anforderungsprofils sollten diese Angebote vertaktet und auf die SPNV-Angebote v. a. in bzw. aus Richtung Leipzig abgestimmt sein. Zur Umsetzung dieser Forderung wurden folgende Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- ▶ Reduzierung des Angebotes auf den Achsen Grimma – Wurzen und Bad Lausick – Grimma um jeweils zwei Fahrtenpaare pro Werktag. Zum gegenwärtigen Fahrplanstand wurde auf dem Streckenabschnitt Nerchau – Wurzen das Fahrtenangebot vom 1-Stunden-Takt auf einen 2-Stunden-Takt reduziert. Auf dem Streckenabschnitt Bad Lausick – Grimma wurde dagegen das Angebot erhöht, um den Erfordernissen der Kreisgebietsreform gerecht zu werden.
- ▶ Erweiterung des Angebotes auf den Achsen Grimma – Seelingstädt – Altenhain – Ammelshain – Naunhof (Linie 641) und Grimma – Mutzschen (Linie 630) um jeweils ein Fahrtenpaar pro Werktag (Maßnahme umgesetzt)

Weiterhin sollten die Linien 610 Grimma – Bad Lausick, 630 Grimma – Wermsdorf, 640 Grimma – Brandis, 641 Grimma – Naunhof, 693 Grimma – Trebsen – Wurzen und 694 Grimma – Nerchau – Wurzen vertaktet werden. Im August 2007 erfolgte die Umstellung auf die Taktfahrpläne und die Angebote wurden von den Fahrgästen sehr gut angenommen. Lediglich der Takt der Linie 694 wurde auf dem Streckenabschnitt Nerchau – Wurzen im Februar 2008 wegen zu geringer Nachfrage auf einen 2-Stunden-Takt umgestellt, der 1-Stunden-Takt besteht somit nur zwischen Grimma und Nerchau.

Regionalbusverkehr (Ergänzungsnetz)

Um die im Anforderungsprofil formulierten Zielstellungen für das Ergänzungsnetz zu erreichen, wurden umfangreiche Angebotsänderungen in Hinblick auf die Bedienungshäufigkeiten vorgeschlagen. Diese wurden teilweise umgesetzt. Noch als erforderlich anzusehende Maßnahmen wurden in den Anforderungskatalog des vorliegenden NVP aufgenommen.

Eine weitere Maßnahme bezieht sich auf die Zielstellung, Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit weniger als 200 Einwohnern, deren räumliche Lage eine wirtschaftlich effiziente Erschließung nicht zulässt, nicht durch den ÖPNV zu erschließen. Die Erfordernisse des Schülerverkehrs sollten dabei beachtet werden.

In umgekehrter Sichtweise sollen alle Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnern durch den ÖPNV erschlossen werden. Für den gesamten Landkreis werden dazu im Kapitel 5.2 Aussagen getroffen.

Die Angebote im Stadtverkehr der Städte Grimma, Wurzen und Colditz sollten teilweise durch Angebote des Regionalbusverkehrs ersetzt werden. Die Linienführung

des Stadtverkehrs in Grimma wurde zum Fahrplanwechsel im August 2008 so verändert, dass der Stadtbus direkt in die Wohngebiete fährt. Es wurden neue Haltestellen eingerichtet, weitere Haltestellen sind geplant. Die Regionalbusse fahren vom Ortseingang Grimma zum Stadtverkehrstarif auf direktem Weg zu den zentralen Bushaltestellen.

Verknüpfungspunkte

Der bauliche Zustand der Verknüpfungspunkte liegt im Organisationsbereich des ZVNL. Im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ wurden die Stationen Bad Lausick, Belgershain, Borsdorf, Gerichshain, Machern, Otterwisch und Wurzen im ehemaligen Muldentalkreis als sehr gut bewertet.

Im NVP Muldentalkreis 2006 – 2011 wurde auf Verknüpfungspunkte hingewiesen, die den Forderungen des Anforderungsprofils nicht entsprechen. Beispielhaft wurden die Bahnhöfe Großbothen und Grimma oberer Bahnhof genannt.

Flexible ÖPNV-Angebote

Für das östliche Gebiet des Muldentalkreises wird der Einsatz flexibler Bedienformen als denkbar gesehen. Erste Planungsüberlegungen erfolgten im Rahmen einer Studienarbeit. Diese ergab – eine Umsetzung ist nur mit einem nicht zu vertretendem finanziellen Aufwand möglich. Das Ergebnis der Studienarbeit und ein Bericht über den Anrufbus in Eilenburg wurde dem zuständigen Ausschuss des Kreistages vorgestellt. Dort wurde beschlossen, weitere Untersuchungen vorerst nicht in Auftrag zu geben. Im Rahmen des Nahverkehrsplans für den Landkreis Leipzig wird die Erstellung einer Untersuchung zu flexiblen Angeboten aber wieder aufgegriffen.

2.2 Nahverkehrsplan Landkreis Leipziger Land

SPNV

Der Landkreis Leipziger Land bekennt sich zu den SPNV-Strecken, die durch sein Gebiet führen. Gegenüber dem ZVNL als Aufgabenträger des SPNV soll auf die Erhaltung aller SPNV-Strecken (Ausnahme Markkleeberg – Leipzig Kleinzschocher) hingewirkt werden. Die Befürwortung folgender Einzelmaßnahmen wurde definiert:

- ▶ Realisierung City-Tunnel Leipzig (CTL) und Führung der von Geithain, Borna, Regis-Breitungen und Markkleeberg kommenden SPNV-Linien (Maßnahme noch nicht umgesetzt, da sich der City-Tunnel noch im Bau befindet)
- ▶ Einrichtung schneller SPNV-Verbindungen von Borna, Böhlen, Frohburg und Geithain sowie Pegau zum Oberzentrum Leipzig (momentan existieren schnelle SPNV-Verbindungen durch RE-Linien)
- ▶ Streckenertüchtigung der SPNV-Strecken, die durch den Landkreis Leipziger Land führen (Schwerpunkte sind die Abschnitte Borna – Geithain und Pegau – Leipzig)

Zwischen Borna und Geithain wurden die Gleise erneuert, eine neue Weichenverbindung in Geithain ist momentan im Bau. Die Elektrifizierung der Strecke erfolgt im Rahmen der netzergänzenden Maßnahmen zum CTL. Die Streckenerüchtigung zwischen Pegau und Leipzig erfolgte noch nicht.

Regionalbusverkehr

Wie im Muldentalkreis ist auch im Landkreis Leipziger Land das Regionalbusnetz in zwei Ebenen unterteilt. Es werden ein Grundliniennetz (vgl. Muldentalkreis: Netz 2. Ordnung) sowie das Ergänzungsnetz definiert. Das Grundliniennetz verbindet die Unter- und Kleinzentren mit den Mittelzentren Borna und Altenburg (Landkreis Altenburger Land) und dem Oberzentrum Leipzig. Es ist bedarfsgerecht zu vertakten. Die Orientierung dafür ist ein 60-Minuten-Takt, der entsprechend den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden soll. Die Vertaktung wurde bisher teilweise umgesetzt.

Das Ergänzungsnetz sichert die Erschließung aller Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern und stellt von diesen die Verbindung zum jeweiligen Mittel- und Unterzentrum her. Das Ergänzungsnetz hat die Verbindung zwischen den Gemeindeteilen und den Schulstandorten entsprechend der Anforderungen des Schülerverkehrs herzustellen. Die Angebote des Schülerverkehrs wurden unter wirtschaftlichen Aspekten, z. B. durch die Anpassung von Schulanfangszeiten sowie der Reduzierung der Fahrtenzahl vor Schulbeginn und nach Schulschluss, bereits optimiert.

Vor dem Hintergrund eines sinkenden Finanzrahmens ist das Leistungsangebot des Landkreises Leipziger Land zu überprüfen. Hierzu sind bereits Maßnahmen (Reduzierung Fahrplanangebot und Einstellung von Linien) umgesetzt worden.

Stadtverkehr

Der Stadtverkehr des Mittelzentrums Borna ist durch den Regionalbusverkehr zu ergänzen. Dies ist umgesetzt.

Das Stadtgebiet Markkleeberg ist durch Stadtverkehrslinien zu erschließen. Sie sollen die Stadtteile mit dem Zentrum verbinden, innerstädtischen Verkehr aufnehmen und die Verknüpfung mit dem SPNV und der Straßenbahn herstellen. Regionalbuslinien können den Stadtverkehr ergänzen. Die Straßenbahnstrecken nach Markkleeberg-Ost und -West sind zu erhalten und in das Stadtverkehrskonzept zu integrieren. Nach heutigen Gesichtspunkten ist zu prüfen, ob mit der Eröffnung des CTL ein Systemwechsel auf Busbedienung verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Die Stadt Markkleeberg hat im Jahr 2004 ein eigenes Stadtverkehrskonzept entwickeln lassen und beschlossen /25/. Dieses Konzept wurde bisher nicht umgesetzt. Im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ ist die im Zusammenhang mit der Eröffnung des CTL geplante Umstellung der Straßenbahnbedienung zwischen Roßplatz und Markkleeberg-West (Linie 9) auf Busbetrieb unterstellt.

Verknüpfungspunkte

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Leipziger Land sind Vorgaben für die Verknüpfung von SPNV und Regionalverkehr festgeschrieben. Hierbei erfolgt auch eine Einteilung nach Prioritäten im Zusammenhang mit der Anschlussgewährleistung für Fahrten in/aus Richtung Leipzig. Gesondert wird auf die Verknüpfungsfunktion der Bahnhöfe Geithain und Narsdorf für Linien aus dem Landkreis Mittweida hingewiesen. Die für den Bahnhof Markranstädt geforderte Einrichtung zum Verknüpfungspunkt ist mittlerweile erfolgt.

Ein Anschluss gilt dann als gesichert, wenn zwischen der Ankunft des ersten Verkehrsmittels und der Abfahrt des zweiten Verkehrsmittels ein Zeitraum von 5 bis 10 Minuten liegt. Im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans ZVNL 2006 wird eine Anschlusszeit von maximal 15 Minuten vorgegeben. Dieser Forderung kommt der Landkreis Leipziger Land also nach, da seine Definition strenger gefasst ist.

Die Linien des Regionalbusverkehrs sollen an den Zugangsstellen des SPNV verknüpft werden. Priorität haben dabei Anschlüsse, die eine Verbindung in Richtung Leipzig bzw. das nächste Mittelzentrum herstellen.

Folgende Einzelmaßnahmen wurden noch nicht bzw. nur teilweise umgesetzt:

- ▶ Optimierung der Flächen erschließenden Ergänzungslinien in Kohren-Sahlis
- ▶ Abstimmung der Anschlusszeiten von Regionallinien in Borna zum SPNV
- ▶ In Markkleeberg sollen Ortsbuslinien untereinander sowie mit dem weiterführenden Regionalverkehr verknüpft werden.

In Hinblick auf die Vernetzung mit dem Fahrradverkehr werden Vorgaben zur Einrichtung von Bike+Ride-Anlagen gegeben sowie Zugangsstellen benannt, für die entsprechende Radverkehrsanlagen eingerichtet werden sollen. Diese Aufgabe hat mittlerweile der ZVNL übernommen.

Information, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Wichtiges Instrument der Fahrgastinformation ist der Fahrplan. Dieser wird vom MDV herausgegeben. Im Nahverkehrsplan 2001 wurden einige Maßnahmen genannt, die in die Erstellung der Fahrpläne einfließen sollten. Aus heutiger Sicht wurden folgende Forderungen nicht erfüllt und gelten somit weiter:

- ▶ die Erstellung handlicher Linienfahrpläne und
- ▶ einheitliche Form der Aushangfahrpläne.

Ein wichtiger Punkt ist das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV. Hierzu sollen im jährlichen Haushalt Mittel bereitgestellt werden. Dies ist jedoch bisher nicht erfolgt. Zudem wurde im Nahverkehrsplan 2001 festgeschrieben, dass in Borna gemeinsam mit dem MDV eine Mobilitätszentrale errichtet werden soll. Da diese Mobilitätszentrale noch nicht existiert, ist auf die Einrichtung einer solchen hinzuwirken.

Fahrzeuge

Im Regionalbusverkehr sollen die Fahrzeuge geräuscharm laufen. Die Ausstattung der Fahrzeuge soll die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen. Die Sicherheit der Fahrgäste hat höchste Priorität.

Bauliche Anlagen

Die Schnittstellen zwischen SPNV und dem übrigen ÖPNV sind im Normalfall so zu gestalten, dass für die meisten Umsteigebeziehungen Bahn und Bus am gleichen Bahnsteig halten. An den Schnittstellen zwischen SPNV und dem übrigen ÖPNV ist eine durchgängige, optisch ansprechende Wegweisung von den Ankunftsbahnsteigen zu den Abfahrtsbahnsteigen der weiterführenden Verkehrsmittel zu realisieren. Die Wegweisung soll einheitlich gestaltet werden.

Umsteigehaltstellen sollen einen Wetterschutz aufweisen. Die Mindestausstattung der Haltestellen im Regionalverkehr besteht aus Haltestellenschild, Fahrplan und Papierkorb. Dazu kommen eine befestigte und spritzwassergeschützte Aufstellfläche, nach Möglichkeit eine Überdachung und Sitzgelegenheit sowie Beleuchtung und Telefonzelle. Generell soll bei der Ausstattung der Verknüpfungsstellen insbesondere das Fahrgastaufkommen, v. a. bezogen auf den Schülerverkehr, beachtet werden. Sitzgelegenheit und Überdachung gehören zur Mindestausstattung bei Haltestellen im Stadtverkehr. Dies wurde im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten umgesetzt.

Im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ wurde der bauliche Zustand der SPNV-Stationen Geithain, Narsdorf, Neukirchen-Wyhra und Oberholz im ehemaligen Landkreis Leipziger Land als sehr gut bewertet.

Vertriebsnetz

In jedem Unter-, Klein- und Mittelzentrum des Landkreises soll mindestens eine Agentur existieren, in der Fahrpläne und das gesamte Fahrscheinsortiment erworben werden kann. Im Regionalbusverkehr sollen beim Fahrer auch Zeitkarten und der aktuelle Fahrplan erwerbbar sein. Dies wurde im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten umgesetzt.

Spezielle Einzelmaßnahmen

Die Haltestelle „Pflaumenallee“ in Großpösna ist so zu bedienen, dass verlängerte Fußwege für die Einwohner des Wohngebietes Oberholz reduziert werden. Die Haltestelle „Pflaumenalle“ wird gegenwärtig von Fahrten der Linien 145, 171 und 690 bedient. Die Maßnahme wurde somit umgesetzt.

Das Ziel, die neue Straße zwischen Dreiskau-Muckern und Störmthal für eine direkte Verbindung zwischen Dreiskau-Muckern und Störmthal zu nutzen wurde mit der Linie 145 Großpösna – (Güldengossa) – Störmthal – Dreiskau – Borna umgesetzt. Wegen mangelnder Nachfrage wurde dieses Angebot zum 13.12.2009 wieder reduziert.

2.3 Nahverkehrsplan ZVNL 2008 – 2013

Im Nahverkehrsplan des ZVNL werden die Vorgaben für die SPNV-Entwicklung bis zum Jahr 2013 gegeben. Zudem gibt der NVP des ZVNL die Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung – dies bezieht auch den straßengebundenen ÖPNV ein – im übergeordneten Sinn. Hierfür ist dieser NVP bindend, um eine einheitliche Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV im Gebiet des Zweckverbandes zu erlangen. Folgende Vorgaben, die u. a. auch für den Landkreis Leipzig von Bedeutung sind, werden festgeschrieben:

Grundsätze und Zielstellungen der ÖPNV-Entwicklung (Ifd. Nr. 15 – 18):

- ▶ Der ÖSPV übernimmt im integrierten ÖPNV-System des Nahverkehrsraumes die Verbindungsfunktion auf Relationen, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden, sowie die flächenhafte Erschließung.
- ▶ Der ÖSPV ist weitestgehend und sinnvoll am Taktsystem des SPNV auszurichten. Dieser Grundsatz gilt auch für den ÖSPV mit überwiegend spezifischen Bedienungsformen wie dem Schülerverkehr, soweit sich die ÖSPV-Funktionen Schülerverkehr und SPNV-Zubringerverkehr sinnvoll miteinander vereinbaren lassen.
- ▶ Der ÖSPV ist auf den SPNV abzustimmen. Die Zubringerfunktion des ÖSPV zum SPNV ist zu stärken.
- ▶ Linienverkehre des ÖSPV, die aufgrund ihres Linienverlaufes, ihrer Verknüpfung und der verkehrlichen Funktion als konkurrierende Parallelverkehre zum SPNV einzuordnen sind, sollen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit vermieden werden. Bestehende Parallelverkehre sind unter Vermeidung von Nachteilen für die betroffenen Fahrgäste abzubauen.

Die Gebietskörperschaften des Nahverkehrsraums Leipzig als Aufgabenträger des ÖSPV legen die Bedienstandards für den ÖSPV in den jeweiligen Nahverkehrsplänen für ihre Gebietskörperschaft fest. Das Anforderungsprofil gibt weiterhin Bedienungsstandards für die Verbindungsqualität vor. Die Verbindungen werden in Anlehnung an den Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen 2003 in drei Kategorien unterteilt:

- ▶ Kategorie I: Verbindungen zwischen Oberzentren und zwischen Oberzentrum und Mittelzentrum
- ▶ Kategorie II: Verbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren
- ▶ Kategorie III: Verbindungen zwischen Ober- bzw. Mittelzentrum und zugehörigen Grundzentren

Folgende Kriterien und Richtwerte zur Gestaltung des ÖPNV werden in Hinblick auf die Verbindungsqualität definiert:

	Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III
Beförderungszeit (MBZ)	45 Minuten	45 Minuten	bis 90 Minuten
Beförderungsgeschwindigkeit (MBV)	45 km/h	35 km/h	35 km/h
Bedienungshäufigkeit (MBH)	1-Std-Takt (14 Fahrten/Richtung)	2-Std-Takt (7 Fahrten/Richtung)	2-Std-Takt (7 Fahrten/Richtung)
Umsteigehäufigkeit (MUH)	0	0	bis 2

Tabelle 1: Kriterien und Richtwerte der ÖPNV-Verbindungen

In Hinblick auf die Anschlusssicherung wird eine Anschlusszeit von 15 Minuten (10 Minuten Wartezeit und 5 Minuten Zeit zum Wechsel der Haltestellen) vorgegeben. Zudem werden Qualitätsanforderungen für ÖPNV-Leistungen, z. B. Verfügbarkeit und Zugänglichkeit, gegeben.

Bis zur Eröffnung des CTL werden von Seiten des SPNV keine wesentlichen Angebotsveränderungen zu erwarten sein. In Bezug auf das aktuelle SPNV-Angebot und die SPNV-Entwicklungen bis zur Eröffnung des CTL wird auf das Kapitel 3.4.2 und die Ausführungen im Nahverkehrsplan des ZVNL Kapitel 4.4.4 verwiesen.

Ab 2012 ist die Entwicklung des SPNV hauptsächlich von der Inbetriebnahme des CTL abhängig. In diesem Zusammenhang werden auch weitere netzergänzende Maßnahmen umgesetzt, die auch das nachgeordnete Netz betreffen. Für den Landkreis Leipzig sind dies:

- ▶ Elektrifizierung Borna – Geithain (bis Eröffnung CTL)
- ▶ Neubau Markkleeberg Nord (ca. 1 Jahr nach Eröffnung CTL)
- ▶ Ausbau Markkleeberg, Markkleeberg-Großstädteln (bis Eröffnung CTL)

Die Entwicklung des SPNV ist ausführlich für jeden Entwicklungsstand bis zum Jahr 2020 im NVP des ZVNL /1/ beschrieben. Es wird deshalb an dieser Stelle auf den NVP ZVNL verwiesen.

Außerhalb der Errichtung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes bestehen Planungen der DB Netz AG zur Erneuerung der Fahrwege und der Leit- und Sicherungstechnik sowie zum Ausbau der Stationen an den KBS 506, 530, 550 und 582.

Für den ÖSPV werden folgende Maßnahmen festgeschrieben:

- ▶ Untersuchungsbedarf der Relationen Wurzen – Grimma, Borna – Altenburg, Borna – Groitzsch und Markkleeberg – Zwenkau im Hinblick auf die Verbesserung der Verbindungsqualität. Es ist zu prüfen, ob die jeweils vorhandenen ÖSPV-Angebote zu den gegebenen Rahmenbedingungen passen und ob mit Verbesserungen des Angebotes mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können.
- ▶ Untersuchungsbedarf der Relation Grimma – Borna mit der Fragestellung, ob sich Potenziale für eine direkte ÖSPV-Verbindung aufgrund der Kreisgebietsreform ergeben.

- ▶ Überprüfung und ggf. Anpassung der Bedienungsangebote des ÖSPV (v. a. Linie 171) bei Wegfall des SPNV-Haltes Großpösna
- ▶ Überprüfung und ggf. Anpassung der Bedienungsangebote des ÖSPV bei Auflassung der SPNV-Halte Hopfgarten und Tautenhain
Dies ist auch abhängig von der künftigen Bedienung des Abschnittes Bad Lausick – Geithain.
- ▶ Untersuchung der ÖPNV-Bedienung der Relationen Leipzig – Wurzen, Borna – Neukieritzsch, Frohburg – Neukieritzsch und Grimma – Naunhof in Hinblick auf Parallelverkehr

3 Bestandsaufnahme

3.1 Einordnung des Untersuchungsgebietes

Der Landkreis Leipzig befindet sich im Nordwesten des Freistaates Sachsen und gehört zum Nahverkehrsraum Leipzig. Nachbarkreise sind im Norden die kreisfreie Stadt Leipzig, im Norden und Osten der Landkreis Nordsachsen und im Südosten der Landkreis Mittelsachsen. Im Westen grenzt das Bundesland Sachsen-Anhalt mit dem Saalekreis und dem Burgenlandkreis und im Südwesten das Bundesland Thüringen mit dem Landkreis Altenburger Land an. Verwaltungssitz ist Borna. Die Mulde, die Weiße Elster und die Pleiße durchqueren als größere Flüsse den Landkreis. Im Südwesten des Landkreises befinden sich zahlreiche Seen, die durch den Tagebau entstanden sind bzw. entstehen.

Der Landkreis besteht aus 41 Gemeinden (Stand: 01.01.2009). Davon besitzen 22 Gemeinden das Stadtrecht. Große Kreisstädte sind Borna, Grimma, Markkleeberg und Wurzen. Es gibt 6 Verwaltungsgemeinschaften: Bad Lausick, Geithain, Naunhof, Pegau, Regis-Breitungen und Rötha.

3.2 Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen

Der Landesentwicklungsplan Sachsen 2003 (LEP) /5/ sieht ein dreistufiges System von Zentralen Orten nach Ober-, Mittel- und Grundzentrum vor¹. Ober- und Mittelzentren werden im LEP ausgewiesen. Die Definition der Grundzentren erfolgt in den jeweiligen Regionalplänen.

Die Aufgaben zentraler Orte bestehen entsprechend ihrer jeweiligen Stufe u. a. in der Übernahme von Entwicklungsfunktionen für ihren räumlichen Wirkungsbereich und in der Versorgung ihrer eigenen Bevölkerung und darüber hinaus auch derer innerhalb des Verflechtungsbereichs. Hier spielt auch die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus den Verflechtungsbereichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine bedeutende Rolle. In der **Anlage 3/1** werden alle Zentren benannt.

Die Städte Borna, Grimma, Markkleeberg und Wurzen sind Mittelzentren im Landkreis. Markkleeberg soll sich nach dem LEP als Mittelzentrum im Verdichtungsraum in seiner Versorgungs- und Wirtschaftsfunktion so entwickeln, dass die Funktionsfähigkeit des Oberzentrums Leipzig nicht beeinträchtigt wird. Wurzen soll mit seiner mittelzentralen Funktion als Ergänzungsstandort zur Stärkung des ländlichen Raums gesichert und entwickelt werden. Gemäß LEP sind die Mittelzentren über qualitativ hochwertige Verkehrsverbindungen mit Leipzig als Oberzentrum zu vernetzen. Hier ist vorrangig der SPNV angesprochen. Auf Relationen ohne SPNV übernimmt der ÖSPV diese Funktion.

¹ Eine Sonderform sind Verbünde von zentralen Orten. Für den Landkreis Leipzig kommt diese Sonderform ausschließlich auf grundzentraler Ebene vor.

Entsprechend Regionalplan Westsachsen /6/ werden im Landkreis Leipzig fünf Städte als selbständige Grundzentren und weitere sechs Städte als Teil grundzentraler Verbünde eingestuft:

- ▶ die Städte Bad Lausick, Colditz, Frohburg, Geithain und die Verbünde Brandis/Naunhof und Groitzsch/Pegau
- ▶ die Stadt Markranstädt und der Verbund Böhlen/Zwenkau im Verdichtungsraum

Grundzentren fungieren als übergemeindliche bzw. lokale Versorgungs-, Wirtschafts- und Dienstleistungszentren. Sie sollen die Grundversorgung ihres Nahbereiches sicherstellen und in diesem Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus dem Nahbereich mit zumutbarem Zeitaufwand erreichbar sein. Zudem wird eine entsprechende Anbindung an höherrangige Zentren erwartet. Diese Zielstellung richtet sich in Abhängigkeit der jeweiligen Gegebenheiten v. a. an den straßengebundenen ÖPNV (Regionalbus).

Neben der zentralörtlichen Gliederung werden im LEP überregionale Verbindungsachsen ausgewiesen. Als überregionale Verbindungsachsen werden landesweit bedeutende Achsen bezeichnet, welche die räumlichen Verflechtungen der sächsischen Verdichtungsräume und Oberzentren mit denen benachbarter Länder sowie die Einbindung in europäische Netze wiedergeben.

Regionale Achsen sind Verbindungs- und Entwicklungsachsen, die das Netz der im LEP 2003 definierten überregionalen Verbindungsachsen ausformen und ergänzen. Regionale Achsen werden in den Regionalplänen definiert. In Verdichtungsräumen erfüllen sie vorrangig Ordnungsfunktionen, im ländlichen Raum vorrangig Erschließungsfunktionen.

Der Regionalplan Westsachsen unterscheidet für den Landkreis Leipzig die Regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen im Zuge überregionaler Verbindungsachsen mit folgenden Zentralen Orten im Achsenverlauf:

- ▶ Leipzig – Wurzen – Dahlen – Oschatz – (Riesa – Dresden)
- ▶ Leipzig – Brandis/Naunhof – Grimma – Hartha/Leisnig/Waldheim – Döbeln – Roßwein – (Dresden)
- ▶ Leipzig – Markkleeberg – Böhlen/Zwenkau – Borna – Frohburg – Geithain – (Chemnitz)
- ▶ Leipzig – Markkleeberg – Böhlen/Zwenkau – Borna – Frohburg – Altenburg – Zwickau
- ▶ Leipzig – Markranstädt – (Weißenfels – Erfurt)

sowie die Regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen außerhalb der überregionalen Verbindungsachsen mit folgenden Zentralen Orten im Achsenverlauf:

- ▶ Markkleeberg – Böhlen/Zwenkau – Groitzsch/Pegau – (Zeitz – Gera)

- ▶ Groitzsch/Pegau – Borna – Bad Lausick – Grimma
- ▶ (Wittenberg) – Bad Düben – Eilenburg – Wurzen – Grimma – Colditz
- ▶ Grimma – Oschatz
- ▶ (Altenburg) – Frohburg – Geithain – (Rochlitz)

Die **Anlage 3/1** weist die Regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen im Zuge überregionaler Verbindungsachsen sowie außerhalb der überregionalen Verbindungsachsen den Landkreis Leipzig betreffend gemäß dem Regionalplan Westsachsen 2008 aus.

3.3 Strukturdaten

Eine wichtige Größe, von der die Verkehrsnachfrage² abhängt, sind die Strukturdaten. Damit ist die Ausprägung verkehrserzeugender Potenziale im Planungsgebiet analysierbar. Aus diesem Grund ist die Analyse der Strukturdaten ein wichtiger Bestandteil des Nahverkehrsplans.

Strukturgrößen, die im Folgenden näher untersucht werden sollen, sind in der Tabelle 2 erläutert.

Strukturgröße	Erläuterung
Fläche	Die Flächenangaben (Katasterflächen) basieren auf den Angaben des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung zum Stichtag 31.12.2007. Flächenänderungen ergeben sich aus Grenzänderungen oder Neuvermessungen.
Einwohner	alle Personen, die ihren Hauptwohnsitz (vorwiegend benutzte Wohnung) im ausgewiesenen Gebiet haben Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
Erwerbstätige	alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im jeweiligen Gebiet (Wohnortprinzip) Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
Beschäftigte	Zahl der Arbeitsplätze im jeweiligen Gebiet (Arbeitsortprinzip) Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
Schüler	Einwohner im schulfähigen Alter (von 6 bis 18 Jahren)
Schulplätze	Schüler am Ort der Schule dazu gehören Grund- und Mittelschulen, Gymnasien, Förderschulen, Schulen in freier Trägerschaft sowie Berufsbildende Schulen
Pendler	Einpendler in ein Gebiet sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit einem Arbeitsort in diesem Gebiet und dem Wohnort außerhalb dieses Gebietes. Auspendler sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die ihren Wohnort in diesem Gebiet haben und deren Arbeitsort sich außerhalb dieses Gebietes befindet. Quelle: Pendlerstatistik der BfA
Motorisierungsgrad	Anzahl Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

Tabelle 2: Erläuterungen zu den Strukturgrößen

² Verkehrsnachfrage: Menge von Ortsveränderungen in einem abgegrenzten Zeitintervall, die aus dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entstehen. Da die Orte verschiedener Aktivitäten, wie z. B. Wohnen, Arbeiten oder Einkaufen, räumlich voneinander getrennt sind, ergibt sich die Notwendigkeit, Ortsveränderungen zu realisieren.

3.3.1 Einwohner

Zum 31.12.2007 lebten im Muldentalkreis und im Landkreis Leipziger Land 274.532 Einwohner³ in 43 Gemeinden. Davon sind etwa 4 % Kinder im Alter bis 5 Jahre, 12 % sind Schüler im Alter zwischen 6 und 19 Jahren. 56 % der Einwohner sind zwischen 20 und 59 Jahren. Der Anteil der Einwohner, die 60 Jahre und älter sind, beträgt ca. 28 % (siehe Abbildung 1).

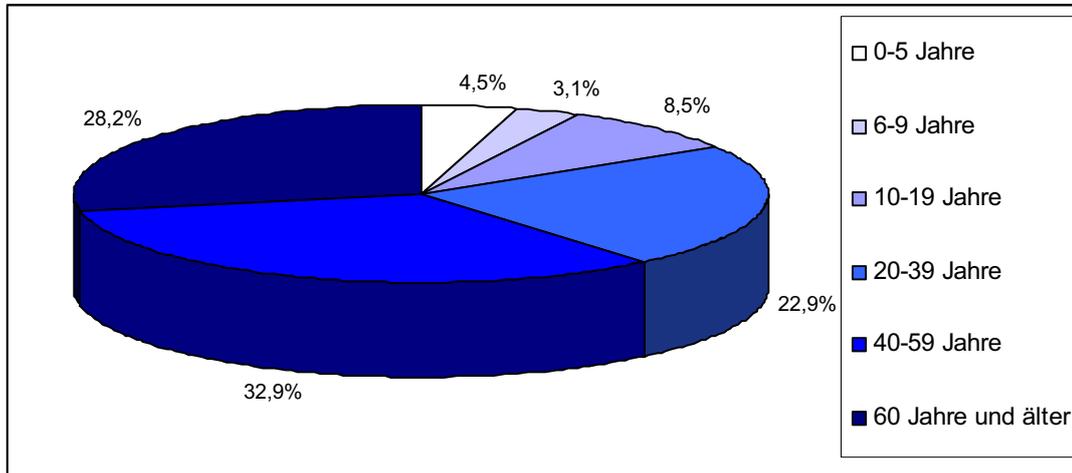


Abbildung 1: Bevölkerung nach Altersstruktur

Die höchste Bevölkerungsdichte im Landkreis hat mit ca. 770 Einwohner/km² die Große Kreisstadt Markkleeberg. Weiterhin sind hohe Einwohnerdichten mit mehr als 300 Einwohner/km² in der Gemeinde Borsdorf und in der Großen Kreisstadt Borna festzustellen. Die übrigen Gemeinden weisen im Vergleich dazu geringere Dichten auf. Die Einwohnerdichten der Gemeinden (Stand 31.12.2007) sind in der **Anlage 3/2** dargestellt.

Die Entwicklung der Einwohner⁴ von 1990 bis 2007 verlief nicht gleichmäßig (siehe Abbildung 2). Zum 31.12.1990 hatten die Altkreise Leipziger Land und Muldentalkreis insgesamt ca. 280.500 Einwohner. Danach nahmen die Einwohner bis 1993 ab, nach 1993 nahmen die Einwohner wieder bis zum Jahr 1999 auf ca. 291.200 zu. Ab dem Jahr 1999 ist ein stetiger Einwohnerrückgang zu verzeichnen, auf heute 274.532 Einwohner.

³ Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2008, Stand: 15.10.2008, Stichtag: 31.12.2007

⁴ Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2008, Stand: 12.11.2008, Stichtag: jeweils zum 31.12.

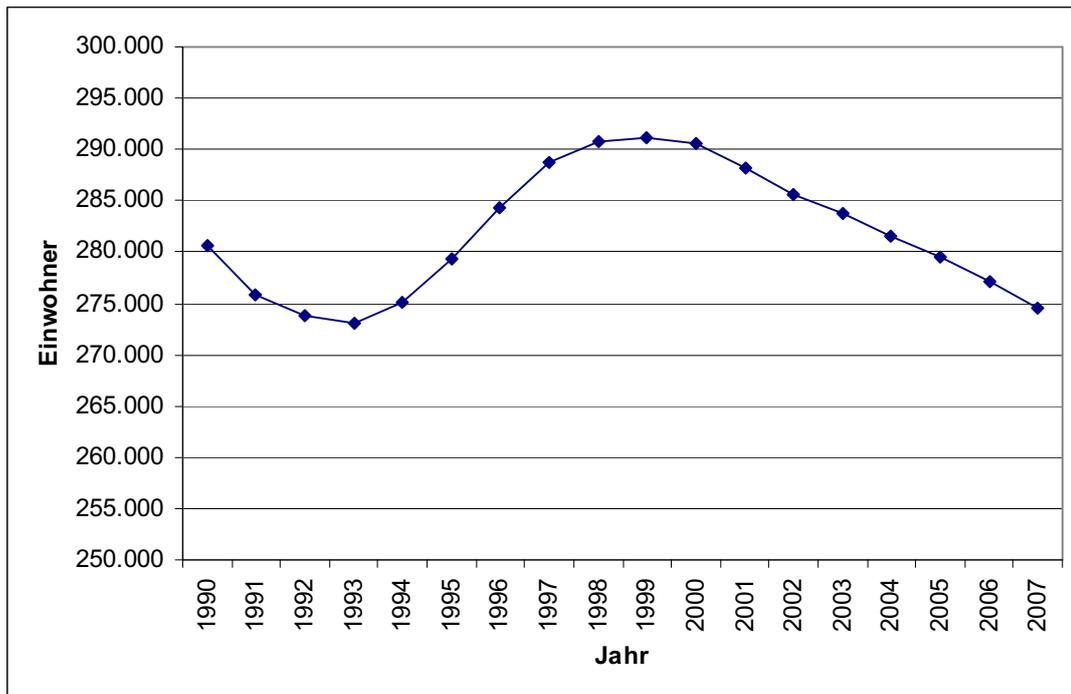


Abbildung 2: Entwicklung der Bevölkerung von 1990 bis 2007 in den ehemaligen Landkreisen Leipziger Land und Muldentalkreis

3.3.2 Erwerbstätige und Beschäftigte

Zum 31.12.2006 waren in den Altlandkreisen Leipziger Land und Muldentalkreis insgesamt ca. 95.000 Einwohner sozialversicherungspflichtig am Wohnort beschäftigt (Erwerbstätige). Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (Beschäftigte) wird vom Statistischen Landesamt zum Stichtag 31.12.2006 mit ca. 67.000 Arbeitnehmern angegeben. Aus dem Vergleich von Erwerbstätigen und Beschäftigten wird deutlich, dass viele Erwerbstätige außerhalb des Landkreises Leipzig arbeiten.

Innerhalb des Landkreises konzentrieren sich die Arbeitsplätze mit je über 5.000 auf die Städte Borna, Markkleeberg, Markranstädt, Grimma und Wurzen.

3.3.3 Pendler

Die Pendlerströme wurden anhand der Pendlerstatistik der BfA aus dem Jahr 2007 /7/ ausgewertet. Durch die Kreisgebietsreform können sich - aufgrund von Verlegungen der Verwaltungssitze des Landratsamtes - die Pendlerzahlen geringfügig ändern. Die Auswertung zeigt, dass die Stadt Leipzig mit fast 30.000 Pendlern der Zielort der meisten Pendler aus dem Landkreis Leipzig ist (Tabelle 3). Eine untergeordnete Rolle nehmen die Städte Dresden, Schkeuditz, Chemnitz und Halle in Bezug auf die Arbeitsplätze außerhalb des Landkreises Leipzig ein. Die meisten Auspendler haben ihre Quellen in den Städten Markkleeberg, Markranstädt, Borna und in der Gemeinde Borsdorf mit jeweils über 2.000 Auspendlern.

Die Einpendler in den Landkreis Leipzig sind im Vergleich zu den Auspendlern geringer. Die meisten Einpendler in den Landkreis Leipzig kommen aus dem Oberzentrum Leipzig, marginale Bedeutung haben die Pendlerströme aus Altenburg, Halle, Taucha und Schkeuditz (Tabelle 3). Die Einpendler innerhalb des Landkreises konzentrieren sich auf die Arbeitsplätze in den Städten Markkleeberg, Markranstädt, Grimma, Borna und Zwenkau, die jeweils über 1.000 Einpendler aufweisen.

Auspendler aus dem Landkreis Leipzig nach		Einpendler in den Landkreis Leipzig von	
Leipzig, Stadt	29.935	Leipzig, Stadt	9.534
Dresden, Stadt	1.112	Altenburg, Stadt	484
Schkeuditz, Stadt	815	Halle (Saale), Stadt	360
Chemnitz, Stadt	631	Taucha, Stadt	308
Halle (Saale), Stadt	623	Schkeuditz, Stadt	306
Taucha, Stadt	490	Eilenburg, Stadt	293
Theißen	485	Oschatz, Stadt	282
Altenburg, Stadt	447	Dresden, Stadt	243
Eilenburg, Stadt	434	Döbeln, Stadt	230

Quelle: Auswertung der Pendlerstatistik der BfA, 2007, angegeben sind Pendlerbeziehungen mit mehr als 300 Auspendlern bzw. mit mehr als 200 Einpendlern

Tabelle 3: Pendler bezogen auf den Landkreis Leipzig

3.3.4 Schüler und Schulstandorte

Im Schuljahr 2008/2009 besuchten 24.734 Schülerinnen und Schüler die Schulen im Landkreis Leipzig, von diesen entfielen 1.074 (4,3 %) auf Schulen in freier Trägerschaft. Die Verteilung der Schüler auf die insgesamt 5 Schularten ist aus Abbildung 3 ersichtlich.

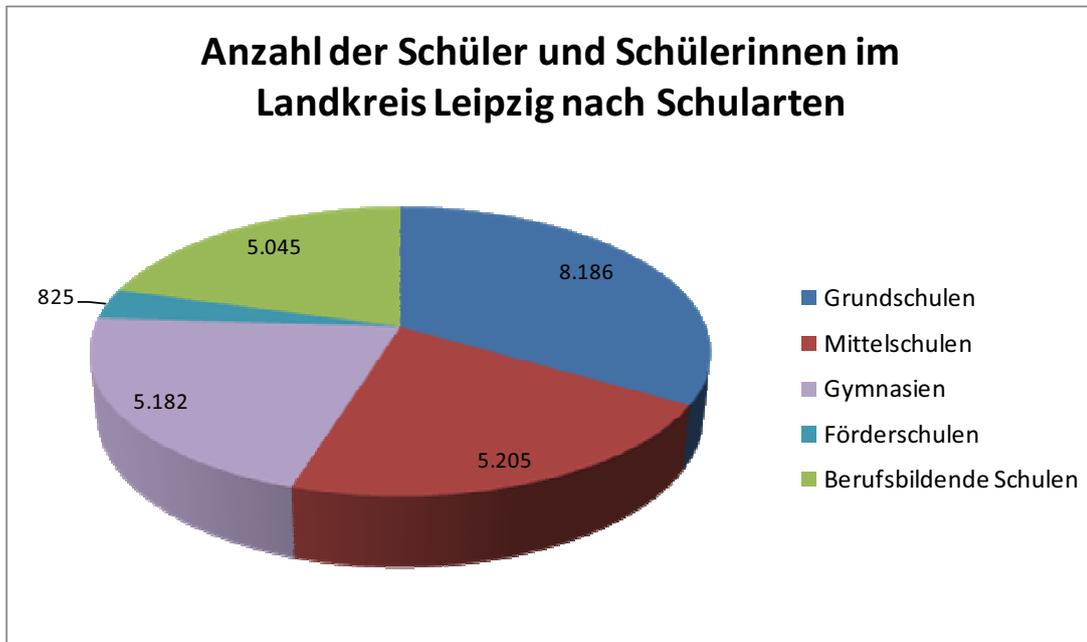


Abbildung 3: Gliederung der Schülerschaft des Landkreises nach Schularten im Schuljahr 2008/2009

Die 59 Grundschulen (56 öffentliche und drei in freier Trägerschaft) sind flächenhaft und damit in jeder Gemeinde des Kreises außer in Elstertrebnitz, Falkenhain und Kitzen vorhanden.

Die 20 öffentlichen Mittelschulen sowie die Mittelschüler der freien Mittelschule verteilten sich auf die vier Mittelzentren (Grimma, Wurzen, Borna, Markkleeberg) sowie auf die Städte und Gemeinden Bad Lausick, Böhlen, Borsdorf⁷, Brandis, Colditz, Falkenhain, Frohburg, Geithain, Groitzsch, Kitzscher, Markranstädt, Naunhof, Pegau, Regis-Breitungen, Thümmlitzwalde und Trebsen.

In der Mittelschule Geithain wird ein besonderes pädagogisches Profil – Gemeinschaftsschule – angeboten.

Die 7 öffentlichen Gymnasien befanden sich in den vier Mittelzentren sowie in den Städten Brandis, Geithain (auslaufend zum Sommer 2009) und Groitzsch. Weiterhin befindet sich in Markranstädt eine Außenstelle des Gymnasiums Schkeuditz, deren Schüler hier mit betrachtet werden. Die drei Gymnasien in freier Trägerschaft wurden in den letzten Jahren in Borsdorf, Geithain und Zwenkau gegründet. Darunter befand sich mit dem internationalen Wirtschaftsgymnasium in

⁷ Die Mittelschule Borsdorf wurde 2009 geschlossen.

Geithain auch ein berufsbildendes Gymnasium, dessen acht Schüler hier statistisch in der Gruppe „Gymnasien“ mit erfasst wurden.

Die Förderschulen gliederten sich nach Förderschulen für geistig Behinderte (je eine Schule in Borna, Grimma und Wurzen) sowie Schulen zur Lernförderung in Borna, Elstertrebnitz, Grimma und Wurzen-Burkartshain. Hinzu kam eine Förderschule für Erziehungshilfe in Borna in Trägerschaft der Augsburger Gesellschaft für Lehmbau.

Unter den berufsbildenden Schulen befanden sich zwei Berufsfachschulen in freier Trägerschaft in Borna und in Bad Lausick sowie drei öffentliche Berufsschulzentren, von denen Grimma und Wurzen sich jeweils auf eine Standortgemeinde konzentrierten (wenngleich auch dort unterschiedliche Adressen), das Berufsschulzentrum Leipziger Land dagegen auf fünf Standortgemeinden verteilt war (Böhlen, Borna, Espenhain, Markkleeberg und Regis-Breitungen) – eine Konzentration auf einen Standort (Böhlen) ist ab dem Sommer 2010 geplant. An den Standorten Böhlen, Grimma und Markkleeberg umfassten die Berufsschulzentren auch jeweils ein berufsbildendes Gymnasium, die Schüler dieser Gymnasien waren jedoch statistisch nicht getrennt erfasst und daher in der Rubrik „berufsbildende Schulen“ mit enthalten.

3.3.5 Motorisierung

Der Motorisierungsgrad⁸ stellt eine wichtige Einflussgröße auf die Verkehrsmittelwahl dar. In den letzten Jahren hat sich der Motorisierungsgrad stetig erhöht. Zum 01.01.2007 wird der Pkw-Bestand in Sachsen mit 546 Pkw je 1.000 Einwohner bzw. mit 636 Kfz je 1.000 Einwohner angegeben⁹ und liegt damit noch unter dem Bundesdurchschnitt von 565 Pkw je 1.000 Einwohner bzw. 673 Kfz je 1.000 Einwohner. Die Fortentwicklung des derzeitigen Trends konstanter Zuwächse in der Motorisierung impliziert bei alleiniger Betrachtung der Motorisierung eine Verlagerung des Verkehrs vom ÖPNV zum MIV. Ob diese Tendenz in den nächsten Jahren anhält, hängt u. a. von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab.

Aus dem Pkw-Bestand zum 01.01.2007 und den Einwohnern zum 31.12.2006¹⁰ wurde der Motorisierungsgrad für den Landkreis Leipzig ermittelt. Für den gesamten Landkreis beträgt dieser 594 Pkw je 1.000 Einwohner und ist damit höher als bei Betrachtung des gesamten Freistaates Sachsen und im Bundesdurchschnitt. Innerhalb des Landkreises gibt es regionale Unterschiede. Die Gemeinden Kitzen, Parthenstein, Belgershain und Eulatal weisen die höchste Motorisierung im Landkreis mit über 650 Pkw je 1.000 Einwohnern auf; demgegenüber die Städte Böhlen, Markkleeberg und Wurzen sowie die Gemeinde Deutzen den geringsten Motorisierungsgrad mit weniger als 530 Pkw je 1.000 Einwohnern auf.

⁸ Anzahl der Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner

⁹ Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2008, Stand: 15.10.2008, Stichtag: 01.01.2007

¹⁰ Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2008, Stand: 31.12.2006

3.4 ÖPNV-Angebot

Das ÖPNV-Angebot wurde mit dem Programmsystem VISUM als Netzmodell abgebildet. Die Erstellung des Netzmodells erfolgte im Rahmen des Projektes „Potenzialanalysen für den Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH“ im Jahr 2003 /19/. Fortschreibungen erfolgten 2005 mit dem Projekt „Erweiterung und Fortschreibung des integrierten Verkehrsmodells für den MDV“ /20/, 2007 im Rahmen des Projektes „Modellierung von Tarifen in Verkehrsmodellen“ /21/ und 2008 im Rahmen des Forschungsprojektes „MOSAIQUE“.

Für die Analyse des ÖPNV-Angebotes war eine Aktualisierung des ÖSPV-Angebotes notwendig, da im Vergleich zum vorliegenden MDV-Verkehrsmodell umfangreiche Liniennetzänderungen realisiert wurden. Die erforderlichen Fahrplandaten des ÖSPV wurden dem Fahrplanauskunftssystem HAFAS entnommen und über eine Schnittstelle nach VISUM exportiert. Die Analyse des ÖPNV-Angebotes basiert somit für den SPNV auf dem Fahrplanstand 12/2007 - 12/2008 und für den ÖSPV auf dem Fahrplanstand 25.08.2008 bis 14.12.2008.

Das bestehende ÖPNV-Angebot im Landkreis setzt sich aus

- ▶ Schienenpersonennahverkehr
- ▶ Bus-Regionalverkehr
- ▶ Bus-Stadtverkehr und
- ▶ Straßenbahn

zusammen.

3.4.1 Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsleistung des ÖSPV im Landkreis Leipzig wird von folgenden im Landkreis ansässigen Verkehrsunternehmen erbracht:

- ▶ Bus- und Reiseunternehmen Ludwig
- ▶ Omnibus-Reiseunternehmen Naundorf
- ▶ Omnibusnahverkehr Runge-Reisen
- ▶ Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH (PVM)
- ▶ Reise- und Omnibusunternehmen Volker Kaltofen
- ▶ Vetter Reisen GmbH¹¹

Neben diesen ortsansässigen Verkehrsunternehmen erbringen folgende nicht im Landkreis ansässige Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im Landkreis Leipzig:

¹¹ ab 19.10.2009 als Subunternehmer bei der PVM tätig

- ▶ Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB)¹²
- ▶ Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH „Heideland“ (OVH)
- ▶ PNVG Merseburg-Querfurt
- ▶ PVG Burgenlandkreis (PVG BLK)
- ▶ THÜSAC Personenverkehrsgesellschaft mbH
- ▶ Verkehrsgesellschaft Döbeln mbH
- ▶ REGIOBUS GmbH Mittweida

Die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) ist mit ca. 33 % der Verkehrsleistungen im ÖSPV der Hauptleistungserbringer im Landkreis Leipzig, gefolgt von der PVM mit ca. 32 % und der THÜSAC mit 22 %.

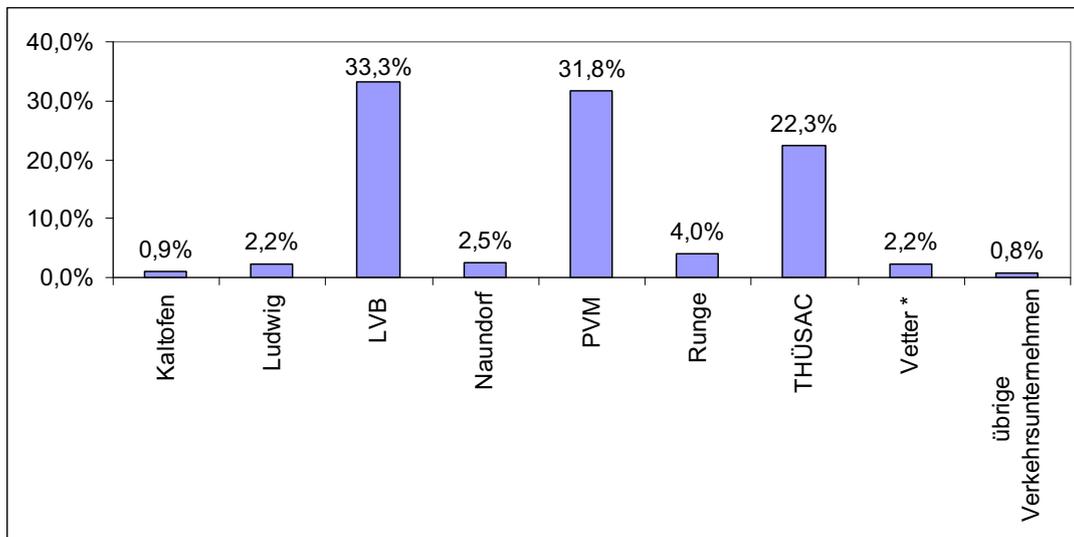


Abbildung 4: Unternehmensspezifische Anteile an der Verkehrsleistung des ÖSPV im Landkreis Leipzig¹³

* ab 19.10.2009 als Subunternehmer bei der PVM tätig

Die Fahrplanleistung im SPNV innerhalb des Landkreises wird mit Ausnahme auf der KBS 525 zwischen Leipzig Hbf und Geithain (Veolia Verkehr GmbH) momentan noch vollständig durch die DB Regio erbracht.

¹² Der größte Teil der Busverkehrsleistung im Landkreis Leipzig wird durch die LeoBus GmbH erbracht. Die LVB ist Inhaber der Liniengenehmigungen.

¹³ Quelle: Vorausberechnungen der Verkehrsunternehmen für das Jahr 2009, für die OVH, PNVG, PVG und die VGD wurde der Anteil anhand des VISUM-Modells abgeschätzt

3.4.2 Schienenpersonennahverkehr

Im Landkreis Leipzig werden zum Fahrplanstand 12/2007 – 12/2008 auf den folgenden Kursbuchstrecken (KBS) SPNV-Leistungen angeboten (siehe **Anlage 3/3**):

- ▶ KBS 500 Leipzig Hbf – Riesa – Dresden
- ▶ KBS 501.11 Leipzig – Borsdorf – Wurzen
- ▶ KBS 501.2 Leipzig Hbf – Borna
- ▶ KBS 506 Leipzig – Döbeln – Meißen
- ▶ KBS 525 Leipzig – Bad Lausick – Geithain – Burgstädt – Chemnitz
- ▶ KBS 527 Leipzig – Böhlen – Borna – Geithain
- ▶ KBS 527 Leipzig – Böhlen – Altenburg
- ▶ KBS 530 Leipzig – Altenburg – Werdau – Zwickau/Reichenbach – Plauen – Hof
- ▶ KBS 550 Leipzig – Zeitz – Gera
- ▶ KBS 582 Leipzig – Weißenfels

Für weitere Ausführungen zum SPNV im Landkreis Leipzig wird auf den NVP des ZVNL verwiesen.

3.4.3 Straßengebundener ÖPNV im Regionalverkehr

Neben dem SPNV stellt der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) zum einen die Erschließung der ländlichen und städtischen Teilräume sicher, ergänzt abseits der Eisenbahnstrecken jedoch auch das Grundangebot des SPNV zur Verbindung der Siedlungsschwerpunkte. Die Bedienung erfolgt bis auf die Straßenbahnlinien 9 und 11 ausschließlich mit dem Regionalbus. Die Linie 9 bedient den westlichen und die Linie 11 den östlichen Teil der Stadt Markkleeberg.

Die Angebotskenndaten der Linien des straßengebundenen Regionalverkehrs sind in der **Anlage 3/4** dargestellt.

3.4.4 Straßengebundener ÖPNV im Stadtverkehr

Für die feinräumige Erschließung der städtischen Gebiete werden im Landkreis Leipzig durch sieben Linien in den Städten Borna, Colditz, Grimma und Wurzen Verkehrsleistungen erbracht:

- ▶ Linie A und B in Borna
- ▶ Linie A in Colditz
- ▶ Linien A und B in Grimma
- ▶ Linien A und B in Wurzen

In Borna betreibt die THÜSAC Personenverkehrsgesellschaft mbH ein Stadtbusnetz mit derzeit zwei Linien. Die Stadtverkehre in Colditz (Linie A), in Grimma (Linien A und B) und in Wurzen (Linien A und B) werden von der Personenverkehrsgesellschaft Muldentale mbH angeboten.

Die Linie A in Borna bedient als Ringlinie das Stadtgebiet von Borna und verkehrt Montag bis Freitag, in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit im Stundentakt. Die Linie B verkehrt Montag – Freitag zwischen 05:00 und 19:00 Uhr in einem 30-Minuten-Takt, je nach Zeitlage leicht versetzt auf Grund von Anschlüssen zur Bahn. Am Wochenende verkehrt die Linie B im Stundentakt.

In der Stadt Colditz verkehrt die Linie A mit einem geringen Angebot an unvertakteten Fahrten an ausgewählten Tagen und nicht am Wochenende.

Die Stadtbuslinie A in Grimma verkehrt Montag bis Freitag, in der Hauptverkehrszeit am Nachmittag im 30-Minuten-Takt. Die Stadtbuslinie B realisiert als Ringlinie einen 20-Minuten-Takt. Am Wochenende besteht bei beiden Linien kein Angebot.

Die Linie A des Stadtverkehrs in Wurzen bietet täglich 13 Fahrten (Hin- und Rückrichtung) an, diese verkehren etwa stündlich. Die Linie B hat einen kurzen Linienvverlauf und gewährleistet den Schülerverkehr zwischen dem Bahnhof Wurzen, dem Clara-Zetkin-Platz und dem Gymnasium. Die Linie verkehrt unvertaktet mit insgesamt 12 Fahrten (Hin- und Rückrichtung). Am Wochenende werden keine Fahrten angeboten.

Die Angebotsdaten der Stadtbuslinien sind in der **Anlage 3/4** dargestellt.

3.4.5 Flexible Bedienformen

Im Landkreis Leipzig gibt es bisher keine ausschließlich bedarfsgesteuerten Linien zur Erschließung mit dem ÖPNV. Allerdings verkehren einige Linien zu Schwachlastzeiten nur mit Voranmeldung. Es handelt sich dabei um:

- ▶ Linie 120 (Knautkleeberg - Kitzen - Zwenkau): abends und am Wochenende als Anrufsammeltaxi mit 60 Minuten Voranmeldung, an Wochenenden mit Zuschlag

- ▶ Linie 164 (Markranstädt - Räpitz - Kitzten): abends, am Wochenende und jede zweite Fahrt tagsüber an schulfreien Arbeitstagen¹⁴ als Anrufsammeltaxi mit 60 Minuten Voranmeldung, an Wochenenden mit Zuschlag
- ▶ Linie 172 (zwischen Engelsdorf, Sabinenstraße und Sommerfeld, d. h. ein Linienabschnitt außerhalb des Landkreises): abends, samstags in Tagesrandlagen und sonntags ganztägig als Anruflinientaxi mit 20 Minuten Voranmeldung.
- ▶ Linie 743 (Merseburg - Bad Dürrenberg - Markranstädt): erste Fahrten morgens, zwei Abendfahrten pro Richtung und ein Fahrtenpaar am Samstag als Rufbus mit 60 Minuten Voranmeldung.
- ▶ Linie 850 (Zeitz - Reuden - Elstertrebnitz): Wochenendverkehr als Rufbus mit 60 Minuten Voranmeldung.

Der Zuschlag ist nicht einheitlich geregelt.

Weiterhin sind im Nahverkehrsplan für den Muldentalkreis von 2006 flexible Bedienformen für die östlichen (dünn besiedelten) Teile des Landkreises vorgesehen, das Vorhaben wurde jedoch noch nicht umgesetzt.

¹⁴ Die Analyse bezieht sich auf den Fahrplanstand vom Herbst 2008. Seit 13.12.2009 finden AST-Fahrten der Linie 164 nur abends und an Wochenenden statt

3.5 ÖPNV-Nachfrage

3.5.1 Nachfrage Schülerverkehr

10.083 Schülerinnen und Schüler der insgesamt 24.734 Schülerinnen und Schüler des Kreises und damit rund 40 % haben laut Schülerbeförderungssatzung des Landkreises einen Anspruch auf volle oder teilweise Erstattung der ÖPNV-Fahrtkosten /23/. Da dies außer den Schülern mit eigenem Einkommen alle Schüler mit einer Schulweglänge ab 2 km (bis Klasse 4) bzw. 3,5 km (ab Klasse 5) betrifft, werden diese Schüler mit Erstattungsanspruch nachfolgend zusammenfassend als "Fahrschüler" bezeichnet. Darüber hinaus wird der ÖPNV auch von Berufsschülern genutzt, die als Auszubildende bereits über ein eigenes Einkommen verfügen und daher keinen Anspruch auf diese Kostenerstattung haben. Nimmt man an, dass die Berufsschüler ebenfalls mehrheitlich den ÖPNV nutzen (genaue Daten liegen nicht vor, Schätzungen lassen dies aber erwarten), so bedeutet dies, dass etwa die Hälfte aller Schüler des Kreises täglich den öffentlichen Nahverkehr nutzt, um zur Schule zu gelangen. Die Verteilung der Fahrschüler auf die Schularten ist grafisch in Abbildung 5 dargestellt.

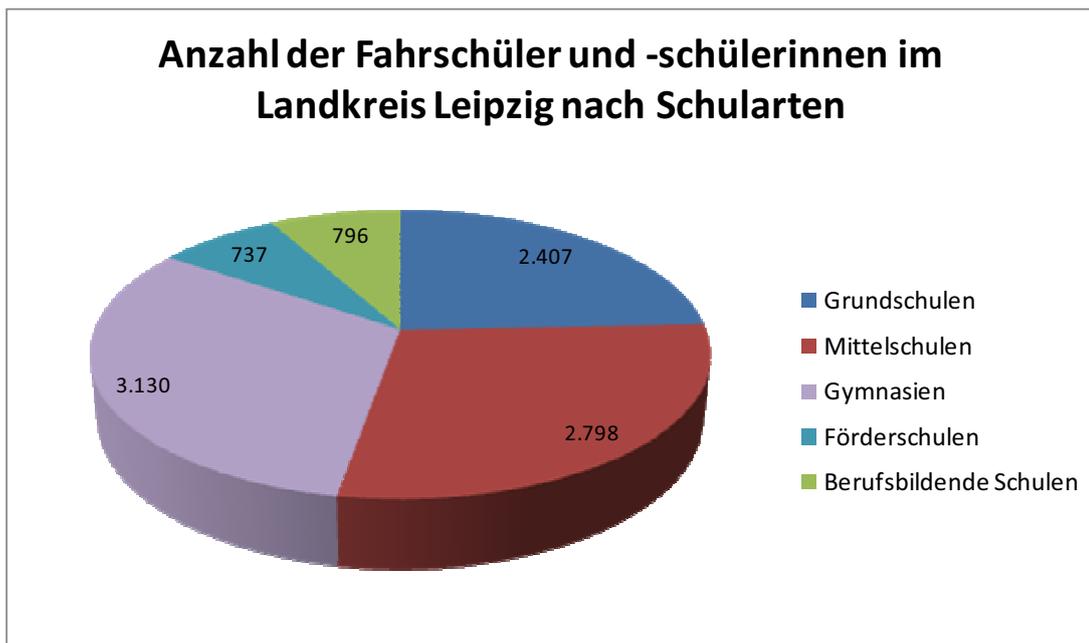


Abbildung 5: Gliederung der Fahrschüler des Landkreises nach Schularten im Schuljahr 2008/2009

Der Anteil der Fahrschüler und -schülerinnen hängt maßgeblich vom Einzugsbereich der jeweiligen Schulen ab.

Grundschulen haben generell die kleinräumigsten Einzugsbereiche und damit den höchsten Anteil an Schülern, die ihre Schule zu Fuß erreichen können. Auch hier sind jedoch deutliche Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten zu verzeichnen:

Bei vier Grundschulen (Borsdorf, Großlehna, Markkleeberg-Mitte, Rötha) wurden keinerlei Fahrschüler registriert. Bei 12 weiteren Grundschulen (sechs davon in den Mittelzentren) liegt der Anteil der Fahrschüler bei unter 5 %. Bei 10 weiteren Grundschulen liegt der Anteil der Fahrschüler im Bereich zwischen 10 und 25 %, bei 18 Grundschulen liegt der Anteil zwischen 25 und 50 %. 13 Grundschulen haben höhere Anteile an Fahrschülern, der höchste Anteil wird mit 91,7 % in Narsdorf erreicht, es folgen mit rund 80 % Fahrschülern die Grundschulen in Thümmlitzwalde-Zschoppach und Hohburg. Der Mittelwert aller Grundschulen liegt bei 29,4 %, wobei die drei freien Grundschulen teilweise deutlich über diesem Durchschnitt liegen, da deren Einzugsbereiche größer als die der öffentlichen Grundschulen sind.

Zu den 21 Mittelschulen des Landkreises kommen insgesamt 53,8 % aller Schülerinnen und Schüler als Fahrschüler. Auch hier gibt es signifikante Unterschiede zwischen den Mittelzentren und dem ländlichen Raum: An der Mittelschule Markkleeberg-Mitte wurden nur 7,1 % Fahrschüler gezählt, an der Mittelschule Falkenhain sind es 92,7 %. Bei 13 Mittelschulen lag der Fahrschüleranteil im Mittelfeld, d. h. zwischen 30 % und 70 %.

Unter den Schülern der 11 Gymnasien (einschl. der Außenstelle Markranstädt des Gymnasiums Schkeuditz und des auslaufenden Conrad-Felixmüller-Gymnasiums in Geithain acht öffentliche und drei in privater Trägerschaft) wurden 60,4 % Fahrschüler registriert, hier lag der niedrigste Fahrschüleranteil mit 27,8 % beim Rudolf-Hildebrandt-Gymnasium in Markkleeberg, der höchste mit 78,9 % beim Wiprecht-Gymnasium Groitzsch. Auch hier sind diese Daten Indikatoren für die räumliche Ausdehnung der Schuleinzugsbereiche.

Bei den Förderschulen im Landkreis ist der Anteil der Fahrschüler am höchsten. Die drei Schulen für geistig Behinderte in Borna, Grimma und Wurzen werden allerdings durch einen Vertragsverkehr (freigestellter Schülerverkehr) direkt bedient, so dass diese Fahrten nicht öffentlich zugänglich sind, hier sind weitestgehend alle Schüler Fahrschüler. Aber auch an den fünf übrigen Förderschulen sind 86,7 % der 633 Schülerinnen und Schüler Fahrschüler, was auch hier überwiegend durch die großen Einzugsbereiche erklärt werden kann (vgl. **Anlage 3/5-5**). Der niedrigste Fahrschüleranteil wurde mit 75 % für die Schule zur Lernförderung Elstertrebnitz verzeichnet.

Bei den Berufsschulen wurden auch Berufsfachschulen mit erfasst. Durch das Nachrücken der geburtenschwachen Jahrgänge ab 1990 ist die Zahl der Berufsschüler derzeit stetig sinkend, liegt aber aktuell noch höher als die Zahl der Mittelschüler. Von den Berufsschülerinnen und –schüler sind nur 15,8 % als Fahrschüler registriert sind, was jedoch vorwiegend darauf beruht, dass diese den entsprechenden Tarif nicht mehr nutzen können, sobald sie eine Ausbildungsvergütung erhalten. Der tatsächliche Anteil der Nutzer des ÖPNV (Busse und Schienenpersonennahverkehr) wird auf 50 bis 60 % geschätzt.

Allerdings nutzen viele Berufsschüler derzeit auch Mitfahrgelegenheiten oder andere Verkehrsmittel, um die überwiegend langen Wege zu den Berufsschulen

zurückzulegen. Im Jahr 2007 gaben bei einer Befragung im Ausbildungszentrum Tanndorf 57 % der ÖPNV-Nichtnutzer den Fahrpreis als Hinderungsgrund für die Nutzung von Bus und Bahn auf dem Weg zur Berufsschule an, jedoch nur 43 % eine zu lange Fahrzeit, obwohl sich die Auszubildenden dieses Ausbildungszentrums auf 8 Berufsschulen zwischen Böhlen, Wurzen und Dresden verteilen. Der Anteil der Nutzer des ÖPNV lag für die Wege zum Ausbildungszentrum bei 48 %, für Wege zu den Berufsschulen bei 46 %.

Der Fahrschüleranteil von Schulen in freier Trägerschaft unterschied sich lediglich bei der Schulart „Grundschule“ deutlich vom Mittelwert der Schulen in öffentlicher Trägerschaft. Bei den freien Gymnasien lag er im Mittel sogar niedriger als bei den öffentlichen Gymnasien.

Für die weitere Zukunft ist zu beachten, dass die freien Gymnasien sich durchweg noch in der Aufbauphase befinden: In Zwenkau bestehen im Schuljahr 2008/2009 die Klassen 5 bis 7, in Borsdorf nur die Klasse 5 und am internationalen Wirtschaftsgymnasium Geithain nur die Klasse 11 – alle freien Gymnasien werden die Schüler aber perspektivisch einmal bis zum Abitur führen (in Borsdorf und Zwenkau dann mit 8 Jahrgangsstufen, in Geithain mit 3).

Die räumliche Verteilung der Schulstandorte sowie die Anzahl der Fahrschüler (räumlich nach Wohnorten auf Gemeindeteil-Ebene gegliedert) sind getrennt nach den Schularten in den **Anlagen 3/5-1 bis 3/5-6** dargestellt.

3.5.2 Nachfrage SPNV

Die Nachfrage im SPNV wird im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ für das gesamte Gebiet des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig dargestellt. Die Auswertungen basieren auf der Fahrgastbefragung und -zählung des ZVNL, den Fahrgastzählungen auf der Linie Leipzig – Bad Lausick – Geithain sowie auf dem Reisendenerfassungssystem der DB Regio AG.

Die ermittelten Querschnittsbelastungen für das Gebiet des Landkreises Leipzig sind in der **Anlage 3/6** dargestellt.

Die nachfragestärksten Streckenabschnitte im Landkreis mit über 5,0 Tsd. Personenfahrten/Werktag im Querschnitt sind:

- ▶ Markkleeberg – Connewitz
- ▶ Gaschwitz – Markkleeberg
- ▶ Wurzen – Borsdorf und
- ▶ Neukieritzsch – Gaschwitz.

Aus der Anlage ist auch die radiale Ausrichtung der Verkehrsströme auf den Leipziger Hauptbahnhof ersichtlich.

3.5.3 Nachfrage ÖSPV

Die Analyse der Nachfragesituation im ÖSPV erfolgte auf der Grundlage der Daten aus den Automatischen Fahrgastzählssystemen. Die Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen im MDV sind mit diesen Systemen ausgestattet. Die Auswertung und Umsetzung der Daten aus den Automatischen Fahrgastzählssystemen erfolgte mit Hilfe einer Schnittstelle. Für die visuelle Darstellung der Streckenbelegungen wurden die Daten nach „VISUM“ importiert.

In die Auswertung wurden die acht Verkehrsunternehmen einbezogen, die den Hauptanteil der Beförderungsleistung im Landkreis Leipzig erbringen:

- ▶ Bus- und Reiseunternehmen Ludwig
- ▶ Omnibus-Reiseunternehmen Naundorf
- ▶ Omnibusnahverkehr Runge-Reisen
- ▶ Personenverkehrsgesellschaft Muldental mbH (PVM)
- ▶ Reise- und Omnibusunternehmen Volker Kaltofen
- ▶ Vetter Reisen GmbH¹⁵
- ▶ Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB)
- ▶ THÜSAC Personenverkehrsgesellschaft mbH

In der **Anlage 3/7** ist die Nachfrage im ÖSPV für einen mittleren Werktag als Durchschnittstageswert der Jahre 2007 und 2008 dargestellt. Die Auswertung der Zählzeiten der Leipziger Verkehrsbetriebe beinhalten nur das Jahr 2007 und nicht die Linien des Leipziger Stadtverkehrs, die auch im Landkreis verkehren (Linien 9, 11 und 65).

Deutlich zu erkennen sind starke Nachfrageströme im ÖSPV um die Mittelzentren Borna, Grimma, Markkleeberg und Wurzen.

Die nachfragestärksten Streckenabschnitte innerhalb des Landkreises Leipzig mit über 200 Fahrgästen im Querschnitt an einem Werktag sind

- ▶ Markkleeberg – Zwenkau – Groitzsch – Pegau
- ▶ Borna – Espenhain – Böhlen
- ▶ Borna – Deutzen – Regis-Breitungen
- ▶ Borna – Zedtlitz – Frohburg – Greifenhain – Streitwald
- ▶ Borna – Kitzscher
- ▶ Borna – Großzössen
- ▶ Groitzsch – Droßdorf (B176)
- ▶ Markranstädt – Großlehna

¹⁵ ab 19.10.2009 als Subunternehmer bei der PVM tätig

- ▶ Markranstädt – Göhrenz – Seebenisch
- ▶ Grimma – Bernbruch – Bad Lausick
- ▶ Grimma – Grethen – Pomßen – Threna – Großpösna
- ▶ Grimma – Leisenau – Sermuth – Colditz
- ▶ Grimma – Ragewitz
- ▶ Grimma – Trebsen – Wurzen
- ▶ Grimma – Nerchau – Neichen
- ▶ Machern – Brandis – Beucha

sowie die Stadtverkehre in Borna und Grimma (nur Streckenabschnitte, die von der Linie A befahren werden).

3.6 Tarif und Fahrpreise

Für das gesamte Gebiet des Landkreises Leipzig gelten seit Anfang 2004 die Tarife des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV). Darüber hinaus bestehen bei einzelnen Unternehmen Haustarife, die nur innerhalb des jeweiligen Verkehrsunternehmens Gültigkeit haben.

- ▶ Hierzu zählen insbesondere die Tarifangebote der Deutschen Bahn AG (DB AG), bei welcher für Fahrten, bei denen MDV-Tarifzonengrenzen überschritten werden, auch die BahnCard 25 bzw. BahnCard 50 sowie das Sachsen-Ticket bzw. Schöne-Wochenend-Ticket genutzt werden kann. Auch alle Fahrkarten, die über den Raum des MDV hinausgehen, können bei der DB AG innerhalb des deutschlandweit gültigen Preissystems erworben werden.
- ▶ Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben existieren außerhalb des MDV-Tarifes Haustarife in Form von Semestertickets für Studierende der Universität Leipzig sowie der Leipziger Hochschulen, die an das Studentenwerk Leipzig beitragspflichtig sind sowie in Form von vier Typen von Schülerkarten.

Für Schülerinnen und Schüler ohne eigenes Einkommen, deren Schule sich mehr als 2 km von der Wohnung entfernt befindet (ab Klasse 5: 3,5 km), übernahm der Landkreis Leipzig im Schuljahr 2008/2009 die bisher durch die Eltern geleisteten Anteile. Voraussetzung ist, dass sich die Schule im Landkreis Leipzig befindet und die Schüler die Grundschule des zugewiesenen Schulbezirks bzw. die jeweils nächstgelegene aufnahmefähige Schule des gewünschten Bildungsganges besuchen. Schüler, die weiter entfernte Schulen besuchen, erhalten den Kostenanteil bis zur nächstgelegenen Schule erstattet. Damit ist die Schülerbeförderung aus Sicht der meisten Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2008/2009 kostenlos, so dass davon auszugehen ist, dass bis auf wenige Ausnahmen alle schulpflichtigen Kinder und Jugendlichen das Angebot auch nutzen.

3.7 Information und Service

Die umfassende und transparente Information der Fahrgäste über die Angebote des ÖPNV ist eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen öffentlichen Nahverkehr. Dem Fahrgast sollen dabei alle notwendigen und ergänzenden Informationen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.

Der Fahrgast kann sich anhand verschiedener Medien informieren. Dies beinhaltet neben den Fahrplanheften oder Aushängen an Haltestellen z. B. auch die Nutzung des Internets – speziell das Fahrgastinformationssystem des MDV.

Zur Verwirklichung eines integrierten ÖPNV im Landkreis Leipzig gehört die Präsentation des ÖPNV vor dem Kunden als ein einheitliches System. Dazu zählt ein attraktives Gesamterscheinungsbild des ÖPNV, das im gesamten Landkreis durch alle Verkehrsunternehmen entsprechend hochwertig zu vermarkten ist.

Der veröffentlichte Fahrplan ist die wesentliche Quelle zur Informationsbeschaffung über das existierende ÖPNV-Angebot. Die **Fahrplanhefte** im Verbundgebiet nahmen auf die Kreisgrenzen bis Juli 2008 Bezug. Diese Abgrenzung wurde im Zuge der Kreisgebietsreform nicht aktualisiert, so dass nun der Fahrplan des Altkreises Leipziger Land gemeinsam mit denen der Stadt Leipzig veröffentlicht wird, während für den ehemaligen Muldentalkreis ein gesondertes Fahrplanheft existiert. Zu jedem Fahrplan gehört ein gebietsbezogener **Liniennetzplan**.

In ihrer inhaltlichen und grafischen Gestaltung sind die beiden für den Kreis geltenden Fahrplanbroschüren identisch aufgebaut.

Neben den Fahrplantabellen sind in den Fahrplanheften u. a. folgende Informationen enthalten:

- ▶ Servicestellen einschließlich der Öffnungszeiten
- ▶ Ansprechpartner in den Unternehmen
- ▶ Park+Ride-Plätze mit Anzahl der Stellflächen
- ▶ Übergangsstellen zum SPNV mit Angabe der Entfernung und der Übergangszeit
- ▶ Übersichtspläne ausgewählter Haltestellen
- ▶ Haltestellen-, Linien- und Ortsverzeichnis
- ▶ Hinweise zu Änderungen im Bahn- und Busverkehr

Zusätzlich zu den Gebietsplänen hat der Mitteldeutsche Verkehrsverbund für die Städte Borna, Colditz, Grimma und Wurzen Übersichtspläne für die dortigen **Stadtverkehre** veröffentlicht, aus denen die geographische Lage aller Haltestellen im jeweiligen Stadtgebiet ersichtlich ist (sowohl innerhalb der Fahrplanhefte als auch im Internet).

Die Fahrpläne aller Linien sind im **Internet** unter www.mdv.de abrufbar. Im Internet können mit dem MDV-Fahrtenplaner bei Eingabe des Startortes zum gewünschten

Fahrtziel zudem Reiseverbindungen unter Einbezug aller Nahverkehrsangebote im Verbundraum abgerufen werden. Wahlweise kann auch der SPFV einbezogen werden. Das Fahrplanauskunftssystem ist an das INSA-System der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) gekoppelt. Es bestehen verschiedene Abfragemöglichkeiten. So werden z. B. auch Haltestellenfahrpläne erstellt. Auch die einzelnen Verkehrsunternehmen ermöglichen über ihre Internetseiten den Zugriff auf die Fahrplantabellen.

Zusätzlich geben die Verkehrsunternehmen in Eigenregie Fahrplaninformationen z. B. auch in Form von Flyern aus. Neben den genannten Informationsmöglichkeiten bietet zudem die Bahn eine telefonische Fahrplanauskunft unter 0800-1507090. Die Nutzung ist kostenfrei. Fahrpläne und Informationen über die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind auch unter www.bahn.de und www.mitteldeutsche-regiobahn.de abrufbar.

Der **Erwerb von Fahrausweisen** erfolgt überwiegend bei den Fahrerinnen und Fahrern der **Stadt- und Regionalbusse** über die Fahrscheindrucker in den Fahrzeugen oder an stationären **Automaten**, teilweise auch an Automaten innerhalb der Fahrzeuge (bei DB Regio und unter den Straßenbahnen der LVB, die nach Markkleeberg fahren, gibt es Fahrzeuge mit solchen mobilen Verkaufsautomaten).

Zusätzlich bestehen **Verkaufsstellen**, an denen die Fahrgäste Fahrausweise für den Fernverkehr der DB AG sowie im MDV-Tarif erwerben können. Die Deutsche Bahn betreibt im Landkreis Leipzig keine Reisezentren mehr, es existieren jedoch insgesamt fünf DB-Agenturen. Es handelt sich dabei um die DB-Agenturen

- ▶ Grünewald-Reisen Geithain
- ▶ Agentur Heinrich Borsdorf
- ▶ Reisebüro in Machern e. K.
- ▶ Reisebüro Lippmann, Grimma
- ▶ Reisecenter im Bahnhof Wurzen

Hier sind detaillierte Informationen zu Fahrplänen, dem MDV-Tarif, touristischen Angeboten und Veranstaltungen erhältlich. Es wird das gesamte Fahrscheinsortiment – unternehmensübergreifend entsprechend MDV-Tarif – angeboten. Zudem betreibt der MDV seit 2007 ein Infomobil, das eine räumlich flexible Fahrgastinformation sowie den Erwerb von Fahrausweisen ermöglicht. Ein Defizit besteht in dieser Hinsicht in den Mittelzentren Borna und Markkleeberg, in denen außerhalb der Internets keine Möglichkeit besteht, Fahrausweise des Fernverkehrs zu kaufen.

Alle Verkehrsunternehmen sind für ihre Kunden **telefonisch**, per Telefax und/oder per E-Mail erreichbar. Über diese Medien können Auskünfte zu Fahrplan und Tarif eingeholt werden. Auch alle sonstigen Fragen, den ÖPNV des Nahverkehrsraums betreffend, werden beantwortet. Verbundweite Auskünfte bietet das MDV-Infotelefon. Die Servicenummer 01803-223399 ist kostenpflichtig.

3.8 Verknüpfungsstellen

Die bisher geltenden Nahverkehrspläne weisen 28 Verknüpfungspunkte im Gebiet des Landkreises Leipzig aus. Für den ehemaligen Muldentalkreis wurden acht **Verknüpfungspunkte 1. Ordnung** sowie fünf **Verknüpfungspunkte 2. Ordnung** definiert. Im Nahverkehrsplan für den Altkreis Leipziger Land sind 14 Punkte als **Verknüpfungspunkt SPNV** sowie drei Punkte als **Verknüpfungspunkt Regionalverkehr** definiert. Weiterhin wurden für die Bahnhöfe Borna und Markkleeberg als **Verknüpfungspunkte zum Stadtverkehr** definiert.

Dabei war als Anforderung an die Verknüpfungspunkte jeweils eine maximale Umsteigezeit zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn (bzw. von Bus zu Bus) von 10 Minuten (1. Ordnung im ehem. Muldentalkreis bzw. SPNV-Verknüpfung im Altkreis Leipziger Land) oder 15 Minuten (2. Ordnung im ehem. Muldentalkreis) vorgesehen. Für die Verknüpfungspunkte Regionalverkehr bzw. Stadtverkehr des Altkreises Leipziger Land waren die Ziele nicht genau quantifiziert, für Groitzsch war z. B. das Ziel einer zentralen Umsteigehaltestelle definiert, für Kitzscher das von „kurzen Umsteigezeiten“ zwischen den Regionallinien und für Kohren-Sahlis das Ziel von „Anschlüssen zwischen Grund- und Ergänzungslinien“.

Eine nach Gemeindenamen sortierte Übersicht aller in den Nahverkehrsplänen definierten Verknüpfungsstellen befindet sich in Tabelle 4.

An drei der dort aufgeführten Verknüpfungsstellen verkehrt keine Buslinie. Dies liegt daran, dass dort keine Bushaltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz oder im Umkreis von 200 m um den jeweiligen Bahnhof existiert und so als räumlich zum Bahnhof zusammengehörig erkennbar ist. Diese Voraussetzung ist an folgenden Verknüpfungsstellen zwischen Bahn und Bus bislang nicht erfüllt:

- ▶ Belgershain
- ▶ Borsdorf (bis 12.12.2009)
- ▶ Großpösna

In diesen Orten sowie in Großdalgig und in Machern sind auch keine Bushaltestellen nach dem betreffenden Bahnhof benannt. In Machern existieren zwei bahnhofsnahe Haltestellen („Leipziger Straße“, „Brandiser Straße“), in Großdalgig eine („Gasthof“).

In Frohburg verkehrt nur eine Linie direkt zum Bahnhof, die meisten Linien halten an der Haltestelle „Abzweig zum Bahnhof“, die über 300 m vom Bahnhof entfernt liegt.

Auch in Pegau hat der Verknüpfungspunkt am Bahnhof nicht die erwartete zentrale Rolle, da zwei der vier Pegau erreichenden Linien den Bahnhof nicht anfahren, während der dortige Kirchplatz von allen Bussen angefahren wird und auch durch zeitlich passende Anschlüsse die Funktionen einer Bus-Bus-Verknüpfungsstelle übernimmt.

Die fünf Verknüpfungsstellen, die ausschließlich von Bussen bedient werden, erfüllen dagegen ihre Funktion, da sie sich räumlich auf jeweils eine Haltestellenanlage konzentrieren, die auch einen gemeinsamen Namen führt.

Typ der Verknüpfungsstelle nach geltendem Nahverkehrsplan	Gemeinde und Bezeichnung der Verknüpfungsstelle	Kursbuchstrecke (SPNV)	Buslinien mit Halt an der Verknüpfungsstelle
1. Ordnung ¹⁾	Bad Lausick, Bhf.	525	277, 278, 289, 293, 610, 611, 613, 614
2. Ordnung	Belgershain, Bhf.	525	
SPNV	Böhlen, Bhf.	501.2, 507, 530	101, 108, 122, 144
SPNV	Borna, Bhf.	501.2, 507	101, 141, 145 (bis 12.12.2009), 251, 254, 255, 258, 260, 271, 276, 279, 286
1. Ordnung	Borsdorf, Bhf.	500, 501.11, 506	(ab 13.12.2009: 173, 175)
1. Ordnung	Brandis, Bhf. Beucha	506	680, 681, 684, 685
2. Ordnung	Colditz, Sportplatz		619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 690
SPNV	Frohburg, Bhf.	507	265
SPNV	Geithain, Bhf.	507, 525	264, 278, 279, 286, 288, 289, 628
1. Ordnung	Grimma, ob. Bhf.	506	A, 610, 611, 617, 620, 623, 630, 632, 633, 636, 640, 641, 642, 650, 693, 694
Regionalverkehr	Groitzsch, Südstraße		100, 122, 123, 124, 125, 271, 412, 414
1. Ordnung	Großbothen, Bhf.	506	618, 619, 620, 628, 632, 690
SPNV	Großpösna, Bhf.	525	
Regionalverkehr	Kitzcher, Busplatz		144, 276, 277
Regionalverkehr	Kohren-Sahlis, Busplatz		254, 260, 264, 265
2. Ordnung	Machern, S-Bhf.	501.11	680, 682, 683, 685, 691
SPNV	Markkleeberg, Bhf.	501.2, 507, 530	9, 65, 108
SPNV	Markkleeberg, Bhf. Gaschwitz	501.2	107
SPNV	Markranstädt, Bhf.	582	65, 129, 130, 163, 164, 165, 166 (bis 12.12.2009), 743
SPNV	Narsdorf, Bhf.	525	288
1. Ordnung	Naunhof, Bhf.	506	171, 615, 640, 641, 642, 645
SPNV	Neukieritzsch, Bhf.	501.2, 507, 530	122, 271, 286
SPNV	Pegau, Bhf.	550	123, 271
SPNV	Regis-Breitingen, Bhf.	501.2, 530	258
2. Ordnung	Thümmnitzwalde, Ragewitz (Dorfplatz)		630, 636, 637, 901
1. Ordnung	Wurzen, Bhf.	500, 501.11	A, 655, 656, 657, 660, 661, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 680, 686, 687, 691, 693, 694
2. Ordnung	Zschadraß, Bhf. Tanndorf	506	621, 626, 629
SPNV	Zwenkau, Bhf. Großdalzig	550	120

Anm.: ¹⁾ Bad Lausick wird in den Nahverkehrsplänen beider Altkreise erwähnt, für den Altkreis Leipziger Land ist es eine SPNV-Verknüpfungsstelle

Tabelle 4: Bestehende und in den Nahverkehrsplänen vorgesehene Verknüpfungsstellen

3.9 Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur des ÖPNV im Nahverkehrsraum Leipzig, der auch den Landkreis Leipzig einschließt, ist nach dem so genannten „Drei-Ebenen-Modell“ aufgebaut (siehe Abbildung 6).

Die erste Ebene bildet die **Politische Aufgabenträgerschaft**. Auf dieser Ebene werden die Organisation und die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV festgelegt und die entsprechenden Finanzierungsmittel bereitgestellt. Der Landkreis Leipzig ist Aufgabenträger für den Straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) in seinem Gebiet. In dieser Funktion ist er auch Gesellschafter des MDV sowie Verbandsmitglied des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Der ZVNL ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Auf der zweiten Ebene, der **Managementebene**, wird die konkrete Ausgestaltung und Planung des ÖPNV sowie die Umsetzung der politischen Entscheidungen vorgenommen. Diese Ebene wird zum einem vom MDV wahrgenommen. Dieser ist als länderübergreifender Mischverbund organisiert. Zum MDV gehören alle dem ZVNL angehörenden Gebietskörperschaften sowie die dort tätigen Verkehrsunternehmen. In Sachsen-Anhalt gehören des Weiteren die kreisfreie Stadt Halle (Saale), der Saalekreis und der Burgenlandkreis sowie die dort ansässigen Verkehrsunternehmen dem MDV an. Zudem sind auch der Landkreis Altenburg sowie die zuständige Landesverkehrsgesellschaft des Freistaates Thüringen für den Bereich des SPNV Mitglied bzw. Gesellschafter des MDV.

Der MDV nimmt gemäß seinem Gesellschaftervertrag die konzeptionelle Planung und Koordinierung des betrieblichen Leistungsangebotes im Gesamt-ÖPNV wahr. Ebenfalls hat er die tarifliche Integration des gesamten ÖPNV in den MDV-Tarif sowie die Erfassung und Zuschreibung der von den Verbundunternehmen erzielten Einnahmen vorzunehmen. Hinzu kommt die unternehmensübergreifende Öffentlichkeitsarbeit des Verbundes und die Fahrgastinformation und -auskunft. Die Aufgabenträger in Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen sind derzeit mit 51 % am MDV beteiligt; die Verkehrsunternehmen halten 49 % des Stammkapitals.

Zum anderen übernimmt die Geschäftsstelle des ZVNL Aufgaben auf der Managementebene und nimmt neben der Haushaltsplanung und Verwaltungsarbeit des Verbandes ebenfalls Planungs- und Koordinierungsarbeiten im Bereich des SPNV wahr. Insbesondere obliegt der Geschäftsstelle Vorbereitung, Abschluss und Durchführung von Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gleichzeitig haben ZVNL und MDV eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung übernimmt der MDV ausgewählte Aufgaben der integrierten Planung im Auftrag des Zweckverbandes.

Die dritte Ebene bilden die **Verkehrsunternehmen**. Die Verkehrsunternehmen erbringen die eigentlichen Verkehrsleistungen gegenüber den Fahrgästen und wenden den MDV-Tarif an.

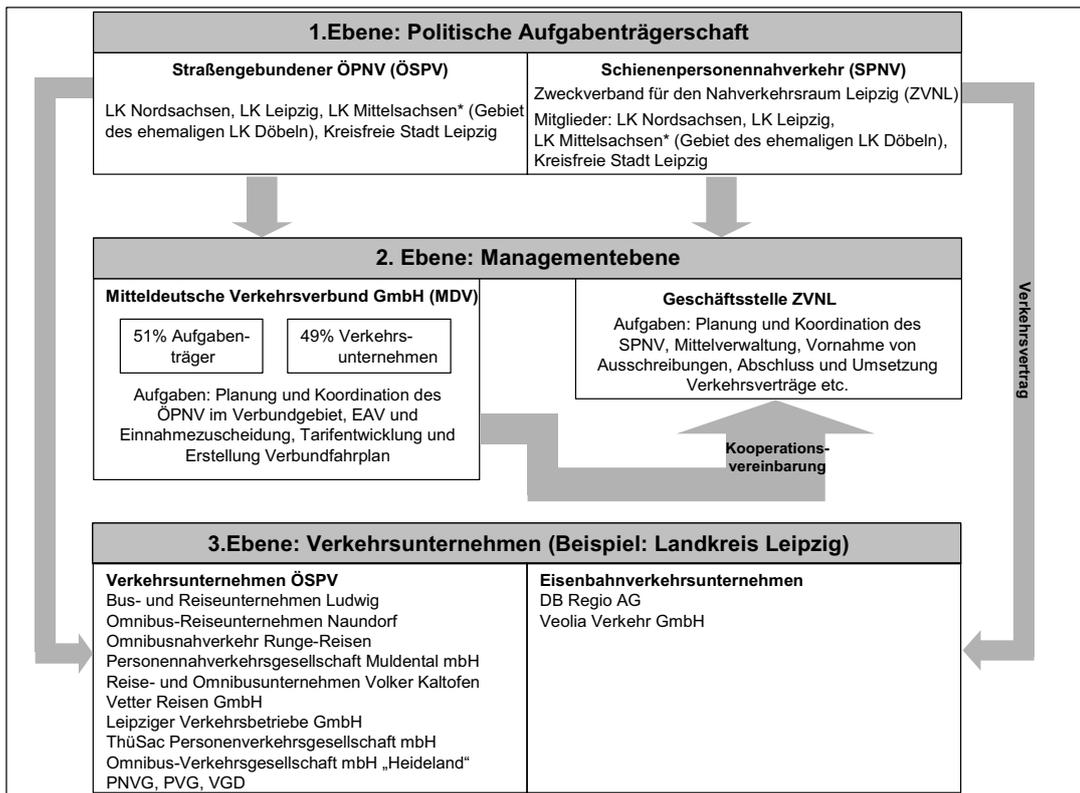


Abbildung 6: Organisationsstruktur des ÖPNV im Nahverkehrsraum Leipzig

* ab 01.01.2010 nicht mehr ZVNL-Mitglied

3.10 Finanzierung des ÖPNV

Der aktuelle Finanzbedarf errechnet sich aus der Höhe der Aufwendungen, die in den ehemaligen Landkreisen Leipziger Land und Muldentalkreis anfielen. Danach betrug der Zuschussbedarf des Landkreises Leipzig im Jahr 2008 für die Schülerbeförderung und den ÖSPV etwa 9,6 Mio. EUR.

Diese Summe teilt sich folgendermaßen auf:

- ▶ Zuschuss für den ÖSPV in Höhe von 5,2 Mio. EUR
- ▶ Zuschuss für die Schülerbeförderung in Höhe von 4,4 Mio. EUR

Auf der Grundlage gesonderter Vereinbarungen leistet der ZVNL Zuschüsse zum Betrieb von Leistungen des ÖSPV, die als Busersatzverkehre für SPNV-Leistungen mit Beendigung der Aufgabenträgerschaft des ZVNL verkehren. Gemäß Beschluss des Zweckverbandes übernimmt der ZVNL diese Finanzierung. Die Finanzierung dieser Leistungen durch den ZVNL ist bis zum Jahr 2009 vertraglich vereinbart. Im Landkreis Leipzig betrifft dies die Linien 65 (Abschnitt Stadtgrenze Leipzig – Markkleeberg), 161, 271, 619, 647¹⁶, 661 und 684. Der Zuschuss beträgt jährlich 759 Tsd. EUR.

Der Landkreis Leipzig finanziert zudem aufgrund seiner Stellung als Gesellschafter

¹⁶ Seit 15.12.2008 wird Verkehrsleistung durch Linien 640/641/648 erbracht.

der MDV GmbH die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den übrigen Gesellschaftern. Hierzu sind Finanzmittel in Höhe von ca. 80 Tsd. EUR aufzubringen.

3.11 Konzept zur Bildung von Linienbündeln

2013 endet die Laufzeit der Linienkonzessionen im Landkreis Leipzig. Um eine Entscheidung über die künftige Vergabe der Leistungen treffen zu können, wird im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ein Linienbündelungskonzept erarbeitet. Mit diesem Konzept will der Landkreis die Möglichkeiten vor allem auch in finanzieller Sicht eruieren, die durch Linienbündelung erreicht werden können.

Die Grundlage zur Linienbündelung ist das Fahrplanangebot zum Fahrplanstand 2008/2009 unter Berücksichtigung der Einführung einer neuen Linie zwischen Dahlen – Schmannewitz – Falkenhain (siehe Maßnahmeplan, Kapitel 7.2). Weitere Maßnahmen, die das Fahrplanangebot in Linienweg, Fahrzeit und Takt/Bedienungshäufigkeit betreffen, müssen auf dem in Kapitel 4 formulierten Anforderungsprofil aufbauen. Die konkrete Definition und Abstimmung eines Linienkonzeptes ist aber nicht Bestandteil dieses Nahverkehrsplans.

Im Fall geringer Anpassungen im Linienkonzept, z. B. geringfügige Änderungen des Linienweges bzw. Einführung einer neuen Linie oder marginale Änderungen im Fahrplanangebot entsprechend den festgelegten Mindeststandards, kann die bereits durchgeführte Linienbündelung als Grundlage beibehalten werden. Beispielsweise kann die einzuführende Linie, dem Bündel zugeordnet werden, das in diesem Gebiet die Verkehrsleistungen erbringt. Werden komplexere und weiträumige Änderungen gegenüber dem heutigen Liniennetz und Fahrplanangebot vorgenommen, muss die Linienbündelung entsprechend überarbeitet werden.

Die Methodik und die Ergebnisse der Linienbündelung sind der **Anlage 3/8** zu entnehmen.

4 Anforderungsprofil

Um eine einheitliche Qualität des ÖPNV zu gewährleisten, wird ein Anforderungsprofil als Basis für die Ausschreibung und die Vergabe erstellt. Des Weiteren ist das Anforderungsprofil die Grundlage für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrssystems und für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes. Das Anforderungsprofil ist damit der zentrale Teil des Nahverkehrsplans.

Im Anforderungsprofil werden Richtwerte hinsichtlich der Bedienungs-, Verbindungs- und Erschließungsqualität sowie zur Vernetzung der Verkehrsträger definiert. Weiterhin werden neben der Festlegung von Standards zur Beförderungsqualität und zu den einzuhaltenden Abgasnormen Ziele für die Gewährleistung der Mobilitätsbedürfnisse einzelner Fahrgastgruppen festgeschrieben.

Die definierten Richtwerte stellen Orientierungsgrößen für eine einheitliche Einschätzung der ÖPNV-Qualität dar. Sie sind Richtwerte im Sinne von Mindeststandards. Bei Abweichungen vom definierten Anforderungsprofil muss unter Beachtung vorhandener Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte entschieden werden, ob ein Handlungsbedarf besteht.

4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis

Im Folgenden werden wesentliche Grundsätze und Zielstellungen für die künftige Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Leipzig definiert.

Verkehrs- und raumstrukturelle Grundsätze

1. Die Sicherstellung der Schülerbeförderung bildet das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis und wird vom Landkreis als Pflichtaufgabe umgesetzt.
2. Als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge werden alle Gemeinden im Landkreis nachfrageorientiert an das ÖPNV-Netz angebunden.
3. 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.
4. Das integrierte ÖPNV-System des Landkreises ist unter Einbeziehung aller Verkehrsarten, z. B. durch den weiteren Ausbau von P+R- sowie B+R-Angeboten intermodal zu stärken.
5. In Siedlungsgebieten mit Zugangsstellen zum SPNV werden im Rahmen der Bauleitplanung Bauflächen und Baugebiete so ausgewiesen, dass durch die Lage dieser Flächen oder Gebiete zu den Zugangsstellen des SPNV eine

ökologisch verträgliche und eine verkehrlich ökonomische Erschließung möglich ist.

6. Zur Stärkung grundzentraler Verbünde entsprechend den Zielen des Regionalplanes Westsachsen wird zwischen den entsprechenden Orten eine bedarfsgerechte und vertaktete ÖPNV-Bedienung angeboten.
7. Bedeutsame Erholungsgebiete und Tourismusstandorte im Landkreis Leipzig werden in das ÖPNV-Netz eingebunden. Voraussetzung dabei ist eine Abwägung zwischen verkehrlichen und wirtschaftlichen Erfordernissen.

Verkehrspolitische Grundsätze

8. Mit der Liberalisierung der Verkehrsmärkte wird der Wettbewerb um die Erbringung von Leistungen im ÖPNV weiter zunehmen. Vor diesem Hintergrund ist eine Qualität sicherzustellen, die den in diesem Nahverkehrsplan definierten Anforderungen entspricht.
9. Die Schulen bzw. Schulträger und der Landkreis Leipzig sind verpflichtet, gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung zu übernehmen.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

10. Der SPNV bildet das Rückrat im ÖPNV-System und übernimmt die Verbindungsfunktion auf den Relationen zwischen dem Oberzentrum Leipzig und den Mittelzentren Borna, Grimma, Markkleeberg und Wurzen durch ein attraktives und vertaktetes SPNV-Angebot.
11. Die SPNV-Zugangsstellen im Landkreis sollen langfristig erhalten bleiben. Hierzu sind die Stärkung des ÖPNV-Systems und seiner Zugangsstellen durch eine entsprechende Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV (Zubringerfunktion) und der weitere Ausbau von P+R- sowie B+R-Angeboten erforderlich.
12. Die Zugangsstellen des SPNV sind attraktiv und sicher zu gestalten, d. h. die Haltepunkte sollen in Lage, Erreichbarkeit sowie Ausstattung den Bedürfnissen aller Fahrgäste entsprechen.

Straßengebundener ÖPNV (ÖSPV)

13. Der ÖSPV übernimmt die Verbindungsfunktion auf Relationen, die nicht durch den SPNV abgedeckt werden sowie die flächenhafte Erschließung des Landkreises. Dazu zählen auch an den Bedarf angepasste Verbindungen zwischen den benachbarten Mittelzentren des Landkreises und den Mittelzentren der benachbarten Landkreise.
14. Auf den Hauptrelationen des ÖSPV wird eine vertaktete Bedienung angeboten.
15. Linienverkehre des ÖSPV, die auf Grund ihres Linienverlaufes, ihrer Verknüpfung und der verkehrlichen Funktion als Parallelverkehre zum SPNV einzuordnen sind, werden unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit vermieden.

16. Die Zubringerfunktion des ÖSPV zum SPNV wird durch eine verbesserte Fahrplanabstimmung zwischen beiden Systemen gestärkt.
17. Zur Schaffung eines integrierten ÖPNV-Angebotes im Landkreis werden die Stadtverkehre in Borna, Grimma und Wurzen nachfrageorientiert mit regional bedeutsamen Linien verknüpft.
18. In schwach nachgefragten Verkehrsräumen und Verkehrszeiten ist die Einführung eines nachfrageorientierten ÖPNV mit flexiblen Bedienformen unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten zu prüfen.
19. Sonderformen des straßengebundenen Linienverkehrs sowie der freigestellte Schülerverkehr sind nach Möglichkeit in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren bzw. sollen integriert bleiben.

Verkehrsanlagen und Fahrzeuge

20. Für die Nutzung des ÖPNV soll eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erzielt werden.
21. Die Sicherheitsbedürfnisse aller Fahrgäste, insbesondere von Frauen, werden beim Aus- oder Neubau von ÖPNV-Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt.
22. Die Fahrzeugbeschaffung und die Einführung Rechnergestützter Betriebsleitsysteme erfolgt nach wirtschaftlichen, umweltschonenden und behindertengerechten Kriterien.

Tarif, Vertrieb und Marketing

23. Alle Verkehrsleistungen des ÖPNV einschließlich des SPNV im Kreisgebiet sind weiterhin zum Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) anzubieten.
24. Für flexible Bedienformen, die einen besonderen Service umfassen, können Tarifizuschläge erhoben werden. Die Zuschläge werden im Rahmen der Gestaltung des MDV-Tarifes abgestimmt und bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde nach § 39 PBefG.

4.2 Verbindungs- und Erschließungsqualität

Die Kriterien für die Beurteilung der Verbindungs- und Erschließungsqualität werden in Anlehnung an die VDV-Schrift „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ /9/ definiert (siehe Tabelle 5).

Kriterien Verbindungsqualität	Kriterium Erschließungsqualität
<p>Beförderungszeit Die mittlere Beförderungszeit ist die Zeit von der Start- bis zur Zielhaltestelle und setzt sich aus Fahrzeit und Umsteigezeit zusammen. Zugangszeiten und Abgangszeiten von der Haltestelle werden nicht berücksichtigt.</p> <p>Umsteigehäufigkeit Die mittlere Umsteigehäufigkeit stellt die Anzahl der Umstiege dar, die zwischen dem Quell- und Zielort einer Relation notwendig sind.</p>	<p>Einzugsradius von Haltestellen</p>

Tabelle 5: Kriterien zur Bewertung der Verbindungs- und Erschließungsqualität

4.2.1 Verbindungsqualität

Die Relationen und die dazugehörigen Mindeststandards (siehe Tabelle 6) zum Kriterium Verbindungsqualität wurden für die Kategorien I und II aus dem NVP des ZVNL /1/ übernommen und um die Kategorien III bis V ergänzt. Die Einteilung der Kategorien III bis V sowie die Definition der dazugehörigen Mindeststandards erfolgte auf der Grundlage des Landesentwicklungsplanes /5/ und des Regionalplanes Westsachsen /6/.

- ▶ Kategorie I: direkte SPNV-Verbindungen zwischen Oberzentrum und Mittelzentren
- ▶ Kategorie II: Verbindungen zwischen benachbarten Mittelzentren
- ▶ Kategorie III: Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Leipzig und allen Gemeinden
- ▶ Kategorie IV: Verbindungen zwischen dem Mittelzentrum und den zugehörigen Gemeinden seines Verflechtungsbereiches (Regionalplan: „Mittelbereiche“¹⁷⁾)
- ▶ Kategorie V: Verbindungen zwischen dem Grundzentrum und den Gemeinden seines Verflechtungsbereiches (Regionalplan: „Nahbereiche“¹⁸⁾ sowie die Verbindungen innerhalb der grundzentralen Verbünde

¹⁷ Mittelbereiche bilden die Verflechtungsbereiche für die Deckung des gehobenen Bedarfs.

¹⁸ Ein Nahbereich ist der einem Zentralen Ort zugeordnete Verflechtungsbereich zur Deckung des Grundbedarfs (auch höherrangige Zentrale Orte weisen aufgrund ihrer gleichzeitigen Funktion als Grundversorgungszentren Nahbereiche auf). /6/

	Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III	Kategorie IV	Kategorie V
Beförderungszeit	bis 45 min	bis 45 min	bis 90 min	bis 60 min	bis 30 min
Umsteigehäufigkeit	0	0	bis 2	bis 1	bis 1

Tabelle 6: Mindeststandards des Kriteriums Verbindungsqualität

Diese Mindeststandards gelten für einen mittleren Werktag für den Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr.

Bei der Zuordnung der Relationen zur jeweiligen Kategorie wurde darauf geachtet, dass z. B. das Oberzentrum Leipzig auch die Funktion eines Mittelzentrums sowie die Funktion eines Grundzentrums für die Gemeinden übernehmen kann. Die Mittelzentren können wiederum auch die Funktion eines Grundzentrums übernehmen. Die Zuordnung dieser Relationen erfolgte dann in die Kategorie mit den enger gefassten Mindeststandards.

Alle Relationen, unterteilt nach den fünf Kategorien, sind in der **Anlage 4/1** aufgelistet.

4.2.2 Erschließungsqualität

Über die Analyse der Einzugsradien von Haltestellen erfolgt eine Überprüfung der Erreichbarkeit des ÖPNV. Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen Zentren (Mittelzentren: Borna, Grimma, Markkleeberg, Wurzen) und ländlichem Raum sowie zwischen ÖSPV und SPNV. Betrachtet wird ein mittlerer Werktag in der Schulzeit.

Erschließungsqualität	
Einzugsradius von Haltestellen	ÖSPV (Zentrum/ländlicher Raum): 400 m / 600 m SPNV (Zentrum/ländlicher Raum): 600 m / 1.000 m

Tabelle 7: Richtwerte des Kriteriums Erschließungsqualität

Zielstellung ist, dass alle Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnern durch den ÖPNV erschlossen werden. Eine Auflistung der Einwohner nach Ortsteilen befindet sich in der **Anlage 4/2**.

Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit weniger als 200 Einwohnern, deren räumliche Lage eine wirtschaftlich effiziente Erschließung nicht zulässt, müssen nicht durch den ÖPNV erschlossen werden. Die Erfordernisse des Schülerverkehrs müssen dabei beachtet werden.

4.3 Bedienungsqualität

Aus den im Regionalplan /6/ definierten Verbindungsachsen, den in den bestehenden Nahverkehrsplänen festgelegten Achsen des Grund- bzw. Ergänzungsnetzes und der Analyse der Verkehrsnachfrage im Landkreis Leipzig sowie der Zielstellung, die beiden Altlandkreise besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verknüpfen, wurden die Hauptachsen für den neuen Landkreis Leipzig abgeleitet.

Grundnetz 1. Ordnung

Diese Ebene beinhaltet Direktverbindungen zwischen den Orten höherer Zentralität (Oberzentrum, Mittelzentren) im SPNV und bildet das Rückgrat des ÖPNV-Systems im Kreisgebiet.

Grundnetz 2. Ordnung

Diese Ebene beinhaltet Direktverbindungen zwischen den Gemeinden und Orten höherer Zentralität und aufgewertete Regionalbuslinien auf nachfragestarken Relationen in der Region, insbesondere in Siedlungskorridoren abseits von Schienenstrecken. Das Fahrplanangebot ist in der HVZ und in der NVZ 1 vertaktet.

Ergänzungsnetz

Ergänzendes Busliniennetz. Das Fahrplanangebot ist in der HVZ vertaktet.

Übriges Netz (Linienverkehr, der überwiegend von Schülern benutzt wird, sowie bedarfsgerechte Angebote)

Das Angebot ist auf dieser Ebene i. d. R. nicht vertaktet und orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Schulzeiten). Weitere bedarfsgerechte und flexible Angebote ergänzen das Angebot.

Stadtnetze

Diese Ebene enthält die Netze des Stadtverkehrs in den Mittelzentren Borna, Grimma und Wurzen.

Die Grundnetze 1. und 2. Ordnung sowie das Ergänzungsnetz sind in der **Anlage 4/3** dargestellt.

Die ÖPNV-Bedienungsqualität wird durch Mindeststandards für das Fahrtenangebot und die Bedienungszeiträume für einen Werktag (unabhängig von der Schulzeit) und für das Wochenende definiert. Diese beziehen sich auf die definierten Hauptachsen.

In den bestehenden Nahverkehrsplänen der vormaligen Landkreise Muldentalkreis und Leipziger Land wurden zu den Standards bereits Aussagen getroffen. Diese werden nun zusammengeführt und vereinheitlicht. Das Mindestangebot ist in der Tabelle 8 zusammengefasst.

SVZ 1 04:00-06:00 Uhr	HVZ 06:00-08:00, 14:00-17:00 Uhr	NVZ 1 08:00-14:00 Uhr	NVZ 2 17:00-20:00 Uhr	SVZ 2 20:00-24:00 Uhr
Grundnetz 1. Ordnung				
bedarfsgerecht	1-Std-Takt	1-Std-Takt	1-Std-Takt	1-Std-Takt (mind. 5 Fahrten/Ri.)
Grundnetz 2. Ordnung				
bedarfsgerecht	1-Std-Takt	2-Std-Takt	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
Ergänzungsnetz				
bedarfsgerecht	1-Std-Takt	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht	kein Angebot
Stadtnetze				
bedarfsgerecht	30-min-Takt	1-Std-Takt	bedarfsgerecht	bedarfsgerecht
Übriges Netz				
orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten				

Tabelle 8: Mindestangebote des Kriteriums Bedienungsqualität

Im Nachtverkehr ab 24:00 Uhr wird kein ÖPNV im Linienverkehr angeboten.

Am Wochenende soll auf den Achsen des Grundnetzes 1. Ordnung von 06:00 Uhr bis 24:00 Uhr ein durchgängiger 1-Std-Takt, auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung sowie im Stadtverkehr von 06:00 bis 18:00 Uhr und im Ergänzungsnetz ein bedarfsgerechter Linienverkehr angeboten werden.

Die konkrete Formulierung des Bedienangebotes im Rahmen der Angebotsplanung erfolgt aber letztlich u. a. unter Beachtung der Erfordernisse des Schülerverkehrs. Bei der Planung des ÖPNV-Angebotes der Stadtverkehre ist zu beachten, dass die Attraktivität des Angebotes auch von der Stadtgröße abhängig ist.

4.4 Vernetzung der Verkehrsträger

Die Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs (Grundnetz 1. und 2. Ordnung, Ergänzungsnetz, übriges Netz, Stadtnetze) sowie der Zubringerverkehr zu diesen Verkehrsträgern (mit Pkw oder Fahrrad bzw. der Fußgängerverkehr) sollen so aufeinander ausgerichtet sein, dass sich im Landkreis Leipzig ein weitgehend integriertes Gesamtsystem ergibt. Für diese Vernetzung ist die Gestaltung der Verknüpfungspunkte von entscheidender Bedeutung.

Definition Verknüpfungspunkt 1. Ordnung:

Die Verknüpfungspunkte 1. Ordnung bilden die Umsteigepunkte zwischen dem Grundnetz 1. Ordnung (SPNV) und dem Grundnetz 2. Ordnung (aufgewertete Regionalbuslinien) oder innerhalb des SPNV-Netzes.

Anforderungen an Verknüpfungspunkte 1. Ordnung:

An den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung sollen die Fahrpläne des regionalen Busverkehrs so gestaltet sein, dass ein Anschluss innerhalb einer Übergangszeit von 3 bis 15 Minuten zwischen allen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn zu Bus, Bus zu Bahn und Bus zu Bus) gewährleistet wird. Die Untergrenze von 3 Minuten soll dabei der Fußwegezeit zwischen Ankunfts-Bahnsteig (bzw. -Bussteig) und Abfahrts-Bussteig entsprechen und kann nur dann angesetzt werden, wenn dies die örtlichen Gegebenheiten ermöglichen.

Die Verknüpfung zum Fahrrad- und Pkw-Verkehr an den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung soll so gestaltet werden, wie sie sich aus dem Nahverkehrsplan des ZVNL und den zu Grunde liegenden Untersuchungen ergibt. Danach sind überall in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl im näheren und weiteren Einzugsbereich Fahrradabstellanlagen (B+R) und Pkw-Parkplätze als P+R-Stellplätze einzurichten. Diese Aussagen gelten auch für alle übrigen SPNV-Haltepunkte im Kreisgebiet.

Definition Verknüpfungspunkt 2. Ordnung:

Verknüpfungspunkte 2. Ordnung bilden die wichtigen Umsteigepunkte zwischen dem Grundnetz (1. und 2. Ordnung) sowie dem Ergänzungsnetz.

Anforderungen an Verknüpfungspunkte 2. Ordnung:

An den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung sollen die Fahrpläne der dort verkehrenden Buslinien so gestaltet sein, dass ein Anschluss vom Grundnetz zum Ergänzungsnetz und umgekehrt innerhalb einer Übergangszeit von 3 bis 15 Minuten gegeben ist. Sofern das Grundnetz vom SPNV bedient wird und der Bahnsteig von der Haltestelle des Busses mehr als drei Fußminuten entfernt liegt, ist dies in gleicher Weise wie an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung zu berücksichtigen.

Verknüpfungspunkte 2. Ordnung erfordern nur dann P+R-Stellplätze, wenn sie auch SPNV-Zugangsstellen sind (dann sind analog zu den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung die Vorgaben des ZVNL maßgeblich). An den SPNV-Verknüpfungsstellen sind die Vorgaben des ZVNL auch für die Zahl der B+R-

Stellplätze maßgeblich. Die übrigen Verknüpfungspunkte 2. Ordnung sind mit wenigstens 10 überdachten Fahrradständern auszurüsten, sofern sich kein Verknüpfungspunkt 1. Ordnung im Umkreis von 2 km befindet. P+R-Stellplätze sind dort jedoch nicht sinnvoll.

Aus der **Anlage 4/3** sowie aus Tabelle 9 ergibt sich, welche Haltepunkte als Verknüpfungspunkte ausgewiesen werden.

Verknüpfungspunkte 1. Ordnung	Verknüpfungspunkte 2. Ordnung
Bad Lausick (Bhf.)	Colditz (Sportplatz)
Belgershain (Bhf.)	Frohburg (Zentralhaltestelle)
Beucha (Bhf., Stadt Brandis)	Groitzsch (Südstraße)
Böhlen (Bhf.)	Kitzsch (Busplatz)
Borna (Bhf.)	Kohren-Sahlis (Busplatz)
Borsdorf (Bhf.)	Kühren (Bhf., Stadt Wurzen)
Frohburg (Bhf.)	Nerchau (Markt)
Gaschwitz (Bhf., Stadt Markkleeberg)	Oberholz (Hp., Gemeinde Großpösna)
Geithain (Bhf.)	Ragewitz (Dorfplatz, Gmd. Thümmlitzwalde)
Grimma (ob. Bhf.)	Tanndorf (Bhf., Gmd. Zschadraß)
Großbothen (Bhf.)	
Machern (Bhf.)	
Markkleeberg (Bhf.)	
Markranstädt (Bhf.)	
Naunhof (Bhf.)	
Neukieritzsch (Bhf.)	
Pegau (Bhf.)	
Regis-Breitungen (Bhf.)	
Wurzen (Bhf.)	

Tabelle 9: Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung

4.5 Belange einzelner Fahrgastgruppen

4.5.1 Schüler

Mit der „Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig“ /27/ hat der Kreistag des Landkreises Leipzig am 04.02.2009 die Erstattung der Schülerbeförderungskosten für den Landkreis einheitlich geregelt und dabei auch einige Standards für die Schülerbeförderung festgelegt. Da die Schüler aktuell die Mehrheit aller Fahrgäste im Linienverkehr stellen, ergeben sich dadurch auch Konsequenzen für die Organisation und Fahrplangestaltung des Linienverkehrs aller betroffenen Linien.

Aus der o. g. Satzung ergeben sich folgende Festlegungen zur **Zumutbarkeit** der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel:

- ▶ Ankunft am Schulort innerhalb von 45 Minuten vor Beginn des Unterrichts
- ▶ Abfahrt vom Schulort innerhalb von 45 Minuten nach Ende des Unterrichts

Bei Schülern der Klassen 11 bis 13 sowie der berufsbildenden Schulen ist eine längere Wartezeit zumutbar.

Darüber hinaus sind folgende Belange zu berücksichtigen:

- ▶ Die maximale Beförderungszeit zwischen Einstieg am Wohnort und Ausstieg am Schulort soll für Grundschüler 30 Minuten, für Mittelschüler, Gymnasiasten und Förderschüler 45 Minuten nicht übersteigen.
- ▶ Zu jeder Schule müssen mindestens eine Fahrt vor Schulbeginn sowie mindestens 2 Rückfahrten nach Schulschluss angeboten werden. Sofern es der Stundenplan der Schulen erfordert, können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger weitere Fahrten angeboten werden.
- ▶ Die maximale Fahrzeugauslastung im öffentlichen Linienverkehr beträgt i. d. R. 100 % der Sitzplätze und 50 % der Stehplätze. Technische Gegebenheiten und die STVZO sind zu beachten.
- ▶ Mittelschülern soll maximal ein Umsteigevorgang zwischen Wohnort und Schulstandort zugemutet werden, Gymnasiasten sind maximal zwei Umsteigevorgänge zuzumuten, für Grundschüler und Förderschüler sind i. d. R. Direktfahrten anzubieten.

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

Die Umsetzung dieser Ziele erfolgt im Rahmen der jeweils gültigen Schülerbeförderungssatzung.

4.5.2 Mobilitätseingeschränkte Personen

Die Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen umfasst im engeren Sinne Menschen mit Bewegungsbehinderung, Sprachbehinderung, Wahrnehmungsbehinderung, geistiger Behinderung oder psychischer Behinderung. Im weiteren Sinne zählen dazu auch ältere Menschen, Schwangere, Personen mit Unfallfolgen sowie Kinder und Personen, die Kinderwagen mitführen.

Die demographische Entwicklung bringt es mit sich, dass der Anteil älterer Menschen ansteigt, bei diesen treten Mobilitätseinschränkungen verstärkt auf. Somit erhöht sich die Zahl der Einwohner mit Mobilitätseinschränkungen kontinuierlich.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) unterstreicht das Grundrecht aller Menschen mit Behinderung auf Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Für den ÖPNV soll dieses Grundrecht durch Barrierefreiheit erreicht werden. Der Begriff „barrierefrei“ wird in § 4 BGG wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Durch Barrierefreiheit im ÖPNV wird sowohl den mobilitätseingeschränkten Personen als auch allen übrigen Fahrgästen mehr Sicherheit und Komfort geboten. Damit trägt die Barrierefreiheit zur Verbesserung der Beförderungsqualität aller Nutzer der ÖPNV und damit zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt bei.

Folgende fünf Ziele für die Barrierefreiheit im ÖPNV gelten für den Landkreis Leipzig:

1. Gestaltung eines behindertengerechten ÖPNV-Netzes (Erschließung von öffentlichen Einrichtungen wie Krankenhäuser, Verwaltungseinrichtungen und Behinderteneinrichtungen),
2. Schaffung einer behindertengerechten Infrastruktur, d. h. soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen, sind barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen und die ÖPNV-Zugangsstellen sind barrierefrei auszugestalten,
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).

4.6 Beförderungsqualität

Für die Bewertung der Beförderungsqualität gelten folgende 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 Landkreis Leipzig 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.

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. Hiervon ausgenommen sind Verspätungen, die durch äußere Umstände (z. B. Baustellen, Verkehrsunfall usw.) oder durch das Abwarten von verspäteten Zubringerverkehrsmitteln im SPNV hervorgerufen werden. Als Qualitätsstandard wird festgelegt: 95 % 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 sollen ständig sauber gehalten werden.

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 Fahrzeugneuanschaffungen)

Die im ÖPNV des Landkreises Leipzig 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 (zu letzterem Punkt vgl. Unterkapitel 4.6).

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.

4.7 Umweltstandards

Eine verstärkte Nutzung des ÖPNV durch Fahrgäste, die zuvor mit dem Pkw unterwegs waren, stellt bereits einen Beitrag zum Umweltschutz dar, sofern dadurch Pkw-Fahrten wegfallen und vorhandene Bus- und Bahnlinien besser ausgelastet werden.

Selbst bei einer Auslastung der Busse von nur 20 % liegen Energieverbrauch und der Ausstoß von Treibhausgasen der Busse weniger als halb so hoch wie bei Pkw (mit einer mittleren Besetzung von 30 %) ¹⁹.

Unabhängig davon sollen auch die Fahrzeuge des ÖPNV umweltfreundlicher werden, um ihren Umweltvorteil im Wettbewerb mit konkurrierenden Verkehrsmitteln beizubehalten und auszubauen.

Die Europäische Union schreibt daher für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge Abgasnormen sowie für Omnibusse Geräuschgrenzwerte vor, die im Laufe der Jahre mehrfach verbessert (d. h. verschärft) wurden. Die Abgasnormen, die Linienbusse bei einer Zulassung 2009 erfüllen müssen (Euro 5), sind damit – insbesondere hinsichtlich des Ausstoßes von Partikeln, Methan und Stickoxiden – erheblich schärfer als noch im Jahr 2001 (Euro 3). Bei den Geräuschgrenzwerten wurden die meisten Fortschritte zwischen 1980 und 1995 erzielt.

Im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde bei den Verkehrsunternehmen im 1. Quartal 2009 eine Erhebung zu den im Landkreis Leipzig eingesetzten Omnibussen zum Stand 31.12.2008 vorgenommen. Diese erbrachte das in Tabelle 10 dargestellte Gesamtbild zur Gliederung des Linienbusbestandes nach den erfüllten Abgasnormen.

Abgasnorm	Verpflichtend seit	Anzahl Linienbusse	Anteil an allen erfassten Linienbussen
Euro 0 oder älter	Euro 0 seit 1988	64	30 %
Euro 1	1992/93	7	3 %
Euro 2	1995/96	45	21 %
Euro 3	2000/01	59	28 %
Euro 4	2005/06	34	16 %
Euro 5	2008/09	4	2 %
Euro 6	ab 2014	0	0 %
EEV	optional seit 2000 (keine Pflicht)	0	0 %
erfasste Busse insgesamt		213	100 %

Tabelle 10: Linienbusbestand im Landkreis Leipzig nach erfüllter Abgasnorm, Stand 31.12.2008

¹⁹ Quelle: Berechnung des IE auf der Grundlage von Knörr/Höpfner: „Die Bahn im Verkehrsträgervergleich“ in „ZugKunst Nr. 6, Mai 2008, S. 6 – 7.

Aus Tabelle 10 wird ersichtlich, dass ein Drittel der eingesetzten Fahrzeuge nicht die Euronorm 2 erfüllen und somit bereits länger als 13 Jahre im Einsatz sind. Knapp die Hälfte der Fahrzeuge entspricht den Euronormen 2 und 3, waren Ende 2008 also zwischen 3 und 13 Jahren alt. Weniger als die Hälfte aller Fahrzeuge entspricht dem Standard Euro 3, d. h. mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge sind seit mehr als acht Jahren zugelassen. Kein Fahrzeug entspricht dem Standard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle).

Das Bundesumweltministerium hat im Juni 2005 einen Leitfaden veröffentlicht, um anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb zu erreichen²⁰. Dieser Leitfaden war Teil einer Qualitätsoffensive für den ÖPNV, mit der auch eine freiwillige Abgasnorm (EEV) auf dem Markt durchgesetzt werden soll. In einigen Städten konnten damit größere Flotten von Linienbussen angeschafft werden, die dem Standard EEV entsprachen.

Durch solche Umstellungen von Busflotten wird in der Praxis insbesondere die Luftqualität in Städten mit relativ dichtem Verkehr und in kurzer Taktfolge verkehrenden Buslinien verbessert.

Im Landkreis Leipzig sollen solche Entlastungen vor allem in den Mittelzentren mit eigenen Stadtverkehrsnetzen (derzeit Borna, Grimma und Wurzen) wirksam werden. Daher werden Mindeststandards für die Emissionen von Linienbussen speziell für diejenigen Linienbündel festgelegt, die die **Stadtverkehre der Mittelzentren** umfassen. Es wird festgelegt, dass Linienbusse, die auf den Stadtverkehrslinien dieser Mittelzentren zum Einsatz kommen sollen, zukünftig mindestens dem **Umweltstandard Euro 4** entsprechen müssen.

Durch die Einschränkung auf Fahrzeuge, die seit 2005 zugelassen wurden, wird auch sichergestellt, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Geräuschemission eingehalten werden. Damit wird auch ein Beitrag zur Lärminderung geleistet.

²⁰ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb. Ein praktischer Leitfaden für Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Kommunen. Berlin, 2005.

5 Bewertung der Bestandsaufnahme

Mit der Bewertung der Bestandsaufnahme soll die Ist-Situation des ÖPNV untersucht werden. Ziel ist, den ÖPNV im Landkreis gesamthaft zu analysieren, dabei Aussagen zu dessen Qualität zu treffen sowie Stärken und Schwachstellen aufzuzeigen. Die Bewertung der Bestandsaufnahme baut auf dem Anforderungsprofil (siehe Kapitel 4) auf.

Die Bewertung der Bestandsaufnahme bezieht sich auf die

- ▶ Verbindungsqualität,
- ▶ Erschließungsqualität,
- ▶ Bedienungsqualität sowie die
- ▶ Vernetzung der Verkehrsträger.

5.1 Bewertung der Verbindungsqualität

Mit der Bewertung der Verbindungsqualität erfolgt eine Einschätzung, wie das ÖPNV-Angebot auf wichtigen Relationen ausgeprägt ist. Die Berechnung der Kennwerte erfolgt anhand des Kursbuches der Deutschen Bahn sowie unter Nutzung des Verkehrsmodells des MDV mit dem Programmsystem VISUM. Dabei werden Mittelwerte der Kenngrößen auf ausgewählten Relationen berechnet (siehe **Anlage 5/1**). Es werden Direkt- und Umsteigeverbindungen berücksichtigt. Neben der schnellsten Verbindung werden auch die Verbindungen berücksichtigt, deren Beförderungszeit das 1,3-fache der schnellsten Verbindung nicht übersteigt. Damit sind die ausgewiesenen Kennwerte Mittelwerte aller gültigen Verbindungen einer Relation. Als Quell- bzw. Zielhaltestelle der Relationen sind Referenzhaltestellen (Bahnhof, Busbahnhöfe) im jeweiligen Ortsteil des Gemeindesitzes ausgewählt wurden. In der Tabelle 11 sind die Relationen aufgeführt, die den Mindeststandard eines Bewertungskriteriums nicht einhalten.

Relation	Kategorie	Richtwert	Kennwert	Differenz
Kriterium: Beförderungszeit				
Grimma - Borna	II	45 min	56 min	+11 min
Grimma - Oschatz	II	45 min	72 min	+27 min
Froburg - Eulatal (Prießnitz)	V	30 min	50 min	+20 min
Grimma - Mutzschen	V	30 min	37 min	+7 min
Grimma - Thümmlitzwalde (Dürrweitzschen)	V	30 min	33 min	+3 min
Naunhof - Machern	V	30 min	33 min	+3 min
Kriterium: Umsteigehäufigkeit				
Grimma - Oschatz	II	0	1,1	+1,1

Tabelle 11: Relationen, die festgelegte Mindeststandards nicht einhalten

Beförderungszeit

Den Richtwert des Kriteriums Beförderungszeit halten zwei Relationen der Kategorie II und vier Relationen der Kategorie V nicht ein.

Die Relation **Grimma – Borna** wurde bereits im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ untersucht. Dort wurde eingeschätzt, dass kein weiterer Untersuchungsbedarf wegen zu geringer Nachfrage besteht. Mittlerweile wurde aber die Kreis- und Gebietsreform umgesetzt. Der Verwaltungssitz des neuen Landkreises befindet sich nun in Borna. Dadurch steigt diese Relation in ihrer Bedeutung und wird stärker nachgefragt. Mit Fahrplanwechsel im August 2008 wurde eine direkte ÖSPV-Verbindung durch die Linien 278, 279 und 610 zwischen Borna und Grimma mit einigen Fahrten vormittags und nachmittags eingerichtet. Werden die Direktverbindungen zwischen Grimma, Bahnhof und Borna, Bahnhof betrachtet, so werden durchschnittlich 54 Minuten benötigt. Da diese Verbindung mit etwa 40 Kilometern relativ lang ist besteht kein weiterer Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung der Beförderungszeit. Im Rahmen des MDV-Projektes „Integriertes Netz“ kann aber geprüft werden, ob durch die Einführung von Schnellbuslinien zu bestimmten Zeiten diese Relation aufgewertet werden kann.

Auch die Relation **Grimma – Oschatz** wurde bereits im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ untersucht. Die Überschreitung der Richtwerte der Kriterien Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit deutet auf eine unzureichende Verbindungsqualität hin. Da aber das Potenzial auf dieser Relation eher gering eingeschätzt wird, ist kein Handlungsbedarf ersichtlich.

Auf der Relation **Froburg – Eulatal (Prießnitz)** wird der Richtwert für die Beförderungsgeschwindigkeit um 20 Minuten überschritten. Es werden nur Umsteigeverbindungen angeboten, beispielsweise mit Umstieg in Borna zwischen den Linien 260 und 279. Da für die Gemeinde Eulatal (Prießnitz) neben Geithain auch Froburg grundzentrale Funktionen erfüllt, ist zu prüfen, ob Handlungsbedarf im Hinblick auf die Verbesserung der Verbindungsqualität besteht oder ob die

Verbindung nach Geithain ausreichend ist. Für Gemeinden mit Überschneidungen von Verflechtungsbereichen ist es ausreichend, wenn die Gemeinde die geforderte Verbindungsqualität zu einem Zentralen Ort erreicht.

Die Verbindung zwischen **Grimma** und **Mutzschen** wird umsteigefrei durch die Linie 630 realisiert. Zwischen den Referenzhaltestellen Grimma, Bahnhof und Mutzschen, Markt wird der Richtwert für die Beförderungszeit um 7 Minuten überschritten. Wird nur die Verbindung zwischen der Haltestelle Grimma, Leisniger Straße und Mutzschen, Markt untersucht, so wird der Richtwert mit 28 Minuten Beförderungszeit eingehalten. Damit besteht für diese Relation kein weiterer Untersuchungsbedarf.

Da die Mindestbeförderungszeit zwischen **Grimma** und **Dürreweitzschen** sowie zwischen **Naunhof** und **Machern** nur knapp überschritten wird, besteht für diese Relationen kein weiterer Untersuchungsbedarf. Zwischen **Grimma** und der Gemeinde **Thümmlitzwalde** (Haltestelle Dürreweitzschen) werden neben Umsteigeverbindungen auch Direktverbindungen durch die Linie 633 angeboten. Diese Verbindungen werden in weniger als 30 Minuten realisiert. Die Relation **Naunhof - Machern** wird mit dem SPNV mit Umstieg in Borsdorf sowie auch durch Umsteigeverbindungen mit Regionalbussen realisiert.

Umsteigehäufigkeit

Werden beim Kriterium Umsteigehäufigkeit die Relationen betrachtet, bei denen der Richtwert mit mindestens 0,5 Umsteigevorgängen überschritten wird, so wird nur bei der Relation **Grimma – Oschatz** der Richtwert nicht eingehalten. Da diese Relation eine geringe Nachfrage aufweist, besteht kein weiterer Untersuchungsbedarf.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass nur für die Relationen

- ▶ Grimma – Borna und
- ▶ Frohburg – Eulatal (Prießnitz)

Untersuchungsbedarf im Hinblick auf Notwendigkeit zur Verbesserung der Verbindungsqualität besteht.

5.2 Bewertung der Erschließungsqualität

In der **Anlage 5/2** ist die Bewertung der Erschließungsqualität dargestellt. Generell ist für den Landkreis Leipzig eine gute Erschließung durch den ÖPNV zu erkennen. Bereiche, die sich nicht im Einzugsbereich von Haltestellen befinden, sind entweder kleinere Gebiete mit teilweise disperser Bebauung, nicht erschlossene Teilgebiete oder Gewerbegebiete.

Kleinere Gebiete mit teilweise disperser Bebauung:

Alfred-Frank-Siedlung (Machern), Amalienburg, Brösen (bei Groitzsch), Dehnitz, Draschwitz, Erlin, Gastewitz, Gaulis, Kolka, Kölldorf, Kreiselwitz, Meyhen, Nauberg, Naundorf, Neuhof, Nieder- und Oberpickenhain, Schaddel, Siedlung Prießnitz, Teichhaus, Terpitz, Walditz, Wickershain, Wenigmachern, Wenigossa, Wischstauden, Wüstenhain

Nicht erschlossene Teilgebiete:

Altranstädt-Ost, Bad Lausick-Nord, Randgebiete von Brandis, Brandis-West, Colditz-Süd, Fremdiswalde-Ost, Gestewitz-Ost, Greifenhain-Ost, Klinga Siedlung, Kohren-Sahlis-Ost, Lauterbach-West (b. Bad Lausick) Machern-Ost, Narsdorf-West, Niedergräfenhain-Nordwest, Prießnitz-West, Seebenisch-Süd, Theusdorf-West, Trebsen-Süd, Thräna-Ost, Waldsteinberg-Süd, Zschirla-Nord

Gewerbegebiete o.ä.:

Leuna-Olefinverbund im Kraftwerk Böhlen-Lippendorf teilweise nicht erschlossen, Industriepark Espenhain (teilweise nicht erschlossen), Markranstädt „Ranstädter Mark“, Gewerbegebiet Süd Frohburg, Gewerbegebiet Bad Lausick „Angerwiesen“, Gerichshain Gewerbegebiet West (teilweise nicht erschlossen)

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Landkreis mit dem ÖPNV gut erschlossen wird. Lediglich folgende Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern werden durch den ÖPNV nicht erschlossen:

- ▶ Geithain, OT Wickershain (352 Einwohner)
- ▶ Böhlen, OT Gaulis (256 Einwohner) und
- ▶ Wurzen, OT Dehnitz (276 Einwohner).

Die direkte Erschließung dieser Ortsteile durch den ÖPNV ist zum Teil baulich jedoch nicht möglich bzw. nicht wirtschaftlich umsetzbar. Die Ortsteile Gaulis und Dehnitz werden durch einen erweiterten Haltestelleneinzugsradius zum Bahnhof „Böhlen Werke“ bzw. zum Bahnhof Wurzen durch den SPNV erschlossen.

Für die nicht erschlossenen Gewerbegebiete ist durch die dort ansässige Unternehmensstruktur eine Anbindung an den ÖPNV nicht notwendig bzw. nicht wirtschaftlich umsetzbar. Weiterer Untersuchungsbedarf besteht deshalb nicht.

5.3 Bewertung der Bedienungsqualität

Auf der Grundlage der in Kapitel 4.3 festgelegten Mindeststandards zu den Takten und Bedienzeiten auf den definierten Achsen erfolgt die Bewertung der Bedienungsqualität.

Auf den Achsen des Grundnetzes 1. Ordnung werden die definierten Standards weitestgehend eingehalten.

Auf folgenden Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung werden die definierten Standards noch nicht eingehalten. Eine Umsetzung ist anzustreben:

- ▶ Bad Lausick – Flößberg – Borna
- ▶ Belgershain – Köhra – Naunhof
- ▶ Brandis – Machern
- ▶ Frohburg – Kohren-Sahlis
- ▶ Grimma – Köhra – Leipzig, Probstheida
- ▶ Großbothen – Colditz
- ▶ Neukieritzsch – Pödelwitz – Groitzsch – Pegau
- ▶ Wurzen – Thallwitz

Auf folgenden Achsen des Ergänzungsnetzes werden die im Anforderungsprofil definierten Standards zur Bedienungsqualität bereits weitgehend eingehalten:

- ▶ Wachau – Leipzig, Probstheida (Linie 108)
- ▶ Kitzen – Knauthain (Linie 120)
- ▶ Kitzen – Zwenkau (Linie 120)
- ▶ Markranstädt – Dölzig (Linie 130)
- ▶ Wachau – Oelzschau – Dreiskau-Muckern – Espenhain (Linie 141)
- ▶ Großlehna – Altranstädt (Linie 163)
- ▶ Seebenisch – Kitzen (Li. 164)
- ▶ Markranstädt – Lützen (Linie 165)
- ▶ Großpösna – Fuchshain – Naunhof (Linie 171)
- ▶ Borsdorf – Panitzsch – Taucha (Linie 173, Linie 175)
- ▶ Regis-Breitingen – Ramsdorf – Hagenest – Lucka (Linie 258)

Auf den übrigen Achsen des Ergänzungsnetzes und auf den Achsen des Stadtverkehrs werden die definierten Standards noch nicht eingehalten. Eine Umsetzung ist anzustreben. Die Bedienung durch den ÖSPV auf der Achse Espenhain – Oelzschau – Belgershain erfolgt derzeit noch nicht.

Im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ wurde für die Relationen Borna – Altenburg, Borna – Groitzsch, Markkleeberg – Zwenkau und Wurzen – Grimma durch den ÖSPV Untersuchungsbedarf im Sinne einer besseren Potenzialabschöpfung angemeldet (siehe Tabelle 12).

Relation		Pendler (im Querschnitt sowie Hin&Rück)
Borna	Altenburg	416
Borna	Groitzsch	390
Markkleeberg	Zwenkau	522
Wurzen	Grimma	840

Tabelle 12: Pendlerzahlen der BfA 2007 ausgewählter Relationen

Mit der Verbesserung der Bedienungsstandards auf den Relationen Borna – Altenburg sowie Borna – Groitzsch wird diesem Untersuchungsbedarf, der im Nahverkehrsplan festgestellt wurde, Rechnung getragen. Die Relationen Wurzen – Grimma sowie Markkleeberg – Zwenkau werden bereits jetzt ausreichend bedient. Die Bedienungsqualität auf der Relation Borna - Altenburg verbessert sich durch die Definition des Grundnetzes 2. Ordnung zwischen Borna und Thräna bzw. Regis-Breitingen sowie zwischen Thräna und Borna durch die Zugehörigkeit zum Ergänzungsnetz. Die Relation Borna – Groitzsch erfährt eine Aufwertung zum Grundnetz 2. Ordnung zwischen Neukieritzsch und Pegau.

5.4 Bewertung der Vernetzung der Verkehrsträger

Vereinbarungsgemäß beschränkt sich die Bewertung der Vernetzung auf die Verknüpfungspunkte 1. Ordnung.

Die Bewertung bezieht sich dabei auf die infrastrukturellen Rahmenbedingungen (räumliche Verknüpfung) sowie auf die Übergangszeiten zwischen SPNV (Grundnetz 1. Ordnung) und Busverkehr auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung (zeitliche Verknüpfung).

5.4.1 Räumliche Verknüpfung

Bewertet wurde, ob die Abstände zwischen Bahnsteig und Bushaltestelle maximal 100 m betragen („günstig“) oder weiter entfernt lagen. Weiterhin wurde die Zahl der noch fehlenden B+R- bzw. P+R-Stellplätze gemäß den Anforderungen des ZVNL festgehalten. Tabelle 13 gibt einen Überblick über die genannten infrastrukturellen Defizite an Verknüpfungsstellen 1. Ordnung. In den letzten Jahren wurden die B+R- und P+R-Angebote kontinuierlich ausgeweitet, so zuletzt an den Bahnhöfen Markranstädt, Wurzen und Naunhof. Weitere Verbesserungen sind geplant.

Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Lage der Bushaltestelle	fehlende B+R- Stellplätze	fehlende P+R- Stellplätze
Bad Lausick	günstig	26	4
Belgershain	Nächste Haltestelle über 500 m weit entfernt, kein Bus am Bahnhof	12	15
Beucha (Stadt Brandis)	günstig	0	10
Böhlen	günstig	10	38
Borna	günstig	0	61*
Borsdorf	Nächste Haltestelle über 300 m weit entfernt, kein Bus am Bahnhof**	0	58
Frohburg	günstig, aber nur von wenigen Bussen direkt bedient, andere halten nur am Abzweig zum Bhf. bzw. an der Zentralhaltestelle	7	30
Gaschwitz (Stadt Markkleeberg)	günstig	32	0
Geithain	günstig	30	10
Grimma	günstig	0	47
Großbothen	günstig für Linie 619	0	23
Machern	2 Haltestellen in Bahnhofsnähe (200 m), aber keine ist nach Bhf. benannt.	16	0
Markkleeberg	günstig	25***	38***
Markranstädt	günstig	0	0
Naunhof	günstig	17	0
Neukieritzsch	günstig	40	0
Pegau	günstig	32	30
Regis-Breitingen	günstig	0	0
Wurzen	günstig	0	28

Tabelle 13: Defizite der Verknüpfungspunkte 1. Ordnung bei der Infrastruktur

Anmerkungen:

* In unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Borna werden 78 P+R-Plätze im Jahr 2010 errichtet. Die entsprechenden Fördermittel wurden beantragt.

** Zum 13.12.2009 wurde Haltestelle für Busse am Bahnhof Borsdorf eingerichtet.

*** In Markkleeberg laufen die Vorbereitungen für den Bau einer P+R- und B+R-Anlage, durch welche die noch fehlenden Plätze geschaffen werden.

Quellen: Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Potenzialanalyse Zubringerverkehr mit Fahrrad (B+R) und Pkw (P+R) im Nahverkehrsraum Leipzig, Auskunft des ZVNL vom August 2009 sowie Hinweise LVB GmbH und der Städte Borna und Markkleeberg vom Oktober und November 2009.

5.4.2 Zeitliche Verknüpfung

Für die Bewertung der zeitlichen Verknüpfung wurden die Übergangszeiten an jedem Verknüpfungspunkt 1. Ordnung bewertet, indem jede zum betreffenden Bahnhof führende Achse im Grundnetz 2. Ordnung gesondert betrachtet wurde. Achsen, die den Bahnhof kreuzen, wurden für jede Richtung getrennt ausgewertet. Damit ergaben sich für jeden Verknüpfungspunkt und jedes Ziel einer Achse des Grundnetzes 2. Ordnung folgende Übergangssituationen:

- ▶ Ankunft mit dem SPNV in Richtung Leipzig, Weiterfahrt mit Bus
- ▶ Ankunft mit dem SPNV von Leipzig, Weiterfahrt mit Bus
- ▶ Ankunft mit Bus am Bhf., Weiterfahrt mit SPNV Richtung Leipzig
- ▶ Ankunft mit Bus am Bhf., Weiterfahrt mit SPNV von Leipzig weg

Für jede der vier Situationen wurde die Zahl der ankommenden Züge oder Busse ins Verhältnis mit derjenigen Anzahl der Anschlüsse gesetzt, die das zeitliche Kriterium „Übergangszeiten zwischen 3 und 15 Minuten“ erfüllten. Am Bahnhof Machern wurde die Untergrenze auf 5 Minuten angehoben (wegen größerer Fußwege zu den beiden in Frage kommenden Bushaltestellen). Die gesamte Relation (Quotient aus allen Anschlüssen, die das Kriterium erfüllen, und allen Bus- und Zugankünften) ist in Tabelle 14 dargestellt.

In Borsdorf und Geithain treffen an den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung keine Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung auf den SPNV, es sind dort nur unterschiedliche Bahnlinien (sowie Buslinien des Ergänzungsnetzes) miteinander verbunden. Diese Übergangssituationen innerhalb des SPNV wurden nicht bewertet, weil sie allein im Zuständigkeitsbereich des ZVNL und nicht des Landkreises liegen.

Am Bahnhof Belgershain befindet sich die nächste Bushaltestelle in mehr als 500 m Entfernung vom Bahnsteig (Belgershain, Schule). Diese Haltestelle wurde nicht als Verknüpfung betrachtet (vgl. räumliche Verknüpfung).

Die Ursachen für einen geringen Erfüllungsgrad des o. g. zeitlichen Kriteriums („gute Anschlüsse“) sind unterschiedlich: An einigen Verknüpfungsstellen ist die Zahl der Busabfahrten so niedrig, dass für die meisten der ankommenden Züge kein Anschluss besteht, auch wenn die vorhandenen Busse auf die Züge abgestimmt sind. An anderen Bahnhöfen verkehren zwar zahlreiche Busse und zahlreiche Züge, da die Busse jedoch nicht hinreichend vertaktet sind, ergeben sich nur zu bestimmten Tageszeiten auch Anschlüsse, die das Kriterium erfüllen. Solche Hinweise befinden sich als Erläuterung in der Spalte „Anmerkung/Bemerkung“.

Daher wurde nicht ein bestimmter Grenzwert festgelegt, ab dem das Kriterium der „guten Anschlüsse“ überwiegend erfüllt ist, sondern fallweise eine Einschätzung getroffen, aus der der Handlungsbedarf abgeleitet werden kann.

Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Bewertung bzgl. Achse nach	Bewertete Buslinien	Anteil guter Anschlüsse an allen Bus- und Zugankünften	Anmerkung / Bewertung
Bad Lausick	Grimma	610	29 %	Suboptimale Anschlüsse, da Busse auf Taktknoten Grimma ausgerichtet
	Borna	277	8 %	unvertaktete Busse, Verbindung derzeit nur über Kitzscher
Belgershain	Naunhof	-	0 %	kein Bushalt am Bhf.
Beucha (Stadt Brandis)	Brandis	684	42 %	Richtung Leipzig sehr gut verknüpft
Böhlen	Zwenkau	101, 144	62 %	viele Fahrten, Richtung Altenburg gut verknüpft, aber Busse nur teilweise vertaktet
	Espenhain	101, 144	74 %	viele Fahrten, Richtung Leipzig sehr gut verknüpft, aber Busse nur teilweise vertaktet
Borna	Espenhain	101, 141, 145	30 %	Busangebot noch nicht auf SPNV abgestimmt
	Kitzscher	276, 277	38 %	Busse nur in Ansätzen vertaktet
	Bad Lausick	277	16 %	unvertaktete Busse, Verbindung derzeit nur üb. Kitzscher
	Thräna	251	32 %	Busse halbtags vertaktet, z. T. nur 2 Min. Übergang
	Regis-Breitingen	258	11 %	Wartezeiten häufig zw. 15 und 20 Minuten
Borsdorf	-	-	-	nur SPNV-Verknüpfung, nicht bewertet
Frohburg	Kohren-Sahlis	265	11 %	am Bhf. nur 5 Bus-Fahrtenpaare (unvertaktet)
Gaschwitz (Stadt Markkleeberg)	Zwenkau	107	78 %	Bewertung bezieht sich nur auf Richtung Leipzig, da Anschluss südwärts in Großdeuben, insgesamt sehr gut verknüpft
Geithain	-	-	-	nur SPNV-Verknüpfung, nicht bewertet
Grimma	Altenhain	641	32 %	Busangebot nur teilweise vertaktet
	Trebsen	693	37 %	in Richtung Leipzig sehr gut verknüpft
	Nerchau	694	37 %	Bus wechselt zwischen 2 Takten

Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Bewertung bzgl. Achse nach	Bewertete Buslinien	Anteil guter Anschlüsse an allen Bus- und Zugankünften	Anmerkung / Bewertung
	Mutzschen	630	40 %	in Richtung Leipzig sehr gut verknüpft
	Bad Lausick	610	37 %	Vertaktung gut, aber in einer Richtung 19 Min. Wartezeit
	Köhra, Lpz.- Probstheida	616, 690	21 %	da Bus unvertaktet, daher selten Anschluss
Großbothen	Colditz	619, 690	67 %	am Taktknoten sehr gut verknüpft, aber Bus- Zweistundentakt
Machern	Brandis	680, 682, 683	13 %	Busfahrplan nicht auf SPNV abgestimmt
Markkleeberg	Lpz.- Großzschocher	65	58 %	dichtes Angebot mit ausreichenden Möglichkeiten der Verknüpfung
	Mkb.-Wachau	108	40 %	ankommende Busse haben Anschluss, aber nur ein Viertel der ankommenden Züge
Markranstädt	Kulkwitz	164	12 %	Busfahrplan nicht auf SPNV abgestimmt
Naunhof	Ammelshain	641	16 %	vom SPNV ab Leipzig zum Bus oft nur 2 Min. Übergangszeit (nicht als Anschluss gewertet), Bus nur teilweise vertaktet
	Belgershain	-	0 %	Linie 615 erreicht beide Bahnhöfe nicht
Neukieritzsch	Pegau	271	18 %	nur wenige Busse am Bhf., diese sind meist gut abgestimmt
Pegau	Neukieritzsch	271	29 %	Abstimmung der Busse auf Züge nach Gera, nach Leipzig 20 Min. Wartezeit
Regis-Breitungen	Borna	258	36 %	in Richtung Leipzig sehr gut verknüpft
Wurzen	Thallwitz	674	12 %	nur wenige Busse am Bhf., diese nicht auf SPNV ausgerichtet
	Trebsen	693	25 %	in Richtung Leipzig sehr gut verknüpft

Tabelle 14: Anschlussqualität zwischen SPNV und Busverkehr an den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung, Fahrplan für Schultage, Stand 23.02.2009

6 Verkehrsprognose ÖPNV

6.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Die Prognose der Raum- und Bevölkerungsstruktur wird auf der Datengrundlage der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020 /8/ realisiert. Diese Prognose beinhaltet die voraussichtliche Entwicklung der Bevölkerung im Freistaat Sachsen differenziert nach Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden ab 5.000 Einwohnern.

Die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose umfasst zwei Prognoseszenarien, die sich in den jeweiligen Annahmen zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung²¹ und dem Wanderungsaustausch mit dem übrigen Bundesgebiet bzw. dem Ausland unterscheiden. Mit dem Szenario 1 werden im Vergleich zum Szenario 2 höhere Einwohnerzahlen ermittelt. Gegenwärtig wird im Auftrag des SMWA die Landesverkehrsprognose für den Freistaat Sachsen auf den Zeithorizont 2020 fortgeschrieben. Da der Landesverkehrsprognose das Szenario 1 zu Grunde liegt, wird im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ebenfalls mit dem Szenario 1 gearbeitet.

Die Tabelle 15 zeigt die Einwohner der Landkreise zum Stichtag 31.12.2007 sowie aus der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für das Jahr 2015.

Landkreis	31.12.2007	2015 (Prognose)	
Leipziger Land	145,4	143,5	-1,3 %
Muldentalkreis	129,2	124,9	-3,3 %
Landkreis Leipzig	274,5	268,4	-2,2 %

Tabelle 15: Entwicklung der Bevölkerung bis zum Jahr 2015 (in Tsd.)

Die Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung machen deutlich, dass im Vergleich zum Jahr 2007 im Jahr 2015 ca. 2 % weniger Einwohner im Landkreis Leipzig leben werden. Hauptursache für diese Entwicklung ist, dass auch in Zukunft ein Geburtendefizit besteht. Hinzu kommt ein Wanderungsverlust, der sich aber langsam verringert.

Deutliche Verschiebungen wird es auch in der Altersstruktur der Bevölkerung geben. Auswertungen der Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen zeigen, dass der Anteil der älteren Menschen künftig zunehmen wird. Dabei wächst v. a. die Bevölkerungsgruppe der über 60-Jährigen von ca. 28 % im Jahr 2007 auf ca. 33 % im Jahr 2015 nicht nur in Hinblick ihres Anteils an der Gesamtbevölkerung sondern auch absolut. Die Ursache dafür liegt neben den stattfindenden Bevölkerungsbewegungen – und hier v. a. in dem starken und auch anhaltenden Rückgang der jüngeren Bevölkerung – auch in einer höheren Lebenserwartung der Bevölkerung.

²¹ umfasst Geburten- und Sterbefälle

Dagegen nimmt der Anteil der unter 20-Jährigen von 16,1 % auf ca. 15,4 % ab. Das entspricht bei Betrachtung der absoluten Werte einer Abnahme um ca. 6 %. Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (von 20 bis unter 60 Jahre) wird sowohl bezogen auf ihren Anteil an der Gesamtbevölkerung abnehmen als auch im Hinblick auf ihre absolute Größe um ca. 9 % sinken, da die geburtenschwachen Jahrgänge in diese Altersgruppe hineinwachsen, während vergleichsweise stark besetzte Jahrgänge in die Altersgruppe der über 60-Jährigen wechseln.

Für die Große Kreisstadt Markkleeberg wurden für 2015 im Vergleich zur Analyse prozentual die meisten Zuwächse mit 6,9 % prognostiziert. Für die Gemeinden Elstertrebnitz und Zschadraß betragen die Zuwächse 6,5 % bzw. 4,6 %. Für Böhlen, Borsdorf, Großpösna, Machern und Zwenkau wurden Zuwächse bis 2,7 % prognostiziert.

Die größten Einwohnerverluste sind in den Gemeinden Nerchau mit 11,7 % und Regis-Breitungen mit 8,2 % zu verzeichnen. 27 Gemeinden weisen Verluste zwischen 7,8 % (Trebsen) und 2,6 % (Hohburg) auf. Für Brandis, Deutzen, Grimma, Markranstädt, Otterwisch und Parthenstein bleiben die Einwohnerzahlen fast auf dem Niveau der Analyse.

In der **Anlage 6** ist die Einwohnerdichte im Landkreis Leipzig zum Prognosejahr 2015 graphisch dargestellt.

6.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

6.2.1 ÖPNV-Nachfrage im Schülerverkehr

Die zukünftige Nachfrage im Schülerverkehr hängt von drei wesentlichen Rahmenbedingungen ab:

- 1) Anzahl der Schüler im schulpflichtigen Alter
- 2) Änderung des Schulnetzes
- 3) Veränderungen beim Modal Split im Schülerverkehr

Der erste genannte Einflussfaktor für die Prognose lässt sich aus der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose des statistischen Landesamtes ableiten, bei Punkt 2 ist aus jetziger Sicht von einer stabilen Entwicklung auszugehen, wenn man von der Zusammenlegung mehrerer Außenstellen des Berufsschulzentrums in Böhlen absieht. Diese Zusammenlegung wurde vom Kreistag des ehemaligen Landkreises Leipziger Land bereits 2005 beschlossen und vom neuen Kreistag des Landkreises Leipzig im Mai 2009 bekräftigt. Dadurch bleiben ab dem Schuljahr 2010/2011 nur noch Böhlen, Grimma und Wurzen als Standorte der öffentlichen Berufsschulzentren erhalten. Veränderungen beim Modal Split im Schülerverkehr sind bei Fortgeltung der aktuellen Schülerbeförderungssatzung unwahrscheinlich: Ab der Mindestentfernung von 2 bzw. 3,5 km werden die ÖPNV-Fahrtkosten voll erstattet, so dass auch künftig davon auszugehen ist, dass die entsprechenden Schüler ab dieser Entfernung fast vollständig auch Nutzer des ÖPNV sein werden.

Für den ersten Einflussfaktor wird auf die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes in Kamenz zurückgegriffen.

Danach bleibt die Zahl der Kinder in der Altersklasse 5 bis 10 Jahre im Landkreis zwischen 2008 und 2015 mit 10.700 Personen stabil. In der Altersklasse von 10 bis 15 Jahren steigt die Zahl der Einwohner von 2008 bis 2015 von 9.100 auf 10.700 und in der Altersklasse von 15 bis 20 Jahren geht sie von 12.500 (2008) zunächst bis 2011 auf 8.600 zurück, um dann bis 2015 wieder auf 10.100 anzusteigen.

Die Zahl der Grundschüler entwickelt sich analog zur Zahl der Kinder in der Altersklasse von 5 bis 10 Jahren, bleibt also bis 2015 weitestgehend unverändert.

Die Zahl der Schüler aus den weiterführenden Schulen (Mittelschule, Gymnasium und Berufsschule) entsprach im Jahr 2008 allen Einwohnern der Altersklasse von 10 bis 15 Jahren sowie ca. 47 % der Einwohner in der Altersklasse von 15 bis 20 Jahren.

Für die Schülerzahl an der Förderschule ist eine Prognose nicht ohne weiteres möglich, da diese nicht nur parallel zu allen allgemeinbildenden Schulen unterrichtet werden, sondern zukünftig auch davon abhängt, inwieweit Schüler mit Förderbedarf als „Integrationskinder“ in den allgemeinbildenden Schulen unterrichtet werden – sofern sich für diese Schüler die freie Schulwahl rechtlich durchsetzt, muss mit rückläufigem Besuch der Förderschulen gerechnet werden.

Ohne Berücksichtigung einer möglichen Sonderentwicklung bei der Zahl der Förderschüler kann für die Jahre bis 2015 mit folgender Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Leipzig gerechnet werden:

Landkreis Leipzig, Schülerzahl zum 31.12.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grundschüler	8.186	8.200	8.200	8.200	8.200	8.300	8.300	8.200
Schüler der weiterführenden Schulen (Mittelschule, Gemeinschaftsschule, Gymnasium, berufl. Schulen)	15.021	14.500	14.300	14.400	14.600	15.100	15.200	15.500

Tabelle 16: Voraussichtliche Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Leipzig bis 2015

Abgesehen von den benannten Veränderungen im Berufsschulnetz wird sich diese Entwicklung der Schülerzahlen bei unverändertem Modal Split auf alle Verkehrsrelationen gleichmäßig auswirken.

In dieser Prognose noch nicht enthalten sind Auswirkungen einer ungleichmäßigen Bevölkerungsentwicklung innerhalb des Landkreises. Zwar wird nach der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose in den näher an Leipzig liegenden Gemeinden (z. B. Markkleeberg, Borsdorf) eine stabilere und in den weiter entfernt liegenden Gemeinden (z. B. Borna, Mutzschen) eine eher rückläufige Einwohnerzahl erwartet, diese liegt jedoch nicht nach Altersgruppen gegliedert vor.

6.2.2 ÖPNV-Gesamtnachfrage

Auf der Basis der 4. Regionalisierten Bevölkerungsprognose und anhand des Verkehrsmodells des MDV erfolgt die Prognose der künftigen Verkehrsnachfrage im ÖPNV. Im Sinne einer Nullfall-Prognose wird unterstellt, dass die Änderung der Einwohnerzahlen die einzig sich verändernde Variable ist. Damit ist erkennbar, wie sich die Nachfrage entwickeln wird, wenn von einem Status quo im Angebot ausgegangen wird. Die Hochrechnung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV von der Analyse 2007 auf die Prognose 2015 erfolgt in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung /29/.

Relationen mit prognostiziertem Einwohnerzuwachs, z. B. die Relation Markkleeberg – Leipzig, werden in der Verkehrsnachfrage steigen. Demgegenüber wird die Verkehrsnachfrage auf Relationen mit prognostiziertem Einwohnerverlust abnehmen, z. B. auf der Relation Wurzen – Grimma (siehe Tabelle 17).

Insgesamt kompensieren sich nahezu die Zu- und Abnahmen in der Verkehrsnachfrage, so dass sich die Verkehrsnachfrage des Landkreises Leipzig nur unter Beachtung der Entwicklung der Einwohnerzahlen vom Analysezustand 2007 zum Prognosezustand 2015 nicht wesentlich ändert. Die Summe der Verkehrsnachfrage für die Analyse beträgt 60.700 Fahrten, für die Prognose wurden 60.200 Fahrten prognostiziert (Rückgang um 0,8 %).

In der folgenden Tabelle ist die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV für ausgewählte Relationen mit Bezug zur Stadt Leipzig unter der Annahme dargestellt, dass sich nur die Einwohnerzahlen verändern.

Relation		Entwicklung der Verkehrsnachfrage ÖPNV 2007 - 2015
Borna	Leipzig	-1,7 %
Grimma	Leipzig	+ 0,2 %
Markkleeberg	Leipzig	+ 4,0 %
Wurzen	Leipzig	- 2,3 %

Tabelle 17: Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf ausgewählten Relationen bis zum Jahr 2015 (in Prozent)

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt aber auch von weiteren Faktoren ab, beispielsweise der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes, der Fahrpreisentwicklung im ÖPNV oder der Entwicklung der Benzinpreise.

Da mit Umsetzung des Mitteldeutschen-S-Bahn-Netzes umfangreiche Verbesserungen im S-Bahn-Netz geplant sind, kann insgesamt eingeschätzt werden, dass sich die Verkehrsnachfrage im ÖPNV erhöhen wird und über der Analyse von 2007 liegt. Dies betrifft den SPNV aber auch den ÖSPV in seiner Funktion als Zubringer zur Schiene.

6.2.3 Verkehrliche Auswirkungen nach Inbetriebnahme des City-Tunnels

Die wesentlichste Infrastrukturmaßnahme im SPNV-Netz ist der City-Tunnel Leipzig (CTL). Mit der Inbetriebnahme des City-Tunnels, die für 2012 geplant ist, wird zum einen das S-Bahn-Netz neu geordnet und des Weiteren ist die Leipziger Innenstadt durch den City-Tunnel direkt erreichbar. Dichtere Taktfolgen und kürzere Fahrzeiten sind die Folge.

Aufgrund fehlender infrastruktureller Voraussetzungen und der vertraglichen Bindung bestellter SPNV-Leistungen kann mit der Eröffnung des CTL das neu konzipierte Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB-Netz) nur schrittweise umgesetzt werden. Das neue MDSB-Netz beinhaltet sowohl den Ausbau von Strecken als auch den Neu- und Ausbau von Zugangsstellen. Detailliert ist das MDSB-Netz sowie die geplante Zeitschiene im Nahverkehrsplan des ZVNL beschrieben /1/.

In der Tabelle 18 sind die S-Bahn-Linien aufgeführt, die für den Landkreis Leipzig nach der Umsetzung des MDSB-Netzes von Bedeutung sind:

Linie	Linienverlauf
S 1	Miltitzer Allee – CTL – Leipzig-Stötteritz – Borsdorf – Wurzen – Oschatz (15-Minuten-Takt zwischen Miltitzer Allee und Leipzig-Stötteritz) (30-Minuten-Takt zwischen Leipzig-Stötteritz und Wurzen) (Einzelfahrten zwischen Wurzen und Oschatz)
S 2	Dessau/Lutherstadt Wittenberg – Bitterfeld – Delitzsch – CTL – Gaschwitz (120-Minuten-Takt zwischen Dessau bzw. Lu. Wittenberg und Bitterfeld) (30-Minuten-Takt zwischen Bitterfeld und Gaschwitz)
S 4	Hoyerswerda – Falkenberg – Torgau – Taucha – CTL – Borna – Geithain (120-Minuten-Takt zwischen Hoyerswerda und Torgau) (60-Minuten-Takt zwischen Torgau und Eilenburg) (30-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Eilenburg und Taucha) (30-Minuten-Takt zwischen Taucha und Borna) (60-Minuten-Takt zwischen Borna und Geithain)
S 5X	Halle (Saale) Hbf – Flughafen – CTL – Altenburg – Werdau – Zwickau/Plauen – Hof (60-Minuten-Takt zwischen Halle und Zwickau) (120-Minuten-Takt zwischen Werdau und Plauen) bzw. Hof, umsteigefreie Verbindung aus/in Richtung Leipzig durch Flügel/Koppeln in Werdau mit S 5X)
S 5	Flughafen – CTL – Altenburg – Zwickau (60-Minuten-Takt zwischen Flughafen und Altenburg) (120-Minuten-Takt zwischen Altenburg und Zwickau)

Tabelle 18: S-Bahn-Linien im Zielnetz 2020+ (Quelle /1/)

Auf der Strecke nach Dresden über Wurzen (KBS 500) verkehrt der RE 50 neben der S 1 weiterhin. Die S 1 wird über Stötteritz durch den City-Tunnel geführt. Die Fahrplanangebote auf den Strecken nach Meissen über Grimma (KBS 506), nach Chemnitz über Bad Lausick (KBS 525) und nach Weißenfels über Markranstädt (KBS 582) ändern sich nicht wesentlich. Auf der Strecke nach Gera über Pegau (KBS 550) wird die RB 51 nicht mehr verkehren, die Bedienung übernimmt komplett

der RE 12. Auf der Strecke nach Geithain über Borna wird der RE 70 durch die S 4 ersetzt.

Für den Landkreis Leipzig ist vor allem der Neubau der Zugangsstelle Markkleeberg Nord von Bedeutung. Im MDSB-Netz werden die Stationen Markkleeberg und Markkleeberg Nord dann von den S-Bahn-Linien S 2, S 4 und S 5 bzw. S 5X jeweils im 30-Minuten-Takt bedient. Durch die Überlagerung der Takte wird ein attraktiver 10-Minuten-Takt in bzw. aus Richtung Leipzig angeboten. Die Innenstadt von Leipzig (z. B. der Markt) sowie auch der Flughafen Leipzig/Halle sind dann direkt erreichbar. Gegenwärtig verkehrt die S2 im 60-Minuten-Takt, ergänzt durch die Regionalzüge ergibt sich etwa ein 15-Minuten-Takt.

Mit der Inbetriebnahme des Haltepunktes Markkleeberg Nord wird für die Einwohner aus dem nord-westlichen Teil von Markkleeberg die fußläufige Erreichbarkeit zum Haltepunkt Markkleeberg Nord und damit zum SPNV gewährleistet. Durch die Neuorganisation des SPNV besteht damit auch Untersuchungsbedarf für den ÖSPV, der an die neuen Gegebenheiten als Zubringerverkehr zum SPNV anzupassen ist. Momentan gibt es Überlegungen zur Linienoptimierung im ÖSPV im S-Bahn-Einzugsbereich Markkleeberg. Die Untersuchungen dazu sind noch nicht abgeschlossen, neben der Nachfrageabschätzung sind auch der betriebliche Aufwand und die Änderung der Erlössituation zu betrachten.

Für Markkleeberg wurden für 2015 im Vergleich zur Analyse etwa 1.700 Einwohner mehr prognostiziert. Prozentual entspricht das einem Zuwachs von 6,9 %. Damit und zusätzlich durch die Verbesserung des SPNV-Angebotes mit Inbetriebnahme des City-Tunnels wird auch die Verkehrsnachfrage im ÖPNV in Markkleeberg und hauptsächlich im SPNV auf der Relation Markkleeberg – Leipzig steigen. Im Ergebnis der Nullfall-Prognose aus Kapitel 6.2.2 geht hervor, dass die Verkehrsnachfrage auf dieser Relation nur durch die Veränderung der Einwohnerzahlen um etwa 4,0 % steigen wird. Eine Anpassung des Linienangebotes allein auf der Grundlage der Änderung der Einwohnerzahlen ist nicht notwendig. Mit gleichzeitiger Betrachtung des angepassten Verkehrsangebotes mit dem eingeführten MDSB-Netz werden im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ für den Streckenabschnitt Markkleeberg-Großstädteln – Markkleeberg Zuwachsraten von über 50 % gegenüber dem Analysezustand von 2006 ausgewiesen.

Die Verkehrsuntersuchung für den S-Bahn-Einzugsbereich Markkleeberg ist abzuschließen, damit mit Inbetriebnahme und der Fertigstellung der netzergänzenden Maßnahmen die Umsetzung der Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept erfolgen können.

7 ÖPNV-Angebotskonzept

7.1 ÖPNV-Maßnahmen

7.1.1 Straßengebundener ÖPNV

Angebotsmaßnahmen

Nr. 1: Verbesserung der Bedienungsqualität

- ▶ Die Standards zu den Takten und Bedienungszeiten auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung, des Ergänzungsnetzes sowie auf den Achsen der Stadtnetze sollen unter der Voraussetzung, dass die Fahrplankilometer im gesamten Landkreis Leipzig etwa gleich bleiben, umgesetzt werden. Dabei sollten vorrangig die Standards auf den Achsen umgesetzt werden, die die Verbindung zwischen den Altlandkreisen Muldentalkreis und Landkreis Leipziger Land herstellen (Belgershain – Espenhain sowie Grimma – Bad Lausick – Borna).

Nr. 2: Einführung einer Linie Dahlen – Schmannewitz – Falkenhain

- ▶ Die neue Linie dient der Schülerbeförderung zur und von der Mittelschule Falkenhain. Der Fahrplan orientiert sich an den Unterrichtszeiten der Mittelschule. Die Linie ist mit Schuljahresbeginn 2010/2011 in Abstimmung mit dem Landkreis Nordsachsen einzuführen.

Nr. 3: Flexible Bedienung in verkehrsschwachen Zeiten

- ▶ Der Einsatz flexibler Bedienformen beschränkt sich bisher auf den Einsatz von Anruflinienbussen auf vorhandenen Linien zu Zeiten schwacher Nachfrage. Diese Angebotsform ist auch zukünftig sinnvoll, um die Angebotsstandards zu Zeiten schwacher Nachfragen (v. a. an Abenden und Wochenenden) halten zu können. Dazu sind fallbezogene Bewertungen erforderlich.

Planungs- bzw. Untersuchungsaufgaben

Nr. 4: Untersuchung Parallelverkehre

- ▶ Im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ wurde im Maßnahmenplan unter der Nr. 19 die Untersuchung zum Abbau von Parallelverkehren festgeschrieben. Unter dem Begriff Parallelverkehr wird die parallele Führung von Linien des ÖSPV zum SPNV verstanden, wenn mit dem ÖSPV in überwiegendem Maße²² die gleiche(n) Relation(en) abgedeckt werden wie durch den SPNV und dabei durch den ÖSPV die selben verkehrlichen Potenziale erschlossen werden. Erschließt der ÖSPV aber zusätzlich Potenziale, die vom SPNV nicht erreicht werden können, so ist dies nicht als konkurrierender Parallelverkehr zu werten. Da diese

²² d. h. gleiche Bedienung der überwiegenden Zahl der Quelle-Ziel-Beziehungen bezogen auf die potenzielle Verkehrsnachfrage

Maßnahme im Verantwortungsbereich von MDV, ZVNL, den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Leipzig liegt, wird diese Untersuchung in den Maßnahmenplan des Nahverkehrsplans für die Relationen Leipzig – Wurzen, Borna – Neukieritzsch, Frohburg – Neukieritzsch und Grimma – Naunhof übernommen.

Nr. 5: Untersuchung zum Einsatz flexibler Bedienformen

- ▶ Der Nahverkehrsplan des Muldentalkreises von 2006 sieht die Einführung von nicht-fahrplangebundenen Anrufbussen im Flächenbetrieb der relativ dünn besiedelten Gebiete am östlichen Rand des Kreises zwischen Zschadraß und Falkenhain vor. Die darin geforderten weitergehenden Planungen stehen noch aus.

Nr. 6: Überprüfung und ggf. Anpassung der Bedienungsangebote des ÖSPV bei Auflösung von SPNV-Haltepunkten

- ▶ Falls SPNV-Haltepunkte aufgelassen werden, müssen Ersatzangebote, die durch den ÖSPV zu erbringen sind, untersucht werden. Im Nahverkehrsplan des ZVNL /1/ wurden dazu bereits Empfehlungen gegeben. Die konkrete Gestaltung dieser Angebote ist in Abstimmung zwischen dem ZVNL und dem Landkreis Leipzig festzulegen.

Nr. 7: Verkehrliche Auswirkungen in/um Markkleeberg in Verbindung mit dem Bau des CTL

- ▶ Zum Verkehr in/um Markkleeberg in Verbindung mit dem Bau des CTL sind Untersuchungen durchzuführen. Dabei ist die Stadt Leipzig einzubeziehen.

Nr. 8: Untersuchungen zur Verbesserung der touristischen Erschließung mit dem ÖPNV am Wochenende bzw. in der Saison für

- ▶ den Zwenkauer See, den Markkleeberger See, den Störmthaler See, den Bockwitzer See und den Hainer See bzw. auch die Verknüpfung einzelner Seen, um die touristische Attraktivität des Neuseenlandes zu erhöhen. Die Flutung des Zwenkauer Sees soll bis ca. 2014 abgeschlossen sein. Geplant sind die Anlage eines Wassersportzentrums und zahlreiche Freizeiteinrichtungen am Nordufer des Zwenkauer Sees /28/. Der Markkleeberger See ist seit 2006 für die Öffentlichkeit freigegeben. Der Störmthaler See soll bis ca. 2011 vollständig geflutet sein. Der Bockwitzer See hat seinen Endwasserstand bereits erreicht und der Hainer See wird seinen Endwasserstand im 1. Quartal 2010 erreichen. Bei den Untersuchungen zum Zwenkauer und zum Markkleeberger See ist die Stadt Leipzig einzubeziehen.
- ▶ die Burg Gnanstein im Erholungsgebiet Kohrener Land und
- ▶ Höfgen mit seinen Sehenswürdigkeiten (z. B. Wassermühle, Wehrkirche) und seinem historischen Gasthaus.

Nr. 9: Untersuchung zur Notwendigkeit der Verbesserung der Verbindungsqualität

- ▶ zwischen Grimma und Borna und

- ▶ zwischen Frohburg und Eulatal (Prießnitz)

7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen

Angebotsmaßnahmen

Nr. 10: Verbesserung der Verknüpfung zwischen dem Grundnetz 1. Ordnung und dem Grundnetz 2. Ordnung

- ▶ Anpassung der Bustakte an den SPNV-Fahrplan bei weitgehend unveränderter Anzahl der Fahrten (Rahmenbedingungen und Rangfolge sind abzustimmen), insbesondere
 - ▶ in Bad Lausick (Achse Borna – Bad Lausick – Grimma),
 - ▶ in Borna (mehrere Achsen, vgl. Tabelle 14),
 - ▶ in Grimma (für Busse der Achse Leipzig-Probsteida – Köhra – Grimma – Großbothen),
 - ▶ in Machern (nach Verbesserung der Haltestellenlage),
 - ▶ in Markranstädt (Achse nach Kulkwitz),
 - ▶ in Naunhof (Achsen nach Ammelshain und Belgershain),
 - ▶ in Pegau (in Absprache mit dem ZVNL wegen möglicher Veränderungen des SPNV-Fahrplans).

Sofern der Vorrang des Schülerverkehrs einer Anpassung der Takte entgegensteht, wird der Landkreis auf eine entsprechend geänderte Stundenplanung hinwirken.

- ▶ Verdichtung der Busangebote (angepasst an den SPNV-Takt), um mehr Anschlüsse zu ermöglichen, insbesondere auf den Achsen
 - ▶ Borna – Bad Lausick – Grimma,
 - ▶ Frohburg Bhf. – Kohren-Sahlis,
 - ▶ Pegau – Groitzsch – Neukieritzsch und
 - ▶ Wurzen – Nischwitz – Thallwitz – Eilenburg

Nr. 11: Verbesserung der Verknüpfung zwischen dem Grundnetz und dem Ergänzungsnetz

- ▶ Einrichtung vertakteter Buslinien zu den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung in Kühren

Planungs- bzw. Untersuchungsaufgaben

Nr. 12 und 13: Untersuchung zur Einrichtung von Haltestellen (Abstimmung im Vorfeld mit den jeweiligen Gemeinden)

- ▶ Untersuchung zur Einrichtung einer Bushaltestelle mit Wendestelle am Bahnhof Oberholz als Verknüpfungspunkt 2. Ordnung (für Busse Richtung Fuchshain – Naunhof)
- ▶ Untersuchung zur Einrichtung einer Bushaltestelle am Bahnhof Kühren als Verknüpfungspunkt 2. Ordnung (für Busse Richtung Sachsendorf – Burkartshain)

7.1.3 Information und Service

Investitionsmaßnahmen

Nr. 14: Mobilitätszentrale

- ▶ Mit der Errichtung einer Mobilitätszentrale oder einer vergleichbaren Einrichtung in Borna sollen Kunden besser beraten und auch Fahrausweise des Nah- und Fernverkehrs verkauft werden. Als Standort ist der Bahnhof Borna zu bevorzugen.

Angebotsmaßnahmen

Nr. 15: Handliche Linienfahrpläne

- ▶ Ausgabe von Linienfahrplänen in Faltblattform (beim SPNV streckenbezogen, bereits bewährt)

Nr. 16: Fahrplanheft und Netzplan für den Landkreis

- ▶ Herausgabe eines Fahrplanheftes für den Landkreis anstelle zweier Fahrplanhefte (dafür Trennung vom Fahrplanheft der Stadt Leipzig), sowie eines übersichtlichen Liniennetzplanes für das gesamte Kreisgebiet anstelle zweier Teil-Netzpläne. Zusätzlich wird das Bediengebiet der THÜSAC im Fahrplanheft des Landkreises Altenburger Land veröffentlicht.
- ▶ Herausgabe eines Wochenend-Netzplanes für das Kreisgebiet für den Freizeitverkehr

Nr. 17: Einheitliche Gestaltung der Aushangfahrpläne

7.2 Maßnahmenplan und Umsetzungskonzept

Im Maßnahmenplan wird ein Maßnahmenkatalog aufgestellt, mit dem der ÖPNV im Landkreis Leipzig in den nächsten Jahren weiter entwickelt werden soll. Diese Maßnahmen werden im Umsetzungskonzept um das geplante Jahr der Umsetzung, der umzusetzenden Institution und um die entstehenden finanziellen Aufwendungen ergänzt.

Lfd. Nr.	Art	Maßnahme	Priorität	zeitliche Einordnung	Verantwortung	Finanzielle Aufwendungen für
1	A	Verbesserung der Bedienungsqualität, Umsetzung der Standards für das Grundnetz 2. Ordnung, für das Ergänzungsnetz und für die Stadtnetze	mittel	schrittweise bis 2013	Landkreis Leipzig	den Landkreis: unter Beachtung der finanziellen Mittel
2	A	neue Linie Dahlen – Schmannewitz – Falkenhain	hoch	zum Schuljahresbeginn 2010/2011	Landkreis Leipzig	den Landkreis: 50.000 €/Jahr
3	A	Flexible Bedienung zu verkehrsschwachen Zeiten	mittel	schrittweise je nach Planungsstand		den Landkreis: unter Beachtung der finanziellen Mittel
4	U	Untersuchung der ÖPNV-Bedienung auf den Relationen Leipzig – Wurzen, Borna – Neukieritzsch, Frohburg – Neukieritzsch und Grimma – Nauenhof in Hinblick auf konkurrierenden Parallelverkehr zwischen ÖSPV und SPNV	hoch	in Bearbeitung	MDV, ZVNL, Landkreis Leipzig, Verkehrsunternehmen	den Landkreis: kein Mehraufwand
5	U	Untersuchung zur Einführung von flexiblen Bedienformen ohne Fahrplanbindung in dünn besiedelten Teilräumen	niedrig		Landkreis Leipzig	
6	U	Überprüfung und ggf. Anpassung der Bedienungsangebote des ÖSPV bei Auffassung von SPNV-Haltepunkten	hoch	je nach Erfordernis	ZVNL	
7	U	Untersuchung zum Verkehr in/um Markkleeberg in Verbindung mit dem Bau des CTL	hoch	schrittweise	ZVNL, Landkreis Leipzig	
8	U	Untersuchungen zur Verbesserung der touristischen Erschließung mit dem ÖPNV am Wochenende bzw. in der Saison	mittel		Landkreis Leipzig	
9	U	Untersuchung zur Notwendigkeit der Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Grimma und Borna und zwischen Frohburg und Eulatal (Prießnitz)	niedrig		Landkreis Leipzig	
10	A	Optimierung von Anschlussbeziehungen: Verbesserung der Verknüpfung an den	hoch	schrittweise nach	Landkreis Leipzig	

Lfd. Nr.	Art	Maßnahme	Priorität	zeitliche Einordnung	Verantwortung	Finanzielle Aufwendungen für
		Verknüpfungspunkten 1. Ordnung zwischen Grundnetz 1. Ordnung (SPNV) und dem Grundnetz 2. Ordnung (aufgewertete Regionalbuslinien)		Planungsfortschritt		
11	A	Optimierung von Anschlussbeziehungen Verbesserung der Verknüpfung an den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung zwischen dem Grundnetz (1. und 2. Ordnung) und dem Ergänzungsnetz	mittel	schrittweise nach Planungsfortschritt	Landkreis Leipzig	
12	U	Untersuchung zur Einrichtung einer Bushaltestelle am Bhf. Oberholz	mittel		Kommune, ZVNL, Landkreis Leipzig	
13	U	Untersuchung zur Einrichtung einer Bushaltestelle am Bhf. Kühren	mittel		Kommune, ZVNL, Landkreis Leipzig	
14	I	Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Borna	hoch	mit Einführung des MDSB-Netzes	Eisenbahnverkehrs- unternehmen (EVU)	Eisenbahnverkehrs- unternehmen (EVU)
15	A	Handliche Linienfahrpläne	mittel	jährlich, ab 2010	MDV, Verkehrsunternehmen	MDV, Verkehrsunternehmen
16	A	Einheitliches Fahrplanheft und Liniennetzplan für den ganzen Landkreis	hoch	jährlich, ab 2010	MDV, Verkehrsunternehmen	MDV, Verkehrsunternehmen
17	A	Einheitliche Gestaltung der Aushangfahrpläne	mittel	jährlich, ab 2010	MDV, Verkehrsunternehmen	MDV, Verkehrsunternehmen

- A Angebotsmaßnahme
- I Investitionsmaßnahme
- U Untersuchungsaufgabe

Tabelle 19: Maßnahmenplan zum Angebotskonzept

8 Finanzierungskonzept ÖSPV

8.1 Rahmenbedingungen

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV erfolgt im Wesentlichen über die Fahrgelderlöse. Die Differenz, die sich aus den Kosten der Leistungserbringung und den Einnahmen ergibt, entspricht den Aufwendungen, die in Form von Zuschüssen bzw. Ausgleichszahlungen kompensiert wird.

Der ÖSPV wird demnach durch folgende Einnahmequellen finanziert:

- ▶ Fahrgelderlöse
- ▶ Einnahmen aus Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr
- ▶ Einnahmen nach §§ 148 ff. SGB IX (Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter)
- ▶ Erstattungen für Durchtarifizierungsverluste
- ▶ Betriebskostenzuschüsse des Landkreises an die Verkehrsunternehmen gemäß Verkehrsfinanzierungsverträgen
- ▶ Sonstige Erlöse (z. B. Werbeeinnahmen)

Für kreisgrenzenüberschreitende Linien existieren Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Landkreis Leipzig und den jeweiligen Landkreisen.

Wird davon ausgegangen, dass der Finanzrahmen des Landkreises konstant bleibt, lassen sich alle festgeschriebenen Maßnahmen nur innerhalb des bestehenden Finanzrahmens umsetzen.

8.2 Investitionen

Die nach dem jetzigen Planungsstand vorgesehenen Investitionen sind im Maßnahmenplan dargestellt.

Die geplante Investition betrifft die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Borna. Dafür ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig.

Investitionsmaßnahmen, die in der Finanzverantwortung des Landkreises liegen, sind nicht geplant.

8.3 Finanzierung der Verkehrsdurchführung

8.3.1 Entwicklung der Betriebskosten

Die Fahrplankilometerleistung im Landkreis wird in den nächsten Jahren weitestgehend konstant bleiben. Unter der Annahme der allgemeinen Kostenentwicklung werden die Kosten für die Abwicklung des ÖSPV insgesamt leicht ansteigen. Dies begründet sich im Wesentlichen mit der aktuell stattfindenden Entwicklung steigender Energiekosten und der allgemeinen jährlichen Teuerungsrate, die in diesem Zusammenhang v. a. auch die Verkehrsunternehmen betrifft.

8.3.2 Entwicklung der Einnahmen

Aus heutiger Sicht sind hinsichtlich der Entwicklung der Einnahmen folgende allgemeine Feststellungen zu treffen:

- ▶ In der Schülerbeförderung ist mit einer weitestgehenden Stabilisierung der Fahrschüler zu rechnen (siehe Kapitel 6.2.1).
- ▶ Im Landkreis Leipzig wird ein Bevölkerungsrückgang erwartet. Dieser gestaltet sich allerdings im Kreisgebiet heterogen. D. h. in einigen Gebieten wird ein leichter Anstieg der Bevölkerung erwartet, z. B. in den Gemeinden rund um Leipzig. In anderen Gemeinden nimmt die Bevölkerung ab. Damit ist an einigen Stellen ein Zuwachs an ÖPNV-Nachfrage und somit an Einnahmen zu erwarten, während anderswo mit Nachfrage- und Einnahmerückgängen zu rechnen ist (siehe Kapitel 6.2.2).

In der Gesamtbetrachtung wird mit Rückgängen der ÖPNV-Nachfrage gerechnet. Diese Rückgänge, welche sich auch in den Einnahmen widerspiegeln, können möglicherweise durch Angebotsverbesserungen sowie durch geeignete Maßnahmen im Bereich Marketing und Kundenservice aufgehoben werden.

8.3.3 Finanzierungsprognose

Unter den vorstehend getroffenen Annahmen zur möglichen Entwicklung der Kosten und Erlöse kann sich eine Betriebskostenunterdeckung bei der Durchführung des ÖPNV im Landkreis Leipzig ergeben.

Dem kann jedoch entgegengewirkt werden, indem Maßnahmen durchgeführt bzw. fortgesetzt werden, die zur Senkung des Defizits führen, das sind z. B.

- ▶ Maßnahmen, die zur Verbesserungen der Effektivität des ÖPNV beitragen
 - ▶ Hierzu gehören z. B. die Anwendung flexibler Bedienformen, die Vermeidung von Parallelverkehren von Straße und Schiene oder die Verringerung der Energiekosten durch den Einsatz von energieeffizienten Fahrzeugen.

- ▶ Durchführung von Angebotsverbesserungen
 - ▶ Die Angebotsverbesserungen haben zum Ziel, die Nachfrage und damit auch die Erlöse zu steigern, z. B. die Vertaktung des Angebotes, die Verknüpfung zwischen ÖSPV-Angeboten und dem SPNV oder die Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV.
- ▶ Verbesserung der Information und des Kundenservices sowie des Marketings
 - ▶ Diese Maßnahmen haben zum Ziel, neue Kunden zu gewinnen und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Damit verbunden ist wiederum die Steigerung der Fahrgastnachfrage und der Einnahmen. In diesem Nahverkehrsplan ist z. B. für Borna die Einrichtung einer Mobilitätszentrale sowie die Herausgabe von Fahrplänen im handlichen Format für den Stadtverkehr im Maßnahmeplan festgeschrieben.
 - ▶ Das Marketing dient der umfassenden und transparenten Information der Fahrgäste über die örtlichen ÖPNV-Angebote. Die Zuständigkeit für die Organisation von Werbung, Information und Service liegt beim MDV, den Verkehrsunternehmen und auch bei den Aufgabenträgern.
- ▶ Fahrpreise
 - ▶ Für das gesamte Gebiet des Landkreises Leipzig gelten seit Anfang 2004 die Tarife des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV). Die Koordinierung der Fahrpreisgestaltung und die Fortschreibung des MDV-Tarifes ist im Gesellschaftsvertrag des MDV nach § 9 (2) für die Verkehrsunternehmens-Gesellschafter und im § 9 (3) für die Aufgabenträger-Gesellschafter oder aller Landkreis-Gesellschafter geregelt.
- ▶ Erhöhung der Betriebskostenzuschüsse durch den Landkreis
 - ▶ Die Erhöhung des Zuschussbedarfes des Landkreises an die Verkehrsunternehmen ist im Kreishaushalt nicht geplant. Bei etwa gleich bleibenden Finanzmitteln würde das bedeuten, dass das Defizit durch die Reduzierung der Fahrplankilometer ausgeglichen werden müsste, was zum Rückgang der ÖPNV-Qualität führen würde.
- ▶ Wettbewerb
 - ▶ Der Landkreis selbst kann über die Durchführung von Ausschreibungen von Verkehrsleistungen im ÖPNV – und damit mittels Wettbewerb – ggf. den Zuschussbedarf senken. Dafür ist im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ein Linienbündelungskonzept (siehe Kapitel 3.11) erstellt worden. Im Rahmen dieses Konzeptes erfolgt der Nachweis, dass Kosteneinsparungen durch die gemeinsame Vergabe von Linien im Wettbewerb möglich sind.

Quellen

- /1/ Nahverkehrsplan Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) Fortschreibung, 2008 – 2013
- /2/ Nahverkehrsplan für den Muldentalkreis, 2006 – 2011
- /3/ Nahverkehrsplan für den Landkreis Leipziger Land, 2001 – 2005
- /4/ Fortschreibung der Nahverkehrsplanung unter Konsolidierungsgesichtspunkten beim Landkreis Leipziger Land, Leipzig, 11.03.2005 (nicht beschlossen)
- /5/ Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen 2003, Sächsisches Staatsministerium des Inneren
- /6/ Regionalplan Westsachsen 2008, in Kraft getreten mit der Bekanntmachung nach § 7 Abs. 4 SächsLPIG am 25.07.2008; Regionaler Planungsverband Westsachsen
- /7/ Pendlerstatistik nach Gemeinden; Bundesanstalt für Arbeit (Stand: 2007)
- /8/ 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020; Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz 2007
- /9/ Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Köln 6/2001
- /10/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.03.1961 (BGBl I 1961, 241), neu gefasst durch Bekanntmachung vom 08.08.1990 I 1690, zuletzt geändert durch Art. 27 Abs. 7 G vom 07.09. 2007 I 2246
- /11/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14.12.1995 (SächsGVBl.S.412,449;28.Dezember), Rechtsbereinigt mit Stand vom 26.06.2004
- /12/ Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO), vom 29. April 2009
- /13/ Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr vom 15. Oktober 1997
- /14/ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007
- /15/ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)), Geltung ab 01.03.1972, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986)

- /16/ Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über den Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen vom 27. August 1999
- /17/ Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr 1999, Stand: 24. Juni 1999
- /18/ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 05.09.2006
- /19/ MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (Auftraggeber): Potenzialanalysen für den Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH, PTV AG; Dresden, 11.03.2003
- /20/ MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (Auftraggeber): Erweiterung und Fortschreibung des integrierten Verkehrsmodells für den MDV, PTV AG; Dresden, 01.08.2005
- /21/ DB Regio AG (Auftraggeber): Modellierung von Tarifen in Verkehrsmodellen, PTV AG, Dresden, März 2007
- /22/ Gesetz begleitender Regelungen zum Doppelhaushalt 2009/2010 (Haushaltbegleitgesetz 2009/2010 – HBG 2009/2010); Internet: www.landtag.sachsen.de/de/parlamentsdokumente
- /23/ Satzung zur Schülerbeförderung und Kostenerstattung im Landkreis Leipziger Land (Schülerbeförderungssatzung), Version 14, in Kraft ab 30.05.2008
- /24/ Beschluss 2008/095-1 (I); Landkreis Leipzig; beschlossen am 10.12.2008
- /25/ Stadt Markkleeberg (Auftraggeber): ÖPNV-Konzept für die Stadt Markkleeberg; Endbericht; Institut für Energetik und Umwelt GmbH; Leipzig; 2004
- /26/ Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“ – SrV 2003, Endbericht, Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, September 2003
- /27/ Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig; beschlossen am 04.02.2009
- /28/ <http://www.neue-harth.de/nh/aufgaben/buslinie/>
- /29/ Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung, Version 2006, Verfahrensanleitung; Erstellt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung; ITP Intraplan Consult GmbH München und VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH; 2006
- /30/ <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen/WirtschaftAktuell/Preismonitor>

Anlagen

Anlage 3/1	Raumstruktur Landkreis Leipzig
Anlage 3/2	Bevölkerungsdichte im Landkreis Leipzig (Analysestand: 31.12.2007)
Anlage 3/3	SPNV im Landkreis Leipzig Kursbuchstrecken
Anlage 3/4	ÖSPV-Linien (Fahrplanperiode 08/2008 – 12/2008)
Anlage 3/5-1	Schülerverkehrsbeziehungen öffentlicher Grundschulen
Anlage 3/5-2	Schülerverkehrsbeziehungen öffentlicher Mittelschulen
Anlage 3/5-3	Schülerverkehrsbeziehungen öffentlicher Gymnasien
Anlage 3/5-4	Schülerverkehrsbeziehungen Schulen in freier Trägerschaft
Anlage 3/5-5	Schülerverkehrsbeziehungen Förderschulen
Anlage 3/5-6	Schülerverkehrsbeziehungen Berufsbildende Schulen
Anlage 3/6	Querschnittsbelastungen des SPNV (Analyse)
Anlage 3/7	Querschnittsbelastungen des ÖSPV (Analyse)
Anlage 3/8	Konzept zur Bildung von Linienbündeln
	Anlage 3/8-A 1 Linienübersicht
	Anlage 3/8-A 2.1 Linienzuschnitt Variante: 5 Bündel
	Anlage 3/8-A 2.2 Linienzuschnitt Variante: 7 Bündel
	Anlage 3/8-A 2.3 Linienzuschnitt Variante: 8 Bündel
Anlage 4/1	Relationen zur Bewertung der Verbindungsqualität
Anlage 4/2	Bevölkerung nach Ortsteilen (Analysestand: 31.12.2007)
Anlage 4/3	ÖPNV-Hauptachsen im Landkreis Leipzig
Anlage 5/1	Bewertung der Verbindungsqualität für ausgewählte Relationen
Anlage 5/2	Bewertung der Erschließungsqualität
Anlage 6/1	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Leipzig von 2007 bis 2015

Memo



An/To:

Landkreis Leipzig

Von/From:

PTV, IE

Datum/Date:

08.01.10

Zur Kenntnis/For attention

Vertraulich/Confidential

Rücksprache/Consultation

Zu erledigen bis/To do by:

Verzeichnis der Stellungnahmen

[1] Tourismusverein „Sächsisches Burgen- und Heidefeld“ e.V.	[23] Stadt Borna
[2] Stadt Nerchau	[24] Stadt Kohren-Sahlis
[3] Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH	[25] Stadt Markranstädt
[4] LRA Altenburger Land	[26] Stadt Frohburg
[5] Gemeinde Machern	[27] MDV
[6] Stadtverwaltung Geithain für Geithain und Narsdorf	[28] Stadt Leipzig
[7] Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH	[29] Regionaler Planungsverband Westsachsen
[8] Gemeinde Kitzen	[30] Stadtverwaltung Pegau
[9] THÜSAC	[31] Stadt Groitzsch
[10] Gemeinde Otterwisch	[32] Gemeinde Deutzen
[11] Markleeberg	[33] Gemeinde Großpösna
[12] Stadtverwaltung Naunhof	[34] Stadt Grimma
[13] Stadt Regis-Breitungen	[35] Landratsamt Mittelsachsen
[14] Stadtverwaltung Wurzen	[36] Stadt Zwenkau
[15] Landesdirektion Leipzig	[37] IHK
[16] Stadt Kitzscher	[38] Gemeindeverwaltung Thallwitz
[17] Gemeinde Narsdorf	[39] LVB
[18] OVH	[40] Stadt Colditz
[19] Gemeinde Hohburg / Schulzweckverband Hohburg - Falkenhain	[41] Runge Reisen (GbR VU MTL)
[20] Stadt Bad Lausick	[42] Stadtverwaltung Brandis
[21] CDU-Fraktion	[43] PVM
[22] Bus- und Reiseunternehmen Alberto Ludwig	

Memo



Nahverkehrsplan Landkreis Leipzig Anmerkungen Anhörungs-/Beteiligungsverfahren

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
[1]	Tourismusverein „Sächsisches Burgen- und HeideLand“ e.V. vom 14.10.2009, Frau Sparrer	
1	keine Bedenken in Bezug auf den Nahverkehrsplan	
[2]	Stadt Nerchau vom 15.10.2009, Herr Voigt	
1	keine Anmerkungen	
[3]	Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt mbH vom 23.10.2009, Frau Pretzsch	
1	Anlage 3/8 – A1 (Linienbündelung): Betreiber der Linie 131 LVB und PNVG, Die Linie 131 ist eine Gemeinschaftsline der Unternehmen LVB und PNVG.	Tabellenkopf ändern in: Inhaber der Liniengenehmigung, sonst keine Änderungen
[4]	LRA Altenburger Land vom 27.10.2009, Frau Meister	
1	Finanzierung Zwischen dem LK Altenburger Land und dem LK Leipziger Land besteht seit dem 05.02.1997 unterschrieben von beiden Landräten eine Finanzierungsvereinbarung zur Absicherung des öffentlichen Personennahverkehrs in beiden LK. Die Finanzierungsvereinbarung hat zum Inhalt, dass für die Linien 251, 254, 264, 412 und 414 (Linien 253 und 263 werden nicht mehr betrieben) die Finanzhilfen zur Deckung des Betriebskostendefizits nach dem Territorialprinzip der entsprechenden Leistungsanteile jeder Linie im jeweiligen LK bereitgestellt werden. Da dies weiterhin für die Aufrechterhaltung und Absicherung des länderübergreifenden ÖPNV erforderlich ist, bitten wir, im NVP diese Finanzierungsvereinbarung zu erwähnen. Eventuelle Leistungseinkürzungen, Fahrtenänderungen, Verdichtungen der Fahrtenfolgen, ... können auf diesen Linien nur im gegenseitigen Einvernehmen erfolgen. Im vorliegenden NVP ist der Leistungsanteil der vorstehend genannten Linien in Höhe von ca. 365,0 TFPkm nicht erwähnt. Die Aufnahme des länderübergreifenden ÖPNV auf der Grundlage der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung sollte in den NVP des LK Leipzig aufgenommen werden, da hiervon der Fortbestand des	Es wird eine allgemeine Formulierung unter Gliederungspunkt 8.1 eingefügt. Einzelvertraglichen Regelungen werden im NVP nicht erwähnt. Textergänzung: „Für kreisgrenzenüberschreitende Linien existieren Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Landkreis Leipzig und den jeweiligen Landkreisen.“

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
	länderübergreifenden ÖPNV abhängig ist. Im NVP des LK Altenburger Land 2. Fortschreibung gültig von 2007-2011 wurde in mehreren Abschnitten auf diese Besonderheit hingewiesen und vom Kreistag gebilligt.	
[5] Gemeinde Machern vom 28.10.2009, Herr Lange		
1	<p>Kapitel 2.1 bestehendes Angebot SPNV, S. 13:</p> <p>Bessere Verknüpfung des SPNV zwischen der S 11 und der RB 50 bzw. RB 506: Zwar ist Machern durch die im Studententakt verkehrende Linie S 11 nach Wurzen von Leipzig Hbf gut zu erreichen, insoweit trifft die Aussage des ausreichenden SPNV Angebotes zu. Größere Probleme bestehen jedoch immer noch für Reisende bzw. Berufspendler aus bzw. in Richtung Dresden sowie Döbeln, Grimma. Reisende aus und in Richtung Dresden sind gezwungen in Wurzen vom RE auf die S Bahn umzusteigen (jeweils Wartezeit von ca. 45 Minuten).</p> <p>Auch in Borsdorf besteht keine adäquate Umsteigemöglichkeit, so dass immer der kostenintensivere Umweg über Leipzig Hbf gewählt werden muss. Ebenso mangelhaft ist der Anschluss an die Regionalzüge der Relation Meißen-Döbeln-Grimma-Leipzig (KBS 506) in Borsdorf. Dort fährt die S-Bahn nach Wurzen gerade aus, wenn der Regionalzug einfährt. Für Reisende und Pendler ist dies in beiden Relationen mit einer Wartezeit von ca. einer Stunde in Borsdorf verbunden. Gerade für den Touristenverkehr an den Wochenenden ist dies ein gravierender Nachteil.</p>	<p>In Kapitel 2 werden die bereits vorliegenden NVP reflektiert. Die Verknüpfung zwischen SPNV-Angeboten liegt in der Verantwortung des ZVNL und wird im NVP des ZVNL untersucht.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
2	<p>Kapitel 4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV - Anbindung bedeutsamer Erholungsgebiete und Tourismusstandorte, S. 47 und 6.2.3 Überregionale Verknüpfung der S-Bahn nach Fertigstellung CTL, S. 77:</p> <p>Hier wäre zur Förderung der touristischen Infrastruktur, die auch Zielvorgabe des NVP ist, und der Zeitersparnis der Berufspendler eine bessere Vertaktung der Linien zumindest nach Fertigstellung des CTL anzustreben. Bereits heute ließe sich zumindest die Verkehrsverbindung in Richtung Wurzen dadurch verbessern, indem die S-Bahn die entsprechenden Anschlusszüge der KBS 506 abwartet. Dies ließe sich auch leicht technisch umsetzen, da sich dadurch die Wendezeit der S-Bahnzüge in Wurzen (derzeit ca. 30 Min.) um wenige Minuten verkürzt und in diesem Zeitkorridor keine Fernverkehrszüge behindert werden. (die Überholung durch die RE 50 und den ICE erfolgt während der verbleibenden Wendezeit in Wurzen)</p>	<p>siehe dazu auch lfd. Nr. 1</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
3	<p>Kapitel 5.4.2. Verknüpfung SPNV - Bus in Machern, S. 72 und Kapitel 7.2.1. Neuordnung der Bushaltestellen im Bereich des S -Bahn Haltepunktes Machern, S. 81:</p> <p>Die Gemeinde Machern begrüßt die beabsichtigte Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger Bahn und Bus. Die Straßenverkehrsrechtliche Machbarkeit sollte jedoch genauer überprüft werden.</p>	<p>Anmerkung ist richtig, allerdings nicht mehr im Rahmen des Nahverkehrsplanes, sondern im nächsten Schritt des Landratsamtes.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
4	<p>4.7. Umweltstandards, S. 60:</p> <p>Hinsichtlich der Umweltstandards an Omnibusse werden konkrete Anforderungen im Nahverkehrsplan formuliert, nicht jedoch bezüglich der eingesetzten Schienenfahrzeuge. Mit der Beauftragung der Durchführung des S-Bahnverkehrs durch die Mitteldeutsche Regionalbahn, wird zukünftig die bisher durch die DB-Regio mit Elektrolokomotiven und 2-3 Doppelstockwagen erbrachten Leistungen zukünftig mit Dieseltriebwagen RS1 erbracht. Um die gleiche Transportkapazität zu erreichen sind deshalb bis zu vier Dieseltriebwagen pro Fahrt erforderlich. Hinsichtlich des Schadstoffausstoßes ist dies ein Rückschritt und stellt gegenüber den Busunternehmen eine eindeutige Bevorteilung dar, die ihre Flotten umrüsten sollen.</p>	<p>Für die Schienenfahrzeuge ist der ZVNL verantwortlich, daher keine Behandlung im Nahverkehrsplan des Landkreises.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
<p>[6] Stadtverwaltung Geithain für Geithain und Narsdorf vom 29.10.2009, Frau Heinig</p>		
1	<p>3.3.4 Schüler und Schulstandorte, S. 29:</p> <p>Die Gemeinschaftsschule Geithain ist eine Mittelschule mit besonderem pädagogischen Profil; sie „ersetzt“ nicht die bisherige Mittelschule und auch nicht das zwischenzeitlich ausgelaufene staatliche Gymnasium.</p>	<p>Textänderung S. 29, letzter Absatz: „In der Mittelschule Geithain wird ein besonderes pädagogisches Profil – Gemeinschaftsschule – angeboten.“</p> <p>Änderung Abbildung 3: Gemeinschaftsschule wird entfernt und den Mittelschulen zugeordnet.</p>
2	<p>3.5.1 Nachfrage Schülerverkehr, S. 36:</p> <p>siehe Pkt. 1</p>	<p>Abbildung 5 wird geändert siehe lfd. Nr. 1</p> <p>Text auf S. 36, 2. Absatz anpassen:</p> <p>Zu den <u>21</u> Mittelschulen des Landkreises (ohne die auslaufende Mittelschule Geithain, die als Teil der neuen Gemeinschaftsschule erfasst wurde) kommen insgesamt <u>53,8 %</u> aller Schülerinnen und Schüler als Fahrschüler.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
3	<p>4.4 Vernetzung der Verkehrsträger, S. 55: Verknüpfungspunkt Bahn/Bus Narsdorf wird nicht mehr erwähnt, obwohl auf Seite 43 unter Punkt 3.8 als SPNV-Punkt ausgewiesen.</p>	<p>Da in Narsdorf keine Buslinien des Grundnetzes 2. Ordnung oder des Ergänzungsnetzes verkehren, ist der dortige Verknüpfungspunkt auch nicht einer der beiden ersten Ordnungen zugeordnet worden (auf S. 55). Auf Seite 43 wurde dagegen der alte NVP des Kreises Leipziger Land dargestellt, in dem alle SPNV-Halte als Verknüpfung bezeichnet worden waren. Fazit: keine Änderungen</p>
4	<p>4.7 Umweltstandards, S. 60: Aus Sicherheitsgründen sollten Busse, die deutlich älter als 15 Jahre sind, nicht mehr für den ÖPNV eingesetzt werden.</p>	<p>Die Frage der Fahrzeugsicherheit wird durch den TÜV überprüft. So lange dieser die Sicherheit der Fahrzeuge bestätigt, können sie nicht vom Aufgabenträger ausgeschlossen werden. Fazit: keine Änderungen</p>
5	<p>5.4.1 Räumliche Verknüpfung, S. 69: An der Verknüpfungsstelle Geithain ist bis 2007 das gesamte Bahnhofsumfeld neu gestaltet worden; Parkplätze und Bike and Ride Parkplätze sind entstanden; Wann wurde die Erhebung in Geithain gemacht und auf welcher Grundlage wurde ein Fehlen von Stellflächen ermittelt?</p>	<p>Die Potenzialanalyse Zubringerverkehr mit Fahrrad (B+R) und Pkw (P+R) im Nahverkehrsraum Leipzig definierte 2003 die Zahl der empfohlenen Stellplätze für P+R (50) bzw. für B+R (90). Die tatsächlich gebaute Anzahl lag jedoch etwas niedriger (48 P+R bzw. 60 B+R). Da der P+R-Platz inzwischen jedoch stärker belegt wird als 2003 prognostiziert wurde (auch im Umfeld parken die Fahrzeuge), bleibt nach Auskunft des ZVNL ein Defizit von 10 P+R-Plätzen. Fazit: Keine Änderungen</p>
6	<p>Anlage 4/2: Die amtliche Einwohnerzahl von Geithain betrug zum 31.12.2007 6.101 und von Narsdorf 1.846 – lt. Statist. Landesamt Kamenz.</p>	<p>Die Einwohnerdaten nach Ortsteilen aus Anlage 4/2 stammen aus Zuarbeiten der jeweiligen Einwohnermeldeämter. Für Geithain und Narsdorf wurde von den Ämtern der Einwohnerstand zum 31.12.2007 angegeben. Vom Landesamt Kamenz werden keine ortsteilbezogenen Daten herausgegeben. Fazit: keine Änderungen</p>

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
7	<p>Anlage 3/5 -3: Der Hinweis in der Legende auf die Gemeinschaftsschule Geithain ist nicht korrekt, da die Gemeinschaftsschule bereits auf Seite 19 dieser Anlage betrachtet wurde.</p>	<p>Dieser doppelten Zuordnung lag die Annahme zu Grunde, dass die Gemeinschaftsschule sowohl die Rolle der Mittelschule als auch die des Gymnasiums übernommen hat. Nach der Anmerkung 6.1 wird die Formulierung geändert, so dass die Gemeinschaftsschule nur den Mittelschulen zugeordnet wird.</p> <p>Fazit: Änderung Anlage 3/5-3 , Nr. 9 Anmerkung Klammer streichen, Änderung: 3/5-3 hinter Geithain „auslaufendes Gymnasium“ und Gemeinschaftsschule streichen, Anlage 3/5-2, hinter Nr. 9 Anmerkung in Klammer streichen</p>
8	<p>Anlage 3/5-4 oder Inter: In einer der beiden Übersichten sollte das Internationale Wirtschaftsgymnasium Geithain (IWG) aufgenommen werden.</p>	<p>Für die 4 Fahr Schüler des IWG (Schuljahr 2008/09) lagen keine Angaben zur den Herkunftsorten vor. Änderung: In Anlage 3/5-6 Schulstandort ergänzen (ohne Fahr Schüler).</p>
<p>[7] Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH vom 29.10.2009, Herr Strehlau</p>		
1	<p>Anlage 3/4: Bitte ergänzen bzw. ändern Sie folgende Linien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 628 Geithain – Rochlitz – Geringwalde – Waldheim (RBM), • 629 Geithain – Rochlitz – Penig – Glauchau (RBM) • 666 Rochlitz – Schwarzbach – Colditz (RBM) <p>(es handelt sich um kreisgrenzenüberschreitende Regionalbuslinien zwischen dem Landkreis Mittelsachsen und dem Landkreis Leipzig)</p>	<p>Werden geändert bzw. ergänzt.</p>
<p>[8] Gemeinde Kitzen vom 28.10.2009, Herr Körner</p>		
	<p>keine Anmerkungen</p>	

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
[9] THÜSAC vom 30.10.2009, Herr Hübscher		
1	<p>2.2 Nahverkehrsplan Leipziger Land, S.17: Formulierung zur Nichterfüllung trifft nicht zu (handlicher Linienfahrplan Stadtverkehr Borna, Aushangfahrplan). Seit Bestehen des SV Borna wird ein handliches gesondertes Fahrplanheft (18cm x 11,5 cm, 11 Seiten, Netzplan, Linien A und B) ausgegeben. Aushangfahrpläne orientieren sich an den Abstimmungen im MDV (Auf welchen Vergleich wurde sich bezogen?).</p>	<p>Textanpassung S. 17:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Erstellung handlicher Linienfahrpläne (insbesondere für den Stadtverkehr Borna) <p>Textanpassung im Angebotskonzept und im Maßnahmeplan Nr. 21:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Handliche Linienfahrpläne (insbesondere für den Stadtverkehr Borna) <p>Keine weiteren Änderungen, weil einheitliche Form noch nicht überall präsent.</p>
2	<p>3. Bestandsaufnahme Berücksichtigung der Länder übergreifenden Thüringer Linien. Anteile im Landkreis Leipzig werden vom LK L finanziert und sind Bestandteil des Verkehrsvertrages (251, 254, 264, 412, 414 mit ca. 361 TFPkm/a).</p>	<p>siehe dazu Stellungnahme LRA Altenburger Land [4] lfd. Nr. 1</p>
3	<p>3.2 Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen, S. 23 Verbindungssachse Leipzig – Zwickau: Ist die Einbindung von Borna und Froburg für diese Achse nach Zwickau zweckmäßig und richtig?</p>	<p>Quelle der Verbindungsachsen ist der Regionalplan Westsachsen Fazit: keine Änderungen</p>
4	<p>3.4.1 Verkehrsunternehmen, S. 31: Schreibweise THÜSAC korrigieren, auch im Weiteren.</p>	<p>Wird geändert.</p>
5	<p>3.4.4 Straßengebundener ÖPNV im Stadtverkehr, S. 33: Die Linie B in Borna verkehrt nicht im 40 Minuten-Takt, sondern Mo-Fr zwischen 5.00 und 19.00 Uhr in einem 30 Minuten-Takt, je nach Zeitlage leicht versetzt auf Grund von Anschlüssen zur Bahn.</p>	<p>Textänderung: Die Linie B verkehrt Montag – Freitag zwischen 05.00 und 19:00 Uhr in einem 30-Minuten-Takt, je nach Zeitlage leicht versetzt auf Grund von Anschlüssen zur Bahn., in der Hauptverkehrszeit am Nachmittag im 40-Minuten-Takt. ...Stundentakt.</p>
6	<p>3.8 Verknüpfungsstellen, S. 42: Bushaltestelle und Busbedienung Frohburg Bahnhof: Aussage ist nicht korrekt. Linie 265 bedient Frohburg, Bf.</p>	<p>Wie auf S. 42 erwähnt, gibt es zwar in Frohburg eine Haltestelle, die nach dem Bahnhof benannt ist und z. B. von Linie 265 angefahren wird. Die meisten Busse halten aber nur am Abzweig zum Bahnhof, dieses Problem wird auf S. 69 noch etwas deutlicher. Änderung: Frohburg getrennt beschreiben und im Absatz darüber nur von drei Verknüpfungsstellen ohne Bushaltestelle sprechen (vgl. auch Stellungnahme [39], Nr. 7). Weitere Folge: Auf S. 43 muss in der Tabelle bei Frohburg die Linie 265 erwähnt werden.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
7	<p>3.8 Verknüpfungstellen, S. 43: Tabelle 4: Kohären Sahlis Linie 264 fehlt</p>	<p>wird ergänzt</p>
8	<p>3.11. Linienbündelungskonzept auch 8.3.3. Finanzierungsprognose, S. 46/90: Nach demzeitigem Stand der Formulierung ist die vorgesehene Ausschreibung als alleinige Maßnahme gesetzt. Es ist zu empfehlen, alle Optionen nach EU Verordnung offen zu halten. Gegebenfalls den Vorzug bestimmen oder eine Empfehlung als Ergebnis aus der Linienbündelungsuntersuchung geben. Des Weiteren sind bestehende Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit mit dem Landkreis Altenburger Land zu berücksichtigen. Nur eine Möglichkeit der Leistungsvergabe zu avisieren ist nicht zweckmäßig und im gegebenen auch nicht Ziel führend. Die formulierte Absicht der Neuvergabe und die Ausschreibung in Linienbündeln schließt die weitere Option der möglichen Direktvergabe aus. Zu beachten ist, dass für den Landkreis Altenburger Land die Weichen in Richtung Direktvergabe gestellt wurden. Bis 2013 vorgesehene Investitionen der VUs sind dadurch in Frage zu stellen. Die Nichtbeachtung der Länder übergreifenden Linien ist zu heilen.</p>	<p>Es ist nicht die Absicht des Landkreises, bereits im Nahverkehrsplan festzulegen, dass Verkehrsleistungen für 2013 in Linienbündeln ausgeschrieben werden. Vielmehr soll im Rahmen des NVP untersucht werden, was eine Linienbündelung im Ergebnis bedeutet. Die Entscheidung ob ausgeschrieben werden soll oder nicht, wird nicht mit dem NVP getroffen.</p> <p>Änderung in Kapitel 3.11 – 1. Absatz „2013 endet die Laufzeit der Linienkonzessionen im Landkreis Leipzig. Um eine Entscheidung über die künftige Vergabe der Leistungen treffen zu können, wird im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ein Linienbündelungskonzept erarbeitet. Mit diesem Konzept will der Landkreis die Möglichkeiten v. a. auch in finanzieller Sicht eruieren, die durch Linienbündelung erreicht werden können.“</p>
9	<p>3.11. Linienbündelungskonzept und Anlage 3/8: Ein- bzw. ausbrechende Linien (251, 254, 264, 412, 414 mit 361 TFP/km/a) sind beim NVP und der Linienbündelung zu berücksichtigen. Bei der Linienbündelung zu berücksichtigende Linien sind mind. die Linien, die einen größeren und stark verknüpften Leistungsumfang im LK Leipzig beinhalten. Die Linien 254 und 264 mit einem großen Anteil von Fahrten nur im LK L sind darunter zu benennen. Es bestehen Länder bzw. LK übergreifende Synergieeffekte.</p>	<p>Die Berücksichtigung der Linien im Bündelungskonzept wurde mit dem Landkreis Leipzig abgestimmt. Es werden die genannten Linien nicht mit gebündelt, da die Konzessionen durch das Thüringer Landesverwaltungsamt vergeben werden und diese Linien auch Konzessionslaufzeiten haben, die sich von den Linien (bis 31.12.2013), die ausschließlich den LK Leipzig betreffen, unterscheiden.</p> <p>Fazit: Im Text der Anlage 3/8 wird auf diese Besonderheit verwiesen. In die Bündelung gehen diese Linien aber nicht ein. Textergänzung in der Anlage 3/8, unter 1.3.2, 2. Absatz: „Linien, deren Konzessionen nicht durch die Landesdirektion Leipzig vergeben werden, wurden nicht in die Linienbündelung einbezogen.“</p>
10	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis, S. 49: Verkehrsanlagen und Fahrzeuge: Die Zielstellung/Vorgabe für den Einsatz eines RBL-Systems fehlt. Ist ein Qualitätsanspruch zur Fahrgastinformation und Anschlussicherung. Mit der Fördermittelbereitstellung des Landes Sachsen und des Zweckverbandes wurden bereits die Ausgangsbedingungen für den Einsatz und Betrieb bestätigt und gesetzt. In unserem Unternehmen</p>	<p>Wird unter 4.1 im Punkt 22 ergänzt. Textergänzung: „Die Fahrzeugbeschaffung <u>und die Einführung</u> Rechnergestützter Betriebsleitsysteme erfolgt nach wirtschaftlichen, umweltschonenden und behindertengerechten Kriterien.“</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
11	<p>wird dem entsprechend ein RBL umgesetzt, dass die unternehmensinterne Anschlussicherung beinhaltet und auch die Vorbereitungen zur Unternehmens übergreifenden Anschlussicherung.</p> <p>5.2 Bewertung der Erschließungsqualität, S. 65: Nicht-Erschließung Teilgebiete Borna (West, Nordwest): Kann u. E. nicht bestätigt werden (siehe Stadtliniennetzplan). West durch Linie B bedient. Nordwest kein Wohngebiet.</p>	<p>Die Kontrolle der Erschließungsqualität erfolgte anhand des MDV-Modells in VISUM (siehe dazu auch Anlage 5/2). Unter der Vorgabe, dass in Zentren die Einzugsradien von ÖSPV-Haltestellen 400 m und der Bahnhöfe 600 m betragen, ergibt sich, dass ein kleines Teilgebiet im Westen Bornas süd. Teil der „Görnitzer Straße“, süd. Teil „An der Halde“ und auch Kleingärten) nicht im Einzugsbereich der bestehenden Haltestellen liegt.</p> <p>Nordwest ist kein Wohngebiet (Kleingärten)</p> <p>Fazit: Nordwest wird entfernt. Da es sich beim westlichen Teilgebiet nicht um den gesamten westl. Teil handelt, wird Borna-West ebenfalls entfernt.</p> <p>siehe Stellungnahme LVB [39] Nr. 18</p>
12.1	<p>5.3 Bewertung der Bedienungsqualität, S. 66: Für Borna-Kitzscher und Borna-Regis Breitungen besteht Vertaktung mit Abweichungen in den Schulzeitlagen bzw. bei zu beachtenden Anschlüssen. Für Borna-Thräna besteht gleichfalls Takt, versetzt für Anschlüsse in Altenburg und Borna. Borna-Kitzscher siehe Fahrpläne Linien 276 und 277. Linien ergänzen sich gegenseitig (IST 16 Mo-Fr Fahrten je Richtung, ohne nur Schulfahrten). Borna-Regis siehe Fahrplan Linie 258 (IST 13 Mo-Fr Fahrten je Richtung, ohne nur Schulfahrten). Borna-Thräna siehe Fahrplan Linie 251 (ein-/ausbrechende Linie ABG-BNA mit dem IST von 11 Mo-Fr Fahrten je Richtung, ohne nur Schulfahrten).</p>	<p>Ein-/ausbrechende Linien sind Ergänzungsnetz zugeordnet (siehe Anlage 4/3)</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
12.2	<p>Ein-/ausbrechende Linien im NVP fehlen bzw. nicht beachtet.</p>	<p>Die Erarbeitung eines Linienkonzeptes als Grundlage für die Bestimmung des Leistungsumfanges ist nicht Bestandteil des NVP.</p> <p>Im Maßnahmeplan unter lfd. Nr. 1 ist die Umsetzung unter Beachtung der finanziellen Mittel bereits aufgeführt.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
13	<p>Zweckmäßig ist das ausgewiesene bzw. als Ziel angegebene Anforderungsprofil mit konkretem Leistungsumfang zu beziffern und ggf. dem Ist gegenüberzustellen. Bedienungsstandard und Finanzbedarf stehen im unmittelbaren Zusammenhang. Dem entsprechend ist dargestellter und anzustrebender Bedienungsstandard gegenüber dem Finanzbedarf und den Finanzierungsmöglichkeiten zu bewerten (mind. unter 8.). Anforderungsprofil erscheint gegenüber der Finanzbereitstellung und dem real bestehendem bzw. dem sich eventuell entwickelnden Ertragspotential überzogen.</p>	

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
14.1	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, S. 79:</p> <p>Ist die Vorgabe zum Takt und Bedienzeiten unter Nr. 1 realistisch? – speziell das Teilstück Borna-Bad Lausick. Ein zusätzliches Fahrtenpaar auf dem Teilstück Borna-Bad Lausick entspricht ca. 9 TFplkm/a, bei mindestens noch 8 zusätzlich notwendigen Fahrten ca. 36 TFplkm/a.</p>	<p>Feststellung ist richtig, siehe auch lfd. Nr. 13</p> <p>Die Umsetzung erfolgt nach <u>Maßnahmeplan lfd. Nr. 1.</u></p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
14.2	<p>zu Nr. 3 (flexible Bedienung) Die Zweckmäßigkeit trifft nicht grundsätzlich zu. Fallbezogene Bewertung erforderlich.</p>	<p>Textergänzung:</p> <p>Nr. 3: Flexible Bedienung in verkehrsschwachen Zeiten: Der Einsatz flexibler ...halten zu können. <u>Dazu sind fallbezogene Bewertungen erforderlich.</u></p>
15	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungstellen, S. 81, Nr. 14:</p> <p>Anpassung der Bustakte an den SPNV im Rahmen der bisherigen Fahrtangebote und der notwendigen Umlaufzeiten nicht generell realisierbar. Rangfolge bzw. Ausnahmen für diese Fälle sind abzustimmen. Finanzrahmen, Unterrichtszeiten, Umlaufzeiten, mehrere Verknüpfungspunkte in der Wegeführung einer Fahrt, z. B. Borna-BL-Grimma beinhalten mind. 3 Verknüpfungspunkte und Borna-Regis Breitingen-Lucka 2 Verknüpfungspunkte.</p>	<p>Textergänzung: Anpassung der Bustakte an den SPNV-Fahrplan bei weitgehend unveränderter Anzahl der Fahrten (<u>Rahmenbedingungen und Rangfolge sind abzustimmen</u>), insbesondere ...</p>
16	<p>7.1.3 Information und Service, 8.3.3 Finanzierungsprognose, S. 82 Nr. 21, S. 90:</p> <p>Handliche Linienfahrpläne: Für die Stadt Borna besteht dies (kleines Heft mit Linie A und B). Für die Region nicht generell zweckmäßig.</p> <p>Bei Bahnfaltblättern ist die sehr kleine Schrift zu bemängeln. Es entstehen Mehrkosten. Bedarfsumfang je Linie stark unterschiedlich und gemessen an der Bahn wesentlich geringer. Aufwand-Nutzenverhältnis ist in keiner Weise mit dem der Bahn vergleichbar. Auf Grund der Linienstruktur sind Faltblätter je Linie nicht zweckmäßig. Wenn, dann eher differenzierte Teilheftausgabe unter der Aufgabe der Ausgabe eines Landkreishettes bedenken. Verteilung/Ausgabe nur unvorteilhaft auf dem Bus lösbar (Busse bedienen nicht nur eine Linie). Im Weiteren wäre Bedarfsrückgang bei den Fahrplanheften (relativ geringer Auflagenbedarf besteht bereits jetzt, trotz kostenloser Ausgabe) verbunden.</p>	<p>siehe dazu auch Stellungnahme lfd. Nr. 1</p> <p>Fazit: keine weiteren Textänderungen notwendig</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
17	<p>7.1.3 Information und Service, S. 82, Nr. 22: Mit der Herausgabe des Fahrplanheftes LK Altenburger Land wird ein Teilgebiet des LK Leipzig zusätzlich zu den Leipziger Heften veröffentlicht (Bediengebiet THÜSAC). Sollte zumindest erwähnt werden.</p>	<p>Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan Textänderung: „Herausgabe eines Fahrplanheftes für den Landkreis anstelle zweier Fahrplanhefte (dafür Trennung vom Fahrplanheft der Stadt Leipzig), sowie eines übersichtlichen Liniennetzplanes für das gesamte Kreisgebiet anstelle zweier Teil-Netzpläne als Beilage zum jeweiligen Fahrplanheft.“ Zusätzlich wird das Bediengebiet der THUSAC im Fahrplanheft des Landkreises Altenburger Land veröffentlicht.“</p>
18	<p>7.1.3 Information und Service, S. 83, Nr. 22: Einen Wochenend-Netzplan zu erstellen/auszugeben ist für die Region nicht zweckmäßig bzw. würde im Wesentlichen nur die Bahnangebote betreffen. Im ÖSPV (Region) bestehen nur wenige Wochenendangebote. Ein Wochenend-Netzplan wäre u. E. nur bei einer wesentlichen Angebotserweiterung (ÖSPV) an Wochenenden sinnvoll.</p>	<p>Im LK Leipzig gibt es Fahrtangebote am Wochenende. Fazit: keine Änderungen</p>
19	<p>7.1.3 Information und Service, S. 83 Nr. 23: Vereinheitlichung (Aushangfahrpläne) wird nicht näher definiert. Bei einer Definition ist auch den regionalen Bedingungen gerecht zu werden. Ein Vergleich mit Halle und Leipzig ist nicht zweckmäßig. Veränderung z.B. analog Leipzig Stadt erfordert Mehrkosten (u. a. größerer Platzbedarf für die Aushänge). Eignung durch die Netzstruktur speziell durch die koordinierten Schülerfahrten nicht gegeben. Fahrplantabellenaufbau ist einheitlich und im MDV abgestimmt.</p>	<p>Die Vereinheitlichung ist mit dem Aufgabenträger, dem MDV und den Verkehrsunternehmen abzustimmen. Keine Festlegungen dazu im NVP. Fazit: keine Änderungen</p>
20	<p>7.2 Maßnahmenplan, Tabelle 19, S. 87 Lfd. Nr. 21: Siehe Hinweis/Bemerkung, Punkt 7.1.3. Seite 82, Nr. 21</p>	<p>siehe lfd. Nr. 16</p>
21	<p>7.2 Maßnahmenplan, Tabelle 19, S. 87 Lfd. Nr. 22: Siehe Hinweis/Bemerkung, Punkt 7.1.3. Seite 82, Nr. 21 und 22</p>	<p>siehe lfd. Nr. 18</p>
22	<p>7.2 Maßnahmenplan, Tabelle 19, S. 87 Lfd. Nr. 23: Siehe Hinweis/Bemerkung, Punkt 7.1.3. Seite 82, Nr. 21</p>	<p>siehe lfd. Nr. 19</p>
23	<p>8.1 Rahmenbedingungen, 8.3 Finanzierung der Verkehrsdurchführung, S. 88, 89: Zweckmäßig ist das ausgewiesene bzw. als Ziel angegebene Anforderungsprofil mit konkretem Leistungsumfang zu beziffern und gegebenenfalls dem Ist gegenüberzustellen. Die Erstellung einer Planungsübersicht zur Leistung und Finanzierung über die Laufzeit des NVP</p>	<p>siehe lfd. Nr. 13 Fazit: Keine Änderung</p>

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
24	<p>ist zu empfehlen. Im NVP LK Altenburger Land wird dies praktiziert. Die Summe der Eckwerte der Verkehrsfinanzierungsverträge könnte eine Grundlage sein. Bedienungsstandard und Finanzbedarf stehen im unmittelbaren Zusammenhang. Dem entsprechend ist dargestellter und anzustrebender Bedienungsstandard gegenüber dem Finanzbedarf und den Finanzierungsmöglichkeiten zu bewerten, zumindest eine Leistungsangebotsseinschätzung zum dargestellten Anforderungsprofil zu geben. Anforderungsprofil erscheint gegenüber der Finanzbereitstellung und dem real bestehendem bzw. dem sich eventuell entwickelnden Ertragspotential überzogen.</p> <p>Anlage 3/8, darunter 8, S. 28.:</p> <p>Die aufgezeigte Linienbündelbildung liefert aus ihrer Herangehensweise nur ein stark abstraktes Ergebnis und ein grundsätzliches Indiz über die Effektivität des derzeitigen Betreiberetzes und der gebildeten Bündel. Über die Effektivität der einzelnen Betreiberetze erfolgt keine Aussage. Ergebnis zeigt dem entsprechend nur eine angenäherte durchschnittliche Grundaussage über das Gesamtnetz.</p> <p>Weitere zu betrachtende Einflussfaktoren wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nichteinbeziehung der Länder übergreifenden Linien, - starke Verknüpfung und Koordinierung der ÖSPV Leistungen mit dem freigestellten Schülerverkehr, - der sicherlich unterschiedlichen Schulstruktur, Siedlungsstruktur und unterschiedlichen Schuleinzugsgebiete je Betreibergebiet und - das gestellte Anforderungsprofil <p>wurden nicht bewertet oder fehlen. Damit besteht kein stark belastbares, eher verfälschtes Ergebnis.</p> <p>Im aufgezeigten Ergebnis der Linienbündelung kann auf Grund der relativ geringfügigen Unterschiede in der Einschätzung zum IST das vorhandene Betreibernetz durchaus positiv und gleichwertig bewertet werden.</p> <p>Zu bedenken ist auch, dass ein Umbau von den bisherigen Betreiberetzen zu dem ermittelten Vorzuglinienbündel zusätzliche Kosten verursacht. Zusammenfassung gibt u. E. eine unvollständige Bewertung und Empfehlung.</p>	<p>Es ist nicht die Absicht des Landkreises, bereits im Nahverkehrsplan festzulegen, dass Verkehrsleistungen für 2013 in Linienbündeln ausgeschrieben werden. Vielmehr soll im Rahmen des NVP untersucht werden, was eine Linienbündelung im Ergebnis bedeutet.</p> <p>Zu länderübergreifenden Linien: Abstimmung dazu erfolgte mit dem Landkreis Leipzig.</p> <p>Bündelung erfolgte auf Basis des Ist-Netzes einschließlich der Linie Dahlen – Schmannewitz. Ein überarbeitetes Linienkonzept ist nicht Bestandteil des NVP.</p> <p>Fazit: siehe Stellungnahme [7], Nr. 8</p>
[10] Gemeinde Otterwisch vom 03.11.2009, Herr Kauerauf	keine Einwände	Fazit: keine Änderung

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
[11] Markkleeberg vom 27.10.2009, Frau Reckling		
1	<p>2.2 Nahverkehrsplan Landkreis Leipziger Land, S. 16: Klarstellung Ortsverkehre/Stadtverkehre – keine Doppelbelastung verursachen für Gemeinden bei Übernahme der Aufgabenträgerschaft für Ortsbuslinien ... bedeutet die geplante Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch die Gemeinden für die Ortsverkehre auch die Übernahme der Kosten? Dies wird entschieden abgelehnt (Doppelbelastung). Die Linie 9 sollte erhalten bleiben, zu prüfen ist, ob die Linie 9 auf einer anderen Trasse geführt werden kann, die Linie 11 ist auf alle Fälle zu erhalten und evtl. bis zum Markkleeberger See zu verlängern</p>	<p>In diesem Kapitel wird der bestehende NVP des LK Leipziger Land reflektiert. Diese Maßnahme (Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch die Gemeinden für die Ortsverkehre) wurde nicht umgesetzt und wird auch nicht in den Maßnahmenplan übernommen. Fazit: Der letzte Absatz unter „Stadtverkehr“ (S. 16) wird entfernt. Straßenbahnkonzept bleibt offen, dies wird unter 6.2.3 in zwei Absätzen begründet. Fazit: Keine Änderung zum Thema Straßenbahn.</p>
2	<p>4.4. Vernetzung der Verkehrsträger, S. 54, 55, Tabelle 9: Ergänzung HP Großstädteln als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung: Der Hp Großstädteln stellt bereits heute einen Umsteigeplatz zw. dem Grundnetz 1. Ordnung und dem Grundnetz 2. Ordnung dar. Mit dem CTL wird sich diese Bedeutung durch die Erhöhung der Anzahl der frequentierenden Bahnlagen weiter erhöhen.</p>	<p>Prinzipiell kann zwischen Markkleeberg und Böhlen jeder der drei Bahnhöfe als Verknüpfungspunkt zum Grundnetz 2. Ordnung in Richtung Zwenkau genutzt werden. Aus fahrplantechnischer Sicht ist die Konzentration auf einen Verknüpfungspunkt sinnvoll. Von den drei Bahnhöfen bietet Gaschwitz die besten baulichen Voraussetzungen für die Verknüpfung und wurde daher vom Landratsamt als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung ausgewählt.</p>
3	<p>5.4.1 Räumliche Verknüpfung, Tabelle 13, S. 69: Berichtigung der Defizite von B&R und P&R-Anlagen bei den Verknüpfungspunkten Gaschwitz und Markkleeberg: Für Markkleeberg liegt eine Untersuchung vom MDV/ZVNL vor, die einen Fehlbedarf von 38 P&R-Plätzen ausweist. Dies ist zu ergänzen. Auf Grund der zentralen Lage der VP ist die Anzahl der erforderlichen B&R-Stellplätze auf ca. 25 zu erhöhen. Für Gaschwitz liegen z. Z. noch keine Untersuchungen vor. Es ist ...aber davon auszugehen dass ein erhöhter Bedarf entstehen wird (mind. 15 Stellplätze sind zu berücksichtigen).</p>	<p>Nach der MDV-Untersuchung sind die 38 P+R-Stellplätze der korrekte Bedarf. Fazit: Ergänzung der Tabelle 13 um die Ziffern 38 (statt 0) und 25 (statt 11)</p>
4	<p>6.2.3 Verk. Auswirkungen nach Eröffnung des CTL, S. 78: Die Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes sollte vor Inbetriebnahme des CTL erarbeitet werden, damit mit Inbetriebnahme und der Fertigstellung der netzergänzenden Maßnahmen die Umsetzung der Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept erfolgen kann. Im Rahmen der Planung ist die Verknüpfung des VP Markkleeberg mit dem Cospuder und dem Markkleeberger See zu</p>	<p>Textänderung: anstatt dem letzten Absatz unter 6.2.3 wird eingefügt: „Die Verkehrsuntersuchung für den S-Bahn-Einzugsbereich Markkleeberg ist abzuschließen, damit mit Inbetriebnahme und der Fertigstellung der netzergänzenden Maßnahmen die Umsetzung der Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept erfolgen kann.“</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
5	<p>sichern. (z. Z. Buslinie 65, Teilstrecke)</p> <p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, S. 80: Erarbeitung ÖPNV-Konzept für Markkleeberg vor Inbetriebnahme CTL (siehe oben, Nr. 4)</p>	<p>siehe dazu auch Nr. 4</p> <p>Textänderung unter Nr. 7 im Angebotskonzept und im Maßnahmenplan: Verkehrliche Auswirkungen in/um Markkleeberg in Verbindung mit dem Bau des CTL</p>
6	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, S. 80: Unter Nr. 8 erfolgt die Auflistung der erforderlichen Untersuchungen zur Verbesserung der tourist. Erschließung mit dem ÖPNV am Wochenende bzw. in der Saison. Es werden nur einzelne Seen aufgeführt. Sinnvoll ist die Verknüpfung einzelner Seen, um die tourist. Attraktivität des Neuseenlandes zu erhöhen. Es wird vorgeschlagen, dies im Rahmen der Planungen mit zu untersuchen. Darüber hinaus sind Vorschläge zur Finanzierung der touristischen Linien vorzulegen.</p>	<p>Textänderung unter Nr. 8: Untersuchungen zur Verbesserung der touristischen Erschließung mit dem ÖPNV am Wochenende bzw. in der Saison für den Zwenkauer See, den Markkleeberger See und den Störmthaler See <u>bzw. auch die Verknüpfung einzelner Seen, um die touristische Attraktivität des Neuseenlandes zu erhöhen.</u> Die Flutung des Zwenkauer Sees soll bis ca. 2014 abgeschlossen sein. Geplant sind die Anlage eines Wassersportzentrums und zahlreiche Freizeiteinrichtungen am Nordufer des Zwenkauer Sees. Der Markkleeberger See ist seit 2006 für die Öffentlichkeit freigegeben und der Störmthaler See soll bis ca. 2011 vollständig geflutet sein.</p>
7	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 81: Aufnahme der VP Markkleeberg, Gaschwitz, Großstädteln in die Investitionsmaßnahmen: infolge CTL sind an den VP Markkleeberg, Großstädteln und Gaschwitz umfangreiche Investitionen im Umfeld erforderlich (Bus-Wendestellen, B&R, P&R etc.). Deshalb sind diese unter diesem Punkt mit aufzunehmen.</p>	<p>Alle Infrastrukturmaßnahmen (auch netzergänzende Maßnahmen) im Zusammenhang mit dem CTL werden im NVP ZVNL aufgeführt. Fazit: keine Änderungen</p>
8	<p>7.2 Maßnahmenplan und Umsetzungskonzept, S. 85: Lfd. Nr. 8 ist in die Priorität „hoch“ einzustufen: ...gerade am Wochenende und in der Saison besteht kein bzw. ein schlechtes Angebot durch den ÖPNV – es sind kurzfristige Lösungsansätze erforderlich!</p>	<p>Da es sich um eine Aufgabe des LK handelt, erfolgt die Einstufung in die mittelfristige Priorität, da gegenwärtig keine finanziellen Mittel verfügbar sind. Fazit: keine Änderungen</p>
9	<p>7.2 Maßnahmenplan und Umsetzungskonzept, S. 85/87, Tabelle 19: Aufnahme der VP Markkleeberg, Gaschwitz, Großstädteln (Begründung siehe oben Nr. 7)</p>	<p>Bereits im Maßnahmenplan unter Nr. 7 enthalten. Fazit: keine Änderungen</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
10	Anlage 3/5-1: Konkretisierung der Bezeichnung des Grundschulstandortes Großstädteln in Markkleeberg-Großstädteln: In der Legende werden die Grundschulstandorte mit Fahrshülern aufgeführt. Die Standorte in Markkleeberg-Ost und Markkleeberg-West werden auch so benannt. Der Standort in Großstädteln sollte ebenfalls mit Markkleeberg Großstädteln bezeichnet werden.	wird angepasst
[12] Stadtverwaltung Naunhof vom 29.10.2009, Frau Leutbecher und separates Schreiben (Abstimmungsbedarf Schulbusse - direkt mit LKI)		
1	Anlage 5/1, S. 3/5: IST-Wert ist falsch, Richtzeit der Beförderung der Linie 171 dauert nach Fahrplan ca. 43 Minuten	In der Anlage 5/1 existieren für die fettgedruckten Relationen direkte SPNV-Verbindungen (auch Leipzig – Naunhof), diese wurden anhand des Kursbuches ausgewertet. Fazit: keine Änderungen
2.1	4.5.1 Schüler, S. 56: Schüler Beförderungszeiten: Die Festlegung der Zumutbarkeit der Benutzung öff. Verkehrsmittel auf 45 Minuten vor/hach Unterrichtsbeginn/ende sollte nochmals überdacht werden.	Quelle ist die „Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Landkreises Leipzig“. Fazit: keine Änderungen
2.2	Fahrzeugauslastung: Hier ist die Auslastung der Busse teilweise u.a. in Linie 171 sehr hoch und für die Benutzung mehr als unbefriedigend, da die Auslastung 150% erscheint.	Zu diesem konkreten Fall sollte eine separate Abstimmung mit LK Leipzig erfolgen. Fazit: keine Änderungen im NVP
[13] Stadt Regis-Breitungen vom 03.11.2009, Herr Zetzsche		
1	6.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur, S. 74: Regis-Breitungen: Rückgang der Einwohner um 8,2 % : Quelle?	Die Quelle für die Bevölkerungsprognose ist die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen. Im Rahmen der Landesverkehrsprognose 2010 wurde pro Gemeinde die Einwohnerzahlen für die Prognose 2020 prognostiziert. Für den NVP LK Leipzig wurden die Prognosedaten auf das Jahr 2015 interpoliert. Für Regis-Breitungen wurden für die Prognose 340 Einwohner weniger als in der Analyse 2007 prognostiziert. Fazit: keine Änderungen

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
2	<p>7.1.2 Zugangsstellen- und Verknüpfungsstellen: Es ist aufzunehmen, dass seit 2008 im Auftrag des ZVNL das Büro GfL aus Halle/S. den Neubau der SPNV – Verknüpfungsstelle Bahnhof Regis-Breitingen plant. Die Umsetzung/ Realisierung der Verknüpfungsstelle Bus/Bahn ist für 2010/ 2011 geplant. Entsprechende Auswirkungen gibt es dadurch auf den Bahnhof Deutzen bzw. die Bushaltestellen am Bahnhof Deutzen.</p>	<p>Die Gestaltung der SPNV-Verknüpfungsstellen liegt in der Verantwortung der Gemeinden und kann vom ZVNL gefördert werden. Der Landkreis hat keine verfügbaren finanziellen Mittel zur Verlegung und Einrichtung von Haltestellen. Fazit: Alle Investitionsmaßnahmen zu den Haltestellen werden entfernt. Tabelle 19 wird ebenfalls angepasst</p>
<p>[14] Stadtverwaltung Wurzen vom xx.xx.2009, Rößler</p>		
1	<p>2. Bestehende Nahverkehrspläne Kritische Auseinandersetzung mit den vorgeschlagenen Maßnahmen der NVP LL und MTL: Haben die realisierten Maßnahmen die erhofften Effekte erzielt bzw. sind die seinerzeit vorgeschlagenen Maßnahmen heute noch zeitgemäß?</p>	<p>Unter 2. werden die bestehenden NVP reflektiert. Es wird aufgeführt, ob Maßnahmen bereits umgesetzt wurden oder ob diese für den neuen LK weiter gelten sollen. Hinweis wurde überprüft, entsprechende Änderungen wurden vorgenommen.</p>
<p>[15] Landesdirektion Leipzig vom 02.11.2009, Frau Albrecht</p>		
1	<p>3.4.1 Verkehrsunternehmen, S. 31: Durch die Vetter Reisen GmbH wird keine Verkehrsleistung mehr erbracht. Ab 18.10.2009 wird die Verkehrsleistung durch die PVM erbracht.</p>	<p>Die Bestandsaufnahme erfolgte vor dem 18.10.2009. Fazit: Ergänzung Fußnote (ab 19.10.2009 als Subunternehmer bei der PVM tätig)</p>
2	<p>3.5.3 Nachfrage ÖSPV, S. 38 Vetter Reisen GmbH entfällt (siehe oben Nr. 1)</p>	<p>Die Bestandsaufnahme erfolgte vor dem 18.10.2009. Fazit: Ergänzung (ab 19.10.2009 als Subunternehmer bei der PVM tätig)</p>
3	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis, S. 49: Zu Punkt 21 sind keine konkreten Maßnahmen bekannt oder vorstellbar, mit denen das Sicherheitsbedürfnis, insbesondere für Frauen, beim Aus-/Neubau von ÖPNV-Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt werden könnte oder sollte.</p>	<p>Neue Anlagen sollen so geplant werden, dass diese übersichtlich, sicher und gut einsehbar sind. Dies entspricht dem besonderen Sicherheitsbedürfnis von Fahrgästen, insbesondere der Frauen. Fazit: keine Änderungen</p>
4	<p>8.2 Investitionen, S. 88: Die Aussage: „Die infrastrukturellen Maßnahmen für die Einrichtung oder die Verlegung von Haltestellen finanzieren die VU“ ist nicht richtig. Infrastrukturelle Maßnahmen für die Einrichtung oder die Verlegung von Haltestellen, jedenfalls die Bushaltestellen, finanzieren nach unserer Kenntnis grundsätzlich die Gemeinden oder Straßenbaustrasträger im Rahmen des</p>	<p>Investitionen zu den Haltestellen können derzeit nicht geplant werden, da im Haushalt des Landkreises keine Mittel eingestellt sind. Fazit: Textänderung: „Die geplante Investition betrifft die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Borna.“ (Ausführungen zu den Haltestellen entfallen.) siehe auch Stellungnahme [13], Nr. 2</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
5	<p>Straßenausbaus. Investitionen im ÖPNV, die der Verbesserung desselben dienen (das sind grundsätzlich u. a. der Neu-/Ausbau von Halte- und Verknüpfungsstellen sowie die Beschaffung von Linienomnibussen) werden häufig durch die Landesdirektion Leipzig mit Mitteln des Freistaates Sachsen gefördert.</p> <p>8.3.3 Finanzierungsprognose, S. 90: Die Aussage: „Die Fahrpreisgestaltung unterliegt dem Verantwortungsbereich des MDV.“ ist falsch. Die Koordinierung der Fahrpreisgestaltung unterliegt dem Verantwortungsbereich des MDV. Ein Recht des Unternehmers ist es, im Rahmen eines von ihm entwickelten Tariffsystems Beförderungsentgelte zu bilden und festzusetzen (Tarifgestaltungsrecht). Auch die Entscheidung darüber, wann ein Antrag gestellt wird, um Beförderungsentgelte, Tarifbestimmungen oder Fahrausweisarten einzuführen, zu ändern oder aufzuheben, liegt grundsätzlich beim Unternehmer. Das ergibt sich aus § 39 Abs. 1 PBefG.</p>	<p>Textänderung unter Erhöhung der Fahrpreise: Für das gesamte Gebiet des Landkreises Leipzig gelten seit Anfang 2004 die Tarife des ... (MDV). Die <u>Koordinierung der Fahrpreisgestaltung</u> unterliegt dem Verantwortungsbereich des MDV. siehe auch Stellungnahme [27] Nr. 5</p>
<p>[16] Stadt Kitzscher vom 29.10.2009, Herr Schramm</p>		
1.1	<p>Die Stadt Kitzscher ist nicht ausreichend über den ÖPNV erschlossen. Kein Bahnanschluss und die Erreichbarkeit mit Bussen ist nicht ausreichend gesichert. ... direkte Anbindung an die Stadt Leipzig über die Buslinie 144 ganztägig und über die gesamte Woche ist notwendig. Die jetzige Variante mit Umstieg in Böhlen ist für ältere und behinderte Bürger wenig attraktiv bzw. nicht zumutbar, darüber hinaus sollte das Angebot der Linie 144 noch weiter in die Abendstunden ausgeweitet werden und an den Wochenenden die Dichte der Fahrzeugfolge vergrößert werden.</p>	<p>Relation Leipzig – Kitzscher ist der Kategorie III zugeordnet (Verbindung zwischen Oberzentrum und zugehöriger Gemeinde), die Richtwerte werden in der Bewertung der Bestandsaufnahme eingehalten. Fazit: keine Änderungen</p>
1.2	<p>Die Anbindung an die Städte Borna und Bad Lausick über die Linien 276 und 277 sind gleichfalls verbesserungswürdig (insbes. an schulfreien Tagen), ebenfalls die Fahrtichte an den Wochenenden</p>	<p>Borna – Kitzscher – Espenhain ist dem Grundnetz 2. Ordnung zugeordnet Kitzscher – Bad Lausick ist dem Ergänzungsnetz zugeordnet Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
[17] Gemeinde Narsdorf vom 02.11.2009, Herr Große		
1	<p>Verknüpfungstellen</p> <p>Leider finden sich im NVP keine Ausführungen zur Verknüpfungsstelle Narsdorf. Bei einer Prüfung wäre festgestellt worden, dass trotz Neubau ein weiterer Bedarf von 20 Pkw-Stellplätzen erforderlich ist, Bahnkunden werden auf Fremdflächen derzeit nur geduldet.</p>	<p>Da in Narsdorf keine Buslinien des Grundnetzes 2. Ordnung oder des Ergänzungsnetzes verkehren, ist der dortige Verknüpfungspunkt auch nicht einer der beiden ersten Ordnungen zugeordnet worden. Die Kapazität der P+R-Anlagen wurde durch den ZVNL abgeschätzt, ihr Bau wird auch durch den ZVNL gefördert und vom Landkreis befürwortet.</p> <p>Weitere Ausbauplanungen über den ursprünglichen Bedarf hinaus sind im Einzelfall abzustimmen, jedoch nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes.</p> <p>Fazit: Keine Änderung</p>
[18] OVH vom 05.11.2009, Herr Weiss		
1	<p>4.3 Bedienungsqualität, S. 52 und Anlage 4/3:</p> <p>Die OVH-Linie 819 (Oschatz – Luppa – Dahlen – Meltewitz – Wurzen) ist im Landkreis Leipzig dem übrigen Netz zuzuordnen. Der Linienabschnitt im LK Leipzig hat für die Linie 819 sekundäre Bedeutung. Der hauptsächlichste Verkehr auf dieser Relation wird durch die Linie 661 abgedeckt.</p>	<p>Die Anlage 4/3 ist nicht auf Linien, sondern auf Achsen bezogen. Die Achse Wurzen – Dornreichenbach – Meltewitz ist dem Ergänzungsnetz zugeordnet. Der kreisgrenzenüberschreitende Teil nach Dahlen/Oschatz ist dem sonstigen Netz zugeordnet (in Anlage 4/3 nicht dargestellt).</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
2	<p>7.1.1 ÖPNV-Maßnahmen, Straßengebundener ÖPNV, S. 79:</p> <p>Bei der Einführung der Linie Dahlen – Falkenhain sind der Aufgabenträger LK Nordsachsen und die tangierten Verkehrsunternehmen einzubeziehen. Mit der Einführung der Linie ist davon auszugehen, dass davon Linienführungen und / oder Bedienungsgebiete vorhandener Linien von Verkehrsunternehmen des LK Nordsachsen betroffen sind.</p>	<p>Textergänzung: Die neue Linie dient zur Schülerbeförderung zur und von der Mittelschule Falkenhain. Der Fahrplan orientiert sich an den Unterrichtszeiten der Mittelschule. Die Linie ist mit Schuljahresbeginn 2010/2011 in <u>Abstimmung</u> mit dem Landkreis Nordsachsen einzuführen.</p>
[19] Gemeinde Hohburg / Schulzweckverband Hohburg - Falkenhain vom 06.11.2009, Herr Weigelt / Frau Markus		
1	<p>7.1.1 ÖPNV-Maßnahmen, Straßengebundener ÖPNV, S. 79:</p> <p>Prüfung der Einrichtung einer Linie von Kühren/Burkartshain nach Falkenhain (eventuell Koppelung mit Fahrten zur Förderschule Burkartshain): derzeit nutzen 57 Schüler aus Richtung Kühren/Burkartshain den durch den Schulzweckverband eingerichteten Schülerverkehr zur MS Falkenhain (bereits bei Nahverkehrsplanung 2006 angesprochen)</p>	<p>Hier handelt es sich um einen Einzelfall, daher keine Regelungen im NVP. Außer dem Schülerverkehr besteht zwischen Kühren-Burkartshain und Falkenhain kein öffentliches Verkehrsinteresse.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
2	<p>7.1.2 Zugangstellen und Verknüpfungstellen, S. 81:</p> <p>Linie 672 Haltestelle Mittelschule Falkenhain für Fahrten nach Wurzen einrichten: lt. Schreiben vom 03.8.2009 (vom LK, Herrn Schön) soll die Bedienung der Haltestelle an der Mittelschule Falkenhain für die Fahrten nach Wurzen bei der Nahverkehrsplanung geprüft werden, wir bitten um Beachtung Schülerbeförderung MS Falkenhain Linie 757 OVH (61 Schüler): Prüfung des Einsatzes eines größeren Busses lt. Schreiben vom 05.10.2009 LK, Frau Bode</p> <p>Schülerbeförderung GS Hohburg – Abfahrtszeiten: Busabfahrtszeiten bitte so legen, dass zwischen Unterrichtsende und Busabfahrt mindestens 10 Minuten liegen (derzeit 5 Minuten, ist für Grundschüler zeitlich nicht machbar)</p>	<p>Dieser Fall betrifft Ausführungsplanung zum NVP und wird nach dessen Beschlussfassung geprüft.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
<p>[20] Stadt Bad Lausick vom 05.11.2009, Frau Dorczewski</p>		
1.1	<p>2.1 Nahverkehrsplan Muldentalkreis, S. 14:</p> <p>Reduzierung des Angebotes auf der Achse Bad Lausick- Grimma um jeweils 2 Fahrtenpaare pro Werktag ist nachteilig. Anbindung der Räume Otterwisch und Großbardau wird dadurch verschlechtert.</p>	<p>Im Kapitel 2.1 wird der bestehende NVP Muldentalkreis reflektiert und der heutigen Situation gegenüber gestellt. Im Angebotskonzept ist eine Verschlechterung nicht vorgesehen.</p> <p>Textänderung zum besseren Verständnis:</p> <p>Reduzierung des Angebotes auf den Achsen Grimma – Wurzen und Bad Lausick – Grimma um jeweils zwei Fahrtenpaare pro Werktag.</p> <p>Zum gegenwärtigen Fahrplanstand wurde auf dem Streckenabschnitt Nerchau – Wurzen das Fahrtenangebot vom 1-Stunden-Takt auf einen 2-Stunden-Takt reduziert. Auf dem Streckenabschnitt Bad Lausick – Grimma wurde dagegen das Angebot erhöht, um den Erfordernissen der Kreisgebietsreform gerecht zu werden.</p>
1.2	<p>Keine bessere Vernetzung der Stadt Bad Lausick mit den Nachbarstädten Geithain, Frohburg und Borna vorhanden. Damit wird die sehr umständliche und zeitaufwändige Fahrt aus dem ehemaligen Eulatal nach Bad Lausick nicht verbessert.</p>	<p>Im Kapitel 2.1 wird der bestehende NVP Muldentalkreis reflektiert und der heutigen Situation gegenüber gestellt.</p> <p>Im Anforderungsprofil für den neuen LK gehören die Achsen Bad Lausick – Geithain zum Grundnetz 1. Ordnung und Bad Lausick – Borna zum Grundnetz 2. Ordnung.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
1.3	Keine individuelle Verbindung Bad Lausick – Colditz vorhanden. Notwendig für Tourismus nach Colditz (Klinikpatienten), Jugendherberge Colditz könnte Infrastruktur von Bad Lausick nutzen, Landesmusikakademie (keine Verbindung nach Colditz)	<p>Im Kapitel 2.1 wird der bestehende NVP Muldentalkreis reflektiert und der heutigen Situation gegenüber gestellt.</p> <p>Im Anforderungsprofil für den neuen LK gehört die Achse Bad Lausick – Colditz zum Ergänzungsnetz (in HVZ 1-Stunden-Takt)</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
[21] CDU-Fraktion vom xx.xx.2009, Herr Zielke		
1	<p>2.2 Nahverkehrsplan Leipziger Land „Stadtverkehr“, S. 16:</p> <p>Warum Konzept Markkleeberg noch nicht umgesetzt?</p>	<p>Das Verkehrskonzept für Markkleeberg steht im Zusammenhang mit der Planung und Durchführung zum CTL und den netzergänzenden Maßnahmen. Diese befinden sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Deshalb wurde das Konzept noch nicht umgesetzt.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
2	<p>2.2 Nahverkehrsplan Leipziger Land „Bauliche Anlagen“, S. 18:</p> <p>Mindestausstattung Haltestellen: Telefonzellen in der heutigen Zeit der Mobiltelefone?</p>	<p>In diesem Kapitel wird der bestehende NVP reflektiert.</p> <p>Fazit: kein Änderung</p>
3	<p>2.2. Nahverkehrsplan Leipziger Land, S. 15+18:</p> <p>Wo sind die kritischen Haltestellen? Wo ist der größte Handlungsbedarf?</p>	<p>In diesem Kapitel wird der bestehende NVP reflektiert.</p> <p>Fazit: kein Änderung</p>
4	<p>3.6 Tarif und Fahrpreise, S. 39:</p> <p>Übernahme Eigenanteil: Bei der Haushaltslage ist dies wohl nicht mehr möglich!?</p>	<p>Beschrieben wird die Bestandsaufnahme. Nach aktuellem Stand wird der Eigenanteil übernommen.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
5	<p>3.8 Verknüpfungstellen, S. 42:</p> <p>Machern + Pegau – Wie besser machen und wann?</p>	<p>Die Präzisierung (Vortortplanung und Zeitschiene) ist nicht mehr Teil des Nahverkehrsplanes</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
6	<p>4.2 Verbindungs- und Erschließungsqualität, S. 50ff:</p> <p>Verbindungsqualität: Bsp.: letzter Bus von Leipzig nach Grotzsch 18.36 Uhr ab Hbf.; Geschäfte und Märkte haben aber bis 20.00 bzw. 22.00 Uhr geöffnet, von kulturellen Angeboten am Abend gar nicht zu sprechen.</p>	<p>Im NVP befinden sich entsprechende planerische Eckpunkte, die im Einzelfall für Anpassungen geprüft werden müssen. Grotzsch – Leipzig wurde in das Grundnetz 2. Ordnung eingestuft.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
7	<p>8.3.2 Entwicklung der Einnahmen, S. 89/90: Zukünftige Konstanz von Schülerzahlen ist wohl unrealistisch. Keine konkreten belastbaren Maßnahmen für Ersparnisse; viele „Wünsche und Hoffnungen“ oder sogar notwendige Anschaffungskosten als Voraussetzung</p>	<p>siehe Kapitel 6.2.1 Fazit: keine Änderung</p>
<p>[22] Bus- und Reiseunternehmen Alberto Ludwig vom 04.11.2009, Herr Ludwig / Herr Schoepke</p>		
1	<p>2.1 – 2.3 Bestehende Nahverkehrspläne, S. 13-21: Integration aller bestehenden Pläne in den neuen Nahverkehrsplan 2010 – 2015 - Vorhandene Ausgangsbedingungen und Strukturen sind zu berücksichtigen</p>	<p>siehe dazu auch Stellungnahme [14] Nr. 1 Fazit: keine Änderung</p>
2.1	<p>3.8 Verknüpfungstellen, S. 42-43: Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bahn und Bus an den aufgeführten Orten Belgershain, Borsdorf, Froburg, Großdauzig, Großpösna, Machern: für die Umsetzung des Nahverkehrskonzeptes ist ein zeitoptimaler Übergang zwischen SPNV und ÖSPV an den Verknüpfungspunkten notwendig, um die komplexe Reisezeit gegenüber dem MIV zu verkürzen</p>	<p>Richtig. Veränderungsvorschläge für den Text ergeben sich dadurch aber nicht. Fazit: keine Änderung.</p>
2.2	<p>Einrichtung von Haltestellen an Bahnhöfen, wo bisher keine vorhanden gewesen sind (insbesondere in Belgershain): für Belgershain ist eine Bushaltestelle am Bahnhof unbedingt erforderlich, da in diesem Ort kein Übergang zwischen Bus und Bahn möglich ist und für die Schaffung einer Busverbindung Naunhof – Belgershain – Kitzscher – Böhlen eine Verknüpfung mit dem SPNV notwendig ist</p>	<p>Richtig. Veränderungsvorschläge für den Text ergeben sich dadurch aber nicht. Fazit: keine Änderung.</p>
3	<p>3.11 Konzept zur Bildung von Linienbündeln, S. 46: Berücksichtigung von bisherigen Strukturen bei Neuvergabe von Liniengenehmigungen in 2013: BetreiberNetz ist aufgrund seiner Struktur, Effizienz, Optimierung hinsichtlich Fahrplan, Umlauf, Anfahrwegen zu den Betriebshöfen und seiner Bürgernähe beizubehalten (siehe Anlage 3/8)</p>	<p>Das heutige BetreiberNetz wird als mögliche Bündelungsvariante nicht ausgeschlossen. Das Bündelungskonzept im Rahmen des NVP soll vielmehr die Möglichkeiten zeigen, die mit einem solchen Konzept verbunden sind. Eine Entscheidung über die Art der Vergabe von Leistungen ist damit noch nicht getroffen. siehe Stellungnahme [9], Nr. 8</p>
4	<p>4.4 Vernetzung der Verkehrsträger, S. 54-55: Bad Lausick als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung besitzt keinen zeitlich günstigen Übergang zwischen SPNV und ÖSPV hinsichtlich der Anbindung an das Oberzentrum Leipzig - aufgrund der Ausrichtung des Taktes an den</p>	<p>Den Anmerkungen kann zugestimmt werden. Korrekturvorschläge für den Text des Nahverkehrsplanes lassen sich daraus aber nicht ableiten. Fazit: keine Änderung.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
	<p>Verknüpfungspunkt Grimma ist eine Verbesserung der bestehenden Situation in Bad Lausick nur schwierig realisierbar, dagegen ist die Verknüpfung Richtung Geithain und Chemnitz besser</p> <p>Für die Bedeutung als Grundzentrum und Kurstadt ist eine bessere Verknüpfung mit dem SPNV in Bad Lausick erforderlich.</p>	
5	<p>4.7 Umweltstandards, S. 60-61:</p> <p>Aufgrund des hohen Anteils an älteren Fahrzeugen ist die Umsetzung der neuesten EURO-Normen nur längerfristig realisierbar - kurzfristiger Austausch der Busse ist mit hohen Aufwendungen verbunden, so dass nur eine schrittweise Umsetzung erfolgen kann</p>	<p>Zeitliche Vorgaben für die Einführung sind damit noch nicht gesetzt. Vorstellbar für die Umsetzung wäre die Neuvergabe der Konzessionen.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
6.1	<p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität, S. 62-64:</p> <p>lange Beförderungszeiten auf den Relationen Grimma – Borna, Grimma – Oschatz, Frohburg – Eulatal (Prießnitz) stehen einer starken Nutzung durch die Bevölkerung entgegen, so dass hier geringe Fahrgastzahlen zu verzeichnen sind; die Verbindung zwischen Grimma und Borna sollte mit ihren durchgebundenen Fahrten insbesondere den Mitarbeitern des Landratsamtes eine günstige Fahrgelegenheit zum neuen Verwaltungssitz Borna geben, durch die lange Reisezeit wird diese aber so gut wie nicht genutzt</p>	<p>Es wird die Empfehlung gegeben, zu prüfen, ob mit Einführung einer Schnellbuslinie zwischen Grimma und Borna diese Relation aufgewertet werden kann.</p> <p>Fazit: Übernahme dieser Relation in Untersuchungsbedarf (letzter Absatz unter 5.1) und in Angebotskonzept/Maßnahmeplan siehe auch Stellungnahme MDV [27] Nr. 9</p>
6.2	<p>zwischen Grimma und Oschatz besteht keine einzige durchgehende Verbindung, trotz geringer Nachfrage sollte bei einer Kategorie II-Verbindung eine kleinere Anzahl durchgehender Fahrten zu verkehrsstarken Zeiten angeboten werden, welche in den beiden Mittelzentren auch zum SPNV verknüpft werden sollten</p>	<p>Für diese Relation wurde kein Handlungsbedarf abgeleitet.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
6.3	<p>zwischen Frohburg und Eulatal sind umsteigefreie und zeitlich kurze Verbindungen notwendig, um ein größeres Fahrgastpotenzial für den ÖPNV zu gewinnen</p>	<p>Für diese Relation wird Untersuchungsbedarf festgestellt.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
7.1	<p>5.3 Bewertung der Bedienungsqualität, S. 66-67:</p> <p>Umsetzung der Vertaktung auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung insbesondere im Raum Borna erforderlich - im Raum Borna wird kaum ein Taktfahrplan angewendet, Übergänge zum SPNV am Bahnhof Borna sind nur wenig vorhanden</p>	<p>Umsetzung der Vertaktung wird im Angebotskonzept (Kapitel 7.1.1) und im Maßnahmeplan (Nr. 1) festgeschrieben.</p> <p>Verbesserung der Verknüpfung in Borna wird im Angebotskonzept (Kapitel 7.1.2) und im Maßnahmeplan (Nr. 14) festgeschrieben.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
7.2	insbesondere auf der Relation Grimma – Bad Lausick – Borna ist eine stärkere durchgehende Vertaktung und Verbesserung des Bedienungsangebotes zwischen Bad Lausick und Borna erforderlich, dabei sind günstige Umsteigebeziehungen zum SPNV in Borna notwendig	Grimma – Borna: Einordnung ins Grundnetz 2. Ordnung (durchgehende Vertaktung ist vorgesehen) Verknüpfung Borna siehe Nr. 7.1 Fazit: keine Änderung
8.1	5.4 Bewertung der Vernetzung der Verkehrsträger, S. 68-72: Einrichtung von Bushaltestellen an Bahnhöfen, wo diese fehlen (siehe 3.8) – zeitliche und räumliche Verknüpfung an den Bahnhöfen muss verbessert werden, um die komplexe Reisezeit für die ÖPNV-Benutzer zu verringern	Die Anmerkung ist richtig, es ergibt sich aber dadurch kein Änderungsbedarf im Bewertungs-Kapitel. Fazit: keine Änderung.
8.2	Erhöhung Anzahl P-&-R- und B-&-R-Stellplätze an Bahnhöfen, um Nutzern Individualverkehr eine bessere Anbindung zum SPNV zu ermöglichen – durch Schaffung von mehr Stellplätzen kann eine bessere Verknüpfung zum ÖPNV realisiert werden, so dass ein größeres Kundenpotenzial gewonnen werden kann	Die Festlegung der angemessenen Zahl von P+R sowie B+R-Plätzen erfolgte durch den ZVNL auf der Grundlage der Potenzialanalyse B+R und B+R aus dem Jahr 2003. Die Verantwortung dafür liegt nicht beim Landkreis, das Thema war Gegenstand des ZVNL-Nahverkehrsplanes. Fazit: keine Änderung.
8.3	durch Ausrichtung des Taktes Buslinie 610 auf Grimma keine günstige Verknüpfung über den Bahnhof von Bad Lausick an das Oberzentrum Leipzig lange Übergangszeiten am Bahnhof in Bad Lausick stehen einer komplexen Nutzung des ÖPNV entgegen, so dass als Zubringer zum SPNV häufig das individuelle Kraftfahrzeug genutzt wird (siehe 4.4)	In der Bewertung wird nur das Problem beschrieben, es ergibt sich aus der richtigen Anmerkung aber kein Änderungsbedarf am Text. Fazit: keine Änderung.
9	6.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage, S. 74-78: Beachtung der infrastrukturellen Entwicklung in den ländlichen Regionen einschließlich der Entwicklung der Schulstandorte für weitere ÖPNV-Planungen – MDSB-Netz erfordert günstige Verknüpfungen an den Nahtstellen zwischen SPNV und ÖSPV, dabei fehlt unter aufgeführten S-Bahn-Linien die geplante Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs nach Grimma (nach Elektrifizierung / Ausbau Strecke), ebenfalls ist die Weiterführung der Linie S1 von Endstation Mittlitzer Allee nach Markranstädt mit Erschließung Naherholungsgebiet Kulkwitzer See (Planungen seit Mitte 90er Jahre) sowie die Linie S 10 Halle – Leipzig mit Weiterführung in den Leipziger Raum nicht berücksichtigt	Quelle ist der NVP ZVNL, Linienkonzept 2020+ Fazit: keine Änderungen
10	8.1 Rahmenbedingungen, S. 88: Absicherung der Finanzierung des ÖSPV notwendig - ÖPSV kann nur mit Zuschüssen weiterhin in der bisherigen Quantität und Qualität durchgeführt	Ist richtig. Fazit: keine Textänderung notwendig

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
11	<p>werden, eine Kürzung dieser Zuschüsse würde die Weiterführung unter den obigen Gesichtspunkten beeinträchtigen</p> <p>8.3 Finanzierung der Verkehrsdurchführung, S. 89-90:</p> <p>Finanzierung auf Grundlage vorhandener Bedingungen - Erhöhung der Fahrpreise nur noch geringfügig möglich, um Kundenabwanderung zu verhindern</p>	<p>Ist richtig.</p> <p>Fazit: keine Textänderung notwendig</p>
12	<p>Anlage 3/4 ÖSPV-Linien, S. 6:</p> <p>Linie 611: Darstellung Fahrtenanzahl und Fahrtrichtung falsch - Linie 611 Bad Lausick – Beucha – Grimma verkehrt in zwei Richtungen, wobei 4 Fahrten an Schultagen und keine Fahrten in Ferien vorhanden sind (entgegen der Darstellung in Tabelle)</p>	<p>Wird geändert.</p>
13	<p>Anlage 3/6 Querschnittsbelastungen des SPNV:</p> <p>KBS 525: zwischen Leipzig-Paunsdorf und Bad Lausick wird eine konstante Querschnittsbelastung von 2600 angegeben, diese ist keine korrekte Darstellung - Widerspruch zur tatsächlichen Belastung, welche nach weiterer Entfernung vom Stadtzentrum Leipzig in Richtung Bad Lausick immer mehr abnimmt (insbesondere nach der Station Liebertwolkwitz) und somit nicht konstant ist - Unterteilung in die Abschnitte Paunsdorf – Liebertwolkwitz und Liebertwolkwitz - Bad Lausick erforderlich, da erster Abschnitt städtischer Verdichtungsraum ist (eingemeindete Ortsteile) und somit für innerstädtischen Verkehr genutzt wird</p>	<p>Quelle ist der NVP ZVNL</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
14.1	<p>Anlage 3/8 Konzept zur Bildung von Linienbündeln, 1-28, A1, A2.1, A2.2, A2.3:</p> <p>Varianten der Bündelungen sollten neben Fahrzeugbedarf, Kilometerleistung, Einsatzzeit auch die Aufwendungen für Ein- und Ausrückfahrten zu und von den Betriebshöfen sowie die Bürgernähe von örtlichen Unternehmen berücksichtigen - Gesamtnetz ist hinsichtlich Leerkilometer und Leerzeit unvorteilhaft gegenüber kleineren Netzen, außerdem sind keine örtlichen Ansprechpartner vorhanden = keine Realisierung eines bürgernahen ÖPNV möglich (siehe 3.11)</p>	<p>Ein- und Ausrückfahrten zu und von den Betriebshöfen können nicht berücksichtigt werden, da die mögliche Lage von Betriebshöfen nicht bestimmt werden kann. Dies ist im Text erwähnt (siehe Seite 11). Da diese Fahrten in allen Bündelungsvarianten nicht mit einbezogen sind, ist der Vergleich, wie im Konzept vorgenommenen, zulässig.</p> <p>Bürgernähe ist kein objektives Kriterium der Linienbündelung.</p> <p>Der Zusammenhang Gesamtnetz – Leerkilometer/Leerzeit im Vergleich zu den Bündeln ist in den Auswertungen dargestellt.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
14.2	<p>Beibehaltung des Betreibernetzes in derzeitiger Form, wobei auf eine effiziente Linienführung und Fahrplangestaltung geachtet werden muss - derzeitiges Betreibernetz benötigt nicht mehr viel Fahrzeuge als Gesamtnetz, Aufwendungen für Leerfahrten und Ein- und Ausrückfahrten sind erheblich geringer als beim Gesamtnetz oder bei großen Linienbündeln = Realisierung eines bürgernahen ÖPNV mit örtlichen Ansprechpartnern möglich</p>	<p>Das Betreibernetz wird als mögliche Bündelungsvariante nicht ausgeschlossen. (siehe Pkt. 3/Bus- und Reiseunternehmen Ludwig) Fazit: keine Änderung</p>
15.1	<p>Anlage 5/1 Bewertung der Verbindungsqualität für ausgewählte Relationen; S. 1-5: Kategorie II – Verbindung zwischen Mittelzentren: teilweise schlechte Werte - Verbesserung notwendig, da zwischen benachbarten Mittelzentren eine günstige und umsteigefreie Direktverbindung zu den Hauptverkehrszeiten vorhanden sein muss (z. B. Grimma – Oschatz) (siehe 5.1)</p>	<p>siehe lfd. Nr. 6.2</p>
15.2	<p>Kategorie V – Verbindung zwischen Grundzentrum und Gemeinde: Werte nicht immer erfüllt - Verbesserung notwendig, da Gemeinde zur Realisierung des Ämter-, Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehrs direkt an das jeweilige Grundzentrum angeschlossen sein muss (z. B. Eulatal – Frohburg)</p>	<p>siehe lfd. Nr. 6.3</p>
<p>[23] Stadt Borna vom 05.11.2009, Frau Meschke</p>		
1	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im LK, S. 47: Definition von Zielen und Grundsätzen sowie deren Verbindlichkeitscharakter fehlen. - Es ist nicht eindeutig erkennbar, wer die Ziele und Grundsätze zu beachten hat und unter welchen Bedingungen davon abgewichen werden kann.</p>	<p>Die formulierten Ziele haben allgemeinen Charakter. Fazit: Keine Änderung</p>
2	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im LK Nr. 5, S. 47: Dieser Grundsatz greift in die Planungshoheit der Kommunen ein. - Hier sollte als Grundsatz für die künftige Gestaltung des ÖPNV formuliert werden, dass bei der Ausweisung neuer Baugebiete ein Anschluss zu den Zugangsstellen des SPNV unter Berücksichtigung von ökologischen und ökonomischen Aspekten zu prüfen ist.</p>	<p>Textänderung: In Siedlungsgebieten mit Zugangsstellen zum SPNV werden im Rahmen der Bauleitplanung Bauflächen und Baugebiete so ausgewiesen, dass durch die Lage dieser Flächen oder Gebiete zu den Zugangsstellen des SPNV eine ökologisch verträgliche und eine verkehrlich ökonomische Erschließung gesteigert <u>möglich</u> ist.</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
3	<p>5.4.1 Räumliche Verknüpfung, Tabelle 13, S. 69: Ist-Situation sollte um bestätigte Planung ergänzt werden. - In unmittelbarer Nähe des Busbahnhofes Borna werden im Jahr 2010 78 P+R-Plätze errichtet. Die entsprechenden Fördermittel wurden beantragt.</p>	<p>Wird als Anmerkung unter Tabelle 13 notiert. Analog zu Anmerkung 13.2 ist aber anzumerken, dass der Bau der P+R-Plätze nicht im Verantwortungsbereich des Landkreises liegt, sondern durch die Stadt mit Hilfe des ZVNL erfolgt.</p>
4	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, Nr. 8, S. 80: Dieser Punkt ist zu ergänzen um: - den Bockwitzer See Der Bockwitzer See hat seinen Endwasserstand 2005 erreicht. Die Freizeit- und Erholungsnutzung soll auf das herausragende Potenzial von Natur und Landschaft abgestellt werden. - den Hainer See Der Endwasserstand wird im I. Quartal 2010 erreicht. Keimzellen einer aktiven Freizeit- und Erholungsnutzung sind die Lagune Kahnsdorf und das Nordufer.</p>	<p>Fazit: Textergänzung wird vorgenommen</p>
<p>[24] Stadt Kohren-Sahlis vom 05.11.2009, Frau Schwurack</p>		
1	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, Nr. 8, S. 80: Verbesserung der touristischen Erschließung mit ÖPNV am Wochenende, Feiertagen und Schulferien im Kohrener Land gegebenenfalls auch durch flexible Bedienungsformen mit entsprechender verbesserter Kundeninformation (Werbung) vor allem auch in den Oberzentren. Kohren-Sahlis strebt die Prädikatisierung „Staatlich anerkannter Erholungsort“ an. Ein wichtiges Bewertungskriterium ist die touristische Verkehrserschließung von den Verknüpfungspunkten Frohburg, Geithain und Altenburg. Verstärkte Nachfragen zu ÖPNV-Verbindungen nach Kohren-Sahlis (insbesondere auch den OT Gnadstein) sind in den letzten Jahren vor allem von Gästen aus den Oberzentren Leipzig und Chemnitz zu verzeichnen. Das vorhandene Angebot z. B. der Bahn- und Busanschlüsse an Wochenenden und Feiertagen ist offensichtlich nicht bedarfsgerecht und flexibel. Weiterhin wird von Gästen / Touristen montiert, dass es an übersichtlichen, komplexen Informationen für Bahn und Busangebote zu den touristischen Reisezielen im Kohrener Land fehlt.</p>	<p>Die Anmerkungen müssen Bestandteil einer weiterführenden Untersuchung des NVP sein. Fazit: Keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
[25] Stadt Markranstädt vom 05.11.2009, Frau Prauser		
1	<p>3.3.4 Schüler und Schulstandorte, S. 29: Der Schülerverkehr des Gymnasiums Schkeuditz, Außenstelle Markranstädt findet keine Berücksichtigung - Da dieser Schülerverkehr tatsächlich im Kreis stattfindet, ist dessen Darstellung notwendig, auch wenn ein anderer Leistungsträger zuständig ist.</p>	Inzwischen wurden vom Landkreis Nordsachsen diese Daten geliefert. Die Schüler der Außenstelle Markranstädt des Gymnasiums Schkeuditz werden in den Statistiken und Abbildungen ergänzt.
2	<p>3.4.5 Flexible Bedienformen, S. 34: Schaffung einheitlicher Regelungen bei Anrufbussystem - Markranstädter Bürger sind durch Zuschlagspflicht benachteiligt, was schwer darstellbar ist.</p>	Im Zuge der Bestandsaufnahme ergibt sich kein Änderungsbedarf. Ziele sind in Kapitel 7.1.1 Nr. 3 formuliert. Fazit: keine Änderung.
3	<p>3.5.1 Nachfrage Schülerverkehr, S. 36: Der Schülerverkehr des Gymnasiums Schkeuditz, Außenstelle Markranstädt muss Erwähnung finden. - Da dieser Schülerverkehr tatsächlich im Kreis stattfindet, ist dessen Darstellung notwendig, auch wenn ein anderer Leistungsträger zuständig ist. Die Fahrschüler sind nicht berücksichtigt.</p>	Inzwischen wurden vom Landkreis Nordsachsen diese Daten geliefert. Die Schüler der Außenstelle Markranstädt des Gymnasiums Schkeuditz werden in den Statistiken und Abbildungen nun ergänzt. (vgl. Anm. 25. 1)
4	<p>3.8 Verknüpfungstellen, S. 43: 2010 ist die Errichtung der Verknüpfungsstelle Großlehna vorgesehen - Diese ist aufzunehmen und künftig in die Fahrplangestaltungen einzubeziehen zur Verbesserung der Anbindung.</p>	Eine Busverknüpfung direkt am Bahnhof Großlehna ist nicht vorgesehen, diskutiert werden lediglich P+R und B+R-Anlagen. Fazit: keine Änderung.
5	<p>4.2.2 Erschließungsqualität, S. 51: Sicherstellung des Schülerverkehrs im Ortsteil Meyhen: Im Zuge des 2010 durch den LK geplanten Ausbaus der K 7960 wird eine Bushaltestelle in Meyhen errichtet. Diese kann dann zum Zweck des Schülerverkehrs, durch eine nach Lützen weiterführende Linie oder durch den Anrufbus angedient werden.</p>	Siehe Stellungnahme [13], Nr.2 Fazit: keine Änderung

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
6	<p>4.5.2 Mobilitätseingeschränkte Personen, S. 57, Punkt 1: Mobilitätsgarantie ist für Kranke nicht gegeben, per ÖPNV ist keine termingerechte Erreichbarkeit der umliegenden Krankenhäuser gegeben: Es gibt keine direkte oder zeitnahe Linienanbindung nach Schkeuditz, Zwenkau oder Borna. Das gern vorgebrachte Argument der Liniennutzung über Leipzig bzw. Markkleeberg nach Borna greift nicht, da insbesondere im Krankheitsfall eine Tagesreise ins Krankenhaus nicht zumutbar ist. Bei ärztlicher Terminierung am Morgen ist eine rechtzeitige Anreise per ÖPNV gar nicht möglich.</p>	<p>Schkeuditz befindet sich im Landkreis Nordsachsen und damit nicht im Aufgabenträgergebiet unseres Landkreises. Nach Anlage 4.3 ist die Achse Markranstädt – Schkeuditz nicht Teil des Ergänzungsnetzes. Das Angebot der Linie 65 nach Markkleeberg sowie der SPNV von dort nach Borna stellen ein sehr dicht vertaktetes Angebot dar. Weiterhin besteht von Markranstädt aus eine sehr gute Anbindung nach Leipzig. Fazit: keine Änderung.</p>
7	<p>5.2 Bewertung der Erschließungsqualität, S. 65: Anrufbus auf Meyhen ausweiten - Dadurch kann die Erschließung dieses Ortsteils per ÖPNV abgesichert werden.</p>	<p>Meyhen hat 60 Einwohner Zielstellung ist, dass alle Gemeinden bzw. Gemeindeteile mit mehr als 200 Einwohnern durch den ÖPNV erschlossen werden. Fazit: keine Änderung</p>
8	<p>5.3 Bewertung der Bedienungsqualität, S. 66: Takt und Kapazität des Anrufbusses bedarfsgerecht anpassen, Angebote auch für Wochenende und Abendstunden sind ausreichend vorzuhalten: Bedienungsqualität des Anrufbusses ist nach Bürgerinformationen an Wochenenden und in den Abendstunden nicht ausreichend</p>	<p>Dafür sind im NVP Maßnahmen (z.B. Nr.1, 3, 5) formuliert worden. Fazit: keine Änderung</p>
9	<p>5.4.2 Zeitliche Verknüpfung, S. 72: SPNV und Fahrplan nach Kulkwitz besser aufeinander abstimmen. Die Wartezeiten sind unzumutbar lang.</p>	<p>Die Anmerkung bestätigt die schlechte Bewertung. Der Wunsch zur besseren Abstimmung ist auf Seite 81 bereits aufgegriffen. Fazit: keine Änderung.</p>
10	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, S. 79: vgl. Hinweise zu Punkt 4.5.2 und 5.2 Realisierung über Anrufbus: - Standard ausbauen und verbessern - bessere Bürgerinformation Für Attraktivierung ÖPNV sollen Fahrkilometer dem Bedarf angepasst und nicht begrenzt werden</p>	<p>siehe Ziel Nr. 3 im Kapitel 7.1.1 Fazit: keine Änderung</p>
11	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 81: vgl. Anmerkungen zu 5.4.2</p>	<p>Die Anmerkung ist dort bereits aufgegriffen Fazit: keine Änderung.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
12	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungstellen, S. 82: Die Andienung der am Verknüpfungspunkt Großlehna geplanten Bushaltestelle soll umgesetzt werden und im Konzept Berücksichtigung finden - Am Bahnhof Großlehna wir im Jahr 2010 die Verknüpfungstelle realisiert.</p>	<p>vgl. Anm. zu Punkt 25.4 Fazit: keine Änderung.</p>
13	<p>7.1.3 Information und Service, S. 82, Nr. 22: Im Fahrplan Linien über Landes- und Kreisgrenzen hinaus berücksichtigen: Bürger in Bereichen von Landes- und Kreisgrenzen benötigen stets mehrere Fahrpläne um naheliegende Ziele mit ÖPNV zu erreichen.</p>	<p>Die Berücksichtigung von Linien, die über die Kreisgrenzen hinaus führen, ist bereits in allen Fahrplanheften gängige Praxis. Bei einem Fahrplanheft für das gesamte Kreisgebiet wäre dies analog zu berücksichtigen. Fazit: keine Änderung.</p>
14	<p>7.2 Maßnahmeplan und Umsetzungskonzept, S. 86, Nr. 17: Andienung Bushaltestelle an Verknüpfungstelle Großlehna nötig Anmerkung zu Punkt 7.1.1 in Tabelle aufnehmen</p>	<p>Siehe Punkt 25.4 und 25.12</p>
15	<p>Anlage 3/4, lfd. Nr. 26+29, Linie 163+166: Güntersdorf liegt in Sachsen-Anhalt, nicht Nordsachsen</p>	<p>Ergänzung in Spalte „Bedienung außerhalb LK Leipzig“ um „Saalekreis“</p>
16	<p>Anlage 3/5-1: Grundschule Großlehna ist als Schulstandort ohne Fahrschüler ausgewiesen - Kinder aus Priesteblich besuchen diese Schule, kommen aber per ÖPNV nicht hin und werden deshalb nicht erfasst</p>	<p>Bezüglich der Bestandsaufnahme keine Änderung nötig: Es gibt dort keine Anträge im Rahmen der Schülerbeförderungssatzung. Fazit: keine Änderung.</p>
17	<p>Anlage 3/5-3: Schülerverkehrsbeziehung Gymnasium Schkeuditz Außenstelle Markranstädt ist nicht berücksichtigt - Zur besseren Orientierung sollte die Darstellung erfolgen und die andere Zuständigkeit möglicherweise gekennzeichnet werden.</p>	<p>Inzwischen wurden von Nordsachsen diese Daten geliefert und werden ergänzt (vgl. Anm. 25.1)</p>
18.1	<p>Allgemeine Hinweise: Im Konzept ist zu berücksichtigen, dass Buslinien die neu zu errichtende Straße nach Frankenheim nutzen und andienen sollen, insbesondere auch für Schülerverkehr: 2010 wird durch die Stadt Markranstädt eine Verbindungsstraße von der B 87 in Markranstädt nach Frankenheim geschaffen (Kernstadt-Ortschaft, kürzeste Verbindung). Durch Verlegung einer Buslinie darauf kann die ÖPNV- Infrastruktur für diesen Bereich erheblich verbessert werden.</p>	<p>Nach Beschluss des NVP ist Einzelplanung notwendig. Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
18.2	Dölzig ist besser an Markranstädt und die Ortsteile anzubinden: Zufahrten zum Gymnasium Schkeuditz und zum Krankenhaus Schkeuditz sind für Markranstädter Bürger unabdingbar.	Dölzig befindet sich im LK Nordsachsen. Schülerbeförderung erfolgt durch LK Nordsachsen. Fazit: keine Änderung
18.3	Die Umsteigezeiten für die Schüler sind in Dölzig aufeinander abzustimmen: Die Schüler müssen derzeit viel zu lange auf die Anschlussbusse warten.	Siehe Nr. 18.2 Fazit: keine Änderung
18.4	Für den Ortsteil Frankenheim ist wieder eine ÖPNV-Verbindung an Einkaufszentren, wie z.B. Löwencenter Rückmarsdorf o. Nova Eventis in Güntersdorf zu schaffen: Personen ohne eigenes Fahrzeug, die in Frankenheim leben, haben keine Einkaufsmöglichkeit.	Anbindung Löwencenter erfolgt bereits über Linie 130. Fazit: keine Änderung
[26] Stadt Frohburg vom 05.11.2009, Herr Hiensch / Herr Weiz und gesonderter Schreiben vom 05.11.2009		
1	<p>1. Rahmenbedingungen, S. 11/93:</p> <p>4. Absatz nicht zutreffend: Die Eingemeindung von Eulatal in die Stadt Frohburg zum 01.01.2009 wurde nicht berücksichtigt und damit die erforderlichen Anbindungen der ehemaligen OT Eulatal an das Verwaltungszentrum (gesonderte Begründung)</p>	Die Bestandsaufnahme erfolgte vor dem 01.01.2009. Die Grundlage war der Gebietsstand zum 01.08.2008 siehe auch Nr. 2 Fazit: keine Änderungen
2	<p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität, S. 63:</p> <p>Letzten Absatz ändern (siehe auch lfd. Nr. 1): es handelt sich um eine Gemeinde mit Handlungsbedarf, da das Umsteigen in Borna den älteren Bürgern ... nicht zugemutet werden kann</p>	Für die Relation Frohburg – Eulatal wird Untersuchungsbedarf angemeldet. Fazit: keine Änderung
3	<p>5.4.1 Räumliche Verknüpfung, S. 69/93:</p> <p>Im Zuge der Umgestaltung des Busplatzes Frohburg (Fertigstellung 03/2009) wurden 34 Parkplätze geschaffen.</p>	Die Parkplätze wurden nicht am Bahnhof geschaffen, sondern am Bushof (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung). Die Tabelle bezieht sich aber auf das Defizit am Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung). Fazit: keine Änderung
4	<p>Anlagen 3/2, 3/5-1 bis 3/5-6:</p> <p>Beachtung der Eingemeindung</p>	siehe lfd. Nr. 1 und 2

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
5	Anlagen 4/1 (S. 3), 4/2 (S. 3): Beachtung der Eingemeindung, OT-Änderung nach Hopfgarten, Alt-Offenhain, dann Ottenhain!	siehe Stellungnahme [29] RPVW, lfd. Nr. 10 Fazit: Anlage 4/2 wird geändert
6	Anlage 5/1 (S. 2/4), 6/1: Beachtung der Eingemeindung	siehe lfd. Nr. 1 und 2

[27] MDV vom 06.11.2009, Herr Schubert

1	<p>2.2 Nahverkehrsplan Leipziger Land, S. 16 drittletzter Absatz: Textauszug: „Die Straßenbahnstrecken nach Markkleeberg-Ost und -West sind zu erhalten und in das Stadtverkehrskonzept zu integrieren. In Hinblick auf die Straßenbahn auf die Straßenbahn ist aber auch zu prüfen, ob ein Systemwechsel auf Busbedienung verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist.“ Anmerkung: Die beiden Teilaussagen widersprechen einander. Empfohlen wird, die verkehrliche Untersuchung mit einer konkreten Zeitschiene zu versehen, damit zeitnah, auch vor dem Hintergrund möglicher Investitionen, eine Entscheidungsgrundlage vorliegt.</p>	<p>Textänderung: „Die Straßenbahnstrecken nach Markkleeberg-Ost und -West sind zu erhalten und in das Stadtverkehrskonzept zu integrieren. In Hinblick auf die Straßenbahn ist aber auch zu prüfen, ob ein Systemwechsel auf Busbedienung verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Nach heutigen Gesichtspunkten ist zu prüfen, ob mit der Eröffnung des CTL ein Systemwechsel auf Busbedienung verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist.“</p>
2	<p>3.9 Organisationsstruktur, S. 45, Abb. 6: Änderung: Anstatt „ehemaliger Landkreis Döbeln“ sollte „Kreis Mittelsachsen“ eingefügt werden.</p>	<p>Fazit: wird geändert in Landkreis Mittelsachsen (Gebiet des ehemaligen LK Döbeln)</p>
3	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im LK, S. 47, Punkt 2: Ergänzungsvorschlag: Auf zentrenverbindenden Relationen und in den Stadtverkehren ist der ÖPNV angebotsorientiert auszugestalten. Auf potenzialstarken Verbindungen sowie in den Stadtverkehren dient ein angebotsorientierter ÖPNV u.a. als Wirtschaftsfaktor und der Umweltentlastung. Nur durch einen angebotsorientiert ausgestalteten ÖPNV können diese Effekte erreicht werden.</p>	<p>Unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten des LK sind keine Änderungen möglich. Fazit: keine Änderung</p>
4	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV im LK, S. 49, Punkt 18 und 24: Ergänzungsvorschlag: Dabei ist die Leitlinie für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienformen im Mitteldeutschen Verkehrsverbund anzuwenden.</p>	<p>Unter 4.1 wird nur das Ziel formuliert. Die konkrete Umsetzung erfolgt nicht im NVP. Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
5	<p>4.3 Bedienungsqualität, S. 52, Stadtnetze: Anmerkung: Die Ausführung sollte um Markkleeberg ergänzt werden. Prinzipiell ist eine Neuordnung des Stadtverkehrs angedacht. Insoweit sollte Markkleeberg in die Kategorie Stadtverkehr einbezogen werden.</p>	<p>Markkleeberg wird nicht betrachtet, da die Entwicklung des Verkehrs noch offen ist. Die heutigen Straßenbahnstrecken sind als Grundnetz 1. Ordnung definiert. Fazit: keine Änderungen</p>
6	<p>4.3 Bedienungsqualität, S. 53, letzter Absatz: Ergänzungsvorschlag: Die angesetzten Mindestangebote des Kriteriums Bedienungsqualität dürfen dabei nicht unterschritten werden.</p>	<p>siehe Kapitel 4, 3. Absatz, S. 47, Definition der Mindeststandards Fazit: keine Änderung</p>
7	<p>4.4 Vernetzung der Verkehrsträger, S. 55, Tabelle 9: Ergänzungsvorschlag: Aufnahme von Großdeuben Bahnhof und Lobstädt Bahnhof als Verknüpfungsstellen: Nach der Leitlinie für das betriebliche Leistungsangebot im Mitteldeutschen Verkehrsverbund sind diese Bahnhöfe als Verknüpfungsstellen ausgewiesen. Die Leitlinie wurde durch den Aufsichtsrat des MDV beschlossen.</p>	<p>Zu Großdeuben vgl. Anm. 11.2 (wahlweise oder kombinierte Ausweisung der Bahnhöfe zwischen Markkleeberg und Böhlen. Der Bahnhof Lobstädt kann nicht Verknüpfungspunkt 2. Ordnung sein, weil dorthin keine Achse im Grundnetz 2. Ordnung oder im Ergänzungsnetz führt (vgl. Anm. 6.3 zu Narsdorf). Sofern nur Linien des weiteren Netzes angebunden sind, könnte bestenfalls von einem Verknüpfungspunkt 3. Ordnung gesprochen werden. Fazit: keine Änderung.</p>
8	<p>4.7 Umweltstandards, S. 61, vorletzter Abschnitt: Anmerkung: Die Ausführung sollte um Markkleeberg ergänzt werden.</p>	<p>Wurde bislang bewusst weggelassen, da es in Markkleeberg keine reinen Stadtverkehrslinien gibt, auf deren Bündel der Standard angewendet werden könnte. Fazit: keine Änderung.</p>
9	<p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität, S. 63, drittletzter Abschnitt, Relation Grimma – Borna: Anmerkung: Im Rahmen des MDV-Projektes „Integriertes Netz“ werden auch Konzepte für Schnellbusverkehre untersucht. Die hier vorgeschlagene Prüfung eines solchen Angebotes zwischen Borna, Bahnhof und Grimma, Bahnhof kann im Rahmen des vorgenannten Projektes erfolgen.</p>	<p>siehe auch Stellungnahme [22] ffd. Nr. 6.1 Fazit: Textänderung letzter Satz unter Grimma - Borna: „Im Rahmen des MDV-Projektes „Integriertes Netz“ kann aber geprüft werden, ob durch die Einführung von Schnellbuslinien zu bestimmten Zeiten diese Relation aufgewertet werden kann.“ Übernahme dieser Relation in Untersuchungsbedarf (letzter Absatz unter 5.1) und in Maßnahmenplan und Angebotskonzept</p>
10	<p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität, S. 63, vorletzter Abschnitt: Anmerkung: Für die Relation Grimma – Oschatz wird kein Handlungsbedarf gesehen, obwohl die Richtwerte der Kriterien Umsteigehäufigkeit und</p>	<p>Diese Relation wurde bereits im NVP Muldentalkreis untersucht und kein Bedarf festgestellt. Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
11	<p>Beförderungzeit überschritten werden. Für eine qualifizierte und quantifizierbare Potenzialabschätzung erscheint uns deshalb eine gesonderte Untersuchung notwendig. Diese Potenzialabschätzung kann im Rahmen des MDV-Projektes „Integriertes Netz“ erfolgen.</p> <p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität, S. 64, zweiter Abschnitt: Anmerkung: Das Kriterium Beförderungzeit wird zwischen Grimma und Mutzschen nicht eingehalten. In Grimma sollte nicht die Haltestelle Leisniger Straße sondern die zentrale Haltestelle Nicolaiplatz betrachtet werden. Sollte durch den Ansatz der Haltestelle Nicolaiplatz als Referenzhaltestelle das Kriterium der Beförderungzeit weiterhin überschritten werden, müssen Verbesserungsmöglichkeiten für die Beförderungzeit untersucht werden.</p>	<p>Für die Relation Grimma – Mutzschen besteht eine Linienführung, die bewusst alle Orte unterwegs einbindet. Die Fahrgastentwicklung auf dieser Linie in den letzten Jahren ist positiv. Fazit: keine Änderungen</p>
12	<p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität, S. 64, Umsteigehäufigkeit: Anmerkung: Für die Relation Grimma – Oschatz wird kein Handlungsbedarf gesehen, obwohl die Richtwerte der Kriterien Umsteigehäufigkeit und Beförderungzeit überschritten werden. Für eine qualifizierte und quantifizierbare Potenzialabschätzung erscheint uns deshalb eine gesonderte Untersuchung notwendig. Diese Potenzialabschätzung kann im Rahmen des MDV-Projektes Integriertes Netz erfolgen.</p>	<p>siehe Nr. 10</p>
13	<p>6.2.3 Verkehrliche Auswirkungen CTL, S. 78, letzter Absatz: Anmerkung: Empfohlen wird, die verkehrliche Untersuchung mit einer konkreten Zeitschiene zu versehen, damit zeitnah, auch vor dem Hintergrund möglicher Investitionen, eine Entscheidungsgrundlage vorliegt.</p>	<p>siehe dazu auch Stellungnahme [11] lfd. Nr. 4 Fazit: anstatt dem letzten Absatz unter 6.2.3 wird eingefügt: „Die Verkehrsuntersuchung für den S-Bahn-Einzugsbereich Markkleeberg ist abzuschließen, damit mit Inbetriebnahme und der Fertigstellung der netzergänzenden Maßnahmen die Umsetzung der Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konzept erfolgen kann.“</p>
14	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, S. 79, Nr. 3 Flexible Bedienung: Ergänzungsvorschlag: Flexible Bedienformen müssen aufgrund der demografischen Entwicklung und entsprechender Systemvorteile zukünftig verstärkt betrachtet werden.</p>	<p>Ist bereits formuliert in Kapitel 7.1.1 Nr. 3. Fazit: keine Änderung</p>
15	<p>7.2 Maßnahmenplan, S. 85, Tabelle 19, lfd. Nr. 2: Anmerkung: Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Verbesserung der räumlichen Verknüpfungsmöglichkeit am Bahnhof Dahlen sollte geprüft werden, inwieweit diese neue Linie den Bahnhof einbinden kann, insofern sich Bedarf aus dem Schülerverkehr ergibt.</p>	<p>Textergänzung unter Nr. 2: „Die neue Linie dient der zur Schülerbeförderung zur und von der ... 2010/2011 ... einzuführen.“ Die Linie wird nur bedarfsgerecht für den Schülerverkehr eingerichtet. Dahlen befindet sich im Aufgabenträgergebiet des LK Nordsachsen.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
16	<p>8.1 Rahmenbedingungen, S. 88, 3. Abschnitt: Die Finanzierungsquelle für abbestellte SPNV-Leistungen ist bis zum Jahr 2009 vertraglich vereinbart. Empfehlung: Es wird empfohlen, den aktuellen Sachstand zur Weiterentwicklung dieser Finanzierung an dieser Stelle aufzuzeigen.</p>	<p>Fazit: keine weiteren Änderungen</p> <p>Es gibt keine Mittel mehr für die Busersatzverkehre direkt vom ZVNL an die Verkehrsunternehmen.</p> <p>Fazit: Der 3. Absatz wird gestrichen.</p>
17	<p>Anlage 4/3: Anmerkung: Aus Verbundsicht ist es sinnvoll die Relation Pegau – Zeitz im Busverkehr zu stärken. Es sollte geprüft werden, ob die Achse gestärkt werden kann. Wir empfehlen die Achse Pegau – Landkreisgrenze (-Zeit) in das Ergänzungsnetz aufzunehmen.</p>	<p>Die Achse Pegau - Landkreisgrenze ist dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
18	<p>Gesamtes Dokument: Einheitliche Bezeichnung verwenden, entweder MDV-Tarif oder Verbundtarif</p>	<p>Wird in „MDV-Tarif“ geändert.</p>
19	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung des ÖPNV, S. 49: Ergänzung: Die Tarifizuschläge sollten sich je nach Bedienform an der im MDV erarbeiteten „Leitlinie für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienform im MDV“ orientieren. Die Zuschläge werden im Rahmen der Gestaltung des Verbundtarifs abgestimmt und bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde nach § 39 PBefG. Die Ergänzung dient der einheitlichen Umsetzung von Zuschlägen je nach Bedienform.</p>	<p>siehe Nr. 4</p> <p>Fazit: Textergänzung wird unter Nr. 24 vorgenommen: „Die Zuschläge werden im Rahmen der Gestaltung des MDV-Tarifes abgestimmt und bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde nach § 39 PBefG.“</p>
20	<p>8.3.3 Finanzierungsprognose, S. 89: Erster Anstrich - Unteranstrich: Hier sollte ebenso auf die Beachtung der „Leitlinie für die Einführung und den Betrieb flexibler Bedienform im MDV“ verwiesen werden. Die Ergänzung dient der einheitlichen Umsetzung von Zuschlägen je nach Bedienform.</p>	<p>siehe Nr. 4</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
21	<p>8.3.3 Finanzierungsprognose, S. 90: Erhöhung der Fahrpreise: 2. Satz ersetzen durch „Die Fahrpreisgestaltung und die Fortschreibung des Verbundtarifs ist im Gesellschaftsvertrag des MDV nach § 9 (2) für die Verkehrsunternehmens-Gesellschafter und im § 9 (3) für die Aufgabenträger-Gesellschafter oder aller Landkreis-Gesellschafter geregelt“. Nachfolgende Sätze im Absatz streichen. Aussagen zu Wirkungen von Fahrpreiserhöhungen sollten nicht Gegenstand des NVP sein. Die Aussage, dass durch Fahrpreiserhöhungen die Einnahmen wegen rückläufiger Fahrgastentwicklungen zurückgehen ist nicht zutreffend. Fahrpreiserhöhungen werden unter Berücksichtigung von Preiselastizitäten und Tarifänderungen bewertet.</p>	<p>siehe Stellungnahme [15] Nr. 5 Textänderung unter Erhöhung der Fahrpreise: Für das gesamte Gebiet des Landkreises Leipzig gelten seit Anfang 2004 die Tarife des ... (MDV). Die <u>Koordinierung</u> der Fahrpreisgestaltung und die Fortschreibung des MDV-Tarifes ist im Gesellschaftsvertrag des MDV nach § 9 (2) für die Verkehrsunternehmens-Gesellschafter und im § 9 (3) für die Aufgabenträger-Gesellschafter oder aller Landkreis-Gesellschafter geregelt. <u>„unterliegt dem Verantwortungsbereich des MDV. Eine Erhöhung der Fahrpreise hätte zur Folge, dass die ggf. Nachfrage zurück geht und damit auch die Einnahmen. Diese Maßnahme steht damit dem Ziel der Fahrgastgewinnung konträr gegenüber.“</u></p>
22	<p>8.3.3 Finanzierungsprognose, S. 90: Erhöhung der Betriebskostenzuschüsse durch den LK: Hinweis: Eine Deckelung des Zuschussbedarfs berücksichtigt nicht Teuerungs-/Inflationsentwicklungen und wirkt damit kontraproduktiv bzgl. der Angebotsgestaltungen</p>	<p>Die Deckelung des Zuschussbedarfs ist Inhalt des Verkehrsfinanzierungsvertrages zw. LK und VU und nicht Gegenstand des NVP. Fazit: keine Änderung</p>
23	<p>8.3.3 Finanzierungsprognose, S. 90: Wettbewerb: Hier sollte berücksichtigt werden, dass bei Ausschreibungen und damit Integration von Wettbewerbern u. a. die Festlegungen im „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im MDV“ zu beachten sind. Ein Verweis auf dieses Handbuch muss in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Formulierungsvorschlag: „Bei der Integration neuer Partner müssen die im „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im MDV“ dargelegten Anforderungen eingehalten werden.“</p>	<p>Der Einbeziehung der Richtlinie erfolgt im Rahmen der Umsetzung/Realisierung. Fazit: keine Änderung</p>
24.1	<p>4.6 Beförderungsqualität, S. 58f. und 7. ÖPNV-Angebotskonzept, S. 79ff.: Der Punkt „optische [...] Fahrgastinformationsanlagen [...] an den Halte- und Zugangsstellen“ bedingt auch eine entsprechende Fahrzeugausrüstung der Busse mit Bordrechnern und deren Einbindung in ein Regio-RBL-System. Dies wird im vorliegenden Entwurf an keiner Stelle erwähnt.</p>	<p>Siehe Anmerkung Kap. 4.6 Nr. 4 (S. 58): In welcher Form die Einbindung erfolgt, wird nicht vorgegeben. Fazit: keine Änderung.</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
24.2	<p>Weiter hat die Verbundgesellschaft eine verbundweite Realisierung der Sicherung von Anschlüssen zwischen Zug und Bus sowie eine Online-Beauskunftung mit Ist-Abfahrtszeiten zum Ziel. Der MDV hat sich zum Ziel gesetzt, die Funktionalitäten Dynamische Fahrgastinformation und Anschlussicherung verbundweit an wichtigen Verknüpfungspunkten zwischen dem SPNV und dem ÖSPV umzusetzen (Vorhaben DIAS.MD). Dazu sollen an diesen Verknüpfungspunkten DFI-Anzeiger errichtet und mit Ist-Daten sämtlicher andienender Linien versorgt werden. Zusätzlich soll eine technisch basierte Anschlussicherung und eine verbundweite Beauskunftung auf Basis von Ist-Daten realisiert werden. Derzeit existieren im Gebiet des MDV insgesamt 4 RBL-Systeme des ÖSPV: die städtischen RBL-Systeme von HAVAG und LVB, sowie die Regio-RBL-Systeme der Thüsaac und des MDV (letzteres im Rahmen von Mosaicque entstanden); ein weiteres Regio-RBL-System befindet sich in Sachsen-Anhalt im Aufbau. Es ist seitens der Verbundgesellschaft vorgesehen, in Absprache mit den Aufgabenträgern, Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, möglichst alle Verkehrsunternehmen sukzessive in DIAS.MD zu integrieren und verbundweit ca. 25 verkehrsunternehmensübergreifende DFI-Anzeiger an den zentralen Verknüpfungspunkten zwischen dem SPNV und dem ÖSPV zu errichten, mit Ist-Daten zu versorgen sowie die Anschlüsse technisch basiert zu sichern. Neben dem Vorhaben DIAS.MD erfordert auch das Verbundvorhaben EasyGo (handybasierter Online-Auskunftsdiens mit ÖV-Routing-Funktionalität) eine solide Ist-Datenbasis der Verkehrsunternehmen. Beide Vorhaben setzen eine entsprechende Fahrzeugausrüstung sowie die Einbindung in ein Regio-RBL-System voraus.</p>	<p>RBL THÜSAC ist nicht im Rahmen von MOSAIQUE (MDV) entstanden. LK beteiligt sich gemäß Vertrag zw. ZVNL und MDV nur bedingt an MOSAIQUE 2. siehe [9], Nr. 10</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
25	<p>4.6 Beförderungsqualität, S. 58f. und 7. Angebotskonzept, S. 79ff:</p> <p>Es fehlen Aussagen und Festlegungen zum Verbundvorhaben „Einführung einer Abo-Chipkarte sowie Onlineticket“, welches eine technische Ausrüstung der Fahrzeuge erfordert. Bitte ergänzen oder Hinweis auf die entsprechenden Passagen im MDV-Handbuch (Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im MDV). Ggf. auch die Textbausteine zum Teil Vertrieb aus dem NVP Nordachsen beachten. Formulierungsvorschlag: Der Landkreis stellt sich folgende Ziele: - Der Fahrtantritt für die Kunden soll so einfach wie möglich gestaltet sein. Der Kunde soll bei Fahrtantritt jederzeit die Möglichkeit haben, einen Fahrausweis zu erwerben. Dabei soll möglichst wenig Tarifkenntnis voraus gesetzt werden. Wo es möglich ist, sind personalbediente Verkaufsstellen vorzusehen. - Alle Fahrkarten im MDV sollen dem gleichen Layout entsprechen, um den Fahrgast eine leichtere Wiedererkennung zu ermöglichen. Dafür sind Fahrkarten grundsätzlich gemeinsam mit allen Verkehrsunternehmen im MDV zu bestellen. - Es sollen Projekte im Verbund unterstützt werden, bei denen zeitgemäße Medien als Fahrausweis genutzt werden wie z.B. Online-Ticket, e-Ticket, HandyTicket. Dabei ist sowohl an die Häufigkeit als auch an die Seltenheit zu denken. Damit soll auch die jüngere, technisch orientiertere Generation für den ÖPNV interessiert werden. Ziel ist insbesondere, die Zugangshemmnisse zur Fahrt zu senken, indem beim Kunden wie z.B. beim HandyTicketing über easy.GO keine Systemkenntnisse voraus gesetzt werden. Alle diese neuen Fahrausweis-Medien müssen von jedem Verkehrsunternehmen im Landkreis kontrolliert werden können.</p>	<p>Siehe 24</p> <p>Im LK Leipzig sind keine finanz. Mittel zur Beteiligung am Vorhaben eingeplant.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
26	<p>Anlage 3/4, S. 10f.:</p> <p>Betreiber Linien 660 – 664 inzwischen durch PVM Änderung Linienkonzession ab 17.10.2009 Fahrplanstand 10/08 für NVP Zeitraum 2010 – 2015 nicht sinnvoll, da im Jahr 2009 gesamte Linien im Landkreis neu ausgeschrieben wurden (Genehmigungswettbewerb)</p>	<p>siehe Stellungnahme [15] Nr. 1</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
27	<p>3.10 Finanzierung des ÖPNV, S. 45 f.:</p> <p>Die Verkehrsunternehmen (VU) sind im Landkreis Leipzig vollumfänglich in das Tarifsystem sowie das Einnahmeverfahren (EAV) des MDV integriert. Die Ermittlung der Tarifeinnahmen im MDV-Tarif für die Verkehrsunternehmen erfolgt daher auf Grundlage der Zuschuldung der Einnahmen aus dem EAV. Im MDV gilt hierbei ein nachfrageorientiertes EAV, d.h. die Entwicklung der Tarifeinnahmen hängt im Wesentlichen von der Entwicklung der Fahrgastzahlen ab. Das EAV verfolgt hierbei folgende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Tarifeinnahmen nach EAV sollen der tatsächlichen Nachfrage/Nutzung des einzelnen Verkehrsunternehmens entsprechen. • Die Einnahmeverteilung ist zeitnah und dynamisch fortzuschreiben. • Es soll der Anreiz für ein konsequentes, auf den Kunden ausgerichtetes unternehmerisches Handeln geschaffen werden. • Der Prozess der Einnahmeverteilung ist wirtschaftlich und transparent für alle Beteiligten vorzunehmen. • Durch eine sinnvolle Abgeltung von Vertriebsaufwendungen und eine nachfrageorientierte Einnahmeverteilung sollen die Marketing- und Vertriebsaktivitäten jedes einzelnen Verkehrsunternehmens gefördert werden. <p>Für die regelmäßige Ermittlung der Fahrgastzahlen (=Nachfrage) als Basis des EAV ist bei den VU die koordinierte Beschaffung von Automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZ) notwendig. Die Anforderungen für die Beschaffung, Einrichtung und Nutzung von Automatischen Fahrgastzählensystemen sind im „Handbuch für die Integration und Kooperation neuer Partner im MDV“ definiert.</p>	<p>Kein Vermerk im NVP. Ausführungstätigkeit beim MDV.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan	
Nr.	Anmerkung
[28] Stadt Leipzig vom 06.11.2009, Herr Rausch	
1	<p>3.11 Linienbündelung und Anlage 3/8, S. 46:</p> <p>Das vorgeschlagene Konzept der Linienbündelung sieht für die Stadt Leipzig je nach Variante eine Betroffenheit von 5 – 6 Linienbündeln vor. Wir möchten bitten zu prüfen, ob nicht eine Variante mit nur einem Linienbündel aller zwischen dem Landkreis Leipzig und der Stadt Leipzig verkehrenden Linien Vorteile bringt. Hintergrund unserer Überlegung ist, dass die Stadt Leipzig beschlossen hat, die Leipziger Verkehrsbetriebe bis zum 31.12.2028 mit der Erbringung des öffentlichen Nahverkehrs im Leipziger Stadtgebiet zu betrauen. Wir könnten uns vorstellen, dass eine Konzentration der betroffenen Linien in einem Bündel die notwendigen Abstimmungen erleichtert und durch die enge Vernetzung mit dem Netz der Stadt Leipzig sich auch Synergieeffekte ergeben. Außerdem möchten wir darauf hinweisen, dass die Liniengenehmigungen für die Linien 65 und 79 für 8 Jahre genehmigt wurden, so dass diese Linien nach heutiger Sachlage erst später für Linienbündel zur Verfügung stehen.</p>
2	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, Nr. 7 Verkehrliche Auswirkungen, S. 80:</p> <p>Wir möchten darum bitten, in die Untersuchungen zum Verkehr in Markkleeberg nach der Eröffnung des City-Tunnels direkt einbezogen zu werden, da sehr große Abhängigkeiten zum ÖPNV-Netz der Stadt Leipzig bestehen. Dies betrifft sowohl die betroffenen Straßenbahnlinien als auch das Busnetz.</p>
3	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, Nr. 7 Verkehrliche Auswirkungen, S. 80:</p> <p>Zur Zukunft der Straßenbahnlinie 9 fehlen jegliche Aussagen im Nahverkehrsplan. Ist somit davon auszugehen, dass in den nächsten 5 Jahren keine Veränderungen erfolgen? Wir fordern im NVP festzulegen, dass ein eventueller Beschluss durch den Landkreis Leipzig die Straßenbahnbedeutung aufzugeben, mit einem Vorlauf von mindestens zwei Jahren zu erfolgen hat, so dass der Stadt Leipzig als zweitem betroffenen Aufgabenträger genügend Zeit verbleibt, eine entsprechende alternative Erschließung der dadurch evtl. nicht mehr durch die Straßenbahn bedienten Gebiete der Stadt Leipzig einzurichten.</p>

Die Variante mit nur einem Linienbündel der zwischen Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig verkehrenden Linien entspricht dem Betreiberplan, das als Vergleichsvariante mit berechnet wurde.

Die Berechnung der Verknüpfung mit dem Stadtverkehr der Stadt Leipzig ist aus der Sicht des Landkreises nicht sinnvoll. Einerseits würde eine solche Zuteilung wieder dem Betreiberplan entsprechen. Der Stadtverkehr Leipzig hätte ein zu großes Gewicht gegenüber den regionalen Verkehren, wobei dieser nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises liegt und damit das Ergebnis der Bündelung aus Sicht des Landkreises verfälscht.

Fazit: Anmerkung zur Laufzeit der Liniengenehmigung der Linie 65 wird in Kapitel 1.3.2 mit aufgenommen.

Ergänzung auf S. 80 unter Nr. 7: „Dabei ist die Stadt Leipzig einzubeziehen.“

siehe [27], Nr. 1

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
4	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, Nr. 8 Untersuchungen zur Verbesserung der touristischen Erschließung am Wochenende/Saison, S. 80:</p> <p>Auch hier möchten wir darum bitten, in die entsprechenden Untersuchungen für den Zwenkauer und den Markkleeberger See einbezogen zu werden, da sich auch hier eine enge Abhängigkeit zu dem ÖPNV-Angebot der Stadt Leipzig ergibt.</p>	<p>Ergänzung auf S. 80 unter Nr. 8: „Bei den Untersuchungen zum Zwenkauer und zum Markkleeberger See ist die Stadt Leipzig einzubeziehen.“</p>
<p>[29] Regionaler Planungsverband Westsachsen vom 03.11.2009, Herr Friedrich</p>		
1	<p>3.2 Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen, S. 22, 3. Absatz: Anpassung an den LEP Sachsen: Änderung von „Wurzen ist ... als Mittelzentrum gleichzeitig als Ergänzungsstandort ...“</p>	<p>Text wird geändert: „Wurzen soll mit seiner mittelzentralen Funktion als Ergänzungsstandort zur Stärkung des ländlichen Raums gesichert und entwickelt werden.“</p>
2	<p>3.2 Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen, S. 23, 1. Absatz: Anpassung an den Regionalplan Westsachsen, Z 2.3.7 :Änderung: Entsprechend dem Regionalplan Westsachsen... werden im Landkreis Leipzig fünf Städte als <u>selbständige Grundzentren und weitere 6 Städte als Teil grundzentraler Verbünde</u> eingestuft.</p>	<p>Wird geändert.</p>
3	<p>3.2 Zentralörtliche Gliederung und Verbindungsachsen, S. 23, 5. Absatz: Anpassung an den Regionalplan Westsachsen, Z 2.6.1 (beinhaltet auch die Anbindung von Markranstädt an das Oberzentrum Leipzig): Ergänzung der Regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen im Zuge überregionaler Verbindungsachsen - Leipzig-Markranstädt-(Weißenfels-Erfurt)</p>	<p>Wird ergänzt.</p>
4	<p>3.3.1 Einwohner, S. 26, 2. Absatz: Beachtung kommunalrechtlicher Kategorien: Änderung: <u>Stadt Gemeinde</u> Borsdorf</p>	<p>Wird geändert.</p>
5	<p>3.3.3 Pendler, S. 28, Tabelle 3: Einheitliche Verwendung von Begriffen: Ergänzung: Sofern der Zusatz „Stadt“ verwendet wird, ist er auch den Orten Oschatz und Döbeln zuzuordnen.</p>	<p>Wird geändert.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
6	<p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität i. V. mit Anlage 5/1, S. 63, Tabelle 11:</p> <p>Die Relationen Naunhof-Machern und Zwenkau-Rötha müssen nicht zwingend der Kategorie V zugeordnet werden, da die Gemeinde Machern dem Nahbereich der Stadt Brandis sowie die Stadt Rötha dem Nahbereich der Stadt Böhlen als Teil des grundzentralen Verbundes Brandis/Naunhof bzw. Böhlen/Rötha zugeordnet werden kann. Eine Zuordnung der Relationen Naunhof-Machern und Zwenkau-Rötha zur Kategorie V ist nicht erforderlich. Der Mindeststandard in der Relation Naunhof-Machern wird daher eingehalten.</p>	<p>Wird nicht geändert.</p>
7	<p>Anlage 3/5-1:</p> <p>Änderung Titel: Schülerverkehrsbeziehungen öffentlicher Grundschulen oder Fußnote (In dieser Karte sind nur die öffentlichen Grundschulen aufgeführt.)</p>	<p>Hinweis ist korrekt. Wird berücksichtigt.</p>
8	<p>Anlage 3/5-2:</p> <p>Änderung Titel: Schülerverkehrsbeziehungen öffentlicher Mittelschulen oder Fußnote (In dieser Karte sind nur die öffentlichen Mittelschulen aufgeführt.)</p>	<p>Hinweis ist korrekt. Wird berücksichtigt.</p>
9	<p>Anlage 3/5-3:</p> <p>Änderung Titel: Schülerverkehrsbeziehungen öffentlicher Gymnasien oder Fußnote (In dieser Karte sind nur die öffentlichen Gymnasien aufgeführt.)</p>	<p>Hinweis ist korrekt. Wird berücksichtigt</p>
10	<p>Anlage 4/2, S.3/10:</p> <p>Änderung: Unter Eulatal ist der Ortsteil Ottenhain 2fach aufgeführt. Bei dem Ortsteil mit 16 Einwohnern handelt es sich um „Alt-Ottenhain“.</p>	<p>Wird geändert.</p>
11	<p>Anlage 5/1:</p> <p>Transparenz des NVP ermöglichen: Ergänzung: Es ist nicht nachvollziehbar, nach welchen Kriterien die Auswahl der bewerteten Relationen erfolgte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kategorie III: Bewertung 5 von 19 Verbindungen - Kategorie IV: Bewertung 26 von 29 Verbindungen 	<p>Die Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von NVP für den ÖPNV sieht eine Bewertung der Bestandsaufnahme vor. Wie und in welchem Umfang diese erfolgen soll, wird nicht festgeschrieben. Damit müssen auch nicht alle Relationen bewertet werden. Es wurden die Relationen bewertet, die für den LK für den ÖPNV von vordringlicher Bedeutung sind.</p> <p>Fazit: In der Anlage 4-1 werden alle Relationen aufgeführt, bewertet werden nur die ausgewählten Relationen. (mit Vermerk im Text)</p>

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
[30] Stadtverwaltung Pegau vom 10.11.2009, Herr Grothe		
1	<p>3.8 Verknüpfungsstellen, S. 42: Der Verknüpfungspunkt Pegau sollte auf Grund seiner Bedeutung als Übergangsstelle zw. Bus und Bahn gestärkt werden. Dazu gehört auch, dass alle Buslinien den Bf anfahren. Die Zuganbindung nach Leipzig wird zukünftig noch mehr Bedeutung erlangen. Da im Einzugsbereich der Städte Pegau u. Groitzsch und der umliegenden Gemeinden keine weitere Zuganbindung vorhanden ist, sollten Möglichkeiten der Erreichbarkeit des Bahnhofes mittels den Buslinien erweitert werden. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, ist schon seit längerem geplant, das Bahnhofsumfeld bzgl. der Parkplätze und der Bushaltestellen mit direktem Übergang zum Bahnsteig umzugestalten.</p>	<p>Anmerkung ist richtig. Auf Seite 81 bei den Angebotsmaßnahmen ist die Anpassung der Bustakte an den SPNV-Fahrplan aufgeführt. Dies betrifft nicht nur die Linie 271. Fazit: keine Änderung.</p>
[31] Stadt Groitzsch vom 03.11.2009, Herr Kunze		
1	<p>Die Stadt Groitzsch erwartet, dass die Verlegung der Bushaltestelle am Markt in Groitzsch mit hoher Priorität im Jahr 2010 realisiert wird und die entsprechenden Kosten durch die Aufgabenträger übernommen werden. (Erläuterung im Schreiben)</p>	<p>Siehe [13], Nr. 2 Fazit: keine Änderung</p>
2	<p>Die Stadt Groitzsch bittet um die Auftragsvergabe zur Untersuchung der Möglichkeit zur Wiederherstellung einer SPNV-Anbindung für die Städte Groitzsch und Zwenkau über Gaschwitz an das Oberzentrum Leipzig. (Erläuterung im Schreiben)</p>	<p>Dies ist eine Aufgabe des ZVNL. Siehe dazu auch NVP des ZVNL. Fazit: keine Änderung</p>
3	<p>S. 38 und S. 67: Die Ortschaft Drosdorf bitte streichen, da dieser Ort mit dem Fortschreiten des Tagebaues Schleenhain devastiert wird</p>	<p>Wurde bereits auf S. 38 geändert in Drosdorf (B176) bzw. wurde auf S. 67 und in Anlage 4/3 entfernt.</p>
[32] Gemeinde Deutzen vom 10.11.2009, Frau Nowak		
	keine Einwände	
[33] Gemeinde Großpösna vom 12.11.2009, Frau Schrader		
1	<p>4.4 Vernetzung der Verkehrsträger, S. 54/55: Der Ausweis des HP Oberholz als Verknüpfungspkt. 2. Ordnung wird begrüßt.</p>	<p>Fazit: keine Änderung.</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
2	<p>4.5.1 Schüler, S. 56: Die Finanzierung des Schülerverkehrs muss gerechter werden: Im Ortsteil Störmthal enden bzw. beginnen die Tarifzonen der LVB. Ein Problem insbesondere für die Finanzierung des Schülerverkehrs durch die Eltern. Es ist bisher nicht gelungen, die Eltern von Kindern aus der Ortschaft Dreiskau-Muckern mit denen anderer Ortsteile der Gemeinde und Gemeinden des Landkreises gleichzustellen. Der Sachverhalt wurde mehrfach beim LRA, der LVB und im Kreistag vorgetragen und diskutiert.</p>	<p>Der Landkreis ist laut Schulgesetz des Freistaates Sachsen zuständig für die Schülerbeförderung für Schulen im Landkreis, nicht für Schulen in der Stadt Leipzig. Fazit: keine Änderung.</p>
3	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV und Anlage 3/4., S. 79: Nr. 3 - Die Zahl der Fahrten der Linie 145 muss besprochen werden und auf den Schul- und Hortbetrieb inkl. Ferienspiele abgestimmt werden. Eine Reduzierung der Fahrten, bspw. während der Schulferien wird abgelehnt. Es ist zu beachten, dass die Schüler auch während der Schulferien den Hort der Grundschule Großpösna besuchen. Es wird um Bekanntgabe der Nutzerzahlen für diese Linie gebeten.</p>	<p>Ist nicht Inhalt des NVP. Fazit: keine Änderung</p>
4	<p>7.1.1 Straßengebundener ÖPNV, S. 80, Nr. 8: Die Untersuchung für die verbesserte touristische Erschließung der Seen touristischen Ziele wird ausdrücklich befürwortet. Der Stellenwert für diese Untersuchung (Priorität) sollte erhöht werden. (Erläuterung in Tabelle)</p>	<p>Keine Änderung in Priorität „hoch“, da der LK wegen der fehlenden finanziellen Möglichkeiten diese Rangigkeit nicht einordnen kann. Fazit: keine Änderung siehe dazu auch Stellungnahme [1] Nr. 8</p>
5	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 82, Nr. 18: Die Untersuchung zur Errichtung einer Bushaltestelle für Busse Richtung Fuchshain/ Nauhof wird begrüßt. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse (möglicher Standort der Haltestelle / Wendestelle) einzubeziehen. Die örtlichen Voraussetzungen sollten schon bei der Untersuchung berücksichtigt und mit der Gemeinde abgestimmt werden.</p>	<p>Ergänzung unter Nr. 16 bis 19: <u>Untersuchung zur Einrichtung von Haltestellen (Abstimmung im Vorfeld mit den jeweiligen Gemeinden)</u></p>
6	<p>Anlage 3/8 Linienbündelung: Eine Verringerung der Taktzeiten und Fahrtenanzahl aus den Ortsteilen nach Großpösna und zurück oder der Verlust von Haltepunkten darf mit einer Linienbündelung nicht verbunden sein. (Begründung siehe ffd. Nr. 3)</p>	<p>Die Linienbündelung berücksichtigt das Fahrplanangebot zum Stand 2008/09. Fazit: keine Änderung</p>

[34] Stadt Grimma vom 05.11.2009, Herr Berger

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
1	<p>4.7 Umweltstandards</p> <p>Besonders zu unterstreichen ist die Absicht, die Umweltstandards (Euro 4) insbes. Auf den Stadtverkehrslinien zu verbessern, langfristig sollte dabei auch an Elektroantrieb gedacht werden</p>	<p>Richtig, also kein Änderungsbedarf</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
2	<p>Das Anliegen, mit dem sich der Landrat, der ZVNL und die Stadt Grimma an das Dresdner Wirtschaftsministerium gewandt hatten - der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Grimma – Nauenhof – Leipzig und eine Streckenverbindung durch den CTL, sollte im NVP als langfristiges Entwicklungsziel mit verankert werden.</p>	<p>siehe [22] Nr. 9</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
<p>[35] Landratsamt Mittelsachsen vom 04.11.2009, Herr May</p>		
1	<p>Der LK Mittelsachsen geht davon aus, dass bisherige und zukünftige Kreisgrenzen überschreitende ÖPNV-Linien durch den jeweiligen AT finanziell abgesichert und im gegenseitigen Benehmen genehmigungsrechtlich beaufwörtet werden.</p>	<p>Dies ist Inhalt von Verkehrsfinanzierungsverträgen zw. AT und VU.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
<p>[36] Stadt Zwenkau vom 10.11.2009, Herr Schulz und separates Schreiben</p>		
1	<p>2.2 Nahverkehrsplan Landkreis Leipziger Land, S. 16:</p> <p>Regionalbusverkehr: Die Angebote des Schülerverkehrs sind unter wirtschaftl. Aspekten, z.B. durch die Anpassung von Schulanfangszeiten sowie der Reduzierung der Fahrtenanzahl vor Schulbeginn und nach Schulschluss, zu optimieren.</p> <p>In diesem Bereich ist eine Gleichbehandlung zw. öffentl. und privaten Schulen sicher zu stellen. Der Spielraum von Schulanfangs- und –endzeiten ist durch verstärkte Umsetzung von Ganztagesangeboten differenziert zu betrachten. Die Sicherstellung eines attraktiven und vor allem sicheren Schülerverkehrs ist zu gewährleisten.</p>	<p>Unter 2.2 wird der bestehende NVP Landkreis Leipzig reflektiert. Unter Kapitel 4.5.1 werden die Belange der Schüler im neuen LK Leipzig behandelt. Gleichbehandlung im Kapitel 4.5.1 bereits gegeben, Formulierung „Zu jeder Schule ..“</p> <p>Die Sicherstellung der Schülerbeförderung ist in Kapitel 4.1 als erstes Ziel genannt.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
2	<p>3.3.4 Schüler und Schulstandorte, S. 29:</p> <p>Im Sprachgebrauch sollten keine Unterschiede zw. den öffentl./staatlichen Schulen und den privaten Ersatz-/Ergänzungsschulen gemacht werden. Die Entwicklung der „Ersatzschulen“ steht erst am Anfang und wird im Betrachtungszeitraum bis 2015 eine erhebliche Steigerung im Schülerverkehr nach sich ziehen.</p>	<p>Die Beschreibung ist richtig. Wie die Schulen in freier Trägerschaft sich zukünftig entwickeln, ist nicht Teil der Bestandsaufnahme. Dass diese zu mehr Schülerverkehr führen, wird aus 3/5-4 deutlich. Es zeigt sich, dass die Schulwege der Schüler zu diesen Schulen länger sind. Wäre die Differenzierung „im Sprachgebrauch“ und in der Darstellung nicht erfolgt, wäre dieser Effekt nicht erkennbar.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
3	<p>3.4.5 Flexible Bedienformen, S. 34: Zu diesem Thema sind keinerlei Erfahrungen bzw. Beförderungszahlen ausgewiesen. Somit ist zu hinterfragen, ob dieses Angebot angenommen wurde.</p>	<p>In Kapitel 3.4.5 wird nur das Angebot beschrieben. Die Nutzung der Angebote zählt zu Kapitel 3.5.3. Die Anmerkung ist richtig, wird aber im NVP nicht näher untersucht. Fazit: Keine Änderung</p>
4.1	<p>4.5 Belange einzelner Fahrgastgruppen, S. 56 Die Zumutbarkeit der Wartezeiten vor Schulbeginn ist zu prüfen.</p>	<p>Sie ergibt sich aus der Schülerbeförderungssatzung und wurde in den Nahverkehrsplan nur nachrichtlich übernommen Fazit: keine Änderung.</p>
4.2	<p>„Die maximale Fahrzeugauslastung im öffentl. Linienverkehr beträgt i.d.R. 100% der Sitzplätze und 50% der Stehplätze ...“. Das entspricht nicht den Anforderungen, die an den Schülerverkehr gestellt werden müssen (Sitzplatz- und Gurtpflicht).</p>	<p>Für die Sitzplatz- und Gurtpflicht im ÖPNV gibt es keine gesetzliche Regelung. Fazit: keine Änderung.</p>
5	<p>Anlagen 3/5-1 bis 3/5-4: Sollten die Darstellungen der Schularten nicht getrennt nach öffentl./staatl. Und privat erfolgen. Die stellt nicht die tatsächlichen Schülerströme dar.</p>	<p>Die getrennte Darstellung ermöglicht eine bessere Übersicht. Erst durch die getrennte Darstellung der Schulen in freier Trägerschaft werden die dort längeren Schulwege erkennbar (vgl. Anm. 36.2). Fazit: keine Änderung.</p>
6	<p>Anlage 3/8 (Linienbündelung), 8. Zusammenfassung, S. 146:</p>	<p>Nur die Wiederholung der Zusammenfassung Linienbündelung Fazit: keine Änderung</p>
<p>[37] IHK vom 16.11.2009, Herr Werner</p>		
1	<p>Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der Kriterien zur Pflichtaufgabe des Landkreises erklärt werden sollte, um damit die finanziellen Auswirkungen speziell für kleine Unternehmen abfedern zu können. Zu beachten ist, dass bestehende vertragliche Regelungen zw. VU und LK nicht konträr zu Festlegungen im NVP stehen dürfen. Die Priorität des Schülerverkehrs steht nicht immer im Einklang mit den geforderten Standards. Der NVP sollte Grundsätze formulieren und keine Detailregelungen enthalten.</p>	<p>Laut ÖPNVG ist der ÖPNV für den LK eine freiwillige Aufgabe im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge und damit keine Pflichtaufgabe. Fazit: keine Änderung</p>
2	<p>Zu klären ist die Frage, inwieweit die Einwohnerzahl in Ortsteilen den Gemeinden zugerechnet wurden oder keine Berücksichtigung erfahren, in Bezug auf die Anbindung von Ortschaften größer 200 Einwohner.</p>	<p>Die Einwohnerzahlen pro Ortsteil stammen von den jeweiligen Gemeinden/Meldeämtern (siehe Anlage 4/2). Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
3	Dringender Handlungsbedarf bei der beabsichtigten Linienbündelung und der Vergabe. Die im NVP getroffenen Aussagen lassen großen Raum für Spekulationen und sorgen für Irritation bei den Unternehmern. Es muss sicher gestellt werden, dass es nicht zu Verwerfungen für die Unternehmen kommt, indem z.B. die Auslastung geförderter Investitionen in Frage gestellt wird.	Es ist nicht die Absicht des Landkreises, bereits im Nahverkehrsplan festzulegen, dass Verkehrsleistungen für 2013 in Linienbündeln ausgeschrieben werden. Vielmehr soll im Rahmen des NVP untersucht werden, was eine Linienbündelung im Ergebnis bedeutet. Die Entscheidung über die Vergabe, d. h. ob ausgeschrieben werden soll oder nicht, soll nicht mit dem NVP getroffen werden. (siehe Stellungnahme [9] THÜSAC, Nr. 8)
4	Hinweis, dass Tarifanpassungen entsprechend der wirtschaftl. Bedingungen unter Beachtung einer realistischen Vertretbarkeit vorgenommen werden sollten. Auch hier sollte mit den VU Rücksprache gehalten werden.	siehe Stellungnahme [15], Nr. 5
5	Empfehlung: Einrichtung einer Fahrplanabstimmungsrunde auch unter Einbeziehung der Gemeinden	Muss nicht im Rahmen des NVP festgelegt werden. Erfolgt bereits regelmäßig in der Praxis. Fazit: Keine Änderung
6	2.1 Nahverkehrsplan Muldentalkreis, S. 14 Um Effektivität und Erreichbarkeit zu gewährleisten, sollten im Rahmen der wirtschaftl. Vertretbarkeit neue Angebote geprüft / getestet werden.	In diesem Kapitel erfolgt die Reflektion der bestehenden NVP. Neue Angebote werden z.B. mit der beabsichtigten Untersuchung zu flexiblen Angeboten untersucht. Fazit: keine Änderungen
7	2.2 Nahverkehrsplan Leipziger Land, S. 16 (Stadtverkehr): Mit Inbetriebnahme des CTL ist die Straßenbahnanbindung zu prüfen. Vermeidung von Parallelverkehren, es sei denn, dass es sich um ergänzende Erschließungsfunktionen handelt.	In diesem Kapitel erfolgt die Reflektion der bestehenden NVP. siehe Stellungnahme [27] lfd. Nr. 1
8	2.2 Nahverkehrsplan Leipziger Land, S. 18 (Bauliche Anlagen): Bei Einrichtung neuer Haltepunkte bzw. Änderungen, sollten alle betroffenen VU rechtzeitig in die Planung/Abstimmung einbezogen werden.	In diesem Kapitel erfolgt die Reflektion der bestehenden NVP. Ist bereits gängige Praxis. Fazit: keine Änderungen
9	2.3 Nahverkehrsplan ZVNL, S. 19: Vertaktung zwischen ÖPNV und SPNV nicht immer möglich. Die Schülersatzung steht z.T. konträr zum NVP, deshalb keine Vertaktung möglich.	In diesem Kapitel erfolgt die Reflektion der bestehenden NVP. Dieses Ziel wurde im NVP des ZVNL definiert. Fazit: keine Änderungen

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
10	<p>2.3 Nahverkehrsplan ZVNL, S. 20: Linie Borna – Grimma besteht seit Kreisgebietsreform, wird auf Grund der langen Fahrzeit nicht genutzt. Befragung zur Nutzung wurde nach unserer Kenntnis im LRA durchgeführt.</p>	<p>In diesem Kapitel erfolgt die Reflektion der bestehenden NVP. Zu dieser Linie erfolgen Ausführungen in Kapitel 5.1 Fazit: keine Änderung</p>
11	<p>3.1 Einordnung des Untersuchungsgebietes, S. 22: ÖPNV-Erschließung des Neuseenlandes sollte geprüft werden (Tourist. Anbindung insbes. in den Sommermonaten und an Wochenenden gewährleistet)</p>	<p>siehe Maßnahme 8 im Angebotskonzept/Maßnahmeplan Fazit: keine Änderungen</p>
12	<p>3.3.3 Pendler, S.27/28: Neue Pendlerbeziehungen in Folge der Kreisgebietsreform berücksichtigen – Im NVP wurden Zahlen von 2007 herangezogen.</p>	<p>Datenstand ist im Text des NVP ausgewiesen. Die Pendlerdaten lagen bei Bearbeitung für das Jahr 2007 vor. Es erfolgt keine Aktualisierung. Fazit Textänderung 1. Absatz: „Die Pendlerströme wurden anhand der Pendlerstatistik der BfA aus dem Jahr 2007 ausgewertet. Durch die Kreisgebietsreform können sich - aufgrund von Verlegungen der Verwaltungssitze des Landratsamtes - die Pendlerzahlen geringfügig ändern.“</p>
13	<p>3.3.4 Schüler und Schulstandorte, S. 30: Das Berufsschulzentrum der HWK in Borsdorf sollte einbezogen werden.</p>	<p>Das genannte Berufsschulzentrum ist nur zeitlich begrenztes Ziel der Auszubildenden im Rahmen von Praktika. Es ist somit nicht mit den staatlichen Berufsschulzentren zu vergleichen. Fazit: keine Änderung.</p>
14	<p>3.4.1 Verkehrsunternehmen, S. 31: Vetter Reisen GmbH erbringt keine ÖPNV-Leistung mehr.</p>	<p>siehe Stellungnahme [15], Nr. 1 Fazit: wird aktualisiert</p>
15	<p>3.10 Finanzierung des ÖPNV, S. 45: Variable Gestaltungsmöglichkeit der Verteilung der Mittel offen halten. Bei sich ändernden Anteilen zwischen SPNV und ÖPNV ist auch die Finanzierung anzupassen.</p>	<p>Hier wird die Ist-Situation dargestellt. Fazit: keine Änderungen</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
16	<p>3.11 Linienbündelung, S. 46:</p> <p>Es wird eine gesonderte Beratung mit allen VU angeregt. Aus dem Entwurf geht keine Bündelungsgröße hervor. Unklar, ob Leistungsgröße der VU Berücksichtigung findet. Gefahr der Vernichtung kleinerer VU. Klarstellung, dass Linien ausgeschrieben werden. Wenn ja, ist Anlage 3/8 S. 10 Festlegung der Anteile unklar!</p>	<p>siehe lfd. Nr. 3 im Zusammenhang mit Erläuterungen zu anderen Anmerkungen</p> <p>Der Entwurf des Linienbündelungskonzeptes lässt offen, welches Bündel letztlich in Hinblick einer möglichen Ausschreibung zu bevorzugen ist, da heute noch nicht klar ist, ob überhaupt ausgeschrieben wird. Zudem basiert das Bündelungskonzept auf dem aktuellen Fahrplanstand. Die Auswirkungen möglicher Änderungen des ÖV-Angebotes auf das Bündelungskonzept kann im Rahmen des NVP nicht abgewogen werden, da ein landkreisweites Angebotskonzept auf Basis der Standards nicht Aufgabe des NVP ist. Die Leistungsgröße der VU ist kein Kriterium der Linienbündelung, da die Bündel nicht auf die ansässigen VU zugeschnitten sein sollen. Die Möglichkeit für kleinere VU Kooperationen zu bilden, ist beschrieben. Zudem wurde bei der Definition der Bündelungsgröße auch auf kleinere VU Rücksicht genommen.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
17	<p>4.3 Bedienungsqualität, S. 53:</p> <p>Wochenendbedienung sind dem Bedarf anzupassen. Bei Festschreibung der Bedienfrequenz, ohne Bedarfsermittlung, sind die Kosten durch den AT zu berücksichtigen und zu tragen Bestellerprinzip!</p>	<p>Die Bedienung richtet sich nach dem Bedarf. Dieser ist entsprechend zu ermitteln.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
18.1	<p>4.5.1 Schüler, S. 56:</p> <p>Problematisch wird insbes. die Bedienung von Ganztagschulen gesehen, die ökonomisch nicht vertretbar sind. Die mehrmaligen Rückfahrten verursachen höhere Kosten, die in der Finanzierung nicht gedeckt sind. (gleiche Schülerzahl – mehr Fahrten) Finanzausgleich pro Tour erforderlich!</p>	<p>Die Zahl von mindestens 2 Rückfahrten wurde aus diesem Grund bereits so angesetzt, denn bisher ist die Zahl der Rückfahrten bei einzelnen Schulen noch deutlich höher. Die genaue Zahl der erforderlichen Rückfahrten muss fallweise verhandelt werden, mit dem Ziel der Bündelung vieler Schüler pro Fahrt.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
18.2	<p>Zeitvorgaben für Schülerverkehre müssen technologischen Gegebenheiten entsprechen. Bei Querung von Bahnanlagen und durch sich ständig änderndes Verkehrsaufkommen/ Unfälle kommt es zu veränderten Fahrzeiten. Verkehrsbeschränkungen durch Baumaßnahmen/Umleitungen/Witterungsverhältnisse sind zu berücksichtigen. Sicherheit hat oberste Priorität!</p>	<p>Die Zeitvorgaben innerhalb des Nahverkehrsplanes sind Obergrenzen mit hinreichenden zeitlichen Sicherheitsabständen. Die Anmerkungen betreffen eher die konkrete Fahrplangestaltung und sind damit nicht Teil des Nahverkehrsplans.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
19	<p>4.5.2 Mobilitätseingeschränkte Personen, S. 57:</p> <p>Behindertengerechte Infrastruktur nicht nur an Haltestellen, Gemeinden sind angehalten, den Zugang zur Haltestelle ebenfalls entsprechend zu gestalten.</p>	<p>Der Hinweis ist richtig, wird aber von Punkt 3 (barrierefreie und sichere Haltestellenumfelder) bereits mit erfasst.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
20	<p>4.6 Beförderungsqualität, S. 59ff: Fahrzeugqualität und Umweltstandards stehen in engem Zusammenhang. Angesichts der vorhandenen Fahrzeugflotten und der Finanzierungsmöglichkeiten sind die VU nicht in der Lage, ihren Fahrzeugpark grundsätzlich zu modernisieren. ... Da Regionallinien in den Stadtverkehr eingebunden werden sollen, erscheint, die zeitnahe Erfüllung des Standards unrealistisch.</p>	<p>Die Angaben zur Fahrzeugqualität beziehen sich, wie im Nahverkehrsplan ausdrücklich erwähnt, auf Neuanschaffungen. Vorhandene Fahrzeuge haben somit Bestandsschutz.</p> <p>Eine zusätzliche Anforderung stellen nur die Linienbündel der Stadtverkehre dar, für die ab dem Zeitpunkt der Vergabe die Schadstoffnorm Euro 4 verlangt werden kann.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
21	<p>6.2.3 CTL, S. 77ff: Die Auswirkungen des CTL auf die Liniengestaltung speziell in Marktleeburg wurden bereits in einer Untersuchung ermittelt. Diese Daten sind zu aktualisieren und evtl. neue Schlussfolgerungen sind abzuleiten. Die Stadt Marktleeburg sollte sich zur Erschließung mit Strab, Bus und S-Bahn eindeutig bekennen.</p>	<p>Diese Untersuchung ist noch in Bearbeitung und steht auch im Maßnahmenplan. Im Rahmen des NVP können keine parallelen Aussagen dazu getroffen werden.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
<p>[38] Gemeindeverwaltung Thallwitz vom 09.11.2009, Herr Schwuchow</p>		
1	<p>3.3.4 Schüler und Schulstandorte, S. 29: GS Thallwitz – seit 2008 leicht steigend, +Ganztagesangebot, 1 Zusatzbus bzw. Umlenkung Lintenbus erforderlich</p>	<p>Die Anmerkung bezieht sich auf die konkrete Fahrplangestaltung.</p> <p>Im Kapitel 3.3.4 ist nur die Bestandsaufnahme enthalten.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
2	<p>3.5.1 Nachfrage Schülerverkehr, S. 35: Bis Kl. 4 ab 2 km „Fahrschüler“, volle teilweise Erstattung: Strellin/Mockrehna – Kita Röcknitz, ab Röcknitz – Thallwitz Schulstandort, Anteil Fahrschüler GS Thallwitz -----%</p>	<p>Die Stichworte der Stellungnahme lassen nicht erkennen, inwiefern Abweichungen vom Text gewünscht werden.</p> <p>Vorschlag: Keine Änderung</p>
3	<p>3.7 Information und Service, S. 40: Fahrplanhefte und gebietsspez. Liniennetzplan, Präsentation u. Service – Verbesserung für Grundschulen, Grundlage für Elternabende</p>	<p>Die Anregung, vorhandene Materialien auch gezielt an Grundschulen und Eltern der Grundschüler abzugeben, könnte als Maßnahme Nr. 24 zu 7.1.3 (Information und Service) ergänzt werden, nicht aber in das Analysekapitel.</p> <p>Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie gezielte Information an Grundschulen über ÖPNV sind eine Frage der Ausführung und bedürfen nicht der Benennung im Nahverkehrsplan.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
4	<p>4.1 Ziele zur Entwicklung, Nr. 9, S. 47/48: Mobilitätsbedürfnisse einzelner Fahrgastgruppen? GTA und Grundsatz 1?, Busverbindung der GSD Thallwitz = Linienbusse, WARUM fahren diese nicht in den Ferien? – Hortbetreuung in Thallwitz, Anschlussqualität</p>	<p>Das ist eine Zieldefinition. Fazit: keine Änderung</p>
5	<p>4.5.1 Schüler, S. 56: max. Beförderungzeit GS 30 min „nach Absprache ... weitere Fahrten“ (GTA)</p>	<p>Der Vorschlag, wegen Ganztagesangeboten nach Absprache weitere Fahrten einzurichten ist in der Formulierung: „Sofern es der Stundenplan der Schulen erfordert, können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger weitere Fahrten angeboten werden.“ Bereits enthalten. Fazit: Kein Änderung</p>
6	<p>6.2.1 Prognose Nachfrage Schülerverkehr, S. 74: GS weitgehend unveränderte Zahlen bis 2014</p>	<p>Die weitgehend stabile Zahl der Grundschüler ergibt sich aus Tabelle 16 (S. 75) Fazit: keine Änderung.</p>
7.1	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 81: Verdichtung der Busangebote Wurzen ... Eilenburg, weiterführende Schulen, z.B. Eilenburg, Mockrehna ... Achsen im Ergänzungsnetz</p>	<p>Eine Verdichtung der Busangebote auf der Achse Wurzen – Eilenburg kann sich durch die Achse im Ergänzungsnetz ergeben. Damit wird die Intention ja erreicht (sofern die verkürzte Ausdrucksweise diese Verdichtung zum Ziel hatte). Fazit: keine Änderung.</p>
7.2	<p>Schülerlotsen in den beiden Frühbussen empfehlenswert</p>	<p>Empfehlung – aber nicht im Rahmen des NVP Fazit: keine Änderung.</p>
<p>[39] LVB vom 19.11.2009, Herr Flacker</p>		
1	<p>3.3.4 Schüler und Schulstandorte 3.5.1 Nachfrage Schülerverkehr, S. 29, 36 und Anlage 3/5-2: Der Schulbetrieb in der MS Borsdorf ist zum Ende des Schuljahres 2008/09 ausgelaufen.</p>	<p>Die Analyse bezog sich auf das Schuljahr 2008/2009, zu dieser Zeit wurde die Mittelschule Borsdorf noch von 85 Schülern besucht. Fazit : Anmerkung mit Sternchen erfolgt, dass Borsdorf inzwischen geschlossen wurde</p>
2	<p>3.3.4 Schüler und Schulstandorte 3.5.1 Nachfrage Schülerverkehr, S. 29, 36 und Anlage 3/5-3: Bei der Aufzählung der Gymnasien fehlt das Gymnasium Markranstädt. Bei der ÖPNV-Nachfrage ist das Gymnasium Markranstädt nicht berücksichtigt. Das Gymnasium Markranstädt liegt zwar in Aufgabenträgerschaft des LK Nordsachsen (Außenstelle Gymnasium Schkeuditz), ist jedoch im Hinblick auf die ÖPNV-Nachfrage Bestandteil der Gesamtbetrachtung. Die</p>	<p>Die Daten für die Außenstelle Markranstädt des Gymnasiums Schkeuditz wurden inzwischen vom Landratsamt Nordsachsen zur Verfügung gestellt und werden nachträglich berücksichtigt (vgl. auch Anm. [25], Nr. 1)</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
	Nichtberücksichtigung als einzige der im LK Leipzig gelegenen Schulen ist nicht sachgerecht.	
3	<p>3.4.1 Verkehrsunternehmen, S. 31:</p> <p>Die LVB GmbH ist Inhaberin der Linienkonzessionen, erbracht werden die Busverkehrsleistungen aber vom im LK ansässigen Busunternehmen LeoBus GmbH mit Sitz in Zwenkau. Die Strab-Leistungen von dem in der Stadt Leipzig ansässigen Tochterunternehmen Leipziger Stadtverkehrsbetriebe (LSVB) GmbH.</p>	Fazit: Änderung als Fußnote: „Der größte Teil der Busverkehrsleistung im Landkreis Leipzig wird durch die LeoBus GmbH erbracht. Die LVB ist Inhaber der Liniengenehmigungen.“
4	<p>3.4.5 Flexible Bedienformen, S. 34:</p> <p>Das Anrufsammeltaxi der Linie 164 wird ab dem Fahrplanwechsel 13.12.2009 nicht mehr tagsüber an schulfreien Arbeitstagen verkehren (nur noch abends und am Wochenende, genau wie AST Linie 120)</p>	Die Analyse bezog sich auf einen früheren Zeitpunkt. Fazit: Anmerkung mit Sternchen machen, dass Fahrplan inzwischen geändert wurde
5	<p>3.4.5 Flexible Bedienformen, S. 34 und Anlage 3/4, Nr. 31:</p> <p>Das Anrufsammeltaxi der Linie 172 verkehrt ausschließlich im Stadtgebiet Leipzig, die Erwähnung im NVP ist irreführend und sollte gestrichen werden. Die Voranmeldezeiten aller im LK angebotenen flexiblen Bedienformen betragen somit einheitlich 60 Minuten.</p>	Die Bemerkung zur Linie 172 in der Anlage 3/4 wird entfernt. Anmerkung zutreffend, daher Fazit: Linie 172 herausnehmen und unteren Satz anpassen: Der Zuschlag ist nicht einheitlich geregelt.
6	<p>3.6 Tarif und Fahrpreise, S. 39:</p> <p>Die LVB-Linien berühren außerhalb der Stadt Leipzig sieben Tarifzonen, nicht nur vier (Zonen 147, 151, 152, 153, 155, 156, 168), die Haustarife gelten jedoch nur auf den LVB-Linien in den Zonen 147, 156, 168 sowie teilw. 151 und 155. Es gibt 4 Typen von Hautarif-Schülerkarten, nicht 5 (SchülerCard, SchülerMobilCard, Schülerzeitfahrtausweis mit und ohne Tarifzone 110).</p>	In den drei nicht erwähnten Tarifzonen verkehren die Linien unter der Bezeichnung RVL, daher waren sie nicht mit erwähnt. Die Haustarife gelten ja auch offenbar in den RVL-Linien nicht. Vorschlag für eine Umformulierung: Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben existieren außerhalb des MDV-Tarifes Haustarife in Form von Semestertickets für Studierende der Universität Leipzig sowie der Leipziger Hochschulen, die an das Studentenwerk Leipzig beitragspflichtig sind sowie in Form von vier Typen von Schülerkarten
7	<p>3.8 Verknüpfungsstellen, S. 42:</p> <p>In Großdolz existiert eine Bushaltestelle in ca. 100 Meter Entfernung vom Bahnhof (Großdolz, Gasthof)</p>	Anmerkung trifft zu, die Entfernung zur Bushaltestelle wurde überschätzt. Vorschlag: Absatz wird geändert zu „An drei der dort aufgeführten...“, Großdolz und Machern werden an dieser Stelle geöbtscht und weiter unten gemeinsam mit Machern aufgeführt, wo es ebenfalls bahnhofsnahe Haltestellen gibt, die aber nicht nach dem Bahnhof benannt sind. Frohburg wird aufgrund der Anmerkung 9.6 ebenfalls aus der Liste genommen.

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
8.1	<p>3.8 Verknüpfungstellen, Tabelle 4, S. 43: Ab dem 13.12.2009 werden zwei Buslinien der LVB (175 und die neue Linie 173) über den Bahnhof Borsdorf geführt.</p>	<p>Die Analyse bezog sich auf einen früheren Zeitpunkt. Fazit: Anmerkung mit Sternchen machen, dass Fahrplan inzwischen geändert wurde</p>
8.2	Am Verknüpfungspunkt Böhlen, Bhf hält auch die Linie 108.	<p>Einzelne Fahrten der Linie 108 verkehren tatsächlich bis zum Bahnhof Böhlen. Dies ging aus dem veröffentlichten Netzplan leider nicht hervor. Vorschlag: Wird ergänzt</p>
8.3	Am Verknüpfungspunkt Markkleeberg, Bhf hält auch die Linie 65.	Anmerkung richtig, wird ergänzt
8.4	Am Verknüpfungspunkt Zwenkau, Bhf Großdallzig hält die Linie 120 (siehe oben, Nr. 7)	Anmerkung richtig, wird ergänzt
8.5	Am Verknüpfungspunkt Borna, Bhf wird die Linie 145 ab dem 13.12.2009 nicht mehr halten (veränderte Linienführung)	<p>Die Analyse bezog sich auf einen früheren Zeitpunkt. Fazit : Anmerkung mit Sternchen machen, dass Fahrplan inzwischen geändert wurde</p>
8.6	Am Verknüpfungspunkt Markranstädt, Bhf wird die Linie 166 ab dem 14.11.2009 nicht mehr halten (Linie wird eingestellt).	<p>Die Analyse bezog sich auf einen früheren Zeitpunkt. Fazit : Anmerkung mit Sternchen machen, dass Fahrplan inzwischen geändert wurde</p>
9	3.10 Finanzierung des ÖPNV, S. 45: Der ZVNL finanziert nur einen Teil der Verkehrsleistung der Linie 65 (Abschnitt Stadtgrenze – Markkleeberg). Der Abschnitt Stadtgrenze – Markranstädt der Linie 65 ist hingegen Bestandteil des aktuellen Verkehrsleistungsvertrages mit dem Landkreis Leipzig.	<p>Textänderung: Im Landkreis Leipzig betrifft dies die Linien 65 (Abschnitt Stadtgrenze Leipzig – Markkleeberg), 161, 271, 619, 647, 661 und 684. Der Zuschuss beträgt jährlich 759 Tsd. EUR.</p>
10.1	3.11 Linienbündelung, S. 46: Der LK kann keine Liniengenehmigungen vergeben, dies ist eine hoheitliche Aufgabe der zuständigen Landesdirektion.	<p>siehe [9], Nr. 8 Fazit: keine Änderung</p>
10.2	Die Festlegung des NVP auf zukünftige Ausschreibungen ist sehr einseitig und nicht nachvollziehbar. Es gibt auch gewichtige Gründe, eine Beibehaltung des heutigen Betreiberetzes zu ermöglichen und im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 Direktvergaben an die VU vorzunehmen. Diese Möglichkeiten sollten explizit ergänzt werden.(siehe Stellungnahme)	<p>siehe Pkt. 10.1 Die Möglichkeit der Direktvergabe soll erhalten bleiben. Auch wird das heutige Betreibernetz für die Zukunft im Rahmen des Linienbündelungskonzeptes nicht ausgeschlossen. Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
11	<p>Die vom Gutachter durchgeführten Bündelungsvarianten unterscheiden sich hinsichtl. Kosten und Nutzen nur minimal, und das schon unter den modellhaft vereinfachten Annahmen, so dass ein Abweichen von der heutigen Betreiberstruktur nicht zwingend und ein wirtschaftl. Vorteil fraglich ist.(siehe Stellungnahme)</p> <p>4.3 Bedienungsqualität, S. 52:</p> <p>Die vom Gutachter festgestellte Zugehörigkeit der Strab-Linien 9 und 11 zum Grundnetz 1. Ordnung geht nicht aus dem Text hervor (vgl. Synopse Verkehrsunternehmen zu den Stellungnahmen zum Entwurf des Anforderungsprofils), wir bitten dies zu ergänzen: „Diese Ebene beinhaltet Direktverbindungen (...) im SPNV und mit der Straßenbahn (...).</p> <p>Zwar soll der Stadtverkehr Markkleeberg im Hinblick auf die Eröffnung des CTL gesondert untersucht werden, doch gehören die Strab-Linien 9 und 11 während der Laufzeit des NVP unbestreitbar zu den wichtigsten Angeboten im LK Leipzig und sollten entsprechend verankert werden.</p>	<p>Die Achse Markkleeberg – Leipzig wird durch den SPNV (Grundnetz 1. Ordnung) bedient. Wie die Verkehre der anderen Verkehrsträger (Bus, Strab) auf dieser Achse gestaltet werden, ist Grundlage weiterführender Untersuchungen.</p> <p>Fazit: keine Änderung siehe [11], Nr. 4</p>
12	<p>4.3 Bedienungsqualität, S. 52 und Anlage 4/3:</p> <p>Zwischen Markkleeberg und Leipzig gibt es nur eine Achse, was nicht ausreichend ist. Es sollte jeweils eine Achse von Markkleeberg-West und eine von Markkleeberg-Ost nach Leipzig geführt werden. Markkleeberg als größte Stadt des LK hat eine entsprechende räumliche Ausdehnung, die eine Aufgliederung in Ortsteile notwendig macht. Die Verkehrsverbindung von Markkleeberg-Ost (Linie 11) nach Leipzig ist eine völlig andere als von Markkleeberg-West (Linien 9, 107, Zug). Daran ändert auch die Inbetriebnahme des MDSB-Netzes nichts, ...</p>	<p>Markkleeberg wird als Ganzes betrachtet. Die tatsächliche Umsetzung liegt in der Ausführung und ist nicht Gegenstand der Definition der Bedienungsqualität.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
13	<p>4.3 Bedienungsqualität, Tabelle 8, S. 53:</p> <p>Beim Mindestangebot im Grundnetz 1. Ordnung ist die Anforderung in der NVZ-2 nicht logisch (geringeres Mindestangebot als in SVZ-2).</p>	<p>Ist richtig.</p> <p>Grundnetz 1. Ordnung in NVZ 2 wird in 1-Std-Takt geändert.</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
14	<p>4.4 Vernetzung der Verkehrsträger, Tabelle 9, S. 55:</p> <p>Die Verknüpfungspunkte 2. Ordnung sollten um Zwenkau ergänzt werden. In Zwenkau finden Verknüpfungen zw. dem Grundnetz 2. Ordnung (Linien 100, 101, 144) und dem Ergänzungsnetz (Linien 120, 123) statt. Die Wertigkeit des Verknüpfungspunktes Zwenkau ist mind. So hoch einzuschätzen wie Z. B. Kohren-Sahlis, Kühren, Nerchau oder Ragwitz)</p>	<p>Der Vorschlag ist diskussionswürdig.</p> <p>In Zwenkau gibt es aufgrund unterschiedlicher Linienführungen derzeit nur 3 von 13 Haltestellen, die von allen Zwenkau erreichenden 7 Linien bedient werden (Bergschlösschen, Schulstraße, Kotzschbarhöhe), diese sind aber bisher nicht als Umsteigepunkte ausgewiesen, sondern die nur von bestimmten Linien bedienten 5 Halte Zw.-Nord, Konsum, Bushof, Pestalozzistraße und Sommerlust.</p> <p>Damit sind die Umsteigepunkte dispers und nicht gebündelt – die Festlegung eines zentralen Umsteigepunktes hätte Linienänderungen zur Folge. Die Notwendigkeit, Zwenkau als Umsteigeort auszuweisen, wird zur Zeit nicht gesehen, da ein echter Bedarf zum Umsteigen von Linie zu Linie nicht vorhanden ist.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
15	<p>4.5 Belange einzelner Fahrgastgruppen, S. 56:</p> <p>„Abfahrt vom Schulort innerhalb 45 Minuten nach Ende des Unterrichts.“ Ohne weitere Erläuterungen bedeutet dies, dass nach jedem mgl. Unterrichtschluss eine Fahrt angeboten werden muss. Dem AT muss bewusst sein, dass dies entsprechende Kosten verursacht und außerdem dem in Kap. 4.3 formulierten Mindestanforderungen entgegenläuft. (weitere Erläuterungen in der Stellungnahme)</p>	<p>Diese Festlegung wurde im Rahmen der Schülerbeförderungssatzung bewusst so festgelegt und in den Nahverkehrsplan lediglich übernommen. Im Nahverkehrsplan wurde die Mindestzahl der Hin- und Rückfahrten definiert.</p> <p>Fazit: keine Änderung.</p>
16	<p>4.6 Beförderungsqualität, S. 58:</p> <p>Pünktlichkeit: Bei den durch äußere Umstände verursachten Verspätungen sollte explizit noch der Tatbestand „Abwarten von verspäteten Zubringerverkehrsmitteln im SPNV“ aufgenommen werden. (weitere Erläuterungen in der Stellungnahme)</p>	<p>Der Vorschlag ist sinnvoll, weil damit der Anschlussssicherung eine hohe Priorität eingeräumt wird.</p> <p>Fazit: Textänderung und Aufnahme des Vorschlags, im Gegenzug wird die Quote für die übrigen Verspätungen von 90% auf 95 % hinaufgesetzt.</p>
17	<p>5.3 Bewertung der Bedienungsqualität, S. 66:</p> <p>Vertaktung auf den Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Borna – Espenhain – Rötha – Böhlen – Zwenkau - Kitzscher – Espenhain - Kulkwitz – Leipzig-Lausen 	<p>siehe lfd. Nr. 18</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
18	<p>- Markranstädt – Seebenisch</p> <p>Das Angebot ist in der morgendlichen HVZ vertaktet, Abweichungen in der morgendlichen HVZ sind den besonderen Erfordernissen des Schüler- und Berufsverkehrs geschuldet. (weitere Erläuterungen in der Stellungnahme)</p> <p>5.3 Bewertung der Bedienungsqualität, S. 66f:</p> <p>Die Mindeststandards für die Bedienungsqualitäten werden landkreisweit auf einer Reihe von Achsen im Grundnetz 2. Ordnung und auf fast allen Achsen im Ergänzungsnetz außerhalb der HVZ nicht eingehalten.</p> <p>Die Mindeststandards für die Bedienungsqualität werden auf folg. durch die LVB bedienten Achsen eingehalten:</p> <p>Achsen im Grundnetz 2. Ordnung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Markkleeberg – Markranstädt (Linie 65) - Markranstädt – Kulkwitz – Seebenisch/Lausen (Li. 129/161/164) - Leipzig – Zwenkau (Li. 100) - Gaschwitz – Zwenkau (Li. 107) - Böhlen – Espenhain – Kitzscher (Li. 101/144) - Probstheida – Großpösna (Li. 171) <p>Achsen im Ergänzungsnetz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kitzen – Knauthain (Li. 120) - Großlehna – Altranstädt (Li. 163) - Seebenisch – Kitzen (Li. 164) - Kitzen – Zwenkau (Li. 120) - Wachau – Probstheida (Li. 108) <p>Die Mindeststandards für die Bedienungsqualitäten werden auf folgenden durch die LVB bedienten Achsen nicht eingehalten:</p> <p>Grundnetz 2. Ordnung:</p>	<p>Bedarfsgerecht kann auch bedeuten, dass kein ÖPNV-Angebot verkehrt.</p> <p>Es werden nur die Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung aufgeführt, bei denen eine Vertaktung angestrebt wird:</p> <p>“Auf folgenden Achsen des Grundnetzes 2. Ordnung werden die definierten Standards noch nicht eingehalten. Eine Umsetzung ist anzustreben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bad Lausick – Flößberg – Borna ▶ Belgershain – Köhra – Naunhof ▶ Brandis – Machern ▶ Frohburg – Kohren-Sahlis ▶ Grimma – Köhra – Leipzig, Probstheida ▶ Großbothen – Colditz ▶ Neukieritzsch – Pödelwitz – Groitzsch – Pegau ▶ Wurzen – Thallwitz <p>Auf folgenden Achsen des Ergänzungsnetzes werden die im Anforderungsprofil definierten Standards zur Bedienungsqualität bereits weitgehend eingehalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Wachau – Leipzig, Probstheida (Linie 108) ▶ Kitzen – Knauthain (Linie 120) ▶ Kitzen – Zwenkau (Linie 120) ▶ Markranstädt – Dözig (Linie 130) ▶ Wachau – Oelzschau – Dreiskau-Muckern – Espenhain (Linie 141) ▶ Großlehna – Altranstädt (Linie 163) ▶ Seebenisch – Kitzen (Li. 164)

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
	<ul style="list-style-type: none"> - Wachau – Markkleeberg (Linie 108: kein Verkehr am Wochenende und in der SVZ 2) - Zwenkau – Grotzsch (Linien 100/124: kein Verkehr in der SVZ 2) - Borna – Espenhain (Linie 101: kein Verkehr am Wochenende) - Zwenkau – Böhlen (Linien 101/144: kein Verkehr am Wochenende) <p>Achsen im Ergänzungsnetz (jeweils kein Wochenendverkehr):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Markranstädt – Dözig (Linie 130) - Markranstädt – Lützen (Linie 165) - Zwenkau – Pegau (Linie 123) - Grotzsch – Auligk (Linie 125, hier auch nur eingeschränkter Verkehr an Feiertagen) - Wachau – Oelzschau – dreiskau-Muckern – Espenhain (Linie 141) - Großspöсна – Fuchshain – Naunhof (Linie 171) - Borsdorf – Panitzsch – Taucha (Linie 175, ab 13.12.2009 auch Linie 173) 	<p>▲ Markranstädt – Lützen (Linie 165)</p> <p>▲ Großspöсна – Fuchshain – Naunhof (Linie 171)</p> <p>▲ Borsdorf – Panitzsch – Taucha (Linie 173, Linie 175)</p> <p>▲ Regis-Breitungen – Ramsdorf – Hagenest – Lucka (Linie 258)</p> <p>...</p> <p>siehe auch Stellungnahme [9], Nr. 12.1</p>
19	<p>5.4.1 Räumliche Verknüpfung, Tabelle 13, S. 69:</p> <p>Der Verknüpfungspunkt Borsdorf Bhf wird ab 13.12.2009 im Linienverkehr bedient (Li. 175 und neue Linie 173, siehe auch oben). Hierzu wird eine dauerhafte Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz eingerichtet.</p>	<p>Die Analyse bezog sich auf einen früheren Zeitpunkt.</p> <p>Fazit: Anmerkung mit Sternchen machen, dass Fahrplan inzwischen geändert wurde</p>
20.1	<p>5.4.2 Zeitliche Verknüpfungen, Tabelle 14, S. 71:</p> <p>Verknüpfungspunkt Böhlen / Achse nach Espenhain: die Bemerkung gibt die tatsächlichen Verhältnisse auch im Vgl. zu den anderen Bemerkungen nicht adäquat wieder, Vorschlag: „Richtung Leipzig sehr gut verknüpft.“ (Erläuterung in Stellungnahme)</p>	<p>Achse nach Espenhain ist tatsächlich Richtung Leipzig sehr gut verknüpft, obwohl Vertaktung nur zeitweise vorhanden.</p> <p>Fazit: „viele Fahrten, Richtung Leipzig sehr gut verknüpft, aber Busse nur teilweise vertaktet“</p>
20.2	<p>Verknüpfungspunkt Böhlen / Achse nach Zwenkau: Die Achse nach Zwenkau hat für Umsteiger vom Zug eine geringe Bedeutung, da die Hauptströme von Leipzig nach Zwenkau über andere Verbindungen abgewickelt werden (Li. 100 direkt oder Li. 107 mit Umstieg in Gaschwitz). Erläuterung in Stellungnahme)</p>	<p>Anmerkung trifft zu, ändert aber an der Bewertung wenig.</p> <p>Fazit zur Präzisierung: „viele Fahrten, Richtung Altenburg gut verknüpft, aber Busse nur teilweise vertaktet“</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
21	<p>5.4.2 Zeitliche Verknüpfungen, Tabelle 14, S. 72: Verknüpfungspunkt 1. Ordnung Markranstädt / Achse nach Kulkwitz: Der Busfahrplan kann nicht optimal auf den SPNV abgestimmt werden, da die Unterrichtsbeginn- und -schlusszeiten der Schulen in Markranstädt so liegen, dass die Busfahrten eine halbe Stunde versetzt zu den Zugzeiten erfolgen müssen. Der Schülerverkehr hat hier Vorrang.</p>	<p>Auch wenn die Anmerkung zutrifft, ändert dies an der Bewertung nichts. Im Sinne des Nahverkehrsplanes wäre es zweckmäßig, die Stundenpläne so anzupassen, dass die Busse beiden Erfordernissen (SPNV-Anschluss und Schulzeiten) gerecht werden könnten. Fazit: keine Änderung</p>
22	<p>6.2.3 CTL, S. 78: ÖPNV-Konzept Marktleeburg: Hier sollten folgende Kernziele festgeschrieben werden: - Einrichtung eines Stadtverkehrs für Marktleeburg analog Borna, Grimma, Wurzen mit den entsprechenden Bedienungsstandards - Bestandssicherung für Linie 11 - Entscheidung zur Zukunft der Linie 9 (weiter in Stellungnahme)</p>	<p>siehe [11], Nr. 4</p>
23	<p>7.1.1 Straßengeb. ÖPNV und 7.2 Maßnahmenplan, S. 79, 85 lfd Nr. 1, in Verbindung mit 8.1 und 8.3.3, S. 88, 90 Da die Fplkm im LK unverändert bleiben sollen und auch der Finanzrahmen des LK nicht erweitert werden soll, bedeutet das automatisch, dass Angebotsverbesserungen an einer Stelle zu Angebotsverschlechterungen an anderer Stelle führen müssen. (weiter in Stellungnahme)</p>	<p>Dazu muss ein Linienkonzept erstellt werden, dass nicht Bestandteil des NVP ist. Fazit: keine Änderung siehe auch Stellungnahme THÜSAC [9], Nr. 13</p>
24	<p>7.1.1 Straßengeb. ÖPNV, S. 80: Nr. 8; für den Marktleeburger See sollte explizit folgender Prüfauftrag ergänzt werden: „Verlängerung der Strab-Linie 11 vom heutigen Endpunkt Marktleeburg-Ost zum Marktleeburger See.“ Hierzu hat es bereits mehrere Abstimmungen zw. dem LK, der Stadt Marktleeburg, der Landesdirektion und der LVB gegeben. ... Der NVP sollte nun folgerichtig einen vom Kreistag beschlossenen Untersuchungsauftrag enthalten.</p>	<p>Siehe [11], Nr. 4</p>
25	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungstellen, S. 81: Investitionsmaßnahmen Nr. 12: Eine Bushaltestelle am Bf Borsdorf als Verknüpfungspunkt zu den Bussen Ri. Panitzsch – Taucha wird zum 13.12.2009 eingerichtet. Der Bahnhof Borsdorf ist gemäß Tabelle 9 und Anlage 4/3 ein Verknüpfungspunkt 1. Ordnung.</p>	<p>Erfreuliche Feststellung. Siehe Stellungnahme [13], Nr. 2 Fazit: Maßnahmen zu Bushaltestellen werden gestrichen</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
26	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 81:</p> <p>Angebotsmaßnahmen Nr. 14: Verbesserung der Verknüpfung zw. dem Grundnetz 1. Ordnung und dem Grundnetz 2. Ordnung /Anpassung der Bustakte an den SPNV-Fahrplan: Die LVB-Linien sind bereits so gut wie möglich auf den SPNV-Fahrplan abgestimmt; die Erfordernisse des Schülerverkehrs lassen jedoch eine noch bessere Abstimmung nicht zu ... der NVP sollte sich ggf. konkret und ortsbezogen mit der Verlegung von Schulanfangs- und -endzeiten im Hinblick auf die Fixpunkte im SPNV-Angebot auseinandersetzen. Eine generelle Ausrichtung auf den SPNV-Fahrplan ist aufgrund des Vorrangs des SV unrealistisch, dies sollte auch nochmals klargestellt werden.</p>	<p>Der Grundsatz der bestmöglichen Anpassung an den SPNV soll beibehalten werden. Dort, wo Schulanfangszeiten dem entgegen stehen, soll der Landkreis auf die Korrektur der Schulanfangszeiten hinwirken. Dieses Vorgehen hat sich z. B. am Bahnhof Grimma bereits bewährt.</p> <p>(siehe auch Vorschlag zu [39] Nr. 21)</p> <p>Fazit: Unter 7.1.2, Maßnahme 14, vor dem zweiten Hauptanstrich („Verdichtung der Busangebote...“) wird ein Absatz eingefügt:</p> <p>„Sofern der Vorrang des Schülerverkehrs einer Anpassung der Takte entgegensteht, wird der Landkreis auf eine entsprechend geänderte Stundenplanung hinwirken.“</p>
27	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 82:</p> <p>Angebotsmaßnahme Nr. 15: Verbesserung der Verknüpfung zw. dem Grundnetz und dem Ergänzungsnetz: Großdalzig ist gemäß Tabelle 9 und Anlage 4/3 kein Verknüpfungspunkt. Ebenso ist der Bf Großlehna kein Verknüpfungspunkt, abgesehen davon existiert bereits eine Haltestelle „Großlehna, Bahnhof in wenigen Metern Entfernung vom Bf</p>	<p>Die Maßnahme in Großdalzig wird gestrichen, da Großdalzig nicht zum Verknüpfungspunkt 1. oder 2. Ordnung erhoben wurde.</p> <p>In Großlehna wird kein Verknüpfungspunkt für Busse geschaffen. (vgl. Anm. 25.4 und 25.12).</p> <p>Fazit: Bei den Maßnahmen wird noch Kühren und Oberholz aufgeführt</p>
28	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 82:</p> <p>Untersuchungsaufgaben Nr. 16 und 17: Großdalzig und Großlehna sind gemäß Tabelle 9 und Anlage 4/3 keine Verknüpfungspunkte. An beiden Bf gibt es bereits Haltestellen in Bahnhofsnähe (max. 100 Meter): Großdalzig, Gh“ und Großlehna, Bahnhof“</p>	<p>Großdalzig ist nicht als Verknüpfungspunkt ausgewiesen.</p> <p>Fazit: siehe Nr. 27</p>
29	<p>7.1.2 Zugangsstellen und Verknüpfungsstellen, S. 82:</p> <p>Untersuchungsaufgabe Nr. 18: Am Bf Oberholz gibt es bereits eine Bushaltestelle („Großpösna, Bf Oberholz“) der Linie 171. Die Haltestelle wird aber nur im SV bedient, da keine dauerhaft ausreichende Wendemöglichkeit besteht.</p>	<p>Ziel der Untersuchungsaufgabe muss es also sein, eine ausreichende Wendemöglichkeit zu schaffen.</p> <p>Fazit: ersetze „Bushaltestelle“ durch „Bushaltestelle mit Wendestelle“</p>
30	<p>7.2 Maßnahmeplan, S. 85:</p> <p>lfd. Nr. 7: Untersuchung zum Verkehr in/um Markkleeberg nach Eröffnung CTL: Hier sollten Kommune und VU einbezogen werden (Spalte „Verantwortung“)</p>	<p>Eine Abstimmung zu den Ergebnissen wird mit den VU und den Kommunen erfolgen.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
31	<p>8.1 Rahmenbedingungen, S. 88: Einnahmequellen ÖSPV: Als wichtige Einnahmequelle fehlen die Erstattungen für Durchtarifierungsverluste (Erläuterungen im Schreiben)</p>	<p>Textergänzung nach 3. Anstrich: „Erstattungen für Durchtarifierungsverluste“</p>
32	<p>8.1 Rahmenbedingungen und 8.3.3 Finanzierungsprognose; S. 88, 89f: Einerseits soll der Finanzrahmen des Landkreises konstant bleiben und eine Erhöhung der Zuschüsse wird ausgeschlossen, andererseits sollen Verbesserungen im ÖPNV umgesetzt werden (Kapitel 7) und es müssen zunehmend Betriebskostendefizite gedeckt werden. Mit diesen widersprüchlichen Festlegungen bietet der NVP keine praktisch verwertbare Handlungsrichtlinie. Der NVP sollte im Sinne §5 des ÖPNV-Gesetzes Sachsen dazu dienen, realistische Rahmenvorgaben für alle Akteure im ÖPNV zu setzen und nicht nur „Wunschlisten“ aufzustellen. Wenn Verbesserungen gewünscht sind, geht das nur mit einer besseren finanz. Ausstattung. Es werden zwar auch sinnvolle Maßnahmen ... jenseits von höheren Zuschüssen benannt, jedoch sind diese sowohl in ihrer Wirkung als auch Umsetzbarkeit ... beschränkt. Die Einsparmöglichkeiten durch Ausschreibung von LB sind ... minimal. Wenn der LK nicht mehr Geld in die Hand nehmen will, sollte dies auch im NVP klar gemacht werden und nicht unerfüllbare Erwartungen geweckt werden.</p>	<p>Dies wird vom LK ebenso gesehen und wird mit den Formulierungen im Anforderungsprofil gegeben. Fazit: keine Änderung</p>
33	<p>3.11 Linienbündelung und Anlagen 3/8 und 3/8-A: Verwundert wird festgestellt, dass auch die LVB-Linien, die einen Teil ihrer Verkehrsleistung außerhalb des LK Leipzig erbringen, ohne weitere Erläuterung in die Bündel einbezogen werden. Darunter sind sogar Linien, die den größten Teil ihrer Verkehrsleistung in der Stadt Leipzig erbringen (65, N2, N9, 129, 130, 171). Hinzu kommt die Linie 131, die mit dem LK überhaupt nichts zu tun hat, die Achse Leipzig – Döitzig Merseburg verläuft komplett außerhalb des LK Leipzig. Es gibt lediglich 3 Fahrten, die über Frankenheim führen (auch nur diese werden vom LK Leipzig bezuschusst) ... Auf der anderen Seite wurden die landkreisübergreifenden Linien der THÜSAC nicht in die Linienbündelung einbezogen – mit welcher Begründung erfolgt diese Ungleichbehandlung? Mit welcher Begründung werden LVB-Linien mit Anteilen der Verkehrsleistung außerhalb des LK Leipzig mit ihrem kompletten Linienverlauf in die Bündelung einbezogen? Fazit: die Ergebnisse der Bündelung sind nicht valide, die ermittelten Bündel haben keine Aussagekraft ... (weitere Begründungen in der Stellungnahme)</p>	<p>Die Linien, die in die Bündelung einbezogen wurden, sind mit dem LK Leipzig abgestimmt. In die Berechnung der Kosten fließen nur die Leistungen ein, die im LK Leipzig erbracht werden. zu THÜSAC-Linien: siehe Stellungnahme [9], Nr. 9 Fazit: keine Änderung</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
34.1	Anlage 3/4: lfd. Nr. 4: Die Linienführung der Linie N1 ist falsch; Start und Ziel ist der Hbf, außerdem Ergänzung in der Bemerkungsspalte „nur 1 Hast liegt im LK Leipzig (Albersdorf)“	Wird geändert.
34.2	lfd. Nr. 11: Ergänzung in der Bemerkungsspalte: Linie 108: bedient am Wochenende nur das Gewerbegebiet Wachau	Wird ergänzt.
34.3	lfd. Nr. 20: Ergänzung in der Bemerkungsspalte: Linie 131: nur 3 Fahrten berühren den LK Leipzig	Wird ergänzt.
34.4	lfd. Nr. 20, 26 und 29: die Linien 131, 163 und 166 berühren auch den Saalekreis in SN-Anhalt	Wird ergänzt.
34.5	lfd. Nr. 31: Bei der Linie 172 Bemerkung zum AST streichen, betrifft nur Stadtgebiet Leipzig	siehe lfd. Nr. 5
35	Anlage 5/1, S. 3: Bei der Bewertung der Verbindungsqualität werden zwar wie beschrieben nicht nur die zeitschnellsten und/oder umsteigefreien Verbindungen berücksichtigt, trotzdem erscheint es nicht plausibel, dass die Umsteigehäufigkeit auf den Relationen Leipzig – Zwenkau und Leipzig – Grotzsch einen Wert von 1,1 bzw. 1,0 erreicht. Aus dieser Relation bietet die Linie 100 nicht nur Direktverbindungen, sondern stellt i.d.R. auch die schnellste Verbindung dar.	Feststellung ist richtig. Die Werte für die Umsteigehäufigkeit und die Beförderungszeit dieser beiden Relationen werden geändert.
[40] Stadt Colditz vom 04.11.2009, Herr Heinz		
1.1	Die derzeitige Busverbindung zwischen Colditz und Bad Lausick ist in Zukunft deutlich zu verbessern (Erläuterungen siehe Schreiben: Pendler von Colditz in Ri. Leipzig über den Bahnanschluss Bad Lausick, Touristen, Verbindung zur Kreisstadt Borna)	Im Anforderungsprofil für den neuen LK gehört die Achse Bad Lausick – Colditz: zum Ergänzungsnetz (in HVZ 1-Stunden-Takt) Fazit: keine Änderung
1.2	Es muss geprüft werden, inwieweit auch der Pendelverkehr in Ri. Geithain ausgedehnt werden kann, um dort einen besseren Anschluss an den SPNV zu erreichen.	Die Achse Colditz – Geithain gehört laut Anforderungsprofil zum übrigen Netz. Fazit: keine Änderung
[41] Runge Reisen (GbR VU MTL) vom 04.11.2009, Herr Runge		

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
1	<p>2.1 Nahverkehrsplan Muldentalkreis, S. 14: Alternative Angebote (z.B. Anrufbus, Taxi) prüfen, Um Effektivität und Erreichbarkeit zu gewährleisten, sollten im Rahmen der wirtschaftlichen Vertretbarkeit neue Angebote geprüft / getestet werden</p>	<p>Ist bereits im Maßnahmenplan verankert Maßnahmen-Nr. 3 und 5. Fazit: keine Änderungen</p>
2.1	<p>2.2 Nahverkehrsplan Leipziger Land, S. 16: Mit Inbetriebnahme des CTL ist die Straßenbahnanbindung zu prüfen, Fertigstellungstermin ist nicht definierbar</p>	<p>Laut Maßnahmenplan, Maßnahmen-Nr. 7</p>
2.2	<p>Ortsverkehre ,Aufgabenträgerschaft durch Gemeinde auf welcher Rechtsgrundlage?</p>	<p>siehe Stellungnahme Markkleeberg [11], Nr. 1</p>
3	<p>2.3 Nahverkehrsplan ZVNL, S. 20: Beförderungsgeschwindigkeiten regelt die STVO und Verordnungen sowie STVZO</p>	<p>Im NVP ZVNL werden Kriterien und Richtwerte zur Gestaltung des ÖPNV in Hinblick auf die Verbindungsqualität definiert, d.h. um einschätzen zu können, welche Qualität eine Verbindung der jeweiligen Kategorie besitzt, werden Richtwerte festgelegt (siehe auch Regionalplan Westsachsen). Fazit: keine Änderungen</p>
4	<p>2.3 Nahverkehrsplan ZVNL, S. 19: Vertaktung zwischen ÖPNV und SPNV nicht immer möglich, Die Schülersatzung steht z.T. konträr zum NVP, deshalb ist keine Vertaktung möglich</p>	<p>siehe Stellungnahme IHK [37], Nr. 9</p>
5	<p>3.4.1 Verkehrsunternehmen, S. 31: Aktualisierung der VU entsprechend der Liniengenehmigungen 2009, Vetter Reisen GmbH erbringt keine ÖPNV Leistungen mehr</p>	<p>siehe Stellungnahme Landesdirektion [15], Nr. 1</p>
6	<p>3.6 Tarif und Fahrpreise, S. 39: Haustarife, sollten diskriminierungsfrei bei Bedarf von allen VU einzuführen sein</p>	<p>Seite 39 beschreibt nur den Istzustand. Der Vorschlag ist zu den Maßnahmen zu rechnen. Im Sinne der Einheitlichkeit und Benutzerfreundlichkeit des Verbunds wird dies vom Landkreis nicht mitgetragen. Fazit: keine Änderung.</p>
7	<p>3.9 Organisationsstruktur, S. 44: Organisationsstruktur Drei-Ebenen-Modell: Dieses Modell ist nicht transparent, diskriminierungsfrei und drängt die VU ins wirtschaftliche aus, belastet zunehmend die Aufgabenträger verordneter Linienverkehr</p>	<p>Fazit: keine Änderungen</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
8	<p>3.10 Finanzierung des ÖPNV, S. 45:</p> <p>Variable Gestaltungsmöglichkeit der Verteilung der Mittel offen halten, Bei sich ändernden Anteilen zwischen SPNV und ÖPNV ist auch die Finanzierung anzupassen</p>	<p>Regelung erfolgt im Verkehrsfinanzierungsvertrag</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p> <p>siehe Stellungnahme IHK [37], Nr. 15</p>
9.1	<p>3.11 Linienbündelung, S. 46:</p> <p>Zur Problematik der Notwendigkeit einer Linienbündelung fordert die GbR eine gesonderte Beratung mit allen VU einzuberufen - Aus dem Entwurf geht keine Bündelungsgröße hervor. Unklar ob Leistungsgröße der VU Berücksichtigung findet. Gefahr der „Vernichtung“ kleinerer VU absolut gegeben. Ist das so gewollt?</p> <p>- Klarstellung, dass Linien ausgeschrieben werden. Wenn ja, ist Anlage 3/8, S.0 Festlegung der Anteile</p>	<p>Die Linienbündelung wurde als Vergleich und Möglichkeit der Ausschreibung erarbeitet. Ob der LK ausschreiben wird, ist nicht entschieden. Zudem ist eine Empfehlung für eine Bündelungsvariante bewusst offen gelassen. Auch das heutige BetreiberNetz wird nicht ausgeschlossen.</p> <p>siehe Stellungnahme [37], Nr. 16</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
9.2	<p>die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung ist eine Annahme ohne Beweis, eindeutige Diskriminierung kleiner VU</p>	<p>Die Linienbündelung soll neutral erfolgen und nicht (von vornherein) auf die heute aggregierenden VU zugeschnitten sein.</p> <p>siehe Stellungnahme [37], Nr. 16</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
10.1	<p>4.5.1 Schüler, S. 56:</p> <p>Problematisch wird insbesondere die Bedienung von Ganztagschulen gesehen, die ökonomisch nicht vertretbar sind Die mehrmaligen Rückfahrten verursachen höhere Kosten, die in der Finanzierung nicht gedeckt sind. (gleiche Schülerzahl – mehr Fahrten) Finanzausgleich pro Tour erforderlich!</p>	<p>Vgl. Anmerkung [37], Nr. 18.1 (wortgleich)</p>
10.2	<p>Zeitvorgaben für Schülerverkehre müssen technologischen Gegebenheiten entsprechen. Bei Querung von Bahnanlagen (Schranken) und durch sich ständig änderndes Verehrsaufkommen/ Unfälle kommt es veränderten Fahrzeiten. Verkehrsbeschränkung durch Baumaßnahmen und Umleitungen sind zu berücksichtigen, aber auch Witterungsverhältnisse führen zu veränderten Fahrverhalten. Sicherheit hat oberste Priorität!</p>	<p>Vgl. Anmerkung [37], Nr. 18.2 (wortgleich)</p>
10.3	<p>Informationsfluss Schule –VU, Veränderung der Schulzeiten muss abgesichert werden</p>	<p>Richtig, aber nicht im Rahmen des Nahverkehrsplanes.</p> <p>Fazit: Keine Änderung</p>

Memo



Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
11	<p>4.5.2 Mobilitätseingeschränkte Personen, S. 57: Behindertengerechte Infrastruktur nicht nur Haltestellen, Laufzeit der Genehmigung und Zweckbindung müssen gleich lang sein, Lifteinbau ermöglicht wirtschaftlichen Einsatzzweck</p>	<p>Zu Satz 1: Vgl. Anmerkung [37], Nr. 19 (wortgleich) Zu Satz 2: Die Laufzeiten ergeben sich aus den Gesetzen, nicht aus dem Nahverkehrsplan. Fazit: keine Änderung</p>
12	<p>4.6 Beförderungsqualität, 4.7 Umweltstandards, S. 59ff: Fahrzeugqualität und Umweltstandards stehen in engem Zusammenhang, Angesichts der vorhandenen Fahrzeugflotten (s. Tabelle 10, S. 60) und der Finanzierungsmöglichkeiten sind die Unternehmen nicht in der Lage ihren Fahrzeugpark grundlegend zu modernisieren. Trotz GVFG-Mittel ist die Neuanschaffung finanzwirtschaftlich problematisch, da auf Grund zeitlich beschränkter Liniengenehmigungen keine ausreichenden Finanzierungs-sicherheiten gegenüber Kreditgebern bestehen. Da Regionallinien (sinnvoller Weise) in den Stadtverkehr eingebunden werden sollen, erscheint die zeitnahe Erfüllung der Standards unrealistisch</p>	<p>Vgl. Anmerkung [37], Nr.20 (wortgleich)</p>
13	<p>Linienbündelung, Anlage 3/8-A2.2: 645 Bündel 7 ?, 640, 641 Bündel 6 ? – Die vorgeschlagene Verteilung der Linien in die Bündel wird zwangsläufig zu Verdrängungswettbewerb führen.</p>	<p>Eine Empfehlung für eine Bündelungsvariante wurde offen gelassen. Auch das heutige Betreibernetz wird nicht ausgeschlossen. Zudem ist noch nicht entschieden, ob der LK ausschreiben wird. Fazit: keine Änderungen</p>
[42] Stadtverwaltung Brandis vom 19.11.2009, Herr Dietze		
1	<p>Verknüpfung Die Verknüpfung der Linien 680, 682, 683 mit dem SPNV am Verknüpfungspunkt 2. Ordnung in Machern ist unverzüglich zu verbessern.</p>	<p>Auf das Ziel einer Verbesserung S. 81 Nr. 14 wird verzichtet. Fazit: keine Änderung</p>
2	<p>Haltestellen: Viele Haltestellen entsprechen nicht den Standards des MDV und die Kommunen verfügen über unzureichende finanz. Mittel zur Modernisierung der Haltestellen, so dass sie in dieser Frage auf finanz. Unterstützung angewiesen sind. Entsprechende Modernisierungsrichtlinien, verknüpft mit einer finanziellen Unterstützung sollten es den Kommunen ermöglichen, ihre Haltestellen den aktuellen Anforderungen anzupassen.</p>	<p>Auf das Ziel einer Verbesserung S. 81 Nr. 13 wird verzichtet. Fazit: siehe Stellungnahme [13], Nr. 2</p>

Memo

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
3	<p>Haltestellen:</p> <p>Die Haltestellen des MDV haben kein einheitliches Erscheinungsbild. Auffällig ist, dass z.B. 3 verschiedene Arten von Haltestellenschildern im Einsatz sind. Die Haltestellen des SPNV sind in dieser Hinsicht besser ausgestattet.</p>	<p>Im NVP werden dazu keine Aussagen getroffen.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
4	<p>Der NVP enthält keine Angaben zur örtl. Verteilung der Haltestellen. Grundsätzlich sollte eine Planung für mögliche Standorte von Haltestellen erarbeitet werden, an der sich spätere Planungen orientieren können.</p>	<p>Der NVP formuliert grundsätzliche Ziele über die Entwicklung des ÖPNV. Diese Haltestellen-Planung kann aber nicht im Rahmen des NVP erfolgen.</p> <p>Fazit: keine Änderungen</p>
5	<p>Auf S. 69/93 unter Punkt 5.4.1 sind für den Verknüpfungspunkt Beucha fehlende Stellplätze ausgewiesen. Diese Angabe ist zu korrigieren. Der Verknüpfungspunkt Beucha wurde inzwischen umfangreich umgebaut und es wurden sowohl Bushaltestellen, Pkw-Parkflächen und Fahrradabstellflächen errichtet.</p>	<p>Die Umbauten haben statt gefunden, aber nach Beobachtungen des ZVNL hat sich die Nachfrage weiter erhöht, so dass der Bedarf noch nicht vollständig gedeckt ist.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
<p>[43] PVM vom 27.11.2009, Herr Fischer</p>		
1	<p>2.1 NVP Muldentalkreis, S.14:</p> <p>Ergänzung: Es sollte umgekehrt geprüft werden, inwieweit die Stadtverkehre die Fahrten des Regionalverkehrs innerhalb der Städte ersetzen kann. Die Zentralhaltestellen in den Städten sind durch die Vertaktung überfordert. Die Konzentration der Busse des Regionalverkehrs beeinflussen die Verkehrsströme innerhalb der Städte in großem Maße.</p>	<p>In diesem Kapitel wird der bestehende NVP des Muldentalkreises reflektiert. Die genannte Maßnahme wurde dort nicht festgeschrieben.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
2	<p>2.1 NVP Muldentalkreis, S.15:</p> <p>unter Verknüpfungspunkte: Ergänzung – Der Bahnhof Tanndorf fehlt in der Beispielaufzählung.</p>	<p>Im NVP Muldentalkreis wurden beispielhaft die Bahnhöfe Großbothen und Grimma genannt, die einen unbefriedigenden baulichen Zustand aufweisen. Im NVP ZVNL wurden die aufgeführten 7 Zugangsstellen mit sehr gut bewertet. Tanndorf erhält die Note 5.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>
3	<p>3.4.1 Verkehrsunternehmen, S. 31:</p> <p>Fa. Vetter streichen, Zugleich bei Anlage 3/4 Linie 647 streichen, Linie 660 – 664 zu PVM</p>	<p>Die Bestandsaufnahme erfolgte vor dem 18.10.2009.</p> <p>siehe [15], Nr. 1</p>
4	<p>3.5.3 Nachfrage ÖSPV, S.38:</p> <p>Fa. Vetter streichen</p>	<p>Die Bestandsaufnahme erfolgte vor dem 18.10.2009.</p> <p>siehe lfd. Nr. 3 und [15], Nr. 1</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
5	<p>3.7. Information und Service</p> <p>Es fehlt bereits hier der Hinweis auf die geplante Einrichtung von neuen Verkaufsstrategien wie die des elektronischen Fahrscheineverkaufs.</p>	<p>Kapitel 3.7 beschreibt nur den Istzustand, keine Planungen.</p> <p>Fazit: keine Änderung, siehe [27], Nr. 25</p>
6	<p>3.10. Finanzierung, S. 45:</p> <p>Linie 647 streichen</p>	<p>Die Bestandsaufnahme erfolgte vor dem 18.10.2009.</p> <p>Fazit: Fußnote wird eingefügt: „Seit 15.12.2008 wird Verkehrsleistung durch die Linien 640/641/648 erbracht.“</p>
7	<p>5.1 Bewertung der Verbindungsqualität, S. 63:</p> <p>Die Basiswerte der Bewertung einer Verbindungsqualität müssen kritisiert werden, da sie nicht praxisgerecht sind.</p> <p>Beispiel: Strecke Grimma – Oschatz = 33 km</p> <p>Unter Beachtung des vorgegebenen Richtwertes ergibt sich ohne Fahrgastwechsel eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 44 km/h. Das ist so nicht realisierbar.</p>	<p>Die Grenzwerte dienen dazu, ÖPNV-Relationen zu bewerten. Die Grenzwerte wurden im Rahmen des ZVNL-NVP sowie auf der Grundlage des Regionalplanes Westsachsen erstellt.</p> <p>Bei Nichterhaltung der Grenzwerte werden diese Relationen näher untersucht und falls nötig, Handlungsbedarf abgeleitet. Für die Strecke Grimma – Oschatz wurde kein weiterer Untersuchungsbedarf festgestellt.</p> <p>Fazit: Keine Änderungen</p>
8	<p>5.4.2 Zeitliche Verknüpfung, S. 75? 71:</p> <p>Linie 693: Der niedrige Anteil der guten Anschlüsse ist einzig auf die fehlende Zugbegegnung in Grimma zurückzuführen. Sofern dies zukünftig erreichbar wird, würde sich zeitgleich mit dem Anschluss in Richtung Döbeln der Anteil verdoppeln.</p>	<p>Die fehlende Zugbegegnung in Grimma ist tatsächlich der Hauptgrund. Bezogen auf die verschiedenen Achsen bzw. Linien wird dies aber auf S. 71/72 differenziert kommentiert und nicht als leicht behebbares Problem dargestellt. Nicht jeder Bahnhof kann Verknüpfungspunkt mit Zugbegegnung sein.</p> <p>Fazit: Keine Änderung</p>
9	<p>Anlage 3/8, 1.2.2 Erarbeitung von Bündelungsvorschlägen, S. 8</p> <p>Linienzuschnitt Variante: 8 Bündel</p> <p>Bei diesem Linienzuschnitt wurde die Linie 684 dem Bündel 1 zugeordnet.</p> <p>Die mit dieser Linie in Umstiegsbeziehungen bestehenden Linien 680 und folgende sind im Bündel 2 enthalten.</p> <p>Entgegen der gängigen Praxis wären bei unterschiedlichen Betreibern erhebliche Probleme in der Durchführung zu erwarten. Auch die damit einhergehende Auflösung der optimalen Fahrzeugumläufe hat kostenseitige Auswirkungen.</p>	<p>Die Umsteiger sind ein Kriterium der Linienbündelung, das in gewichteter Form in die Berechnung des Nutzens eingeht.</p> <p>Fazit: keine Änderung</p>

Nr.	Anmerkung	Vorschläge zur Behandlung im Nahverkehrsplan
10	<p>Anlage 3/8, 2.1.3 Vergleichsvariante, S. 14: Die ausgewiesenen Werte Leerzeit und Anteil Leerkilometer entsprechen nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Insofern sind die darauf nachfolgend aufbauenden Aussagen hinsichtlich der Kosten nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Die Berechnung der Umläufe und damit der Leerzeiten und -kilometer erfolgt modellhaft für jede gezeigte Variante gleich. Damit ist einer Vergleichbarkeit der Varianten untereinander gegeben. Mit dem Modell werden die tatsächlichen Gegebenheiten, die bei einer Umlaufplanung, die das VU durchführen würde, nicht nachgestellt. Fazit: keine Änderung</p>
11	<p>Anlage 3/8, 4.1 Anzahl der benötigten Fahrzeuge, S. 21: Die in der Tabelle ausgewiesenen Werte der benötigten Fahrzeuge, hier Gesamtnetz werden angezweifelt. Auch im Gesamtnetz muss anteilig eine Fahrzeugreserve vorgehalten werden. Damit wird etwa der im BetreiberNetz ausgewiesene Wert erreicht.</p>	<p>Es wurde für keine Variante eine Fahrzeugreserve berücksichtigt. siehe auch Nr. 10 Fazit: keine Änderung</p>
12	<p>4.2 Kilometerleistung und Einsatzzeit, S. 22: Da in dieser Aufstellung die Ein- und Ausrückfahrten nicht enthalten sind, ist eine gesicherte weitere Bearbeitung mit abschließenden Aussagen zu Variantenvergleichen überhaupt nicht möglich.</p>	<p>Ein- und Ausrückfahrten können nicht berücksichtigt werden, da deren Lage (auch künftig) nicht bekannt ist. Fazit: keine Änderung</p>
13	<p>8. Zusammenfassung, S. 28: Die hier getroffenen Aussagen bedürfen hinsichtlich der fehlenden Fakten (Siehe Pkt. 4.1 und 4.2.) einer Überarbeitung um die jeweiligen Varianten nach ihren tatsächlichen Kosten genauer unterscheiden zu können.</p>	<p>Die Linienbündelung liefert im Ergebnis einen Vergleich aller berechneten Varianten. Ein reales Abbild (z. B. die Berechnung der realen Kosten) ist nicht möglich und auch nicht gefordert. Fazit: keine Änderung</p>

Memo

Sonstige Änderungen:

1	Definition Beschäftigte/Erwerbstätige	
2	MDSB-Netz	Netz
3	Linienbündelung	Textänderung Anlage 3/8 , S. 9, Absatz unter „Linienkostenrechnung“: „Für die Linienkostenrechnung werden Kostensätze verwendet, die als Durchschnittswerte für den gesamten Landkreis angesetzt wurden. Diese Kostensätze entsprechen deshalb nicht der tatsächlich bei den VU vorhandenen Kostenstruktur. Sie werden für vergleichende Zwecke der berechneten Bündelungsvarianten verwendet.“
4	4.1 Ziel Nr. 1	Änderung: Sicherung Sicherstellung der Schülerbeförderung
5	Kapitel 8.1, .S.88, 2. Anstrich neu: Einnahmen aus Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr	
6	Anlage 3/5-4, Änderung Standort <u>allgemeinbildende Schule in freier Trägerschaft</u>	
7	5.4.1, Tabelle 13: Borsdorf ab 13.12. 09 erreicht	Ergänzung: Haltestelle wurde am 13.12.2009 eingerichtet, zuvor nächste Haltestelle mehr als 300 m vom Bhf. entfernt
8	3.8 Verknüpfungsstellen	Ergänzung für Borsdorf: „(ab 13.12.2009 wird der Bhf. bedient) In diesen Orten sowie in Großdolz und in Machern sind auch keine Bushaltestellen nach dem betreffenden Bahnhof benannt. In Machern existieren zwei bahnhofsnahe Haltestellen („Leipziger Straße“, „Brandiser Straße“), in Großdolz eine („Gasthof“) . In Froburg verkehrt nur eine Linie direkt zum Bahnhof, die meisten Linien halten an der Haltestelle „Abzweig zum Bahnhof“, die über 300 m vom Bahnhof entfernt liegt.“
9	Abkürzungsverzeichnis	
10	Maßnahmeplan 10-13 Investitionen Haltestellen streichen	
11	S. 15 ... vorerst nicht in Auftrag zu geben. „Im Rahmen des NVP für den Landkreis Leipzig wird die Erstellung einer Untersuchung zu flexiblen Angeboten aber wieder aufgegriffen.“	
12	S. 16 ... wurden unter wirtschaftl. Aspekten bereits optimiert	

Memo



13	S. 17 Hierzu sollten im jährlichen Haushalt Dies ist jedoch nicht erfolgt.
14	S. 18 1. Satz streichen
15	S. 18, Vertriebsnetz, ... Dies wurde im Rahmen der wirtschaftl. Möglichkeiten umgesetzt.
16	S. 18 Bauliche Anlagen, Dies wurde im Rahmen der wirtschaftl. Möglichkeiten umgesetzt.
17	S. 18 Spezielle Einzelmaßnahmen: ...umgesetzt und zum 13.12.2009 wegen mangelnder Nachfrage wieder reduziert.